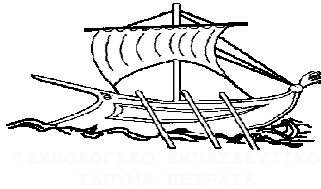


Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ίδρυμα
Τεχνολογικού Τομέα Πειραιά



ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Εισηγητές: Χρήστος Παπαζαφείρης, Φίλιππος Ψαριανός

Επιβλέπων Καθηγητής: Θεόδωρος Παπαηλίας

ΑΙΓΑΛΕΩ 2016

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η συγκεκριμένη εργασία έγινε με σκοπό να παρουσιάσει την παρούσα κατάσταση του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα, καθώς και να προσδιορίσει τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα που παρουσιάζει ο συγκεκριμένος κλάδος. Προσδιορίζει τα κύρια χαρακτηριστικά του τουρισμού κρουαζιέρας τόσο σε εθνικό, όσο και σε παγκόσμια επίπεδο, ενώ προβάλλει στοιχεία για τις κορυφαίες εταιρίες του κλάδου. Επίσης πραγματεύεται την αγορά της ενοικίασης σκαφών αναψυχής, όπου γίνεται μια ανάλυση σε εγχώρια βάση με τα πλεονεκτήματα που έχει ο κλάδος, καθώς και για τα μειονεκτήματα που τον διατρέχουν. Ακόμα παρουσιάζονται οι πτυχές εκείνες που δίνουν στον κλάδο αυτό στρατηγικά πλεονεκτήματα έναντι άλλων χωρών, καθώς και εκείνες που τον θέτουν σε δυσμένεια έναντι των ανταγωνιστών.

ABSTRACT

This work was done in order to present the current state of cruise tourism in Greece, and to determine the advantages and disadvantages of this industry. It identifies the main characteristics of cruise tourism both nationally and on a global level, and displays information on the leading companies in the industry. It also deals with the rental yacht market, where there is a breakdown at home base with the benefits the industry has, and the disadvantages are at. Even presented those aspects that give industry this strategic advantages against other countries and those who put him in disgrace over competitors.

Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	2
ABSTRACT	3
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	8
1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	12
2.1 ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	12
2.2 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ.....	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	18
3.1 ΛΙΜΑΝΙΑ.....	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	20
4.1 Η ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5	39
5.1 Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	39
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6	45
6.1 ΤΟ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	45
6.2 Οι κύριες κατηγορίες των σκαφών αναψυχής.....	47
6.3 ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT	53
6.3.1 Δυνατά σημεία.....	53
6.3.2 Αδύνατα σημεία.....	54
6.4 ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΕΙΛΕΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ.....	56
6.4.1 Ευκαιρίες.....	56
6.4.2 Απειλές.....	57
6.5 Προοπτικές	58
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7	59
7.1 ΝΟΜΟΙ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΟ YACHTING.....	59
Νηολόγιο.....	59
7.2 Εγχώρια νομοθεσία.....	60

7.3 Ναύλωση	61
7.3.1 Περιπτώσεις ναύλωσης	61
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ.....	64
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	67
Παράρτημα 1	75
Παράρτημα 2	113

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η θάλασσα από αρχαιοτάτων χρόνων υπήρξε δίοδος, η οποία περισσότερο ένωνε τους πολιτισμούς παρά χώριζε και για το λόγο αυτό δεν ήταν λίγοι οι πολιτισμοί που αναπτύχθηκαν σε παράκτιες περιοχές. Άλλωστε τα πλοία για τους ανθρώπους δεν θεωρούνται μόνο μέσα διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων, αλλά και μέσα διάδοσης ιδεών και πολιτισμικών στοιχείων, καθώς δίνεται η δυνατότητα στους ταξιδιώτες να έρθουν σε επαφή με ξένους λαούς και τους πολιτισμούς τους.

Η κρουαζιέρα αποτελεί ένα ξεχωριστό τμήμα της ναυτιλιακής βιομηχανικής αγοράς που αναφέρεται ως ναυτιλία τουρισμού και αναψυχής, ενώ διαφέρει από τις επιβατικές γραμμές μεταφορών.

Η εν λόγω, αφορά στον τομέα εκείνο της ναυτιλίας, ο οποίος εξυπηρετεί τις μετακινήσεις για τουριστικούς λόγους, τόσο σε διεθνές όσο και σε εγχώριο επίπεδο, με πλοία που παρέχουν τη δυνατότητα για πολυήμερες διανυκτερεύσεις και περιηγήσεις σε περισσότερες από μία τουριστικές περιοχές και δεν αποτελεί μεταφορά επιβατών με πλοία της γραμμής.

Εάν θέλαμε να παραθέσουμε έναν ορισμό για την έννοια της κρουαζιέρας θα ήταν φρόνιμο να αναφερθούμε ως εξής: <<κρουαζιέρα αποτελεί κάθε οργανωμένο ταξίδι, το οποίο εξυπηρετεί λόγους αναψυχής και πραγματοποιείται πάνω σε πλοίο το οποίο κύριος σκοπός είναι η παροχή φιλοξενίας σε επιβάτες, οι οποίοι καλούνται να επισκεφθούν μια σειρά από τουριστικούς προορισμούς και όχι ένα συγκεκριμένο δρομολόγιο. Το κρουαζιερόπλοιο ακολουθεί καθορισμένη ρότα, παρέχει

στους επιβάτες ενδιαίτηση και μια πληθώρα επιλογών για την ψυχαγωγία τους>> .

Στην ανάπτυξη της σημερινής μορφής της κρουαζιέρας συνέβαλαν αρκετοί παράγοντες με κύριους την ανάπτυξη των αερομεταφορών από τη δεκαετία του 1970 και ύστερα (με συνέπεια την ελαχιστοποίηση του κόστους και της χρονικής διάρκειας των μακρινών ταξιδιών), καθώς επίσης και την ιδιαίτερη εξειδίκευση των πλοίων. Έτσι δόθηκε η δυνατότητα σε επιβάτες να αγοράζουν πακέτα ταξιδίων αναψυχής, τα οποία περιλαμβάνουν τουλάχιστον μια διανυκτέρευση σε κρουαζιερόπλοιο το οποίο έχει τη δυνατότητα να φιλοξενήσει 100 και πλέον επιβάτες.

Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας είναι τέτοια, που της επιτρέπει να δέχεται κρουαζιερόπλοια από όλες τις χώρες της Μεσογείου. Το σημαντικό αυτό πλεονέκτημα, σε συνδυασμό με την πληθώρα επιλογών για την πραγματοποίηση κρουαζιέρας, αντισταθμίζεται με το μειονέκτημα που έχει στην έλλειψη τεχνικής κατάρτισης και υποδομών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η κρουαζιέρα, με την ευρύτερη σημασία της λέξης δεν αποτελεί φαινόμενο μόνο της σύγχρονης εποχής. Ιστορικά στοιχεία καταδεικνύουν ότι από την αρχαιότητα (268-218 π.Χ.)¹ υπήρχαν πλοία κατάλληλα σχεδιασμένα για να παρέχουν ταξίδια ιδιαίτερης άνεσης. Το πλέον γνωστό ήταν αυτό του τυράννου των Συρακουσών, Ιέρωνα. Το πλοίο αυτό σχεδιάστηκε από τον Κορίνθιο Αρχία, υπό την καθοδήγηση του Αρχιμήδη, ενώ αργότερα ο Ιέρωνας το δώρισε στον Πτολεμαίο της Αιγύπτου. Το πλοίο, μεταξύ άλλων, διέθετε 30 δωμάτια, κήπο και βιβλιοθήκη, ενώ για την εποχή του χαρακτηριζόταν πολυτελές. Αναφορές γίνονται και στους Πτολεμαίους, οι οποίοι διέθεταν περίπου 800 πλοία, τα οποία μπορούν να θεωρηθούν ως οι προάγγελοι των σημερινών θαλαμηγών.

Κατά τα ρωμαϊκά χρόνια, εύποροι, αλλά και απλοί πολίτες, έπαιρναν μέρος σε ταξίδια, ώστε να συμμετάσχουν σε θρησκευτικές τελετές ή για να εμπορευθούν, συνδυάζοντας το ταξίδι με διακοπές και ανάπαυση. Σε αυτά τα ταξίδια σημαντικό ρόλο είχαν τα λιμάνια του Πειραιά, της Κορίνθου, της Ρόδου, αλλά και ολοκλήρου του Ιονίου.

Κατά τη διάρκεια του 15^{ου} αιώνα, οργανώθηκαν στη Βενετία ομαδικές θαλάσσιες περιηγήσεις, με Προσκυνηματικό χαρακτήρα προς τους Αγίους Τόπους. Την περίοδο αυτή άνοιξαν πρακτορεία σε όλες τις μεγάλες πόλεις της Ευρώπης, συγκεντρώνοντας έτσι, ακόμα περισσότερους ενδιαφερόμενους προσκυνητές.

¹ <http://www.patris.gr/articles/104821?PHPSESSID=#.WBSlf9WLSUk>

Τον 17^ο αιώνα η επεκτατική πολιτική των Άγγλων επέβαλε νέα δεδομένα στις θαλάσσιες περιηγήσεις. Η κρουαζιέρα επεκτάθηκε σε όλη τη Μεσόγειο, ενώ παράλληλα προσπάθησαν να εναρμονίσουν την ιστορική έρευνα με την ψυχαγωγία.

Η κρουαζιέρα με τη σημερινή σημασία της λέξης, δηλαδή ψυχαγωγική περιήγηση σε ένα ή περισσότερα λιμάνια και επαφή με νέους τόπους και πολιτισμούς, οφείλεται κυρίως στον Arthur Anderson. Ο Anderson ήταν ένας από τους ιδρυτές της εταιρίας Peminsular and Oriental Steam Navigation Company, γνωστή ως P & O, και το 1835 πρότεινε μια κρουαζιέρα με αφετηρία την Αγγλία, προς τα νησιά Φερόε και την Ισπανία.

Από το 1860 και εξής, η κρουαζιέρα διευρύνθηκε τόσο σε διάρκεια, όσο και σε θαλάσσιες περιοχές. Οι επιβάτες προέρχονταν από τις ανώτερες κοινωνικές τάξεις, ενώ η πολύμηνη διάρκεια του ταξιδιού δεν αποτελούσε τροχοπέδη. Το 1868 πραγματοποιήθηκε για πρώτη φορά υπερατλαντική κρουαζιέρα από τις ΗΠΑ με προορισμό τη Μεσόγειο. Αργότερα, το 1889, καθιερώθηκαν ταξίδια προς τα Νορβηγικά φιόρδ, ενώ παράλληλα υπήρχε πρόγραμμα για κρουαζιέρες εντός της λεκάνης της Μεσογείου. Συνέχεια, και μετά το πέρας του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, στο θεσμό της κρουαζιέρας έγιναν ριζικές αλλαγές. Επιβατηγά πλοία χρησιμοποιήθηκαν ως κρουαζιερόπλοια, αφού οι διαφορές τους ήταν ελάχιστες και επιπλέον, χώροι υγιεινής υπήρχαν σε κάθε καμπίνα.

Μετά και την πάροδο του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, και ειδικότερα τη δεκαετία του 1950, η κρουαζιέρα μπαίνει σε μια νέα εποχή. Τα πλοία, που ναυπηγούνται είναι μεγαλύτερα και ταυτόχρονα δίνεται έμφαση στην άνεση και στην πολυτέλεια. Το πιο τρανό παράδειγμα αυτής της περιόδου είναι το

S.S.United States, το οποίο αν και παροπλισμένο, παρουσιάζει μια μεγαλόπρεπη εικόνα, που αποτυπώνει το ένδοξο παρελθόν του.

Τα χρόνια που ακολούθησαν, τα πλοία γίνονται ακόμα μεγαλύτερα και οι χώροι αναψυχής για τους επιβάτες διευρύνονται. Αυτή τη φορά οι πλοιοκτήτριες εταιρίες καινοτομούν, καθιερώνοντας αθλητικές εγκαταστάσεις στα καταστρώματα των πλοίων, θέτοντας ως κύριο πεδίο δράσης την Καραϊβική².

Αύξηση στο τουριστικό ενδιαφέρον για την κρουαζιέρα παρουσιάστηκε κυρίως από την Β. Αμερική στις αρχές της δεκαετίας του 1980, ωθώντας τις εταιρείες όλου του πλανήτη σε αύξηση των παραγγελιών για νεότευκτα πλοία, που θα κάλυπταν το πλήθος και τις απαιτήσεις των τουριστών³.

Στις αρχές του 21^{ου} αιώνα η κίνηση των επιβατών, παγκοσμίως, παρουσιάζει ραγδαία αύξηση. Παράλληλα οι εταιρείες προκειμένου να διαφοροποιήσουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες, εφαρμόζουν πλειάδα καινοτομιών εντός του κρουαζιερόπλοιου⁴. Έτσι καθιερώνονται αίθουσες σινεμά, πίστες αναρρίχησης, βραδινή διασκέδαση, ακόμα και παρουσίαση θεατρικών παραστάσεων.

Στα χρόνια από το 2010 και έπειτα, οι παραγγελίες νέων πολυτελών πλοίων αυξήθηκαν ακόμα περισσότερο, καθώς αυξήθηκε και η ζήτηση από πολυπληθείς χώρες, όπως η Κίνα και η Ιαπωνία⁵. Τα κρουαζιερόπλοια πλέον, μπορούν να χαρακτηριστούν ως υπερμεγέθη, ενώ η χωρητικότητά

² <http://www.patris.gr/articles/104821?PHPSESSID=#.WBSIf9WLSUK>

³ Λυριτζάκης Στ. (2007), Η Ιστορική εξέλιξη της κρουαζιέρας και των κρουαζιερόπλοιων, Πατρίς, Η καθημερινή πρωινή εφημερίδα της Κρήτης: <http://www.patris.gr/articles/104821?PHPSESSID=-.V8mOf1WLTIV>

⁴ Αλουμανή Μ. (2008), Διπλωματική εργασία: Η αγορά κρουαζιερόπλοιων, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς.

⁵ <http://www.naftikachronika.gr/2016/08/16/i-agora-krouazieras-stin-asia-anaptysetai-me-tachytatous-rythmous/>

τους, εξαιρουμένου του πληρώματος, σε μερικές περιπτώσεις αγγίζει τα 5.400 άτομα. Τα πλοία τέτοιου τύπου παρέχουν εξεζητημένες υπηρεσίες, όπως μαθήματα surf, bungee-jumping, ακόμα aquatheatre για παραστάσεις ακροβατικών καταδύσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1 ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Τις τελευταίες δεκαετίες πολλοί προορισμοί έχουν εντατικοποιήσει τις τουριστικές δραστηριότητες που σχετίζονται με τη βιομηχανία της κρουαζιέρας. Έχει διατυπωθεί επίσης σημαντική αύξηση της παγκόσμιας τουριστικής βιομηχανίας της κρουαζιέρας, με αυξημένη χωρητικότητα στα πλοία. Αυτή η αύξηση οδήγησε στην ανάπτυξη των σχετικών υποδομών, όπως τερματικοί σταθμοί επιβατών κρουαζιέρας σε πολλές πόλεις. Υπάρχουν οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη, που συνδέονται με τον τουρισμό της κρουαζιέρας. Ο τουρισμός κρουαζιέρας αποτελεί σημαντικό κομμάτι προγραμμάτων ανάπτυξης για τις πόλεις-λιμάνια, αφού μπορούν να παρέχουν μια εναλλακτική λύση για την ανεργία και εσόδων που σχετίζονται με το λιμάνι ή τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Ακόμα μπορούν οι πόλεις να επωφεληθούν από τα πλεονεκτήματά τους όπως η γεωγραφική τους θέση, το κλίμα και η ιστορική κληρονομιά.

Συγκεκριμένα, τα οικονομικά οφέλη που προκύπτουν είναι: η αυξημένη αγοραστική ζήτηση από τους τουρίστες, η δημιουργία περισσότερων θέσεων απασχόλησης, η αναβάθμιση της πόλης που σχετίζεται με τον τουρισμό της κρουαζιέρας, η προσέλκυση νέων επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών στην ευρύτερη περιοχή. Ακόμα η επέκταση της τουριστικής επισκεψιμότητας όλο το χρόνο και τα πρόσθετα έσοδα από τους τερματικούς σταθμούς επιβατών, όταν αυτοί

περιλαμβάνουν και άλλες χρήσεις, όπως για παράδειγμα καταστήματα και χώρους ψυχαγωγίας, συμβάλλουν στην ανάπτυξη των προορισμών⁶.

Από την ανάπτυξη της κρουαζιέρας μπορεί να επιτευχθεί αύξηση του εισαγόμενου συναλλάγματος. Ακόμα μπορεί να ωφελήσει και τις εισαγωγές και εξαγωγές εμπορίου των τροφίμων και διαφόρων τοπικών προϊόντων⁷.

Ο τουρισμός κρουαζιέρας παίζει σημαντικό και πολλαπλασιαστικό ρόλο για τις τοπικές κοινωνίες. Είναι μια εισροή χρήματος, το οποίο διαχέεται με τη σειρά του σε όλη την κοινωνία. Η κρουαζιέρα είναι μια πολύ μεγάλη ευκαιρία ανάπτυξης και απασχόλησης. Πέρα από τους άμεσους απασχολούμενους, οι οποίοι είναι το πλήρωμα ενός κρουαζιερόπλοιου, ευνοεί και ένα μεγάλο αριθμό ανθρώπων που δεν σχετίζονται με το κρουαζιερόπλοιο. Οι μικρής και μεσαίας διάρκειας κρουαζιέρες του Αιγαίου, συνήθως συνδυάζονται με παραμονές σε ξενοδοχεία και περιηγήσεις πριν ή μετά την κρουαζιέρα, οπότε ενισχύουν και τον τοπικό τουρισμό. Έτσι δίνετε η ευκαιρία σε διάφορες επιχειρήσεις να διευρύνουν τις δραστηριότητές τους.

Ο κλάδος της κρουαζιέρας έχει τη μοναδικότητα να συνδυάζει τη ναυτιλιακή δραστηριότητα ταυτόχρονα με την τουριστική, και συνεπώς τα κέρδη είναι διπλά. Για το λόγο αυτό, μπορούν να επιτευχθούν πολλαπλά οφέλη για τους τομείς της βιομηχανίας (ναυπηγική, επισκευαστική, κατάσκευές, ηλεκτρονικά/ ηλεκτρολογικά), εισαγωγών/ εξαγωγών/ εμπορίου

⁶ Καστρινάκη Κ. (2013), Διπλωματική εργασία: *Τουρισμός κρουαζιέρας, Υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου στην Ελλάδα- η περίπτωση της πόλης των Χανίων*, Ανώτατο Τεχνολογικό εκπαιδευτικό ίδρυμα Κρήτης, Σχολή διοίκησης και οικονομίας, Τμήμα διοίκησης επιχειρήσεων, Επιβλέπουσα καθηγήτρια: Δρ. Δήμου Ειρήνη

⁷ Κουτσογιαννόπουλος Χρ. (2015), Η τεράστια σημασία του λιμανιού του Πειραιά που πρέπει να εκμεταλλευθούμε, δημοσιευμένο διαδικτυακά στο GreekNationalPride: <https://national-pride.org/2015/03/23/%CE%B7-%CF%84%CE%B5%CF%81%CE%AC%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%B1-%CF%83%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%83%CE%AF%CE%B1-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%B1%CE%BD%CE%B9%CE%BF%CF%8D-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CF%80%CE%B5/>

(ανταλλακτικά, υλικά, εφόδια, τρόφιμα, τοπικά προϊόντα), υπηρεσιών (μεταφορές, εκδρομές, ξενοδοχεία, πρακτορεία ταξιδίων, αεροδρόμια, νομικές υπηρεσίες, εκπαίδευση, ιατρικές υπηρεσίες, υπηρεσίες ασφαλείας), απασχόλησης (πληρώματα πλοίων, προσωπικό γραφείων, πρακτορείων, εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, εργαζόμενοι σε συνεργεία, ναυπηγεία, προμηθευτές, τουριστικά γραφεία, μεταφορικές εταιρείες, δικηγορικά γραφεία, εταιρείες μεταφορών κ.λπ)⁸.

Το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο ήταν πάντα ο καλός πρεσβευτής για τον τουρισμό και έφερνε σε πρώτη επαφή τον ξένο επισκέπτη με την Ελλάδα, την πλούσια πολιτιστική κληρονομιά και την ελληνική φιλοξενία. Έκανε γνωστή την Ελλάδα σε εκατομμύρια ανθρώπους και μετέφερε την ελληνική σημαία σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης. Αυτό, όμως, δεν συμβαίνει πλέον, καθ' ότι έχει καταστεί μη ανταγωνιστικό σε σχέση με τα κρουαζιερόπλοια υπό ξένη σημαία. Συνεπώς, χρειάζεται μεθοδική και καλά σχεδιασμένη δράση ώστε η κρουαζιέρα στην Ελλάδα, να αποκτήσει την αίγλη που είχε τα προηγούμενα χρόνια.

2.2 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

Στην Ελλάδα, ο τουρισμός της κρουαζιέρας δεν έχει τη θέση και τη δυναμική, που θα μπορούσε να έχει. Ο ελλαδικός χώρος είναι προικισμένος με μορφολογικά κατάλληλα μέρη, τα οποία υπό προϋποθέσεις θα μπορούσαν να φιλοξενήσουν ένα πολύ μεγαλύτερο όγκο τουριστών από τον υφιστάμενο. Τα εμπόδια που έχουν να αντιμετωπίσουν οι εταιρείες

⁸ Μπέλλου Ηλ. (2016), Κυριαρχεί στις θάλασσες η ελληνική ναυτιλία, που ισχυροποιείται εν μέσω κρίσης, Η Καθημερινή, ένθετο: Οικονομική, σελ.9.

κρουαζιέρας, ξεκινούν από την κρατική γραφειοκρατία. Ο μεγάλος αριθμός εγγράφων και πιστοποιητικών αποτελεί τροχοπέδη για τις εταιρείες, ώστε να σκέφτονται διπλά την πραγματοποίηση μιας κρουαζιέρας στα ελληνικά λιμάνια.

Μολονότι τα οφέλη από τον κλάδο της κρουαζιέρας είναι πολυπληθή και για τους προορισμούς, αλλά και για τους επιβάτες, υπάρχουν κάποια μειονεκτήματα που δυσκολεύουν την ανάπτυξη του κλάδου αυτού και έχουν να κάνουν με τα ελληνικά λιμάνια. Τα ελληνικά λιμάνια, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων, είναι ανεπαρκή για την τελειοποίηση και την ολοκληρωτική αξιοποίηση του τουρισμού. Ο τεράστιος όγκος των νέων κρουαζιερόπλοιων, καθώς και η αύξηση ζήτησης από την πλευρά των επιβατών, επιβάλλουν τη δημιουργία νέων θέσεων ελλιμενισμού για τα πλοία⁹. Παράλληλα χρειάζεται αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός των σημείων επιβίβασης και αποβίβασης των επιβατών για τη μείωση της ταλαιπωρίας και του χρόνου αναμονής. Είναι σημαντικό, οι τουρίστες, επισκεπτόμενοι έναν τόπο, να αποκομίζουν τις καλύτερες εντυπώσεις, έτσι ώστε να υπάρχει ελπίδα επιστροφής τους, στο μέλλον. Ακόμα, ένα σημείο που θέλει ιδιαίτερη προσοχή, είναι η μεταφορά των επιβατών στους χώρους επίσκεψής τους, κατά τη διάρκεια της παραμονής τους σε ένα λιμάνι. Θα πρέπει να αξιοποιηθούν σωστά οι χώροι στάθμευσης των τουριστικών λεωφορείων, που θα διασφαλίζουν την ευχάριστη και ταχεία μεταφορά των επιβατών στα τουριστικά αξιοθέατα. Επιπροσθέτως, ένα πλαίσιο νόμων περιορίζει σε σημαντικό βαθμό την ελευθερία κινήσεων των πλοιοκτητριών εταιρειών. Κυριότερος νόμος αυτής της κατηγορίας, είναι ο

⁹ Μοίρα Π., Μυλωνόπουλος Δ., Η κρουαζιέρα ως τουριστική υπηρεσία. Κοινωνιολογική προσέγγιση, Ανώτατο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Πειραιά, Τμήμα τουριστικών επιχειρήσεων, δημοσιευμένο: e-Περιοδικό Επιστήμης και Τεχνολογίας, σελ.28- 38.

νόμος που καθορίζει και επιβάλλει το «καμποτάζ», ο οποίος μειώνει δραματικά τα παράπλευρα οφέλη της οικονομίας από την κρουαζιέρα¹⁰.

Σε έρευνα που πραγματοποιήθηκε διαπιστώθηκε ότι η Ελλάδα κατέχει την έκτη θέση ανάμεσα σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε άμεσα έξοδα από την κρουαζιέρα. Αυτό οφείλεται κυρίως, στο γεγονός ότι τα ελληνικά λιμάνια χρησιμοποιούνται σπανίως για την έναρξη ενός κυκλικού ταξιδιού κρουαζιέρας. Έχει προβλεφθεί ότι το κόστος για έναν επιβάτη, σε μια απλή επίσκεψή του είναι 80 €, ενώ το αντίστοιχο κόστος όταν πρόκειται για home- port ανέρχεται στα 600 €¹¹. Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να τονίσουμε ότι όταν η κρουαζιέρα αρχίζει και τελειώνει στον ίδιο τόπο, τότε οι τουρίστες έχουν την ευκαιρία να επισκεφθούν περισσότερα μέρη, προς όφελος της ενδοχώρας και των συγκοινωνιών όλων των τύπων. Αν τα 2/3 των επιβατών που επισκέπτονται την Ελλάδα ξεκινούσαν από ελληνικά λιμάνια (homeporting*), ακόμα και με σταθερή διεθνή ζήτηση, τα συνολικά ετήσια έσοδα θα μπορούσαν να ξεπεράσουν τα 1,2 δισ. Ευρώ το 2016 από 0,6 δισ. το 2011.

Στην περίπτωση που θα έχουμε παράλληλα αύξηση της διεθνούς ζήτησης (30 εκατ. το 2016) και του homeporting σε ελληνικά λιμάνια (τα 2/3 των επιβατών που επισκέπτονται την Ελλάδα να ξεκινούν από ελληνικό λιμάνι), τα συνολικά ετήσια έσοδα θα μπορούσαν να εκτιναχθούν κοντά στα 2 δισ. ευρώ το 2016.

Έτσι, λοιπόν, εάν καμφθούν όλα αυτά τα εμπόδια, η ελληνική οικονομία θα βρει επιπλέον πόρους για τόνωση της οικονομίας, ώστε να

¹⁰ Δαναμπάσης Αν. (2011), *Το νομικό και θεσμικό πλαίσιο της κρουαζιέρας*, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Μεταπτυχιακό Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, επιβλέπων καθηγητής: Δρ. Μιχ. Ι. Παζαρζής, σελ.11

¹¹ Οικονομάκη Εύα (2016), Πρόσω ολοταχώς η κρουαζιέρα, RealNews, ένθετο:Realmoney, σελ.12.

επέλθει σταδιακή ανάπτυξη που θα οδηγήσει τη χώρα στην κορυφή των χωρών με τη μεγαλύτερη επισκεψιμότητα τουριστών από όλο τον κόσμο.

Τα μέγιστα οφέλη από την κρουαζιέρα θα επιτευχθούν με την ενίσχυση του ελληνικού κρουαζιερόπλοιου, ενώ εάν επικεντρωθούμε μόνο στην προσέλκυση ξένων κρουαζιερόπλοιων θα περιορίσουμε τα οφέλη σε τοπικά, τα οποία θα είναι ενίοτε και πρόσκαιρα, ανάλογα με τις επικρατούσες διεθνείς συγκυρίες και τα γεωστρατηγικά παιχνίδια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1 ΛΙΜΑΝΙΑ

Στη θαλάσσια βιομηχανία ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο κατέχουν τα λιμάνια – τερματικά των κρουαζιερόπλοιων, τα οποία πρέπει να έχουν σύγχρονες και λειτουργικές ανέσεις με γνώμονα την ασφάλεια και την άριστη εξυπηρέτηση των ταξιδιωτών.

Τα τερματικά¹² αυτά χωρίζονται σε δύο κατηγορίες, στα λεγόμενα λιμάνια βάσης (homeports) και στα λιμάνια προσέγγισης (transitports).

- **Λιμένας βάσης:** χαρακτηρίζεται ως το σημείο εκκίνησης και τερματισμού του κρουαζιερόπλοιου για ένα προγραμματισμένο ταξίδι.
- **Λιμένας προσέγγισης:** χαρακτηρίζεται εκείνος, ο οποίος το κρουαζιερόπλοιο διέρχεται και αγκυροβολεί για περιορισμένο χρονικό διάστημα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Τα σύγχρονα αυτά λιμάνια, κατά τη διάρκεια που οι ταξιδιώτες απολαμβάνουν την περιοχή πέριξ του λιμανιού, παρέχουν μια σειρά από υπηρεσίες στο πλοίο με σκοπό την ομαλή εκκίνηση ή συνέχιση του ταξιδιού. Μερικές από αυτές παρατίθενται παρακάτω :

- Επαρκείς στεγασμένες εγκαταστάσεις για την εύρυθμη παραμονή των επιβατών στο λιμάνι και τη φορτοεκφόρτωση των αποσκευών τους
- Επαρκείς θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών
- Εφοδιασμός με τρόφιμα και κάθε είδους αναλώσιμα
- Εφοδιασμός με καύσιμα (συνήθως γίνεται με φορτηγό πλοίο από θαλάσσης για να μην ενοχλούνται οι επιβάτες)

¹² <http://www.elime.gr/index.php/limania>

- Εφοδιασμός με επαρκή ποσότητα πόσιμου νερού
- Εφοδιασμός με επαρκή ποσότητα ηλεκτρικού ρεύματος, ικανή για τις ανάγκες του ταξιδιού

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4.1 Η ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Η κρουαζιέρα ανά τον κόσμο κατέχει περίπου το 2% του παγκόσμιου τουρισμού με τάσεις για περαιτέρω αύξηση. Υπολογίζεται μάλιστα ότι από τα 3,5 εκατ. άτομα τα οποία ταξίδεψαν το 1990, υπήρξε μια αύξηση 300% μέσα σε 10 χρόνια αφού το 2000 οι επιβάτες ήταν περίπου 10,5 εκατ. ενώ το 2010 το νούμερο αυτό είχε φτάσει τα 14,3 εκατ.

Μια μέση κρουαζιέρα έχει διάρκεια περίπου 7 ημέρες ενώ οι διασημότεροι προορισμοί είναι η Καραϊβική και η λεκάνη της Μεσογείου όπως φαίνεται και στον πίνακα παρακάτω:

Πίνακας 2.1 προέλευση επιβατών – προορισμών κρουαζιέρας

Origin	Destinations The Caribbean/ The Bahamas	Alaska	Mediterranean Atlantic Islands	Northern Europe	South America/ Antarctica	Asia/ Pacific
United Kingdom	300	22	467	190	12	7
Germany	125	n.a.	314	192	20	n.a.
Italy	48	n.a.	423	42	n.a.	n.a.
Spain	51	n.a.	311	17	n.a.	n.a.
France	55	n.a.	152	26	n.a.	n.a.
Rest of Europe	78	n.a.	268	34	n.a.	n.a.
United States of America and Canada	6,713	858	1,822	1,033	294	132
Japan	18	20	10	n.a.	n.a.	75

Πηγή : WTO (2010) Cruise Tourism –Current Situation & Trends

Αναλύοντας τον πίνακα αυτόν αντιλαμβανόμαστε πως η κρουαζιέρα απευθύνεται πλέον στα διάφορα τμήματα του πληθυσμού, δημιουργώντας ελκυστικά πακέτα για επιβάτες ανάλογα με τις οικονομικές τους δυνατότητες, αλλά και τον χρόνο που έχουν στη διάθεση τους.

Για παράδειγμα οι Αμερικάνοι προτιμούν περισσότερο την Καραϊβική και τις Μπαχάμες, ενώ οι ευρωπαίοι ενδιαφερόμενοι προτιμούν τη Μεσόγειο, καθώς ένα υπερατλαντικό ταξίδι εκτοξεύει το κόστος, παρόλο που για τον μέσο άνθρωπο ένα τέτοιο ταξίδι μπορεί να αποτελεί όνειρο ζωής.

Άξιο αναφοράς βέβαια είναι πως η αγορά της κρουαζιέρας ανά τον κόσμο έχει αναπτυχθεί και κυριαρχείται από τρεις ομίλους εταιρειών, την Royal Caribbean International¹³, την Carnival Group και την Norwegian Cruise Line Corporation Ltd.

Πιο αναλυτικά :

1. Royal Caribbean International

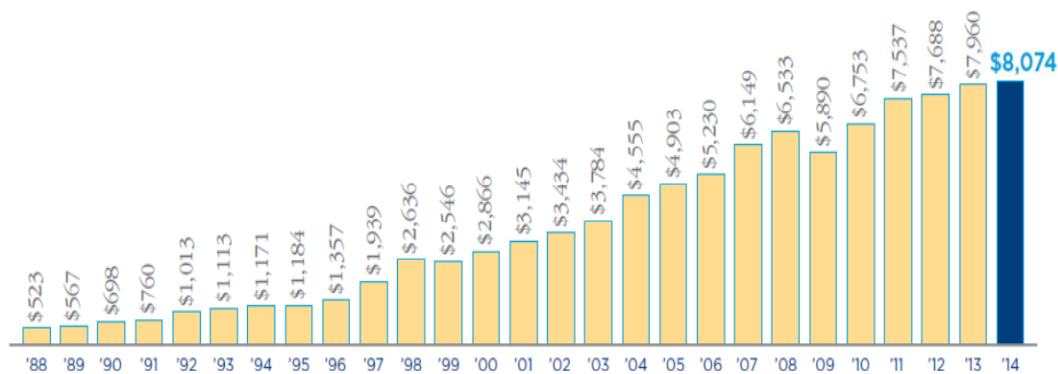
Διαθέτει 21 κρουαζιερόπλοια ενώ κάθε χρόνο κάνει 1 με 2 νέες ναυπηγήσεις. Ιδρύθηκε το 1969 στην Νορβηγία ενώ η έδρα της σήμερα βρίσκεται στη Φλόριντα των Η.Π.Α. Το Oasis of the Seas & το Allure of the Seas είναι τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια¹⁴ που ναυπηγήθηκαν ποτέ στον κόσμο με ολική χωρητικότητα 220.000 τόνων μπορούν να φιλοξενήσουν 5.400 επιβάτες στις 2.700 καμπίνες τους. Διαθέτουν θεματικές γειτονιές που περιλαμβάνουν το πρώτο υδάτινο θέατρο στη βιομηχανία της κρουαζιέρας με επιδείξεις καταδύσεων και συγχρονισμένης κολύμβησης. Η σύγκριση βέβαια με άλλα πλοία είναι κατατοπιστική.

¹³ <http://www.royalcaribbean.com/>

¹⁴ <http://www.royalcaribbean.com/findacruise/ships/home.do>

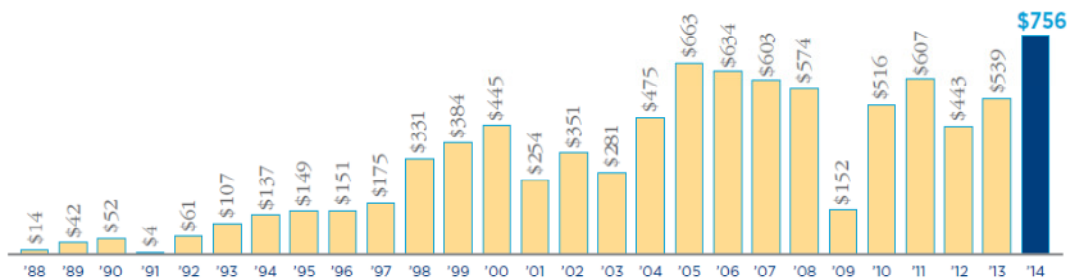
Συνοπτικά Οικονομικά Στοιχεία¹⁵.

Πίνακας 2.2 συνολικά έσοδα : \$ εκατ.



Πηγή : Royal Caribbean International annual report 2014

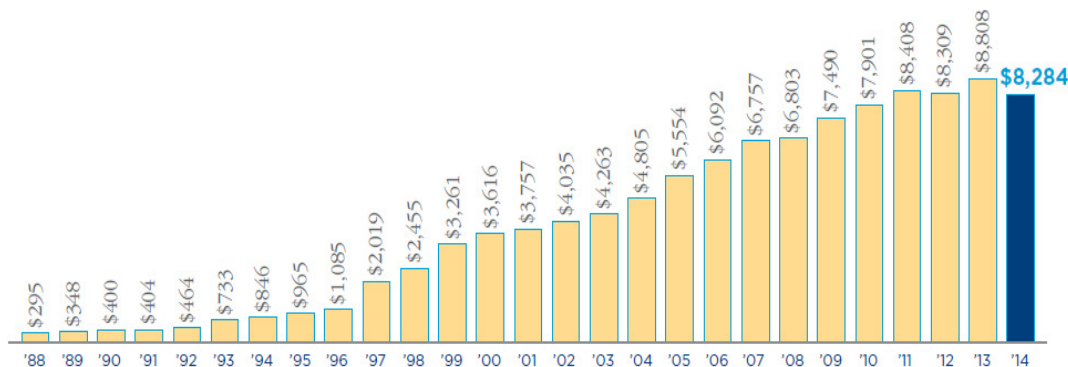
Πίνακας 2.3 καθαρά έσοδα :\$ εκατ.



Πηγή : Royal Caribbean International annual report 2014

¹⁵<http://phx.corporate-ir.net/External.File?item=UGFyZW50SUQ9MjgwNDc2fENoaWxkSUQ9LTF8VHlwZT0z&t=1>

Πίνακας 2.4 ίδια κεφάλαια : \$ εκατ.



Πηγή : Royal Caribbean International annual report 2014

2.5 ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ 2014 :

Σε χιλιάδες, εκτός από στοιχεία ανά μετοχή	2014	2013	2012	2011	2010
Δεδομένα					
Λειτουργίας					
συνολικά έσοδα	\$ 8,073,85	\$ 7,959,89	\$ 7,688,02	\$ 7,537,26	\$ 6,752,50
	5	4	4	3	4
Λειτουργικά έσοδα	\$ 941,859	\$ 798,148	\$ 403,110	\$ 931,628	\$ 802,633
Καθαρά έσοδα	\$ 764,146	\$ 473,692	\$ 18,287	\$ 607,421	\$ 515,653
Ανά μετοχή					
Βασικά					
Καθαρά έσοδα	\$ 3.45	\$ 2.16	\$ 0.08	\$ 2.80	\$ 2.40

Σταθμισμένη μέση μετοχών	221,658	219,638	217,930	216,983	215,026
Ανά μετοχή					
Μειωμένα					
Καθαρά έσοδα	\$ 3.43	\$ 2.14	\$ 0.08	\$ 2.77	\$ 2.37
Σταθμισμένη μέση μετοχών και οι δυνητικοί τίτλοι μετοχών	223,044	220,941	219,457	219,229	217,711
Μερίσματα που δηλώθηκαν ανά κοινή μετοχή	\$ 1.10	\$ 0.74	\$ 0.44	\$ 0.20	\$ —
Ισολογισμός					
Σύνολο	\$	\$	\$	\$	\$
ενεργητικού	20,713,1	20,072,9	19,827,9	19,804,4	19,653,8
	90	47	30	05	29
συνολικό χρέος,	\$	\$	\$	\$	\$
συμπεριλαμβανομ ένου του	8,443,94	8,074,80	8,489,94	8,495,85	9,150,11
	8	4	7	3	6
κεφαλαίου μισθώσεις					
Κοινών μετοχών	\$ 2,331	\$ 2,308	\$ 2,291	\$ 2,276	\$ 2,262
σύνολο των ιδίων κεφαλαίων	\$	\$	\$	\$	\$
	8,284,35	8,808,26	8,308,74	8,407,82	7,900,75
	9	5	9	3	2

Πηγή : Royal Caribbean International annual report 2014

2.6 Τα κρουαζιερόπλοια της εταιρείας

Ship	Year Ship Built	Year Ship Entered Service ⁽¹⁾	Approximate Berths	Primary Areas of Operation
Royal Caribbean International				
<i>Anthem of the Seas</i>	2015	2015	4,150	Europe, Eastern/Western/Southern Caribbean, Bahamas
<i>Quantum of the Seas</i>	2014	2014	4,150	Bahamas, Eastern/Southern Caribbean, Asia
<i>Allure of the Seas</i>	2010	2010	5,400	Eastern/Western Caribbean, Europe
<i>Oasis of the Seas</i>	2009	2009	5,450	Eastern/Western Caribbean
<i>Independence of the Seas</i>	2008	2008	3,600	Eastern/Western Caribbean
<i>Liberty of the Seas</i>	2007	2007	3,600	Eastern/Western Caribbean, Bermuda, Canada
<i>Freedom of the Seas</i>	2006	2006	3,600	Eastern/Western Caribbean
<i>Jewel of the Seas</i>	2004	2004	2,100	Alaska, Southern Caribbean
<i>Mariner of the Seas</i>	2003	2003	3,100	Asia
<i>Serenade of the Seas</i>	2003	2003	2,100	Southern Caribbean, Europe, Canada
<i>Navigator of the Seas</i>	2002	2002	3,250	Eastern/Western Caribbean
<i>Brilliance of the Seas</i>	2002	2002	2,100	Europe, Western Caribbean, Canada
<i>Adventure of the Seas</i>	2001	2001	3,100	Southern Caribbean
<i>Radiance of the Seas</i>	2001	2001	2,100	Alaska, Australia/New Zealand
<i>Explorer of the Seas</i>	2000	2000	3,100	Eastern/Southern Caribbean, Europe, Australia/New Zealand
<i>Voyager of the Seas</i>	1999	1999	3,250	Asia, Australia/New Zealand
<i>Vision of the Seas</i>	1998	1998	2,000	Western Caribbean, Europe
<i>Enchantment of the Seas</i>	1997	1997	2,250	Bahamas
<i>Rhapsody of the Seas</i>	1997	1997	2,000	Europe, South America
<i>Grandeur of the Seas</i>	1996	1996	1,950	Southern/Eastern/Western Caribbean, Bermuda, Canada
<i>Splendour of the Seas</i>	1996	1996	1,800	Europe, Dubai
<i>Legend of the Seas</i>	1995	1995	1,800	Eastern/Southern Caribbean, Asia, Australia/New Zealand
<i>Majesty of the Seas</i>	1992	1992	2,350	Bahamas
Celebrity Cruises				
<i>Celebrity Reflection</i>	2012	2012	3,000	Europe, Eastern/Western Caribbean
<i>Celebrity Silhouette</i>	2011	2011	2,850	Europe, Eastern/Western Caribbean
<i>Celebrity Eclipse</i>	2010	2010	2,850	Europe, Southern Caribbean
<i>Celebrity Equinox</i>	2009	2009	2,850	Europe, Eastern/Western/Southern Caribbean
<i>Celebrity Solstice</i>	2008	2008	2,850	Alaska, Australia/New Zealand
<i>Celebrity Constellation</i>	2002	2002	2,150	Short Caribbean, Eastern Caribbean, Europe
<i>Celebrity Summit</i>	2001	2001	2,150	Southern Caribbean, Bermuda, Canada
<i>Celebrity Infinity</i>	2001	2001	2,150	Alaska, Panama Canal, S. America
<i>Celebrity Millennium</i>	2000	2000	2,150	Alaska, Asia
<i>Celebrity Century⁽²⁾</i>	1995	1995	1,800	Asia
<i>Celebrity Xpedition</i>	2001	2004	100	Galapagos Islands
Azamara Club Cruises				
<i>Azamara Quest</i>	2000	2007	700	Europe, Asia
<i>Azamara Journey</i>	2000	2007	700	Europe, Asia, Central/South America, Eastern/Western and Southern Caribbean, Panama Canal
Pullmantur⁽³⁾				
<i>Monarch</i>	1991	2013	2,350	Southern Caribbean
<i>Empress</i>	1990	2008	1,600	Europe, Brazil
<i>Sovereign</i>	1988	2008	2,300	Europe, Brazil
CDF Croisières de France				
<i>Horizon</i>	1990	2010	1,400	Europe, Southern Caribbean
<i>Zenith⁽⁴⁾</i>	1992	2014	1,400	Europe, Brazil
TUI Cruises				
<i>Mein Schiff 4</i>	2015	2015	2,500	Northern Europe, Canary Islands
<i>Mein Schiff 3</i>	2014	2014	2,500	Europe, Canary Islands
<i>Mein Schiff 2</i>	1997	2011	1,900	Europe, Middle East, Southern Caribbean
<i>Mein Schiff 1</i>	1996	2009	1,900	Europe, Canary Islands, Southern Caribbean
Total			112,450	

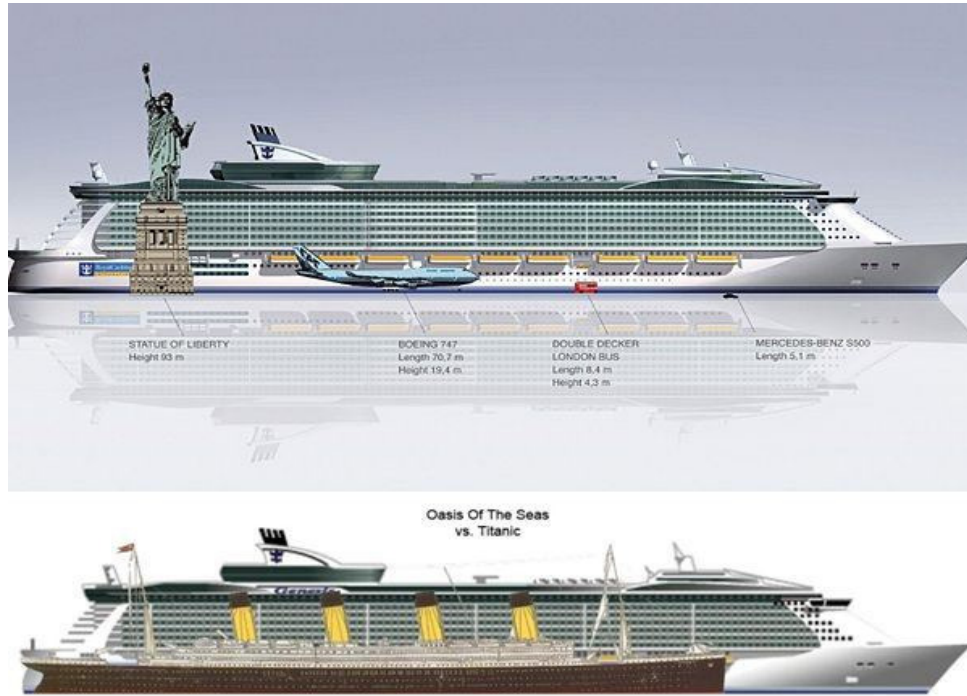
Πηγή : Royal Caribbean International annual report 2014

2.7 Harmony of the Seas



Πηγή : <http://www.cruisemapper.com/ships/Harmony-Of-The-Seas-1067>

2.8 Σύγκριση Oasis of the Seas με Τιτανικό



Πηγή : <http://www.cruisemapper.com/wiki/765-what-is-the-biggest-cruise-ship-in-the-world>

2.9 Harmony of the Seas εσωτερικό



Πηγή : <http://www.cruisemapper.com/ships/Harmony-Of-The-Seas-1067>

2. Carnival Group¹⁶

Διαθέτει 10 θυγατρικές εταιρείες και 91 κρουαζιερόπλοια εκ των οποίων τα 24 ανήκουν στην ίδια και τα υπόλοιπα 67 στις θυγατρικές. Απασχολεί περισσότερους από 91.000 εργαζόμενους ενώ τα τελευταία χρόνια ναυπηγεί κατά μέσο όρο 5 νέα κρουαζιερόπλοια. Ιδρύθηκε το 1972 στη Φλόριντα των Η.Π.Α. Κατά τη χρήση του 2014 παρουσίαζε τα εξής :

- Έσοδα : 15,884 δις αμερικανικά δολάρια
- Λειτουργικά έσοδα : 1,792 δις αμερικανικά δολάρια
- Κέρδη : 1,236 δις αμερικανικά δολάρια
- Σύνολο ενεργητικού : 39,532 δις αμερικανικά δολάρια

¹⁶ <https://www.carnival.com/cruise-ships.aspx>

Το 2010 υπολογίζεται πως η εν λόγω εταιρεία και οι θυγατρικές της κατείχαν το 52,2 %¹⁷ της παγκόσμιας αγοράς κρουαζιέρας. Οι θυγατρικές είναι οι εξής :

Carnival

- i. [Carnival Cruise Line](#) (έδρα Φλόριντα, Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής)
- ii. Fathom (έδρα Φλόριντα, Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, Αρχίζει εργασίες το 2016)

Carnival UK

- i. [P&O Cruises](#) (έδρα Σαουθάμπτον, Ηνωμένο Βασίλειο)
- ii. [P & O Cruises Australia](#) (έδρα Σίδνεϋ, Αυστραλία)
- iii. Cunard (έδρα Σαουθάμπτον, Ηνωμένο Βασίλειο)

Holland America Group

- i. [Holland America Line](#) (έδρα Σιάτλ, Ουάσιγκτον, ΗΠΑ)
- ii. [Princess Cruises](#) (έδρα Σάντα Καρλίτα, Καλιφόρνια, Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής)
- iii. Seabourn (έδρα Σιάτλ, Ουάσιγκτον, ΗΠΑ)

Costa Group

- i. [Costa Cruises](#) (έδρα Γένοβα, Ιταλία)
- ii. [AIDA Cruises](#) (έδρα Ρόστοκ, Γερμανία)

¹⁷ <http://www.naftikachronika.gr/2016/08/10/tesseract-gigantes-kyriarchoun-stin-pagkosmia-agera/>

Οι εταιρείες προσφέρουν περίπου 100 διαφορετικά δρομολόγια στις Μπαχάμες, την Καραϊβική, Μεξικανική Ριβιέρα, Αλάσκα, Χαβάη, το Κανάλι του Παναμά, Καναδά, Νέα Αγγλία και την Ευρώπη. Επίσης τα κρουαζιερόπλοια διαθέτουν πολλαπλές πισίνες και νεροτσουλήθρες, Carnival Seaside Theater, κινηματογράφους κάτω από τ' αστέρια, καζίνο, αθλητικές δραστηριότητες, ώρες χαλάρωσης στο πλωτό κέντρο αισθητικής και αναζωογόνησης και προαιρετικές εκδρομές.

Τα μεγαλύτερα της κρουαζιερόπλοια είναι :

- A.** Το Carnival Breeze, το οποίο κόστισε περίπου 720 εκατ. δολάρια ναυπηγήθηκε το 2012 και έχει χωρητικότητα 3690 άτομα.

2.10 Canrival Breeze



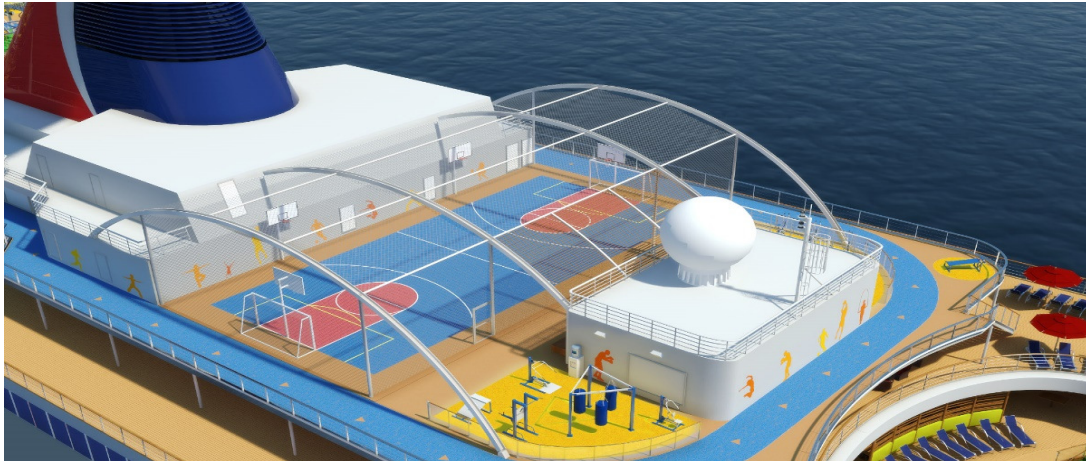


Πηγή : <https://www.carnival.com/cruise-ships/carnival-breeze.aspx>

B. Το Carnival Magic, το οποίο ναυπηγήθηκε το Μάιο του 2011 και θεωρείται (αδελφός) του Carnival Breeze και κόστισε περίπου 740 εκατ. δολάρια. Έχει τη δυνατότητα να φιλοξενήσει με άνεση 467 επιβάτες στις κρουαζιέρες που πραγματοποιεί από τότε στην Καραϊβική. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι διαθέτει κλειστό γήπεδο μπάσκετ και δυνατότητα παρακολούθησης σινεμά στην πισίνα.

2.11 Carnival Magic





Πηγή : <https://www.carnival.com/cruise-ships/carnival-magic.aspx>

C. Το Carnival Dream το οποίο πραγματοποίησε το παρθενικό του ταξίδι τον Σεπτέμβριο του 2009 και έχει σαν λιμένα βάσης τον λιμένα της Νέας Ορλεάνης. Επί του παρόντος προσφέρει τις υπηρεσίες του στην περιοχή της ανατολικής κυρίως, αλλά και δυτικής Καραϊβικής έχοντας ως μέγιστο αριθμό επιβατών τους 3652 επιβαίνοντες. Το κόστος κατασκευής του ξεπέρασε τα 741 εκατ. δολάρια, ενώ χρειάστηκε περίπου 3 χρόνια για να αποπερατωθεί.

2.12 Carnival Dream



Πηγή : <https://www.carnival.com/cruise-ships/carnival-dream.aspx>

3. Norwegian Cruise Line Corporation Ltd¹⁸



Είναι η 3^η μεγαλύτερη εταιρεία η οποία δραστηριοποιείται στον τομέα της ναυσιπλοΐας αναψυχής. Ιδρύθηκε το 1966, ενώ η έδρα της βρίσκεται στο Μαϊάμι της Φλόριντα στις Η.Π.Α. Επίσης είναι εισηγμένη στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.

Διαθέτει 14 ενεργά¹⁹ κρουαζιερόπλοια, ενώ παράλληλα έχει παραγγείλει 3 νέα. Τα πλοία είναι χωρισμένα σε 8 κατηγορίες :

¹⁸<http://www.nclhltinvestor.com/annuals.cfm>

¹⁹https://en.wikipedia.org/wiki/Norwegian_Cruise_Line

2.13 SUNCLASS

Ship	Built	Entered service for Norwegian	Last Refurbishment	Tonnage	Class	Flag	Notes
<i>Norwegian Sky</i>	1999	1999/2008	2009	77,104 tons	Sun Class	 Bahamas	Previously <i>Pride of Aloha</i> , constructed as Costa Olympia, but sold to NCL during construction
<i>Norwegian Sun</i>	2001	2001	2011 ^[24]	78,309 tons	Sun Class	 Bahamas	



Πηγή : https://en.wikipedia.org/wiki/Norwegian_Cruise_Line

2.14 SPIRIT CLASS

<i>Norwegian Spirit</i>	1998	2004	2011 ^[24]	75,338 tons	Spirit Class	 Bahamas	Previously <i>SuperStar Leo</i> (Leo Class) Sister to the <i>SuperStar Virgo</i>
-------------------------	------	------	----------------------	-------------	--------------	--	--





Πηγή : https://en.wikipedia.org/wiki/Norwegian_Cruise_Line

2.15 DOWN CLASS

<i>Norwegian Star</i>	2001	2001	2015	91,740 tons	Dawn Class	 Bahamas	Originally ordered as <i>Superstar Libra</i> (Libra Class)
<i>Norwegian Dawn</i>	2002	2002	2011 ^[25]	92,250 tons	Dawn Class	 Bahamas	Originally ordered as <i>SuperStar Scorpio</i> (Libra Class)


Πηγή : https://en.wikipedia.org/wiki/Norwegian_Cruise_Line

2.16 JEWEL CLASS

<i>Norwegian Jewel</i>	2005	2005	May 2014 ^[26]	93,502 tons	Jewel Class	 Bahamas	
<i>Norwegian Pearl</i>	2006	2006	N/A	93,530 tons	Jewel Class	 Bahamas	
<i>Norwegian Jade</i>	2006	2006	2011 ^[24]	93,558 tons	Jewel Class	 Bahamas	Previously named <i>The Pride of Hawaii</i>
<i>Norwegian Gem</i>	2007	2007	N/A	93,530 tons	Jewel Class	 Bahamas	Refurbishment postponed from Nov 2014 to Nov 2015



Πηγή : https://en.wikipedia.org/wiki/Norwegian_Cruise_Line

2.17 EPIC CLASS

<i>Norwegian Epic</i>	2010	2010	N/A	155,873 tons	Epic Class (F3 Class)	 Bahamas	Fourth largest cruise ship in the world after Royal Caribbean's Quantum of the Seas
-----------------------	------	------	-----	--------------	-----------------------	--	---


Πηγή : https://en.wikipedia.org/wiki/Norwegian_Cruise_Line

2.18 BREAKAWAY CLASS

<i>Norwegian Breakaway</i>	2013	2013	N/A	144,017 GT	Breakaway Class	 Bahamas	This ship was delivered on April 25, 2013 and is homeported in New York City. ^[28] Largest ship to be based year-round out of New York City.
<i>Norwegian Getaway</i> ^[29]	2014	2014	N/A	144,017 GT	Breakaway Class	 Bahamas	This ship was delivered on January 10, 2014 and will be homeported in Miami, FL year-round ^[30]


Πηγή : https://en.wikipedia.org/wiki/Norwegian_Cruise_Line

2.19 BREAKAWAY PLUS CLASS

<i>Norwegian Escape</i>	2015	2015	N/A	164,600 tons	Breakaway Plus Class	 Bahamas
-------------------------	------	------	-----	--------------	----------------------	---

Πηγή : https://en.wikipedia.org/wiki/Norwegian_Cruise_Line

2.20 PRIDE OF AMERICA

<i>Pride of America</i>	2005	2005	March 23 - April 5, 2013	80,439 GRT	 United States	First large, newly built US-flagged cruise ship in nearly 50 years; the only ship in its class
-------------------------	------	------	--------------------------	------------	---	--

Πηγή : https://en.wikipedia.org/wiki/Norwegian_Cruise_Line

Τα πλοία που έχει παραγγείλει θα ανήκουν στην κατηγορία breakawayplus²⁰ και θα παραδοθούν από το 2017 μέχρι και το 2019 (ένα κάθε χρόνο).

²⁰ <http://www.ship-technology.com/projects/project-breakaway-plus-ships/>

2.21 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ NORWEGIAN CRUISE LINE

	2014	2013	2012	2011	2010
Συνολικά Έσοδα	\$3,125,881	\$2,570,294	\$2,276,246	\$2,219,324	\$ 2,012,128
Λειτουργικά Έσοδα	\$ 502,941	\$ 395,887	\$ 357,093	\$ 316,112	\$ 230,609
Καθαρά Έσοδα	\$ 342,601	\$ 102,886	\$ 168,556	\$ 126,859	\$ 22,986
Στοιχεία Ισολογισμού					
Σύνολο	\$11,573,077	\$6,650,978	\$5,938,427	\$5,562,411	\$ 5,572,371
Ενεργητικού					
Πάγια	\$ 8,623,773	\$5,647,670	\$4,960,142	\$4,640,093	\$ 4,639,281
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	\$ 6,184,104	\$3,127,789	\$2,985,353	\$3,038,081	\$ 3,204,085
Ίδια Κεφάλαια	\$ 3,518,813	\$2,631,266	\$2,018,784	\$1,844,463	\$ 1,740,526
Σύνολο επιβατών	2,133,981	1,628,278	1,503,107	1,530,113	1,404,137
Ποσοστό πληρότητας	109.0%	109.1%	107.6%	108.2%	108.7%

Πηγή :

https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/appl7en/cruise_revenue_expenses.html

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5.1 Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες δραστηριοποιούνται κυρίως στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (από ένα μέρος σε ένα άλλο) και έχουν αφήσει σε δεύτερη μοίρα τον τομέα της κρουαζιέρας.

Η εταιρεία η οποία έχει αναλάβει αυτό το ρόλο είναι η Celestyal Cruises²¹ (πρώην Louis Crouises), η οποία είναι Κυπριακών συμφερόντων. Η Celestyal έχει έδρα στην Λεμεσό και κατέχει τέσσερα κρουαζιερόπλοια, ενώ εκμεταλλεύεται άλλα δύο από την βρετανική Thomson Cruises.

Τα πλοία της Celestyal είναι τα εξής :

1. MS Celestyal Olympia, το οποίο έχει χωρητικότητα 1575 επιβάτες και πραγματοποιεί κρουαζιέρες με αφετηρία τον Πειραιά και ενδιάμεσους σταθμούς τη Μύκονο, το Κουσάντασι (Έφεσος), την Πάτμο, τη Ρόδο, το Ηράκλειο της Κρήτης και τη Σαντορίνη προτού επιστρέψει στον Πειραιά.

2.22 MS Celestyal Olympia



Πηγή : https://en.wikipedia.org/wiki/MS_Celestyal_Olympia

²¹<http://www.celestyalcruises.gr/el>

2. MV Celestyal Crystal, το οποίο έχει χωρητικότητα 1200 επιβάτες και ταξιδεύει σε 5 διαφορετικές χώρες της Μεσογείου και 7 διαφορετικά λιμάνια. Ξεκινώντας από την Κέρκυρα συνεχίζει προς Πάτρα, Μπάρι (Ιταλία), Κιότζια (Ιταλία), Ντουμπρόβικ (Κροατία), Κότορ (Μαυροβούνιο) και Άγιοι Σαράντα (Αλβανία).

2.23 MV Celestyal Crystal



Πηγή : <http://www.celestyalcruises.gr/el/celestyal-crystal>

3. MV Celestyal Odyssey, το οποίο έχει χωρητικότητα 836 επιβάτες και πραγματοποιεί κρουαζιέρα με ίδιο δρομολόγιο με τη Celestyal Olympia, αλλά διαφορετικές ημέρες.

2.24 MV Celestyal Odyssey



Πηγή

:

http://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:375373/mmsi:311000482/imo:9183518/vessel:CELESTYAL_ODYSSEY

4. Louis Aura, το οποίο έχει χωρητικότητα 895 επιβάτες, το οποίο επίσης πραγματοποιεί το ίδιο ταξίδι με τα προηγούμενα

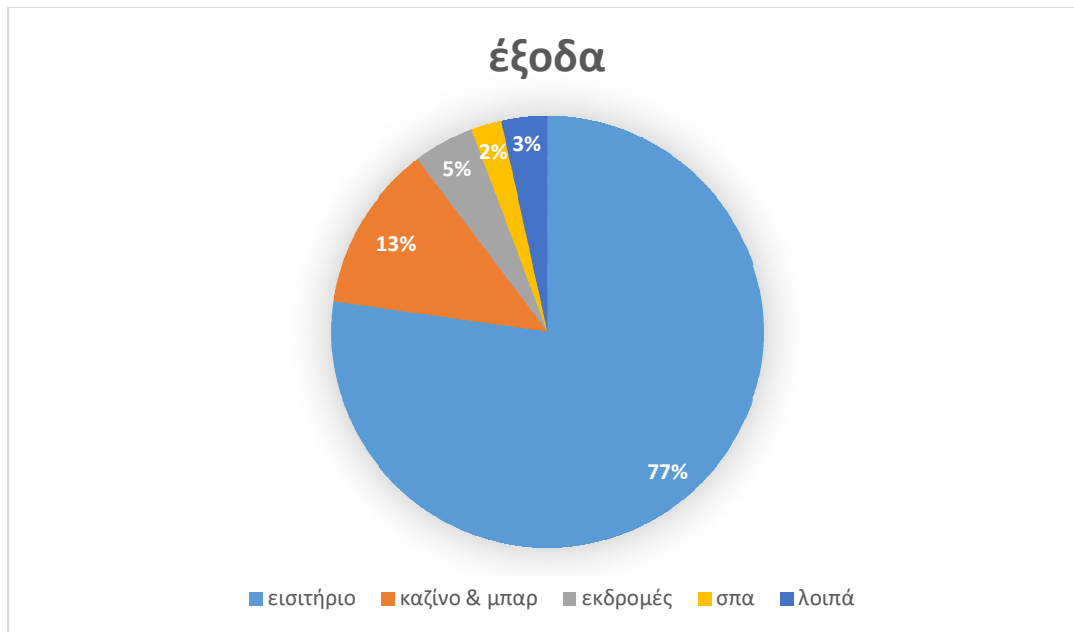
2.25 Louis Aura



Πηγή :

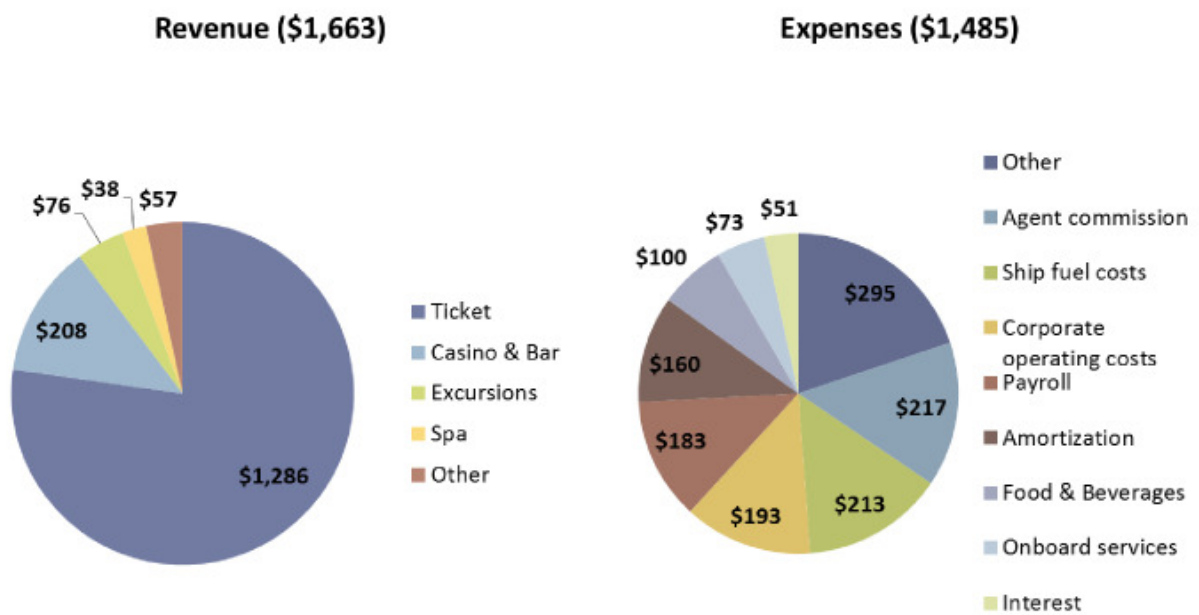
https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/appl7en/cruise_revenue_expenses.html

2.26 Έξοδα κρουαζιέρας



Πηγή : <http://www.cruisexperts.gr/>

2.27 Έσοδα και έξοδα ανά μέση κρουαζιέρα, 2011



Πηγή :

https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/appl7en/cruise_revenue_expenses.html

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

6.1 ΤΟ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Για την Ελλάδα είναι πλέον γνωστό, ότι ο τουρισμός αποτελεί την κινητήριο δύναμη της οικονομίας. Λόγω της γεωγραφικής της θέσης, του πολιτισμού, αλλά και της ιστορίας της, η Ελλάδα προσελκύει κάθε χρόνο εκατομμύρια επισκέπτες. Ειδικότερα όμως, ένα μεγάλο μέρος των τουριστών επισκέπτεται τη χώρα μας δια θαλάσσης. Εξαιρώντας την κρουαζιέρα, στην οποία προαναφερθήκαμε, μία άλλη μορφή θαλάσσιου τουρισμού είναι το yachting, το οποίο αποδιδόμενο στα ελληνικά θα μπορούσε να οριστεί ως η ενοικίαση (ή ολική παραχώρηση) ενός πλωτού σκάφους για λόγους αναψυχής. Η έννοια του yachting δεν είναι ιδιαίτερα γνωστή στο ευρύ κοινό, όμως τα τελευταία χρόνια με τη συμβολή κυρίως αλλοδαπών επενδυτών, ο κλάδος γνωρίζει ιδιαίτερη άνθηση. Πέρα όμως από τα φυσικά πλεονεκτήματα, η ενοικίαση σκαφών αναψυχής απαιτεί τεχνικές εγκαταστάσεις και τεχνογνωσία, στοιχεία τα οποία αποτελούν τροχοπέδη με την περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στον ελληνικό χώρο, αφού είναι εντελώς απαραίτητα.

Οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού έχουν ως κύριο χαρακτηριστικό την παροχή υπηρεσιών, αφού κατά κύριο λόγο τα σκάφη αναψυχής παραχωρούνται για δανεισμό και όχι για πώληση. Οι υπηρεσίες αυτές δεν μπορούν να αποθηκευτούν, ενώ η πολιτεία θα πρέπει να έχει πλήρη εποπτεία των κλάδων. Ένα ακόμα χαρακτηριστικό γνώρισμα είναι ότι οι επιχειρήσεις του κλάδου κάνουν μεγάλες επενδύσεις κεφαλαίων, οι οποίες μπορούν να χαρακτηριστούν ως

εντάσεως παγίου. Αυτό μπορεί να βασιστεί στο γεγονός ότι με την πάροδο λίγων χρόνων ο στόλος ανανεώνεται εκ βάθρων²².

Στην Ελλάδα η ιστιοπλοΐα με τη σημερινή της μορφή, εμφανίστηκε τη δεκαετία του 1970. Νωρίτερα όμως μέσω του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (ΕΟΤ), είχε μπει ο θεμέλιος λίθος με την κατασκευή μαρινών και θεσμικού πλαισίου που θα περιέβαλε το νέο είδος τουρισμού²³. Οι πρώτες μαρίνες που κατασκευάστηκαν ήταν οι μαρίνες Βουλιαγμένης, Ζέας και Αρεστούς, ενώ παράλληλα ολοκληρώθηκαν οι σταθμοί ανεφοδιασμού καυσίμων, νερού και λοιπών εφοδίων. Οι κινήσεις αυτές από τον ΕΟΤ πραγματοποιήθηκαν σε συνεργασία με τον Βασιλικό Ναυτικό Όμιλο της Ελλάδος, που είχε εμπειρία στο χώρο ως προγενέστερος του ΕΟΤ. Επί πλέον ο Βασιλικός Ναυτικός Όμιλος λόγω της εμπειρίας του αυτής στο χώρο του yachting, ανέλαβε να τηρεί στατιστικά στοιχεία με την κίνηση των σκαφών στη χώρα και την διεθνή προβολή του κλάδου στο εξωτερικό μέσω διαφόρων εκδηλώσεων προώθησης. Επίσης, σε συνεργασία με το Υπουργείο Ναυτιλίας δρομολογήθηκαν οι διαδικασίες για μείωση της γραφειοκρατίας που αφορούσε στην είσοδο και στην έξοδο των σκαφών αναψυχής από την Ελλάδα, στην καθιέρωση του Δελτίου Κίνησης και στη φοροελάφρυνση των καυσίμων και των ναυτιλιακών ειδών εν γένει²⁴.

Αξιοσημείωτο είναι ότι η Ελλάδα αποτέλεσε την πρώτη χώρα σε παγκόσμια κλίμακα που θεσμοθέτησε νόμους για την αγορά των σκαφών αναψυχής. Ειδικότερα ο νόμος 438 του 1976, ο οποίος με τροποποιήσεις

²² Μιχαλόπουλος Δ., Διπλωματική εργασία: Yachting και τουρισμός στην Ελλάδα, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα οργάνωσης και διοίκησης επιχειρήσεων, πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών στη διοίκηση επιχειρήσεων (MBA-Tourism management), Πειραιάς 2012.

²³ <http://www.ycg.gr/index.php>

²⁴ Μιχαλόπουλος Δ., Διπλωματική εργασία: Yachting και τουρισμός στην Ελλάδα, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα οργάνωσης και διοίκησης επιχειρήσεων, πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών στη διοίκηση επιχειρήσεων (MBA-Tourism management), Πειραιάς 2012, σελ.56.

ισχύει μέχρι και σήμερα, αποτέλεσε την αρχή για την επαγγελματική ενασχόληση με το yachting. Από τότε και εξής η αγορά του yachting βρίσκεται σε μία συνεχόμενη άνθιση²⁵.

6.2 Οι κύριες κατηγορίες των σκαφών αναψυχής

Στην Ελλάδα, αλλά και σε ολόκληρο τον κόσμο, οι εταιρίες που ασχολούνται με το yachting προσφέρουν μία πλειάδα επιλογών στους ενδιαφερόμενους καλύπτοντας έτσι ένα ευρύ φάσμα κόστους, απαιτήσεων, αλλά και δυνατοτήτων. Έτσι οι συνήθεις κατηγορίες σκαφών είναι οι ακόλουθες:

- Τα ιστιοφόρα. Πρόκειται για σκάφη, τα οποία ενοικιάζονται με πλήρωμα ή χωρίς και χρησιμοποιούν ως μέσο ώθησης την αιολική ενέργεια σε συνδυασμό με τα πανιά που διαθέτουν.

- Τα μηχανοκίνητα σκάφη. Εδώ περιλαμβάνονται σκάφη ανοικτού τύπου και μήκους 10 μέτρων το ανώτερο.

- Οι θαλαμηγοί. Είναι μηχανοκίνητα σκάφη, συνήθως άνω των 10 μέτρων και η πλεύση τους απαιτεί την παρουσία εξειδικευμένου πληρώματος.

- Οι μεγάλοι θαλαμηγοί. Αποτελούν ένα νέο τύπο σκαφών αναψυχής, γνωστό και ως superyacht, τα οποία ξεπερνούν σε μήκος τα 80 μέτρα και φέρουν τεχνολογικά εξελιγμένα συστήματα πλοήγησης και νέα επίπεδα άνεσης.

²⁵ Ομοίως, σελ.57.

- Μικρά πλοία. Πρόκειται ουσιαστικά για μικρά κρουαζιερόπλοια, τα οποία πραγματοποιούν ημερήσιες κρουαζιέρες σε κοντινούς προορισμούς με προκαθορισμένη ρότα και προορισμό.

-Μια ξεχωριστή κατηγορία θα μπορούσαν να αποτελέσουν τα παλιά παραδοσιακά καΐκια, τα οποία -είτε στην αρχική τους μορφή, είτε μετά από κάποιου είδους μετασκευή- χρησιμοποιούνται από τους ντόπιους μεταφέροντας τουρίστες σε κοντινές αποστάσεις.

Ένα ακόμα νέο στοιχείο που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια στη Μεσόγειο, είναι η ιστιοπλοΐα ομάδας σκαφών, που σχηματίζουν μικρό στόλο. Σε αυτή την κατηγορία του yachting τα σκάφη είναι συνήθως ιστιοφόρα χωρίς πλήρωμα, με την παρουσία ενός μόνο επαγγελματία κυβερνήτη, γνωστού και ως skipper. Τέτοια προγράμματα και πακέτα ναύλωσης παρέχονται από εταιρίες και είναι ιδιαίτερα προσφιλή στο Αιγαίο και στο Ιόνιο, όπου οι προορισμοί είναι σε κοντινή απόσταση μεταξύ τους. Άξιο αναφοράς είναι το στατιστικό στοιχείο που εξάγεται από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, το οποίο αποδεικνύει ότι από το συνολικό στόλο των σκαφών αναψυχής που βρίσκονται στην Ελλάδα, το 90% είναι ιστιοφόρα, εκ των οποίων το 95% είναι άνευ πληρώματος, ενώ το υπόλοιπο 10% του στόλου αποτελείται από μηχανοκίνητα σκάφη διαφόρων τύπων και μεγεθών²⁶.

²⁶Μιχαλόπουλος Δ., Διπλωματική εργασία: Yachting και τουρισμός στην Ελλάδα, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα οργάνωσης και διοίκησης επιχειρήσεων, πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών στη διοίκηση επιχειρήσεων (MBA-Tourism management), Πειραιάς 2012, σελ.53.

Έτος	1995	1997	1999	2001	2002	2003	2004	2005
Αποσύρσεις	-	-	-	-	-	-200	-	-300
Νέες Επενδύσεις	-	-	-	-	-	300	200	700
Καθαρή Μεταβολή	-	-	-	-	-	100	200	400
Σύνολο Σκαφών	4.5	4.23	3.98	3.413	3.3	3.4	3.6	4

Πίνακας 1.1 (Μιχαλόπουλος Δ., Διπλωματική εργασία: Yachting και τουρισμός στην Ελλάδα, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα οργάνωσης και διοίκησης επιχειρήσεων, πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών στη διοίκηση επιχειρήσεων (MBA- Tourism management), Πειραιάς 2012,σελ.58).

Στον παραπάνω πίνακα τα στοιχεία έχουν προέλθει από το Σωματείο Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος (ΣΙΤΕΣΑΠ) και από την Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού (ΕΠΕΣΤ). Την 1^η Μαρτίου του 2005 ο συνολικός αριθμός των σκαφών αναψυχής ανέρχόταν σε 4.580 σκάφη. Σύμφωνα με εκτιμήσεις του Υπουργείου Ναυτιλίας από το 2005 μέχρι και σήμερα, το 20% των σκαφών αναψυχής έχει αλλάξει σημαία ή πλέον δεν διαθέτει επαγγελματική άδεια. Από τα εναπομείναντα ένα 5% έχει μόνιμο πλήρωμα, ενώ όλα τα υπόλοιπα είναι δίχως μόνιμο πλήρωμα. Επίσης, βάσει στοιχείων του ΣΙΤΕΣΑΠ ο αρχικός στόλος με σκάφη ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης αριθμούσε 25 σκάφη και το 2002 η Ελλάδα κατείχε την πρώτη θέση παγκοσμίως με τα περισσότερα και νεότερα σκάφη άνευ πληρώματος. Αξίζει να σημειωθεί

πως κατά μέσο όρο 4,6 εκατομμύρια τουρίστες επιλέγουν το yachting για την περιήγησή τους στα ελληνικά νησιά²⁷.

Οι πελάτες, οι οποίοι προσεγγίζουν την αγορά του yachting είναι με συντριπτική πλειοψηφία (95%), αλλοδαποί. Κατά κύριο λόγο Ευρωπαίοι και ακολούθως Αμερικανοί έρχονται στην Ελλάδα επιλέγοντας είτε ιστιοφόρα είτε μηχανοκίνητα σκάφη αναψυχής. Ειδικότερα οι Ιταλοί, οι Γάλλοι και οι Γερμανοί προτιμούν τα ιστιοφόρα, ενώ αντιθέτως οι Αμερικανοί, τα σκάφη με μηχανικό μέσο πρόωσης. Όσον αφορά στο ελληνικό κοινό του yachting, παρατηρείται μία προτίμηση στα ιστιοφόρα σκάφη δίχως την παρουσία πληρώματος, ενώ τα άτομα που προσελκύονται ανήκουν σε ανώτερες εισοδηματικές στάθμες με υψηλές απαιτήσεις.

Στον πίνακα που ακολουθεί καταγράφεται η κατανομή των πελατών ανά χώρα σε ποσοστό επί τοις εκατό.

Χώρα Προσέλευσης	Ποσοστό Της % Επί Του Συνόλου Των
Γερμανία	29%
Άλλες Χώρες	12%
Ιταλία	11%
Μεγάλη Βρετανία	9%
Γαλλία	9%
Ολλανδία	8%
Αυστρία	7%
Σκανδιναβικές Χώρες	5%
Τσεχία	3%
Ελλάδα	3%
Ελβετία	2%
Βέλγιο	2%
Η.Π.Α.	1%
Αυστραλία	1%

²⁷ Μιχαλόπουλος Δ., Διπλωματική εργασία: Yachting και τουρισμός στην Ελλάδα, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα οργάνωσης και διοίκησης επιχειρήσεων, πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών στη διοίκηση επιχειρήσεων (MBA-Tourism management), Πειραιάς 2012, σελ.59.

Πίνακας 1.2 (Μιχαλόπουλος Δ., Διπλωματική εργασία: Yachting και τουρισμός στην Ελλάδα, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα οργάνωσης και διοίκησης επιχειρήσεων, πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών στη διοίκηση επιχειρήσεων (MBA- Tourism management), Πειραιάς 2012,σελ.55).

Η επίδραση που έχει ο κλάδος του yachting στην κοινωνία είναι πολυεπίπεδη. Τα έσοδα που προκύπτουν τονώνουν τις τοπικές κοινωνίες και επεκτείνονται σε φορείς που δεν συσχετίζονται με τα λιμάνια αναψυχής (καταστήματα, μικροπωλητές κ.ά.). Σαφώς βέβαια, η κύρια πηγή εσόδων είναι οι φόροι, οι οποίοι επιβάλλονται στα σκάφη, ενώ σημαντικό στοιχείο αποτελεί η είσοδος συναλλάγματος και η δημιουργία πολλαπλών θέσεων εργασίας²⁸.

Ωστόσο, πρωτεύοντα ρόλο στην εξέλιξη της αγοράς, ενοικίασης σκαφών αναψυχής διαδραματίζουν τόσο οι παρεχόμενες υπηρεσίες, όσο και οι υποδομές που υπάρχουν στα λιμάνια φιλοξενίας των σκαφών. Οι σύγχρονες μαρίνες είναι σε θέση να εξυπηρετήσουν από 600 έως και 2.000 σκάφη ημερησίως. Αυτό βέβαια προϋποθέτει επαρκή χώρο για πρόσδεση τέτοιου αριθμού σκαφών, αλλά και υπηρεσίες που αφορούν στην επισκευή, στη φύλαξή τους, τελωνειακή και λιμενική αρχή, σταθμό ανεφοδιασμού καυσίμων ή και άλλων αναλώσιμων, βιολογικό καθαρισμό αποβλήτων, καθώς και υπηρεσίες ταχυδρομείου. Από τα προαναφερθέντα τεκμαίρεται ότι μέσα από τον κλάδο του yachting οι παράκτιες περιοχές ωφελούνται πολύ όσον αφορά στη δημιουργία θέσεων εργασίας. Ενδεικτικά θετικός

²⁸ Χατζημανωλάκη Ευαγγ., Διπλωματική εργασία του προγράμματος μεταπτυχιακών σπουδών στη Ναυτιλία, θαλάσσιος τουρισμός και η θέση της Ελλάδας, Συγκρίσεις κ Ευκαιρίες, Τμήμα ναυτιλιακών σπουδών, Πειραιάς 2011.

είναι ο απολογισμός για τα επαγγέλματα που έχουν άμεση σχέση με τα σκάφη αναψυχής²⁹. Τέτοια επαγγέλματα είναι οι τεχνικοί - επισκευαστές πρωτίστως, οι ναυπηγοί, οι επαγγελματίες έμποροι ναυτιλιακών ειδών και ειδών εξοπλισμού σκαφών, αλλά γενικότερα και όσοι παρέχουν κάποιου είδους υπηρεσία³⁰. Επιπλέον όμως, ευεργετημένος βγαίνει και ένας ευρύτερος κύκλος επαγγελματιών που μπορούν να υπάρξουν σε μία παράκτια περιοχή, με κύριο σημείο αναφοράς την εστίαση και τις μεταφορές.

Ο κλάδος της ενοικίασης και αγοράς σκαφών είναι ένας κλάδος που παρουσιάζει άνθηση, ακόμα και στην Ελλάδα της οικονομικής κρίσης. Η συνεχόμενη προβολή της Ελλάδας στα διεθνή Μέσα Ενημέρωσης, όσο παράδοξο κι αν ακούγεται, ωθεί όλο και μεγαλύτερο αριθμό τουριστών στο να επισκέπτεται τη χώρα μας. Αυτό επιβεβαιώνεται, σύμφωνα με τον ΕΟΤ, από το γεγονός ότι κάθε χρόνο έχουμε νέο ρεκόρ αφίξεων από το εξωτερικό, με τελευταίο παράδειγμα εκείνο του 2015 με 24 εκατομμύρια αφίξεις, δίνοντας έτσι το έναυσμα για ανάκαμψη της οικονομίας. Στο παρελθόν καθοριστική ήταν η συμβολή της ανάληψης των Ολυμπιακών Αγώνων από τη χώρα μας, που κέντρισε το ενδιαφέρον των τουριστών σε παγκόσμια κλίμακα, αλλά και οι συντονισμένες ενέργειες του ΕΟΤ, ο οποίος με μεθοδικότητα αναβάθμισε την εικόνα της Ελλάδας χρησιμοποιώντας όλα τα διαθέσιμα μέσα³¹. Έτσι έχουμε μία συνεχόμενη προβολή της χώρας μας σε όλο τον κόσμο, η οποία επιδρά οριακά θετικά

²⁹ Τσιμπλάκης Αντ. (2015), Οι υψηλοί φόροι «διώχνουν» έσοδα ύψους 1 δις. ευρώ από τις μαρίνες, Naftemporiki.gr: <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/986194/oi-upsiloi-foroi-dioxnoun-esoda-upsous-1-dis-euro-apo-tis-marines>

³⁰ Τσιμπλάκης Αντ. (2016), «Ναυμαχία» για το καμποτάζ στο yachting, Naftemporiki.gr: <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1103558/naumaxia-gia-to-kampotaz-sto-yachting>

³¹ Χατζημανωλάκη Ευαγγ., Διπλωματική εργασία του προγράμματος μεταπτυχιακών σπουδών στη Ναυτιλία, Θαλάσσιος τουρισμός και η θέση της Ελλάδας, Συγκρίσεις κ Ευκαιρίες, Τμήμα ναυτιλιακών σπουδών, Πειραιάς 2011, σελ.79.

στον τουρισμό, ενώ, ειδικότερα τα τελευταία πέντε χρόνια έχουμε μία αυξανόμενη ροή του συναλλάγματος που προέρχεται από τις ποικίλες δραστηριότητες των τουριστών^{32 33}.

6.3 ANALYSE SWOT

6.3.1 Δυνατά σημεία

Όπως έχει ήδη προαναφερθεί ο κλάδος του yachting αναφέρεται σε ανθρώπους μεσαίας και υψηλής εισοδηματικής κλίμακας. Αυτό μπορεί να επιβεβαιωθεί και από στοιχεία του ΕΟΤ, τα οποία δηλώνουν ότι κατά μέση τιμή οι τουρίστες του yachting δαπανούν σχεδόν διπλάσια ποσά σε σχέση με τον απλό τουρίστα³⁴. Αυτό αποτελώντας ένα από τα πολλά δυνατά σημεία, τα οποία διακατέχουν τον κλάδο, μπορούμε να προσθέσουμε τα ακόλουθα. Η χώρα μας διαθέτει το φυσικό ευεργέτημα των 16.300 χιλιομέτρων ακτογραμμής, κατατάσσοντάς την έτσι μόλις ένατη σε παγκόσμια κλίμακα. Αυτό δημιουργεί ένα άριστο σύνολο συνδυάζοντας το ήπιο κλίμα, που επικρατεί καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και τις κοντινές αποστάσεις μεταξύ των προορισμών, βοηθώντας την Ελλάδα να αναρριχηθεί ψηλά στην προτίμηση των τουριστών. Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί, ότι η ναυτική παράδοση της χώρας μας πλαισιωμένη από το νόμο 438/76 συνέβαλε τα μέγιστα ώστε να αναπτυχθεί ο κλάδος του επαγγελματικού yachting. Σε πολλά σημεία της Ελλάδας, εκεί όπου ελλιμενίζονται τα σκάφη αναψυχής, υπάρχει η δυνατότητα ενασχόλησης με

32 www.sete.grΑπολογισμός/ Annual report 2013.

33 www.sete.grΑπολογισμός/ Annual report 2014.

34 Γεωργιάδης Ν. (2005), Η ανερχόμενη αγορά του yachting στην Ελλάδα οι εταιρίες μίσθωσης επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, Investment Research & Analysis Journal, σελ.3.

τα θαλάσσια σπορ, πράγμα που αυξάνει τις επιλογές των τουριστών, αλλά και την δυνατότητα των ντόπιων κατοίκων για εργασία. Βεβαίως η ζήτηση για εργατικό δυναμικό δεν σταματάει εδώ, αφού εκτός από τους θερινούς μήνες που η κίνηση είναι αυξημένη, και τους χειμερινούς μήνες προσφέρεται εργασία. Η ανανέωση του στόλου και η συντήρηση - επισκευή του υπάρχοντος, αλλά και η φύλαξη των χώρων και των σκαφών δημιουργούν μια συνεχόμενη προσφορά εργασίας ακόμα και εν καιρώ κρίσης³⁵.

6.3.2 Αδύνατα σημεία

Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν τα αδύνατα σημεία του κλάδου, τα οποία δεν μπορούν να προβλεφθούν και δημιουργούν ένα αίσθημα ανασφάλειας στις εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην ενοικίαση και στην πώληση σκαφών αναψυχής. Πιο συγκεκριμένα, οι περιοχές που αντλούν οφέλη από το yachting είναι συγκεκριμένες, πράγμα το οποίο δεν μπορεί να αλλάξει αφού ο κλάδος περιορίζεται γεωγραφικά στις παράκτιες περιοχές και στα νησιά. Ένα ακόμα στοιχείο είναι η εποχικότητα³⁶ που διακατέχει το θαλάσσιο τουρισμό, καθώς τους χειμερινούς μήνες τα έντονα καιρικά φαινόμενα καθιστούν επισφαλείς τις μετακινήσεις των σκαφών αναψυχής. Πέρα όμως από τα φυσικά εμπόδια υπάρχουν και τα τεχνικά, στα οποία θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν η έλλειψη επαρκών τεχνικών έργων και έργων υποδομής, όπως σύγχρονες μαρίνες και σημεία

³⁵ Χατζημανωλάκη Ευαγγ., Διπλωματική εργασία του προγράμματος μεταπτυχιακών σπουδών στη Ναυτιλία, θαλάσσιος τουρισμός και η θέση της Ελλάδας, Συγκρίσεις κ Ευκαιρίες, Τμήμα ναυτιλιακών σπουδών, Πειραιάς 2011, σελ.109.

³⁶ Γεωργάνου Δ. (2003), Διπλωματική εργασία: *Στρατηγική ανάλυση του κλάδου της κρουαζιέρας στον Ελλαδικό χώρο*, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα οργάνωσης και διοίκησης επιχειρήσεων, πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών στη διοίκηση επιχειρήσεων (MBA- Tourism management), σελ.4

ανεφοδιασμού³⁷. Επίσης, το σύνολο των θεσμών που περιβάλλουν τον κλάδο θα πρέπει να εκσυγχρονισθεί και να εναρμονισθεί στις νέες συνθήκες τουρισμού, ώστε να παταχθεί η γραφειοκρατία που καθυστερεί τη ναύλωση και ενοικίαση ενός σκάφους αναψυχής. Η ίδια γραφειοκρατία είναι που αυξάνει τα κρούσματα παράνομης ναύλωσης σκαφών, αυξάνοντας έτσι δραματικά τα ανείσπρακτα τέλη και φόρους προς το κράτος.

Ένα άλλο θέμα, που ταλανίζει τον κλάδο του yachting είναι η έλλειψη επαρκώς εκπαιδευμένων πληρωμάτων που μπορούν να σταθούν επάξια στις ανάγκες ενός επαγγελματικού σκάφους και στις απαιτήσεις του εκάστοτε ναυλωτή³⁸. Ενώ η ανεπαρκής διαφήμιση, τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό, καθιστά δύσκολη την προώθηση του yachting στο ευρύ κοινό, καθώς για πολλούς παραμένει άγνωστο ως μέσο αναψυχής³⁹.

Όλα τα παραπάνω αδύνατα σημεία του κλάδου της ενοικίασης σκαφών αναψυχής, τα εκμεταλλεύονται ανταγωνίστριες χώρες, οι οποίες αποσπούν μερίδιο πελατών/τουριστών - επομένως και εσόδων - όπως είναι οι γειτονικές Τουρκία και Ιταλία, αλλά και η Κροατία.

³⁷ Απώλειες δισεκατομμυρίων ευρώ ετησίως στον τουρισμό σκαφών αναψυχής λόγω έλλειψης υποδομών και σύγχρονου νομοθετικού πλαισίου, 31 Μαΐου 2013:

<http://www.arxipelagos.com/2013/05/%CE%B1%CF%80%CF%8E%CE%BB%CE%B5%CE%B9%CE%B5%CF%82-%CE%B4%CE%B9%CF%83%CE%B5%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%BC%CE%BC%CF%85%CF%81%CE%AF%CF%89%CE%BD-%CE%B5%CF%85%CF%81%CF%8E-%CE%B5%CF%84%CE%B7%CF%83%CE%AF/>

³⁸ Ανδρεάδης Αν. (2015), Με το βλέμμα, συλλογικά, σε νέες κορυφές, Η Καθημερινή, ειδική έκδοση: Καινοτομώ στον τουρισμό, σελ.8.

³⁹ Μιχαλόπουλος Δ., Διπλωματική εργασία: Yachting και τουρισμός στην Ελλάδα, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα οργάνωσης και διοίκησης επιχειρήσεων, πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών στη διοίκηση επιχειρήσεων (MBA-Tourism management), Πειραιάς 2012, σελ.131-132

6.4 ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΕΙΛΕΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

6.4.1 Ευκαιρίες

Ο κλάδος του yachting ευτυχώς έχει πολλές ευκαιρίες βελτίωσης και επέκτασης, πράγμα που αποπνέει ένα αίσθημα αισιοδοξίας στην παραγμένη οικονομικά Ελλάδα. Από φυσική - γεωγραφική πλευρά οι μικροί κόλποι που σχηματίζονται σε όλο το μήκος της ακτογραμμής της ηπειρωτικής, αλλά και της νησιωτικής χώρας, μπορούν να προσφέρουν λύσεις στα σκάφη για στάσεις μικρής διάρκειας και ξεκούρασης. Βέβαια, οι υποδομές χρειάζονται εκσυγχρονισμό, συντήρηση και επέκταση για να εξυπηρετούν τις νέες ανάγκες των σκαφών και των πληρωμάτων τους, καθώς και για να καλυφθεί η συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση στην ενοικίαση σκαφών. Επίσης θετικά αποτελέσματα θα μπορούσε να αποφέρει η συνεργασία του κράτους με ιδιωτικούς φορείς ή ακόμα η ολοκληρωτική ιδιωτικοποίηση των μαρίνων και των λιμανιών. Έτσι θα αποδεσμευτεί ο κρατικός μηχανισμός από τις υψηλές δαπάνες συντήρησης και θα αυξηθεί η επιχειρηματικότητα με απώτερο σκοπό τη δημιουργία ενός οργανωμένου συνόλου μαρίνων.

Μέσα από τη διαφήμιση το yachting μπορεί να αντλήσει πολλά οφέλη. Η στοχευμένη διαφήμιση που θα προβάλλει αποκλειστικά και μόνο τον ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό, καθώς και η προσέλκυση πελατών από τη μεσαία εισοδηματική τάξη θα θέσει νέους ορίζοντες για την εγχώρια ενοικίαση σκαφών αναψυχής⁴⁰.

⁴⁰Μιχαλόπουλος Δ., Διπλωματική εργασία: Yachting και τουρισμός στην Ελλάδα, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα οργάνωσης και διοίκησης επιχειρήσεων, πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών στη διοίκηση επιχειρήσεων (MBA-Tourism management), Πειραιάς 2012, σελ.132-133

6.4.2 Απειλές

Όπως είναι εύκολα αντιληπτό η ύφεση που ξεκίνησε σε παγκόσμια κλίμακα το 2008 και συνεχίζει να πλήττει την ελληνική οικονομία, είναι η μεγαλύτερη απειλή για τη ναυτιλία, αλλά και πιο συγκεκριμένα για τον τουρισμό του yachting. Η κρίση αυτή είχε ποικίλες επιδράσεις για τον τουρισμό, καθώς μειώθηκε ο αριθμός των επισκεπτών που επιλέγουν το yachting ως τύπο διακοπών μειώνοντας συνεπώς και τις δαπάνες προς αυτό το κομμάτι της αγοράς⁴¹. Επίσης, μειώθηκε η χρονική περίοδος των διακοπών, ενώ η μείωση της ζήτησης έφερε στασιμότητα στη παραγγελία και στην αγορά νέων σκαφών. Πιο γενικά, απειλή για την εγχώρια αγορά του yachting αποτελεί η έξαρση της τρομοκρατίας⁴² που έχει φουντώσει τον πόλεμο στη Μέση Ανατολή και στην ανατολική Μεσόγειο⁴³. Έτσι, και σε συνδυασμό με τις απότομες μεταβολές της τιμής του πετρελαίου, δημιουργείται ένα κλίμα αβεβαιότητας και ανασφάλειας, τόσο στη ζήτηση όσο και στην προσφορά στον κλάδο της ενοικίασης σκαφών.

Μια άλλη παράμετρος είναι ο ανταγωνισμός από τις χώρες της Μεσογείου, οι οποίες αποσπούν μεγάλο μερίδιο τουριστών από τη χώρα μας⁴⁴. Χώρες όπως η Τουρκία, η Γαλλία και η Ισπανία διαθέτουν καλύτερες υποδομές και πιο εξελιγμένα τεχνικά μέσα, με αποτέλεσμα οι τουρίστες

41 Χατζηδάκης Αλ. (2011), Ανάλυση της πορείας της τουριστικής κίνησης 2001-2010, Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού, Αθήνα, σελ.51.

42 Υπουργείο Ανάπτυξης, Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού- Μελέτες τουριστικής ανάπτυξης περιφερειών, Μελέτη Τουριστικής Ανάπτυξης Περιφέρειας Αττικής, Αθήνα, Οκτώβριος 2003, σελ.3,5.

43 Πουτέτση Χρ.(2016), «Τρικυμία» στην αγορά της κρουαζιέρας, Το Βήμα, ένθετο: ΑνάπτυξηB10, σελ.18.

⁴⁴ «Πνίγεται» το ελληνικό yachting, 21 Μαρτίου 2016: <http://www.toxrima.gr/pnigetai-to-elliniko-yachting/>

που τις επισκέπτονται να αξιώνουν αντίστοιχες παροχές από τη χώρα μας, η οποία δεν δύναται να τις παρέχει⁴⁵.

6.5 Προοπτικές

Η παρούσα κατάσταση δεν αφήνει πολλά περιθώρια αισιοδοξίας στους ειδικούς. Η οικονομική κρίση, η ασταθής τιμή του πετρελαίου, αλλά και η διεθνής τρομοκρατία μειώνουν τη ζήτηση στον κλάδο της ενοικίασης σκαφών αναψυχής. Η μοναδική αισιόδοξη νότα δίνεται από την αύξηση των τουριστών το έτος 2015, οι οποίοι όμως, ήταν συγκρατημένοι στην επιλογή του yachting ως μέσο διακοπών. Έτσι, αξιοποιώντας τις τουριστικές ροές και με στοχευμένο marketing, η αγορά της ενοικίασης σκαφών μπορεί να τονωθεί σημαντικά. Μόνο με αυτές τις συνθήκες ο κλάδος του yachting μπορεί να ανακάμψει, αλλά όπως τονίζουν παράγοντες του κλάδου, αυτό θα γίνει μακροπρόθεσμα και σταδιακά.

⁴⁵ Μιχαλόπουλος Δ., Διπλωματική εργασία: Yachting και τουρισμός στην Ελλάδα, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα οργάνωσης και διοίκησης επιχειρήσεων, πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών στη διοίκηση επιχειρήσεων (MBA-Tourism management), Πειραιάς 2012, σελ.133

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

7.1 ΝΟΜΟΙ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΟ YACHTING

Νηολόγιο⁴⁶

Νηολόγιο ονομάζεται το βιβλίο εκείνο στο οποίο καταγράφονται τα σκάφη με τα πλήρη στοιχεία τους (όνομα, διαστάσεις, μέσο πρόωσης κλπ.), καθώς και τα στοιχεία εκείνου στο οποίο είναι η κυριότητα του πλοιαρίου. Το βιβλίο αυτό τηρείται από τις λιμενικές αρχές και βρίσκεται στο Λιμεναρχείο κάθε περιοχής. Οι λιμενικές αρχές είναι αρμόδιες για τη χορήγηση του πιστοποιητικού νηολόγησης, το οποίο πρέπει να είναι πάντα μέσα στο σκάφος, ώστε σε επικείμενο έλεγχο να επιδεικνύεται στις αρχές. Κατά τη νηολόγηση το σκάφος αναγνωρίζεται ως ελληνικό και αναγράφεται κάτω από το όνομά του ο λιμένας στον οποίο έγινε η νηολόγηση. Αν πρόκειται για σκάφος εξωτερικού, τότε η νηολόγηση γίνεται σε νηολόγιο ελληνικής προξενικής Αρχής με τον όρο ότι σε διάστημα ενός έτος θα γίνει μετανηολόγηση σε λιμένα του εσωτερικού.

Ο λιμένας νηολογίου επιλέγεται χωρίς κάποιο περιορισμό από τον/τους πλοιοκτήτες, ενώ κατά τη μετανηολόγηση το σκάφος δεν θα πρέπει να είναι σε υποθήκη, διότι στην περίπτωση αυτή απαιτείται έγγραφη συγκατάβαση των ενυπόθηκων δανειστών.

Σύμφωνα με τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου υπάρχουν τέσσερις τύποι νηολογίου:

- Το νηολόγιο πλοιαρίων για σκάφη έως 10 κ.ο.χ.⁴⁷

⁴⁶ Γκιζιάκης Κ., Χριστοδούλου Αν., Παπαδοπούλου Γ., Καρράς Αθ., Μπαρδής Κ., Έρευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία, Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς, Νοέμβριος 2012, σελ.39.

- Το νηολόγιο πλοίων για πλοία μεταξύ 10 έως 60 κ.ο.χ.
- Το νηολόγιο πλοίων για πλοία άνω των 60 κ.ο.χ.
- Τα μικρότερα σκάφη, τα ονομαζόμενα και ως λέμβοι υποχρεώνονται σε λεμβολόγηση. Δηλαδή την εγγραφή στο λεμβολόγιο, το οποίο τηρείται από τις εκάστοτε λιμενικές Αρχές, ανάλογα με το λιμάνι κοντά στο οποίο δραστηριοποιείται η λέμβος και κατ' αντιστοιχία με το νηολόγιο.

7.2 Εγχώρια νομοθεσία

Σύμφωνα με το Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και το Υπουργείο Ναυτιλίας, το 2011 τα σκάφη αναψυχής διαχωρίστηκαν σε επαγγελματικά και ιδιωτικά. Τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής προσδιορίζονται σύμφωνα με τη μεταφορική τους ικανότητα, η οποία ανέρχεται στον αριθμό των 49 επιβατών. Ένα επαγγελματικό σκάφος αναψυχής διαθέτει χώρους ενδιαίτησης, τόσο για το πλήρωμα που αυτό διαθέτει, όσο και για τους επιβάτες, ενώ αποκλειστική του χρήση είναι η εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής και περιήγησης. Τα σκάφη αυτά βάσει του νόμου 2743 του 1999 υποχρεούνται να υπερβαίνουν τα επτά μέτρα σε μήκος⁴⁸.

Ιδιωτικό σκάφος αναψυχής είναι το πλοίο, το οποίο δεν εμπίπτει στις διατάξεις του παραπάνω νόμου. Επεξηγηματικά αναφέρεται ότι στα σκάφη

⁴⁷ Κόρος ολικής χωρητικότητας. Κόρος είναι η ογκομετρική μονάδα μέτρησης, που αναφέρεται στην χωρητικότητα ενός πλοίου. Ένας κόρος αντιστοιχεί σε 100 κυβικά πόδια ή σε 2,83 κυβικά μέτρα. Η χωρητικότητα ενός σκάφους προσδιορίζει τον εξωτερικό εκμεταλλεύσιμο χώρο που αυτό διαθέτει.

⁴⁸ Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος <http://www.nee.gr/>

αυτά απαγορεύεται να εκτελέσουν πλόες αναψυχής με την καταβολή οποιουδήποτε αντιτίμου⁴⁹.

7.3 Ναύλωση

Ναύλωση ονομάζεται η συμφωνία μεταξύ δύο μερών στην παραχώρηση πλοίου ή μέρος αυτού για συγκεκριμένο χρόνο, με σκοπό τη θαλάσσια μεταφορά ανθρώπων ή εμπορευμάτων. Η διμερής αυτή σύμβαση πραγματοποιείται από τον εκναυλωτή που παραχωρεί το πλοίο με αποδέκτη τον έτερο συμβαλλόμενο, που ονομάζεται ναυλωτής και είναι αυτός που αναλαμβάνει την εκμετάλλευση του πλοίου. Η αμοιβή που καταβάλλεται από τον ναυλωτή στον εκναυλωτή, ονομάζεται ναύλωση. Όσο αναφορά στη ναύλωση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, υπάρχει ο περιορισμός που ορίζει πως έκαστο σκάφος θα πρέπει κάθε τρία χρόνια να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον 180 ημέρες εκναυλωμένο χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα, ή 120 ημέρες όταν το σκάφος εκναυλώνεται με πλοίαρχο και πλήρωμα⁵⁰.

7.3.1 Περιπτώσεις ναύλωσης⁵¹

Σύμφωνα με τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, οι κύριες περιπτώσεις ναύλωσης είναι οι ακόλουθες:

⁴⁹ Γκιζιάκης Κ., Χριστοδούλου Αν., Παπαδοπούλου Γ., Καρράς Αθ., Μπαρδής Κ., Έρευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία, Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς, Νοέμβριος 2012, σελ.40.

⁵⁰ Ομοίως, σελ.39.

⁵¹ "Ναυτικό Δίκαιο" Αϊάντου Ματαράγκα, σ.177, Εκδόσεις Λεοντή - Πειραιάς.

1. Ναύλωση κατά ταξίδι, που σημαίνει ότι έχει διάρκεια ενός ταξιδιού (μίας μεταφοράς).
2. Ναύλωση χρόνου ή χρονοναύλωση, δηλαδή ενοικίαση του πλοίου μαζί με τον εξοπλισμό του και το υφιστάμενο πλήρωμά του για ορισμένο χρονικό διάστημα.
3. Ναύλωση σειράς ταξιδιών (μεικτή ναύλωση). Είναι ο συνδυασμός των δύο προηγούμενων τύπων ναύλωσης.
4. Ολική ναύλωση. Πρόκειται για ναύλωση όλης της ναυλώσιμης χωρητικότητας του πλοίου
5. Μερική ναύλωση. Δηλαδή ναύλωση μέρους της ναυλώσιμης χωρητικότητας του πλοίου.
6. Ναύλωση κατά παραχώρηση (γυμνή ναύλωση ή ναύλωση γυμνού πλοίου). Σε αυτόν τον τύπο ναύλωσης, ο ναυλωτής υποκαθιστώντας τον εκναυλωτή, ορίζει τον πλοίαρχο, το πλήρωμα, καθώς και την ασφάλεια του πλοίου. Στην περίπτωση αυτή καταβάλλει μίσθωμα, όπως συμβαίνει και στην περίπτωση της χρονοναύλωσης.
7. Ναύλωση κατά αποκοπή, δηλαδή ναύλωση με προκαθορισμένο ανεξάρτητα με την ποσότητα του φορτίου που θα μεταφερθεί.
8. Ναύλωση γραμμής. Αποτελεί τη ναύλωση των πλοίων γραμμής, δηλαδή εκείνων που εκτελούν σε τακτά χρονικά διαστήματα συγκεκριμένη γραμμή και μεταφέρουν φορτία πολλών φορτωτών και παραληπτών αντίστοιχα.
9. Ναύλωση εργολαβική. Πρόκειται για σύμβαση με εργολαβική μεταφορά πραγμάτων ή προσώπων για συγκεκριμένη χρονική διάρκεια. Τέτοιες ναυλώσεις πραγματοποιούνται από τεχνικές εταιρίες έργων, καθώς και από εταιρίες που διαχειρίζονται κρουαζιερόπλοια.

10. Ναύλωση επιβατική. Είναι από τους συνηθέστερους τύπους ναύλωσης, που αφορά μετακίνηση επιβατών, όπου το εισιτήριο αποτελεί και το αντίτιμο του ναύλου.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η κρουαζιέρα συνδυάζει την επίσκεψη διαφόρων παραθαλάσσιων πόλεων και λιμανιών υψηλού τουριστικού ενδιαφέροντος, με την αναψυχή της διαμονής στο πλοίο. Μια κρουαζιέρα μπορεί να διαρκεί από μία ημέρα μέχρι και κάποιους μήνες (παγκόσμιες κρουαζιέρες). Ο συγκεκριμένος αποτελεί ένα ταχέως αναπτυσσόμενο τομέα, με τους τουρίστες κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο να διπλασιάζονται την τελευταία δεκαετία και να ξεπερνούν τα 20 εκατ. το 2014.

Άξιο αναφοράς βέβαια είναι πως η αγορά της κρουαζιέρας ανά τον κόσμο έχει αναπτυχθεί και κυριαρχείται από τρεις ομίλους εταιρειών, την Royal Caribbean International με είκοσι ένα κρουαζιερόπλοια, την Carnival Group με 24 κρουαζιερόπλοιά ενώ διαθέτει αλλά 67 στις δέκα θυγατρικές της και την Norwegian Cruise Line Corporation Ltd με περισσότερα από 14 κρουαζιερόπλοια.

Αναμφισβήτητα, τα ταξίδια και ο τουρισμός αποτελούν μία από τις σημαντικότερες βιομηχανίες της Ελλάδας, επιδρώντας σημαντικά στην οικονομία της. Ο κλάδος της κρουαζιέρας λοιπόν αποτελεί σημαντικότερο τμήμα του τουρισμού της χώρας και συγκεκριμένα του θαλάσσιου τουρισμού. Έχει σημειώσει μεγάλη βελτίωση μέσα στο πέρασμα του χρόνου, αλλά τα τελευταία χρόνια έχει κληθεί να αντιμετωπίσει σημαντικές αλλαγές, ώστε να αναπτυχθεί περαιτέρω. Οι ελληνικές θάλασσες και ιδιαίτερα το ελληνικό αρχιπέλαγος θεωρούνται από τους ωραιότερους προορισμούς για κρουαζιέρα σε όλο τον κόσμο. Αυτό συνεπάγεται από τη συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση που παρουσιάζουν οι ελληνικοί προορισμοί τα τελευταία χρόνια, τόσο από την πλευρά των επιβατών, όσο και από αυτήν των ναυτιλιακών εταιριών. Έτσι με την αύξηση των εταιριών που

επιλέγουν ελληνικά λιμάνια ως home port, διαφαίνεται ένα καλύτερο μέλλον για τον κλάδο στη χώρα μας.

Στη σύγχρονη τουριστική πραγματικότητα του κλάδου της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, υπάρχει μία μόνο ναυτιλιακή εταιρεία, η Celestyal Cruises, Κυπριακής ιδιοκτησίας, κατέχοντας συνολικά έξι σύγχρονα πλοία. Στόχος της εταιρείας αυτής που διαπρέπει τόσο στον θαλάσσιο τουρισμό όσο και στον ξενοδοχειακό τομέα, είναι να διατηρήσει την ηγετική της θέση στον κλάδο της κρουαζιέρας και να καθιερωθεί ως μία από τις κυριότερες δυνάμεις σε εκλεκτές διεθνείς αγορές.

Ο κλάδος του yachting αποτελεί μια σχετικά νέα και συνεχώς αναπτυσσόμενη μορφή τουρισμού. Η Ελλάδα από τα αρχαία χρόνια ανέπτυξε στενούς δεσμούς με τη θάλασσα για ποικίλες χρήσεις, μοιραία λοιπόν, η αγορά ενοικίασης σκαφών μπήκε στο στόχαστρο Ελλήνων, αλλά και ξένων επενδυτών που θέλησαν να δραστηριοποιηθούν εντός των συνόρων. Οι νόμοι που θεσπίστηκαν από την πολιτεία έδεσαν αρμονικά με τα πλεονεκτήματα που διακρίνουν τον κλάδο. Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας, το -κατά κύριο λόγο- καλό κλίμα που επικρατεί σε όλη την έκταση της επικράτειας, καθώς και η πλούσια ακτογραμμή καθιστούν τη χώρα δημοφιλή προορισμό για τους τουρίστες, οι οποίοι με τη σειρά τους αποτελούν κύρια πηγή εσόδων. Οι τουρίστες του συγκεκριμένου κλάδου αποτελούν ιδιάζουσα περίπτωση, αφού ξοδεύουν περισσότερα χρήματα στα μέρη που επισκέπτονται, από τον μέσο τουρίστα.

Στον αντίποδα, αρνητική επίδραση έχει η έλλειψη επαρκών έργων υποδομής και τεχνικών εγκαταστάσεων, η εποχικότητα, καθώς και το περιορισμένο πεδίο δράσης, που δίνουν σε ανταγωνίστριες χώρες περιθώρια ανάπτυξης. Έτσι η Ελλάδα, χάνει ένα σημαντικό μερίδιο

πελατών, οι οποίοι θα μπορούσαν να αποτελέσουν έναν επιπλέον μοχλό ανάπτυξης. Όλα τα προαναφερθέντα, σε συνδυασμό με την έξαρση της οικονομικής κρίσης και τη μείωση της ζήτησης, επομένως και των εσόδων, θέτουν σε δεινή θέση την εγχώρια αγορά του yachting. Για να μπορέσει ο κλάδος να ξεπεράσει το τέλμα στο οποίο έχει περιέλθει, θα πρέπει να γίνει αξιοποίηση στο έπακρο των γεωγραφικών προτερημάτων και εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων υποδομών. Επίσης, θα πρέπει να εξαλειφθεί ή τουλάχιστον να περιοριστεί η γραφειοκρατία, η οποία επικρατεί και σε αυτόν τον κλάδο από τη μεριά της πολιτείας. Ακόμα, με συντονισμένες ενέργειες από την πολιτεία και τους ιδιώτες, η αγορά των σκαφών προς ενοικίαση για λόγους αναψυχής θα μπορέσει να πρωτοστατήσει στην ανάπτυξη της οικονομίας της Ελλάδας στο μέλλον.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Άρθρα

1. Ανδρεάδης Αν. (2015), *Με το βλέμμα, συλλογικά, σε νέες κορυφές*, Η Καθημερινή, ειδική έκδοση: Καινοτομώ στον τουρισμό, σελ.8.
2. Γεωργιάδης Ν. (2005), *Η ανερχόμενη αγορά του yachting στην Ελλάδα οι εταιρίες μίσθωσης επαγγελματικών σκαφών αναψυχής*, Investment Research & Analysis Journal, σελ.3.
3. Κουτσογιαννόπουλος Χρ. (2015), *Η τεράστια σημασία του λιμανιού του Πειραιά που πρέπει να εκμεταλλευθούμε*, δημοσιευμένο διαδικτυακά στο Greek National Pride: <https://national-pride.org/2015/03/23/%CE%B7-%CF%84%CE%B5%CF%81%CE%AC%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%B1-%CF%83%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%83%CE%AF%CE%B1-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%B1%CE%BD%CE%B9%CE%BF%CF%8D-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CF%80%CE%B5/> (τελευταία επίσκεψη 24/5/2016).
4. Λυριτζάκης Στ. (2007), *Η Ιστορική εξέλιξη της κρουαζιέρας και των κρουαζιερόπλοιων*, Πατρίς, Η καθημερινή πρωινή εφημερίδα της Κρήτης: <http://www.patris.gr/articles/104821?PHPSESSID=-.V8mOf1WLTIV>

5. Μπέλλου Ηλ. (2016), *Κυριαρχεί στις θάλασσες η ελληνική ναυτιλία, που ισχυροποιείται εν μέσω κρίσης*, Η Καθημερινή, ένθετο: Οικονομική, σελ.9.
6. Μπέλλου Ηλ. (2016), *Σε ύφεση η ελληνική βιομηχανία κρουαζιέρας*, Η Καθημερινή, ένθετο: Οικονομική, σελ.11.
7. Οικονομάκη Εύα (2016), *Πρόσω ολοταχώς η κρουαζιέρα*, RealNews, ένθετο:Realmoney, σελ.12.
8. Πουτέτση Χρ.(2016), *«Τρικυμία» στην αγορά της κρουαζιέρας*, Το Βήμα, ένθετο: ΑνάπτυξηB10, σελ.18.
9. Τσιμπλάκης Αντ. (2015), *Οι υψηλοί φόροι «διώχνουν» έσοδα ύψους 1 δις. ευρώ από τις μαρίνες*, Naftemporiki.gr:
<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/986194/oi-upsi-loi-foroi-dioxnoun-esoda-upsous-1-dis-euro-apo-tis-marines> (τελευταία επίσκεψη 20/2/2016).
10. Τσιμπλάκης Αντ. (2016), *«Ναυμαχία» για το καμποτάζ στο yachting*, Naftemporiki.gr:
<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1103558/naumaxia-gia-to-kampotaz-sto-yachting> (τελευταία επίσκεψη 19/5/2016).

Κατάλογοι- Αναλύσεις- Δελτίο Τύπου

11. Ελληνική Δημοκρατία, Ελληνική Στατιστική Αρχή, Δελτίο τύπου (2010): *Αφίξεις μη κατοίκων από το εξωτερικό: Ιανουαρίου- Ιουνίου 2014*, Πειραιάς.
12. Υπουργείο Ανάπτυξης, Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού- Μελέτες τουριστικής ανάπτυξης περιφερειών, *Μελέτη Τουριστικής Ανάπτυξης Περιφέρειας Αττικής*, Αθήνα, Οκτώβριος 2003, σελ.3,5.
13. Χατζηδάκης Αλ. (2011), *Ανάλυση της πορείας της τουριστικής κίνησης 2001-2010*, Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού, Αθήνα, σελ.51.

Αδημοσίευτες εργασίες

14. Αλουμανή Μ. (2008), Διπλωματική εργασία: *Η αγορά κρουαζιερόπλοιων*, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς.
15. Γεωργάνου Δ. (2003), Διπλωματική εργασία: *Στρατηγική ανάλυση του κλάδου της κρουαζιέρας στον Ελλαδικό χώρο*, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα οργάνωσης και διοίκησης επιχειρήσεων, πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών στη διοίκηση επιχειρήσεων (MBA- Tourism management), Πειραιάς.

16. Δαναμπάσης Αν. (2011), *Το νομικό και θεσμικό πλαίσιο της κρουαζιέρας*, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Μεταπτυχιακό Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, επιβλέπων καθηγητής: Δρ. Μιχ. Ι. Παζαρζής, Πειραιάς.
17. Κασρινάκη Κ. (2013), Διπλωματική εργασία: *Τουρισμός κρουαζιέρας, Υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου στην Ελλάδα- η περίπτωση της πόλης των Χανίων*, Ανώτατο Τεχνολογικό εκπαιδευτικό Ίδρυμα Κρήτης, Σχολή διοίκησης και οικονομίας, Τμήμα διοίκησης επιχειρήσεων, Επιβλέπουσα καθηγήτρια: Δρ. Δήμου Ειρήνη, Ηράκλειο.
18. Μιχαλόπουλος Δ. (2012), Διπλωματική εργασία: *Yachting και τουρισμός στην Ελλάδα*, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα οργάνωσης και διοίκησης επιχειρήσεων, πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών στη διοίκηση επιχειρήσεων (MBA- Tourism management), Πειραιάς.
19. Χατζημανωλάκη Ευαγγ. (2011), Διπλωματική εργασία του προγράμματος μεταπτυχιακών σπουδών στη *Ναυτιλία, θαλάσσιος τουρισμός και η θέση της Ελλάδας, Συγκρίσεις κ Ευκαιρίες*, Τμήμα ναυτιλιακών σπουδών, Πειραιάς.

Διευθύνσεις από το διαδίκτυο

20. Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος <http://www.nee.gr/> (τελευταία επίσκεψη 20/4/2016).

21. Απώλειες δισεκατομμυρίων ευρώ ετησίως στον τουρισμό σκαφών αναψυχής λόγω έλλειψης υποδομών και σύγχρονου νομοθετικού πλαισίου, 31 Μαΐου 2013:

<http://www.arxipelagos.com/2013/05/%CE%B1%CF%80%CF%8E%CE%BB%CE%B5%CE%B9%CE%B5%CF%82-%CE%B4%CE%B9%CF%83%CE%B5%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%BC%CE%BC%CF%85%CF%81%CE%AF%CF%89%CE%BD-%CE%B5%CF%85%CF%81%CF%8E-%CE%B5%CF%84%CE%B7%CF%83%CE%AF/> (τελευταία επίσκεψη 27/5/2016).

22. «Πνίγεται» το ελληνικό yachting, 21 Μαρτίου 2016:

<http://www.toxrima.gr/pnigetai-to-elliniko-yachting/> (τελευταία επίσκεψη 26/3/2016).

23. www.sete.gr Απολογισμός/ Annual report 2014.

24. www.sete.gr Απολογισμός/ Annual report 2013.

25. <http://www.patris.gr/articles/104821?PHPSESSID=#.WBSIf9WLSUk>

26. <http://www.naftikachronika.gr/>

27. <http://www.olp.gr/el/>

28. <http://www.royalcaribbean.com/>

29. https://en.wikipedia.org/wiki/Royal_Caribbean_International

30. <http://phx.corporate-ir.net/External.File?item=UGFyZW50SUQ9MjgwNDc2fENoaWxkSUQ9LTF8VHlwZT0z&t=1>
31. <https://www.carnival.com/>
32. https://en.wikipedia.org/wiki/Carnival_Cruise_Line
33. <http://phx.corporate-ir.net/phoenix.zhtml?c=140690&p=irol-reportsannual>
34. <https://www.ncl.com/eu/en/>
35. https://en.wikipedia.org/wiki/Norwegian_Cruise_Line
36. <http://www.nclhltinvestor.com/annuals.cfm>
37. <http://www.celestialcruises.gr/el>
38. https://en.wikipedia.org/wiki/Celestial_Cruises
39. <http://www.cruisexperts.gr/>
40. https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/appl7en/cruise_revenue_expenses.html
41. https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/appl7en/cruise_revenue_expenses.html
42. <http://www.ship-technology.com/projects/project-breakaway-plus-ships/>
43. <http://www.elime.gr/index.php/2014-11-07-10-18-01>
44. <http://www.ycg.gr/index.php> (τελευταία επίσκεψη 13/2/2016).

45. <http://traveldailynews.gr/> (τελευταία επίσκεψη 17/6/2016).
46. <http://www.naftikachronika.gr/2016/08/10/tesseract-gigantes-kyriarchoun-stin-pagkosmia-agera/>
47. <http://www.nomotelia.gr/> (τελευταία επίσκεψη 10/9/2016).

Λοιπά στοιχεία

48. "Ναυτικό Δίκαιο" Αίαντου Ματαράγκα, σ.177, Εκδόσεις Λεοντή - Πειραιάς.
49. The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2014, Cruise Lines International Association, Published October 2015.
50. Γκιζιάκης Κ., Χριστοδούλου Αν., Παπαδοπούλου Γ., Καρράς Αθ., Μπαρδής Κ., Έρευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία, Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς, Νοέμβριος 2012.
51. Ελληνική Δημοκρατία, Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Διεύθυνση Θαλάσσιων συγκοινωνιών, Τμήμα (Δ΄) Θαλάσσιου Τουρισμού, Ν.4256/2014 (Α' 92) «Τουριστικά Πλοία και άλλες διατάξεις», Αριθ. Πρωτ.: 3342.2.1/01/2014 Πειραιάς, 17 Απριλίου 2014.

52. Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας, τεύχος πρώτο, Αρ. Φύλλου 92, 14 Απριλίου 2014, Νόμος ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4256.
53. Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία: Επιδόσεις και προοπτικές, Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, Απρίλιος 2013.
54. Μοίρα Π., Μυλωνόπουλος Δ., Η κρουαζιέρα ως τουριστική υπηρεσία. Κοινωνιολογική προσέγγιση, Ανώτατο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Πειραιά, Τμήμα τουριστικών επιχειρήσεων, δημοσιευμένο: e-Περιοδικό Επιστήμης και Τεχνολογίας, σελ.28- 38.

Το κείμενο που ακολουθεί, είναι ο Νόμος που ισχύει για τα τουριστικά πλοία.

Παράρτημα 1

N.4256/14 (ΦΕΚ 92 Α/14-04-2014) : Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

(Βλ. Και την εγκύκλιο ΥΠ.ΝΑΥΤ.ΑΙΓ. 3342.2.1/01/2014/17-4-2014 (ΑΔΑ: ΒΙΟΒΟΠ-ΦΧΓ) : Ν. 4256/2014 (Α' 92) «Τουριστικά Πλοία και άλλες διατάξεις»)

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

Άρθρο 1

Ορισμοί

1. Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος νόμου, οι όροι που χρησιμοποιούνται έχουν την ακόλουθη έννοια:

α. Πλοίο αναψυχής: είναι κάθε σκάφος ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, το οποίο μπορεί από τη γενική κατασκευή του να χρησιμοποιείται για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής.

β. Ιστιοφόρο πλοίο αναψυχής: είναι το πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει επαρκή ιστιοφορία, ως κύριο μέσο πρόωσης, μπορεί να φέρει μηχανή για

βοηθητική πρόωση και, αν είναι επαγγελματικό, πληροί επιπλέον τα κριτήρια τα οποία ορίζονται με την απόφαση της παραγράφου 2.

γ. Μηχανοκίνητο πλοίο αναψυχής: είναι το πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει μηχανή ως κύριο μέσο πρόωσης και βοηθητικό μέσο πρόωσης, εάν αυτό απαιτείται.

δ. Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής: είναι το πλοίο αναψυχής μεταφορικής ικανότητας έως και σαράντα εννέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει επαρκείς και κατάλληλους χώρους ενδιαίτησης ειδικά για τους επιβάτες, για την εκμετάλλευση του οποίου συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης.

ε. Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής: είναι το πλοίο αναψυχής το οποίο δεν είναι επαγγελματικό.

στ. Μικρό σκάφος: είναι κάθε σκάφος ολικού μήκους έως και επτά (7) μέτρων, ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο.

ζ. Επαγγελματικό Τουριστικό Ημερόπλοιο: είναι το μικρό σκάφος ή το πλοίο αναψυχής ή το επιβατηγό τουριστικό πλοίο, το οποίο εκτελεί ημερήσιο θαλάσσιο ταξίδι, όπως ορίζεται στο άρθρο 12.

η. Παραδοσιακό πλοίο: είναι το πλοίο υπό ελληνική σημαία, επαγγελματικό ή ιδιωτικό, το οποίο είναι πρωτότυπο ή ομοίωμα ιστορικού ή παλαιού πλοίου, που έχει κατασκευασθεί κατά το μεγαλύτερο μέρος του από υλικά όμοια με αυτά που χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή του πρωτότυπου και συγκεντρώνει τα κριτήρια χαρακτηρισμού του ως παραδοσιακού, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην απόφαση της παραγράφου 2.

θ. Πλοίαρχος: είναι το πρόσωπο στο οποίο έχει ανατεθεί, με σύμβαση ναυτολόγησης, η διακυβέρνηση του πλοίου αναψυχής.

ι. Κυβερνήτης: ο κυβερνήτης είναι το πρόσωπο το οποίο έχει όλες τις αρμοδιότητες και ευθύνες που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία για τον πλοίαρχο.

αα. Για τα πλοία αναψυχής τα οποία επιτρέπεται να εκναυλώνονται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα: είναι το πρόσωπο που προσλαμβάνεται από τον ναυλωτή ή τον εκναυλωτή ή ο επιβάτης που διαθέτει ναυτική ικανότητα και εμπειρία και αναλαμβάνει τη διακυβέρνηση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής.

ββ. Για τα πλοία αναψυχής τα οποία εφοδιάζονται με ναυτολόγιο ή κατάσταση: είναι το πρόσωπο στο οποίο συντρέχουν οι ίδιες προϋποθέσεις με αυτές του πλοιάρχου, αλλά κατέχει διαφορετικό αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας.

ια. Επιβάτης: κάθε πρόσωπο, το οποίο επιβαίνει σε πλοίο αναψυχής επαγγελματικό ή ιδιωτικό ή επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο, εκτός του πλοιάρχου, του κυβερνήτη, του πληρώματος και των παιδιών ηλικίας κάτω του ενός έτους.

ιβ. Επιβαίνοντες: ο πλοίαρχος, ο κυβερνήτης, το πλήρωμα, οι επιβάτες και τα παιδιά ηλικίας κάτω του ενός έτους, καθώς και τυχόν βοηθητικό προσωπικό, που επιβαίνουν σε ιδιωτικό ή επαγγελματικό πλοίο αναψυχής ή σε επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο.

ιγ. Χώροι ενδιαίτησης: είναι οι κλειστοί χώροι διαμονής, σίτισης και υγιεινής του πλοίου.

2. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται τα ειδικότερα κριτήρια τα οποία πρέπει να πληροί το ιστιοφόρο πλοίο αναψυχής όταν είναι επαγγελματικό, όπως είναι αυτά που αφορούν στην κατασκευή και ευστάθεια του πλοίου, στην ιστιοφορία και στον κινητήρα ως βοηθητικό μέσο πρόωσης.

Με όμοια απόφαση καθορίζονται τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, καθώς και τα ειδικότερα τεχνικά και λεπτομερειακά κριτήρια, για το χαρακτηρισμό επαγγελματικού ή ιδιωτικού πλοίου αναψυχής, ως παραδοσιακού, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β´

ΜΗΤΡΩΟ

Άρθρο 2

Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών

1. Εγκαθίσταται στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών «Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών» με σκοπό

την καταχώριση του συνόλου των στοιχείων που απαιτούνται από τις αρμόδιες φορολογικές, τελωνειακές, ελεγκτικές υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών. Το Μητρώο αυτό διασυνδέεται ηλεκτρονικά με τα αντίστοιχα πληροφοριακά συστήματα για φορολογικούς, τελωνειακούς, και ελεγκτικούς σκοπούς της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων. Οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών και του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου υποχρεούνται στη διαβίβαση των πληροφοριών που τηρούνται σε οποιαδήποτε μορφή σε αυτές, σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, με σκοπό την καταχώρισή τους στο Μητρώο αυτό για:

αα) τα ιδιωτικά και επαγγελματικά πλοία αναψυχής υπό ελληνική σημαία,

ββ) τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής σημαίας άλλου κράτους – μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) ή σημαίας κράτους εκτός της Ε.Ε., τα οποία εκναυλώνονται μεταξύ ελληνικών λιμένων, σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης α΄ της παρ. 3 του άρθρου 3,

γγ) τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια,

δδ) τα λοιπά πλοία αναψυχής και μικρά σκάφη τα οποία είναι υπόχρεα για την πληρωμή του Τέλους Παραμονής και Πλόων (ΤΠΠ), σύμφωνα με τις διατάξεις **[Αρχή Τροποποίησης]** «του άρθρου δέκατου τρίτου» - **ΑΝΤΙΚ. ΩΣ ΑΝΩ ΤΩΝ ΜΕΣΑ ΣΕ "" ΛΕΞΕΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 2 ΤΟΥ ΑΡΘ. 55 ΤΟΥ Ν. 4276/14, ΦΕΚ-155 Α/30-7-14** του ν. 4211/2013 (Α΄ 256).

Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων μπορεί να καθορίζονται διαδικασίες διασύνδεσης των πληροφοριακών εφαρμογών της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ναυτιλίας και Αιγαίου και Οικονομικών καθορίζονται οι διαδικασίες διαβίβασης των πληροφοριών από τις αρμόδιες υπηρεσίες των ανωτέρω Υπουργείων στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την ανάπτυξη και εφαρμογή του Μητρώου.

2. Στο Μητρώο της παραγράφου 1 καταχωρίζονται τουλάχιστον τα διεθνή διακριτικά, το όνομα, το είδος (ιδιωτικό, επαγγελματικό), το έγγραφο εθνικότητας ή η άδεια εκτέλεσης πλόων (αριθμός νηολογίου ή άδειας εκτέλεσης πλόων, λιμένας και κράτος της σημαίας και επώνυμο/επωνυμία

φυσικού ή νομικού προσώπου ή νομικής οντότητας που αναγράφεται στο έγγραφο εθνικότητας ή την άδεια εκτέλεσης πλόων), το είδος του εγγράφου εθνικότητας, η κατηγορία, τα στοιχεία ναυπήγησης, το ολικό μήκος, το πλάτος, η ιπποδύναμη, η κατάστασή του, η πλοιοκτησία και τα ποσοστά της, τα στοιχεία του εκπροσώπου (αριθμός φορολογικού μητρώου, επώνυμο, κ.ο.κ.), τα στοιχεία του πλοιοκτήτη (αριθμός φορολογικού μητρώου, επώνυμο, κ.ο.κ.), τα στοιχεία της διαχειρίστριας εταιρείας, του πλοίου ή του μικρού σκάφους, οι κόροι ολικής χωρητικότητας (grossregisteredtonnage - grt) ή η ολική χωρητικότητα (grosstonnage - gt) και κάθε άλλο απαραίτητο στοιχείο.

3. Η πρόσβαση των Αρχών και υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου σε επιμέρους στοιχεία του Μητρώου της παραγράφου 1 που εμπίπτουν στο πεδίο των αρμοδιοτήτων τους, σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας πραγματοποιείται ηλεκτρονικά μέσω των ψηφιακών υποδομών της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων (Γ.Γ.Π.Σ.) του Υπουργείου Οικονομικών, η οποία λειτουργεί ως κόμβος διασύνδεσης και επικοινωνίας μεταξύ των υπηρεσιών και Αρχών του Υπουργείου Οικονομικών και του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου μετά από εισήγηση της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων εκδίδεται Κανονισμός Διαχείρισης της Λειτουργίας και Αυτοματοποιημένης Πρόσβασης στον οποίο ειδικότερα ορίζεται η διαδικασία διασύνδεσης και επικοινωνίας μεταξύ των Αρχών και υπηρεσιών των δύο Υπουργείων στο πλαίσιο των υφιστάμενων αρμοδιοτήτων τους, ο τρόπος καταγραφής των πληροφοριών και στοιχείων που επιτρέπει την προσήκουσα αποτύπωση και διαβίβασή τους, οι μορφότυποι παροχής των πληροφοριών και στοιχείων και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Με όμοια απόφαση μπορεί να καθορίζονται οι ηλεκτρονικές πλατφόρμες στις οποίες έχουν δικαίωμα πρόσβασης τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή νομικές οντότητες, το είδος και η έκταση του δικαιώματος, καθώς και κάθε σχετικό θέμα για την εφαρμογή του παρόντος εδαφίου.

4. Στο Μητρώο της παραγράφου 1 εγγράφονται υποχρεωτικά με ευθύνη του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή ή του ιδιοκτήτη ή του χρήστη τα αναφερόμενα στην παράγραφο 1 πλοία αναψυχής και μικρά σκάφη. Εάν δεν υφίσταται εγγραφή στο Μητρώο μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, όπως ορίζεται στο άρθρο 15, δεν χορηγείται καμία φορολογική ή άλλη απαλλαγή, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις της φορολογικής και τελωνειακής νομοθεσίας.

5. α. Οποιαδήποτε μεταβολή των στοιχείων του Μητρώου, αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, καταχωρίζεται σε αυτό από τις αρμόδιες για τη μεταβολή υπηρεσίες του.

β. Μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή ή του ιδιοκτήτη ή του χρήστη μπορεί να χορηγείται βεβαίωση από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου για την ενημέρωση σχετικά με τις μεταβολές των στοιχείων αρμοδιότητάς του.

γ. Μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή ή του ιδιοκτήτη ή του χρήστη μπορεί να χορηγείται βεβαίωση από τη Φορολογική και Τελωνειακή Διοίκηση με βάση τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζεται η διαδικασία καταχώρισης και μεταβολής των στοιχείων της παραγράφου 2 που συγκροτούν το Μητρώο, οι διαδικασίες και οι λόγοι μεταβολής ή διαγραφής από το Μητρώο, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Άρθρο 3

Όροι και προϋποθέσεις εκμετάλλευσης των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής

1. Για την εκμετάλλευση πλοίου αναψυχής ανεξαρτήτως σημαίας, απαιτείται: α) βεβαίωση της αρμόδιας υπηρεσίας της Φορολογικής Διοίκησης και β) καταχώριση των στοιχείων του πλοίου στο Μητρώο του άρθρου 2.

2. α. Για την εκμετάλλευση του πλοίου αναψυχής συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης. Μερική ναύλωση απαγορεύεται.

β. Η διάρκεια της σύμβασης ναύλωσης δεν μπορεί να είναι μικρότερη από οκτώ (8) ώρες. Ως τόπος και χρόνος έναρξης και λήξης της σύμβασης ναύλωσης θεωρούνται, αντίστοιχα, ο τόπος και ο χρόνος παράδοσης και

επαναπαράδοσης του πλοίου αναψυχής που αναγράφονται στο ναυλοσύμφωνο.

γ. Επιτρέπεται η εκτέλεση μέχρι και δύο (2) συμβάσεων ολικής ναύλωσης μέσα στο ίδιο εικοσιτετράωρο. Οι συμβάσεις ναύλωσης οι οποίες εκτελούνται, από το ίδιο πλοίο, μέσα στο ίδιο εικοσιτετράωρο θεωρούνται ως μία (1) ημέρα ναύλωσης.

3. α. Η εκτέλεση σύμβασης ναύλωσης, στην οποία ο τόπος παράδοσης και ο τόπος επαναπαράδοσης του πλοίου αναψυχής βρίσκονται στην Ελληνική Επικράτεια, επιτρέπεται στα ακόλουθα πλοία αναψυχής: α) υπό σημαία ελληνική ή άλλου κράτους – μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., καθώς και β) υπό σημαία κράτους εκτός της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., ολικού μήκους άνω των τριάντα πέντε (35) μέτρων, εφόσον είναι κατασκευασμένα κατά το μεγαλύτερο μέρος τους από μέταλλο ή πλαστικό και έχουν μεταφορική ικανότητα άνω των δώδεκα (12) επιβατών.

β. Η εκτέλεση σύμβασης ναύλωσης, στην οποία ο τόπος παράδοσης ή / και ο τόπος επαναπαράδοσης του πλοίου αναψυχής βρίσκονται στην αλλοδαπή, δεν υπόκειται στους περιορισμούς της περίπτωσης α΄.

γ. Για τα σκάφη της περίπτωσης α΄, τα οποία φέρουν σημαία άλλη πλην της ελληνικής, απαιτείται να φέρουν εν ισχύ τα πιστοποιητικά, τα οποία προβλέπονται για την κατηγορία τους.

4. Χρήση πλοίου αναψυχής για τη μεταφορά προσώπων με εισιτήριο ή πραγμάτων με ναύλο απαγορεύεται.

5. α. Δικαίωμα εκναύλωσης έχουν οι πλοιοκτήτες για τα υπό την πλοιοκτησία τους και οι εφοπλιστές για τα υπό τον εφοπλισμό τους πλοία αναψυχής.

β. Δικαίωμα εκναύλωσης έχουν επίσης, οι ναυλομεσίτες, οι ναυτικοί πράκτορες και τα τουριστικά γραφεία. Η άσκηση του δικαιώματος εκναύλωσης από τα πρόσωπα αυτά προϋποθέτει την έγγραφη συγκατάθεση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, με τους οποίους καθίστανται συνυπεύθυνα για την τήρηση των διατάξεων του παρόντος νόμου και των όρων του ναυλοσυμφώνου.

γ. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Τουρισμού, και

Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας ναυλομεσιτικών γραφείων και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.

Άρθρο 4

Ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης

1. α. Τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής πρέπει να συμπληρώνουν ανά τριετία, από την ημερομηνία καταχώρισής τους στο Μητρώο, ελάχιστο αριθμό ημερών ναύλωσης, ο οποίος ορίζεται σε:

αα) εκατόν πέντε (105) ημέρες όταν εκναυλώνονται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα,

ββ) εβδομήντα πέντε (75) ημέρες όταν εκναυλώνονται με πλοίαρχο και πλήρωμα,

γγ) είκοσι πέντε (25) ημέρες όταν πρόκειται για χαρακτηρισμένα ως παραδοσιακά, ανεξάρτητα αν εκναυλώνονται με ή χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα.

β. Ο ανωτέρω ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης μειώνεται για τα πλοία που έχουν συμπληρώσει ηλικία πέντε (5) ετών κατά πέντε τοις εκατό (5%), δέκα (10) ετών κατά δέκα τοις εκατό (10%), δεκαπέντε (15) ετών κατά δεκαπέντε τοις εκατό (15%) και για όσα έχουν συμπληρώσει τα είκοσι (20) έτη κατά είκοσι τοις εκατό (20%). Στην περίπτωση που προκύπτει δεκαδικός αριθμός γίνεται στρογγυλοποίηση στην πλησιέστερη ακέραιη μονάδα, ενώ το ήμισυ (0,5) στην αμέσως μεγαλύτερη ακέραιη μονάδα.

2. α. Για τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης συνυπολογίζονται οι ημέρες που πραγματοποιούνται εντός και εκτός της Ελληνικής Επικράτειας, όπως αυτές προκύπτουν από τα αντίστοιχα ναυλοσύμφωνα που έχουν υποβληθεί από τον εκναυλωτή, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

β. Οι ελλείπουσες, για τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού, ημέρες ναύλωσης, είναι δυνατό να συμπληρώνονται από τυχόν πλεονάζουσες ημέρες της αμέσως προηγούμενης τριετίας.

γ. Οι ημέρες κατά τις οποίες το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής δεν εκτελεί σύμβαση ναύλωσης και ιδιοχρησιμοποιείται από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, κατά τα οριζόμενα στην παρ. 2 του άρθρου 9, δεν προσμετρώνται για τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης.

3. Αν μεταβληθεί η πλοιοκτησία ή ο εφοπλισμός, ο νέος πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής υπεισέρχεται στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του προηγούμενου πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή, που απορρέουν από τις διατάξεις του παρόντος νόμου και αφορούν στη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης, καθώς και στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του προηγούμενου, έναντι της Φορολογικής και Τελωνιακής Διοίκησης, εφόσον αφορούν το πλοίο.

4. α. Ο έλεγχος των ημερών ναύλωσης διενεργείται, βάσει των ναυλοσυμφώνων, ανά τριετία, από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, η οποία καταχωρίζει το αποτέλεσμα του υπολογισμού στο Μητρώο του άρθρου 2.

β. Εάν δεν έχει συμπληρωθεί ο ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής μπορεί, πριν από τη λήξη της τριετίας, να υποβάλει στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου αίτηση για χορήγηση κατ' εξαίρεση παράτασης ενός (1) έτους προκειμένου να συμπληρωθούν οι ελλείπουσες ημέρες ναύλωσης, εφόσον η αδυναμία οφείλεται σε ανωτέρα βία, εξαιρουμένης της κατάσχεσης, ή σε μεγάλης έκτασης μετασκευές ή επισκευές, που έχουν έγκαιρα και εγγράφως γνωστοποιηθεί από τον ενδιαφερόμενο στην οικεία Λιμενική Αρχή και οι οποίες αποδεικνύονται από σχετική βεβαίωση της αρμόδιας Διεύθυνσης του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου ή εξουσιοδοτημένου οργανισμού (νηογνώμονα).

γ. Στην περίπτωση που έχει πραγματοποιηθεί το ογδόντα τοις εκατό (80%) του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης δύναται, μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, η οποία υποβάλλεται πριν από τη λήξη της τριετίας προς την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, να χορηγηθεί παράταση για τη συμπλήρωση των ελλειπουσών ημερών μέσα στην αμέσως επόμενη τριετία. Εφαρμογή της παρούσας διάταξης δεν μπορεί να γίνει δεύτερη φορά για το ίδιο πλοίο, αν δεν έχει μεσολαβήσει τουλάχιστον μία τριετία, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 5 και 6, στην οποία έχει συμπληρωθεί ο απαιτούμενος αριθμός ημερών ναύλωσης.

δ. Η χορηγηθείσα, κατά τα οριζόμενα στις περιπτώσεις β' και γ' παράταση, καταχωρίζεται από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου στο Μητρώο του άρθρου 2. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου μπορεί να καθορίζεται κάθε αναγκαία διαδικασία και λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

5. Επαγγελματικά πλοία αναψυχής υπό σημαία ελληνική ή άλλου κράτους – μέλους της Ε.Ε. για τα οποία έχει καταβληθεί ο αναλογών Φ.Π.Α. κατά την εισαγωγή ή την απόκτηση, χωρίς να έχει εκπέσει ή επιστραφεί, δεν έχουν υποχρέωση εκτέλεσης ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης.

Άρθρο 5

Παροπλισμός επαγγελματικού πλοίου αναψυχής

1. α. Ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής επαγγελματικού πλοίου αναψυχής δύναται να το παροπλίζει, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, για χρονικό διάστημα, το οποίο δεν μπορεί να είναι μικρότερο του ενός (1) έτους ούτε μεγαλύτερο των τριών (3) ετών.

β. Για τον παροπλισμό υποβάλλεται έγγραφη δήλωση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, η οποία συνοδεύεται από κατάθεση των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου, στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

γ. Ως ημερομηνία έναρξης του παροπλισμού νοείται η ημερομηνία κατάθεσης των ναυτιλιακών εγγράφων και καταχωρίζεται στο Μητρώο του άρθρου 2 από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

2. Ο υπολογισμός του χρόνου για τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης αναστέλλεται από την ημερομηνία κατάθεσης των ναυτιλιακών εγγράφων έως την άρση του παροπλισμού. Ο χρόνος για τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης αρχίζει να υπολογίζεται από την ημερομηνία άρσης του παροπλισμού και είναι ίσος με το χρονικό διάστημα που υπολειπόταν κατά το χρόνο παροπλισμού του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής.

3. α. Ο παροπλισμός αίρεται, εκούσια, μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, η οποία υποβάλλεται στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, πριν από την πάροδο της προθεσμίας των τριών (3) ετών από την ημερομηνία κατάθεσης των ναυτιλιακών εγγράφων, ως εξής:

αα) Για το σκοπό της επανέναρξης της επαγγελματικής εκμετάλλευσης του πλοίου, μετά από την παρέλευση ενός (1) τουλάχιστον έτους από την ημερομηνία κατάθεσης των ναυτιλιακών εγγράφων.

ββ) Λόγω μεταβολής της πλοιοκτησίας ή του εφοπλισμού ή παύσης της επαγγελματικής εκμετάλλευσης του πλοίου, χωρίς να απαιτείται να έχει παρέλθει ένα (1) έτος από την ημερομηνία κατάθεσης των ναυτιλιακών εγγράφων.

γγ) Πριν από την παρέλευση ενός (1) έτους από την ημερομηνία κατάθεσης των ναυτιλιακών εγγράφων, εφόσον δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις της περίπτωσης ββ' ανωτέρω, θεωρείται ότι το πλοίο ουδέποτε είχε παροπλισθεί και δεν εφαρμόζεται η διάταξη της παραγράφου 2.

β. Ο παροπλισμός αίρεται αυτοδίκαια μετά από την παρέλευση τριών (3) ετών από την ημερομηνία κατάθεσης των ναυτιλιακών εγγράφων και επιβάλλονται οι οφειλόμενες δασμοφορολογικές επιβαρύνσεις που αφορούν στο ίδιο το πλοίο και τον εφοδιασμό του με καύσιμα, λιπαντικά και λοιπά αγαθά. Για το σκοπό αυτόν εκδίδεται κατά του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή πράξη του προϊσταμένου της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου στην οποία προσδιορίζεται η ημερομηνία από την οποία οφείλονται ο ΦΠΑ, οι δασμοί και οι φόροι του προηγούμενου εδαφίου και η οποία κοινοποιείται στις αρμόδιες υπηρεσίες της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης. Για τον προσδιορισμό της ημερομηνίας εφαρμόζεται η απόφαση της παρ. 9 του άρθρου 14.

γ. Η ημερομηνία εκούσιας άρσης ή αυτοδίκαιης άρσης του παροπλισμού καταχωρίζεται στο Μητρώο του άρθρου 2 από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Άρθρο 6

Κατάσχεση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής

1. Αν κατασχεθεί το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής και για όσο χρονικό διάστημα διαρκεί η, εκ του γεγονότος αυτού, απαγόρευση απόπλου, αναστέλλεται ο χρόνος για τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης.
2. Μετά από την άρση της κατάσχεσης, ο ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης πρέπει να συμπληρωθεί εντός χρονικού διαστήματος ίσου με το υπολειπόμενο κατά το χρόνο επιβολής της κατάσχεσης.
3. Με μέριμνα του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή ή νόμιμα εξουσιοδοτημένου από αυτούς προσώπου γνωστοποιούνται εγγράφως, εντός προθεσμίας εξήντα (60) ημερών, οι ημερομηνίες επιβολής και άρσης της κατάσχεσης στην αρμόδια Λιμενική Αρχή ή στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Η ημερομηνία επιβολής και η ημερομηνία της άρσης της κατάσχεσης καταχωρίζονται στο Μητρώο του άρθρου 2 από την υπηρεσία στην οποία γνωστοποιήθηκαν, στην οποία κατατίθενται και ευκρινή αντίγραφα του πρωτοτύπου σχετικά με την κατάσχεση επίσημων εγγράφων. Για την έναρξη της επαγγελματικής εκμετάλλευσης του πλοίου συνυποβάλλονται ευκρινή αντίγραφα του πρωτοτύπου εθνικότητας και του πιστοποιητικού αξιοπλοΐας.

Άρθρο 7

Ναυλοσύμφωνο

1. Τα επαγγελματικά και τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, εφόσον είναι ναυλωμένα, υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένα με αντίγραφα των αντίστοιχων ναυλοσυμφώνων και **[Αρχή Τροποποίησης]** «με ενημερωμένες καταστάσεις επιβαινόντων.» - **ΑΝΤΙΚ. ΩΣ ΑΝΩ ΤΩΝ ΜΕΣΑ ΣΕ “” ΛΕΞΕΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 2 ΤΟΥ ΑΡΘ. 55 ΤΟΥ Ν. 4276/14, ΦΕΚ-155 Α/30-7-14 .** Αντίγραφα των ναυλοσυμφώνων υποβάλλονται από τον εκναυλωτή, όπως αυτός προσδιορίζεται στην παρ. 5 του άρθρου 3, στις υπηρεσίες της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας (ν. 4174/2013, Α' 170).

2. α. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, η οποία εκδίδεται ύστερα από γνώμη του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, καθορίζεται υπόδειγμα του ναυλοσυμφώνου στην ελληνική και αγγλική γλώσσα, οι βασικοί όροι αυτού, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια. Οι συμβαλλόμενοι δύνανται ελευθέρως να προσθέτουν οποιοδήποτε άλλο όρο ή συμφωνία, που δεν αντιβαίνει στην ισχύουσα νομοθεσία.

β. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις για την υποβολή του ναυλοσυμφώνου στις αρμόδιες Αρχές με ηλεκτρονικό τρόπο, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 8

Στελέχωση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής

1. α. Πλοία αναψυχής με ολικό μήκος μέχρι και είκοσι τέσσερα (24) μέτρα, επιτρέπεται να εκναυλώνονται χωρίς να υπηρετεί σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα.

β. Τα πλοία αναψυχής της κατηγορίας αυτής επιτρέπεται να ναυτολογούν πλήρωμα το οποίο υποχρεωτικά ασφαρίζεται στο Ν.Α.Τ., χωρίς να υποχρεούνται, έναντι του Ν.Α.Τ. ή των Λιμενικών Αρχών, να τηρούν οποιαδήποτε οργανική σύνθεση.

2. α. Οι απογεγραμμένοι ναυτικοί που προσλαμβάνονται στα πλοία αναψυχής ολικού μήκους μέχρι και 24 μέτρων ασφαρίζονται αποκλειστικά και μόνο στο Ν.Α.Τ.. Οι μη απογεγραμμένοι ναυτικοί εξακολουθούν να ασφαρίζονται, σύμφωνα με την παρ. 6 του άρθρου 16 του ν. 3232/2004 [Αρχή Τροποποίησης]«(Α´ 48)» - **ΑΝΤΙΚ. ΩΣ ΑΝΩ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 2(γ) ΤΟΥ ΑΡΘ. 55 ΤΟΥ Ν. 4276/14, ΦΕΚ-155 Α/30-7-14** και υποχρεούνται στην έκδοση του αντίστοιχου νόμιμου παραστατικού, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

β. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου που εκδίδεται ύστερα από γνώμη του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, καθορίζονται τα προσόντα του κυβερνήτη, ο τρόπος πιστοποίησής τους, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

3. α. Η οργανική σύνθεση πληρώματος των πλοίων αναψυχής για τα οποία υφίσταται, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης, καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, αφού ληφθούν υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά τους.

β. Για τα πλοία αναψυχής, τα οποία δεν φέρουν την ελληνική σημαία και υπάγονται στις διατάξεις της περίπτωσης α΄ της παρ. 3 του άρθρου 3, εφόσον έχουν ολική χωρητικότητα κάτω των 650 gt, τα θέματα σχετικά με τη στελέχωση ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας μόνο ως προς τον αριθμό και την ειδικότητα.

γ. Εταιρείες που έχουν στην ιδιοκτησία ή διαχείρισή τους πλοίο αναψυχής του παρόντος νόμου, δύνανται να μεταθέτουν άτομα της οργανικής σύνθεσης ή βοηθητικού προσωπικού σε άλλο πλοίο αναψυχής υπό τις εξής προϋποθέσεις:

αα. να υπάρχει κοινή διαχειρίστρια εταιρεία του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISMCode),

ββ. να υπάρχει σχετική γραπτή σύμβαση διαχείρισης μεταξύ των πλοιοκτητριών εταιρειών των δύο πλοίων.

Άρθρο 9

Ειδικές ρυθμίσεις

1. Τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, καθώς και τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια, τα οποία έχουν υποστεί βλάβη, επιτρέπεται να αποπλεύσουν με άδεια του προϊσταμένου της οικείας Λιμενικής Αρχής στην οποία αναγράφεται και το είδος της βλάβης, προκειμένου να μεταβούν σε άλλο λιμένα για επισκευή, ύστερα από έκτακτη επιθεώρηση που διενεργείται από τον εξουσιοδοτημένο οργανισμό (νηογνώμονα) που τα παρακολουθεί ή από τον Κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

2. Κατά το διάστημα που το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, ανεξαρτήτως σημαίας, δεν εκτελεί σύμβαση ναύλωσης, επιτρέπεται η ιδιοχρησιμοποίησή του από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, με αποκλειστικό σκοπό την

αναψυχή, εφόσον αυτό δηλωθεί και καταχωριστεί στο Μητρώο του άρθρου 2 του παρόντος. Σε περιπτώσεις ιδιοχρησιμοποίησης του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, δεν χορηγείται απαλλαγή από τον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης, τον Φ.Π.Α., τους δασμούς ή επιβαρύνσεις των καυσίμων, των λιπαντικών και λοιπών αγαθών με τα οποία εφοδιάζονται τα πλοία αυτά.

3. α. Για τα πλοία αναψυχής, τα οποία εκναυλώνονται χωρίς να υπηρετεί σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα, δεν απαιτείται η λήψη άδειας απόπλου ή η δήλωση κατάπλου σε οποιοδήποτε λιμάνι της ημεδαπής.

β. Για τα πλοία αναψυχής τα οποία εκναυλώνονται με πλοίαρχο και πλήρωμα, απαιτείται η λήψη άδειας απόπλου μέσα σε σαράντα οκτώ (48) ώρες πριν από την έναρξη της ναύλωσης, εφόσον αυτή αρχίζει από ελληνικό λιμάνι. Δεν απαιτείται η λήψη άδειας απόπλου από τα υπόλοιπα λιμάνια ούτε η δήλωση κατάπλου. Η λήψη άδειας απόπλου πραγματοποιείται από τον πλοίαρχο ή τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή ή τον πράκτορα του πλοίου ή από νόμιμα εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο.

γ. Οι διατάξεις των περιπτώσεων α' και β' δεν ισχύουν στις περιπτώσεις συμβάντων ή μεταβολών, όπως ενδεικτικά ναυτικά ατυχήματα, τραυματισμοί, ασθένειες ή παράνομες απουσίες μελών πληρωμάτων, ελλειπείς συνθέσεις, λήξη ισχύος ναυτολογίων ή πιστοποιητικών ασφάλειας ή ασφαλιστηρίων συμβολαίων. Οι πλοίαρχοι ή οι κυβερνήτες όλων των πλοίων αναψυχής υποχρεούνται να αναφέρουν στη Λιμενική Αρχή του πρώτου λιμένα κατάπλου κάθε τέτοιο συμβάν και να θεωρήσουν τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου.

δ. Οι διατάξεις της παρούσας παραγράφου δεν απαλλάσσουν: α) τον πλοίαρχο ή τον κυβερνήτη από την υποχρέωση τήρησης των ναυτιλιακών εγγράφων και επίδειξής τους στο πλαίσιο των ελέγχων της Λιμενικής Αρχής, καθώς επίσης και συμμόρφωσής τους με τις ισχύουσες διατάξεις ελέγχου προσώπων κατά τη διέλευση των συνόρων της χώρας **[Αρχή Τροποποίησης]** «και τις υποχρεώσεις για την υποβολή πληροφοριών κατάπλου και απόπλου, που απορρέουν από την ενωσιακή νομοθεσία και περιγράφονται στο π.δ. 49/2005 (Α' 66), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, και στο π.δ. 16/2011 (Α' 36)» - **ΠΡΟΣΘ. ΤΗΣ ΩΣ ΑΝΩ ΜΕΣΑ ΣΕ “” ΦΡΑΣΗΣ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΗΣ ΥΠΟΠΕΡ. Α ΤΗΣ ΠΕΡ. Δ ΤΗΣ ΠΑΡ. 3 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 9 ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 2)Ε) ΤΟΥ ΑΡΘ. 55 ΤΟΥ Ν. 4276/14, ΦΕΚ-155**

A/30-7-14 και β) το πλοίο από την καταβολή λιμενικών και λοιπών τελών και δικαιωμάτων.

4. Μέχρι την ολοκλήρωση της εφαρμογής για την ηλεκτρονική υποβολή του ναυλοσυμφώνου, για ναυλώσεις που αρχίζουν από ελληνικό λιμάνι, ανεξάρτητα αν το πλοίο αναψυχής εκναυλώνεται με ή χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα, απαιτείται θεώρηση του ναυλοσυμφώνου από τη Λιμενική Αρχή. Η θεώρηση του ναυλοσυμφώνου διενεργείται μέσα σε σαράντα οκτώ (48) ώρες ή εβδομήντα δύο (72) ώρες, αν μεσολαβεί Σαββατοκύριακο ή επίσημη αργία πριν από την έναρξη της ναύλωσης, [Αρχή Τροποποίησης] «από τον πλοίαρχο ή τον κυβερνήτη» - ΑΝΤΙΚ. ΩΣ ΑΝΩ ΤΩΝ ΜΕΣΑ ΣΕ "" ΛΕΞΕΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 2(Δ) ΤΟΥ ΑΡΘ. 55 ΤΟΥ Ν. 4276/14, ΦΕΚ-155 Α/30-7-14 ή τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή ή τον πράκτορα του πλοίου ή νόμιμα εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο. Αν η ναύλωση αρχίζει στην αλλοδαπή, το ναυλοσύμφωνο θεωρείται στο πρώτο ελληνικό λιμάνι στο οποίο καταπλέει το πλοίο.

5. Επιβατηγά τουριστικά πλοία υπό σημαία ελληνική ή άλλου κράτους – μέλους της Ε.Ε. με μεταφορική ικανότητα μέχρι και ενενήντα εννέα (99) επιβατών, μπορούν να δραστηριοποιούνται με σύμβαση ολικής ναύλωσης και να υπάγονται στις διατάξεις του παρόντος νόμου, μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή προς την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου η οποία καταχωρίζει το πλοίο στο Μητρώο του άρθρου 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ´

ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Άρθρο 10

Γενικές διατάξεις

1.α. Τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής υπό ελληνική σημαία ή σημαία των άλλων κρατών – μελών της Ε.Ε. εφοδιάζονται με Δελτίο Κίνησης Πλοίου Αναψυχής (ΔΕ.Κ.Π.Α.), το οποίο χορηγείται από οποιαδήποτε Λιμενική Αρχή, ανεξαρτήτως του τόπου ελλιμενισμού ή από τη Λιμενική Αρχή του

λιμένα στον οποίο καταπλέουν για πρώτη φορά στην Ελλάδα. Η διάρκεια ισχύος του ΔΕ.Κ.Π.Α. είναι αορίστου χρόνου. Το ΔΕ.Κ.Π.Α. υπόκειται σε ετήσια θεώρηση από τη Λιμενική Αρχή.

β. Για την έκδοση και τη θεώρηση του ΔΕ.Κ.Π.Α. προσκομίζεται αποδεικτικό πληρωμής του Τέλους Παραμονής και Πλόων του άρθρου 13 του ν. 4211/2013 (Α' 256).

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται ο τύπος του ΔΕ.Κ.Π.Α., τα κριτήρια και οι προϋποθέσεις θεώρησης και ανανέωσής του, τα προσκομιζόμενα δικαιολογητικά, τα στοιχεία που αναγράφονται σε αυτό, η διαδικασία αντικατάστασής του σε περίπτωση απώλειας, το καταβαλλόμενο τέλος, το οποίο αποτελεί έσοδο του Κρατικού Προϋπολογισμού, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των περιπτώσεων γ' και δ' της παρ. 3 του άρθρου 9, οι κυβερνήτες ιδιωτικών πλοίων αναψυχής, υπό σημαία ελληνική ή άλλου κράτους – μέλους της Ε.Ε., απαλλάσσονται από την υποχρέωση να λαμβάνουν άδεια απόπλου από τη Λιμενική Αρχή ή να δηλώνουν αντίστοιχα κατάπλου.

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

4. α. Επιτρέπεται να συναφθεί σύμβαση ολικής ναύλωσης για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα, εφόσον είναι εφοδιασμένα με Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (Π.Γ.Ε.) ή Πιστοποιητικό Ασφαλείας (Π.Α.) ή, προκειμένου για ξένα σημαία, πιστοποιητικό αξιοπλοΐας σε ισχύ και τα λοιπά προβλεπόμενα για την κατηγορία τους πιστοποιητικά σε ισχύ, υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις της παρ. 1.δ του άρθρου 1, των άρθρων 3 και 7, και των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 9, χωρίς υποχρέωση εκτέλεσης ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης. Στην

περίπτωση εκναύλωσης ιδιωτικού πλοίου αναψυχής το οποίο είναι ιστιοφόρο, έχουν επίσης εφαρμογή τα κριτήρια που θεσπίζονται με την απόφαση της παρ. 2 του άρθρου 1.

β. Στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, τα οποία εκτελούν σύμβαση ναύλωσης, δεν παρέχονται απαλλαγές από τον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης, το Φ.Π.Α., τους δασμούς ή επιβαρύνσεις καυσίμων και λιπαντικών που προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής.

Άρθρο 11

Πλήρωμα ιδιωτικών πλοίων αναψυχής

1. Τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής δεν υπόκεινται σε υποχρέωση για οργανική σύνθεση πληρώματος. Η πρόσληψη ναυτικού ασφαλισμένου στο Ν.Α.Τ., δεν γεννά υποχρέωση συμπλήρωσης οργανικής σύνθεσης ή ασφάλισης στο Ν.Α.Τ. άλλου ναυτικού πλην του προσληφθέντος.

2. Στην περίπτωση εκναύλωσης του ιδιωτικού πλοίου αναψυχής, έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 8.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΑ

Άρθρο 12

Όροι και προϋποθέσεις δραστηριοποίησης των επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων

1. Για την εκμετάλλευση του επαγγελματικού τουριστικού ημερόπλοιου, απαιτείται: α) βεβαίωση της αρμόδιας υπηρεσίας της Φορολογικής Διοίκησης και β) καταχώριση στο Μητρώο του άρθρου 2 από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Τα δικαιολογητικά για την εγγραφή στο Μητρώο υποβάλλονται από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή ή τον ιδιοκτήτη του επαγγελματικού τουριστικού ημερόπλοιου ή νόμιμα εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο, στην αρμόδια Διεύθυνση

του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου ή σε οποιαδήποτε Λιμενική Αρχή, η οποία τα διαβιβάζει στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

2. α. Το ημερήσιο θαλάσσιο ταξίδι, υπό την επιφύλαξη της παραγράφου 4 του παρόντος, διενεργείται μέσα σε χρονικό διάστημα είκοσι τεσσάρων (24) ωρών από επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια, σημαίας ελληνικής ή άλλου κράτους – μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., μεταξύ λιμένων, ακτών και όρμων της Ελληνικής Επικράτειας, με δυνατότητα προέκτασής του στην αλλοδαπή, υπό την προϋπόθεση της επιστροφής του πλοίου και των επιβατών στο σημείο από το οποίο ξεκίνησαν. Η επιβίβαση και η αποβίβαση των επιβατών μπορεί να πραγματοποιείται και από πλοίο που βρίσκεται αγκυροβολημένο σε λιμένα ή όρμο.

β. Σκοπός του ημερήσιου θαλάσσιου ταξιδιού είναι η αναψυχή των επιβατών με τη διενέργεια θαλάσσιας εκδρομής ή θαλασσίου λουτρού ή με την περιήγηση μέσω προκαθορισμένου προγράμματος που έχει εκ των προτέρων δημοσιοποιηθεί, το οποίο περιλαμβάνει τουριστικές δραστηριότητες στους διάφορους λιμένες ή όρμους ή ακτές.

γ. Για το ημερήσιο θαλάσσιο ταξίδι εκδίδεται ατομικό εισιτήριο ή ομαδικό εισιτήριο, συνοδευόμενο από ονομαστική κατάσταση επιβατών, όπως ορίζεται από το π.δ. 23/ 1999 (Α' 17), όπως ισχύει. Το εισιτήριο είναι ενιαίο για το σύνολο του πλου από την επιβίβαση μέχρι και την τελική αποβίβαση των επιβατών.

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου μπορεί να ρυθμίζεται η έκδοση εισιτηρίων με ηλεκτρονικό τρόπο.

δ. Ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής ή ο ιδιοκτήτης ή νόμιμα εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο, υποβάλλει υπεύθυνη δήλωση στη Λιμενική Αρχή, στην αρμοδιότητα της οποίας υπάγεται το σημείο εκκίνησης του ημερήσιου θαλάσσιου ταξιδιού, με την οποία γνωστοποιεί την περιοχή στην οποία πρόκειται να δραστηριοποιηθεί το επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο, σύμφωνα με το ισχύον Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (Π.Γ.Ε.) ή το Πιστοποιητικό Ασφαλείας (Π.Α.) ή την Άδεια Εκτέλεσης Πλόων. Όμοια δήλωση απαιτείται για οποιαδήποτε τροποποίηση.

3. α. Όταν το ημερήσιο θαλάσσιο ταξίδι εκκινεί από λιμένα και περιλαμβάνει τουλάχιστον έναν ενδιάμεσο ελληνικό λιμένα, ο επιβάτης υποχρεούται να

ακολουθεί το επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο σε όλο το ταξίδι, μπορεί όμως, να αποβιβάζεται από αυτό και να παραμένει στην ξηρά για όσο διάστημα διαρκεί η παραμονή του επαγγελματικού τουριστικού ημερόπλοιου σε κάθε λιμένα ή ακτή ή όρμο.

β. Απαγορεύεται η παραλαβή και η οριστική αποβίβαση επιβατών στους ενδιάμεσους λιμένες, εκτός αν επιβάλλεται για λόγους ασφάλειας ή απρόβλεπτων συμβάντων.

γ. Κατ' εξαίρεση, λόγω έλλειψης ή ανεπάρκειας και ιδιομορφίας των υφιστάμενων συγκοινωνιακών εξυπηρετήσεων και συνθηκών, για το σκοπό της εξυπηρέτησης της τουριστικής κίνησης, επιτρέπεται με έγκριση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή ή νόμιμα εξουσιοδοτημένου από αυτούς προσώπου:

αα) Η παραλαβή επιβατών από ενδιάμεσους ελληνικούς λιμένες, εφόσον η τελική αποβίβασή τους γίνεται στον ενδιάμεσο λιμένα από τον οποίο επιβιβάσθηκαν.

ββ) Η αποβίβαση επιβατών σε ενδιάμεσους ελληνικούς λιμένες και η επιστροφή τους στο σημείο επιβίβασής τους κατά την ίδια ή διαφορετική ημερομηνία, υπό την προϋπόθεση ότι το ταξίδι αποτελεί μέρος ενός συνόλου τουριστικών υπηρεσιών (πακέτο).

γγ) Η εκτέλεση ταξιδιού, το οποίο περιλαμβάνει συνδυασμό επαγγελματικού τουριστικού ημερόπλοιου και άλλων μέσων μεταφοράς υπό τις εξής προϋποθέσεις: α) ο συνδυασμός του επαγγελματικού τουριστικού ημερόπλοιου και των άλλων μέσων μεταφοράς συμπεριλαμβάνονται στο ίδιο σύνολο τουριστικών υπηρεσιών (πακέτο) και β) η συνολική χρονική διάρκεια του ταξιδιού δεν υπερβαίνει τις είκοσι τέσσερις (24) ώρες. Η έγκριση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου αφορά στο θαλάσσιο σκέλος του ταξιδιού.

4. Επιτρέπεται η εκτέλεση ταξιδιού, το οποίο διαρκεί περισσότερο από είκοσι τέσσερις (24) ώρες και περιλαμβάνει τη διανυκτέρευση των επιβατών σε κατάλυμα της ξηράς υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις: α) το ταξίδι αποτελεί μέρος του ίδιου συνόλου τουριστικών υπηρεσιών (πακέτο), β) ο λιμένας οριστικής αποβίβασης των επιβατών είναι ο ίδιος με το λιμένα από τον οποίο αρχικά επιβιβάσθηκαν και γ) κατά τη διάρκεια της παραμονής των επιβατών στην ξηρά, το πλοίο παραμένει στο λιμένα ή αγκυροβολεί σε

σημείο που καθορίζεται από το φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα ή της λιμενικής εγκατάστασης ή, αν δεν υπάρχει τέτοιος, από τον προϊστάμενο της Λιμενικής Αρχής. Για το σκοπό αυτόν απαιτείται η σύμφωνη γνώμη των Λιμενικών Αρχών στην περιοχή αρμοδιότητας των οποίων θα διανυκτερεύσουν πλοίο και επιβάτες.

Εάν το πλοίο δεν διαθέτει χώρους ενδιαίτησης για το πλήρωμα, κατά τη διανυκτέρευση των επιβατών στην ξηρά, με τη μεταξύ του πληρώματος και πλοιοκτήτη καταρτιζόμενη σύμβαση, ρητά προβλέπεται η διασφάλιση κατάλληλου καταλύματος για το πλήρωμα από τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή, εκτός αν πρόκειται για τον τόπο κατοικίας του ναυτικού. Ως κατάλληλο κατάλυμα θεωρείται εκείνο που, ως προς τον κλιματισμό, τους κοιτώνες, τις κλίνες και τους χώρους υγιεινής, είναι τουλάχιστον ισοδύναμο με αυτό που καθορίζεται από τις αντίστοιχες διατάξεις της οικείας νομοθεσίας για την ενδιαίτηση του πληρώματος.

5. α. Τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια αγκυροβολούν ή παραβάλλουν για αναμονή, επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών στους χώρους που υποδεικνύονται από το φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα ή της λιμενικής εγκατάστασης ή, αν δεν υπάρχει τέτοιος, από τον προϊστάμενο της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής.

β. (i) Σε περίπτωση ανεπάρκειας των χώρων και λειτουργικής αδυναμίας εξυπηρέτησης των επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων, ο φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα ή της λιμενικής εγκατάστασης ή, αν δεν υπάρχει τέτοιος, ο προϊστάμενος της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής, καθορίζει τα αναγκαία μέτρα για την αγκυροβολία ή παραβολή ή θέση αναμονής, την επιβίβαση και την αποβίβαση.

(ii) Προκειμένου για όρμους και ακτές, ο προϊστάμενος της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής μπορεί, με αιτιολογημένη απόφασή του για λόγους ασφάλειας ναυσιπλοΐας ή αδυναμίας λειτουργικής εξυπηρέτησης, να ορίσει ανώτατο αριθμό επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων που δραστηριοποιούνται ημερησίως στην περιοχή.

γ. Επιτρέπεται, μετά από έγκριση της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής, η προσέγγιση σε λουτρικές εγκαταστάσεις, εφόσον υπάρχει ειδικό σημείο/θέση προσέγγισης επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων προσδιορισμένο/ νη με σημαντήρες.

6. Για όλα τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια υπό ξένη σημαία κράτους – μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., εφόσον έχουν χωρητικότητα κάτω των 650 gt, τα θέματα σχετικά με τη στελέχωση ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας μόνο ως προς τον αριθμό και την ειδικότητα.

7. Κατά την πρώτη εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου και μέχρι την ολοκλήρωση και τη θέση σε λειτουργία του Μητρώου του άρθρου 2, ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής ή ο ιδιοκτήτης του επαγγελματικού τουριστικού ημερόπλοιου αναγράφει στην υπεύθυνη δήλωση της περίπτωσης δ' της παραγράφου 2, ότι πρόκειται να δραστηριοποιηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου και συνυποβάλλει: α) ευκρινή αντίγραφα του πρωτότυπου του Εγγράφου Εθνικότητας του πλοίου και του Πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεώρησης ή του Πιστοποιητικού Ασφαλείας ή της Άδειας Εκτέλεσης Πλόων και β) βεβαίωση της αρμόδιας υπηρεσίας της Φορολογικής Διοίκησης.

Τα ανωτέρω δικαιολογητικά υποβάλλονται μία φορά και διαβιβάζονται από τη Λιμενική Αρχή στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

8. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται θέματα σχετικά με την προσβασιμότητα στα άτομα με αναπηρία των ημερόπλοιων και την εκπαίδευση του προσωπικού τους σε θέματα σχετικά με την αναπηρία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'

ΚΥΡΩΣΕΙΣ

Άρθρο 13

1. α. Ανεξάρτητα από τυχόν ποινικές κυρώσεις, καθώς και τυχόν κυρώσεις που προβλέπονται από την ισχύουσα τελωνειακή και φορολογική νομοθεσία, για την εκναύλωση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής κατά παράβαση των διατάξεων του παρόντος νόμου, επιβάλλεται πρόστιμο από πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ μέχρι και είκοσι πέντε χιλιάδες (25.000) ευρώ.

β. Ανεξάρτητα από τυχόν ποινικές κυρώσεις, καθώς και τυχόν κυρώσεις που προβλέπονται από την ισχύουσα τελωνειακή και φορολογική νομοθεσία, στο ιδιωτικό πλοίο αναψυχής, το οποίο εκναυλώνεται κατά παράβαση των διατάξεων του παρόντος νόμου, επιβάλλεται πρόστιμο από δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ έως πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ.

[Αρχή Τροποποίησης] «γ. Ανεξάρτητα από τυχόν ποινικές κυρώσεις, καθώς και τυχόν κυρώσεις που προβλέπονται από την ισχύουσα τελωνειακή και φορολογική νομοθεσία, για κάθε άλλη παράβαση των διατάξεων των άρθρων 1 έως 16 του παρόντος νόμου, πλην των αναφερομένων στις περιπτώσεις α' και β' ανωτέρω, επιβάλλεται πρόστιμο από πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ έως είκοσι πέντε χιλιάδες (25.000) ευρώ.» - ΠΡΟΣΘ. ΝΕΑΣ ΠΕΡ. Γ ΣΤΗΝ ΠΑΡ. 1 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 13, ΜΕ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΗ ΑΝΑΡΙΘΜΗΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΝ, ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 3 ΤΟΥ ΑΡΘ. 55 ΤΟΥ Ν. 4276/14, ΦΕΚ-155 Α/30-7-14

γ. Το ύψος των προστίμων που επιβάλλονται, σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο εξαρτάται ιδίως από τις συνθήκες τέλεσης της παράβασης, το βαθμό επανάληψης αυτής, τη βαρύτητά της και τη βλάβη που προκλήθηκε στο κράτος ή τον τουρισμό ειδικότερα. Τα πρόστιμα αυτά αποτελούν έσοδο του Κρατικού Προϋπολογισμού και εμφανίζονται σε σχετικό Κωδικό Αριθμό Εσόδου.

δ. Σε περίπτωση παράβασης καθ' υποτροπή, τα όρια του προστίμου διπλασιάζονται. Ως υποτροπή νοείται η τέλεση νέας παράβασης των διατάξεων του παρόντος νόμου μέσα σε ένα (1) έτος από την τέλεση της προηγούμενης.

ε. Πριν από την επιβολή του προστίμου, η Λιμενική Αρχή, η οποία διαπιστώνει την παράβαση και συντάσσει τη σχετική έκθεση βεβαίωσης, η οποία αποτελεί πλήρη απόδειξη της παράβασης, καλεί τον παραβάτη να εκθέσει τις απόψεις του εντός προθεσμίας πέντε (5) ημερών από την επίδοση σε αυτόν της κλήσης. Τα πρόστιμα επιβάλλονται με αιτιολογημένη απόφαση του

προϊσταμένου της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής. Κατά της απόφασης επιβολής προστίμου επιτρέπεται προσφυγή ενώπιον του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. Η προσφυγή αναστέλλει την εκτέλεση.

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

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου μπορούν να τροποποιούνται τα όρια των προστίμων του παρόντος άρθρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ'

ΤΕΛΙΚΕΣ – ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 14

Τελικές διατάξεις

1.α. Τα χαρακτηρισμένα ως ναυταθλητικά σκάφη, κάθε τύπου ιστιοφόρα ή κωπήλατα με ελληνική σημαία, τα οποία ανήκουν στους αναγνωρισμένους ναυτικούς Ομίλους ή ναυτικά σωματεία ή σε μέλη τους, τα οποία είναι καταχωρισμένα στα μητρώα αυτών και προορίζονται αποκλειστικά είτε για την προπόνηση των ναυταθλητών, είτε για τη συμμετοχή σε αγώνες, απαλλάσσονται της φορολογίας που επιβάλλεται σε ιδιωτικά πλοία αναψυχής βάσει του ν. 27/1975 (Α' 77), με την προϋπόθεση της εγγραφής τους στο Μητρώο του άρθρου 2.

β. Για το χαρακτηρισμό σκάφους ως ναυταθλητικού, απαιτείται έγγραφη βεβαίωση του οικείου ναυτικού ομίλου ή σωματείου, εγκεκριμένη από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού, από την οποία να προκύπτει ότι χρησιμοποιείται για εξάσκηση μέλους και συμμετοχή σε ναυτικούς αγώνες.

2. Καταργείται η ατομική ερασιτεχνική άδεια αλιείας, καθώς και η υποχρέωση εφοδιασμού του σκάφους ή των επιβαινόντων σε αυτό με την αντίστοιχη ερασιτεχνική άδεια για τη διενέργεια θαλάσσιας ερασιτεχνικής αλιείας, με την επιφύλαξη των απαγορεύσεων και περιορισμών της ισχύουσας εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας ως προς την πώληση, την εμπορία, τα είδη, τις ποσότητες των αλιευμάτων, τα μέσα, τα αλιευτικά

εργαλεία, καθώς και των εποχικών και χρονικών περιορισμών και απαγορεύσεων.

3. Οι επιβάτες των πλοίων αναψυχής μπορούν να πραγματοποιούν ερασιτεχνικές καταδύσεις αναψυχής, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της ισχύουσας νομοθεσίας.

4. α. Η μετακίνηση και κυκλοφορία των πλοίων αναψυχής, [Αρχή Τροποποίησης] «και των επαγγελματικών τουριστικών ημερό-πλοίων του Πρώτου Μέρους» - **ΑΝΤΙΚ. ΩΣ ΑΝΩ ΤΩΝ ΜΕΣΑ ΣΕ “” ΛΕΞΕΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 2 ΤΟΥ ΑΡΘ. 55 ΤΟΥ Ν. 4276/14, ΦΕΚ-155 Α/30-7-14** του παρόντος νόμου, καθώς και των μικρών σκαφών ή άλλων θαλάσσιων μέσων αναψυχής τα οποία θεωρούνται ταχύπλοα, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς λιμένα, επιτρέπεται μόνον αν αυτά είναι ασφαλισμένα. Ειδικότερα:

αα. Πλοία με ολική χωρητικότητα ίση ή μεγαλύτερη των 300 gt υποχρεούνται να διαθέτουν ασφάλιση σε ισχύ, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 6/2012 (Α΄ 7).

ββ. Πλοία με ολική χωρητικότητα μικρότερη των 300 gt υποχρεούνται να είναι ασφαλισμένα για:

i) Αστική ευθύνη για σωματικές βλάβες ή θάνατο επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται σε πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ ανά [Αρχή Τροποποίησης] «πρόσωπο» - **ΑΝΤΙΚ. ΩΣ ΑΝΩ ΤΗΣ ΜΕΣΑ ΣΕ “” ΛΕΞΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 2 ΤΟΥ ΑΡΘ. 55 ΤΟΥ Ν. 4276/14, ΦΕΚ-155 Α/30-7-14** και δεν μπορεί να είναι κατώτερο από πεντακόσιες χιλιάδες (500.000) ευρώ ανά συμβάν.

ii) Αστική ευθύνη για υλικές ζημιές επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται σε εκατόν πενήντα χιλιάδες (150.000) ευρώ.

iii) Πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται σε εκατόν πενήντα χιλιάδες (150.000) ευρώ.

β. Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο καταρτίζεται στην ελληνική ή αγγλική γλώσσα. [Αρχή Τροποποίησης] «Η ασφάλιση αποδεικνύεται από ένα ή περισσότερα πιστοποιητικά, τα οποία έχουν εκδοθεί από τον πάροχο της ή

την αντίστοιχη βεβαίωση ασφάλισης και φυλάσσονται στο σκάφος.» - **ΠΡΟΣΘ. ΕΔΑΦΙΟΥ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡ. Β ΤΗΣ ΠΑΡ. 4 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 14 ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 3 ΤΟΥ ΑΡΘ. 55 ΤΟΥ Ν. 4276/14, ΦΕΚ-155 Α/30-7-14**

γ. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των ανωτέρω ασφαλιστικών ποσών, να καθορίζονται ασφαλιστικά ποσά αναλόγως της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου και να ρυθμίζεται κάθε άλλο σχετικό θέμα.

δ. Με τη θέση σε ισχύ του παρόντος νόμου, τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια, εφόσον προεκτείνουν το ταξίδι τους και σε λιμένες της αλλοδαπής και μεταφέρουν πάνω από δώδεκα (12) επιβάτες, υπάγονται ως προς την υποχρέωση και τα ποσά ασφάλισης στις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) 392/2009 σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος και του ν. 1922/1991 (Α' 15) και του ν. 4195/2013 (Α' 211) σχετικά με τη Θαλάσσια Μεταφορά Επιβατών και των Αποσκευών τους (Σύμβαση των Αθηνών, 1974 και Πρωτόκολλο του 2002 στη Σύμβαση των Αθηνών). Τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια με άδεια να μεταφέρουν πάνω από δώδεκα (12) επιβάτες, τα οποία εκτελούν πλόες κατηγορίας Α και Β, σύμφωνα με το άρθρο 4 της Οδηγίας 98/18/ΕΚ αποκλειστικά εντός της Ελληνικής Επικράτειας, υπάγονται στις απαιτήσεις του παρόντος εδαφίου το αργότερο την 31η Δεκεμβρίου 2016 (κατηγορία Α) και την 31η Δεκεμβρίου 2018 (κατηγορία Β) αντίστοιχα (άρθρα 2 και 11 του Κανονισμού (ΕΚ) 392/2009).

5. Ο φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης αδειοδοτημένου τουριστικού λιμένα επιτρέπεται με απόφασή του, η οποία κοινοποιείται στην οικεία Λιμενική Αρχή, να απομακρύνει με κάθε πρόσφορο τρόπο εγκαταλελειμμένα πλοία αναψυχής και ναυάγια από τη χερσαία και τη θαλάσσια ζώνη του λιμένα και να τα μεταφέρει και εναποθέτει σε χερσαίο φυλασσόμενο χώρο.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Τουρισμού και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, η διαδικασία και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

6. Επιτρέπεται η ανέλκυση στην ξηρά και η καθέλκυση στη θάλασσα των πλοίων αναψυχής του παρόντος νόμου και των μικρών σκαφών χωρίς να απαιτείται αντίστοιχη άδεια από τη Λιμενική Αρχή.

7. Επιτρέπεται η εκναύλωση κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 3 και επόμενα προκειμένου για πλοίο αναψυχής για το οποίο έχει συναφθεί χρηματοδοτική μίσθωση.

8. Ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής ή ο ιδιοκτήτης, καθώς και ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης που αναφέρονται στον παρόντα νόμο μπορούν να ενεργούν πράξεις που αναφέρονται σε αυτόν και με νόμιμα εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο.

9. Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, το οποίο δεν εκπληρώνει την υποχρέωση εκτέλεσης του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης οφείλει να αποδώσει στις

αρμόδιες υπηρεσίες της Φορολογικής ή Τελωνειακής Διοίκησης: α) το Φ.Π.Α., για την εισαγωγή ή την απόκτηση που του αναλογεί και β) τους αναλογούντες δασμούς και επιβαρύνσεις, το Φ.Π.Α. καθώς και τον ειδικό φόρο κατανάλωσης των καυσίμων, λιπαντικών και λοιπών αγαθών για τους οποίους έτυχε απαλλαγής. Για το σκοπό αυτόν εκδίδεται κατά του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή πράξη του προϊσταμένου της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου στην οποία προσδιορίζεται η ημερομηνία από την οποία οφείλονται ο Φ.Π.Α., οι δασμοί και οι φόροι του προηγούμενου εδαφίου και η οποία κοινοποιείται στις αρμόδιες υπηρεσίες της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζεται ο τρόπος υπολογισμού της ημερομηνίας της πράξης της παρούσας παραγράφου και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

10.α. Η φορολογητέα αξία των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής του παρόντος νόμου, για τα οποία ανακύπτει υποχρέωση καταβολής Φ.Π.Α. λόγω παύσης ισχύος της άδειας του ν. 2743/1999 (Α' 211) ή παύσης της επαγγελματικής δραστηριότητας, διαμορφώνεται:

(i) Με βάση την αρχική τιμή πώλησης στον πρώτο αγοραστή, κατόπιν της ολοκλήρωσης της ναυπήγησης ή κατασκευής του, με την επιφύλαξη της περίπτωσης (ii).

Η προκύπτουσα κατά τα ανωτέρω αξία μειώνεται λόγω παλαιότητας ως εξής:

μετά από τη συμπλήρωση του πρώτου έτους 20%,

του δεύτερου έτους 25%,
του τρίτου έτους 30%,
του τέταρτου έτους 35%,
του πέμπτου έτους 40%,
του έκτου έτους 45%,
του έβδομου έτους 50%,
του όγδοου έτους 55%,
του ένατου έτους 60%,
του δέκατου έτους 65%,
του ενδέκατου έτους 70%,
του δωδέκατου έτους 75%,
του δέκατου τρίτου έτους 80%,
του δέκατου τέταρτου έτους 85%,
του δέκατου πέμπτου έτους 90%.

Οι παραπάνω μειώσεις της αξίας λόγω παλαιότητας υπολογίζονται ανά ημερολογιακό έτος από την ημερομηνία έκδοσης του τιμολογίου του ναυπηγείου ή της επιχείρησης η οποία κατασκεύασε το πλοίο αναψυχής. Σε περίπτωση κατά την οποία δεν προκύπτει η ακριβής ημερομηνία ναυπήγησης ή κατασκευής, θα υπολογίζονται από την 1η Ιανουαρίου του έτους ναυπήγησης ή κατασκευής του πλοίου αναψυχής, όπως αυτή προκύπτει από οποιοδήποτε σχετικό ναυτιλιακό έγγραφο ή έγγραφο εκδοθέν από το ναυπηγείο. Σε περίπτωση κατά την οποία δεν υφίσταται κάποιο παραστατικό ή αποδεικτικό έγγραφο, από το οποίο προκύπτει η αρχική αξία του πλοίου αναψυχής, αυτή καθορίζεται από έγγραφη βεβαίωση του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος (ΝΕΕ) και

(ii) Με βάση την αξία που προκύπτει από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του πλοίου που ισχύει κατά το χρόνο απαίτησης του φόρου, εφόσον η αξία αυτή είναι μεγαλύτερη από την αξία που προκύπτει κατά την εφαρμογή της περίπτωσης (i). Στην περίπτωση αμφισβήτησης της ασφαλιζόμενης αξίας, λαμβάνεται υπόψη η μέση αξία των ασφαλιστηρίων συμβολαίων των δύο προηγούμενων ετών.

β. Οι διατάξεις της περίπτωσης α' εφαρμόζονται και για τον υπολογισμό της φορολογητέας αξίας και την επιβολή άλλων φόρων εκτός του Φ.Π.Α. για όλα ανεξαιρέτως τα πλοία αναψυχής του παρόντος νόμου, τα οποία μεταβιβάζονται αιτία θανάτου, δωρεάς ή γονικής παροχής.

Άρθρο 15

Μεταβατικές διατάξεις

1.α. Τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, τα οποία διαθέτουν άδειες του ν. 2743/1999 (Α' 211) για τις οποίες, κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, δεν έχει συμπληρωθεί πενταετία από την έκδοση ή την τελευταία θεώρηση ή η τρίμηνη προθεσμία για την εκπρόθεσμη θεώρηση, μπορούν να συνεχίζουν την εκτέλεση συμβάσεων ολικής ναύλωσης (ναυλοσύμφωνα). Για το σκοπό αυτόν, παρατείνεται η ισχύς των αδειών του προηγούμενου εδαφίου μέχρι την ημερομηνία υποβολής αίτησης για την καταχώριση του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής στο Μητρώο του άρθρου 2.

[Αρχή Τροποποίησης] «Για τις άδειες αυτές εφαρμόζονται οι διατάξεις του δεύτερου και του τρίτου εδαφίου της περίπτωσης β' της παραγράφου 8 του παρόντος άρθρου.» - **ΠΡΟΣΘ. ΕΔΑΦΙΟΥ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡ. Α ΤΗΣ ΠΑΡ. 1 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 15 ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 3 ΤΟΥ ΑΡΘ. 55 ΤΟΥ Ν. 4276/14, ΦΕΚ-155 Α/30-7-14**

β. Η αίτηση για την καταχώριση στο Μητρώο των επαγγελματικών πλοίων της περίπτωσης α' υποβάλλεται μέσα σε προθεσμία έξι (6) μηνών από την ολοκλήρωση και τη θέση του σε λειτουργία στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή ή νόμιμα εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο. Με την αίτηση συνυποβάλλονται η πρωτότυπη άδεια του ν. 2743/1999, το πρωτότυπο ή

ευκρινές αντίγραφο του πρωτοτύπου του Ειδικού Εντύπου Πληροφοριακών Στοιχείων Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής (Ε.Ε.Π.Σ.Ε.Π.Α.), βεβαίωση η οποία εκδίδεται από την αρμόδια φορολογική Διοίκηση προς τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, ευκρινές αντίγραφο του πρωτοτύπου του εγγράφου εθνικότητας και του Πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεώρησης ή του Πιστοποιητικού Ασφαλείας και αποδεικτικό είσπραξης ποσού πεντακοσίων (500) ευρώ υπέρ του Δημοσίου.

γ. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 5 του άρθρου 4, για την καταχώριση στο Μητρώο ελέγχεται η εκπλήρωση της υποχρέωσης εκτέλεσης ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης και υπολογίζονται και καταχωρίζονται οι ημέρες ναύλωσης που πραγματοποιήθηκαν από την ημερομηνία της τελευταίας θεώρησης ή της έκδοσης της άδειας μέχρι την ημερομηνία υποβολής της αίτησης. Ως βάση για τον υπολογισμό λαμβάνεται ο ελάχιστος αριθμός των ημερών που ορίζονται στην περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου 4 με αναγωγή στην πενταετία ή διαφορετικό χρονικό διάστημα κατά το οποίο ήταν σε ισχύ η άδεια η οποία κατατέθηκε.

δ. Αν κατά τον υπολογισμό προκύψει έλλειμμα ημερών, αυτό μπορεί να συμπληρωθεί από τυχόν πλεόνασμα της αμέσως προηγούμενης πενταετίας. Αν και πάλι προκύπτει έλλειμμα, καταβάλλεται υπέρ του Δημοσίου με αποδεικτικό είσπραξης, ανά ελλείπουσα ημέρα, ποσό ίσο με διακόσια (200) ευρώ για τα πλοία που εκναυλώ-νονται με πλοίαρχο και πλήρωμα και εκατό (100) ευρώ για όσα εκναυλώνονται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα ή είναι χαρακτηρισμένα ως παραδοσιακά. Το αποδεικτικό είσπραξης υποβάλλεται στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

ε. Με την καταχώριση στο Μητρώο του άρθρου 2 καταργείται η άδεια του ν. 2743/1999. Για το σκοπό αυτόν εκδίδεται, προς τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, πράξη του προϊσταμένου της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, που κοινοποιείται στις αρμόδιες υπηρεσίες της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης και στο Μητρώο ΝΕΠΑ (ν. 3182/2003, Α' 220) για τα πλοία των οποίων η κυριότητα, εκμετάλλευση ή διαχείριση ανήκει σε εταιρεία αυτής της μορφής. Στην πράξη αναφέρεται η ημερομηνία καταχώρισης στο Μητρώο, η οποία είναι και η ημερομηνία κατάργησης της άδειας.

στ. Με τη λήξη της προθεσμίας της περίπτωσης β' παύει αυτοδίκαια να ισχύει κάθε άδεια της περίπτωσης α' για την οποία δεν έχει υποβληθεί

αίτηση καταχώρισης στο Μητρώο. Για τη διαπίστωση της αυτοδίκαιης παύσης της ισχύος της άδειας εκδίδεται πράξη του προϊσταμένου της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, που κοινοποιείται στις αρμόδιες υπηρεσίες της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης και στο Μητρώο ΝΕΠΑ (ν. 3182/2003, Α' 220). Στην πράξη ορίζεται η ημερομηνία της αυτοδίκαιης παύσης της ισχύος της άδειας, η οποία είναι η επομένη από την ημερομηνία της έκδοσης ή της τελευταίας θεώρησής της.

2.α. Για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής τα οποία, κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, διαθέτουν άδεια σε ισχύ και στα οποία έχει απαγορευθεί ο απόπλους λόγω κατασχέσεως, αναστέλλεται η περίοδος υπολογισμού του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης από την ημερομηνία επιβολής της απαγόρευσης απόπλου. Μετά από την άρση της απαγόρευσης απόπλου, εφαρμογή έχουν οι διατάξεις του άρθρου 6.

β. Τα πλοία της περίπτωσης α' επιτρέπεται να καταχωρίζονται στο Μητρώο μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην περίπτωση β' της παραγράφου 1. Με την αίτηση συνυποβάλλεται ευκρινές αντίγραφο του πρωτοτύπου επίσημου εγγράφου από το οποίο προκύπτει η επιβολή κατάσχεσης. Σε περίπτωση ελλείψεως των δικαιολογητικών, λόγω της κατάσχεσης κατά το χρόνο υποβολής της αίτησης, αυτά υποβάλλονται αμέσως μετά από την άρση της.

γ. Το πλοίο καταχωρίζεται από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου στο Μητρώο ως επαγγελματικό με την παρατήρηση ότι του έχει επιβληθεί κατάσχεση. Για την καταχώριση στο Μητρώο υπολογίζονται, με την επιφύλαξη της παρ. 5 του άρθρου 4, οι ημέρες ναύλωσης που πραγματοποιήθηκαν από την έκδοση ή την τελευταία θεώρηση της άδειας του ν. 2743/1999 μέχρι την ημερομηνία επιβολής της κατάσχεσης. Ως βάση για τον υπολογισμό λαμβάνεται ο ελάχιστος αριθμός των ημερών που ορίζονται στην περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου 4 με αναγωγή στο χρονικό διάστημα από την έκδοση ή την τελευταία θεώρηση της άδειας του ν. 2743/1999 έως την ημερομηνία επιβολής της κατάσχεσης. Αν προκύψει έλλειμμα, εφαρμόζονται οι διατάξεις της περίπτωσης δ' της παραγράφου 1. Στην πράξη, η οποία εκδίδεται κατά τα οριζόμενα στην περίπτωση ε' της παραγράφου 1, αναφέρεται ότι στο πλοίο έχει επιβληθεί κατάσχεση.

δ. Αν δεν υποβληθεί εμπρόθεσμα αίτηση καταχώρισης στο Μητρώο, εφαρμογή έχουν οι διατάξεις της περίπτωσης στ' της παραγράφου 1.

3. Στην περίπτωση εκούσιας παύσης ή αυτοδίκαιης παύσης της ισχύος της επαγγελματικής άδειας, οφείλονται και αποδίδονται στις αρμόδιες υπηρεσίες της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης: α) ο Φ.Π.Α. που αναλογεί στο επαγγελματικό πλοίο αναψυχής για την εισαγωγή ή την απόκτησή του και β) οι αναλογούντες δασμοί, επιβαρύνσεις και φόροι επί των καυσίμων, λιπαντικών και λοιπών αγαθών για τους οποίους το πλοίο έτυχε απαλλαγής. Οι οφειλές υπολογίζονται από την ημερομηνία εκούσιας παύσης ή αυτοδίκαιης παύσης της άδειας, όπως ορίζεται στην πράξη του προϊσταμένου της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου που εκδίδεται για το σκοπό αυτόν. Η διάταξη αυτή δεν έχει εφαρμογή για τις άδειες που καταργούνται λόγω καταχώρισης στο Μητρώο του άρθρου 2, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις προηγούμενες παραγράφους.

4.α. Μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή ή νόμιμα εξουσιοδοτημένου από αυτούς προσώπου μπορεί να τροποποιείται, βάσει νεότερων στοιχείων τα οποία προσκομίζονται μετά από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, η πράξη η οποία εκδόθηκε, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου ή τις διατάξεις του ν. 2743/1999, για την εκούσια παύση ή τη διαπίστωση της αυτοδίκαιης παύσης της ισχύος επαγγελματικής άδειας.

β. Η αίτηση υποβάλλεται εντός προθεσμίας πέντε (5) ετών από την ημερομηνία έκδοσης της πράξης.

5.α. Η χρονική περίοδος για τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης του άρθρου 4 αρχίζει με την καταχώριση στο Μητρώο. Στην περίπτωση πλοίου αναψυχής στο οποίο έχει επιβληθεί κατάσχεση και έχει καταχωριστεί στο Μητρώο, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 2, η χρονική περίοδος για τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης του άρθρου 4 αρχίζει από την ημερομηνία άρσης της κατάσχεσης.

β. Κατά την πρώτη εφαρμογή του άρθρου 4 για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής που είναι καταχωρισμένα στο Μητρώο, σε περίπτωση ελλείμματος ημερών, ο ελάχιστος αριθμός συμπληρώνεται από τυχόν πλεόνασμα, της αμέσως προηγούμενης πενταετίας ή, αν δεν έχει

συμπληρωθεί πενταετία, του αμέσως προηγούμενου χρονικού διαστήματος από την ημερομηνία έκδοσης ή τελευταίας θεώρησης της άδειας του ν. 2743/1999, έως την ημερομηνία υποβολής της αίτησης για καταχώριση στο Μητρώο.

6.α. Για τον υπολογισμό τυχόν πλεονάσματος ημερών, καθώς και για τον υπολογισμό σε περίπτωση τροποποίησης σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 4, ως ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης λαμβάνονται, ανά πενταετία, οι τριακόσιες (300) ημέρες όταν το πλοίο αναψυχής εκναυλώνεται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα, οι διακόσιες (200) ημέρες όταν εκναυλώνεται με πλοίαρχο και πλήρωμα και οι εβδομήντα πέντε (75) ημέρες όταν πρόκειται για χαρακτηρισμένο ως παραδοσιακό. Σε περίπτωση που η άδεια του ν. 2743/1999 ίσχυσε για διάστημα διαφορετικό από την πενταετία, ο ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης υπολογίζεται ανάλογα.

β. Ως βάση υπολογισμού των ημερών ναύλωσης, στην περίπτωση αυτοδίκαιης παύσης ή εκούσιας παύσης της ισχύος άδειας του ν. 2743/1999, η οποία επέρχεται μετά από σχετική αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή ή νόμιμα εξουσιοδοτημένου από αυτούς προσώπου, λαμβάνεται ο αριθμός ημερών της περίπτωσης α' της παρούσας παραγράφου. Για το σκοπό αυτόν εκδίδεται πράξη του προϊσταμένου της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, στην οποία αναφέρεται η ημερομηνία εκούσιας ή αυτοδίκαιης παύσης της ισχύος της άδειας και η οποία κοινοποιείται στις αρμόδιες υπηρεσίες της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης.

7. Για τους σκοπούς της εφαρμογής των παραγράφων 3, 4 και 6 του παρόντος άρθρου, ισχύουν οι διατάξεις της απόφασης του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας αριθμ. 3342/01/2004/21.1.2004 (Β' 478).

8.α. Μέχρι την ολοκλήρωση και τη θέση σε λειτουργία του Μητρώου του άρθρου 2, τα πλοία αναψυχής, τα οποία πρόκειται να δραστηριοποιηθούν και να χαρακτηρισθούν ως επαγγελματικά κατά τις διατάξεις του παρόντος νόμου και δεν διαθέτουν άδεια του ν. 2743/1999, όπως ορίζεται στην περίπτωση α' της παραγράφου 1, εφοδιάζονται προσωρινά από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου με άδεια για την πραγματοποίηση ταξιδιών με ολική ναύλωση. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 5 του άρθρου 4, τα πλοία αυτά έχουν υποχρέωση εκτέλεσης ελάχιστων ημερών ναύλωσης. Ο αριθμός των ελάχιστων ημερών υπολογί-

ζεται ανάλογα με το χρονικό διάστημα από την έκδοση της άδειας ως την ημερομηνία υποβολής της αίτησης καταχώρισης στο Μητρώο με βάση τα οριζόμενα στην περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου 4.

β. Η άδεια εκδίδεται σύμφωνα με τον τύπο που ορίζεται στην απόφαση με αριθμό 3342/02/2005 (Β' 169/2005) και ισχύει έως την ημερομηνία υποβολής αίτησης από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή ή νόμιμα εξουσιοδοτημένο, από αυτούς πρόσωπο, για την καταχώριση του επαγγελματικού πλοίου στο Μητρώο. Σε περίπτωση αλλαγής πλοιοκτησίας ή εφοπλισμού ή μεταβολής των στοιχείων του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής που αναγράφονται στην άδεια θα πρέπει μέσα σε προθεσμία εξήντα (60) ημερών να προσκομισθεί η άδεια και ευκρινή αντίγραφα των πρωτοτύπων των δικαιολογητικών από τα οποία αποδεικνύεται η μεταβολή στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου για να σημειωθεί η μεταβολή, διαφορετικά η άδεια παύει αυτοδίκαια να ισχύει. Η άδεια φυλάσσεται στο πλοίο και επιδεικνύεται στις αρμόδιες Αρχές όποτε ζητηθεί. Για την έκδοση της άδειας υποβάλλονται στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου: α) αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, β) βεβαίωση η οποία εκδίδεται από την αρμόδια φορολογική Διοίκηση προς τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, γ) **[Αρχή Τροποποίησης]** «ευκρινή αντίγραφα» - **ΑΝΤΙΚ. ΩΣ ΑΝΩ ΤΩΝ ΜΕΣΑ ΣΕ “” ΛΕΞΕΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 2 ΤΟΥ ΑΡΘ. 55 ΤΟΥ Ν. 4276/14, ΦΕΚ-155 Α/30-7-14** του εγγράφου εθνικότητας και του Πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεώρησης ή του Πιστοποιητικού Ασφαλείας και δ) αποδεικτικό είσπραξης ποσού πεντακοσίων (500) ευρώ υπέρ του Δημοσίου.

γ. Για την καταχώριση στο Μητρώο εφαρμογή έχουν οι διατάξεις των περιπτώσεων β' και ε' της παραγράφου 1, πλην της προσκόμισης αποδεικτικού είσπραξης ποσού πεντακοσίων (500) ευρώ. Αν η αίτηση δεν υποβληθεί εμπρόθεσμα, η ισχύς της άδειας παύει αυτοδίκαια σύμφωνα με τα οριζόμενα στην περίπτωση στ' της παραγράφου 1.

δ. Για την καταχώριση στο Μητρώο, με την επιφύλαξη της παραγράφου 5 του άρθρου 4, ελέγχεται η εκπλήρωση της υποχρέωσης εκτέλεσης ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης και υπολογίζονται και καταχωρίζονται οι ημέρες που πραγματοποιήθηκαν από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας μέχρι την υποβολή της αίτησης. Αν κατά τον υπολογισμό προκύψει έλλειμμα ημερών, καταβάλλεται υπέρ του Δημοσίου με αποδεικτικό είσπραξης, ανά ελλείπουσα ημέρα, ποσό ίσο με διακόσια (200) ευρώ για τα πλοία που εκναυλώνονται με πλοίαρχο και πλήρωμα και

εκατό (100) ευρώ για όσα εκναυλώνονται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα ή είναι χαρακτηρισμένα ως παραδοσιακά. Το αποδεικτικό είσπραξης υποβάλλεται στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Αν κατά τον υπολογισμό προκύψει πλεόνασμα ημερών, αυτό μπορεί να συνυπολογισθεί στην περίπτωση διαπίστωσης ελλείμματος ημερών κατά τη λήξη της πρώτης τριετίας από την καταχώριση του επαγγελματικού πλοίου στο Μητρώο.

ε. Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου διατηρείται σε ισχύ, μέχρι την ολοκλήρωση και θέση σε λειτουργία του Μητρώου του άρθρου 2, η απόφαση με αριθμό 3342/2/2005 (Β' 169/2005) κατά το μέρος που ορίζει τον τύπο της άδειας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής και τον κατάλογο των αποδεκτών για κοινοποίηση και εσωτερική διανομή και η απόφαση με αριθμό 3342/3/2003 (Β' 1111/2003).

στ. Στην περίπτωση εκούσιας ή αυτοδίκαιης παύσης οφείλονται και αποδίδονται στις αρμόδιες υπηρεσίες της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης: α) ο ΦΠΑ που αναλογεί στο επαγγελματικό πλοίο αναψυχής για την εισαγωγή ή την απόκτησή του και β) οι αναλογούντες δασμοί, επιβαρύνσεις και φόροι επί των καυσίμων, λιπαντικών και λοιπών αγαθών για τους οποίους το πλοίο έτυχε απαλλαγής. Οι οφειλές υπολογίζονται από την ημερομηνία παύσης της άδειας, όπως ορίζεται στην πράξη του προϊσταμένου της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου που εκδίδεται για το σκοπό αυτόν. Για τον καθορισμό της ημερομηνίας εφαρμόζεται η απόφαση της παραγράφου 9 του άρθρου 14.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η΄

ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 16

1. Η παρ. 1 του άρθρου 27 του ν. 3182/2003 (Α' 220) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Η Ν.Ε.Π.Α. λύεται:

α) όταν λήξει ο χρόνος διάρκειάς της,

β) με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων, που λαμβάνεται με απόλυτη πλειοψηφία επί του συνολικού αριθμού των μετοχών της εταιρείας,

γ) με την κήρυξη της εταιρείας σε πτώχευση,

δ) με απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου, που δικάζει σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας κατά τη διαδικασία της εκούσιας δικαιοδοσίας, ύστερα από αίτηση οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον ή του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, αν η εταιρεία επιδιώκει διαφορετικό σκοπό από αυτόν που αναφέρεται στο άρθρο 1,

ε) αυτοδικαίως, αν παρέλθει χρονικό διάστημα είκοσι τεσσάρων (24) μηνών από την ημερομηνία καταχώρισης του καταστατικού στο Μητρώο και η εταιρεία δεν προκαλέσει σημείωση στο Μητρώο, ότι απέκτησε την κυριότητα ή ότι ανέλαβε την εκμετάλλευση ή διαχείριση πλοίου αναψυχής που έχει χαρακτηριστεί ως επαγγελματικό,

στ) αυτοδικαίως, αν παρέλθει χρονικό διάστημα είκοσι τεσσάρων (24) μηνών από την ημερομηνία που έπαυσε να έχει την κυριότητα ή την εκμετάλλευση ή τη διαχείριση πλοίου αναψυχής που χαρακτηρίζεται ως επαγγελματικό. Αν με διοικητική πράξη παύσει, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, να χαρακτηρίζεται ως επαγγελματικό το μοναδικό πλοίο αναψυχής, που η εταιρεία έχει στην κυριότητα ή την εκμετάλλευση ή τη διαχείρισή της, η λύση επέρχεται ύστερα από είκοσι τέσσερις (24) μήνες από την ημερομηνία έκδοσης της διοικητικής πράξης.

Στις περιπτώσεις ε' και στ' ανωτέρω, το χρονικό διάστημα αυξάνεται σε σαράντα οκτώ (48) μήνες, αν πρόκειται για πλοίο αναψυχής υπό ναυπήγηση.»

2.α. Η παρ. 2.α του άρθρου 4 του ν. 2575/1998 (Α' 23) αντικαθίσταται ως εξής:

«2.α) Απαλλάσσονται από την υποχρέωση να εφοδιάζονται με ναυτολόγιο οι μηχανότρατες μέχρι 30 κ.ο.χ., τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής ανεξαρτήτως χωρητικότητας, τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής ολικού μήκους ως και είκοσι τεσσάρων (24) μέτρων και κάθε άλλο σκάφος μέχρι 25 κ.ο.χ..»

β. Η παρ. 1.α του άρθρου 5 του ν. 2575/1998 (Α' 23) αντικαθίσταται ως εξής:

«1.α) Ο χρόνος της ετήσιας άδειας του ναυτικού, όπως αυτός καθορίζεται εκάστοτε κατά τις κείμενες διατάξεις, λαμβάνεται υπόψη για τη θεμελίωση του συνταξιοδοτικού δικαιώματος και για την επαύξηση της σύνταξής του, μόνο για τις υπηρεσίες που απέκτησε ο ναυτικός ως μέλος συγκροτημένου πληρώματος ή με ιδιότητα που εξομοιώνεται με την ιδιότητα τέτοιου μέλους και είναι από αυτές που προβλέπονται στον αριθμό 2 του άρθρου 3 του κ.ν. 792/1978, όπως ισχύει μετά την τροποποίησή του με το άρθρο 8 του ν. 1085/1980, σε πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία, συμβεβλημένα ή μη με το Ν.Α.Τ., αποκλειόμενης κάθε άλλης υπηρεσίας που λογίζεται ή εξομοιώνεται με πραγματική ναυτική υπηρεσία ή αποκτήθηκε σε πλοία μέχρι 25 κ.ο.χ. και πλωτά ναυπηγήματα ανεξαρτήτως χωρητικότητας, με εξαίρεση αυτή που αποκτήθηκε σε ρυμουλκά πλοία ως και 25 κ.ο.χ..»

3. Στην παράγραφο 1 του άρθρου μόνου της απόφασης με αριθμό 3131.4/1/1999 (Β΄ 2000/1999) καταργούνται τα στοιχεία με αύξοντα αριθμό 25 (άδεια απόπλου υπό ξένη σημαία) και 55 (άδεια ανέλκυσης ή καθέλκυσης πλοίων ή πλωτών ναυπηγημάτων).

4. Στο άρθρο 18 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973, Α΄ 261) προστίθεται παράγραφος 3 ως εξής:

«3. Ελληνικό πλοίο διαγράφεται επίσης από το αντίστοιχο νηολόγιο μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη, λόγω αλλαγής σημαίας, με την οποία συνυποβάλλονται βεβαιώσεις ότι δεν υπάρχουν οφειλές προς το Ν.Α.Τ. και φορολογικές, τελωνειακές και λοιπές οφειλές σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΕΔΕ. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις και κάθε σχετικό θέμα για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.»

5. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 1 του ν. 1665/1986 (Α΄ 194) αντικαθίσταται ως εξής:

«Στην έννοια των κινητών πραγμάτων της παραγράφου 1 περιλαμβάνονται τα αεροσκάφη, καθώς και τα ιδιωτικά ή επαγγελματικά πλοία αναψυχής, όπως κάθε φορά ορίζονται από τις κείμενες διατάξεις, και εξαιρούνται λοιπά πλοία και πλωτά ναυπηγήματα, ενώ στην έννοια των ακινήτων πραγμάτων συμπεριλαμβάνονται οι αγροτικές εκτάσεις, οι οριζόντιες και κάθετες ιδιοκτησίες με κτίσματα μετά του ποσοστού του γηπέδου που αναλογεί στα συγκεκριμένα κτίσματα σε σχέση με τη δομήσιμη επιφάνεια

του γηπέδου και γενικά τα κτίσματα ή το συγκρότημα κτισμάτων μετά των λοιπών εγκαταστάσεων, συμπεριλαμβανομένου του γηπέδου που αναλογεί στα συγκεκριμένα κτίσματα, σε συνάρτηση με το εμβαδόν του και τη συνολική δομήσιμη επιφάνεια που μπορεί να πραγματοποιηθεί στο γήπεδο και επιπλέον ο ακάλυπτος χώρος που προβλέπεται από τις πολεοδομικές διατάξεις ως χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων. Επιτρέπεται η χρηματοδοτική μίσθωση ιδιωτικών και επαγγελματικών πλοίων αναψυχής. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται οι ειδικοί όροι που ρυθμίζουν τη χρηματοδοτική μίσθωση ως προς τα ιδιωτικά και επαγγελματικά πλοία αναψυχής.»

Παράρτημα 2

