

INSETE

Μελέτη-Εμπειρογνωμοσύνη με τίτλο
*«Υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές του Ναυτικού Τουρισμού -
Προτάσεις πολιτικής»*
(ΥΠΟΕΡΓΟ 8 - ΚΩΔΙΚΟΣ ΟΠΣ ΠΡΑΞΗΣ: MIS 485414)

Αναθέτουσα Αρχή

Ινστιτούτο Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων

Ανάδοχος

Μωυσιάδη Θεοδούλη

Νοέμβριος 2015



Ευρωπαϊκή Ένωση

Ευρωπαϊκό Κοινωνικό

Ταμείο



Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΒΑΣΙΚΕΣ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ.....	3
1. ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ.....	11
1.1. Εισαγωγή.....	11
1.2. Η Συμβολή του Θαλάσσιου και Ναυτικού Τουρισμού στην Ανάπτυξη	13
1.3. Η Κατανομή του Ναυτικού Τουρισμού στην Ευρώπη και στην Μεσόγειο	15
1.4. Προβλήματα του Κλάδου στο Ευρωπαϊκό επίπεδο	27
1.5. Η Ευρωπαϊκή Πολιτική για την ανάπτυξη του Θαλάσσιου και Ναυτικού Τουρισμού	28
1.6. Ο Θαλάσσιος και ο Ναυτικός Τουρισμός στην Ελλάδα.....	32
1.6.1. Χαρακτηριστικά του Θαλάσσιου Τουρισμού.....	32
1.6.2. Το Yachting.....	33
1.6.3. Η Εξέλιξη του Yachting διαχρονικά στην Ελλάδα.....	38
1.6.4. Η Συμβολή του Yachting στον Τουριστικό Κλάδο και στην Εθνική Οικονομία	40
1.6.5. Οι Επαγγελματικές Οργανώσεις και η Ανταγωνιστικότητα του Yachting	45
1.6.6. Ναύλωση Σκαφών Αναψυχής.....	46
1.6.7. Νομολογία Σκαφών Αναψυχής.....	48
1.6.8. Φορολογικό Πλαίσιο	52
2. ΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	56
2.1. Οι Τουριστικοί Λιμένες και η Σημασία τους	56
2.2. Ορισμοί και Κατηγορίες Τουριστικών Λιμένων.....	59
2.3. Λιμένες Σκαφών Αναψυχής και Παρεχόμενες Υπηρεσίες.....	62
2.3.1. Μαρίνες.....	62
2.3.2. Καταφύγιο Σκαφών Αναψυχής	67
2.3.3. Αγκυροβόλια	67
2.3.4. Parking Σκαφών	68
2.4. Οι Μαρίνες στην Ελλάδα	68
2.4.1. Η Υφιστάμενη Κατάσταση	69
2.4.2. Μαρίνες εν Λειτουργία	71
2.4.3. Γεωγραφική Κατανομή της Ζήτησης για Μαρίνες στην Ελλάδα	77
2.4.4. Διακρίσεις για τις Ελληνικές Μαρίνες.....	79
2.5. Ο Διεθνής Ανταγωνισμός	81
2.6. Περιβάλλον και Τουριστικοί Λιμένες	88
2.7. Θεσμικό Πλαίσιο	92
2.7.1. Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό.....	96

3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	102
3.1. Δυνατότητες ανάπτυξης του Ναυτικού Τουρισμού στην Ελλάδα	102
3.2. Προβλήματα και Προτάσεις Αντιμετώπισης.....	103
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	112
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι.....	115
ΜΕΡΟΣ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ.....	118
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ.....	121
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV.....	123
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΟΥ Ν 4256/14	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V.....	127
Διευκρινιστική Εγκύκλιος (Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη-ΑΔΑ: 4Α1ΦΙ-ΩΩ - Αριθ. Πρωτ. 2119.3/ 05 /11)	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI.....	129
ΤΕΚΜΗΡΙΟ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII.....	132
Άρθρο 44 του Ν. 4111/2013	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII.....	134
ΚΥΑ 67659 (ΦΕΚ 1138/Β’/12.12.2013)	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΧ.....	137

ΒΑΣΙΚΕΣ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

- Ο θαλάσσιος τουρισμός συγκεντρώνει το 10% των τουριστικών δαπανών. Η ευρωπαϊκή ακτογραμμή εκτείνεται από την Αρκτική στην Μεσόγειο και από τον Ατλαντικό στην Μαύρη Θάλασσα. Ο θαλάσσιος και παράκτιος τουρισμός επομένως αποτελεί σημαντικό παραγωγικό τομέα σε πολλές παράκτιες περιοχές στην Ευρώπη. Οι μισές θέσεις εργασίας και η μισή παραγόμενη προστιθέμενη αξία του ευρωπαϊκού παράκτιου τουρισμού αφορά τη Μεσόγειο.

- Σε πραγματικά μεγέθη σύμφωνα με την Ε.Ε. η προστιθέμενη αξία του θαλάσσιου και παράκτιου τουρισμού αυξάνεται από 152 δις. ευρώ το 2006 σε 183 δις. ευρώ το 2011. Η μεγαλύτερη αύξηση αφορά τον κλάδο της κρουαζιέρας όπου εκεί η προστιθέμενη αξία αυξήθηκε κατά 40%. Στη συνολική προστιθέμενη αξία της Ε.Ε.-27 ο θαλάσσιος και παράκτιος τουρισμός κατέχει ποσοστό της τάξης του 1.2% (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2013).

- Η Ευρωπαϊκή Ένωση, στα πλαίσια της επίτευξης των στόχων της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» για έξυπνη, βιώσιμη, χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη, έχει προχωρήσει σε μελέτη σχετικά με το οικονομικό μέγεθος των θαλασσίων δραστηριοτήτων στην Ευρώπη, με την ονομασία «Blue Growth Study». Η συγκεκριμένη μελέτη διαπιστώνει ότι ο παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός στον οποίο εντάσσεται και ο ναυτικός τουρισμός και το yachting αναμένεται να προσφέρουν σημαντικά τα επόμενα χρόνια στην απασχόληση και στην ακαθάριστη προστιθέμενη αξία.

- Η αγορά σκαφών αναψυχής στην Ευρώπη γνώρισε την μεγαλύτερη ανάπτυξη την πενταετία 2004-2009, ακριβώς το διάστημα πριν την κρίση όταν η ζήτηση για τα ευρωπαϊκά σκάφη μεγάλου μεγέθους ήταν υψηλή και ο ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης του κλάδου έφθανε το 6%. Στη συνέχεια η παγκόσμια οικονομική κρίση επηρέασε αρνητικά και την βιομηχανία σκαφών αναψυχής η οποία παρουσίασε μείωση των πωλήσεων της τάξης του 30% το διάστημα 2009-2010.

Το 2014 στην Ευρώπη η αγορά σκαφών εμφανίζει ελαφρά ανοδική πορεία Κυρίαρχη θέση κατέχει η Γαλλία που είναι και η μεγαλύτερη αγορά σκαφών στην Ευρώπη (ICOMIA 2014)

- Αναφορικά με το yachting και τις μαρίνες η απασχόληση εκτιμάται σε 253 χιλ. άμεσες θέσεις εργασίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Ο αριθμός αυτός αυξάνεται στις 372 χιλ. θέσεις απασχόλησης αν συνυπολογισθούν και οι θέσεις εργασίας στους άμεσα εξαρτώμενους κλάδους, όπως π.χ. οι θέσεις εργασίας στην ναυπήγηση σκαφών αναψυχής (ECORYS 2013).

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ICOMIA ο κλάδος έχει ξεκινήσει το 2014 να εμφανίζει ανοδικές τάσεις και η απασχόληση στις επιχειρήσεις ναυπήγησης, μηχανών, εξοπλισμού, και σχετικών υπηρεσιών ανέρχεται σε 199.660 άτομα.

- Οι πολύ ευνοϊκές κλιματικές συνθήκες σε συνδυασμό με την γεωμορφολογία της χώρας μας, με την εκτεταμένη ακτογραμμή και τα πολυάριθμα νησιά έχουν καταστήσει την Ελλάδα έναν από τους ιδεώδεις προορισμούς σε διεθνές επίπεδο για ναυτικό τουρισμό με σκάφη αναψυχής.

- Το ελληνικό yachting συνεισέφερε μέχρι και πριν την εκδήλωση της κρίσης (μέχρι το 2009) το 3,8% από το ποσοστό συμβολής του τουρισμού στο ΑΕΠ της χώρας. Εκτός από την συμβολή του στο ΑΕΠ η ανάπτυξη του yachting δημιουργεί θέσεις απασχόλησης και παράλληλα συμπαρασύρει ανοδικά και άλλες παραγωγικές δραστηριότητες άμεσα συνδεδεμένες με τον κλάδο (π.χ. μονάδες κατασκευής σκαφών, ναυπηγεία). Η ναυπηγική ζώνη του Περάματος λειτουργεί κατά 90% με τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη. Περίπου 3.200 έλληνες ναυτικοί απασχολούνται στα ελληνικά τουριστικά πλοία ναυτολογημένοι στο NAT.

- Σύμφωνα με τα στοιχεία της ICOMIA για την Ελλάδα το 2014 λειτουργούν 1150 επιχειρήσεις στον τομέα της ναυπήγησης, εξοπλισμού, μηχανών και παροχής σχετικών με yachting υπηρεσιών με κύκλο εργασιών τα 157 εκ. ευρώ και 9.240 θέσεις εργασίας.

- Ο ναυτικός τουρισμός με σκάφη αναψυχής αποτελεί μία από τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού που έχει επιλέξει το Υπουργείο Τουρισμού ως προτεραιότητα για την επόμενη προγραμματική περίοδο 2015-2020. Είναι επίσης στους έξι βασικούς πυλώνες του τουρισμού σύμφωνα με μελέτη του ΣΕΤΕ.

- Η περαιτέρω ανάπτυξη του yachting στην Ελλάδα θα επιφέρει ενίσχυση της παραγωγικής βάσης της χώρας, αναβάθμιση του παρεχόμενου τουριστικού προϊόντος, αξιοποίηση των υφιστάμενων λιμενικών έργων και των τοπικών πλουτοπαραγωγικών πόρων. Με λίγα λόγια το yachting παράγει θετικό οικονομικό αποτέλεσμα για τις τοπικές κοινωνίες και φυσικά δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας στα νησιά, συγκρατώντας τον πληθυσμό στην περιοχή. Σύμφωνα δε με έρευνα

που διεξήχθη, πολλοί προορισμοί των σκαφών αναψυχής στην χώρα μας είναι σε απομακρυσμένες περιοχές. Το γεγονός αυτό είναι ενδεικτικό της σημαντικής συμβολής του κλάδου στην ανάπτυξη της λιγότερο ανεπτυγμένης νησιωτικής μας χώρας.

- Ο μέσος όρος απασχόλησης είναι 1,17 θέσεις εργασίας ανά σκάφος.. Το μέγιστο όριο στην Ελλάδα, με βάση το μέσο όρο της Ε.Ε., είναι 67.000 σκάφη αναψυχής. Αυτό θα μπορούσε να δημιουργήσει 78.390 άμεσες και έμμεσες θέσεις απασχόλησης (Μελέτη Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, 2012).
- Στην Ελλάδα υπήρξε πρόβλεψη για 15-20% αύξηση της δραστηριότητας στις επιχειρήσεις σκαφών στις αρχές του 2014, αλλά δυστυχώς η οικονομική κατάσταση της χώρας επέδρασε αρνητικά. Οι πωλήσεις νέων σκαφών επλήγησαν περισσότερο.
- Σήμερα το yachting στην Ελλάδα εμφανίζει αρνητικά μεγέθη. Οι ναυλώσεις του εξωτερικού για σκάφη με πλήρωμα έχουν μειωθεί κατά 50%. Ο κύκλος εργασιών των ελλιμενιζόμενων και των διερχομένων σκαφών από τις μαρίνες Αττικής ήταν 40 εκατ. € το 2009, ενώ έπεσαν σε 25 εκατ. € το 2012 και στη συνέχεια κινείται μέχρι και το 2014 ελαφρά ανοδικά, χωρίς ποτέ να προσεγγίσει τα επίπεδα του 2009. Μεγάλος αριθμός και συγκεκριμένα ένα ποσοστό 25% των ελλιμενιζόμενων σκαφών έχουν ήδη φύγει από την Ελλάδα, λόγω των μεγάλων φορολογικών επιβαρύνσεων.
- Περίπου 2.000 σκάφη ναυπηγήθηκαν το 2014 με τζίρο 310 εκατ. ευρώ ενώ απασχολήθηκαν στην κατασκευή τους περίπου 3.500 άτομα (ICOMIA 2014).
- Σύμφωνα με τις βασικές διατάξεις του τελευταίου Νόμου (Ν.4256/14) για τον θαλάσσιο τουρισμό και τα σκάφη αναψυχής :

1. Καταργείται η «άδεια» των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής.
2. Ελαστικοποιείται και προσαρμόζεται στις πραγματικές συνθήκες η υποχρέωση των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής για εκτέλεση ελάχιστου αριθμού ναυλώσεων (μείωση αριθμού ημερών, εκπτώσεις λόγω ηλικίας πλοίου, δυνατότητα συμπλήρωσης ημερών μέσα στην επόμενη τριετία).
3. Επεκτείνεται το δικαίωμα εκναύλωσης πλοίων αναψυχής με μη κοινοτική σημαία για σκάφη άνω των 35 μέτρων που δεν είναι ξύλινα.
4. Επεκτείνεται το δικαίωμα ναύλωσης χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα στα

πλοία αναψυχής μήκους ως 24 μέτρων, όπως συμβαίνει στις άλλες χώρες της Ε.Ε.

5. Παρέχεται η δυνατότητα εκναύλωσης σε πλοία με μεταφορική ικανότητα ως 99 επιβατών.

6. Μειώνεται η γραφειοκρατία: Ηλεκτρονικό μητρώο τουριστικών πλοίων. Ηλεκτρονική υποβολή ναυλοσυμφώνου.

7. Καταργείται η απαγόρευση επιβίβασης: α) σε επαγγελματικά πλοία αναψυχής προσώπων που δεν είναι εξαρχής δηλωμένα στο ναυλοσύμφωνο, β) εκναύλωσης των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής.

8. Παρέχεται η δυνατότητα ιδιόχρησης του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, όταν αυτό δεν εκτελεί ναυλώσεις.

9. Παρέχεται, υπό προϋποθέσεις, η δυνατότητα ναύλωσης του ιδιωτικού σκάφους.

10. Κλιμακωτή μείωση στο ΦΠΑ, που φτάνει στο 90% της φορολογητέας αξίας με βάση την αρχική πώληση.

Σε πολλές από τις προαναφερόμενες ρυθμίσεις εκκρεμούν οι απαιτούμενες υπουργικές αποφάσεις με αποτέλεσμα πολλές από αυτές όπως π.χ. το Ηλεκτρονικό Μητρώο να παραμένουν ανενεργές.

Το τελευταίο χωροταξικό σχέδιο για τον τουρισμό στο οποίο συμπεριλαμβάνεται και το yachting και το οποίο ακυρώθηκε στη συνέχεια στο Συμβούλιο της Επικρατείας πρότεινε την πύκνωση των δικτύων μαρινών, αγκυροβολίων και καταφυγίων (διαμόρφωση δικτύου σε αποστάσεις 30 ν.μ. μεταξύ μαρινών και 15ν.μ. μεταξύ μαρινών και αγκυροβολίων). Σήμερα είναι σε ισχύ το παλαιότερο χωροταξικό (ΦΕΚ1138/2009).

- Σήμερα υπάρχουν 22 οργανωμένες μαρίνες και 80 τουριστικά καταφύγια και αγκυροβόλια με συνολικές θέσεις ελλιμενισμού 14.400. Οι 22 μαρίνες διαθέτουν 8.924 θέσεις. Τα έσοδα για το δημόσιο μόνο από τα μισθώματα των μαρινών ανέρχονται κατ' εκτίμηση στα 11.500.000 € ετησίως, ποσό που θα μπορούσε να αυξηθεί σημαντικά, εφόσον ο τομέας αναπτυχθεί στοχευμένα.
- Οι μαρίνες συνιστούν βασική υποδομή για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη μίας περιοχής με πολλαπλασιαστικές επιδράσεις τόσο σε άλλους

υποστηρικτικούς για το yachting κλάδους της τοπικής οικονομίας, όσο και στην ευρύτερη περιφέρεια. Οι μαρίνες σήμερα κατασκευάζονται με αυστηρές τεχνικές προδιαγραφές που αναβαθμίζουν το παραλιακό μέτωπο. Στη θέση παραμελημένων τμημάτων των παραλιακών πόλεων κατασκευάζονται σύγχρονες εγκαταστάσεις ελεύθερης πρόσβασης για τους πολίτες σύμφωνα με τους περιβαλλοντικούς όρους. Οι εγκαταστάσεις αυτές παρέχουν ασφάλεια στους πεζούς επισκέπτες και λιμενική προστασία και ασφάλεια στα σκάφη αναψυχής αποτελώντας δηλαδή τις απαραίτητες υποδομές για την προσέλκυση υψηλής ποιότητας τουρισμού. Επομένως, η δημιουργία μαρίνας δίνει την δυνατότητα σε μια περιοχή να αναπτύξει ένα πλήρες πακέτο προϊόντων θαλάσσιου τουρισμού και είναι σκόπιμο αυτή να εντάσσεται στο πλαίσιο μίας Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης στην περιοχή.

- Η κατασκευή μίας μαρίνας μπορεί να συνδυασθεί και με εμπορική αξιοποίηση της όλης εγκατάστασης με συμπληρωματικές χρήσεις (real estate). Γιατί εκείνο το οποίο έχει σημασία είναι ο σχεδιασμός της μαρίνας να είναι ολοκληρωμένος και να περιλαμβάνει τόσο την έννοια της «επιχειρηματικής» όσο και την έννοια της «κοινωνικής» ευημερίας. Επιχειρηματικός στόχος είναι να γίνει η μαρίνα αφενός ελκυστική για τους χρήστες και να προσφέρει ανταγωνιστικές υπηρεσίες και αφετέρου να αξιοποιηθεί η όλη εγκατάσταση, ώστε να μεγιστοποιηθεί η οικονομική της αποδοτικότητα. Ο κοινωνικός στόχος από την λειτουργία μίας μαρίνας είναι η βελτίωση της ευημερίας των κατοίκων της περιοχής που μεταφράζεται σε αύξηση είτε του εισοδήματος τους και των θέσεων απασχόλησης στην περιοχή, είτε σε ποιοτική αναβάθμιση του περιβάλλοντος που κατοικούν.

- Πρόσφατη έκθεση της Mc Kinsey για λογαριασμό του ΣΕΤΕ διαπιστώνει ότι χρειάζεται αναβάθμιση του επιπέδου υπηρεσιών που προσφέρονται από τις ελληνικές μαρίνες. Από τις υπάρχουσες μαρίνες μόνο δώδεκα προσφέρουν υπηρεσίες κάποιου επιπέδου, εκ των οποίων οι έξι βρίσκονται στην περιοχή της Αττικής.

Χρειάζεται να γίνουν ενέργειες στην κατεύθυνση βελτίωσης των υπηρεσιών ελλιμενισμού, αναβάθμισης των υποδομών, οργανωμένης στρατηγικής branding για το προϊόν, βελτίωσης της διαφημιστικής προώθησης των ελληνικών μαρινών, καθώς και πακέτα ανταγωνιστικών προσφορών για τα ελληνικά επαγγελματικά σκάφη από τις ελληνικές μαρίνες.

Σκόπιμο θα ήταν να δοθεί να δοθεί βάση στην απόκτηση Γαλάζιας Σημαίας από περισσότερες μαρίνες και παραλίες ώστε να προβληθεί η Ελλάδα και να αναδειχθεί ξανά ο θαλάσσιος πολιτισμός της χώρας.

- Πρέπει να επανεξετασθεί ο τομέας της φορολόγησης των σκαφών αναψυχής. Δυστυχώς η φορολογική πολιτική που ακολουθείται επηρεάζει αρνητικά την ανάπτυξη του κλάδου, καθιστώντας την χώρα μη ανταγωνιστική, παρά τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα σε σχέση με τις γείτονες χώρες. Η φορολογική μεταχείριση του κλάδου είναι ακριβώς αντίθετη των ωφελειών στο ΑΕΠ και σε θέσεις εργασίας.

Η επιβολή έκτακτων μέτρων (έκτακτη εισφορά, ειδικός φόρος & προσφάτως φόρος πολυτελείας) με στόχο τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής και οι συνεχόμενες αυξήσεις των τεκμηρίων διαβίωσης καθιστούν αποτρεπτική την πλοιοκτησία. Χιλιάδες ιδιοκτήτες κάνουν χρήση της φορολογικής «ακινήσιας» καταθέτοντας στα κατά τόπους λιμεναρχεία τις «Άδειες Πλόων» των σκαφών τους, ενώ παράλληλα έχουν φύγει σκάφη από την Ελλάδα με αποτέλεσμα πολλές θέσεις ελλιμενισμού ακόμα και στις μαρίνες της Αττικής να είναι κενές. Επίσης πλήττονται και οι άμεσα συνδεδεμένοι παραγωγικοί κλάδοι όπως ο κλάδος της ναυπήγησης και της επισκευής πλοίων αναψυχής.

Όπως αναφέρει ο Πρόεδρος της ΕΜΑΕ κ. Κατσικάδης τα σκάφη, σε αντίθεση με τα ακίνητα, έχουν την ελευθερία και την άνεση της επιλογής της χώρας και του λιμένα όπου θα ελλιμενίζονται σε ετήσια βάση. Όταν στην Ιταλία επεβλήθη φόρος πολυτελείας στα σκάφη αναψυχής αποχώρησαν 40.000 σκάφη από τις μαρίνες της μέσα σε λίγους μήνες με αποτέλεσμα σημαντική ύφεση στον τομέα των ιταλικών μαρινών, ημιτελή έργα και δεκάδες χιλιάδες άδειες θέσεις ελλιμενισμού. Το ίδιο ακριβώς συνέβη και στην Ελλάδα με τις αλλαγές στο φορολογικό πλαίσιο.

Έχει επομένως ιδιαίτερη σημασία να διαμορφωθεί ένα φορολογικό πλαίσιο που θα ενθαρρύνει τους ιδιοκτήτες να διατηρούν τα σκάφη τους δώδεκα μήνες στη χώρα μας και να τα χρησιμοποιούν όσο γίνεται περισσότερο προκειμένου να δημιουργείται συνεχής οικονομική δραστηριότητα. Από την άλλη πλευρά και η συνεχής μεταβολή του φορολογικού καθεστώτος δημιουργεί σύγχυση & αβεβαιότητα στις επιχειρήσεις του κλάδου.

Η ανάπτυξη του Yachting στην Ελλάδα ανοίγει νέους ορίζοντες στη σημερινή δύσκολη οικονομική συγκυρία. Αξιοποιώντας το ανεκμετάλλευτο δυναμικό υποδομών και συγκρατώντας τα σκάφη στην χώρα θα δημιουργηθεί σημαντική

προστιθέμενη αξία για τις τοπικές οικονομίες και πολλές νέες θέσεις εργασίας, θα επιμηκυνθεί η τουριστική περίοδος και θα αυξηθούν τα τουριστικά έσοδα.

- Η συγκρότηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου ανάπτυξης του τομέα το οποίο θα συνεκτιμά τις ασκούμενες πολιτικές στην Ε.Ε. (Οδηγία 2014/89/ΕΕ), με συμμετοχή όλων των συναρμόδιων φορέων (Υπουργείων Τουρισμού και Ναυτιλίας, και οργανωμένους φορείς του θαλάσσιου τουρισμού) είναι το πρώτο βήμα που απαιτείται. Η υλοποίηση πολιτικών προς αυτή την κατεύθυνση μπορεί να διαμορφώσει τελικά, μία ολοκληρωμένη παρέμβαση βιώσιμης ανάπτυξης του τομέα.

Για τον σκοπό αυτό απαιτούνται συνδυασμένες ενέργειες από πλευράς πολιτείας και ιδιωτικού τομέα που θα περιλαμβάνουν τα εξής (Βερνίκος Γ., 2014):

1. Βελτίωση / ολοκλήρωση των υφισταμένων υποδομών λιμενικών εγκαταστάσεων.
2. Εκπαίδευση εργαζομένων του κλάδου αλλά και mentoring επιχειρηματιών του τομέα (ιδιοκτήτες σκαφών, διαχειριστές λιμένων).
3. Δημιουργία ψηφιακών δεδομένων για τις υπηρεσίες που προσφέρει κάθε τουριστικός λιμένας με on-line ενημέρωση.
4. Οριστικοποίηση του θεσμικού πλαισίου για κάθε κατηγορία σκάφους.
5. Διατήρηση της «Φιλικής» Σημαίας για τα ιδιωτικά και επαγγελματικά σκάφη αναψυχή.
6. Ενίσχυση των επαγγελματικών σκαφών και στήριξη των ελληνικών παραγωγικών μονάδων που συνδέονται άμεσα με τον κλάδο (Αναπτυξιακός Νόμος, ΕΣΠΑ, διευκόλυνση της χρηματοδότησης, φορολογικά κίνητρα.....).
7. Ευρεία και συντονισμένη δημοσιότητα για αναστροφή του αρνητικού κλίματος και στοχευμένη διαφήμιση του yachting.

Η επιτυχία όλων των προαναφερόμενων δράσεων απαιτεί ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο ευέλικτο και με μακροχρόνιο ορίζοντα που θα μπορέσει να κινητοποιήσει πόρους από το ΕΣΠΑ, αλλά και από τον ιδιωτικό τομέα μέσω ΣΔΙΤ και άλλων χρηματοδοτικών εργαλείων για την αναβάθμιση και επέκταση του τομέα.

- Έχει σημασία να παραθέσουμε ορισμένα συγκριτικά στοιχεία για τον κλάδο μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας η οποία είναι η κύρια ανταγωνίστρια μας. Όπως διαπιστώνεται η Τουρκία έχει αναπτύξει ιδιαίτερα τον τομέα της ναυπήγησης σκαφών αναψυχής την στιγμή που ο κλάδος στην Ελλάδα βρίσκεται σε μακροχρόνια ύφεση. Με βάση τα στοιχεία του 2014 στην Τουρκία έχουν ναυπηγηθεί 86 ιστιοφόρα και διπλάσιος αριθμός σκαφών των λοιπών τριών κατηγοριών (εσωλέμβια, εξωλέμβια και φουσκωτά), ενώ η αξία των παραγόμενων σκαφών στην Τουρκία ανέρχεται σε 87,9 εκατ. ευρώ έναντι μόλις 23,6 εκατ. ευρώ της Ελλάδας.

Επίσης στην Τουρκία λειτουργούν 1550 επιχειρήσεις στους τομείς της ναυπήγησης, μηχανών, εξοπλισμού και συναφών με το yachting υπηρεσιών οι οποίες απασχολούν 11.100 εργαζομένους, και με κύκλο εργασιών 499 εκατ. ευρώ, ενώ στην Ελλάδα που είναι χώρα με μακρά ναυτική παράδοση λειτουργούν 1.150 επιχειρήσεις που απασχολούν 9.240 εργαζόμενους και με κύκλο εργασιών 157 εκατ. ευρώ.

1. ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ

1.1. Εισαγωγή

Η Ελλάδα, όπως είναι γνωστό, αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα ναυτικά κράτη του κόσμου με τη ναυτιλία να είναι ο στυλοβάτης της ελληνικής οικονομίας για πολλά χρόνια (Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, 2015). Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τις φυσικές ομορφιές, το κλίμα, την γεωγραφική θέση και τις ακτές καθιστούν την χώρα ιδανικό προορισμό για θαλάσσιες τουριστικές δραστηριότητες (Stamou et al.,2004).

Η ελληνική ακτογραμμή είναι η πιο εκτεταμένη ακτογραμμή, συγκριτικά με τις άλλες χώρες της Μεσογείου, ενώ η ποικιλομορφία των ακτών σχετίζεται άμεσα με τη γεωλογική ιστορία του ελλαδικού χώρου. Ενδεικτικό παράδειγμα των δυνατοτήτων ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού αποτελεί το αρχιπέλαγος του Αιγαίου, η συνολική έκταση του οποίου διαμελίζεται σε πολλές μικρότερες αυτοτελείς νησιωτικές ενότητες, αλλά και εκτεταμένες θαλάσσιες εκτάσεις (Θρακικό πέλαγος, λεκάνη του Βορείου Αιγαίου πελάγους μεταξύ των Σποράδων, της Λήμνου, των νησιών του ανατολικού Αιγαίου και των Κυκλάδων, Μυρτώο πέλαγος, Κρητικό πέλαγος). Στο ελληνικό αρχιπέλαγος προσμετρώνται 7.500 χλμ. ακτών. Τα νησιά του Αιγαίου πελάγους ομαδοποιούνται στα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου, του Βόρειου Αιγαίου, τις Κυκλάδες, τα Δωδεκάνησα, την Κρήτη, τα νησιά του Αργοσαρωνικού, και των Κυθήρων. Αντίστοιχα, στο Ιόνιο πέλαγος τα μεγαλύτερα νησιά με μεγάλες πολιτιστικές ομοιότητες και ευρωπαϊκές επιρροές σχηματίζουν τα Επτάνησα. Το συνολικό εμβαδόν των Ελληνικών νησιών και βραχονησίδων αποτελεί το 17,1% του εδάφους της χώρας (NEE, 2012).

Παράλληλα οι ήπιες κλιματολογικές συνθήκες και η απουσία παλίρροιας καθιστούν τον ναυτικό τουρισμό και την όποια δραστηριότητα σχετίζεται με τη θάλασσα πολύ πιο απλή όπως επίσης και την κατασκευή και λειτουργία των τουριστικών λιμένων πολύ πιο εύκολη. Τα ελληνικά πελάγη θεωρούνται ασφαλή από πλευράς ναυτικών κινδύνων, οι αποστάσεις μεταξύ των νησιών είναι σχετικά μικρές και η πρόσβαση σε αυτά χωρίς δυσκολίες. Εξίσου ευνοϊκές είναι και οι

συνθήκες που σχετίζονται με την ένταση των ανέμων και τις θερμοκρασίες περιβάλλοντος και θάλασσας.

Για τους προαναφερόμενους λόγους οι τελευταίες δεκαετίες χαρακτηρίστηκαν από την ανάπτυξη του ναυτικού τουρισμού στην χώρα μας, γεγονός που ανέδειξε την οικονομική σημασία και τις άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις του στις τοπικές οικονομίες. Χωρίς αμφιβολία ο θαλάσσιος και ναυτικός τουρισμός συνέβαλε στην γενικότερη ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών και στην συγκράτηση του τοπικού πληθυσμού σε αυτές σε μία περίοδο έντονης αστυφιλίας για την Ελλάδα.

Από εννοιολογικής πλευράς, ο ναυτικός τουρισμός αποτελεί μορφή εναλλακτικού τουρισμού που έχει στόχο να προβάλλει τον θαλάσσιο πλούτο της χώρας, να φέρει τους τουρίστες σε επαφή με διάφορες θαλάσσιες δραστηριότητες και να αναπτύξει την γνώση τους για το θαλάσσιο περιβάλλον. Ο ναυτικός τουρισμός εντάσσεται στην ευρύτερη ενότητα του θαλάσσιου τουρισμού ο οποίος καλύπτει όλες τις δραστηριότητες τουριστικές, ή αναψυχής, που έχουν σχέση με τη θάλασσα, αλλά και συναφείς επιχειρηματικές δραστηριότητες που λειτουργούν κυρίως στις παράκτιες περιοχές¹ (όπως υπηρεσίες ναύλωσης, επιχειρήσεις πώλησης εξοπλισμού, υποδομές και άλλες υπηρεσίες).

Ειδικότερα στο ναυτικό τουρισμό εντάσσονται οι δραστηριότητες της κρουαζιέρας, οι ναυαθλητικές δραστηριότητες και η πραγματοποίηση θαλάσσιων πλόων με σκάφος επαγγελματικό ή αναψυχής, με πλήρωμα ή χωρίς (bareboat), ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο (Διακομιχάλης Μ., 2009). Σε όλες τις προαναφερόμενες δραστηριότητες η συμμετοχή της ναυτιλίας είναι συστατικό στοιχείο, γεγονός που προσδίδει στο ναυτικό τουρισμό το πραγματικό του περιεχόμενο. Άλλες μορφές τουρισμού, ή δραστηριότητες, που προϋποθέτουν την προσέγγιση και την αξιοποίηση της παράκτιας ζώνης και της θάλασσας, αλλά όχι την άμεση και διαρκή επαφή του τουρίστα με τη θάλασσα δεν μπορούν να χαρακτηρισθούν ως ναυτικός τουρισμός. Ως εκ τούτου, δραστηριότητες όπως για παράδειγμα τα θαλάσσια σπορ (κολύμπι, ιστιοσανίδα, θαλάσσιο σκι) αλλά και οι ακτοπλοϊκές μεταφορές δεν θεωρούνται παρά δραστηριότητες μόνο έμμεσα συνδεδεμένες με το ναυτικό τουρισμό (NEE, 2012, Μιχαλόπουλος 2012).

Βασική δε προϋπόθεση για την ανάπτυξη του ναυτικού τουρισμού από πλευράς υποδομών είναι οι επενδύσεις σε λιμενικά έργα, η έκταση και ο αριθμός των

¹ Από γεωγραφική άποψη, παράκτιες περιοχές είναι αυτές που βρέχονται από τη θάλασσα ή τουλάχιστον το μισό της επιφάνειάς τους βρίσκεται σε απόσταση 10 χλμ από την ακτή.

οποίων εξαρτάται από τα γεωγραφικά και κλιματολογικά χαρακτηριστικά μίας χώρας. Τέτοια έργα αφορούν κυρίως λιμενικές εγκαταστάσεις για τον ασφαλή ελλιμενισμό και τον ανεφοδιασμό των πλοίων και των σκαφών αναψυχής, όπως λιμάνια, μαρίνες, τουριστικά καταφύγια και αγκυροβόλια. Στους χώρους αυτούς προσφέρονται οι κατάλληλες υπηρεσίες και υποδομές προκειμένου να ικανοποιούνται οι απαιτήσεις τόσο των επιβαίνόντων, όσο και των πληρωμάτων των κρουαζιερόπλοιων και των σκαφών αναψυχής.

Επομένως, ο ναυτικός τουρισμός συγκροτείται στη βάση ενός ολοκληρωμένου συστήματος που συνίσταται από:

- Λιμενικές υποδομές (λιμάνια, μαρίνες, καταφύγια, αγκυροβόλια).
- Μέσα ναυτιλίας (πλοία, σκάφη αναψυχής).

Στην χώρα μας, και λόγω του έντονου διαμελισμού που παρουσιάζουν οι ακτές των ελληνικών νησιών, έχει δημιουργηθεί σημαντικός αριθμός λιμενικών εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση της θαλάσσιας συγκοινωνίας, τις αλιευτικές δραστηριότητες και τις θαλάσσιες τουριστικές δραστηριότητες. Οι ηπιότερες κλιματολογικές συνθήκες και το μέγεθος των νησιών στη Δυτική Ελλάδα ήταν σημαντικός παράγοντας για την κατασκευή των πρώτων μαρίνων και καταφυγίων σε αυτά. Σήμερα μαρίνες και τουριστικά καταφύγια (με διαφορετικού βέβαια επιπέδου εξυπηρέτηση) λειτουργούν σχεδόν σε όλα τα ελληνικά νησιά.

1.2. Η Συμβολή του Θαλάσσιου και Ναυτικού Τουρισμού στην Ανάπτυξη

Η ζήτηση για υπηρεσίες τουρισμού αυξάνεται σε παγκόσμιο επίπεδο με τον θαλάσσιο τουρισμό να συγκεντρώνει το 10% των τουριστικών δαπανών. Στο πλαίσιο αυτό η Ευρώπη με τις φυσικές της ομορφιές και τον πολιτισμικό της πλούτο έχει αναδειχτεί σε αγαπημένο τουριστικό προορισμό, ενώ οι παράκτιες περιοχές της επιλέγονται για περισσότερες από τέσσερις στις εννέα διανυκτερεύσεις. Η ευρωπαϊκή ακτογραμμή εκτείνεται από την Αρκτική στην Μεσόγειο και από τον Ατλαντικό στην Μαύρη Θάλασσα. Στις παράκτιες περιοχές βρίσκεται και το 51% των διαθέσιμων ξενοδοχειακών κλινών σε όλη την Ευρώπη (Ε.Ε., 2013). Με βάση τα στοιχεία αυτά και λαμβάνοντας υπόψη και τις εκτιμήσεις, σύμφωνα με τις οποίες πάνω από το 50% του πληθυσμού του πλανήτη κατοικεί σε απόσταση μέχρι 60 χιλιομέτρων από παράκτιες περιοχές, η Ε.Ε. (2013)

συνάγει ότι οι δραστηριότητες θαλάσσιου τουρισμού θα αυξηθούν στο μέλλον.

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού προβλέπει μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης του τουρισμού σε παγκόσμιο επίπεδο της τάξης του 4,1% για το διάστημα 1995-2020. Ο αντίστοιχος ρυθμός μέσης ετήσιας αύξησης στην Ευρώπη προβλέπεται θετικός, αλλά χαμηλότερος (υπολογίζεται στο 3%), με την Ευρώπη να διατηρεί (μειωμένο βέβαια) το υψηλότερο μερίδιο της τουριστικής αγοράς (59,8% το 1995, 45,9% το 2020). Ο θαλάσσιος τουρισμός ο οποίος συνδέεται στενά και με πολλούς άλλους τομείς της οικονομίας, προβλέπεται ότι θα συμβάλλει θετικά στην ακαθάριστη προστιθέμενη αξία του τουριστικού τομέα και στην απασχόληση και αναμένεται να αυξηθεί κατά 2-3% μέχρι το 2020. (World Tourism Organization, Tourism 2020 Vision).

Σε πραγματικά μεγέθη σύμφωνα με την Ε.Ε. η προστιθέμενη αξία του θαλάσσιου και παράκτιου τουρισμού αυξάνεται από 152 δις. ευρώ το 2006 σε 183 δις. ευρώ το 2011. Η μεγαλύτερη αύξηση αφορά τον κλάδο της κρουαζιέρας όπου εκεί η προστιθέμενη αξία αυξήθηκε κατά 40%. Στη συνολική προστιθέμενη αξία της Ε.Ε.-27 ο θαλάσσιος και παράκτιος τουρισμός κατέχει ποσοστό της τάξης του 1.2% (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2013).

Αναφορικά με το yachting και τις μαρίνες η απασχόληση εκτιμάται σε 253 χιλ. άμεσες θέσεις εργασίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Ο αριθμός αυτός αυξάνεται στις 372 χιλ. θέσεις απασχόλησης αν συνυπολογισθούν και οι θέσεις εργασίας στους άμεσα εξαρτώμενους κλάδους όπως π.χ. οι θέσεις εργασίας στην ναυπήγηση σκαφών αναψυχής (ECORYS 2013).

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ICOMIA ο κλάδος έχει ξεκινήσει το 2014 να εμφανίζει ανοδικές τάσεις και η απασχόληση στις επιχειρήσεις ναυπήγησης, μηχανών, εξοπλισμού, και σχετικών υπηρεσιών ανέρχεται σε 199.660 άτομα.

Είναι εμφανές επομένως, ότι ο θαλάσσιος και παράκτιος τουρισμός αποτελεί σημαντικό παραγωγικό τομέα σε πολλές παράκτιες περιοχές στην Ευρώπη και η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη και αποδοτικότερη αξιοποίηση του θα συμβάλλει την οικονομική ανάπτυξη αυτών των περιοχών και φυσικά του ευρωπαϊκού νότου. Οι μισές θέσεις εργασίας και η μισή παραγόμενη προστιθέμενη αξία του ευρωπαϊκού παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού αφορά τη Μεσόγειο.

Η πρόκληση επομένως για την Ευρώπη είναι να εκμεταλλευτεί τις ακτές και τις θάλασσες της αξιοποιώντας πλήρως τις δυνατότητες της με στόχο να

δημιουργηθούν νέες και ποιοτικές θέσεις εργασίας. Στο πλαίσιο της Στρατηγικής της Ε.Ε. για τη Γαλάζια Ανάπτυξη, ο τομέας του θαλάσσιου και παράκτιου τουρισμού θεωρείται ότι παρουσιάζει ιδιαίτερες δυνατότητες για την προώθηση μιας έξυπνης, βιώσιμης και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξης. Για το λόγο αυτό η Στρατηγική αποσκοπεί στο να φέρει κοντά όλους όσους εμπλέκονται με τον θαλάσσιο τουρισμό ώστε να αναπτυχθούν καινοτόμες επιχειρηματικές δράσεις που θα απαντούν στις πολλαπλές ευκαιρίες που αναδίδονται από τον κλάδο.

1.3. Η Κατανομή του Ναυτικού Τουρισμού στην Ευρώπη και στην Μεσόγειο

Η ανάπτυξη του ναυτικού τουρισμού στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου ξεκίνησε στις αρχές τις δεκαετίας του '60. Από την εποχή εκείνη και μέχρι σήμερα η Μεσόγειος συγκεντρώνει το μεγαλύτερο μέρος του ναυτικού τουρισμού της Ευρώπης. Επίκεντρο αποτελούν τα παράλια της Ισπανίας, της Γαλλίας και της Ιταλίας όπου συγκεντρώνεται υψηλό ποσοστό της ζήτησης και της προσφοράς, και ακολουθούν η Ελλάδα, η Τουρκία και η Κροατία. Ανερχόμενες επίσης αγορές θεωρούνται η Κύπρος, η Μάλτα και τα παράλια της Βόρειας Αφρικής και της Μέσης Ανατολής.

Τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί αύξηση της ζήτησης για την Βόρεια Ευρώπη. Οι ακτές της Βαλτικής και της Βόρειας Θάλασσας αποτελούν ελκυστικούς προορισμούς για τις δραστηριότητες του ναυτικού τουρισμού καθώς διαθέτουν υψηλού επιπέδου θέρετρα, όπως το Ludeck και οι εκβολές του Flensburg, που προσφέρονται για ναυσιπλοΐα, ναυταθλητικές δραστηριότητες και περιηγήσεις στις θαλάσσιες πόλεις (Douglas – Westwood Ltd, 2005).

Περίπου 10235 μαρίνες, όπως παρουσιάζεται και στον πίνακα που ακολουθεί, λειτουργούν στις ευρωπαϊκές χώρες (ICOMIA 2014).

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

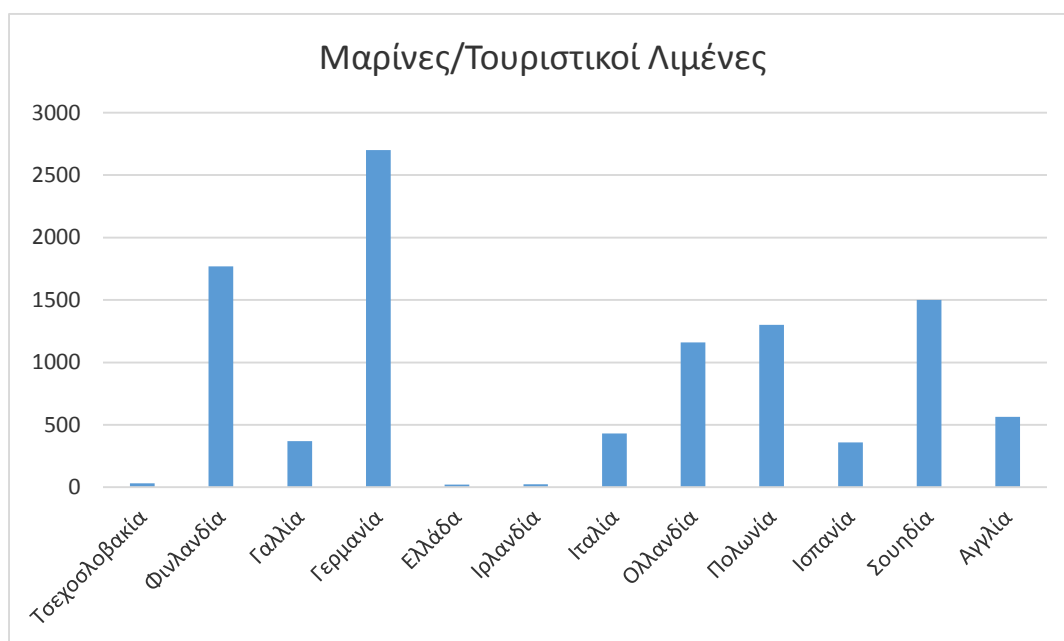
ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΑΡΙΝΩΝ ΣΤΙΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ

Χώρες	Μαρίνες/Τουριστικό Λιμένες	Θέσεις πρόσδεσης στην θάλασσα και την ξηρά	Αγκυροβόλια	Ράμπες ανέλκυσης
Τσεχοσλοβακία	32	680	1460	68
Φινλανδία	1770	80900		8300
Γαλλία	370	252500	60000	1195
Γερμανία	2700			
Ελλάδα	22	8100	1200	58
Ιρλανδία	24	6560	10000	900
Ιταλία	432	160568		1600
Ολλανδία	1160			500
Πολωνία	1300			19000
Ισπανία	360	130000	1500	200
Σουηδία	1500	100000	100000	1000
Αγγλία	565	81340	160000	

ICOMIA 2014

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΑΡΙΝΩΝ ΣΤΙΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ



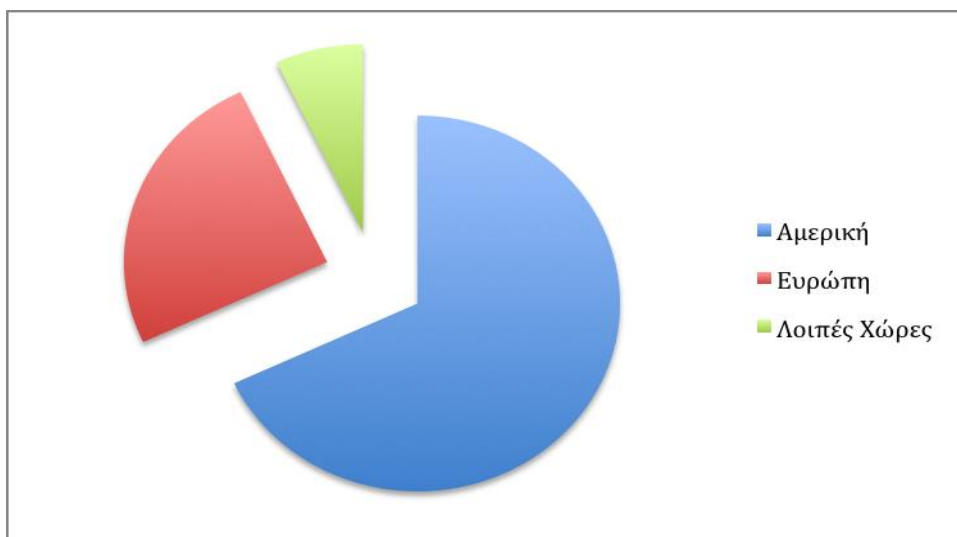
ΠΗΓΗ: ICOMIA 2014

Ο κορεσμός σε θέσεις ελλιμενισμού και η αύξηση του κόστους στα βορειοδυτικά παράλια της Μεσογείου κατά τη δεκαετία του 1980 οδήγησε σε μετατόπιση της ζήτησης νοτιοανατολικά, όπου τα τελευταία χρόνια έχουν κατασκευαστεί και λειτουργούν πολλές σύγχρονες μαρίνες. Η Τουρκία έχει κατορθώσει να αξιοποιήσει σε μεγάλο βαθμό αυτή την στροφή της ζήτησης για ναυτικό τουρισμό στην περιοχή και να τη συνδέσει με την παραγωγή του τομέα της μεταποίησης και της ναυπήγησης σκαφών. Στην Τουρκία σήμερα λειτουργούν 67 μαρίνες ενώ ο κύκλος εργασιών των τομέων της ναυπήγησης, του εξοπλισμού, των μηχανών και των συναφών με το yachting υπηρεσιών ανέρχεται στα 499 εκατ. ευρώ απασχολώντας 11.100 εργαζομένους (ICOMIA 2014).

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Παγκόσμιας Βιομηχανίας Σκαφών Αναψυχής (Recreational Boating Industry) η αξία του παγκόσμιου στόλου σκαφών αναψυχής ανερχόταν στα 18.2 δις.\$ το 2009 και προβλέπεται να φθάσει τα 25,3 δις.\$ το 2020. Περίπου το 68% του παγκόσμιου στόλου σκαφών αναψυχής βρίσκεται στην Αμερική, το 25% στην Ευρώπη και το 7% στις λοιπές χώρες.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (%)



ΠΗΓΗ: Recreational Boating Industry

Αναλυτικά η κατανομή των σκαφών αναψυχής ανά χώρα και ανά κατηγορία σκάφους, σύμφωνα με τα στοιχεία της ICOMIA, παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί:

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑ ΧΩΡΑ (2014)

Χώρες	Ιστιοπλοϊκα/ Γιώτς	Μηχανοκίνητα σκάφη με έσω-έξω κινητήρα	Πλαστικά σκάφη περιλαμβανομένων και των σκαφών με εξωλέμβ. κινητήρα	Φουσκωτά	PWC	Άλλα	ΣΥΝΟΛΟ
Αργεντινή	3825	19124	135782	32511			191242
Αυστραλία	29350	143500	672900	49000	62950		957700
Βραζιλία	9420	49600					59020
Καναδάς							4300000
Κίνα							
Κροατία							102475
Τσεχοσλοβακία	3210	3640	6240	8600	960		22650
Φινλανδία							807000
Γαλλία	103550	383261	27167				514428
Γερμανία	195227						505795
Ελλάδα	3860	13418	121037	21000	5600		164915
Ιρλανδία	16010	8000	1000	2000			27010
Ιταλία	27985	83328	354265			112489	578067
Ιαπωνία	18900	52800	144000	47000	62800		325500
Ολλανδία	187000	140000	181000				508000
Νέα Ζηλανδία	46216	21522	203710	30669	15000	300000	617117
Νορβηγία	59000	275000	420000	110000			864000
Πολωνία	68940						68940
Ισπανία	87000	50600	46000				183600
Σουηδία	105000	120000	616000	40000			881000
Ελβετία	30000	65000	5000				100000
Τουρκία	9945	31335	29160	14320	1300		86060
Αγγλία	212305	155850	78600	10000			551560
ΗΠΑ	1582943	2419402	7870217		1219404	2756486	15848452
ΣΥΝΟΛΟ	2799686	4167754	11106927	433700	1378014	3168975	28264531

ΠΗΓΗ: ICOMIA 2014

Με βάση τα στοιχεία του 2014 η αγορά σκαφών αναψυχής κινείται ανοδικά τόσο στην Αμερική όσο και στην Ιταλία, τη Γαλλία, την Αγγλία και την Αυστραλία.

Παράλληλα με την αμερικάνικη αγορά σκαφών, τόσο η Γερμανία όσο και η Αγγλία παρουσίασαν ικανοποιητική εγχώρια ζήτηση, ενώ τα πρώτα σημάδια ανάκαμψης εμφανίστηκαν και στην Ισπανία και την Ιταλία. Αντίθετη είναι η εικόνα στις χώρες της Λατινικής Αμερικής, της Μέσης Ανατολής, την Ρωσία και την Κίνα.

Η χρήση σκαφών αναψυχής παραμένει μία δημοφιλής δραστηριότητα συγκεντρώνοντας το 2014 περίπου 87,3 εκατ. φίλους στην Αμερική, 13,2 εκατ. στον Καναδά, 9 εκατ. στην Γαλλία, 3,5 εκατ. στην Αγγλία, και 2,5 εκατ. στην Σουηδία.

Σε παγκόσμιο επίπεδο η βιομηχανία σκαφών αποτελείται από 100.000 επιχειρήσεις κυρίως μικρού και μεσαίου μεγέθους, απασχολεί 1 εκατ. απασχολούμενους, εξυπηρετείται από 25.000 μαρίνες και πραγματοποιεί τζίρο πάνω από 40 δις ευρώ (ICOMIA 2014). Στα προαναφερόμενα μεγέθη δεν περιλαμβάνονται οι έμμεσα συνδεδεμένες με τον κλάδο επιχειρήσεις και οι θέσεις εργασίας σε αυτές.

Η αμερικάνικη αγορά σκαφών αναψυχής κατέγραψε θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης το 2014 και αυξήθηκαν οι πωλήσεις σκαφών, εξοπλισμού και μηχανών. Η αξία των πωλήσεων και στους τρεις τομείς έφθασαν τα 16,6 εκατ. δολ. σημειώνοντας άνοδο 13%. Οι πωλήσεις καινούργιων παραδοσιακών μηχανοκίνητων σκαφών αυξήθηκαν σε συνολική αξία κατά 12% και ανήλθαν στα 7,4 εκατ. δολ. και σε αριθμό σκαφών κατά 6,4%. Οι πωλήσεις ιστιοφόρων αυξήθηκαν κατά 34% και έφθασαν τα 7500 σκάφη, ενώ οι αντίστοιχες εισαγωγές ξεπέρασαν τις εξαγωγές οι οποίες μειώθηκαν κατά 3.7%.

Η Ευρωπαϊκή Αγορά Σκαφών αναψυχής

Η αγορά σκαφών αναψυχής στην Ευρώπη γνώρισε την μεγαλύτερη ανάπτυξη την πενταετία 2004-2009, ακριβώς το διάστημα πριν την κρίση όταν η ζήτηση για τα ευρωπαϊκά σκάφη μεγάλου μεγέθους ήταν υψηλή και ο ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης του κλάδου έφθανε το 6%. Στη συνέχεια η παγκόσμια οικονομική κρίση επηρέασε αρνητικά την βιομηχανία σκαφών αναψυχής η οποία παρουσίασε μείωση των πωλήσεων της τάξης του 30% το διάστημα 2009-2010 (Laaksonen T., 2012).

Το 2014 στην Ευρώπη η αγορά σκαφών εμφανίζει ελαφρά ανοδική πορεία. Κυρίαρχη θέση κατέχει η Γαλλία που είναι και η μεγαλύτερη αγορά σκαφών στην Ευρώπη.

Αναλυτικά η κατάσταση ανά χώρα σύμφωνα με τα στοιχεία της ICOMIA για το 2014 έχει ως εξής:

Γαλλία: Η Γαλλία είναι η μεγαλύτερη παραγωγός ιστιοφόρων παγκοσμίως και η τέταρτη στη σειρά παραγωγός μηχανοκίνητων σκαφών. Το 2014 οι 5100 επιχειρήσεις με 39700 εργαζόμενους και 370 μαρίνες εμφάνισαν συνολικό τζίρο 4,26 δισ. ευρώ μειωμένο περίπου 4% σε σύγκριση με το 2013. Η παραγωγή ιστιοφόρων αυξήθηκε κατά 4.5% το 2014 και παρήχθησαν 3334 σκάφη αξίας 442 εκατομμύριων, το 65% των οποίων εξήχθη. Οι πωλήσεις μηχανοκίνητων σκαφών μειώθηκαν στην γαλλική και ευρωπαϊκή αγορά αλλά αυξήθηκαν κατά σχεδόν 5% στις υπόλοιπες. Οι δύο μεγαλύτερες γαλλικές εταιρείες η Groupe Beneteau και Fontaine Pajot παρουσίασαν σημαντικά κέρδη στις υπερπόντιες αγορές συμπεριλαμβανομένων της Βόρειας Αμερικής, της Καραϊβικής, της Ασίας, της Ισπανίας, της Ιταλίας και της Αγγλίας.

Ιταλία: Το 2014 για πρώτη φορά από την εποχή που ξέσπασε η κρίση η ιταλική βιομηχανία σκαφών παρουσίασε αύξηση του τζίρου της. Οι πωλήσεις σκαφών, μηχανών και εξοπλισμού εμφάνισαν τζίρο 2,47 δισ. ευρώ που σημαίνει αύξηση 2.1% συγκριτικά με το 2013.

Η απασχόληση στους τρεις τομείς (σκάφη, μηχανές, εξοπλισμός) παρουσίασε αύξηση για πρώτη φορά από το 2008 και έφθασε τις 18.230 θέσεις εργασίας.

Ο τομέας ναυπήγησης σκαφών με τζίρο 1.33 δισ. ευρώ παρουσίασε αύξηση 2% συγκριτικά με το 2013. Η παραγωγή κυρίως κατευθύνθηκε στις εξαγωγές κυρίως προς την Βόρεια Αμερική, ενώ ταυτόχρονα σημάδια ανάκαμψης εμφάνισε και η ζήτηση από τις χώρες της Βόρειας Ευρώπης. Ασθενέστερη ήταν η αύξηση της ζήτησης από τις χώρες της Μεσογείου, ενώ μείωση της ζήτησης παρουσίασαν η Βραζιλία, η Ρωσία, η Ινδία και η Κίνα. Οι εγχώριες πωλήσεις αντιπροσωπεύουν μόλις το 7% της παραγωγής, όταν το 2008 έφθαναν το 47%.

Αγγλία: Η απασχόληση αυξήθηκε κατά 2,7% συγκριτικά με το 2013 και συγκεκριμένα οι 4.400 επιχειρήσεις απασχολούν 31.500 εργαζόμενους.

Οι εξαγωγές εκτός Ευρώπης κατευθύνθηκαν στην Ασία (127 εκατ. λίρες) στην Βόρεια Αμερική (119 εκατ. λίρες) στην Μέση Ανατολή (43 εκατ. λίρες) και στη Ρωσία (42 εκατ. λίρες).

Οι πωλήσεις στην εγχώρια αγορά αυξήθηκαν συγκριτικά με το 2013 κατά 5% γεγονός που αντιστάθμισε την μείωση του 8.7% στις εξαγωγές προς τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Στην Αγγλία η οποία είναι μία από τις μεγαλύτερες παραγωγούς σκαφών στην Ευρώπη οι πωλήσεις σε όλους τους τομείς που σχετίζονται με τα σκάφη ανήλθαν σε 2,93 δισ λίρες το 2014 αύξηση κατά 1% συγκριτικά με το 2013.

Γερμανία: Η αγορά σκαφών στην Γερμανία παρουσίασε αύξηση 1,7% το 2014 και έφθασε τα 1,77 δισ ευρώ (με εξαίρεση τα superyachts).

Όλοι οι τομείς της αγοράς (παλαιά και νέα σκάφη, εξοπλισμός, επισκευές είχαν ανοδική πορεία. Αυξήθηκε τόσο η ζήτηση στην εσωτερική αγορά, όσο και οι εξαγωγές. Οι εξαγωγές αυξήθηκαν κατά 7,4% (2.143 σκάφη) κυρίως προς την Αμερική. Οι εξαγωγές μηχανοκίνητων σκαφών αυξήθηκαν κατά 15,3% ενώ των ιστιοφόρων μόλις κατά 0,7%.

Δύο εταιρείες (Bavaria Yachtbau και Hanse Group) συγκεντρώνουν το 90% της παραγωγής σκαφών (ιστιοφόρων και μηχανοκίνητων) στην Γερμανία.

Η εικόνα για τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες είναι ανάμεικτη αλλά για πρώτη φορά μετά από πολλά χρόνια διαπιστώνονται τάσεις βελτίωσης στην αγορά σκαφών. Ειδικότερα:

Αυστρία: οι πωλήσεις νέων σκαφών (κυρίως μικρά σκάφη) εμφανίζονται στάσιμες καθώς η ζήτηση προσανατολίζεται προς την ενοικίαση σκαφών παρά προς την αγορά.

Βέλγιο: Η αγορά σκαφών παρέμεινε στάσιμη το 2014, με τα μικρά κυρίως σκάφη μόνο να εμφανίζουν αύξηση.

Κροατία: Οι ναυλώσεις σκαφών παρουσίασαν σημαντική αύξηση και 348 νέα σκάφη έκαναν εγγραφή στο Μητρώο.

Τσεχοσλοβακία: Παρατηρείται αύξηση των επενδύσεων στις μαρίνες, στις επιχειρήσεις ενοικίασης σκαφών και στους σταθμούς ανεφοδιασμού. Η ζήτηση για μικρά εξωλέμβια σκάφη και ανοιχτά μηχανοκίνητα αυξήθηκε.

Δανία: Η ζήτηση για αγορά σκαφών παρέμεινε προβληματική κυρίως λόγω του υψηλού φόρου στην ασφάλιση. Υπήρξαν κυρίως μεταπωλήσεις σκαφών, αλλά οι πωλήσεις νέων παρέμειναν χαμηλές.

Φινλανδία: Η αύξηση στις πωλήσεις σκαφών προέρχεται κυρίως από τις εξαγωγές προς την Σουηδία και την Νορβηγία (80% των εξαγωγών-αύξηση 5% στον αριθμό των σκαφών και 10% στην αξία συγκριτικά με το 2013). Οι εισαγωγές σκαφών από την άλλη πλευρά μειώθηκαν κατά 50%.

Ελλάδα: Στην Ελλάδα υπήρξε πρόβλεψη για 15-20% αύξηση της δραστηριότητας στις επιχειρήσεις σκαφών στις αρχές του 2014, αλλά δυστυχώς η οικονομική κατάσταση της χώρας επέδρασε αρνητικά. Οι πωλήσεις νέων σκαφών επλήγησαν περισσότερο. Περίπου 2.000 σκάφη ναυπηγήθηκαν το 2014 με τζίρο 310 εκατ. ευρώ ενώ απασχολήθηκαν περίπου 3.500 άτομα.

Ολλανδία: Στην Ολλανδία θετική ήταν η πορεία της αγοράς superyachts.

Νορβηγία: Στη Νορβηγία σημαντική αύξηση διαπιστώνεται στις πωλήσεις μικρών σκαφών οι οποίες επέστρεψαν στα επίπεδα του 2007.

Πολωνία: Οι εγχώριες πωλήσεις σκαφών αντιπροσωπεύουν μόλις το 10% της παραγωγής που έφθασε τα 17.000 σκάφη το 2014 με τζίρο 200 εκατ. ευρώ. Η πλειονότητα των πολωνικών επιχειρήσεων δουλεύουν υπεργολαβικά ευρωπαϊκών και αμερικάνικων επιχειρήσεων του κλάδου και απασχολούν περίπου 35.000 εργαζόμενους. Οι προβλέψεις για την απασχόληση στον κλάδο είναι θετικές, καθώς πολλές επιχειρήσεις ναυπήγησης ενδιαφέρονται για την Πολωνία λόγω χαμηλότερου κόστους και καλής ποιότητας παραγόμενων σκαφών.

Πορτογαλία: Οι πωλήσεις στο τέλος του έτους άρχισαν να παρουσιάζονται θετικές, κυρίως λόγω των επισκεπτών της έκθεσης σκαφών στην Λισσαβόνα

Ισπανία: Η πτώση της ισπανικής αγοράς σκαφών σταμάτησε στο τέλος του 2014, οπότε και αυξήθηκαν κατά 10% τα εγγεγραμμένα σκάφη. Μείωση στον φόρο εγγραφής για σκάφη προς ναύλωση είχε σαν αποτέλεσμα άνοδο του τομέα κατά 57% και αξιοσημείωτη αύξηση στις υπηρεσίες ναύλωσης. Βέβαια η σημαντική φορολογική επιβάρυνση για τα σκάφη πάνω από τα 8 μέτρα οδήγησε σε στροφή της ζήτησης στα μικρότερα.

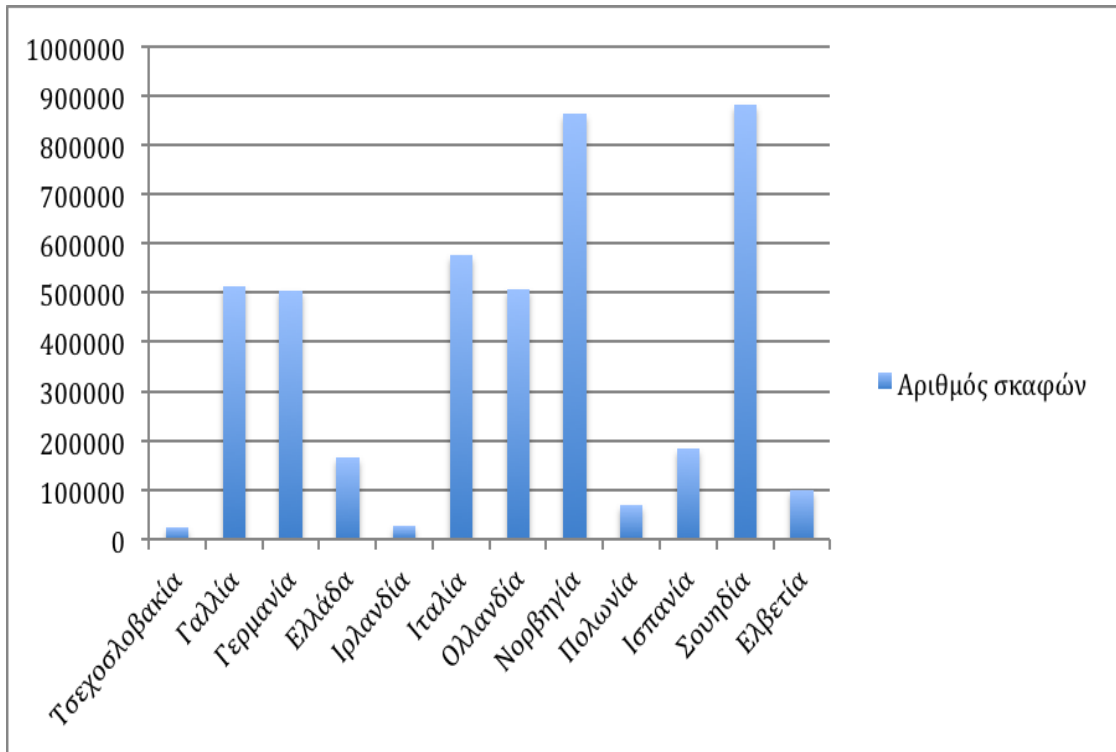
Σουηδία: Οι πωλήσεις μικρών εξωλέμβιων σκαφών παρουσιάζουν θετικά μεγέθη

Στις ευρωπαϊκές χώρες η κατανομή των σκαφών αναψυχής παρουσιάζεται στο

διάγραμμα που ακολουθεί:

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΤΙΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ



ΠΗΓΗ: ICOMIA 2014

Η Γαλλία καταλαμβάνει την πρώτη θέση όσον αφορά τον αριθμό των σκαφών αναψυχής που ναυπηγούνται σε αυτήν (40.373 σκάφη, στοιχεία 2014), με την Πολωνία να ακολουθεί με 17.594 σκάφη. Οι επόμενες θέσεις καταλαμβάνονται από την Φινλανδία με 12.017 σκάφη και την Αγγλία με 9.699 σκάφη. Για την Ιταλία που είναι σημαντικός παραγωγός σκαφών αναψυχής στην Ευρώπη δεν υπάρχουν πρόσφατα στοιχεία για τον αριθμό των σκαφών που ναυπηγήθηκαν το 2014. Πάντως σε αξία η Ιταλία καταλαμβάνει την πρώτη θέση στην Ευρώπη με 1.315,5 εκατ. ευρώ (ICOMIA 2014). Στην Ιταλία λειτουργούν δύο από τις μεγαλύτερες εταιρείες κατασκευής σκαφών αναψυχής και συγκεκριμένα η Azimut-Benetti και η Ferretti Group (Laaksonen T. 2012).

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΑΝΑ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΧΩΡΑ (αριθμός σκαφών, 2014)

Χώρες	Ιστιοπλοικά / Γιώτς	Μηχανοκίνητα σκάφη με έσω-έξω κινητήρα	Πλαστικά σκάφη περιλαμβανομένων των σκαφών με εξωλέμβιο κινητήρα	Φουσκωτά	PWC	ΣΥΝΟΛΟ
Τσεχοσλοβακία			645			645
Φινλανδία	15	1.095	7.115		3.792	12.017
Γαλλία	3.334	3.745		7.421	25.873	40.373
Γερμανία	1.366	1.300	5.825			8.491
Ελλάδα		67	1.550	370		1.987
Νορβηγία		500	1.500	100		2.100
Πολωνία	1.864	540	15.000	190		17.594
Ισπανία		195				195
Σουηδία	126	167	6.584			6.877
Αγγλία	7.353	1.141	375	830		9.699

ΠΗΓΗ: ICOMIA 2014

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΑΝΑ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΧΩΡΑ (εκατ. ευρώ, 2014)

Χώρες	Ιστιοπλοικά / Γιώτς	Μηχανοκίνητα σκάφη με έσω-έξω κινητήρα	Πλαστικά σκάφη περιλαμβανομένων των σκαφών με εξωλέμβιο κινητήρα	Φουσκωτά	ΣΥΝΟΛΟ
Τσεχοσλοβακία			1,1		1,1
Φινλανδία					250,2
Γαλλία	441,5	229,2		21,4	702,3
Γερμανία	180,0	904,3	14,5		1.098,8
Ελλάδα		8,6	7,9	7,1	23,6
Ιταλία	53,7	1.195,4	16,8	48,1	1.315,5
Σουηδία	24,8	28,7	47,2		100,7

ΠΗΓΗ: ICOMIA 2014

Αναφορικά με τον κύκλο εργασιών στους τομείς της ναυπήγησης, του εξοπλισμού, των μηχανών και των σχετικών με το yachting υπηρεσιών για το 2014 την πρώτη θέση στην Ευρώπη καταλαμβάνει η Αγγλία με 4.046,0 εκατ. ευρώ και ακολουθεί η Γαλλία με 3.859,0 εκατ. ευρώ, η Ισπανία με 3.448,0 εκατ. ευρώ και η Ιταλία με 2.475,4 εκατ. ευρώ.

Ο μεγαλύτερος αριθμός των σχετικών επιχειρήσεων συγκεντρώνεται στην Γαλλία (6.630 επιχειρήσεις και 35.407 εργαζόμενοι) και ακολουθεί η Αγγλία με 4.400 επιχειρήσεις και 31.450 εργαζόμενους και η Ολλανδία με 4.200 επιχειρήσεις και 20.300 εργαζομένους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Χώρες	Ναυπηγεία	Κατασκευαστές μηχανολογικού εξοπλισμού	Κατασκευαστές εξοπλισμού σκαφών και ναυτικού εξοπλισμού	Πάροχοι υπηρεσιών	ΣΥΝΟΛΟ
Κροατία	35	2	12	85	134
Τσεχοσλοβακία	10		3	78	91
Φινλανδία	48	1	26	152	227
Γαλλία	203	25	578	5824	6630
Γερμανία	400	10	200	2950	3560
Ελλάδα	42		8	1100	1150
Ιρλανδία	2			100	102
Ολλανδία	950	1	20	3229	4200
Νορβηγία	27	2	20	300	349
Πολωνία	100		50		150
Ισπανία	20	1	33	250	304
Σουηδία	80	2			82
Ελβετία	15			280	295
Αγγλία	316	10	446	3628	4400

ΠΗΓΗ:ICOMIA 2014

ΠΙΝΑΚΑΣ 6

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ

Χώρες	Ναυπηγεία	Κατασκευαστές μηχανολογικού εξοπλισμού	Κατασκευαστές εξοπλισμού σκαφών και ναυτικού εξοπλισμού	Πάροχοι υπηρεσιών	ΣΥΝΟΛΟ
Τσεχοσλοβακία	52		16	630	698
Φινλανδία					2350
Γαλλία	7020	1014	3146	24227	35407
Γερμανία	7000		3000	10000	20000
Ελλάδα	300		140	8800	9240
Ιρλανδία	20			800	820
Ιταλία	11870	630	5730		18230
Ολλανδία					20300
Νορβηγία	300	100	200	1700	2300
Πολωνία	37000		3000		40000
Ισπανία	480	85	550	15000	16115
Σουηδία	1500				1500
Ελβετία	150			1100	1250
Αγγλία	7973	497	3245	19735	31450

ΠΗΓΗ:ICOMIA 2014

Τέλος, και όσον αφορά τον αριθμό των κατοίκων ανά σκάφος παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί. Όπως είναι εμφανές, η μικρότερη αναλογία στην Ευρώπη συγκεντρώνεται στην Φινλανδία και την Νορβηγία και ακολουθεί η Σουηδία.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΑΝΑ ΣΚΑΦΟΣ

Χώρες	Κάτοικοι/σκάφος
Κροατία	41
Τσεχοσλοβακία	464
Φινλανδία	7
Γαλλία	125
Γερμανία	160
Ελλάδα	67

Ιρλανδία	170
Ιταλία	132
Ολλανδία	33
Νορβηγία	6
Πολωνία	558
Ισπανία	253
Σουηδία	11
Ελβετία	82
Αγγλία	117

ΠΗΓΗ:ICOMIA 2014

1.4. Προβλήματα του Κλάδου στο Ευρωπαϊκό επίπεδο

Ο κλάδος εμφανίζει διαρθρωτικά προβλήματα, μεταξύ των οποίων κυρίαρχο είναι το μικρό μέγεθος των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτόν γεγονός που τον παρεμποδίζει από το αναπτυχθεί δυναμικά και να δώσει και αναπτυξιακή ώθηση στην ευρωπαϊκή οικονομία. Ειδικότερα ο κλάδος σε ποσοστό 90% αποτελείται από μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (European Boating Industry-Facts and Figures) οι οποίες δεν μπορούν μεμονωμένα να αξιοποιήσουν πλήρως τις ευκαιρίες και να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά τις πολλαπλές δυσκολίες όπως:

- Την έντονη εποχικότητα της δραστηριότητας.
- Την διαρκώς μεταβαλλόμενη ζήτηση, καθώς συνδέεται στενά με τις διακυμάνσεις της παγκόσμιας οικονομίας και τις εντάσεις της διεθνούς πολιτικής κατάστασης.
- Την αναντιστοιχία δεξιοτήτων και προσόντων των εργαζομένων με τις απαιτήσεις των επιχειρήσεων και των πελατών του κλάδου. Η έλλειψη επαρκών δεξιοτήτων και εξειδίκευσης του ανθρώπινου δυναμικού εξηγείται από τον ως επί το πλείστον εποχικό χαρακτήρα της εργασίας τους. Η εποχικότητα της ζήτησης που χαρακτηρίζει τον ναυτικό τουρισμό αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για να προσελκύσει και να διατηρήσει εργατικό δυναμικό υψηλής εξειδίκευσης. Το γεγονός αυτό επηρεάζει τόσο την ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών, όσο και γενικά την ανταγωνιστικότητα του κλάδου. Ο κλάδος έχει ανάγκη από εξειδικευμένο προσωπικό που να μιλά πολλές γλώσσες, ακριβώς γιατί απευθύνεται σε διεθνή πελατεία. Χρειάζεται επίσης δυναμικούς και σύγχρονους

επιχειρηματίες για να προωθήσουν την καινοτομία.

- Τις ισχυρές περιβαλλοντικές πιέσεις που προκαλεί ο κλάδος και την αναγκαιότητα υιοθέτησης περιβαλλοντικά φιλικών προσεγγίσεων.
- Τις ελλείψεις και την περιορισμένη συγκρισιμότητα των στατιστικών δεδομένων. Χωρίς να υπάρχει μία ολοκληρωμένη και ενημερωμένη βάση δεδομένων ο σχεδιασμός και η διαχείριση αναπτυξιακής πολιτικής για τον ναυτικό τουρισμό είναι ιδιαίτερα δύσκολη.
- Την δυσκολία πρόσβασης των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο σε χρηματοδότηση (αυτό αφορά κυρίως τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη χώρα μας).
- Την αύξηση του ανταγωνισμού παγκοσμίως.

1.5. Η Ευρωπαϊκή Πολιτική για την ανάπτυξη του Θαλάσσιου και Ναυτικού Τουρισμού

Ο θαλάσσιος και παράκτιος τουρισμός είναι ένας από τους πέντε βασικούς τομείς της θαλάσσιας οικονομίας τους οποίους η Στρατηγική της Ε.Ε. για την «Γαλάζια Ανάπτυξη» έχει εντοπίσει ως αξιοποιήσιμες πλουτοπαραγωγικές πηγές με σημαντικό αναπτυξιακό δυναμικό και δυνατότητα δημιουργίας θέσεων εργασίας στις παράκτιες περιοχές.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνωρίζει και "στοιχηματίζει" στις δυνατότητες της θάλασσας για την οικονομική ανάπτυξη – τόσο μέσα από την Στρατηγική της για την «Γαλάζια Ανάπτυξη», όσο και από την εξειδικευμένη πρωτοβουλία της για τον θαλάσσιο και ναυτικό τουρισμό. Ένας ισχυρός και ανταγωνιστικός θαλάσσιος τουριστικός τομέας θα επιδράσει καταλυτικά στην πορεία οικονομικής ανάκαμψης σε όλη την Ευρωπαϊκή ήπειρο.

Το 2010 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με την υποστήριξη του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, εξέδωσε Ανακοίνωση με θέμα: «Η Ευρώπη, ο πρώτος τουριστικός προορισμός στον κόσμο». Στην Ανακοίνωση τονίζεται η ανάγκη μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής για έναν βιώσιμο, ανταγωνιστικό και ποιοτικό παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό.

Στη στρατηγική για τη «Γαλάζια Ανάπτυξη» ανακοινώθηκαν οι δράσεις της Ε.Ε. που αναμένεται να βοηθήσουν παράκτιες περιοχές και επιχειρήσεις να ανταποκριθούν στις προκλήσεις και τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν. Στόχος είναι να προσαρμοσθεί ο τομέας στις σύγχρονες απαιτήσεις και να ενισχυθεί η θέση του ως κινητήριας δύναμης της «γαλάζιας οικονομίας» στην Ευρώπη (Αποσπάσματα από την ομιλία της Μ. Δαμανάκη, Επιτρόπου Ε.Κ., 2013).

Η συγκεκριμένη στρατηγική περιλαμβάνει πρωτοβουλίες που θα βοηθήσουν τις παράκτιες περιφέρειες και τις σχετικές επιχειρήσεις να αντιμετωπίσουν ζητήματα που εστιάζουν στην γνώση, στην ευμετάβλητη ζήτηση, στον υψηλό βαθμό εποχικότητας, στην έλλειψη κατάλληλων δεξιοτήτων και καινοτομιών και στις δυσκολίες πρόσβασης σε χρηματοδότηση. Οι προτεινόμενες δράσεις οι οποίες αφορούν και τον ναυτικό τουρισμό περιλαμβάνουν τη διευκόλυνση των συνεργασιών και του διαλόγου, τη δημιουργία συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, την ανάπτυξη των αναγκαίων δεξιοτήτων στο εργατικό δυναμικό και την προώθηση της καινοτομίας.

Οι τέσσερις βασικοί πυλώνες πάνω στους οποίους στηρίζεται είναι:

- Α. Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και των επιδόσεων του κλάδου, ώστε να καταστεί ανθεκτικός στον διεθνή ανταγωνισμό, μέσα από καινοτόμες υπηρεσίες και νέες ολοκληρωμένες στοχεύσεις. Με τον τρόπο αυτό ο κλάδος θα μπορεί να αξιοποιήσει πλήρως τις δυνατότητες που έχει να αναδειχθεί σε μοχλό ανάπτυξης και δημιουργίας απασχόλησης, κυρίως για τους νέους και ειδικότερα στις παράκτιες περιοχές.

Περιλαμβάνονται δράσεις για:

- την αντιμετώπιση της έλλειψης στατιστικών δεδομένων και την βελτίωση της πρόσβασης στην πληροφορία. Ειδικότερα προωθούνται πρωτοβουλίες για την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών και την δημιουργία πλατφόρμας ώστε να έρθουν σε επαφή οι αρμόδιες αρχές με ερευνητικά ιδρύματα, ιδιωτικές επιχειρήσεις, λιμενικές υποδομές, επενδυτές, κλπ.
- την αντιμετώπιση της εποχικότητας με καινοτόμες πρακτικές προσέλκυσης επισκεπτών κατά τη διάρκεια της χαμηλής περιόδου. Για παράδειγμα αναφέρονται οι πρωτοβουλίες ανάδειξης των Θαλάσσιων Προστατευόμενων Περιοχών που μπορούν να αποτελέσουν πόλο έλξης για τους ανά τον κόσμο λάτρεις των καταδύσεων και της ιστιοπλοΐας και να αποφέρουν σημαντικά

έσοδα για τις τοπικές οικονομίες.

- Β. Βελτίωση των δεξιοτήτων και προώθηση της καινοτομίας που αποτελούν τους βασικούς παράγοντες για την βιώσιμη και ανταγωνιστική ανάπτυξη του κλάδου. Η αξιολόγηση των επαγγελματικών δεξιοτήτων και προσόντων στον κλάδο θα δώσει πληρέστερη εικόνα των υφιστάμενων αναγκών και θα βοηθήσει να επικεντρωθούν οι δράσεις κατάρτισης και εκπαίδευσης στην ανάπτυξη ενός καλύτερα εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, αυξάνοντας και την κινητικότητα.

Περιλαμβάνονται δράσεις για:

- την βελτίωση των δεξιοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού που απασχολείται στον κλάδο, ώστε να ανταποκρίνεται ικανοποιητικά στις απαιτήσεις της ζήτησης.
- την σύνδεση των δεξιοτήτων και των αναγκών κατάρτισης με το Ευρωπαϊκό πλαίσιο επαγγελματικών προσόντων και το Ευρωπαϊκό σύστημα ακαδημαϊκής αναγνώρισης.

Γ. Εναρμόνιση των απαιτήσεων ασφαλείας των σκαφών αναψυχής και των επαγγελματικών προσόντων των skippers εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για να αυξηθεί η κινητικότητά τους.

Δ. Αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών πιέσεων που δημιουργεί ο κλάδος και προώθηση των αρχών της αειφορίας και της βιωσιμότητας.

Περιλαμβάνονται δράσεις για:

- την διαχείριση των αποβλήτων,
- την περιβαλλοντική αναβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος,
- την μείωση του ευρύτερου οικολογικού αποτυπώματος του θαλάσσιου και ναυτικού τουρισμού.

Οι ευρωπαϊκές ακτές είναι από τις πιο πυκνοκατοικημένες ευρωπαϊκές περιοχές. Καθαρές ακτές σημαίνει ελκυστικές ακτές. Η καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης αποτελεί προτεραιότητα και για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας το οποίο χρηματοδοτεί δράσεις για τον καθαρισμό των θαλασσών από πλαστικά απορρίμματα, ορισμένα από τα οποία είναι παράπλευρες απώλειες της αλιευτικής δραστηριότητας, όπως χαμένα ή παρατημένα δίχτυα.

Τέλος, και επειδή οι χρηματοδοτικές δυσκολίες των επιχειρήσεων που

δραστηριοποιούνται στον κλάδο αποτελούν ένα από τα βασικότερα εμπόδια για την ανάπτυξη του, ιδιαίτερη σημασία για την στήριξη του ευρωπαϊκού ναυτικού τουρισμού έχει η αξιοποίηση των νέων ευκαιριών ευρωπαϊκής χρηματοδότησης. Το νέο δημοσιονομικό πλαίσιο της Ε.Ε. για την περίοδο 2014-2020 προσφέρει ώθηση στη βιώσιμη ανάπτυξη του κλάδου. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τις επιχειρήσεις του κλάδου που είναι ως επί το πλείστον μικρού μεγέθους και δεν έχουν πάντα τα μέσα, ή την γνώση για να εκμεταλλευθούν τις διαθέσιμες επιλογές χρηματοδότησης που τους προσφέρονται.

Εν κατακλείδι, οι επιμέρους δράσεις οι οποίες υιοθετήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την αντιμετώπιση των προκλήσεων και των προβλημάτων στον κλάδο του θαλάσσιου και ναυτικού τουρισμού με σκοπό και την προώθηση της αειφορίας, σε μια περίοδο έντονου ανταγωνισμού από άλλες περιοχές του κόσμου συνοψίζονται στις ακόλουθες ενότητες:

- Δημιουργία οδηγού στο διαδίκτυο για ευκαιρίες χρηματοδότησης, κυρίως για μικρομεσαίες επιχειρήσεις.
- Προώθηση του διαλόγου και της ανταλλαγής καινοτόμων πρακτικών σε πανευρωπαϊκό επίπεδο.
- Ανάπτυξη της θαλάσσιας διάστασης σε τουριστικές πρωτοβουλίες της ΕΕ. Εστίαση στις παράκτιες και θαλάσσιες παραμέτρους των πρωτοβουλιών που αναλαμβάνει η ΕΕ στον τομέα του τουρισμού, συμπεριλαμβανομένων των εκστρατειών προώθησης και επικοινωνίας.
- Υποστήριξη των διακρατικών και διαπεριφερειακών συνεργασιών και δικτύων καθώς και συνεργατικών σχηματισμών και στρατηγικών έξυπνης ειδικεύσεως.
- Προώθηση καινοτόμων συστημάτων διαχείρισης με τη βοήθεια εργαλείων ΤΠΕ και της διαδικτυακής πύλης των τουριστικών επιχειρήσεων.
- Βελτίωση της διαθεσιμότητας των στατιστικών δεδομένων αναφορικά με τον παράκτιο, θαλάσσιο και ναυτικό τουρισμό.
- Προώθηση στρατηγικών για την καταπολέμηση της μόλυνσης και των αποβλήτων και τη διαχείριση των θαλάσσιων απορριμμάτων με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη του παράκτιου, θαλάσσιου και ναυτικού τουρισμού.
- Έρευνα για τη βελτίωση της συνδεσιμότητας των νησιών και τη δημιουργία στρατηγικών προσαρμοσμένων στις ανάγκες τους.

- Έρευνα για καινοτόμες πρακτικές που θα μπορούσαν να βοηθήσουν τις μαρίνες στην ανάπτυξη και λειτουργία τους.

Είναι εμφανές από τα προαναφερόμενα ότι η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τον θαλάσσιο και ναυτικό τουρισμό δίνει μια συνεκτική απάντηση στις προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος συμπληρώνοντας και προσθέτοντας αξία στις υφιστάμενες πρωτοβουλίες των κρατών-μελών, των περιφερειών και των άλλων ενδιαφερομένων. Προωθεί επίσης τις διακρατικές και διαπεριφερειακές συμπράξεις, τον διάλογο και τις συνεργασίες, ενσωματώνοντας ταυτόχρονα τα θέματα γύρω από τον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό στα υφιστάμενα προγράμματα και πολιτικές.

Στη συνέχεια βέβαια, η ευθύνη περνά στα κράτη-μέλη τα οποία έχουν την κύρια αρμοδιότητα και είναι υπεύθυνα για να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν εθνικές και περιφερειακές στρατηγικές, να κάνουν χρήση των διαθέσιμων πόρων και να ανταλλάξουν βέλτιστες πρακτικές.

Τόσο οι επιχειρήσεις του κλάδου, όσο και οι ενδιαφερόμενοι φορείς, καλούνται να αναπτύξουν νέα επιχειρηματικά μοντέλα και καινοτόμα και διαφοροποιημένα προϊόντα για την ενίσχυση της ικανότητας αντίδρασης του κλάδου στον διεθνή ανταγωνισμό και την αξιοποίηση της αναπτυξιακής του δυναμικής.

1.6. Ο Θαλάσσιος και ο Ναυτικός Τουρισμός στην Ελλάδα

1.6.1. Χαρακτηριστικά του Θαλάσσιου Τουρισμού

Ο παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός συμβάλλει και αυτός από την πλευρά του στην αύξηση των τουριστικών εσόδων και συντελεί στη διατήρηση της συνοχής της νησιωτικής Ελλάδας: όχι μόνο δημιουργώντας από μόνος του θέσεις εργασίας και εισόδημα, αλλά αλληλεπιδρώντας και με άλλους παραγωγικούς τομείς.

Ο ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός με τα σημερινά δεδομένα καλύπτει το 3,8% της συνολικής συμβολής του τουριστικού κλάδου στο Α.Ε.Π. της χώρας. Όσον αφορά δε την κρουαζιέρα και τον τουρισμό με σκάφη αναψυχής οι τάσεις που καταγράφονταν μέχρι και την εκδήλωση της κρίσης ήταν θετικές. Στην συνέχεια και στη βάση της παρούσας μελέτης θα εξετάσουμε τις εξελίξεις και θα αναφερθούμε συγκεκριμένα στα δεδομένα που αφορούν το yachting.

1.6.2. Το Yachting

Σε μια χώρα όπως η Ελλάδα με κύρια χαρακτηριστικά τα χιλιάδες νησιά, το ασφαλές θαλάσσιο περιβάλλον και τις καλές καιρικές συνθήκες σχεδόν όλο το χρόνο, ολοένα και περισσότεροι είναι εκείνοι που θα προτιμήσουν να την γνωρίσουν με σκάφος.

Με τον όρο yachting είναι διεθνώς γνωστή η θαλάσσια δραστηριότητα κατά την οποία ο ταξιδιώτης χρησιμοποιεί θαλαμηγό σκάφος για λόγους αναψυχής. Το σκάφος παρέχει υπηρεσίες διαμονής και εστίασης καθώς και μεταφοράς από μέρος σε μέρος. Βασική επιθυμία των υποψήφιων πελατών είναι η απόλαυση του τρίπτυχου: ήλιος - θάλασσα - ξεκούραση, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες (από Μάιο μέχρι και Σεπτέμβριο). Η ζήτηση εκδηλώνεται από ιδιώτες, λάτρεις της θάλασσας, κυρίως μεσαίας και υψηλής εισοδηματικής τάξης.

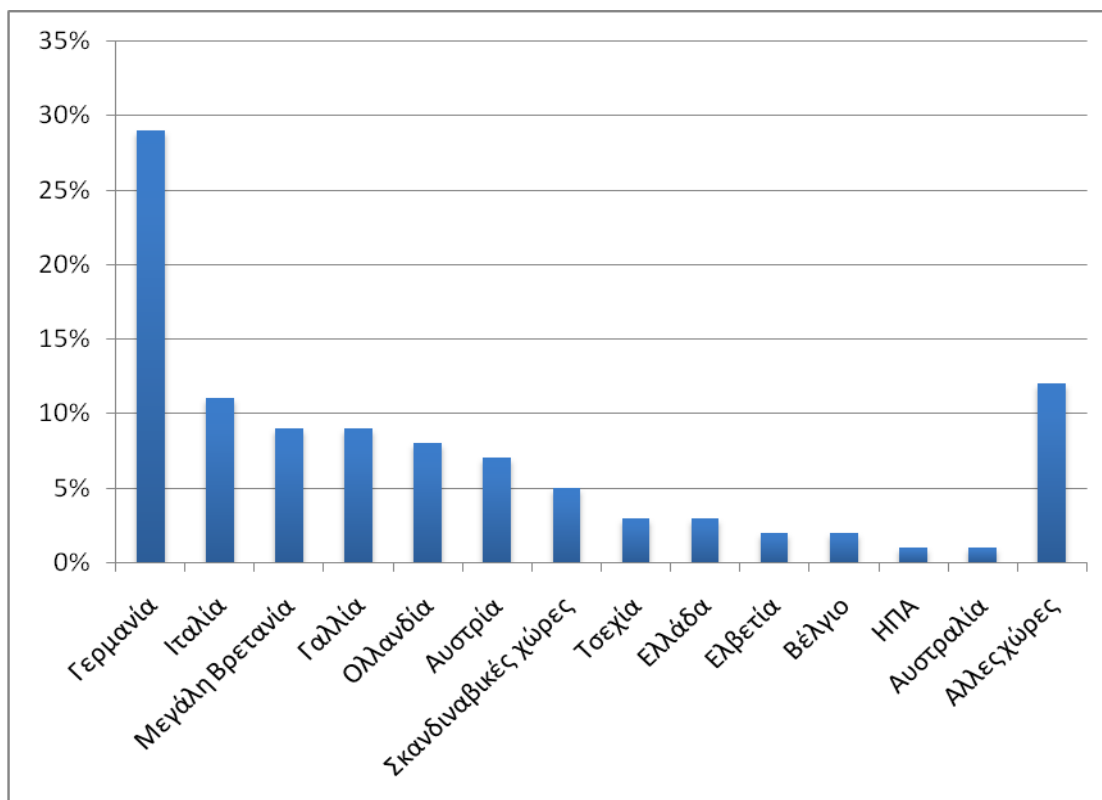
Η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση συνδυάζει από τη μία πλευρά την πλήρη ελευθερία στις επιλογές (πλοήγηση του σκάφους σε προορισμούς προσωπικής επιλογής) και από την άλλη προσφέρει στον ταξιδιώτη ιδιαίτερη αμεσότητα με τη θάλασσα. Οι τουρίστες που επιλέγουν αυτό το είδος διακοπών έχουν τη δυνατότητα να οργανώνουν τις επισκέψεις τους σε αξιοθέατα, ή σε άλλους προορισμούς απολαμβάνοντας την ανεξαρτησία στις επιλογές τους. Μπορούν επίσης εφόσον το θέλουν να απολαμβάνουν δραστηριότητες όπως η κολύμβηση, οι καταδύσεις, το ψάρεμα στο χρόνο που επιθυμούν και σε σημεία όπου πιθανώς να μην υπάρχει άλλος τρόπος πρόσβασης (NEE, 2012).

Η ναύλωση σκαφών αναψυχής κάθε είδους θεωρείται η δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού με την μεγαλύτερη εισροή συναλλάγματος, καθώς μεγάλο ποσοστό των ναυλώσεων στη χώρα μας πραγματοποιείται από αλλοδαπούς τουρίστες. Η εθνικότητα εκείνων που περνούν τις διακοπές τους με σκάφη αναψυχής στη χώρα μας² απεικονίζεται στο διάγραμμα που ακολουθεί και βασίζεται στα στοιχεία μελέτης του Πανεπιστημίου Πειραιώς (NEE, 2012) που αφορούν το 2004.

2. Το 29% των πελατών προέρχονται από την Γερμανία, το 11% από την Ιταλία, το 9% από την Μεγάλη Βρετανία, το 9% από τη Γαλλία, το 8% από την Ολλανδία, το 7% από την Αυστρία, το 5% από τις Σκανδιναβικές χώρες, το 3% από την Τσεχία, το 2% από την Ελβετία, το 2% από το Βέλγιο, το 1% από τις ΗΠΑ, το 1% από την Αυστραλία, το 12% από άλλες χώρες και το 3% από την Ελλάδα.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4

Ποσοστιαία κατανομή των πελατών που περνούν τις διακοπές τους με σκάφη αναψυχής ανά εθνικότητα στην Ελλάδα



Πηγή: NEE

Στον κλάδο δραστηριοποιούνται αρκετές ιδιωτικές επιχειρήσεις που διαθέτουν σκάφη αναψυχής κάθε είδους, επιχειρήσεις που ασχολούνται με την πρακτόρευση, επιχειρήσεις που παρέχουν τεχνική υποστήριξη, επιχειρήσεις επάνδρωσης σκαφών και εκπαίδευσης πληρωμάτων.

Με βάση την ζήτηση των τελευταίων ετών πριν την κρίση (μέχρι και το 2009), ο κλάδος παρουσίαζε θετικές προοπτικές ικανές να βοηθήσουν στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας. Σε αυτό οφείλεται και το ότι το yachting είναι μία από τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού που έχει επιλέξει το Υπουργείο Τουρισμού ως προτεραιότητα για την προγραμματική περίοδο 2015-2020. Δυστυχώς όμως μετά το 2009 η διεθνής οικονομική κρίση σε συνδυασμό με τα μέτρα δημοσιονομικής προσαρμογής της χώρας μας έπληξε σημαντικά τον κλάδο, με αποτέλεσμα οι εκπρόσωποι του κλάδου να μιλούν για σημαντικότερη μείωση των ναυλώσεων³.

³ μείωση που φθάνει το 90% σύμφωνα με τις θέσεις του Προέδρου της ΕΠΕΣΤ

Ο κλάδος του yachting είναι εντάσεως κεφαλαίου και αντιμετωπίζει έντονο ανταγωνισμό από τις γειτονικές χώρες της Μεσογείου. Οι παράγοντες που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα, την ανάπτυξη του κλάδου και την ζήτηση για τις σχετικές υπηρεσίες είναι πολλοί: μεταξύ αυτών κυρίαρχη θέση καταλαμβάνουν ο αριθμός των τουριστικών λιμένων (μαρίνες–καταφύγια-αγκυροβόλια), η πυκνότητα του δικτύου τους, η ποιότητα και το εύρος των υπηρεσιών που κάθε μαρίνα προσφέρει και η τιμολογιακή πολιτική που ακολουθεί (Γουλουμής Σ., 2105, Μανώλογλου Σ., Τσελέντης Β., Προκοπίου Δ., 2015).

Κατά τις παρελθούσες προγραμματικές περιόδους από τα ΜΟΠ μέχρι σήμερα έχουν πραγματοποιηθεί διάφοροι σχεδιασμοί σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις (πχ ΣΕΣΥΛΑ) και έχουν κατασκευαστεί και πολλές υποδομές και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής. Επίσης έχει αναπτυχθεί εκτενές θεσμικό πλαίσιο που ρυθμίζει τα θέματα χωροθέτησης και λειτουργίας των τουριστικών λιμένων.

Αναφορικά με τον αριθμό των θέσεων ελλιμενισμού που διατίθενται αυτή την στιγμή από την χώρα μας, αυτός δεν έχει πλέον την σημασία που είχε τα προηγούμενα χρόνια που η ζήτηση ξεπερνούσε την προσφορά. Δυστυχώς σήμερα υπάρχουν αρκετές κενές θέσεις ακόμα και στις μαρίνες της Αττικής. Η σχέση όμως ποιότητας-τιμής εξακολουθεί να επηρεάζει αρνητικά την ανταγωνιστικότητα του κλάδου. Η Ελλάδα υστερεί στο επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών από τους υφιστάμενους τουριστικούς λιμένες. Η καλύτερη σχέση ποιότητας τιμής που χαρακτηρίζει τις τουρκικές μαρίνες σε σχέση με τις ελληνικές, ακόμα και σήμερα, έχει ως αποτέλεσμα η Τουρκία να προσελκύει εκτός από τους πελάτες που διαλέγουν τις θαλάσσιες διαδρομές στις ακτές της και αρκετούς από αυτούς που επιλέγουν τα ελληνικά νησιά. Οι τελευταίοι προσεγγίζουν τουριστικά λιμάνια των Μικρασιατικών ακτών για να επωφεληθούν από το υψηλότερο επίπεδο υπηρεσιών και το χαμηλότερο κόστος ελλιμενισμού, συντήρησης και διαχείρισης των σκαφών που προσφέρεται. Επιπλέον σημειώνεται πως η Τουρκία προσφέρει ευνοϊκό επιχειρηματικό περιβάλλον προσελκύοντας ακόμα και ελληνικές επιχειρήσεις του κλάδου. Στην Τουρκία σήμερα λειτουργούν 67 μαρίνες.

Στο σημείο αυτό έχει σημασία να παραθέσουμε ορισμένα στοιχεία συγκριτικά για τον κλάδο μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας η οποία είναι η κύρια ανταγωνίστρια μας. Όπως διαπιστώνεται από τον πίνακα που ακολουθεί η Τουρκία έχει αναπτύξει ιδιαίτερα τον τομέα της ναυπήγησης σκαφών αναψυχής την στιγμή που ο κλάδος στην Ελλάδα βρίσκεται σε μακροχρόνια ύφεση. Με βάση τα στοιχεία του 2014

στην Τουρκία έχουν ναυπηγηθεί 86 ιστιοφόρα και διπλάσιος αριθμός σκαφών των λοιπών τριών κατηγοριών (εσωλέμβια, εξωλέμβια και φουσκωτά), ενώ η αξία των παραγόμενων σκαφών στην Τουρκία ανέρχεται σε 87,9 εκατ. ευρώ έναντι μόλις 23,6 εκατ. ευρώ της Ελλάδας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 8

ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΑ (2014)

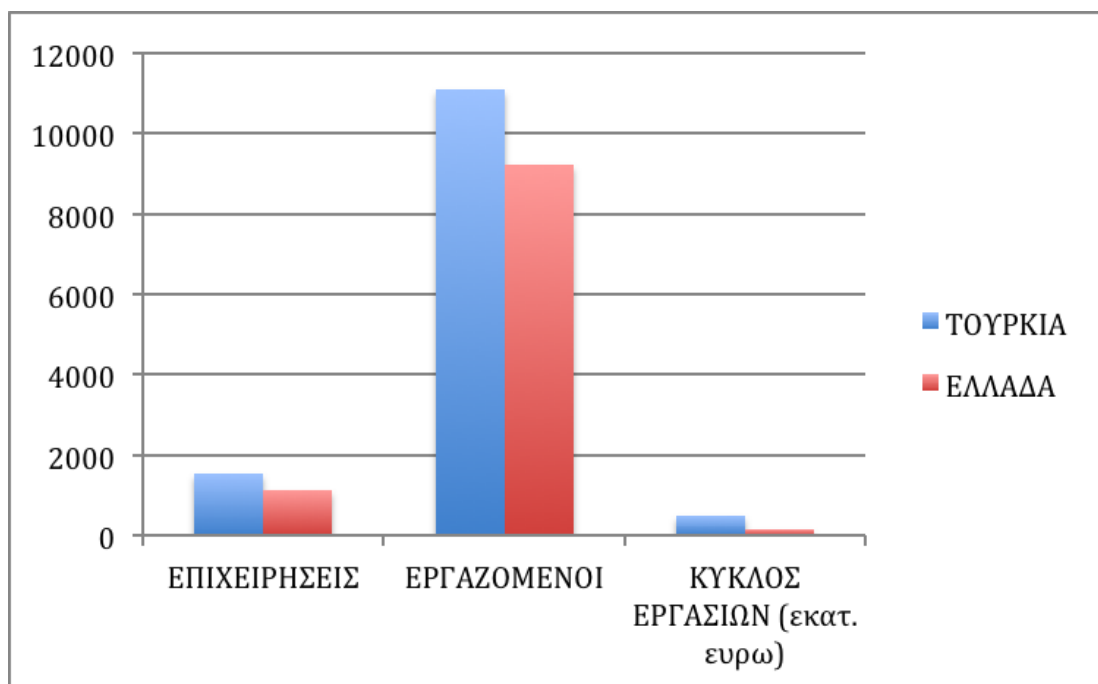
Χώρες	Ιστιοπλοικα / Γιωτς	Μηχανοκίνητα σκάφη με έσω-έξω κινητήρα	Πλαστικά σκάφη περιλαμβανομένων των σκαφών με εξωλέμβιο κινητήρα	Φουσκωτά	ΣΥΝΟΛΟ
Ελλάδα (αριθμός σκαφών)		67	1.550	370	1.987
Τουρκία (αριθμός σκαφών)	87	165	2.030	525	2.807
Ελλάδα (εκατ. Ευρώ)		8,6	7,9	7,1	23,6
Τουρκία (εκατ. Ευρώ)	24,7	56,6	4,6	2,0	87,9

ΠΗΓΗ: ICOMIA 2014

Τέλος, στην Τουρκία λειτουργούν 1550 επιχειρήσεις στους τομείς της ναυπήγησης, μηχανών, εξοπλισμού και συναφών με το yachting υπηρεσιών οι οποίες απασχολούν 11.100 εργαζομένους, και με κύκλο εργασιών 499 εκατ. ευρώ, ενώ στην Ελλάδα που είναι χώρα με μακρά ναυτική παράδοση λειτουργούν 1.150 επιχειρήσεις που απασχολούν 9.240 εργαζόμενους και με κύκλο εργασιών 157 εκατ. ευρώ.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ, ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (στοιχεία 2014)



ΠΗΓΗ: ICOMIA

Κατηγορίες-Τύποι Σκαφών

Σκάφος αναψυχής είναι κάθε σκάφος το οποίο προορίζεται για αθλητισμό, εκπαίδευση ή αναψυχή. Τα σκάφη είναι είτε ιδιόκτητα, είτε επαγγελματικά και εφόσον μισθώνονται μπορεί να περιλαμβάνουν στη μίσθωση και πλήρωμα (crewedboats), ή να προσφέρονται χωρίς αυτό (bareboats).

Σύμφωνα με τον Νόμο 4256/2014 «ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ» υιοθετούνται οι ακόλουθοι ορισμοί:

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 και μπορεί να φέρει μηχανή για βοηθητική πρόωση.

Τα ειδικότερα κριτήρια τα οποία πρέπει να πληρεί το ιστιοφόρο πλοίο αναψυχής αφορούν στην κατασκευή και ευστάθεια του πλοίου, στην ιστιοφορία και στον κινητήρα ως βοηθητικό μέσο πρόωσης.

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. 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

Τα σκάφη αναψυχής διακρίνονται σε διάφορες κατηγορίες με βάση κριτήρια όπως: η χρήση τους, το μήκος τους, το υλικό κατασκευής τους, το αν είναι μηχανοκίνητα ή ιστιοφόρα (δες αναλυτικά ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II),

1.6.3. Η Εξέλιξη του Yachting διαχρονικά στην Ελλάδα

Ο μοναδικός ναυτικός όμιλος στην χώρα μας, με υποδομή για τη φιλοξενία σκαφών αναψυχής ήταν μέχρι τη δεκαετία του '60, ο Βασιλικός Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος που είχε αναλάβει:

α) την τήρηση στατιστικών στοιχείων κίνησης των σκαφών αναψυχής σε όλη τη χώρα, και

β) την ευθύνη για την προβολή του ελληνικού yachting μέσα από διεθνείς οργανώσεις και αγωνιστικές εκδηλώσεις.

Η αγορά του επαγγελματικού yachting άρχισε σταδιακά να αναπτύσσεται και να οργανώνεται στις αρχές της δεκαετίας του '70, οπότε και διαμορφώθηκε το νομικό πλαίσιο (Ν.438/76) για τη λειτουργία εταιρειών εκμετάλλευσης σκαφών και την παροχή κινήτρων για τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής. Ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού σε συνεργασία με τα αρμόδια Υπουργεία ξεκίνησε την κατασκευή και λειτουργία σταθμών εξυπηρέτησης σκαφών και αποβάθρων παρέχοντας στους οπαδούς του yachting τις πρώτες βασικές υπηρεσίες που είχαν ανάγκη.

Σταδιακά ο αριθμός των σκαφών αναψυχής αυξήθηκε (από τα 790 σκάφη ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα μεγαλύτερα των 6 μέτρων το 1978, σε πάνω από 2800 σκάφη το 1990). Σήμερα ο ελληνικός στόλος επαγγελματικών σκαφών αναψυχής αποτελείται από 5.500 περίπου ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα σκάφη, σύμφωνα με τα στοιχεία των νηολογίων που τηρούνται από το Υπουργείο Ναυτιλίας. Από το σύνολο του Ελληνικού στόλου, το 65% περίπου είναι ιστιοφόρα σκάφη, ενώ το υπόλοιπο 35% είναι μηχανοκίνητα. Ο συνολικός αριθμός των σκαφών ιδιωτικά και επαγγελματικά όλων των κατηγοριών στην χώρα μας ανέρχεται σε 164.915 σκάφη.

Η αύξηση του αριθμού των ιδιωτικών και επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, οδήγησε στην δημιουργία νέου θεσμικού πλαισίου που απλοποιούσε τόσο τις διαδικασίες απόκτησης σκάφους αναψυχής, όσο και τις διαδικασίες για την κατασκευή τουριστικών λιμένων. Βασικός στόχος της απλοποίησης του θεσμικού πλαισίου για την κατασκευή τουριστικών λιμένων ήταν η ενίσχυση των επενδύσεων στην κατασκευή υποδομών θαλάσσιου τουρισμού, κάτω βέβαια από την κρατική εποπτεία (παράδειγμα η Μαρίνα του Πόρτο Καρράς στην Χαλκιδική) με συμμετοχή του ΕΟΤ, των δήμων (Μαρίνα Γλυφάδας) και λιμενικών αρχών (μαρίνα Πάτρας).

Παρά όμως την ανάπτυξη του yachting, αρνητικές ήταν οι εξελίξεις για τα ελληνικά ναυπηγεία σκαφών αναψυχής. Η δεκαετία του 1990 υπήρξε δύσκολη, καθώς η κατάργηση των χρηματοπιστωτικών κινήτρων που αφορούσαν στη ναυπήγηση ή μετασκευή τουριστικών επαγγελματικών σκαφών οδήγησε πολλές μονάδες να σταματήσουν τη λειτουργία τους. Σήμερα τα περισσότερα σκάφη αναψυχής (επαγγελματικά ή όχι) που πλέουν στις ελληνικές θάλασσες είναι κατασκευασμένα σε ναυπηγεία του εξωτερικού.

Σήμερα και σύμφωνα με τα στοιχεία της ICOMIA (2014) λειτουργούν στην Ελλάδα 1.150 επιχειρήσεις στους τομείς της ναυπήγησης, εξοπλισμού, μηχανών και

σχετικών με το yachting υπηρεσιών που απασχολούν 9240 εργαζόμενους και έχουν κύκλο εργασιών 157 εκατ. ευρώ.

1.6.4. Η Συμβολή του Yachting στον Τουριστικό Κλάδο και στην Εθνική Οικονομία

Σύμφωνα με δηλώσεις του προέδρου του ΣΕΤΕ κ. Ανδρεάδη από κάθε 1 ευρώ τουριστικής δραστηριότητας, δημιουργείται επιπλέον 1,2 έως 1,65 ευρώ πρόσθετης οικονομικής δραστηριότητας. Ως αποτέλεσμα για κάθε 1 ευρώ τουριστικού εσόδου, το ΑΕΠ της χώρας αυξάνεται κατά 2,2 έως 2,65 ευρώ. Για 3 νησιωτικές Περιφέρειες (Κρήτη, Νότιο Αιγαίο, Ιόνιο) ο τουρισμός συνεισφέρει άμεσα στη δημιουργία τουλάχιστον 50% του ΑΕΠ τους. Οι περιφέρειες αυτές έχουν από τα υψηλότερα κατά κεφαλήν ΑΕΠ στη χώρα, υποστηρίζοντας την άποψη ότι ο τουρισμός οδηγεί σε βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των περιοχών στις οποίες αναπτύσσεται. Σε ό,τι αφορά την καταπολέμηση της ανεργίας, ο τουρισμός προσέφερε στην αιχμή της τουριστικής περιόδου - σε συνδυασμό με την εστίαση - το 30% των θέσεων μισθωτής απασχόλησης στον ιδιωτικό τομέα, πλέον των θέσεων αυτοαπασχολούμενων σε 31 χιλιάδες μικρά ξενοδοχεία και ενοικιαζόμενα δωμάτια και δεκάδες χιλιάδες επιχειρήσεις εστίασης.

Οι προαναφερόμενες δηλώσεις είναι ενδεικτικές της συμβολής όλων των μορφών τουρισμού στην εθνική οικονομία. Ο τουρισμός του yachting είναι ένας τομέας μη κορεσμένος στην Ελλάδα, ο οποίος για να αναπτυχθεί έχει ανάγκη από στοχευμένες δράσεις, ώστε να καταστεί ανταγωνιστικός στο διεθνές περιβάλλον που απευθύνεται.

Το yachting μπορεί να συμβάλλει στην αύξηση του ΑΕΠ και της απασχόλησης. Στο συμπέρασμα αυτό καταλήγει κάποιος να λάβει υπόψη του τα στοιχεία τα οποία παρατίθενται στη συνέχεια:

i) Σύμφωνα με μελέτη του London School of Economics, αν στη χώρα μας ελλιμενιστούν 1.000 επιπλέον σκάφη άνω των 35μ. θα δημιουργηθούν τουλάχιστον 23.000 νέες άμεσες, ή έμμεσες, θέσεις εργασίας. Συνεχίζοντας η μελέτη αναφέρει ότι η χώρα μας εισπράττει μόλις 158 εκατ. ευρώ από τις επισκέψεις SuperYachts, όταν η Ιταλία εισπράττει 2,24 δις. ευρώ και η Γαλλία 1,37 δις. ευρώ (βλ. Ναυτεμπορική 7-3-2015).

ii) Σύμφωνα με το Διεθνές Συμβούλιο Ενώσεων της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας ICOMIA για κάθε 100 νέες θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής, παράγονται έξι (6) άμεσες θέσεις εργασίας στην μαρίνα, εκατό (100) έμμεσες (μικροεπαγγελματίες, καρνάγια, ασφάλεια, προμηθευτές κ.λπ.) και άνω των διακοσίων (200) (αναλόγως του τύπου και του μεγέθους των σκαφών) σε πληρώματα.

iii) Στην ίδια έκθεση της ICOMIA, αναφέρεται ότι για κάθε 1 ευρώ που δαπανάται για τον ελλιμενισμό σκάφους, δαπανώνται 5-10 ευρώ για συναφείς δραστηριότητες του σκάφους όπως πρακτορεύσεις σκαφών, ανεφοδιασμούς, επισκευές, μισθοδοσία κ.λπ.

iv) Τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού δείχνουν ότι ενώ ο μέσος τουρίστας στην Ελλάδα ξοδεύει περίπου 75 δολάρια ανά ημέρα παραμονής, οι τουρίστες του θαλάσσιου τουρισμού ξοδεύουν πολλά περισσότερα, καθώς δαπανούν αντίστοιχα περίπου 120 δολάρια κατ' άτομο.

v) Σε ανάλογα συμπεράσματα οδηγούμαστε από τα στοιχεία που δείχνουν ότι κάθε τουρίστας που ξοδεύει 100 ευρώ σε μία μαρίνα ξοδεύει επί πλέον 450 ευρώ στην τοπική οικονομία. Στην Ισπανία εκτιμάται ότι κάθε 1 ευρώ άμεσων επενδύσεων σε μαρίνες δημιουργεί 1,5 ευρώ άμεσης οικονομικής δραστηριότητας στη μαρίνα και 6,84 ευρώ έμμεσης οικονομικής δραστηριότητας στην τοπική οικονομία (Χατζημανωλάκη, 2011).

vi) Όπως αναφέρεται στην μελέτη του Ναυτικού Επιμελητηρίου (NEE, 2012) η αναλογία είναι 4,36 εργαζόμενοι για κάθε 100 θέσεις ελλιμενισμού στις μαρίνες. Επίσης για κάθε 100 νέες θέσεις ελλιμενισμού σκαφών σε μαρίνες δημιουργούνται 100 θέσεις εργασίας σε υποστηρικτικούς για το yachting κλάδους της τοπικής οικονομίας. Τα μεγάλα σκάφη εμφανίζουν τη μεγαλύτερη συμβολή ανά σκάφος στις άμεσες θέσεις εργασίας με συνέπεια να έχουν και τη μεγαλύτερη επίπτωση στις τοπικές οικονομίες.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9

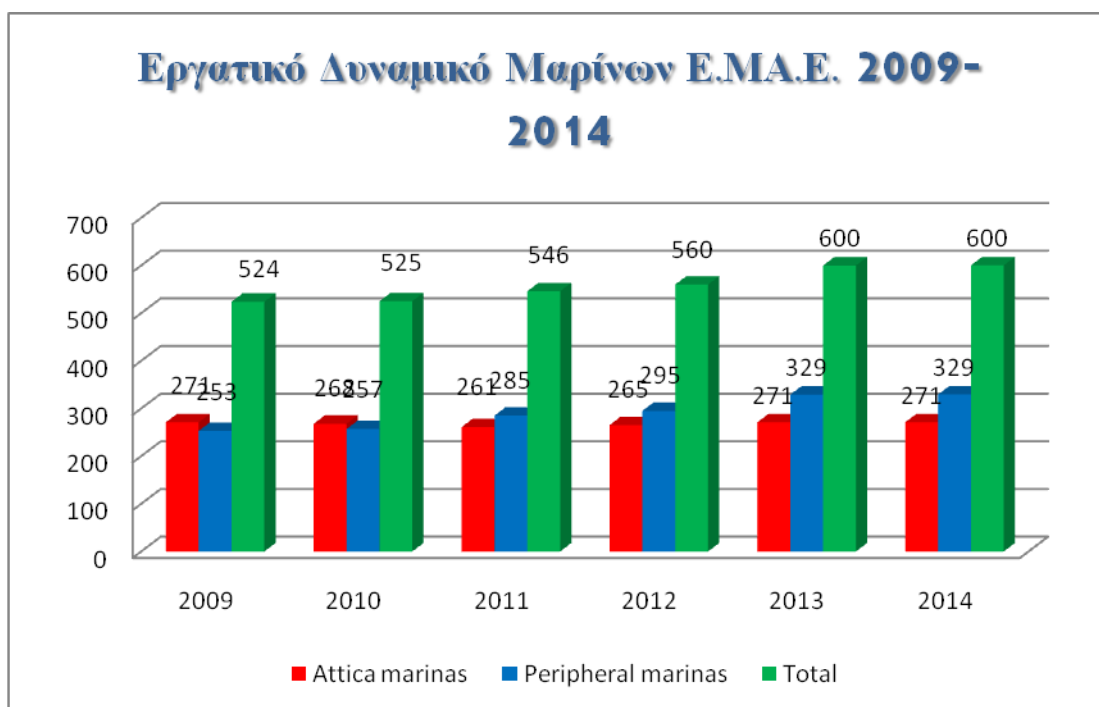
Αριθμός θέσεων ελλιμενισμού ανά μαρίνα και άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας

ΜΑΡΙΝΑ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ	ΑΜΕΣΕΣ ΘΕΣΕΙΣ	ΕΜΜΕΣΕΣ ΘΕΣΕΙΣ
ΑΛΙΜΟΣ	1080	47	1080
ΖΕΑ	620	27	620
ΓΛΥΦΑΔΑ	810	35	810
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	303	13	303
ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	115	5	115
ΦΑΛΗΡΟ	130	6	130
ΣΟΥΝΙΟ	680	30	680
ΑΓ. ΚΟΣΜΑΣ	337	15	337
ΓΟΥΒΙΑ	1235	54	1235
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	100	4	100
ΛΕΥΚΑΔΑ	620	27	620
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	250	11	250
ΣΑΝΗ	215	9	215
ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΑΣ	315	14	315
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	242	9	242
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	222	9	222
ΚΩΣ	250	11	250
ΣΑΜΟΣ	260	11	260
ΛΕΡΟΣ	220	9	220
ΜΕΘΑΝΑ	70	3	70
ΡΟΔΟΣ	600	26	600
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ	250	11	250
ΣΥΝΟΛΟ	8924	397	8924

Πηγή: NEE, 2012.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6

ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΜΑΡΙΝΩΝ



Πηγή: ΕΜΑΕ

vii) Τα έσοδα για το δημόσιο μόνο από τα μισθώματα των μαρινών υπολογίζονται σε 11.500.000 ευρώ και θα μπορούσαν να αυξηθούν σημαντικά εφόσον ο τομέας αναπτυχθεί στοχευμένα, βελτιωθεί η ποιότητα των υποδομών και των παρεχόμενων υπηρεσιών των τουριστικών λιμένων (ΕΜΑΕ).

Όπως και στα στοιχεία που αναφέρονται προηγούμενα, επισημαίνεται ότι στα ευρύτερα έσοδα που αφορούν στις ναυλώσεις θα πρέπει να συνυπολογισθούν τόσο οι δαπάνες που πραγματοποιούν οι ναυλωτές (ενοικιαστές των σκαφών αναψυχής) κατά την παραμονή τους στην Ελλάδα, όσο και τα έσοδα που προέρχονται από μια σειρά επαγγελματών, ή επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, που έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με την υποστήριξη του ελληνικού yachting (όπως για παράδειγμα, έσοδα που συνδέονται με την κατανάλωση καυσίμων, τις υπηρεσίες διασκέδασης ή αναψυχής, κ.λ.π.).

Είναι επομένως εμφανές ότι η περαιτέρω ανάπτυξη του yachting στην Ελλάδα θα επιφέρει ενίσχυση της παραγωγικής βάσης της χώρας, αναβάθμιση του παρεχόμενου τουριστικού προϊόντος, αξιοποίηση των υφιστάμενων λιμενικών έργων και των τοπικών πλουτοπαραγωγικών πόρων. Με λίγα λόγια το yachting

μπορεί να παράξει θετικό οικονομικό αποτέλεσμα για τις τοπικές κοινωνίες και φυσικά να δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας.

Σύμφωνα δε με έρευνα που διεξήχθη, πολλοί προορισμοί των σκαφών αναψυχής στην χώρα μας είναι σε απομακρυσμένες περιοχές. Το γεγονός αυτό είναι ενδεικτικό της δυνατότητας συμβολής του κλάδου στην ανάπτυξη των πλέον απομακρυσμένων και λιγότερο αναπτυγμένων νησιωτικών περιοχών της χώρας και στην συγκράτηση σε αυτές του τοπικού τους πληθυσμού (Γουλουμής Σ., 2015).

Δυστυχώς όμως η Ελλάδα δεν μπόρεσε μέχρι σήμερα να διαμορφώσει ένα ολοκληρωμένο και μακροχρόνιο πλαίσιο ανάπτυξης, εκμεταλλεύμενη τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα, ώστε να καταστεί πόλος προσέλκυσης των αναγκαίων επενδύσεων για να παράξουν ποιοτικά και ολοκληρωμένα προϊόντα ναυτικού τουρισμού. Όταν το yachting εμφάνιζε υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης, δηλαδή μέχρι το 2009, παρατηρείτο έλλειψη θέσεων ελλιμενισμού, καθώς η Ελλάδα παρουσιάζει τον χαμηλότερο μέσο όρο θέσεων ελλιμενισμού από όλες τις χώρες. Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιά για το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας, ο δείκτης που προκύπτει από τη σχέση θέσεων ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής στη χώρα μας αντιστοιχεί σε μισή (0,5) θέση / χιλ., ενώ ο αντίστοιχος μέσος όρος στην Ευρώπη, αλλά και στη γειτονική μας Τουρκία, είναι 8,9 θέσεις. Δεν γίνεται λόγος για χώρες όπως η Γαλλία και η Ιταλία, με δείκτες 36 θέσεις /χιλ. ακτογραμμής. Σε θεωρητικό επίπεδο αν η Ελλάδα προσέγγιζε τον ευρωπαϊκό μέσο όρο αυτό θα σήμαινε 142 χιλ. θέσεις ελλιμενισμού με ανάλογα οφέλη σε θέσεις εργασίας και έσοδα (NEE, 2012). Βέβαια σήμερα που η πληρότητα των μαρίνων, ακόμα και αυτών της Αττικής παραμένει χαμηλή το πρόβλημα της έλλειψης θέσεων ελλιμενισμού δεν υπάρχει και δεν τίθεται ζήτημα για δημιουργία νέων μαρίνων, χωρίς βέβαια αυτό να σημαίνει ότι δεν χρειάζεται να βελτιωθεί η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών από τις υφιστάμενες μαρίνες.

Στην κατεύθυνση αυτή και εξυπηρετώντας την αναγκαιότητα ανάπτυξης του yachting σε όφελος της ελληνικής οικονομίας, η πρωτοβουλία «Greekchallenge» επιδιώκει να προσελκύσει και να φιλοξενήσει στην Ελλάδα διεθνή ιστιοπλοϊκά γεγονότα και να ενισχύει συνεργασίες επιχειρήσεων και πανεπιστημίων, ώστε να επιτευχθεί η βελτίωση της σχετικής υποδομής, η επέκταση της τουριστικής περιόδου και η εισαγωγή νέας τεχνογνωσίας στον κλάδο. Χρησιμοποιώντας την μέχρι σήμερα εμπειρία οι συγκεκριμένες δράσεις αναπτύσσονται στη βάση της

περιβαλλοντικής αιφρορίας και στην μεταφορά των αποτελεσμάτων τους στο τοπικό πολιτιστικό, οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο.

1.6.5. Οι Επαγγελματικές Οργανώσεις και η Ανταγωνιστικότητα του Yachting

Οι επίσημες επαγγελματικές οργανώσεις του yachting στην Ελλάδα είναι οι εξής:

- Ε.Π.Ε.Σ.Τ. (Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Αναψυχής).
- Σ.Ι.Τ.Ε.Σ.Α.Π. (Σωματείο Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής).
- Ε.Α.Ι.Σ.Α. (Ένωση Αντιπροσώπων Ιδιωτικών Σκαφών Αναψυχής).
- Ε.Σ.Μ.Ε.Θ. (Ελληνικός Σύλλογος Μεσιτών και Εμπειρογνώμων Θαλαμηγών).

Σήμερα υπάρχουν περίπου 1800 περίπου ενεργές εταιρείες από τις οποίες το 75% βρίσκεται χωροθετημένο στην Αττική. Η πλειοψηφία των εταιρειών είναι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, επειδή δε οι ναυλώσεις συνδέονται στενά και εξαρτώνται από τις υπηρεσίες που προσφέρονται από τις μαρίνες πολλές εταιρείες σκαφών αναψυχής είναι μέτοχοι και σε διαχειριστικά σχήματα μαρίνων (NEE, 2012).

Οι αλλαγές που άρχισαν να διαφαίνονται στην μορφή της αγοράς του yachting τα τελευταία χρόνια έχουν ως εξής:

- Ιδιωτικοποιήσεις στη διαχείριση των τουριστικών λιμένων.
- Συνενώσεις εταιρειών για την διαμόρφωση οικονομιών κλίμακας.
- Εμφάνιση ολοκληρώσεων οριζοντίων και καθέτων στις δύο βασικές συνηθισμένες αγορές: των τουριστικών λιμένων και των σκαφών αναψυχής.

Οι αλλαγές αυτές συμβάλλουν θετικά στην ανάπτυξη του κλάδου και αναμένεται ότι μπορούν να αυξήσουν τα οφέλη της χώρας από το yachting μελλοντικά, στη βάση και της αναβάθμισης της εικόνας της Ελλάδας στο εξωτερικό ως τουριστικού προορισμού και ως χώρας φιλικής προς τις επενδύσεις.

Από την πλευρά τους οι ελληνικές εταιρείες σκαφών αναψυχής οφείλουν για να διατηρήσουν την ανταγωνιστικότητά τους να επενδύουν στην ανανέωση του

στόλου τους ανά τακτά χρονικά διαστήματα προκειμένου να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις των πελατών τους, γεγονός που τους δημιουργεί μεγάλες χρηματοδοτικές ανάγκες.

Η χρηματοδοτική στήριξη επομένως των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο είναι πρώτης προτεραιότητας. Παράλληλα θα πρέπει να επανεξετασθεί και η φορολογική πολιτική που εφαρμόζεται για τα σκάφη αναψυχής. Οι μεγάλες φορολογικές επιβαρύνσεις στα ιδιωτικά σκάφη έχουν οδηγήσει εκτός Ελλάδας σημαντικό αριθμό σκαφών και έχουν επηρεάσει αρνητικά την ανάπτυξη του κλάδου καθιστώντας την χώρα μη ανταγωνιστική, παρά τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα σε σχέση με τις γείτονες χώρες.

1.6.6. Ναύλωση Σκαφών Αναψυχής

Στη λειτουργία της αγοράς του yachting βασική διαδικασία είναι η ναύλωση των σκαφών αναψυχής. Η αγορά των ναυλώσεων παρουσίασε συνεχή ανοδική πορεία κατά τη δεκαετία του 1990 και στις αρχές της δεκαετίας του 2000. Μάλιστα, ο συνολικός αριθμός των ναυλώσεων κατά την πενταετία 2000-2005, εμφάνισε σωρευτική αύξηση ανώτερη του 40%. Σύμφωνα δε με τις τότε εκτιμήσεις της αγοράς, ο αριθμός των ετήσιων ναυλώσεων θα μπορούσε να ανέλθει μέχρι και τις 60.000.

Δυστυχώς τα νούμερα αυτά σήμερα έχουν αντιστραφεί, καθώς λόγω της αδυναμίας διαμόρφωσης ενός μακροχρόνιου και αναπτυξιακού θεσμικού πλαισίου και βέβαια λόγω της κρίσης, η αγορά των σκαφών αναψυχής παρουσιάζει σοβαρές διακυμάνσεις και αρνητικά αποτελέσματα.

Διαδικασία και κόστος ναύλωσης

Όσον αφορά τη διαδικασία, για να είναι δυνατή η ναύλωση ενός σκάφους θα πρέπει αυτό να έχει χαρακτηριστεί επαγγελματικό. Δικαίωμα ολικής ναύλωσης έχουν οι πλοιοκτήτες για τα πλοία της ιδιοκτησίας τους, καθώς επίσης και οι ναυλομεσίτες και οι κάτοχοι άδειας λειτουργίας γραφείου γενικού τουρισμού, εφόσον έχουν την έγγραφη συγκατάθεση του πλοιοκτήτη.

Η διαδικασία της ολικής ναύλωσης συνεπάγεται την κατάρτιση ναυλοσύμφωνου το οποίο είναι μία σύμβαση εγκεκριμένη από το Υπουργείο Ναυτιλίας, όπου αναφέρονται οι όροι της ναύλωσης και συγκεκριμένα: α) το ποσό της ναύλωσης,

β) το ποσό της εγγύησης και γ) ημερομηνίες και λιμάνια αναχώρησης και επιστροφής και επικυρώνεται από το τοπικό λιμεναρχείο.

Με την υπογραφή του ναυλοσύμφωνου υπογράφεται και το έντυπο παραλαβής εξοπλισμού με το οποίο χρεώνεται στον ναυλωτή ο εξοπλισμός του σκάφους.

Οι ναυλώσεις λαμβάνουν χώρα είτε μέσω αναγνωρισμένου ναυλομεσίτη⁴ ή ταξιδιωτικού πράκτορα, είτε απευθείας από τους πλοιοκτήτες. Τα ναυλομεσιτικά γραφεία ελέγχονται και εποπτεύονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και τον ΕΟΤ. Η προστασία δε των ναυλωτών διασφαλίζεται με την απαίτηση να έχουν οι ναυλομεσίτες:

α) σχετική άδεια από τον ΕΟΤ,

β) καταθέσει εγγυητική επιστολή για την κάλυψη τυχόν απαιτήσεων της πελατείας τους,

γ) όλες οι συμφωνίες να γίνονται με το επίσημο έντυπο που ορίζει η ελληνική νομοθεσία.

Η νομοθεσία για τη ναύλωση σκάφους (bareboat charter) στην Ελλάδα απαιτεί άδεια χειριστή ιστιοπλοϊκού⁵. Όσον αφορά δε το κόστος ναύλωσης αυτό είναι ανάλογο με την εποχή της ναύλωσης, τον τύπο και την χρονολογία κατασκευής του σκάφους, τον αριθμό κρεβατιών και καμπινών και τις ανέσεις και τις υπηρεσίες που παρέχονται στους πελάτες⁶ (δες αναλυτικά μέρος ναυλοσύμφωνου που παρατίθεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι).

4 Τα ναυλομεσιτικά γραφεία είναι οι επιχειρήσεις εκείνες που με τα μέσα που διαθέτουν και τις υπηρεσίες που προσφέρουν αναλαμβάνουν την εκμίσθωση σκάφους αναψυχής οποιασδήποτε μορφής με ελληνική και ξένη σημαία σε Έλληνες, ή ξένους, για εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής με ολική ναύλωση, σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο εντός, ή εκτός, των ελληνικών υδάτων.

⁵ Σε περίπτωση που δεν υπάρχει ανάλογος θεσμός για την έκδοση άδειας χειριστή ιστιοπλοϊκού ή για τη χρήση της σε κάποια άλλη χώρα, μπορούν δύο από τα μέλη του πληρώματος να δηλώσουν υπεύθυνα ότι είναι ικανά να αναλάβουν τη διακυβέρνηση του σκάφους ως κυβερνήτης και βοηθός κυβερνήτη. Σε περίπτωση αποδεδειγμένης δυσκολίας χειρισμού του σκάφους, η εταιρεία διατηρεί το δικαίωμα να ορίσει κατάλληλο πλήρωμα (skippers) με επιβάρυνση των ναυλωτών.

⁶ Στην τιμή ναύλωσης του σκάφους συμπεριλαμβάνεται i) ο απαραίτητος εξοπλισμός κουζίνας ii) ο ιματισμός (πετσέτες, σεντόνια, μαξιλάρια, μαξιλαροθήκες κουβέρτες), iii) η ασφάλεια του σκάφους (ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος μέχρι του ποσού της προκαταβολής), iv) το υγραέριο της κουζίνας, v) μικρή εξωλέμβια μηχανή για το φουσκωτό, vi) GPS και τέλος vii) στα περισσότερα μοντέλα περιλαμβάνεται και αυτόματος πιλότος.

Στη βασική τιμή της ναύλωσης δεν περιλαμβάνονται τα καύσιμα και το νερό. Επίσης, δεν περιλαμβάνονται τα κόστη που αφορούν στο καθάρισμα, το τέλος της ναύλωσης, τα λιμενικά τέλη και την τροφοδοσία. Βέβαια και ανάλογα με το τύπο του σκάφους και την εποχή που γίνεται η ναύλωση το τι περιλαμβάνεται στην τιμή της ναύλωσης μπορεί να αλλάξει.

1.6.7. Νομολογία Σκαφών Αναψυχής

Το νομικό πλαίσιο που διέπει τον ελληνικό ναυτικό τουρισμό αποτελείται από πλήθος νομοθετικών και παράγωγων κανονιστικών διατάξεων. Ο Ν.438/1976⁷ είναι ο πρώτος νόμος που εκδίδεται για τουριστικά πλοία και ρυθμίζει θέματα ναυλώσεων, πληρωμάτων και φορολογικά θέματα των σκαφών αναψυχής και των κρουαζιεροπλοίων.

Στη συνέχεια ο Ν. 438/76 αντικαθίσταται από τον Ν. 2743/1999⁸ ο οποίος αποτελεί το βασικό νομοθέτημα που ρυθμίζει το καθεστώς λειτουργίας των επαγγελματικών και ιδιωτικών πλοίων αναψυχής στην ελληνική επικράτεια, δίνει ορισμούς (άρθρο 1), ρυθμίζει το καθεστώς αδειοδότησης των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής (άρθρα 2 και 3), το ναυλοσύμφωνο και το καθεστώς των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής (άρθρο 9).

Ακολουθεί ο Ν. 3182/2003 (ΦΕΚ Α `220 12.9.2003)⁹ ο οποίος ρυθμίζει τη λειτουργία των εταιρειών που έχουν ως αποκλειστικό σκοπό την κτήση κυριότητας, εκμετάλλευση ή διαχείριση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία, δηλαδή των Ν.Ε.Π.Α. ως εταιρικό τύπο με ειδικούς κανόνες ίδρυσης και λειτουργίας και ειδικό φορολογικό καθεστώς και καθεστώς λύσης και εκκαθάρισης.

Ομοίως, ο Ν. 3790/2009^{10,11} (ΦΕΚ Α 143/7.8.2009) με το πρώτο άρθρο του θεσπίζει ειδικό εταιρικό τύπο για την κυριότητα ιδιωτικών πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία, ενώ στη συνέχεια καθιερώνει ειδικό φόρο για τα πλοία αναψυχής (άρθρο 2) και ρυθμίζει το ζήτημα της επιβολής έκτακτης εισφοράς στους πλοιοκτήτες σκαφών αναψυχής (άρθρο 3).

Από τη σύντομη αναφορά στους βασικούς νόμους που διέπουν το θαλάσσιο τουρισμό και ιδιαίτερα το yachting στην Ελλάδα, γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι η πληθώρα διατάξεων που καλύπτουν μία σχεδόν τριακονταετία (1976-2009) δεν

⁷ Ν. 438/76 «Περί Τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ναυταθλητικών σκαφών και ρυθμίσεως δασμολογικών και φορολογικών θεμάτων επί πλοίων ως και επί πλοιαρίων αναψυχής».

⁸ Ν. 2743/1999 «Πλοία Αναψυχής και λοιπές διατάξεις»

⁹ Ν. 3182/2003 (ΦΕΚ Α `220 12.9.2003) «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις»,

¹⁰ Ν. 3790/2009¹⁰ (ΦΕΚ Α 143/7.8.2009) «Εταιρεία ιδιωτικών πλοίων αναψυχής, επιβολή ειδικού φόρου και έκτακτης εισφοράς στα πλοία αναψυχής, ρύθμιση φορολογικών θεμάτων, θεμάτων του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους και λοιπές διατάξεις»

¹¹ Τα ημερόπλοια, που αποτελούν μία διακριτή κατηγορία που αφορά την παράκτια τουριστική ναυτιλία, για λόγους συστημικούς εντάσσονται στο ίδιο θεσμικό πλαίσιο του θαλάσσιου τουρισμού και ρυθμίζονται από τις διατάξεις του Ν.3790/2009.

διευκολύνει τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη της δραστηριότητας αυτής στις ελληνικές θάλασσες. Αντίθετα μάλιστα η μη σύνδεση (πραγματική και ουσιαστική) των ρυθμίσεων καθιστά τη νομοθεσία στον τομέα αλληλεπικαλυπτόμενη, γραφειοκρατική και με αρκετές δυσκολίες κατά την εφαρμογή της.

Η επιδίωξη επομένως περαιτέρω ενίσχυσης και ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού οδήγησε στην ανανέωση και αναμόρφωση του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου. Η πρωτοβουλία αυτή ξεκίνησε με την ψήφιση του Ν.3872/2010¹² (ΦΕΚ Α' 148/03.09.2010) γνωστού και ως νόμου «Άρσης του Καμποτάζ», που αναγνώρισε υπό προϋποθέσεις το δικαίωμα εκτέλεσης περιηγητικών ταξιδιών και σε πλοία με σημαίες τρίτων χωρών.

Στη συνέχεια με τον Ν.4256/2014 δημιουργείται Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών (άρθρο 2) το οποίο εγκαθίσταται στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών, με σκοπό την καταχώριση του συνόλου των στοιχείων που απαιτούνται από τις αρμόδιες φορολογικές, τελωνειακές, ελεγκτικές υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών¹³.

Το Μητρώο¹⁴ διασυνδέεται ηλεκτρονικά με τα αντίστοιχα πληροφοριακά συστήματα για φορολογικούς, τελωνειακούς, και ελεγκτικούς σκοπούς της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων και σε αυτό καταχωρούνται:

- τα ιδιωτικά και επαγγελματικά πλοία αναψυχής υπό ελληνική σημαία,
- 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,

¹² Ν.3872/2010 (ΦΕΚ Α' 148/03.09.2010) «Εκτέλεση περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα και άλλες διατάξεις»

¹³ Στο Μητρώο καταχωρούνται τα στοιχεία που αφορούν στα διεθνή διακριτικά, το όνομα, το είδος (ιδιωτικό, επαγγελματικό), το έγγραφο εθνικότητας ή άδεια εκτέλεσης πλόων, τον αριθμό νηολογίου ή άδεια εκτέλεσης πλόων, το κράτος της σημαίας, το επώνυμο/επωνυμία φυσικού ή νομικού προσώπου ή νομικής οντότητας που αναγράφεται στο έγγραφο εθνικότητας, ή άδεια εκτέλεσης πλόων, τα στοιχεία ναυπήγησης, το ολικό μήκος, το πλάτος, η ιπποδύναμη, η πλοιοκτησία και τα ποσοστά της, τα στοιχεία του εκπροσώπου (αριθμός φορολογικού μητρώου, επώνυμο, κοκ), τα στοιχεία του πλοιοκτήτη (αριθμός φορολογικού μητρώου, επώνυμο, κοκ), τα στοιχεία της διαχειρίστριας εταιρείας, του πλοίου ή του μικρού σκάφους, οι κόροι ολικής χωρητικότητας (gross registered tonnage - grt) ή η ολική χωρητικότητα (gross tonnage - gt), και κάθε άλλο απαραίτητο στοιχείο.

¹⁴ Εάν δεν υφίσταται εγγραφή στο Μητρώο δεν χορηγείται καμία φορολογική, ή άλλη απαλλαγή, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις της φορολογικής και τελωνειακής νομοθεσίας. Οποιαδήποτε δε μεταβολή των στοιχείων του Μητρώου γίνεται μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη, ή του εφοπλιστή, ή του ιδιοκτήτη, ή του χρήστη.

- τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια,
- τα λοιπά πλοία αναψυχής και μικρά σκάφη τα οποία είναι υπόχρεα για την πληρωμή του Τέλους Παραμονής και Πλόων (ΤΠΠ)¹⁵

Δυστυχώς όμως το Ηλεκτρονικό Μητρώο, παρά την αναγκαιότητα του και την σημαντική συνεισφορά που θα μπορούσε να είχε στα έσοδα του ελληνικού δημοσίου, δεν έχει μέχρι σήμερα λειτουργήσει.

Άλλες βασικές μεταβολές που επέρχονται με την συγκεκριμένη νομοθετική ρύθμιση και βελτιώνουν σημαντικά το περιβάλλον λειτουργίας των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής αποτρέποντας παράνομα σκάφη του εξωτερικού είναι οι ακόλουθες:

i) Η μερική ναύλωση απαγορεύεται. 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.

ii) 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.

iii) Η εκτέλεση σύμβασης ναύλωσης, στην οποία ο τόπος παράδοσης και ο τόπος επαναπαράδοσης του πλοίου αναψυχής βρίσκονται στην ελληνική επικράτεια¹⁶ 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 (δες αναλυτικά λοιπές σημαντικές ρυθμίσεις στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV).

¹⁵ Σύμφωνα με τις ρυθμίσεις (Κεφ. Γ' - Ν.4256/14) για την εκμετάλλευση πλοίου αναψυχής ανεξαρτήτως σημαίας, απαιτείται βεβαίωση της αρμόδιας υπηρεσίας της Φορολογικής Διοίκησης και καταχώριση των στοιχείων του πλοίου στο Μητρώο.

¹⁶ Η εκτέλεση σύμβασης ναύλωσης, στην οποία ο τόπος παράδοσης, ή / και ο τόπος επαναπαράδοσης, του πλοίου αναψυχής βρίσκονται στην αλλοδαπή δεν υπόκειται στους προαναφερόμενους περιορισμούς.

Μετά από την αναλυτική εξέταση των διατάξεων του Ν. 4256/2014 διαπιστώνεται ότι με τις ρυθμίσεις του Νόμου:

A. Περιορίζεται σημαντικά η γραφειοκρατία:

- με τη θεσμοθέτηση του «Ηλεκτρονικού Μητρώου» οι διάφορες Υπηρεσίες συνδέονται ηλεκτρονικά με συνέπεια να διευκολύνονται οι διαδικασίες.
- με την κατάργηση της υποχρέωσης έκδοσης άδειας ναυλώσεως, η οποία όμως παραμένει έως ότου τεθεί σε εφαρμογή το Ηλεκτρονικό Μητρώο.
- με την κατάργηση της υποχρέωσης λήψης άδειας απόπλου και δήλωσης κατάπλου για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής και όσα επαγγελματικά πλοία αναψυχής έχουν ολικό μήκος μέχρι και είκοσι τέσσερα (24) μέτρα, εφόσον δεν έχουν πλήρωμα. Για όσα έχουν πλήρωμα απαιτείται μόνον άδεια απόπλου από το αρχικό λιμάνι.
- με την κατάργηση της υποχρέωσης θεώρησης της κατάστασης επιβαινόντων και με την μη απαγόρευση μεταβολής της στη διάρκεια της ναύλωσης.
- με την κατάργηση της υποχρέωσης λήψης άδειας ανέλκυσης, ή καθέλκυσης, και το αντίστοιχο παράβολο.

B. Απλοποιείται η διαδικασία ναύλωσης και επιβίβασης των επιβατών:

- με το να μην χρειάζεται να περάσουν όλοι οι επιβάτες από την Λιμενική Αρχή.
- με την υποβολή του ναυλοσύμφωνου στις Αρχές με ηλεκτρονικό τρόπο.

Γ. Ελαστικοποιείται το καθεστώς των ναυλώσεων καθώς:

- Τα ιδιωτικά πλοία μπορούν να εκτελούν ναυλώσεις, υπό προϋποθέσεις
- Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής μπορεί να χρησιμοποιείται από τον πλοιοκτήτη, ή τον εφοπλιστή, χωρίς χρονικό περιορισμό όταν δεν εκτελεί σύμβαση ναύλωσης.
- Τα πλοία με σημαία εκτός ΕΕ ή ΕΟΧ μπορούν να εκτελούν ναυλώσεις στις οποίες η παραλαβή και η οριστική αποβίβαση των επιβατών πραγματοποιείται μεταξύ ελληνικών λιμανιών, εφόσον είναι άνω των 35 m., υπό προϋποθέσεις. Για τα πλοία Ε.Ε. δεν τίθενται ειδικές προϋποθέσεις.
- Η ελάχιστη διάρκεια της ναύλωσης είναι οκτώ (8) ώρες και επιτρέπονται δύο (2) ναυλώσεις ανά ημέρα.

Δ. Διευκολύνεται ο μόνιμος ελλιμενισμός σκαφών ξένης σημαίας.

Δυστυχώς όμως οι θετικές επιπτώσεις από τις προαναφερόμενες μεταρρυθμίσεις καθυστερούν καθώς παρατηρείται σημαντική αργοπορία στην έκδοση των αναγκαίων Διαταγμάτων που ενεργοποιούν καίριες ρυθμίσεις του νόμου.

Τέλος, με Προεδρικά Διατάγματα και Υπουργικές Αποφάσεις γίνεται επίσης προσπάθεια να επικαιροποιηθεί η νομοθεσία και να διευκολυνθεί η εφαρμογή των Νόμων για τα σκάφη αναψυχής στους τομείς της ασφάλειας των επιβατών και των εργαζομένων και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος (Γιαντσή Θ, Παρδάλη Α., 2015).

Νηολόγιο-Λεμβολόγιο

Τα στοιχεία ταυτότητας του πλοίου δηλαδή το όνομα, το διεθνές διακριτικό σήμα, οι διαστάσεις, η χωρητικότητα, το μέσο πρόωσης και η ιπποδύναμη, τα στοιχεία του πλοιοκτήτη (ονοματεπώνυμο, ιθαγένεια κλπ) καθώς και ο τίτλος κυριότητας καταγράφονται σε ειδικό βιβλίο, το «Νηολόγιο», που τηρείται από τις Λιμενικές Αρχές.

Με βάση τα συγκεκριμένα στοιχεία χορηγείται το "Πιστοποιητικό νηολόγησης αντίγραφο του οποίου πρέπει να υπάρχει στο σκάφος πάντα και να είναι άμεσα διαθέσιμο όταν ζητείται από τις Αρχές. Μετά την νηολόγηση χορηγείται στο πλοίο το έγγραφο εθνικότητας καθώς και άλλα ναυτιλιακά έγγραφα¹⁷.

1.6.8. Φορολογικό Πλαίσιο

Στην Ελλάδα τα έκτακτα φορολογικά μέτρα για τα σκάφη αναψυχής ξεκίνησαν το 2009 και συνεχίστηκαν καθ' όλη τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης, με πολλές μεταβολές διατάξεων, οι οποίες μέχρι σήμερα έχουν οδηγήσει σε απώλειες μεγαλύτερες του 25% κατά μέσο όρο στις πληρότητες των ελληνικών μαρινών, καθώς πολλά ιδιωτικά σκάφη έχουν φύγει από την Ελλάδα.

¹⁷ Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία τα ελληνικά νηολόγια διακρίνονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

α) Νηολόγια Πλοιαρίων στα οποία καταχωρούνται πλοία χωρητικότητας κάτω των 10 κόρων (κ.χ.)

β) Νηολόγια Α΄ Κλάσεως πλοίων στα οποία εγγράφονται μηχανοκίνητα ή ιστιοφόρα πλοία από 10 μέχρι 60 κ.κ.χ.

γ) Νηολόγια Β΄ Κλάσεως πλοίων στα οποία εγγράφονται όλα τα μηχανοκίνητα πλοία άνω των 60 κ.κ.χ., και

δ) Νηολόγια Β΄ Κλάσεως ιστιοφόρων στα οποία εγγράφονται μόνο

ιστιοφόρα πλοία άνω των 60 κ.κ.χ..

Τα μικρότερα σκάφη, οι «λέμβοι» υπόκεινται σε "Λεμβολόγηση" στο τηρούμενο ειδικό βιβλίο από τις λιμενικές αρχές το ονομαζόμενο "Λεμβολόγιο".

Φόρος πολυτελούς Διαβίωσης και Τεκμήρια

Επαναφέρεται ο Φόρος Πολυτελούς Διαβίωσης στα σκάφη αναψυχής ο οποίος θεσπίστηκε το 2011 και αντικαταστάθηκε το 2013 από το Τέλος Πλόων.

Ο Φόρος Πολυτελούς Διαβίωσης επιβάλλεται ακόμη στα σκάφη με μήκος πάνω από 5 μέτρα και το ποσό που θα πρέπει να καταβάλουν οι ιδιοκτήτες τους ξεκινά από τα 520 ευρώ (δες αναλυτικά στο Παράρτημα VI).

Ο συγκεκριμένος φόρος επιβλήθηκε με τροποποιήσεις¹⁸ στο Ν.4111/2013 (άρθρο 44) που αφορούσε τον Φόρο Πολυτελούς Διαβίωσης (δες αναλυτικά στο Παράρτημα VII).

Όσον αφορά την ετήσια αντικειμενική δαπάνη για τα σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης αυτή εκτιμάται με βάση το κόστος τελών ελλιμενισμού, ασφαλιστρών, καυσίμων, συντήρησης και πρακτόρευσης και ορίζεται ανάλογα με τα μέτρα ολικού μήκους του σκάφους¹⁹.

Τα σκάφη επαγγελματικής χρήσης δεν λαμβάνονται υπόψη για την αντικειμενική δαπάνη.

Τέλος Παραμονής Πλόων

Το Τέλος Παραμονής Πλόων θεσπίστηκε το Νοέμβριο του 2013 με ισχύ από τον Ιανουάριο του 2014, αλλά ακόμα δεν έχει τεθεί σε ισχύ. Αφορά όλα τα σκάφη αναψυχής από 7 μέτρα και άνω. Για τον υπολογισμό του ΤΠΠ λαμβάνεται υπόψη το ολικό μήκος του σκάφους το οποίο αναγράφεται στο έγγραφο εθνικότητας, στο

¹⁸ Οι τροποποιήσεις μέσω των οποίων επιβλήθηκε Φόρος Πολυτελείας στα σκάφη αναψυχής και νομοθετήθηκαν με το νόμο: «Επείγουσες ρυθμίσεις για τη διαπραγμάτευση και σύναψη συμφωνίας με το Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Στήριξης (Ε.Μ.Σ)» έχουν ως εξής:

α. Στην περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου 44 του ν. 4111/2013 (Α' 18) διαγράφονται οι λέξεις «καθώς και» και μετά τις λέξεις «δεξαμενών κολύμβησης» προστίθεται η φράση «καθώς και σκαφών αναψυχής ιδιωτικής χρήσης άνω των πέντε (5) μέτρων».

β. Ο συντελεστής των υποπεριπτώσεων ii, iii και iv της περίπτωσης β της παραγράφου 1 του άρθρου 44 του ν. 4111/2013 αυξάνεται σε δέκα τρία τοις εκατό (13%).

γ. Στην περίπτωση β' της παραγράφου 1 του άρθρου 44 του ν. 4111/2013 προστίθεται υποπερίπτωση ν) ως εξής: «ν) Για τα σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης άνω των πέντε (5) μέτρων, ο φόρος ισούται με το γινόμενο του ποσού της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης του σκάφους επί συντελεστή δεκατρία τοις εκατό (13%).

Δεν λαμβάνεται υπόψη η δαπάνη για την αμοιβή του πληρώματος. Από το φόρο της περίπτωσης (ν) εξαιρούνται τα ιστιοφόρα σκάφη και πλοία αναψυχής που έχουν κατασκευαστεί ή κατασκευάζονται στην Ελλάδα εξ ολοκλήρου από ξύλο τύπου τρεχαντήρι, βαρκαλάς, πέραμα, σερνίκι, λίμπερτυ τα οποία προέρχονται από την ελληνική ναυτική παράδοση.

¹⁹ Δες αναλυτικά Παράρτημα VI

πιστοποιητικό αξιοπλοΐας, στο πιστοποιητικό καταμέτρησης ή στην άδεια εκτέλεσης πλόων²⁰.

Εφόσον τα πλοία ελλιμενίζονται μόνιμα στην ελληνική επικράτεια, παρέχεται έκπτωση 30%. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας ορίζονται τα κριτήρια του μόνιμου ελλιμενισμού, ο τρόπος απόδειξης του για την παροχή της έκπτωσης και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Τέλος Ακινήσιας

Η ακινήσια ιδιωτικών σκαφών αναψυχής θεσπίστηκε το 2010 (Ν.3842/10) με στόχο την μείωση των ετήσιων αντικειμενικών δαπανών διαβίωσης (τεκμηρίων) που συνεπάγεται η κατοχή ή η κυριότητα σκάφους αναψυχής²¹. Με δεδομένο ότι η πλειοψηφία των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής χρησιμοποιείται λίγους μήνες το χρόνο, η νομοθεσία όρισε πως η ετήσια αντικειμενική δαπάνη με βάση την κυριότητα, ή την κατοχή σκάφους αναψυχής ιδιωτικής χρήσης, σε περίπτωση ακινήσιας του περιορίζεται κατά τόσα δωδέκατα όσοι και οι μήνες ακινήσιας του σκάφους.

Ανταποδοτικό τέλος επί της βεβαίωσης ακινήσιας

Τις παραπάνω, σχετικές με την ακινήσια σκαφών αναψυχής διατάξεις ήρθε να συμπληρώσει η Κοινή Υπουργική Απόφαση (Κ.Υ.Α. αριθμ. 513.2/12/15.2.2012-ΦΕΚ Β' 340) η οποία επέβαλε ανταποδοτικό τέλος ανάλογο με το μήκος του σκάφους²² επί της βεβαίωσης ακινήσιας ιδιωτικών σκαφών αναψυχής,

²⁰ Ο συγκεκριμένος φόρος υπολογίζεται σε ετήσια βάση, και καθορίζεται ως εξής:

α. Για τα ολικού μήκους από επτά μέτρα έως και οκτώ μέτρα σε 200 ευρώ.
β. Για τα ολικού μήκους άνω των οκτώ μέτρων και έως και δέκα μέτρα σε 300 ευρώ.
γ. Για τα ολικού μήκους άνω των δέκα μέτρων και έως και 12 μέτρα σε 400 ευρώ.
δ. Για τα ολικού μήκους άνω των 12 μέτρων: α) ανά έτος, 100 ευρώ ανά μέτρο, υπολογιζόμενο από το πρώτο μέτρο ή β) ανά μήνα, δέκα ευρώ ανά μέτρο, υπολογιζόμενο από το πρώτο μέτρο. Η χρέωση για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής και τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια μειώνεται στο ήμισυ με την προϋπόθεση της αποκλειστικής επαγγελματικής χρήσης.

²¹ Οι σχετικές διατάξεις και οι οδηγίες εφαρμογής του νόμου 3842/2010 «Αποκατάσταση φορολογικής δικαιοσύνης, αντιμετώπιση της φοροδιαφυγής και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 58) κοινοποιήθηκαν στις αρμόδιες υπηρεσίες με την Εγκύκλιο (ΠΟΛ 1135/04-10-2010) του Υπουργείου Οικονομικών. Ακολούθησε διευκρινιστική Εγκύκλιος του τότε Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη (ΑΔΑ: 4Α1ΦΙ-ΩΩ - Αριθ. Πρωτ.: 2119.3/ 05 /11) που απεστάλη σε όλα τα Λιμεναρχεία, δίνοντας περαιτέρω οδηγίες ως προς την εφαρμογή των διατάξεων ακινήσιας σκαφών. Αναλυτικά η Διευκρινιστική Εγκύκλιος παρουσιάζεται στο Παράρτημα IV.

²² - 10 ευρώ - για σκάφη μήκους έως 7 μέτρων.
- 20 ευρώ - για σκάφη πάνω από 7 και έως 15 μέτρων.
- 40 ευρώ - για πάνω από 15 και έως 25 μέτρα.
- 100 ευρώ - για σκάφη πάνω από 25 μέτρα.

επικαλούμενη την ενίσχυση των πόρων του Ειδικού Λογαριασμού Αλληλοβοήθειας Ναυτικού (ΕΛΟΑΝ)²³.

²³ Κάθε Λιμενική Αρχή τηρεί βιβλίο εσόδων υπέρ ΕΛΟΑΝ και υποβάλλει σχετική μηνιαία αναφορά στη Διεύθυνση Χρηματικού Ελέγχου Δαπανών και Ασφάλισης Προσωπικού του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

2. ΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

2.1. Οι Τουριστικοί Λιμένες και η Σημασία τους

Λαμβάνοντας υπόψη ότι η χώρα μας συγκεντρώνει περισσότερα από 2.500 νησιά, καταλήγουμε εύκολα στο συμπέρασμα ότι η δημιουργία λιμένων συνδέεται στενά τόσο με την άρση της απομόνωσης και την ανάπτυξη της οικονομίας των νησιώτικων περιοχών, όσο και με την συγκράτηση του τοπικού πληθυσμού σε αυτές.

Η άρση της απομόνωσης των νησιών αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για το επίπεδο διαβίωσης των κατοίκων τους, αλλά και για τον βαθμό της ελκυστικότητας τους ως τόπων κατοικίας και τουριστικών προορισμών.

Δυστυχώς, ο βαθμός προσπερασιμότητας των ελληνικών νησιών είναι απογοητευτικός. Υπάρχει σοβαρή δυσκολία και σε πολλές περιπτώσεις ακόμα και αδυναμία σύνδεσης των νησιών μεταξύ τους. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με το ότι η οικονομία τους είναι προσανατολισμένη προς τα έξω και εξαρτάται πρώτιστα από την σύνδεση τους με το λιμάνι του Πειραιά δημιουργεί σοβαρά προβλήματα στους κατοίκους. Η χαμηλή συχνότητα των δρομολογίων των πλοίων είναι αυτή που «εξορίζει» τα νησιά σε μεγάλες εικονικές αποστάσεις, οι οποίες έχουν αυξηθεί ακόμα περισσότερο τα τελευταία χρόνια της κρίσης που τα δρομολόγια έχουν μειωθεί. Τα νησιά που είναι σε καλύτερη κατάσταση είναι αυτά με μεγάλο πληθυσμό, ή τα τουριστικά κέντρα. Αντίθετα, τα μικρά και τα πιο απομακρυσμένα νησιά αντιμετωπίζουν σοβαρό πρόβλημα απομόνωσης ιδιαίτερα κατά τους χειμερινούς μήνες. Η περίπτωση νησιών όπως το Φαρμακονήσι, οι Αρκοί, ο Άγιος Ευστράτιος, τα Ψαρά κ.α. είναι χαρακτηριστική και δείχνει το μέγεθος των δυσκολιών πρόσβασης (π.χ. στον Άγιο Ευστράτιο δεν προσέγγισε πλοίο κατά τον Μάιο και Ιούνιο του 2015, λόγω προβλημάτων της ακτοπλοϊκής εταιρίας).

Σύμφωνα με τα προαναφερόμενα, ιδιαίτερη σημασία για τις τοπικές οικονομίες παρουσιάζουν οι νησιωτικοί λιμένες οι οποίοι εξυπηρετούν παράλληλα διάφορες ανάγκες: φιλοξενούν αλιευτικά σκάφη, παρέχουν υπηρεσίες ελλιμενισμού και ανεφοδιασμού σκαφών αναψυχής και ταυτόχρονα αποτελούν την κύρια πύλη προς την υπόλοιπη χώρα καθώς από εκεί εισάγονται, αλλά και εξάγονται όλα τα εμπορεύματα (Kuznetsov et al., 2015).

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις επομένως, εκτός από την άμεση ενίσχυση των νησιωτικών οικονομιών και βέβαια και της εθνικής οικονομίας στο σύνολο της, άρουν και την απομόνωση των νησιών συμβάλλοντας στη βιώσιμη ανάπτυξη τους, στη βελτίωση του επιπέδου ζωής των κατοίκων τους και στην αύξηση του μόνιμου πληθυσμού τους. Όσον αφορά δε το αντικείμενο της συγκεκριμένης μελέτης, η ανάπτυξη του ναυτικού τουρισμού και ιδιαίτερα του yachting έχει άμεση εξάρτηση από τον βαθμό ανάπτυξης και τις υπηρεσίες που προσφέρουν οι λιμενικές εγκαταστάσεις ανά την χώρα.

Η ζήτηση θέσεων ελλιμενισμού για τουριστικά σκάφη αναψυχής στη λεκάνη της Μεσογείου είναι πολύ μεγάλη. Οι μαρίνες της Νοτιοδυτικής Μεσογείου (Ιταλία, Γαλλία, Ισπανία) απορροφούν το 80% της συνολικής ζήτησης στην περιοχή, ενώ στη νοτιοανατολική Μεσόγειο (Τουρκία, Κροατία) το 14% και το υπόλοιπο 6% καλύπτεται από Αλγερία, Κύπρο, Μαρόκο, & Αίγυπτο.

Τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα υπήρξε μεγάλο ενδιαφέρον από φορείς διαχείρισης λιμένων για μετατροπή υφιστάμενων αλιευτικών καταφυγίων σε καταφύγια τουριστικών σκαφών, η ακόμα και σε μαρίνες. Και επειδή σε πολλές περιπτώσεις η κατασκευή και η λειτουργία των λιμενικών υποδομών απαιτεί σημαντικά κεφάλαια, οι επενδύσεις αυτές συνδυάστηκαν με την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη της περιοχής, ώστε να καταστεί δυνατή η χρήση τους για πολλαπλούς σκοπούς και να αυξηθεί η αποδοτικότητα τους.

Στην Ελλάδα ο μέσος όρος των θέσεων ελλιμενισμού είναι ιδιαίτερα χαμηλός, όπως διαπιστώνεται και στον πίνακα που ακολουθεί όπου παρουσιάζεται ο μέσος όρος σε διάφορες χώρες, καθώς και ο γενικός μέσος όρος. Βέβαια, σήμερα η ύφεση που αντιμετωπίζει το yachting στην χώρα έχει σαν αποτέλεσμα πολλές από αυτές τις συγκριτικά λίγες θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής να παραμένουν κενές.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10

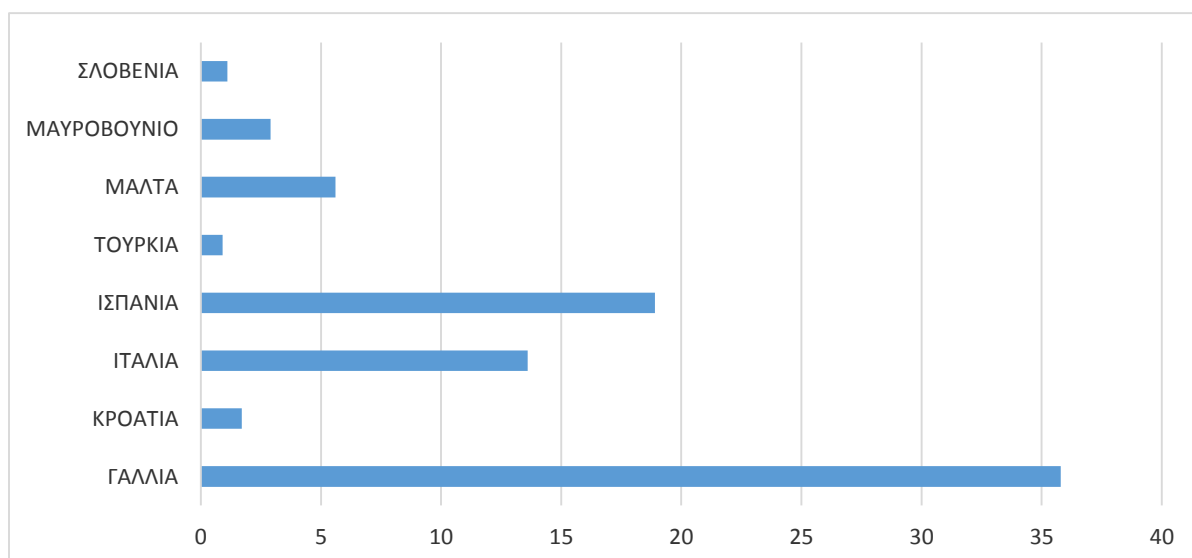
Σύνολο θέσεων ελλιμενισμού ανα χώρα

	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΠΕΡΙΜΕΤΡΟΣ ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΩΝ (km)	Μ.Ο ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ/ km
ΕΛΛΑΔΑ	8,700	16.040	0,5
ΓΑΛΛΙΑ	226,000	6.316	35,8
ΚΡΟΑΤΙΑ	13,416	8.032	1,7
ΙΤΑΛΙΑ	130,000	9.532	13,6
ΙΣΠΑΝΙΑ	130,555	6.882	18,9
ΤΟΥΡΚΙΑ	8,659	9.827	0,9
ΜΑΛΤΑ	1,108	196,8	5,6
ΜΑΥΡΟΒΟΥΝΙΟ	837	293,5	2,9
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	1,475	1.381	1,1
ΣΥΝΟΛΟ	520,974	58.500,3	8,9

Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο Έλλαδας, «Έρευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών στον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία».

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7

ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΘΕΣΕΩΝ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ / ΚΜ



2.2. Ορισμοί και Κατηγορίες Τουριστικών Λιμένων

«Τουριστικός λιμένας» σκαφών αναψυχής είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο και υποστηρίζει λειτουργικά τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής και ναυταθλητισμού (Ν. 4070/12). Οι τουριστικοί λιμένες χωρίζονται σε: μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια. Οι απαιτήσεις σε εγκαταστάσεις, διαστάσεις, υπηρεσίες και παροχές κάθε κατηγορίας τουριστικού λιμένα προδιαγράφονται ρητά στην ισχύουσα νομοθεσία.

Στην περίπτωση που ο τουριστικός λιμένας διαθέτει βασικές κτιριακές υποδομές τουλάχιστον 300 τ.μ. (Ν. 4070/12 και Ν.4276/14) με παροχές και εξυπηρέτησεις ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, καυσίμων, διαχείρισης καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης, ενδίαιτησης και υγιεινής χαρακτηρίζεται ως «τουριστικό καταφύγιο». Για την ωρίμανση ενός έργου τουριστικού καταφυγίου απαραίτητη προϋπόθεση είναι η χωροθέτηση του και στη συνέχεια η αδειοδότηση του.

Στο άρθρο 156 του Ν. 4070/12 ορίζεται ότι: «αγκυροβόλιο είναι ο τουριστικός λιμένας που δημιουργείται εντός προστατευμένου όρμου και εντός λιμνών και ποταμών με ελαφρύ εξοπλισμό, διαθέτει περιορισμένο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού και βασικές εγκαταστάσεις και δεν προκαλεί οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος». Στη βάση αυτού του ορισμού μειώνονται οι απαιτούμενες υποδομές των αγκυροβολίων στις απολύτως αναγκαίες, περιορίζοντας το κόστος, αλλά όχι και την επίπονη και μακρόχρονη διαδικασία χωροθέτησης και αδειοδότησης τους.

Τέλος, όπως προβλέπεται στην παρ. 3 του άρθρου 31 του Ν.4070/12: «μαρίνα» είναι ο τουριστικός λιμένας που διαθέτει χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις και υποδομές προδιαγραφών οι οποίες ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους.

Στις περισσότερες περιπτώσεις το τιμολόγιο της μαρίνας είναι απαγορευτικό για μικρά σκάφη. Σε περιοχές επομένως που υπάρχει ζήτηση θέσεων ελλιμενισμού από τους κατοίκους για σκάφη μικρότερα των 10 μ. και για σκάφη ερασιτεχνών αλιέων είναι σκόπιμο να δημιουργηθούν και θέσεις ελλιμενισμού εκτός μαρίνας είτε σε υφιστάμενες λιμενολεκάνες, είτε σε σχετικά προστατευμένες περιοχές, χωρίς ιδιαίτερο κόστος.

Επίσης τόσο τα «καταφύγια», όσο και τα «αγκυροβόλια» σκαφών αναψυχής μπορούν να υλοποιούνται με πλωτές προβλήτες και πλωτούς κυματοθραύστες²⁴. Επειδή δε είναι λιμενικές εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούνται κυρίως για την προσωρινή παραμονή - ελλιμενισμό των σκαφών χωροθετούνται κυρίως σε δημοφιλείς προορισμούς, ή σε ζώνες ναυσιπλοΐας σκαφών αναψυχής.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό που διαχωρίζει τις μαρίνες και τα καταφύγια τουριστικών σκαφών από τα αλιευτικά καταφύγια και τους λιμενίσκους μικρών σκαφών είναι η ύπαρξη μόνιμων αγκυροβολίων, δεδομένου ότι στη δεύτερη περίπτωση η εγκατάσταση μόνιμων αγκυροβολίων απαγορεύεται. Ωστόσο και σε μαρίνες και σε καταφύγια τουριστικών σκαφών δεν υπάρχει πάντα σύστημα μόνιμων αγκυροβολίων, αλλά μικρότερα συστήματα εγκατεστημένα από τους χρήστες.

Τέλος, θέσεις ελλιμενισμού τουριστικών σκαφών μπορούν να διαθέτουν υφιστάμενοι λιμένες ακτοπλοΐας, εμπορικοί κλπ. Η απαίτηση που υπήρχε στην περίπτωση αυτή για απόσταση μεγαλύτερη των 5 ναυτικών μιλίων από υφιστάμενες μαρίνες καταργήθηκε. Σήμερα στα λιμάνια, μπορούν να εξυπηρετηθούν τρεις (3) χιλιάδες επιπλέον σκάφη αναψυχής.

Τα περισσότερα λιμάνια, εκτός του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, διαθέτουν χώρους φιλοξενίας σκαφών αναψυχής με αποβάθρες και κυματοθραύστες και λοιπές βασικές ευκολίες, όπου επιτρέπεται η πρόσδεση καταβάλλοντας τα αντίστοιχα λιμενικά τέλη. Τέτοια τουριστικά λιμάνια συναντάμε σε διάφορες περιοχές όπως στην Αίγινα, στον Πόρο, στην Ύδρα, στις Σπέτσες, στη Ζάκυνθο, στην Ιθάκη, στην Κεφαλονιά, στην Λευκάδα, στους Παξούς, στην Ίο, στη Μύκονο, στην Πάτμο, στη Σύμη, στη Σάμο, στη Λέσβο, στη Μυτιλήνη, στη Χίο, στο Ναύπλιο, στο Γύθειο, στην Πύλο κ.ά. (Παπαδημητρίου Μ., 2009).

Εξετάζοντας τον πίνακα που ακολουθεί διαπιστώνεται ότι η Ελλάδα κατέχει την τελευταία θέση μεταξύ των χωρών της Μεσογείου τόσο ως προς τον αριθμό των yachts, όσο και ως προς τον αριθμό των μαρίνων και των αγκυροβολίων (πίνακας 11, διάγραμμα 5).

²⁴Σύμφωνα δε με την πλέον πρόσφατη απόφαση με αρ. ΔΔΠ00051595868Β'ΕΞ2015 που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ Β' 578/09.04.2015 στο άρθρο 1 του παραρτήματος του διευκρινίζεται ρητά ότι «απαγορεύεται οποιασδήποτε κατασκευή, που συνδέεται μόνιμα με το έδαφος (π.χ. πάκτωση με σκυρόδεμα, τσιμεντοστρώσεις, επιχωματώσεις, κλπ.)». Με την απόφαση αυτή διαφοροποιούνται πολλές διαδικασίες που είχαν συμπεριληφθεί στην Απόφαση με Αρ. 8220/131/14 στο ΦΕΚ Β' 1651-23.06.2014 του τέως Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου με θέμα: «Τοποθέτηση πλωτών εξεδρών στην θάλασσα για εποχιακή χρήση» (Υπ. Ναυτιλίας & Αιγαίου, 2014).

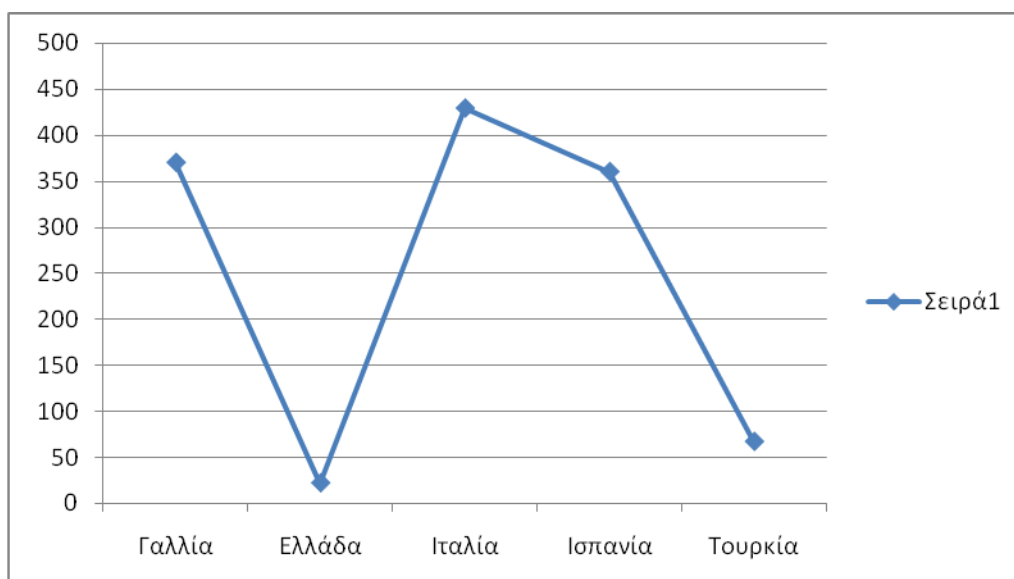
ΠΙΝΑΚΑΣ 11: Αριθμός μαρίνων, αριθμός θέσεων πρόσδεσης και αριθμός σκαφών (στοιχεία ICOMIA)

Χώρες	Μαρίνες/ Τουριστικοί Λιμένες	Θέσεις πρόσδεσης στην θάλασσα και επί ξηράς	Γιώτς
Κροατία			8,196
Γαλλία	370	200,000	70,180
Ελλάδα	22	8,100	11,523
Ιταλία	429	156,606	104,738
Ισπανία	360	130,000	111,100
Τουρκία	67	30,000	23,895
ΣΥΝΟΛΟ	1,248	524,706	329,632

Πηγη: ICOMIA 2013

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΑΡΙΝΩΝ ΑΝΑ ΧΩΡΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ



2.3. Λιμένες Σκαφών Αναψυχής και Παρεχόμενες Υπηρεσίες

2.3.1. Μαρίνες

Οι μαρίνες συνιστούν βασική υποδομή για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη μίας περιοχής με πολλαπλασιαστικές επιδράσεις τόσο σε άλλους υποστηρικτικούς για το yachting κλάδους της τοπικής οικονομίας, όσο και στην ευρύτερη περιφέρεια. Οι μαρίνες σήμερα κατασκευάζονται με αυστηρές τεχνικές προδιαγραφές που αναβαθμίζουν το παραλιακό μέτωπο. Στη θέση παραμελημένων τμημάτων των παραλιακών πόλεων κατασκευάζονται σύγχρονες εγκαταστάσεις ελεύθερης πρόσβασης για τους πολίτες, με περιβαλλοντικούς όρους και υψηλή αισθητική. Οι εγκαταστάσεις αυτές παρέχουν ασφάλεια στους πεζούς επισκέπτες και λιμενική προστασία και ασφάλεια στα σκάφη αναψυχής αποτελώντας τις απαραίτητες υποδομές για την προσέλκυση υψηλής ποιότητας τουρισμού». Επομένως, η δημιουργία μαρίνας δίνει την δυνατότητα σε μια περιοχή να αναπτύξει ένα πλήρες πακέτο προϊόντων ναυτικού τουρισμού και είναι σκόπιμο αυτή να εντάσσεται στο πλαίσιο μίας Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης στην περιοχή²⁵.

Στις μαρίνες υπάρχει παροχή νερού και ηλεκτρικού σε κάθε θέση και προσφέρονται διάφορες υπηρεσίες όπως ελλιμενισμός, ανεφοδιασμός με καύσιμα, ανέλκυση & καθέλκυση, επισκευές κλπ.. Λειτουργεί επίσης, εμπορική ζώνη σαφώς διαχωρισμένη από την περιοχή των θέσεων ελλιμενισμού.

²⁵ Οι Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις (ΟΧΕ) αποτελούν εργαλείο ολοκληρωμένης χωρικής ανάπτυξης για την εφαρμογή αναπτυξιακών στρατηγικών συγκεκριμένων χωρικών ενοτήτων. Οι περιοχές αυτές είτε παρουσιάζουν συγκεκριμένα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν με συνολικό τρόπο, είτε διακρίνονται από σημαντικές αναπτυξιακές δυνατότητες οι οποίες μπορούν να αξιοποιηθούν και να μεγιστοποιηθούν με βάση ένα ολοκληρωμένο αναπτυξιακό σχέδιο.

Ο ολοκληρωμένος χαρακτήρας της χωρικής στρατηγικής και του σχεδίου υλοποίησης θα πρέπει να εξασφαλίζεται με τη συμπληρωματικότητα και συνεκτικότητα των προτεινόμενων δράσεων, καθώς και με την αντιπροσωπευτικότητα του συστήματος διακυβέρνησης.

Στους στόχους της χωρικής στρατηγικής κάθε περιοχής περιλαμβάνονται η βελτίωση της οικονομικής κατάστασης και απασχόλησης, η με κοινωνικούς όρους βελτίωση της καθημερινής ζωής των πολιτών και η διατήρηση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος με βάση την αειφόρο προσέγγιση της αναπτυξιακής διαδικασίας.

Οι Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις μπορούν να χρηματοδοτηθούν από τα Ταμεία ΕΚΤ, ΕΤΠΑ και Ταμείο Συνοχής, μέσω συνδυασμένων επενδύσεων, με αναφορά σε δύο τουλάχιστον Άξονες Προτεραιότητας και με συνδυασμό μίας ή περισσότερων συμπληρωματικών επενδυτικών προτεραιοτήτων από διαφορετικούς θεματικούς στόχους,1 ενός ή περισσότερων Επιχειρησιακών Προγραμμάτων. Όπου κρίνεται απαραίτητο, δράσεις χρηματοδοτούμενες από συγκεκριμένα μέτρα των Ταμείων ΕΓΤΑΑ και ΕΤΘΑ, μπορούν να συμπληρώσουν τις ΟΧΕ.

Σε ότι αφορά την λειτουργία της η μαρίνα είναι ως επί τω πλείστον αφητηρία και τερματισμός της θαλάσσιας διαδρομής των σκαφών αναψυχής που ελλιμενίζονται σε αυτήν όλο το χρόνο, καθώς και ενδιάμεσος σταθμός. Υπάρχουν επομένως δύο κατηγορίες εξυπηρετούμενων σκαφών, ανάλογα με το χρόνο ελλιμενισμού:

- Μόνιμα ελλιμενιζόμενα, δηλαδή σκάφη τα οποία ελλιμενίζονται το μεγαλύτερο τμήμα του χρόνου
- Διερχόμενα, δηλαδή σκάφη τα οποία ελλιμενίζονται μερικές μέρες.

Οι παρεχόμενες υπηρεσίες διαφέρουν από μαρίνα σε μαρίνα, ανάλογα με την δυναμικότητα της (σύνολο θέσεων ελλιμενισμού ή/και χερσαίας εναπόθεσης), τη γεωγραφική της θέση ως προς τις περιοχές διέλευσης των σκαφών (τουριστικοί προορισμοί) καθώς και τη θέση της εντός, ή κοντά, στον αστικό ιστό (μαρίνες πόλεων). Διαφοροποίηση στις παρεχόμενες υπηρεσίες από τις λειτουργούσες μαρίνες παρατηρείται και όσον αφορά την κατηγορία των σκαφών αναψυχής, γεγονός που μειώνει τον ανταγωνισμό μεταξύ τους αφού όλες οι μαρίνες δεν απευθύνονται στους ίδιους πελάτες.

Οι περισσότερες μαρίνες στην Ελλάδα δύνανται να εξυπηρετήσουν έως και μικρά megayachts, ενώ gigayachts μπορούν να εξυπηρετηθούν σε ελάχιστες μαρίνες. Ειδικότερα για παράδειγμα στην περιοχή της Αττικής υπάρχουν 3 μαρίνες οι οποίες εξυπηρετούν σχεδόν αποκλειστικά θαλαμηγούς. Στην περιφέρεια η μαρίνα στα Γουβιά της Κέρκυρας έχει δυνατότητα επίσης να εξυπηρετήσει θαλαμηγούς. Αντίθετα η μαρίνα του Αλίμου εξυπηρετεί βασικά ιστιοπλοϊκά ενοικιαζόμενα σκάφη με προορισμό τον Αργοσαρωνικό, ενώ η Olympic Marine κοντά στο Λαύριο εξυπηρετεί ιστιοπλοϊκά με προορισμό τις Κυκλάδες (Γιαντσή Θ, Παρδάλη Α., 2015).

Μεταξύ των παραγόντων που καθιστούν ελκυστική μία μαρίνα είναι η ευκολία πρόσβασης των χρηστών της προς τα αστικά κέντρα και η ευκολία μετάβασης τους από και προς τα αεροδρόμια. Και αυτό γιατί η χρήση των σκαφών αναψυχής δεν περιορίζεται μόνο κατά την θερινή περίοδο. Συχνά οι χρήστες εκμεταλλεύονται και μικρότερες περιόδους, διαστήματα 4 - 5 ημερών μέσα στο χρόνο. Για τον λόγο αυτό η άνετη – εύκολη πρόσβαση των χρηστών στην μαρίνα είναι καθοριστική παράμετρος επιλογής της.

Επίσης, ιδιαίτερη σημασία έχει και η ασφάλεια της μαρίνας και γενικά η εικόνα της όλης περιοχής που είναι εγκατεστημένη. Επειδή το κόστος αγοράς και συντήρησης των σκαφών αναψυχής είναι ιδιαίτερα υψηλό εύκολα συνάγεται ότι οι

ιδιοκτήτες – χρήστες σκαφών είναι άτομα με υψηλά εισοδήματα και εκτός από την ασφάλεια του σκάφους καθοριστική παράμετρος στην επιλογή μίας μαρίνας είναι και η ατομική τους ασφάλεια και η δυνατότητα που τους παρέχεται για άμεση πρόσβαση σε ποιοτικές υπηρεσίες εστίασης και φιλοξενίας.

Προϋποθέσεις βιωσιμότητας της μαρίνας

Η ικανοποιητική και αποδοτική λειτουργία μιας μαρίνας απαιτεί ολοκληρωμένο σχεδιασμό σχετικά με:

- τις κατάλληλες θέσεις πριμνοδότησης των πλοίων,
- την επιτυχή λειτουργία ανεφοδιασμού σε νερό και καύσιμα,
- την συντήρηση, επισκευή και καθαρισμό σκαφών,
- τη διάθεση απορριμμάτων και υγρών αποβλήτων στη βάση του Σχεδίου Διαχείρισης,
- την παρακολούθηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τις δραστηριότητες της μαρίνας: ποιότητα του νερού, του αέρα, επίπεδα σκόνης και θορύβου,
- την εγκατάσταση δικτύου ηλεκτροφωτισμού,
- την εγκατάσταση δικτύου τηλεπικοινωνιών,
- την μεταφορά των αναγκαίων προμηθειών και την ικανοποιητική εξυπηρέτηση των ελλιμενιζόμενων πλοίων,
- την παροχή υγειονομικών υπηρεσιών σε επείγουσες περιπτώσεις,
- την ασφάλεια σκαφών,
- την ελεγχόμενη πρόσβαση στις θέσεις ελλιμενισμού.
- τους χώρους υγιεινής για τους χρήστες και τους εργαζόμενους στην μαρίνα με ελεγχόμενη πρόσβαση,
- την άνετη πρόσβαση των χρηστών στην μαρίνα,
- την εύκολη πρόσβαση των σκαφών από την μαρίνα σε δημοφιλείς προορισμούς,
- την παροχή υπηρεσιών εστίασης και φιλοξενίας στην περιοχή.

Ο συντονισμός μέρους, ή και του συνόλου, των προαναφερόμενων υπηρεσιών αναμφισβήτητα είναι μία πολύπλοκη διαδικασία την οποία η μαρίνα οφείλει να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά, διασφαλίζοντας την βέλτιστη εξυπηρέτηση των πελατών της.

Επίσης η κατασκευή μίας μαρίνας θα πρέπει να συνδυάζεται και με εμπορική αξιοποίηση της όλης εγκατάστασης με συμπληρωματικές χρήσεις (real estate).

Γιατί εκείνο το οποίο έχει σημασία είναι ο σχεδιασμός της μαρίνας να είναι ολοκληρωμένος και να περιλαμβάνει τόσο την έννοια της «επιχειρηματικής» όσο και την έννοια της «κοινωνικής» ευημερίας. Επιχειρηματικός στόχος είναι να γίνει η μαρίνα αφενός ελκυστική για τους χρήστες και να προσφέρει ανταγωνιστικές υπηρεσίες και αφετέρου να αξιοποιηθεί η όλη εγκατάσταση, ώστε να μεγιστοποιηθεί η οικονομική της αποδοτικότητα. Ο κοινωνικός στόχος από την λειτουργία μίας μαρίνας είναι η βελτίωση της ευημερίας των κατοίκων της περιοχής που μεταφράζεται σε αύξηση είτε του εισοδήματος τους και των θέσεων απασχόλησης στην περιοχή, είτε σε ποιοτική αναβάθμιση του περιβάλλοντος που κατοικούν (Wejnert, 2002). Η συμβολή των μαρίνων στην τοπική οικονομία είναι ιδιαίτερα σημαντική. Σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλιακών Ενώσεων (ICOMIA), για κάθε 1 ευρώ που δαπανάται για τον ελλιμενισμό ενός σκάφους σε μία μαρίνα αναλογούν από 3 έως 12 ευρώ (ανάλογα με το μέγεθος και τον τύπο του) που δαπανώνται έμμεσα ή άμεσα για καύσιμα, τροφοδοσία, προμήθειες, επισκευές, συντήρηση, μισθοδοσία, φόρους και άλλες ανάγκες ή υποχρεώσεις του σκάφους. Το μεγαλύτερο μέρος των δαπανών διαχέεται σε επαγγελματίες και μικρές επιχειρήσεις που πλαισιώνουν τη μαρίνα.

Για τους λόγους αυτούς όπως προαναφέρθηκε η δημιουργία μίας μαρίνας θα διευκολυνθεί όταν ενταχθεί σε μία δράση ΟΧΕ που αποτελεί βασικό εργαλείο του νέου ΕΣΠΑ για την υποστήριξη της καινοτομικής ανάπτυξης σε μία γεωγραφική περιοχή με βάση το κοινό χωρικό στοιχείο.

Η χωροθέτηση της μαρίνας

Όσον αφορά την χωροθέτηση της μαρίνας και γενικά εγκαταστάσεων ελλιμενισμού, οι βασικοί κανόνες επικεντρώνονται στα εξής:

- Οι μαρίνες πρέπει να έχουν επαρκείς χερσαίους χώρους (στάθμευση, χώροι υγιεινής, κτιριακές υποδομές...).
- Η χωροθέτηση των μαρίνων θα πρέπει να γίνεται σε περιοχές με ικανοποιητική κίνηση των υδάτων, ώστε να εξασφαλίζεται η ανανέωση των υδάτων και να αποφεύγεται η συσσώρευση ρυπαντών και άλλων οργανικών ουσιών στον πυθμένα της μαρίνας.
- Οι μαρίνες δεν θα πρέπει να χωροθετούνται κοντά σε περιοχές υψηλής περιβαλλοντικής σημασίας.
- Δραστηριότητες με σωρευτική επίπτωση στο περιβάλλον θα πρέπει να αποφεύγονται στο χώρο της μαρίνας (Παπαδόπολης- Δετζώρτζης Α., 2015)

Επίσης στις μαρίνες συνήθως δεν υπάρχει χερσαίος χώρος για τη διαχείριση και την εκτέλεση εργασιών συντήρησης σκαφών, κυρίως γιατί οι συγκεκριμένοι χώροι αποτελούν περιβαλλοντικά επιβαρυντικό στοιχείο για την λιμενική εγκατάσταση.

Αντίθετα τα εμπορικά καταστήματα και οι χώροι εστίασης και αναψυχής αποτελούν ένα ιδιαίτερα σημαντικό κομμάτι που επηρεάζει θετικά την λειτουργία της μαρίνας, για το λόγο ότι συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό στην κερδοφορία και την βιωσιμότητα της. Οι χώροι αυτοί απευθύνονται τόσο στους χρήστες της μαρίνας, όσο και στους επισκέπτες.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, εκτός των τυπικών προϋποθέσεων αδειοδότησης της μαρίνας, υπάρχει και μια σειρά θεμάτων τα οποία αφορούν την εύρυθμη λειτουργία της. Μεταξύ αυτών συγκαταλέγονται και αυτά που αφορούν στη λειτουργία της μαρίνας με ελάχιστο περιβαλλοντικό αποτύπωμα και αναφέρονται:

- στη διαχείριση των καυσίμων,
- στον καθαρισμό και συντήρηση της μαρίνας,
- στη συντήρηση των σκαφών,
- στη διαχείριση των ομβρίων.

Τέλος, οι μαρίνες θα πρέπει να διαθέτουν εγκεκριμένο εν ισχύ Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων (ΚΥΑ 8111.1/41/09 / 25-02-2009) καθώς και Σχέδιο Αντιμετώπισης Καταστάσεων Ανάγκης και Έκτακτων Περιστατικών.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στην Ελλάδα τις μαρίνες τις διαχειρίζονται δήμοι, η εταιρεία ακινήτων του δημοσίου καθώς και Ιδιώτες μέσω Συμβάσεων Παραχώρησης στους οποίους ανήκουν και εταιρείες yachting για την καλύτερη και πιο ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση των πελατών τους.

Παράγοντες που καθορίζουν την ζήτηση για μαρίνες

Η ζήτηση για μαρίνες έχει σε μεγάλο βαθμό εποχικό χαρακτήρα και καθορίζεται κυρίως από τρεις παράγοντες:

- Το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών και τα τέλη ελλιμενισμού.
- Την ποιότητα & την ποσότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών
- Τις εξελίξεις στην αγορά των σκαφών αναψυχής.

Κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου παρατηρείται μεγάλη αύξηση της κυκλοφορίας των σκαφών αναψυχής, με αποτέλεσμα την υψηλότερη ζήτηση για διαμονή σε μαρίνες. Το χειμώνα αυξάνεται η ζήτηση για θέσεις διαχείρισης και για

εργασίες επισκευής και συντήρησης των σκαφών.

2.3.2. Καταφύγιο Σκαφών Αναψυχής

Η χρήση του καταφυγίου για ένα σκάφος αναψυχής αφορά τον εποχιακό ελλιμενισμό του με την παροχή νερού και ηλεκτρικού σε κάθε θέση και διασφαλίζει:

- Την ασφάλεια των σκαφών.
- Την συλλογή των αστικών αποβλήτων.
- Τον ανεφοδιασμό των σκαφών.
- Χώρους υγιεινής.
- Παροχή υπηρεσιών εστίασης στην περιοχή.
- Δυνατότητα πρωτοβάθμιας περίθαλψης στην περιοχή.

2.3.3. Αγκυροβόλια

Διακρίνονται σε:

α) Αγκυροβόλιο για διερχόμενα σκάφη

Το αγκυροβόλιο στην περίπτωση αυτή παρέχει δυνατότητα ελλιμενισμού, ή αγκυροβολίας για διανυκτέρευση και διασφαλίζει:

- Ασφαλείς συνθήκες ελλιμενισμού ή αγκυροβολίας.
- Δυνατότητα ανεφοδιασμού των σκαφών.
- Δυνατότητα παροχής πρώτων βοηθειών στην ευρύτερη περιοχή.

β) Αγκυροβόλιο για μικρά σκάφη αναψυχής και σκάφη ερασιτεχνών αλιέων

Συνήθως οι ιδιοκτήτες των σκαφών αυτών είναι κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής του αγκυροβολίου. Στο αγκυροβόλιο παρέχεται:

- Ασφάλεια σκαφών.
- Εγκατάσταση ανέλκυσης – καθέλκυσης σκαφών (ράμπα καθέλκυσης).
- Δυνατότητα παροχής νερού, ηλεκτρικού και συλλογής αποβλήτων.
- Θέσεις ανεφοδιασμού σκαφών με καύσιμα.

2.3.4. Parking Σκαφών

Υπάρχουν εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην φύλαξη σκαφών στην ξηρά, όταν οι ιδιοκτήτες τους αποφασίζουν να τα βγάλουν από τις μαρίνες. Συνήθως πρόκειται για εταιρείες που εμπορεύονται, ή νοικιάζουν σκάφη και παρέχουν και την υπηρεσία της φύλαξης.

Τα λεγόμενα «Parking Σκαφών» είναι επομένως χώροι στάθμευσης των σκαφών με αντίτιμο και ταυτόχρονα προσφέρουν και συγκεκριμένες υπηρεσίες στους ιδιοκτήτες όπως:

- Χειμερινή συντήρηση.
- Service και καθαρισμό του σκάφους.
- Τροφοδοσία καυσίμων.
- Ανέλκυση και καθέλκυση σε γλίστρες.

Οι ιδιοκτήτες έχουν το πλεονέκτημα, αφήνοντας το σκάφος τους σε κάποιο parking κοντά στην μαρίνα που επιθυμούν, να μην μπαίνουν στη διαδικασία να διανύσουν μεγάλες αποστάσεις με το σκάφος τους για να το «ρίξουν» στη θάλασσα και επιπλέον τα σκάφη τους κατά την χειμερινή περίοδο βρίσκονται σε ασφαλείς ελεγχόμενους χώρους.

2.4. Οι Μαρίνες στην Ελλάδα

Η κατασκευή μαρίνων στην Ελλάδα ξεκίνησε με πρωτοβουλία του Ε.Ο.Τ το 1960. Η πρώτη μαρίνα που λειτούργησε ήταν η μαρίνα της Βουλιαγμένης και ακολούθησαν οι μαρίνες Ζέας (Πειραιάς), Αρετσούς (Θεσσαλονίκη), Αλίμου (Αθήνα) και Γουβιάς (Κέρκυρα).

Το 1981 ξεκίνησε η εκπόνηση του Σχεδίου Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α), το οποίο προέβλεπε ένα δίκτυο από 34 μαρίνες, 106 σκάλες και 250 αγκυροβόλια με συνολικά 15.000 θέσεις ελλιμενισμού. Τα έργα αυτά όμως δεν ολοκληρώθηκαν, ενώ και άλλα προγράμματα δημιουργίας μαρίνων δεν υλοποιήθηκαν εξαιτίας της έλλειψης των αναγκαίων κονδυλίων.

Το αποτέλεσμα ήταν μέχρι και το 1993 να λειτουργούν στη χώρα μόλις 12 μαρίνες με δυναμικότητα 4.570 θέσεων. Οι μαρίνες αυτές ήταν χωροθετημένες κυρίως στα μεγάλα αστικά κέντρα και ως επί το πλείστον στην Αττική. Φορέας εκμετάλλευσης ήταν σχεδόν αποκλειστικά το ελληνικό δημόσιο, εκτός της μαρίνας στο Πόρτο

Καρράς στη Χαλκιδική που φορέας διαχείρισης ήταν ο ΕΟΤ, της μαρίνας της Γλυφάδας που ήταν ο δήμος και της μαρίνας της Πάτρας που ήταν το Λιμενικό Ταμείο.

Στην χώρα μας δεν υπήρχε θεσμικό πλαίσιο που να διέπει την δημιουργία μαρίνων πριν από το 1993. Στη συνέχεια δε το θεσμικό πλαίσιο, όπως διαμορφώθηκε, απαιτούσε μια σειρά πολύπλοκων διαδικασιών για την κατασκευή και την έγκριση πολλών συναρμόδιων δημόσιων φορέων (Υπουργείο Οικονομικών, Υπουργείο Ναυτιλίας, Υπουργείο Χωροταξίας, ΕΟΤ), γεγονός που απέκλεισε τις ιδιωτικές επενδυτικές πρωτοβουλίες. Ήταν επομένως επιτακτική η ανάγκη για ένα σύγχρονο νομοθετικό πλαίσιο χωροθέτησης των τουριστικών λιμένων που θα διευκόλυνε την εισροή των ιδιωτικών κεφαλαίων προς την υποδομή του ναυτικού τουρισμού.

2.4.1. Η Υφιστάμενη Κατάσταση

Σήμερα οι μαρίνες που έχουν κατασκευασθεί και λειτουργούν στην Ελλάδα για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής είναι μόλις 22 από τις 59 που έχουν χωροθετηθεί στο Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο έως το 2013, καθώς και 58 τουριστικά καταφύγια και 22 αγκυροβόλια. Οι 22 μαρίνες απαρτίζουν την Ένωση Ελληνικών Μαρίνων (Ναυτεμπορική, 3 Αυγούστου 2015).

ΜΑΡΙΝΕΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

1. Αγ. Κοσμά
2. Αθηνών
3. Αλίμου
4. Βουλιαγμένης
5. Ζέα
6. Λαυρίου
7. Φλοίσβου

ΜΑΡΙΝΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ

1. Αγ. Νικολάου
2. Αρετσού
3. Γουβιών
4. Καλαμάτας
5. Κλεοπάτρα
6. Κω
7. Λέρου
8. Λευκάδας
9. Μεσσολογγίου
10. Μυτιλήνης
11. Πόρτο Καρράς
12. Πρέβεζας
13. Ρόδου
14. Σάμου
15. Σάνη

Πηγή: ΕΜΑΕ

Όπως διαπιστώνεται από τα προαναφερόμενα στοιχεία, οι θέσεις ελλιμενισμού συγκεντρώνονται ως επί το πλείστον στην περιοχή της Αττικής (καλύπτοντας το 40% της συνολικής δυναμικότητας), ενώ ακολουθούν τα νησιά του Ιονίου πελάγους. Αυτό οφείλεται στο ότι η πλειοψηφία των ιδιοκτητών των σκαφών διαμένει στην πρωτεύουσα και ζητά θέσεις για τα σκάφη της πλησίον της κατοικίας της. Στην Αττική επίσης έχουν την έδρα τους οι περισσότερες από τις εταιρείες του κλάδου.

Σήμερα οι περισσότερες μαρίνες είναι δημόσιας ιδιοκτησίας²⁶, αλλά ιδιωτικής διαχείρισης βάσει μακροχρόνιων συμβάσεων. Διαχρονικά η κατάσταση έχει ως εξής: από 13 Μαρίνες που λειτουργούσαν το 2007 και είναι μέλη σήμερα της Ένωσης Ελληνικών Μαρίνων, τις δύο (2) τις διαχειρίζονταν δημοτικές εταιρείες όπως συμβαίνει και σήμερα, τις τέσσερις (4) η Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης (ΕΤΑ) η οποία έχει περιέλθει στο ΤΑΙΠΕΔ και τις επτά (7) ιδιωτικές εταιρείες. Σήμερα από τις 22 μαρίνες που λειτουργούν τις δύο (2) τις διαχειρίζονται δήμοι, τις δύο (2) το ΤΑΙΠΕΔ και τις υπόλοιπες ιδιώτες.

Σήμερα από το ΤΑΙΠΕΔ βρίσκονται σε εξέλιξη οι διαγωνισμοί για την παραχώρηση:

α) της μαρίνας Αλίμου (είναι μέλος της Ένωσης Ελληνικών Μαρίνων και έχει εκπονηθεί Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων) και της συνοδής ομάδας τουριστικών λιμένων Νέας Επιδαύρου, Ύδρας και Πόρου,

β) της μαρίνας Χίου και τμήματος του λιμένα Χίου για την οποία έχει εκπονηθεί Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ), και

γ) της μαρίνας Πύλου και τμήματος του Λιμένα Πύλου.

²⁶ Το Ελληνικό Δημόσιο βρίσκεται στη διαδικασία αξιολόγησης της πλέον κατάλληλης μεθόδου εκμετάλλευσης της διαχείρισής και άλλων δικαιωμάτων επί λιμένων και μαρίνων (πέραν των 12 λιμανιών που έχουν τη νομική μορφή Ανώνυμης Εταιρείας και των αντίστοιχων μαρίνων τους).

Στόχος του Ελληνικού Δημοσίου είναι η καθιέρωση ενός εκτενούς συστήματος ομάδων/συμπλεγμάτων λιμανιών και μαρίνων που ακολούθως θα χρηματοδοτηθούν, αρχικά βάσει συμβάσεων εκχώρησης.

2.4.2. Μαρίνες εν Λειτουργία

Όπως προαναφέρθηκε στην Ελλάδα σήμερα λειτουργούν 22 οργανωμένες μαρίνες οι οποίες είναι μέλη της ΕΜΑΕ η οποία εκπροσωπεί σχεδόν το 90% των οργανωμένων τουριστικών λιμένων της χώρας, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που διαχειρίζεται η Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου (ΕΤΑΔ).

Τα μέλη της ΕΜΑΕ, με γεωγραφικά κριτήρια, είναι οι εξής τουριστικοί λιμένες:

Δυτική Ελλάδα: Γουβιών στην Κέρκυρα, Κλεοπάτρα στην Πρέβεζα, Πρέβεζας, Λευκάδας, Μεσολογγίου, Καλαμάτας.

Αττική: Ζέας, Αθηνών, Φλοίσβου, Αλίμου, Αγ. Κοσμά, Βουλιαγμένης, Olympic Marine Λαυρίου.

Βόρεια Ελλάδα: Αρετσού, Σάνι, Πόρτο Καρράς.

Αιγαίο και Δωδεκάνησα: Μυτιλήνης, Σάμου, Λέρου, Ρόδου, Κως.

Κρήτη: Αγ. Νικολάου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 12

Μαρίνες και θέσεις ελλιμενισμού

ΜΑΡΙΝΕΣ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ
Βουλιαγμένης	115
Ζέας	620
Φλοίσβου	303
Αλίμου	1080
Olympic Marine	680
Φαλήρου	130
Αγίου Κοσμά	337
Γλυφάδας	810
Γουβιών	1235
Κλεοπάτρας	100
Λευκάδας	620
Καλαμάτας	250
Σάνη	215
Πόρτο Καρρά	315

Θεσσαλονίκης	242
Μυτιλήνης	222
Κως	250
Σάμου	260
Λέρου	220
Μεθάνων	70
Ρόδου	600
Αγ. Νικολάου	250

(Πηγή: ΕΟΤ, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος)

Τα χαρακτηριστικά των μαρίνων έχουν ως εξής: (ΝΕΕ 2012)

Αττική

α) Μαρίνα Ζέας

Βρίσκεται κοντά στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά και αποτελείται από δύο λιμένες: το Πασαλιμάνι και την Φρεατύδα. Στον χερσαίο χώρο της λειτουργεί μεγάλος αριθμός κατ/των εστίασης και αναψυχής με αποτέλεσμα να συγκεντρώνει μεγάλο αριθμό επισκεπτών. Από πλευράς εξοπλισμού και ποιότητας εγκαταστάσεων αξιολογείται σε πολύ υψηλό επίπεδο. Η χωρητικότητα της αριθμεί 620 θέσεις ελλιμενισμού, το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος σκάφους είναι τα 100 μ. και το μέγιστο βύθισμα σκάφους τα 9 μ.

β) Μαρίνα Φαλήρου

Χαρακτηρίζεται από εύκολη πρόσβαση και εξυπηρετεί θαλαμηγούς και σκάφη αναψυχής. Η μαρίνα διαθέτει 130 θέσεις ελλιμενισμού, με δέκα από αυτές να μπορούν να φιλοξενήσουν megayachts από 50 μέχρι 130 μ. Τα βάθη κοντά στις προβλήτες είναι μεγάλα και κυμαίνονται μεταξύ 5 και 6 μ.. Διαθέτει φύλαξη 24 ωρών όλες τις ημέρες της εβδομάδας.

γ) Μαρίνα Φλοίσβου

Βρίσκεται στο Παλαιό Φάληρο και διαθέτει 303 θέσεις ελλιμενισμού από τις οποίες μεγάλος αριθμός μπορεί να φιλοξενήσει πολυτελή σκάφη πάνω από 35μ.. Επίσης στη χερσαία ζώνη της λειτουργεί εμπορικό συγκρότημα 3.800τ.μ και είναι η πρώτη ελληνική μαρίνα με πιστοποίηση ISO από την Lloyd's Register Group.

δ) Μαρίνα Αλίμου

Είναι από τις μεγαλύτερες μαρίνες της Ελλάδας με 1080 θέσεις ελλιμενισμού και δυνατότητα φιλοξενίας σκαφών μέχρι περίπου 40μ.. Διαθέτει επίσης 600 χερσαίες θέσεις. Το μέγιστο βύθισμα σκάφους ανέρχεται στα 6.5 μ.. Έχει εύκολη πρόσβαση καθώς εξυπηρετείται από τα μέσα μαζικής μεταφοράς (τραμ και λεωφορεία) και βρίσκεται 30χλμ. από το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος.

ε) Μαρίνα Αγίου Κοσμά

Βρίσκεται δίπλα από την Μαρίνα Αλίμου προς την κατεύθυνση της Γλυφάδας και διαθέτει διάφορες εγκαταστάσεις αναψυχής όπου μπορούν να λάβουν χώρα πολλές εκδηλώσεις. Βρίσκεται στο νότιο τμήμα της Αττικής δίπλα στην Γλυφάδα, 15χλμ. από το κέντρο της Αθήνας, 23χλμ. από το αεροδρόμιο Ελ.Βενιζέλος και 12 χλμ. από το λιμάνι του Πειραιά. Μπορεί να φιλοξενήσει 337 σκάφη με μέγιστο μήκος σκάφους τα 80 μ..

στ) Μαρίνα Βουλιαγμένης

Βρίσκεται σε μία από τις πιο όμορφες περιοχές της Αθήνας περικυκλωμένη από ξενοδοχεία, εστιατόρια, την παραλία της Βουλιαγμένης και πληθώρα άλλων ανέσεων. Έχει 115 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη μέχρι 50μ..

ζ) Olympic Marine

Χαρακτηρίζεται από εύκολη πρόσβαση προς το αεροδρόμιο και τα νησιά των Κυκλάδων. Διαθέτει 680 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη μέχρι 40 μ., αλλά διαθέτει και χερσαίες θέσεις για 700 σκάφη. Βραβεύεται με την Γαλάζια Σημαία από το 2000 και έχει πιστοποιηθεί με ISO 9001:2000.

η) Μαρίνα Γλυφάδας

Η μαρίνα Γλυφάδας περιλαμβάνει θαλάσσιο χώρο και χερσαία ζώνη ακτής. Έχει συνολική χωρητικότητα 810 σκαφών.

Βόρεια Ελλάδα

α) Μαρίνα Σάνη

Βρίσκεται στην Κασσάνδρα Χαλκιδικής και περιβάλλεται από πυκνόφυτο οικολογικό θέρετρο 4.000 στρεμμάτων με 7χλμ. παραλίας. Η πρόσδεση των σκαφών γίνεται σε πλωτές τσιμεντένιες προβλήτες, ενώ για τα μεγαλύτερα σκάφη

υπάρχουν επιπλέον πλωτές αποβάθρες με δυνατότητα παροχής ηλεκτρικού ρεύματος, πόσιμο νερό, ανεφοδιασμού καυσίμων και αντλιών πυρόσβεσης. Έχει χωρητικότητα 215 σκαφών μέγιστου επιτρεπόμενου μήκους 24 μ. και μέγιστου βυθίσματος 3 μ..

β) Porto Karras Μαρίνα

Είναι η μεγαλύτερη ιδιωτική μαρίνα της Βόρειας Ελλάδας και διαθέτει 315 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη μήκους πάνω από 55μ.. Κάθε χρόνο διακρίνεται με τη γαλάζια σημαία και παρέχει άριστο επίπεδο υπηρεσιών στους πελάτες της.

γ) Μαρίνα Θεσσαλονίκης, Αρετσού

Βρίσκεται στο Θερμαϊκό Κόλπο πολύ κοντά στο κέντρο της Θεσσαλονίκης. Διαθέτει 242 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη μέχρι 30μ. Σε κάθε θέση υπάρχει παροχή ρεύματος, νερού και τηλεφωνική σύνδεση. Τα τελευταία χρόνια βραβεύεται με Γαλάζια Σημαία από την Εταιρία Προστασίας της Φύσης.

Δυτική Ελλάδα

α) Μαρίνα Γουβιών

Διαθέτει 1235 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών με μέγιστο μήκος τα 80μ. και μέγιστο βύθισμα σκάφους τα 5.5 μ.. Έχει σταθερές και πλωτές προβλήτες και 560 θέσεις εναπόθεσης σκαφών στην ξηρά. Βρίσκεται πολύ κοντά στην πόλη της Κέρκυρας και είναι μια από τις πιο σύγχρονες και οργανωμένες μαρίνες στην Ελλάδα.

β) Μαρίνα Κλεοπάτρα

Έχει δυνατότητα ελλιμενισμού 100 σκαφών μήκους έως 30μ. και στον χερσαίο χώρο της μπορεί να φιλοξενήσει 1.000 σκάφη καθώς είναι η μεγαλύτερη μονάδα χερσαίας εναπόθεσης σκαφών στην Ελλάδα. Διαθέτει όλες τις απαραίτητες υπηρεσίες και υποδομές για τους επισκέπτες. Βρίσκεται σχεδόν δίπλα από το αεροδρόμιο του Ακτίου και κοντά στην πόλη της Πρέβεζας και της Λευκάδας

γ) Μαρίνα Λευκάδας

Διαθέτει 620 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη μέγιστου μήκους 45μ. Για σκάφη μήκους 25-30 μ. διαθέτει 28 θέσεις ελλιμενισμού και για σκάφη άνω των 30 μ. 11 θέσεις. Ξεκίνησε να λειτουργεί το 2002 και είναι μια από τις πιο σύγχρονες μαρίνες της Μεσογείου

δ) Μαρίνα Καλαμάτας

Βρίσκεται δυτικά του κεντρικού λιμανιού και δίπλα στο κέντρο της πόλης της Καλαμάτας. Είναι μια σύγχρονη μαρίνα που διαθέτει 250 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών μήκους μέχρι 25μ. και βυθίσματος μέχρι 3μ.. Διαθέτει όλες τις απαραίτητες υπηρεσίες και παροχές για τους επισκέπτες της.

ε) Μαρίνα Μεθάνων

Τα Μέθανα βρίσκονται στο νοτιοανατολικό ακρωτήριο της Πελοποννήσου. Η μαρίνα Μεθάνων μπορεί να φιλοξενήσει 70 σκάφη με βάθος 2-3μ.. Διαθέτει υπηρεσίες όπως νερό, ηλεκτρικό ρεύμα, τηλεφωνική σύνδεση, συλλογή αποβλήτων, ντουζιέρες, πυρόσβεση, ασφάλεια, χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων.

Αιγαίο και Δωδεκάνησα

α) Μαρίνα Μυτιλήνης

Διαθέτει 222 θέσεις ελλιμενισμού με μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος τα 25 μ., καθώς και 32 χερσαίες θέσεις. Βρίσκεται πολύ κοντά στο κέντρο της πόλης της Μυτιλήνης.

β) Μαρίνα Κως

Παρέχει υπηρεσίες υψηλών προδιαγραφών για σκάφη μήκους μέχρι 45μ.. Διαθέτει 250 θέσεις ελλιμενισμού, παροχή νερού και ηλεκτρικού ρεύματος, σύνδεση τηλεφώνου με ενσύρματο και ασύρματο δίκτυο και σύνδεση δορυφορικής τηλεόρασης.

γ) Μαρίνα Σάμου

Έχει δυνατότητα ελλιμενισμού 260 σκαφών και μπορεί να φιλοξενήσει σκάφη με μήκος πάνω μέχρι 50 μ.. Είναι χτισμένη σύμφωνα με υψηλής τεχνολογίας προδιαγραφές και παρέχει μεγάλη ποικιλία υπηρεσιών για τα σκάφη, αλλά και τους επιβαίνοντες. Το ναυπηγείο της μπορεί να φιλοξενήσει μέχρι 170 σκάφη που εξυπηρετούνται για επισκευή και συντήρηση.

δ) Μαρίνα Λέρου

Ήταν η πρώτη μαρίνα και χώρος φύλαξης σκαφών στην ξηρά στο νοτιοανατολικό Αιγαίο. Έχει την δυνατότητα φιλοξενίας 220 σκαφών σε 5 πλωτές προβλήτες εξοπλισμένες με νερό, ηλεκτρικό και ασύρματο internet. Στην ανατολική της

πλευρά κατασκευάστηκε ένας μόλος για την φιλοξενία superyachts και megayachts έως 50μ.

ε) Μαρίνα Ρόδου

Διαθέτει 600 θέσεις ελλιμενισμού με υπηρεσίες όπως internet, τηλεόραση, τηλέφωνο, νερό, ασφάλεια. Περιβάλλεται από εστιατόρια και εμπορικά καταστήματα.

Κρήτη

α) Μαρίνα Αγ. Νικολάου

Είναι κατασκευασμένη σύμφωνα με τα Ευρωπαϊκά πρότυπα και διαθέτει 250 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών μήκους μέχρι 50 μ.. Βρίσκεται στο κέντρο της πόλης και διαθέτει υπηρεσίες όπως νερό, ηλεκτρικό ρεύμα, τουαλέτες, ασφάλεια, χώρους στάθμευσης, πλυντήρια, internet.

ΠΙΝΑΚΑΣ 13: ΟΙ ΜΑΡΙΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



ΠΗΓΗ: ΕΜΑΕ

Οι υπηρεσίες που παρέχονται από κάθε μαρίνα παρουσιάζονται αναλυτικά στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΧ.

2.4.3. Γεωγραφική Κατανομή της Ζήτησης για Μαρίνες στην Ελλάδα

Οι υπηρεσίες που παρέχονται από τις ελληνικές μαρίνες απεικονίζονται αναλυτικά στο Παράρτημα ΙΧ. Στο Αιγαίο δημοφιλείς περιοχές ναυσιπλοΐας για σκάφη αναψυχής είναι οι Κυκλάδες, τα Δωδεκάνησα και ο Αργοσαρωνικός. Με βάση τις προτιμήσεις των πελατών για τον τόπο προορισμού και την ζήτηση για νέες θέσεις ελλιμενισμού σε μαρίνες, η κατάταξη των περιοχών απεικονίζεται στον παρακάτω πίνακα (Αζοράκος Σ., 2015):

α/α	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΔΗΜΟΦΙΛΕΙΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ	ΒΑΘΜΟΣ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗΣ
1	ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	3.	1.
2	ΚΥΚΛΑΔΕΣ	1.	2.
3	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ ΑΠΟ ΣΑΜΟ ΕΩΣ ΡΟΔΟ	2.	3.
4	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ ΕΩΣ ΧΑΝΙΑ	6.	Αναβάθμιση (+)
5	ΒΟΡΕΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΑΙΓΑΙΟ ΛΕΣΒΟΣ – ΧΙΟΣ	5.	Αναβάθμιση (+)
6	ΣΠΟΡΑΔΕΣ – Β. ΕΥΒΟΙΑ	4.	Αναβάθμιση (+)
7	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ – ΘΑΣΟΣ	7.	Αναβάθμιση (+)

(+) Ανάγκη βελτίωσης των δυνατοτήτων – παροχών στις υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις

Οι πλέον δημοφιλείς προορισμοί στο Αιγαίο όπως γίνεται εμφανές από τα προαναφερόμενα είναι οι Κυκλάδες, τα Δωδεκάνησα και ο Αργοσαρωνικός. Επειδή το μεγαλύτερο ποσοστό εκείνων που ενοικιάζουν, ή κατέχουν, σκάφη αναψυχής κατοικούν στην Αττική και επειδή, με εξαίρεση την Σαντορίνη και την Μύκονο, δεν υπάρχει ικανοποιητική σύνδεση των υπόλοιπων νησιών με την Αττική, ούτε απευθείας πτήσεις με το εξωτερικό, η ζήτηση για νέες θέσεις ελλιμενισμού επικεντρώνεται στην Αττική.

Αντίθετα, οι αεροπορικές συνδέσεις στα Δωδεκάνησα (Κως, Ρόδος) και στη Σάμο τόσο με διεθνείς προορισμούς, όσο και με το Ελευθέριος Βενιζέλος, καλύπτουν τις ανάγκες πρόσβασης στις μαρίνες που λειτουργούν εκεί. Ανάγκη για αύξηση των θέσεων ελλιμενισμού παρατηρείται στην Κω όπου η ζήτηση είναι αυξημένη, λόγω της θέσης του νησιού στην θαλάσσια περιοχή μεταξύ Ρόδου και Σάμου.

Ανάλογα εύκολη πρόσβαση υπάρχει και στο Ιόνιο. Οι δύο οργανωμένες μαρίνες που λειτουργούν στα Γουβιά της Κέρκυρας και στην πόλη της Λευκάδας είναι εύκολα προσβάσιμες τόσο από το εξωτερικό, όσο και από την Αττική. Η Λευκάδα

εξάλλου με την λειτουργία της Εγνατίας Οδού και την αναμενόμενη ολοκλήρωση των Έργων του αυτοκινητόδρομου Κορίνθου – Πατρών και της Ιόνιας Οδού θα έχει άνετη οδική πρόσβαση και από τα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας.

Τόσο στην Κέρκυρα, όσο και στην Λευκάδα, αλλά και στις ακτές της Ηπείρου και της Αιτωλοακαρνανίας λειτουργούν και άλλες μικρότερες λιμενικές εγκαταστάσεις που εξασφαλίζουν πρόσθετες θέσεις ελλιμενισμού και διαχείμασης για σκάφη αναψυχής. Η αξιολόγηση των δύο προαναφερόμενων περιοχών απεικονίζεται στον ακόλουθο πίνακα (Αζοράκος Σ., 2015).

α/α	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΔΗΜΟΦΙΛΕΙΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ	ΒΑΘΜΟΣ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗΣ
1	ΛΕΥΚΑΔΑ ΑΠΟ ΠΡΕΒΕΖΑ ΕΩΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ – ΑΚΤΕΣ ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ	1.	1.
2	ΚΕΡΚΥΡΑ ΕΩΣ ΠΑΞΟΙ – ΑΚΤΕΣ ΗΠΕΙΡΟΥ	2.	2.

2.4.4. Διακρίσεις για τις Ελληνικές Μαρίνες

Πολλές από τις ελληνικές μαρίνες έχουν βραβευτεί από το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα «Γαλάζιας Σημαίας» που αποτελεί διεθνές σύμβολο ποιότητας και ξεκίνησε στη Γαλλία το 1985. Σήμερα, είναι ένα παγκόσμιο πρόγραμμα πιστοποίησης ποιότητας με ισχυρή περιβαλλοντική παράμετρο.

Στόχος του Προγράμματος είναι η προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης στις παράκτιες περιοχές και η σύνδεση του τουρισμού με το περιβάλλον και την εκπαίδευση σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο.

Όσον αφορά τις μαρίνες, τα κριτήρια για την απονομή της Γαλάζιας Σημαίας κατανέμονται σε τέσσερις (4) κατηγορίες:

- α) Περιβαλλοντική πληροφόρηση και ευαισθητοποίηση,
- β) Επίπεδο ασφάλειας και υπηρεσίες,
- γ) Περιβαλλοντική διαχείριση,
- δ) Ποιότητα Ύδατος (Α. Καμαρινάκης, 2015).

Αναλυτικότερα η κάθε μία από τις προαναφερόμενες κατηγορίες περιλαμβάνει:

- α) Περιβαλλοντική πληροφόρηση και Υπηρεσίες

- Περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές, θαλάσσιες και χερσαίες, στην άμεση περιοχή της μαρίνας.
- Κώδικας περιβαλλοντικής συμπεριφοράς αναρτημένος στη μαρίνα.
- Αναρτημένες πληροφορίες για το πρόγραμμα “Γαλάζιες Σημαίες”.
- Περιβαλλοντικές εκπαιδευτικές δραστηριότητες.

β} Επίπεδο ασφάλειας και υπηρεσίες

- Εμφανή και ευπρόσιτα σωστικά μέσα, πρώτες βοήθειες και πυροσβεστικός εξοπλισμός.
- Σχέδιο ενεργειών έκτακτης ανάγκης για περιπτώσεις μόλυνσης, πυρκαγιάς, ή άλλων δυστυχημάτων.
- Διάθεση ηλεκτρικού ρεύματος και νερού στις θέσεις πλεύρισης.
- Ευκολίες για άτομα με ειδικές ανάγκες.
- Αναρτημένος χάρτης που να δείχνει τη θέση που ευρίσκονται οι διάφορες ευκολίες που διατίθενται.

γ} Περιβαλλοντική Διαχείριση

- Δημιουργία Σχεδίου περιβαλλοντικής πολιτικής που να αναφέρεται σε θέματα διαχείρισης ύδατος, απορριμμάτων και κατανάλωσης ενέργειας, υγείας και ασφάλειας και στη χρήση περιβαλλοντικά αποδεκτών προϊόντων.
- Επαρκείς, ανεξάρτητοι και εμφανείς κάδοι για την συλλογή επικίνδυνων απορριμμάτων (χρώματα, υφαλοχρώματα, διαλυτικά, σκουριές, συσσωρευτές, υπολείμματα πετρελαιοειδών, φωτοβολίδες) που να αδειάζονται σε τακτά διαστήματα.
- Επαρκείς κάδοι κοινών απορριμμάτων.
- Μέσα υποδοχής ανακυκλώσιμων απορριμμάτων.
- Ευκολίες άντλησης υδάτων σεντινών.
- Ευκολίες άντλησης λυμάτων από τα WC των σκαφών.
- Συντήρηση κτιρίων και εξοπλισμού, σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς.
- Επαρκείς, καθαρές και εμφανείς ευκολίες υγιεινής.
- Αποφυγή διαφυγής λυμάτων από την πλύση σκαφών στο χερσαίο και θαλάσσιο περιβάλλον.
- Ενθάρρυνση περιβαλλοντικά φιλικών μεταφορικών μέσων.
- Απαγόρευση κίνησης / στάθμευσης οχημάτων στη μαρίνα.

δ) Ποιότητα ύδατος

- Οπτικά καθαρά νερά στην μαρίνα (χωρίς πετρελαιοειδή, απορρίμματα, απόβλητα και άλλες ενδείξεις μόλυνσης).

Η Ελλάδα φέτος κατέλαβε την τρίτη θέση παγκοσμίως (2^η το 2014), ανάμεσα σε 50 χώρες του πλανήτη, με 395 βραβευμένες ακτές και 9 μαρίνες. Αυτό αποτελεί ισχυρό πλεονέκτημα στην προσπάθεια ανάπτυξης του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού και επομένως θα ήταν χρήσιμο για την περαιτέρω ανάδειξη του τομέα όλο και περισσότερες μαρίνες να αποκτήσουν Γαλάζια Σημαία (Καμαρινάκης Α., 2015).

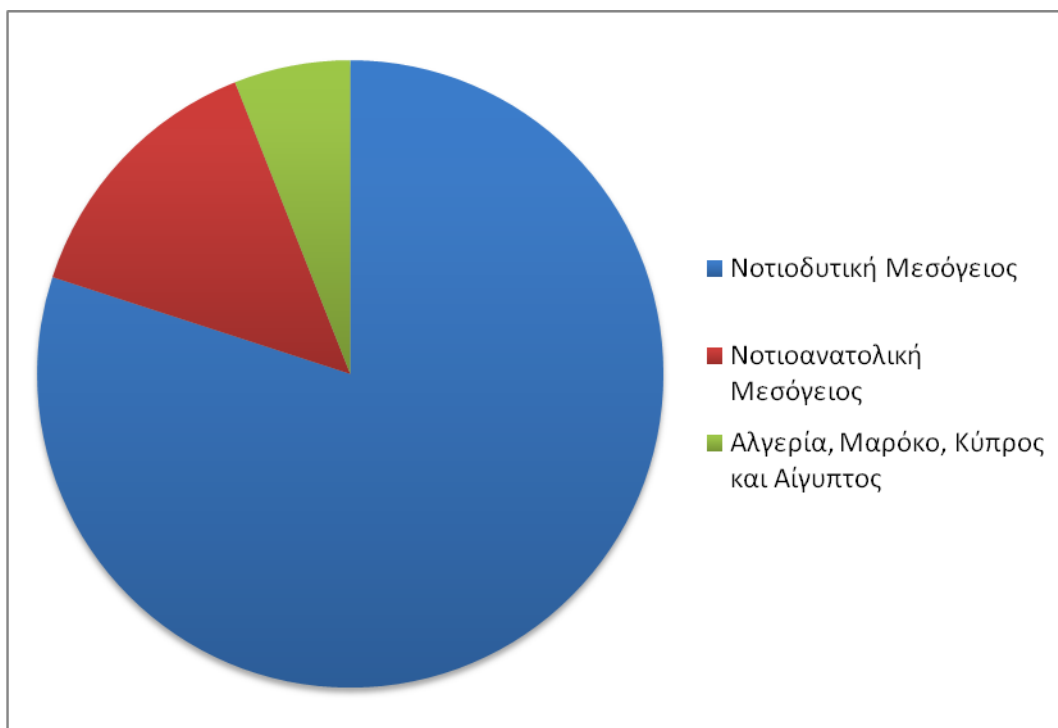
2.5. Ο Διεθνής Ανταγωνισμός

Ο ανταγωνισμός με τον οποίο έρχονται αντιμέτωπες οι ελληνικές μαρίνες προέρχεται από τις χώρες της νοτιοδυτικής Μεσογείου, τη Γαλλία, την Ιταλία και την Ισπανία, καθώς και τις χώρες της νοτιοανατολικής Μεσογείου και συγκεκριμένα την Τουρκία και την Κροατία.

Οι μαρίνες της νοτιοδυτικής Μεσογείου απορροφούν περίπου το 80% της συνολικής ζήτησης στην περιοχή της Μεσογείου. Η νοτιοανατολική ζώνη της Μεσογείου εξυπηρετεί το 14% της συνολικής ζήτησης, ενώ το υπόλοιπο 6% απορροφάται από την Αλγερία, το Μαρόκο, την Κύπρο και την Αίγυπτο.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 9

ΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΑΡΙΝΩΝ



Η Τουρκία έχει αναδειχθεί σε σημαντικό ανταγωνιστή της χώρας μας, καθώς η ταχύτατη ανάπτυξη του τουρισμού στην περιοχή σε συνδυασμό με το φιλοεπενδυτικό θεσμικό πλαίσιο και την δημιουργία σύγχρονων μαρίνων έχει ευνοήσει σημαντικά την ανάπτυξη του τουρισμού με σκάφη αναψυχής στην περιοχή. Σήμερα στην Τουρκία λειτουργούν 67 μαρίνες, ενώ δραστηριοποιούνται 1.550 επιχειρήσεις ναυπήγησης, μηχανών εξοπλισμού και σχετικών με το yachting.

Στο σημείο αυτό, και συγκρίνοντας τη χώρα μας με τις χώρες της Μεσογείου, διαπιστώνεται ότι οι ελληνικές μαρίνες υπολείπονται από πλευράς ανταγωνιστικότητας. Ενδεικτικό είναι ότι ορισμένες μόνο μαρίνες στην Ελλάδα διαθέτουν Γαλάζια Σημαία. Η Ιταλία, η Κροατία και η Τουρκία καταλαμβάνουν τις πρώτες θέσεις με το μεγαλύτερο αριθμό αναλογικά Γαλάζιων Σημαιών στις μαρίνες τους.

Όσον αφορά το κόστος ελλιμενισμού στις ελληνικές μαρίνες, αυτό είναι υψηλότερο συγκριτικά με τις μαρίνες της Τουρκίας, της Κροατίας και της Σλοβενίας. Σε περιόδους δε χαμηλής ζήτησης πολλές μαρίνες στις ανταγωνίστριες χώρες

προωθούν ειδικές προσφορές (π.χ. έκπτωση στις τιμές ηλεκτρικές ενέργειας ή νερού) με στόχο να προσελκύσουν μεγαλύτερο αριθμό σκαφών αναψυχής. Ανάλογες πρακτικές δεν τυγχάνουν ευρείας εφαρμογής στη χώρα μας, ενώ η πολιτική που ακολουθείται από την πλευρά της πολιτείας κάθε άλλο παρά αυξάνει την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών μαρινών.

Όπως αναφέρει ο Πρόεδρος της EMAE κ. Κατσικάδης «Πώς όμως μπορεί να γίνει ανταγωνιστικότερη μία ελληνική μαρίνα όταν ο ελλιμενισμός και οι υπηρεσίες που παρέχει υπόκεινται σε συντελεστή ΦΠΑ 23%, ενώ στις μαρίνες της Τουρκίας είναι μηδενικός; Πώς θα αναπτυχθεί η παραγωγή και η αγορά των σκαφών αναψυχής όταν επιβάλλονται νέοι πρόσθετοι φόροι και τέλη όπως ο φόρος πολυτελείας για σκάφη από 5 μέτρα και άνω; Ή όταν αυξάνεται ο ΦΠΑ στους ναύλους στα επαγγελματικά σκάφη στο 23%».

Φέρνει μάλιστα το παράδειγμα της Ιταλίας, όπου το 2011 επεβλήθη, όπως και στην Ελλάδα, φόρος πολυτελείας στα σκάφη αναψυχής με αποτέλεσμα μέσα σε λίγους μήνες να αποχωρήσουν 40.000 σκάφη από τις μαρίνες. Έτσι επήλθε σημαντική ύφεση στον τομέα ανάπτυξης των ιταλικών μαρινών, με αποτέλεσμα σήμερα να υπάρχουν ημιτελή έργα και δεκάδες χιλιάδες άδειες θέσεις ελλιμενισμού. Διότι τα σκάφη, σε αντίθεση με τα ακίνητα, έχουν την ελευθερία και την άνεση της επιλογής της χώρας και του λιμένα όπου θα ελλιμενίζονται.

Όσον αφορά τώρα το μέγεθος των σκαφών που ελλιμενίζονται, η Τουρκία έρχεται πρώτη ακολουθούμενη από τη Μάλτα στα μεγάλα yachts και επομένως στους πελάτες υψηλού εισοδηματικού επιπέδου.

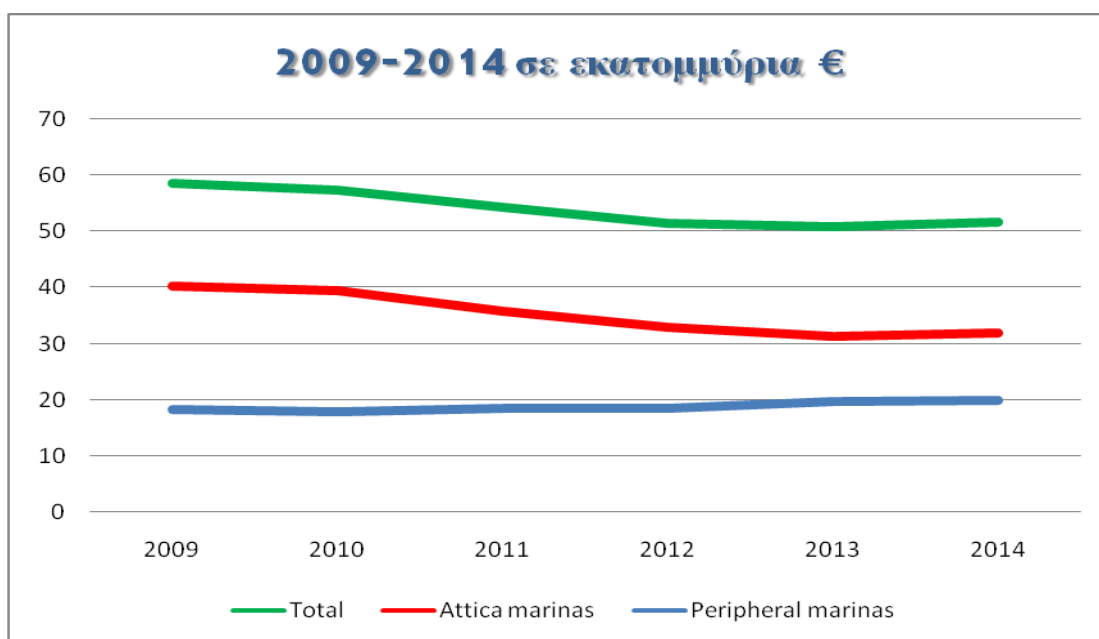
Ο δείκτης που υποδηλώνει τις θέσεις ελλιμενισμού σκαφών ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής τέλος, συνδέεται με τον βαθμό αξιοποίησης των ακτών για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Η Σλοβενία και η Μάλτα έρχονται πρώτες. Η Ελλάδα που διαθέτει το μεγαλύτερο με διαφορά, σε σύγκριση με τις υπόλοιπες χώρες της νοτιοανατολικής Μεσογείου, μήκος ακτογραμμών έχει την μικρότερη αναλογία στον αριθμό θέσεων ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής. Και βέβαια αυτό μπορεί να μην είναι πρόβλημα σήμερα που η δυναμικότητα των υφιστάμενων μαρινών δεν αξιοποιείται στο 100% και παραμένουν αρκετές θέσεις κενές, αλλά ήταν καθοριστικός παράγοντας τα προηγούμενα χρόνια που ο τουρισμός με σκάφη αναψυχής αναπτυσσόταν ταχύτατα.

Ο κύκλος εργασιών στις ελληνικές μαρίνες παρουσιάζει σημαντική μείωση από το 2009 έως και το 2013, οπότε και σταθεροποιείται με ελαφρά ανοδική τάση για το

2014 (Διαγρ. 7). Η πτώση είναι μεγαλύτερη στις μαρίνες που δραστηριοποιούνται στην Αττική, ενώ ο κύκλος εργασιών για όλο το προαναφερόμενο διάστημα είναι σταθερός στις περιφερειακές μαρίνες.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10

ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ (2009-2014)

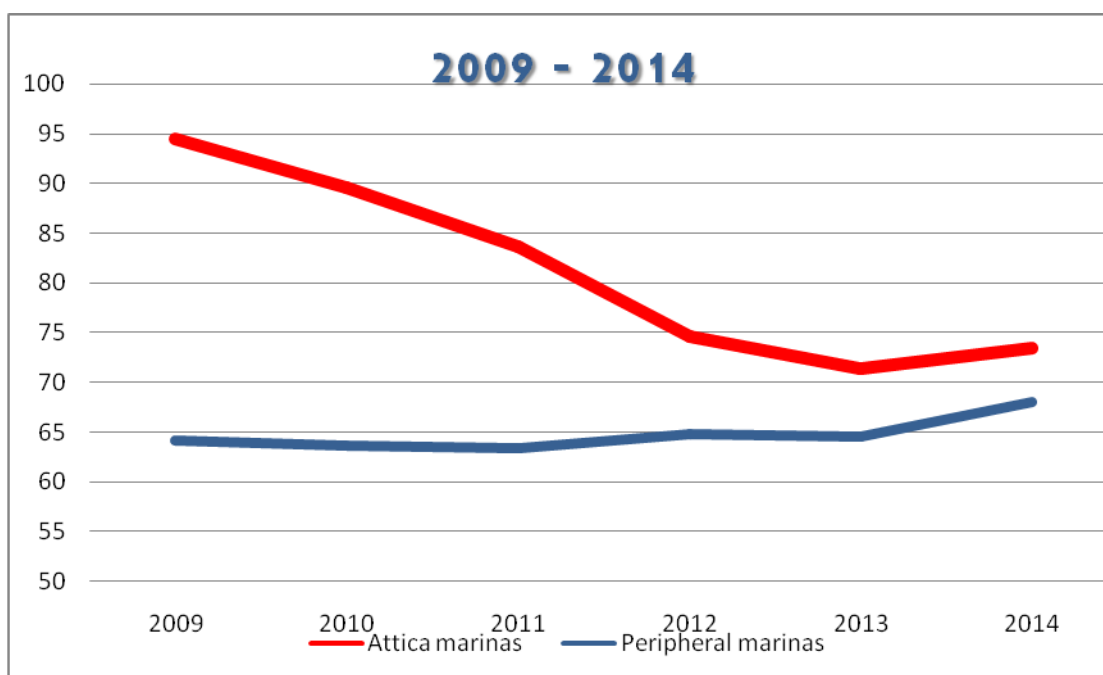


Πηγή: ΕΜΑΕ

Ιδιαίτερα καθοδική είναι και η εξέλιξη του δείκτη πληρότητας των μαρινών της Αττικής από το 2009 έως και το 2013, οπότε και ο δείκτης αρχίζει ελαφρά να βελτιώνεται. Αντίθετα η πληρότητα στις περιφερειακές μαρίνες από το 2011 και μετά αυξάνεται, ενώ η αύξηση μεταξύ 2013 και 2014 είναι μεγαλύτερη συγκριτικά με την αύξηση της πληρότητας στις μαρίνες της Αττικής (Διαγρ 8).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 11

ΠΛΗΡΟΤΗΤΑ ΜΑΡΙΝΩΝ (ΑΤΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ) (2009-2014)

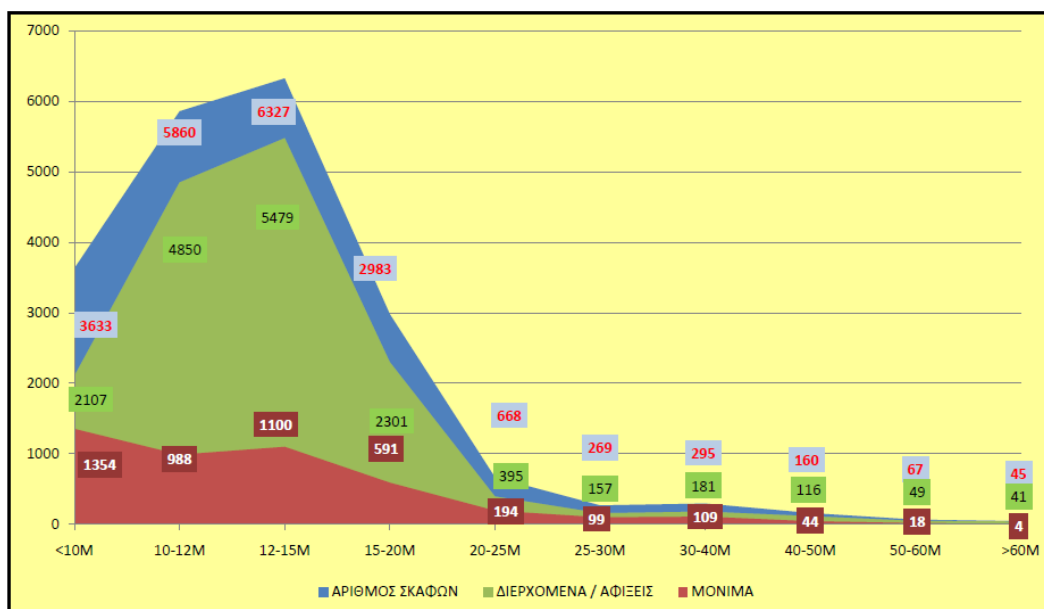


Πηγή: ΕΜΑΕ

Όσον αφορά τον αριθμό των σκαφών σε ετήσια βάση και ανάλογα με το αν είναι διερχόμενα ή μόνιμα ελλιμενιζόμενα αυτός παρουσιάζεται στο Διάγραμμα 9 που ακολουθεί.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 12

ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΜΟΝΙΜΑ ΕΛΛΙΜΕΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

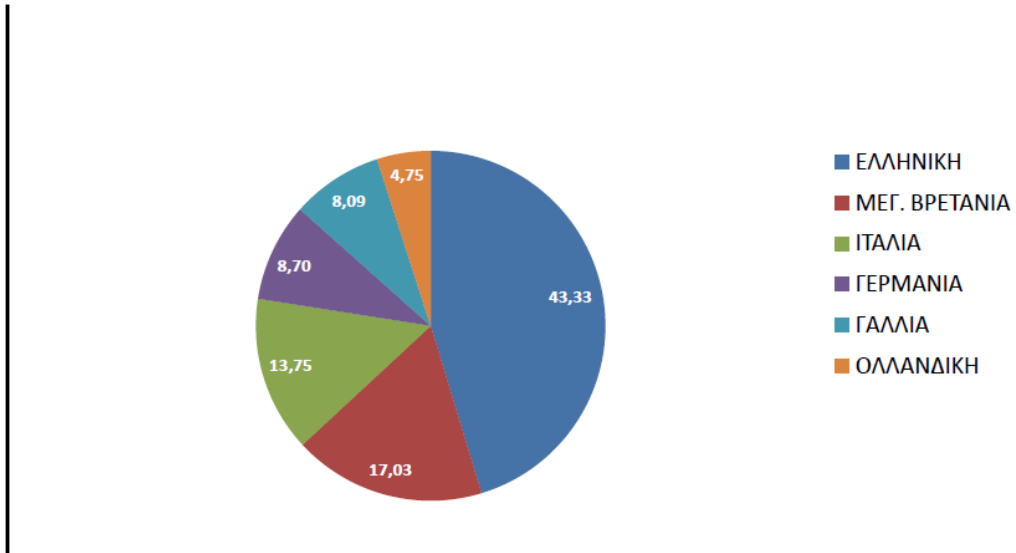


Πηγή: ΕΜΑΕ

Όπως τέλος, είναι εμφανές από τα διαγράμματα 10 και 11 που ακολουθούν η εθνικότητα των σκαφών είναι κατά 43,33% ελληνική, κατά 17,03% αγγλική κατά 13,75% ιταλική κατά 8,7% γερμανική κατά 8,09% γαλλική και κατά 4,75 ολλανδική. Τα σκάφη δε κατά 77% είναι επαγγελματικά και κατά 23% ιδιωτικά.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 13

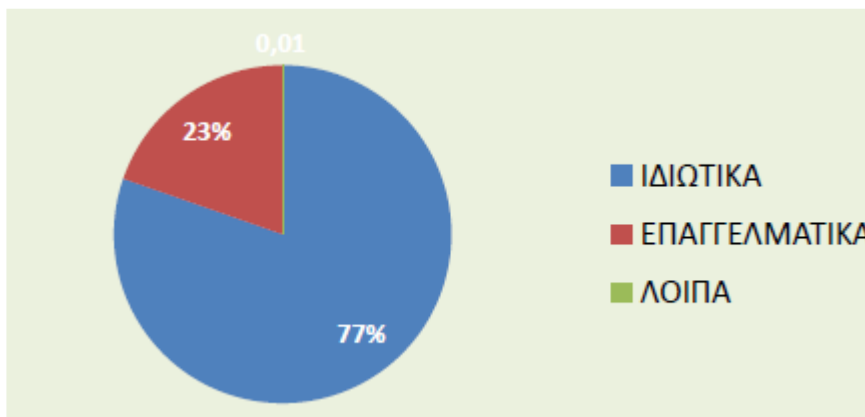
ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΤΙΣ ΜΑΡΙΝΕΣ



Πηγή:ΕΜΑΕ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 14

ΠΟΣΟΣΤΟ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΣΤΙΣ ΜΑΡΙΝΕΣ



Πηγή :ΕΜΑΕ

Κατά την εκτίμηση τέλος της ΕΜΑΕ, η ανάπτυξη του κλάδου μπορεί να επιφέρει έσοδα της τάξεως του 1 δισ. ευρώ στη χώρα και πάνω από 40.000 νέες θέσεις απασχόλησης.

Όπως είναι γνωστό οι μαρίνες καταβάλλουν υψηλά ενοίκια στο ελληνικό Δημόσιο και συγκεντρώνουν σημαντικά ποσά από άμεση και έμμεση φορολόγηση των σκαφών και των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον χώρο. Η Ένωση Μαρινών Ελλάδας (ΕΜΑΕ) εκτιμά ότι μόνο ο ΦΠΑ που αντιστοιχεί στις δαπάνες των σκαφών στις ελληνικές μαρίνες ξεπερνά τα 100 εκατ. ευρώ ετησίως.

Το σημαντικότερο όμως όλων είναι ότι η ίδρυση και λειτουργία τους δημιουργεί και διατηρεί μεγάλο αριθμό θέσεων απασχόλησης. Υπολογίζεται ότι σε κάθε 100 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αντιστοιχούν έξι άμεσες θέσεις εργασίας στη μαρίνα και περίπου 100 έμμεσες σε πληρώματα και συναφείς δραστηριότητες τεχνικής υποστήριξης και εξυπηρέτησης των σκαφών αναψυχής.

2.6. Περιβάλλον και Τουριστικοί Λιμένες

Το μεγαλύτερο μέρος της νομοθεσίας για την προστασία, τη διατήρηση και την ενίσχυση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων βασίζεται στη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS, 1982).

Με την πάροδο του χρόνου η ζήτηση για τη χρήση των υπηρεσιών που προσφέρει το θαλάσσιο οικοσύστημα αυξήθηκε σημαντικά με φυσικό επακόλουθο τη μεγαλύτερη ένταση των ανθρωπογενών πιέσεων στις παράκτιες και θαλάσσιες περιοχές (Paradourou and Tsoukala, 2011).

Με βάση αυτά τα δεδομένα η οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική (ΟΠΘΣ)²⁷ αποτελεί τον δεύτερο πυλώνα της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής (ΟΘΠ) και απαιτεί από τα κράτη-μέλη να ενεργήσουν για την επίτευξη καλής περιβαλλοντικής κατάστασης στα θαλάσσια ύδατα μέχρι το 2020, να υιοθετήσουν οικοσυστημική προσέγγιση και να διασφαλίσουν ότι οι πιέσεις τις οποίες ασκούν οι δραστηριότητες του ανθρώπου δεν θέτουν σε κίνδυνο την καλή κατάσταση του περιβάλλοντος. Η Μεσόγειος είναι η πρώτη περιοχή που ενέκρινε σχέδιο διαχείρισης (Μεσογειακό Πρόγραμμα Δράσης-ΜΠΔ) το 1975 στο πλαίσιο

²⁷ Η ΟΠΘΣ δεν ρυθμίζει άμεσα τις θαλάσσιες δραστηριότητες πρέπει όμως να ληφθεί υπόψη ο αντίκτυπος τους για τον προσδιορισμό της καλής περιβαλλοντικής κατάστασης.

του Προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον (Ανακοίνωση της Επιτροπής - COM 2008/791).

Όσον αφορά δε τους λιμένες (εμπορικούς και τουριστικούς), η λειτουργία τους έχει πολλαπλές περιβαλλοντικές επιπτώσεις στον ευαίσθητο χώρο της παράκτιας ζώνης. Οι λιμένες λειτουργώντας σαν επιχειρηματικές μονάδες δημιουργούν σημαντικά περιβαλλοντικά ζητήματα (Νανιόπουλος κ.ά., 2004)

Στο πλαίσιο επομένως της εφαρμογής όλων των πτυχών της αιφόρου ανάπτυξης (κοινωνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής) το ζήτημα της χωροθέτησης των τουριστικών λιμένων αποκτά ιδιαίτερη σημασία και συνδέεται στενά τόσο με την απόδοση της επένδυσης, όσο και με την προστασία του περιβάλλοντος.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θέσπισε τον Ιούλιο του 2014 ένα κοινό πλαίσιο κανόνων για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό στην Ευρώπη²⁸. Με την Οδηγία 2014/89/Ε.Ε. καθορίστηκαν οι ελάχιστες απαιτήσεις για την αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος και τον περιορισμό των συγκρούσεων στις διάφορες δραστηριότητες, την προώθηση της επιχειρηματικότητας και τον συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων με στόχο την ισόρροπη χωροταξική ανάπτυξη των τουριστικών λιμένων και τη συνοχή του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού. Η χωροθέτηση επομένως των τουριστικών λιμένων εμπλουτίζεται από μια διαρκή ροή περιβαλλοντικών αρχών που έχουν διαμορφωθεί στην κοινοτικό δίκαιο και έχουν υιοθετηθεί από τη νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (2002/413/ΕΚ), η έννοια της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης της παράκτιας ζώνης προάγει τη βιώσιμη ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών. Ταυτόχρονα η βιώσιμη διαχείριση των λιμένων οφείλει

²⁸ Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός σύμφωνα με την Ανακοίνωση της Επιτροπής (COM 2008/7910 θα ενισχύσει της ανταγωνιστικότητα της θαλάσσιας οικονομίας της Ε.Ε. προωθώντας την ανάπτυξη και την απασχόληση σε συμφωνία με το Πρόγραμμα της Λισσαβώνας. Η θαλάσσια οικονομία είναι σημαντική για την Ευρώπη δεδομένου ότι αντιπροσωπεύει περίπου πέντε εκατομμύρια θέσεις απασχόλησης. Ένα σταθερό χωροταξικό πλαίσιο το οποίο περιέχει ασφάλεια δικαίου και προβλεψιμότητα θα προωθήσει τις επενδύσεις σε τέτοιους τομείς μεταξύ των οποίων η ανάπτυξη ενέργειας στην ανοικτή θάλασσα, η ναυτιλία και οι θαλάσσιες μεταφορές, η ανάπτυξη λιμένων ενισχύοντας την ικανότητα της Ευρώπης να προσελκύσει ξένες επενδύσεις.

Ο Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός διαχειρίζεται μόνο τις θαλάσσιες δραστηριότητες και τις δραστηριότητες στα παράκτια ύδατα. Το πεδίο του ΘΧΣ σε ότι αφορά την γεωγραφική κάλυψη θα διαφέρει ανάλογα με τις συνθήκες της περιοχής. Η ανάπτυξη του ΘΧΣ πρέπει να λαμβάνει υπόψη και εφόσον είναι δυνατόν να συμβάλλει στην εφαρμογή πολλών διεθνών και κοινοτικών άμεσα συναφών νομοθετικών μέσων, ιδίως στον τομέα το περιβάλλοντος.

Ο ΘΧΣ λαμβάνει τρεις διαστάσεις και αφορά τις δραστηριότητες α) στον θαλάσσιο βυθό, β) στη στήλη ύδατος και γ) στην επιφάνεια. Με τον τρόπο αυτό ο χώρος μπορεί να χρησιμοποιηθεί για διαφορετικούς σκοπούς.

να εξυπηρετεί τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης ακολουθώντας τα καταγεγραμμένα πρότυπα για την προστασία του περιβάλλοντος.

Η ολοκληρωμένη περιβαλλοντική πολιτική στους ελληνικούς λιμένες ουσιαστικά συνεπάγεται τήρηση των περιβαλλοντικών αρχών σε όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων και λειτουργιών των λιμένων με οικονομικά και επιχειρησιακά βιώσιμο τρόπο (Νανιόπουλος κ.ά. 2004). Η περιβαλλοντική διαχείριση βρίσκει πλήρη εφαρμογή στα μεγάλα λιμάνια, ενώ αντίθετα η συστηματική διαχείριση της αειφορίας σε μικρότερους ελληνικούς λιμένες εμφανίζεται ελλιπής.

Οι τομείς που επηρεάζονται από την λειτουργία μιας μαρίνας και απαιτούν διαχείριση, σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Θαλασσίων Λιμένων (ESPO) είναι η ποιότητα του νερού, η ποιότητα του αέρα, τα επίπεδα της σκόνης και του θορύβου και η γενική επιβάρυνση του περιβάλλοντος, μέσω των διαφόρων κατηγοριών αποβλήτων. Οι δραστηριότητες των μαρίνων, ακόμα και αυτές που σχετίζονται με την καθημερινή λειτουργία τους έχουν περιβαλλοντικές επιπτώσεις, καθώς παράγουν απόβλητα (προϊόντα πετρελαίου και βαρέων υπολειμμάτων μετάλλων, σκόνη, οσμές, αστικά απόβλητα). Σε μεγάλο βαθμό οι ρυπάνσεις προέρχονται από την εξυπηρέτηση των μικρών πλοίων και των θαλαμηγών κατά τη διάρκεια του ελλιμενισμού τους και αφορούν λύματα, απόβλητα, απορρίμματα, λάδια, εκπλύσεις κ.ά..

Για αυτό το λόγο οι μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων αποτελούν απαραίτητη προϋπόθεση για την χωροθέτηση και ανάπτυξη μίας μαρίνας καθώς με αυτές καθορίζεται και το σχέδιο για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Τελική επιδίωξη πρέπει να είναι η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου πλαισίου περιβαλλοντικής διαχείρισης για τον έλεγχο εφαρμογής των απαιτούμενων κανονισμών.

Το Environmental Review System (ERS) βοηθά τις μαρίνες, καθορίζοντας τις στρατηγικές και τις μεθόδους για την επίτευξη όσο το δυνατόν μικρότερης περιβαλλοντικής ρύπανσης. Οι επιμέρους περιβαλλοντικοί στόχοι εξετάζονται ανά τακτά διαστήματα, επιτρέποντας στους διαχειριστές των μαρινών να παρακολουθούν και να αξιολογούν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την λειτουργία τους σε ετήσια βάση.

Ένα σύνθηρες πρόγραμμα περιβαλλοντικής αξιολόγησης αποτελείται από τις μετρήσεις των θαλάσσιων ανανεώσεων του νερού και τους χρόνους ανακύκλωσης καθώς και από δειγματοληψία στα θαλάσσια ύδατα και τα ιζήματα, για ανόργανα

θρεπτικά άλατα, βαρέα μέταλλα και τοξικά βαρέα μέταλλα, οργανικό άνθρακα, υδρογονάνθρακες και οργανοκασσιτέρους στα ιζήματα, προκειμένου να εκτιμηθεί το φορτίο ρύπανσης²⁹ (Tselentis B, 2008).

Χρειάζεται επίσης η αυξημένη προστασία των σκαφών σε έκτακτες περιπτώσεις, επειδή ρυπάνσεις προκαλούνται και από ατυχήματα (π.χ. καιρικές). Επιπρόσθετα, σημαντικά θέματα θεωρούνται η οργάνωση της καθαριότητας, η συγκέντρωση μέσω περιμετρικού αγωγού των ομβρίων για την εξυπηρέτηση της μαρίνας και η διάθεσή τους στην μονάδα επεξεργασίας λυμάτων και αποβλήτων καθώς και η οργάνωση δικτύου συλλογής των πάσης φύσεως απορριμμάτων, των χρησιμοποιημένων λαδιών και των λυμάτων και αποβλήτων των πλοίων³⁰.

Τέλος, προσοχή χρειάζεται για την αποφυγή βακτηριολογικής ρύπανσης της κοντινών ακτών οι οποίες κινδυνεύουν λόγω αύξησης της ποσότητας των ρυπογόνων ουσιών που φθάνουν σε αυτές. Επομένως, είναι αναγκαία η λήψη μέτρων για την επεξεργασία των λυμάτων και αποβλήτων που παράγονται από την εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων που λειτουργεί στην μαρίνα³¹. (Κόλλιας Π. κ.ά, 2015).

Σε κάθε περίπτωση η αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την λειτουργία των μαρίνων πρέπει να αποτελεί κύριο μέλημα των φορέων διαχείρισης για την εξασφάλιση υγιεινής διαβίωσης των κατοίκων της περιοχής. Η αρχή διαχείρισης της μαρίνας σε συνεργασία με άλλους φορείς, και βέβαια και με τις τοπικές αρχές, θα πρέπει, με βάση τα αποτελέσματα που προκύπτουν από τις διαδοχικές αξιολογήσεις για το περιβαλλοντικό φορτίο από την λειτουργία της, να προτείνει την λήψη των κατάλληλων μέτρων για την απόλυτη προστασία του περιβάλλοντος.

²⁹ Η αποφυγή περιβαλλοντικών προβλημάτων προϋποθέτει κατ' αρχήν την αποφυγή της μεταβολής της ποιότητας του νερού. Αναγκαία είναι η εξέταση της διακίνησης των νερών προς την περιοχή της μαρίνας και απαραίτητη η επεξεργασία τους, όπως απαιτείται από τις υγειονομικές διατάξεις. Είναι αναγκαία επίσης η διάθεση των ιδίων νερών που παράγονται στη μαρίνα κατά την λειτουργία της στην σχετική εγκατάσταση που υπάρχει στην περιοχή, μετά από επεξεργασία.

³⁰ Τυχόν διαρροές πετρελαιοειδών αποβλήτων και λαδιών στο θαλάσσιο περιβάλλον αντιμετωπίζονται με τα κατάλληλα μέσα (πλωτά φράγματα) για την συγκέντρωση και άντληση τους. Τα υγρά και στερεά απόβλητα των πλοίων που σταθμεύουν στην μαρίνα συγκεντρώνονται από τον εκάστοτε πάροχο και μεταφέρονται στις σχετικές μονάδες συγκέντρωσης και επεξεργασίας της περιοχής.

³¹ Απαιτείται επίσης προσοχή για τη χρήση απολύμανσης με χλώριο, ώστε να μην δημιουργηθούν οικολογικά φαινόμενα στη θάλασσα κυρίως λόγω της τοξικής ενέργειας των σχηματιζόμενων χλωραμινών

2.7. Θεσμικό Πλαίσιο

Στην Ελλάδα, ο θαλάσσιος τουρισμός ξεκίνησε να αναπτύσσεται στις αρχές της δεκαετίας του 60, με τον πρώτο νόμο για τις ανάγκες ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής, να εκδίδεται το 1976 (Ν. 438/1976).

Πρόσφατα νέοι νόμοι και διατάγματα εκδόθηκαν για τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου του yachting με στόχο την βελτίωση της ανταγωνιστικότητά του κλάδου. Κύριες νομοθετικές παρεμβάσεις εισήχθησαν στον χωροταξικό σχεδιασμό, στους τουριστικούς λιμένες και στα τουριστικά πλοία, οι τελευταίες των οποίων εξετάστηκαν σε προηγούμενο κεφάλαιο.

Η διαδικασία χωροθέτησης, κατασκευής και λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων νομοθετείται με τον Ν. 2160/1993³² (ΦΕΚ 118/Α/19.7.1993). Μέχρι τότε οι Τουριστικοί Λιμένες χωροθετούνταν και αδειοδοτούνταν όπως ακριβώς και οι υπόλοιποι λιμένες με μόνη διαφορά το ότι η συνολική διαδικασία εποπτευόταν από το Υπουργείο Τουρισμού και όχι από το Υπουργείο Ναυτιλίας, όπως συνέβαινε για τις υπόλοιπες λιμενικές εγκαταστάσεις.

Στη συνέχεια του Ν.2160/1993 έγινε σημαντική νομοθετική³³ προσπάθεια για την απελευθέρωση της αγοράς. Οι βασικότερες μεταρρυθμίσεις επήλθαν με τους Ν. 4070/2012, 4179/2013 και 4276/2014 και μέσω αυτών οι βασικές επιδιώξεις του του κράτους για μείωση της γραφειοκρατίας, βελτίωσης του ανταγωνισμού και διευκόλυνσης της επιχειρηματικότητας βασίσθηκαν σε τρεις άξονες:

1. Εκχώρηση της διαχείρισής των τουριστικών λιμένων σε ιδιώτες, μέσω του ΤΑΙΠΕΔ.
2. Αξιοποίηση των υφισταμένων εγκαταστάσεων για την δημιουργία πρόσθετων θέσεων ελλιμενισμού.
3. Μείωση του χρόνου αδειοδότησης και περιορισμό της γραφειοκρατίας.

³²Ν. 2160/1993³² (ΦΕΚ 118/Α/19.7.1993) «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις», Κεφάλαιο Γ' «Δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων», άρθρα 29 έως 37.

³³ Ο Ν.2160/93 τροποποιήθηκε με τους νόμους: 2636/1998 (ΦΕΚ 198/Α/27.8.1998), 4002/2011 (ΦΕΚ 180/α'/22.8.2011), 4070/2012 (ΦΕΚ 82/Α'/10.4.2012), 4179/2013 (ΦΕΚ 175/Α'/8.8.2013), 4254/2014 (ΦΕΚ 85/Α'/7.4.2014), 4276/2014 (ΦΕΚ 155/Α'/30.7.2014), 4280/2014 (ΦΕΚ 159/Α'/ 8.8.2014).

Συγκεκριμένα:

- Άλλαξε η διαδικασία χωροθέτησης μαρινών. Σε ειδικές περιπτώσεις η χωροθέτηση των μαρινών γίνεται σε 2 φάσεις, διαδικασία ή οποία αν και φαίνεται πιο χρονοβόρα επιτρέπει την ορθότερη αντιμετώπιση της ωρίμανσης των έργων.
- Άλλαξαν τα όρια κατηγοριοποίησης των τουριστικών λιμένων. Στην κατηγορία των καταφυγίων κατατάσσονται πλέον τουριστικοί λιμένες με εμβαδόν κτισμάτων μέχρι 300m² αντί των 100 m² που ίσχυε.
- Καταργήθηκε η κατηγορία των “ξενοδοχειακών λιμένων” οι οποίοι εντάχθηκαν, αναλόγως του μεγέθους τους, σε μια από τις άλλες τρεις κατηγορίες τουριστικών λιμένων. Με τον τρόπο αυτό αποδεδμεύτηκε εν μέρει η χωρητικότητα των ξενοδοχειακών τουριστικών λιμένων από την δυναμικότητα κλινών των ξενοδοχείων.
- Δόθηκε η δυνατότητα χωροθέτησης τουριστικού λιμένα με ιδιωτική πολεοδόμηση, υπό προϋποθέσεις.
- Θεσμοθετήθηκαν διευκολύνσεις στην αδειοδότηση των κτιριακών έργων στους νόμους χρήσης αιγιαλού και παραλίας, κλπ.
- Καταργήθηκαν περιορισμοί στον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής σε υφιστάμενους λιμένες. Με τον τρόπο αυτό δόθηκε η δυνατότητα αξιοποίησης υφιστάμενων υποδομών και αυξήθηκαν οι θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής, χωρίς σημαντικό κόστος υποδομών.
- Θεσμοθετήθηκαν οι «ναυδέτες» ως θέσεις ελλιμενισμού.
- Απλοποιήθηκε η διαδικασία λήψης άδειας λειτουργίας για υφιστάμενους τουριστικούς λιμένες.
- Απλοποιήθηκε η διαδικασία έγκρισης του τιμολογίου των τουριστικών λιμένων.
- Ανατέθηκε η ιδιωτικοποίηση των υπό «κρατική διαχείριση» τουριστικών λιμένων στο ΤΑΙΠΕΔ.
- Ακόμα και σε μαρίνες που βρίσκονται σε λειτουργία ο ακριβής καθορισμός οριογραμμής αιγιαλού είναι δυστυχώς συχνά ζητούμενο. Για τον λόγο αυτό επιχειρείται η καταγραφή αυτής της δημόσιας περιουσίας.

- Απλουστεύθηκε η διαδικασία παραχώρησης των αγκυροβολίων και καταφυγίων τουριστικών σκαφών με τη μείωση των διαδικασιών και την τροποποίηση των σχετικών δικαιολογητικών.

Όσον αφορά τη δημιουργία και τη χωροθέτηση των τουριστικών λιμένων την πρωτοβουλία έχει: α) το Υπουργείο Τουρισμού και β) κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που είναι κύριος ή επικαρπώτης του παράκτιου ακινήτου μπροστά από το οποίο υπάρχει ενδιαφέρον να χωροθετηθεί και να κατασκευασθεί μαρίνα.

Η Υ.Α. 11214/2012, σε συνδυασμό με τις διατάξεις των άρθρων του Ν.2160/1993, καθορίζει τις ελάχιστες προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται και τα δικαιολογητικά που οφείλουν να συνοδεύουν κάθε αίτηση για χωροθέτηση και δημιουργία λιμένα οποιασδήποτε κατηγορίας. Στη συνέχεια η Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων γνωμοδοτεί για τη σκοπιμότητα της δημιουργίας του αιτούμενου λιμένα και έχει καθοριστικό ρόλο στη χωροθέτηση, τροποποίηση, συμπλήρωση και έγκριση των χρήσεων γης και των όρων και περιορισμών δόμησης που τον αφορούν. Η παρ.4, όπως αντικαταστάθηκε με τη παρ.5 του άρθρου 10 του Ν. 4179/2013 (ΦΕΚ Α` 175 8/8/2013) και με τον Ν. 4254/2014, καταγράφει τη σχετική διαδικασία χωροθέτησης³⁴.

Η συγκεκριμένη διαδικασία δεν ισχύει για τη χωροθέτηση μαρινών οι οποίες εμπίπτουν εντός αρχαιολογικών χώρων, ιστορικών τόπων, ή παραδοσιακών οικισμών, ή εντός περιοχών του άρθρου 19 του ν. 1650/1986, ή βρίσκονται εντός της παραλιακής ζώνης της Αττικής, η οποία ρυθμίζεται από τις διατάξεις του από 1/3.5.2004 προεδρικού διατάγματος, ή έχουν χερσαία ζώνη που υπερβαίνει τα 50.000 τ.μ..(Ν. 4176/14) Στις περιπτώσεις αυτές ο γενικός σχεδιασμός της μαρίνας γίνεται με την έκδοση Προεδρικού Διατάγματος μετά από πρόταση των

³⁴ Μέσα σε τέσσερις (4) μήνες από την υποβολή της αίτησης με όλα τα δικαιολογητικά, η Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων αποφαινεται για το εάν υπάρχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις δημιουργίας της μαρίνας και γνωμοδοτεί σχετικά. Κατά της γνωμοδότησης της Επιτροπής χωρεί αίτηση θεραπείας εντός προθεσμίας είκοσι (20) ημερών από την κοινοποίηση της στον αιτούντα.

Χρειάζεται κοινή απόφαση των Υπουργών Τουρισμού και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, μετά από γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων για την έγκριση της χωροθέτησης, ή την τροποποίηση της, των επιτρεπόμενων χρήσεων γης, των όρων και περιορισμών δόμησης, των απαιτούμενων προσχώσεων ή έργων εκσκαφής για τη διάνοιξη εσωτερικών λιμενολεκανών, καναλιών, ή για τη διαμόρφωση προστατευτικών νησίδων, των αναγκαίων έργων υποδομής, των εγκαταστάσεων και κτιρίων επί της χερσαίας ζώνης και των περιβαλλοντικών όρων για την κατασκευή, μετατροπή, μετασκευή, προσθήκη, ή τροποποίηση και λειτουργία της μαρίνας.

Υπουργών Τουρισμού και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων.

Με το Προεδρικό Διάταγμα:

1. Οριοθετείται σε χάρτη κλίμακας 1:500 ή 1:1.000 η έκταση της χερσαίας και θαλάσσιας λιμενικής ζώνης.

2. Καθορίζονται οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης, σε κάθε τομέα της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα. Μεταξύ αυτών των χρήσεων μπορεί να περιλαμβάνονται αθλητικές εγκαταστάσεις, γραφεία, τράπεζες, κτίρια διοίκησης, τουριστικές εγκαταστάσεις, εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής υπηρεσιών, εστιατόρια, αναψυκτήρια, κέντρα διασκέδασης, κατοικίες για μακροχρόνια μίσθωση, χώροι συνάθροισης κοινού, πολιτιστικά κτίρια, χώροι πρασίνου, κτίρια/γήπεδα στάθμευσης και αποθήκευσης, πρατήρια καυσίμων και εγκαταστάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς.

3. Καθορίζονται οι ειδικοί όροι και περιορισμοί δόμησης για την ανέγερση, επέκταση, μετατροπή ή μετασκευή κτιρίων και εγκαταστάσεων, καθώς και η έκταση της απαιτούμενης περιφράξης. Ο συντελεστής δόμησης δεν μπορεί να υπερβαίνει το 0,2 στο σύνολο της χερσαίας ζώνης.

4. Εγκρίνονται οι γενικοί περιβαλλοντικοί όροι για τη δημιουργία της μαρίνας, αφού προηγουμένως έχει εγκριθεί η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.

Τα προτεινόμενα λιμενικά έργα, οι απαιτούμενες προσχώσεις και έργα εκσκαφής για τη διάνοιξη εσωτερικών λιμενολεκανών, καναλιών και τη διαμόρφωση προστατευτικών νησίδων, τα αναγκαία έργα υποδομής, οι εγκαταστάσεις και τα κτίρια στη χερσαία ζώνη και οι περιβαλλοντικοί όροι για την κατασκευή, μετατροπή, μετασκευή, προσθήκη ή τροποποίηση της μαρίνας καθώς και τη λειτουργία της εγκρίνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Τουρισμού και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής. Για την έκδοση της προαναφερόμενης Κ.Υ.Α., απαιτείται προηγούμενη γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων (Μέλισσας Δ., 2015).

Εκείνο που έχει σημασία να σημειωθεί είναι ότι, το Συμβούλιο της Επικρατείας έχει επανειλημμένα κρίνει ότι η κατασκευή λιμένων οποιασδήποτε κατηγορίας δεν δύναται να αποφασίζεται αποσπασματικά, αλλά πρέπει να αποτελεί αντικείμενο χωροταξικού σχεδιασμού (ενδεικτικά ΣΤΕ 5168/1997, 1434/1998, 2508/2002).

Και δεδομένου ότι, η στρατηγική της βιώσιμης ανάπτυξης συνδέεται άμεσα με τον σχεδιασμό του εθνικού και περιφερειακού δικτύου λιμένων, ο προγραμματισμός κάθε λιμένα οποιασδήποτε κατηγορίας θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του το δημόσιο συμφέρον το οποίο επιβάλλει την κατασκευή του λιμένα, καθώς και τις αρχές προστασίας του παράκτιου και θαλάσσιου οικοσυστήματος που επηρεάζεται από αυτόν, συμπεριλαμβανομένου και του σεβασμού του αισθητικού κάλλους της ακτής που αποτελεί πολύτιμο οπτικό πόρο (ΣΤΕ 2506/2002).

Η συνταγματική επομένως προστασία των ακτών προϋποθέτει την κατάρτιση χωροταξικών σχεδίων όπου πρέπει να εντάσσονται και τα λιμενικά έργα (κριπηδώματα, μώλοι, κυματοθραυστές) (ΣΤΕ 2508/2002). Τέλος, σημειώνεται ότι βασική θέση του Δικαστηρίου είναι ότι οι χώροι που εμπίπτουν σε ζώνη λιμένα ανήκουν στη δημόσια κτήση και μπορούν να παραχωρούνται επ' αυτών ιδιαίτερα δικαιώματα σε φυσικά και νομικά πρόσωπα, εφόσον εξυπηρετείται, ή τουλάχιστον δεν αναιρείται, η κοινή χρήση (ΣΤΕ 701/2015, 2403/2014).

2.7.1. Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό

Μέχρι το 2009, οπότε και δημοσιεύθηκε το πρώτο Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό, δεν υπήρχε επίσημα θεσμοθετημένο Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Ανάπτυξης του Τουρισμού και ιδιαίτερα του Θαλάσσιου Τουρισμού³⁵.

Με την ΚΥΑ 24208 (ΦΕΚ 3155/Β'11/6/2009) εγκρίνεται το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό³⁶ και η

³⁵ Στο Νόμο 2742/1999 (ΦΕΚ 207/Α'/7.1.1999) ο οποίος αποτελεί την πρώτη προσπάθεια χωροταξικού σχεδιασμού στην Ελλάδα δεν υπήρχε αναφορά στον Τουρισμό.

³⁶ Μέσα από το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό επιδιώκεται η διαμόρφωση συνθηκών για:

α) Την προώθηση της αειφόρου και ισόρροπης ανάπτυξης του τουρισμού της χώρας, σύμφωνα με τις φυσικές, πολιτιστικές, οικονομικές και κοινωνικές ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής, με ιδιαίτερη έμφαση στην προστασία, ανάδειξη και αποκατάσταση του περιβάλλοντος, της πολιτιστικής κληρονομιάς και του τοπίου και ειδικότερα την προστασία των υδατικών πόρων και του εδάφους και τη διατήρηση της βιοποικιλότητας.

β) Τη μετάβαση από ένα μαζικό, αδιαφοροποίητο και μονοθεματικό και τουρισμό σε έναν ποιοτικό, διαφοροποιημένο και πολυθεματικό τουρισμό, οικονομικά αποδοτικότερο που απευθύνεται σε κοινό με υψηλότερες απαιτήσεις που δεν αρκείται στο καθιερωμένο τουριστικό πρότυπο «ήλιος-θάλασσα».

γ) Την άμβλυνση της εποχικότητας του τουρισμού της χώρας και την αύξηση της μέσης κατά κεφαλή δαπάνης, μέσω της προώθησης τουριστικών καταλυμάτων υψηλής ποιότητας υπηρεσιών και υποδομών, της διεύθυνσης διεθνών αλυσίδων επώνυμων ξενοδοχείων και της προώθησης σύγχρονων τουριστικών προϊόντων, όπως τα σύνθετα τουριστικά καταλύματα και οι οργανωμένοι

Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και προτείνεται η ανάπτυξη έντεκα (11) Κέντρων Υποστήριξης Θαλάσσιου Τουρισμού.

Στη συνέχεια με την ΚΥΑ 67659 (ΦΕΚ 1138/Β'/12.12.2013) εγκρίθηκε η τροποποίηση του προαναφερόμενου Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. Με την ΚΥΑ δίνονταν οι Στρατηγικές κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης του yachting και ο θαλάσσιος χώρος της Ελλάδος χωριζόταν σε εννέα (9) Ζώνες Ναυσιπλοΐας αναψυχής. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην πύκνωση του δικτύου των Τουριστικών Λιμένων στο Ιόνιο Πέλαγος, στο Ανατολικό και Νοτιανατολικό Αιγαίο καθώς και σε κόλπους όπως ο Αργοσαρωνικός, ο Αργολικός και ο Παγασητικός³⁷. Το νέο Ειδικό Πλαίσιο 3155/2013 ακυρώθηκε πριν ένα περίπου μήνα για διαδικαστικούς λόγους από το Συμβούλιο της Επικρατείας (μη κανονική διαδικασία γνωμοδότησης από το Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης) και έχει επανέλθει σε ισχύ το παλαιό (ΦΕΚ 1138/2009) για το οποίο υπάρχει πρόθεση να αναθεωρηθεί.

Σύμφωνα με αυτό ο θαλάσσιος τουρισμός προσδιορίζεται από τη δυνατότητα χρήσης ιδιόκτητων και εκμισθωμένων σκαφών αναψυχής διαφορετικών μεγεθών και εμβέλειας ταξιδίων με, ή άνευ, πληρώματος και με ποικίλους τρόπους κίνησης.

Για την ανάπτυξη του επιβάλλεται:

A. Η δημιουργία ενός αριθμού κέντρων υποστήριξης έντεκα (11) ενοτήτων θαλάσσιου τουρισμού, τα οποία θα διαθέτουν σύγχρονες υποδομές ελλιμενισμού,

υποδοχείς τουριστικών δραστηριοτήτων.

δ) Την αναβάθμιση των υφιστάμενων μονάδων χαμηλών κατηγοριών.

ε) Τη διάχυση των ευκαιριών ανάπτυξης τουρισμού και την ενίσχυση των λιγότερο τουριστικά αναπτυγμένων περιοχών που έχουν σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης, σε συνδυασμό με την αξιοποίηση ειδικών εναλλακτικών μορφών τουρισμού.

στ) Τον περιορισμό της διάσπαρτης δόμησης τουριστικών εγκαταστάσεων σε περιοχές εκτός σχεδίων πόλεων και ορίων οικισμών, μέσω της θεσμοθέτησης ζωνών με χρήση γης «τουρισμός-αναψυχή» και οργανωμένων υποδοχέων τουριστικών δραστηριοτήτων.

ζ) Την αξιοποίηση κατά προτεραιότητα, ιδιαίτερων στοιχείων των τοπικών φυσικών και πολιτισμικών πόρων – σε αναπτυγμένες και αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές – στην κατεύθυνση διαφοροποίησης του τοπικού τουριστικού προϊόντος και επιμήκυνσης της τουριστικής περιόδου.

η) Τη δημιουργία δικτύων φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος που θα αναδεικνύουν και θα αξιοποιούν το σύνολο των ιστορικών και πολιτιστικών πόρων (αρχαιολογικοί χώροι, ιστορικοί τόποι, παραδοσιακοί οικισμοί, παραδοσιακά ήθη και έθιμα) και θα συνδέονται με τη σύγχρονη κοινωνική, πολιτιστική και οικονομική δραστηριότητα με έμφαση στην προώθηση τοπικών προϊόντων υψηλών προδιαγραφών.

θ) Τη διεύρυνση του φάσματος των προσφερόμενων τουριστικών προϊόντων και υπηρεσιών λαμβάνοντας υπόψη τις φυσικές, πολιτιστικές, οικονομικές και κοινωνικές ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής.

ι) Την ανάπτυξη και οργάνωση του εθνικού χώρου για τον τομέα του τουρισμού, λαμβάνοντας υπόψη τα όσα προβλέπονται για άλλους τομείς, ή κλάδους, παραγωγικών δραστηριοτήτων.

³⁷ βλ. Παράρτημα

ανεφοδιασμού και επισκευών και υπηρεσίες διοικητικής υποστήριξης για πρακτορεύσεις, ενοικιάσεις, αγοραπωλησίες, κ.λπ.. Τα κέντρα αυτά θα εξυπηρετούν το μεγαλύτερο δυνατό συνδυασμό θαλάσσιων δραστηριοτήτων του τουρισμού. Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη αυτών των κέντρων αποτελεί η ύπαρξη σύγχρονης υποδομής φιλοξενίας, εστίασης και ψυχαγωγίας και η γειννίαση με αεροδρόμιο. Οι ενότητες και τα κέντρα που τις υποστηρίζουν ορίζονται ως εξής:

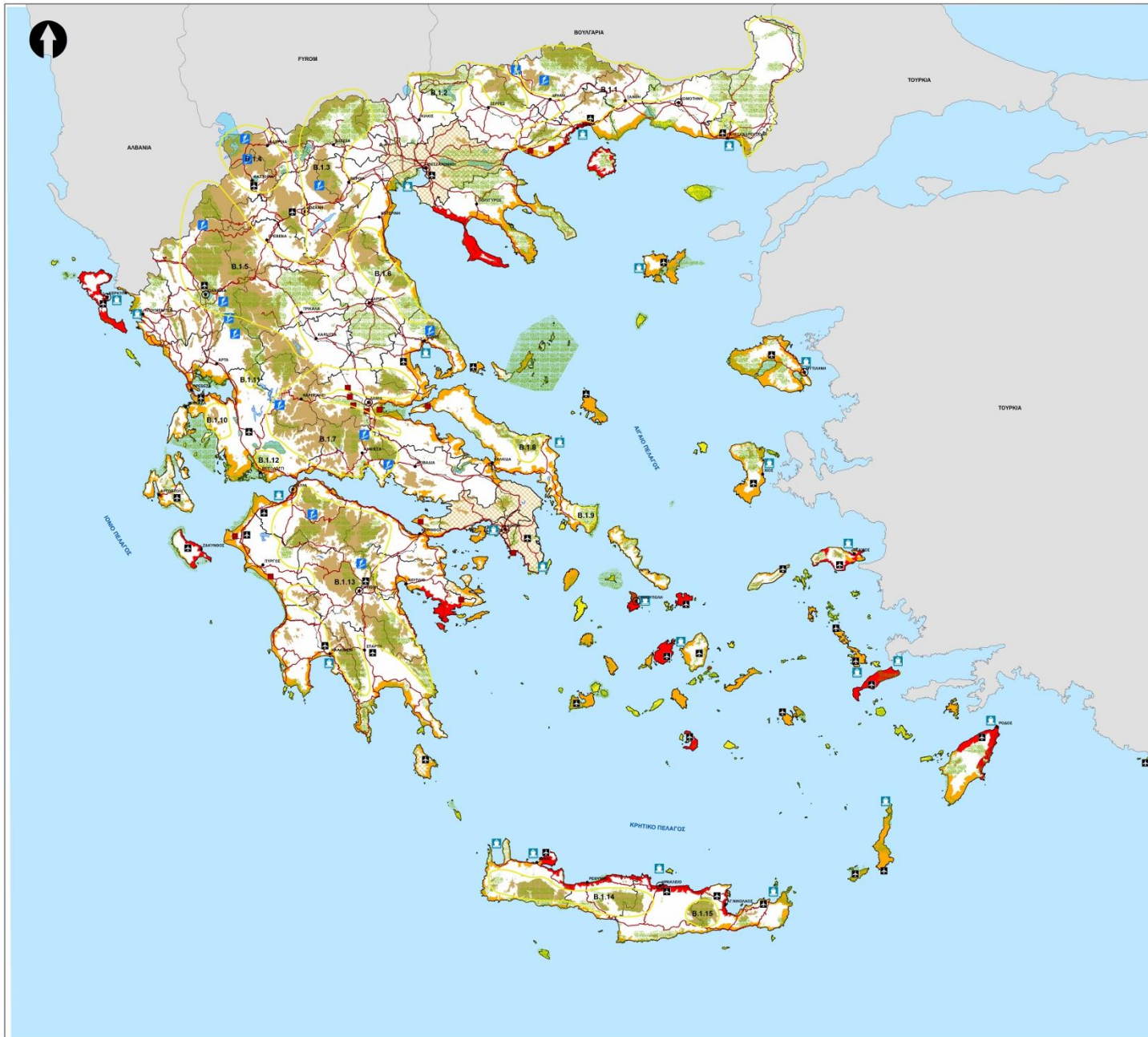
- Λαύριο και η ζώνη με τους υφιστάμενους τουριστικούς λιμένες από τον Πειραιά μέχρι τη Βουλιαγμένη, με ακτίνα επιρροής τις Βόρειες και Δυτικές Κυκλάδες, το Νότιο Ευβοϊκό και τον Αργοσαρωνικό αντιστοίχως.
- Θεσσαλονίκη με ακτίνα επιρροής τις ακτές του ομώνυμου Νομού, των Νομών Λάρισας, Πιερίας και Χαλκιδικής.
- Καβάλα σε συνδυασμό με την Αλεξανδρούπολη με ακτίνα επιρροής τις παράκτιες περιοχές και τα νησιά της περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, τη Λήμνο και τον Αη Στράτη.
- Λέσβο με ακτίνα επιρροής τα νησιά της περιφέρειας Βορείου Αιγαίου και τα απέναντι παράλια της Τουρκίας.
- Νάξος και Σύρος με ακτίνα επιρροής τις Κεντρικές, Νότιες και Ανατολικές Κυκλάδες.
- Ρόδος και Κως, με ακτίνα επιρροής τα Δωδεκάνησα και τα νησιά Σάμο – Ικαρία.
- Σκιάθος σε συνδυασμό με το Βόλο με ακτίνα επιρροής τις Βόρειες Σποράδες, Μαγνησία, τις ακτές της Λάρισας, Βόρεια Εύβοια και Σκύρο.
- Κέρκυρα και Λευκάδα, με ακτίνα επιρροής τις ακτές της Δυτικής Ελλάδας συμπεριλαμβανομένου και του Αμβρακικού κόλπου, της Β.Δ. Πελοποννήσου και των νησιών του Ιονίου.
- Πάτρα με ακτίνα επιρροής τις ακτές του Κορινθιακού και Πατραϊκού Κόλπου, της Δυτικής Ελλάδας και νήσων του Ιονίου.
- Καλαμάτα με ακτίνα επιρροής τις ακτές της Ν.Δ. και Ν.Α.Πελοποννήσου.
- Ηράκλειο σε συνδυασμό με τα Χανιά με ακτίνα επιρροής κυρίως τις βόρειες ακτές της Κρήτης.

Β. Η πύκνωση του δικτύου των τουριστικών λιμένων κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η λειτουργική συνοχή του δικτύου κάθε επιμέρους ενότητας θαλάσσιου τουρισμού.

Γ. Η βελτίωση των υποδομών των σημείων ελλιμενισμού (μαρίνες, αγκυροβόλια) και η εποχική αύξηση της χωρητικότητάς τους (ειδικά στο Ιόνιο, τις Κυκλάδες και τις Σποράδες).

Δ. Η ανάπτυξη «πράσινων υποδομών» (ενέργεια, διαχείριση απορριμμάτων κλπ).

Ε. Η ανάπτυξη και λειτουργία συστημάτων ηλεκτρονικής ενημέρωσης για διαθεσιμότητα θέσης, κόστος κ.λπ.



**ΧΑΡΤΗΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΝ
ΧΩΡΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ**

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Διοικητική διάρθρωση

- ⊙ Έδρα Περιφέρειας
- Έδρα Περιφερειακής Ενότητας
- Οριο Περιφερειακής Ενότητας

Φυσικο-γεωγραφικά στοιχεία

- Ορεινός χώρος
- Λίμνη
- Περιοχές δικτύου NATURA 2000

Κύριες υποδομές μεταφορών

- Λιμάνι
- Αεροδρόμιο
- Οδικό δίκτυο
- Σιδηροδρομικό δίκτυο

Κατηγορίες περιοχών

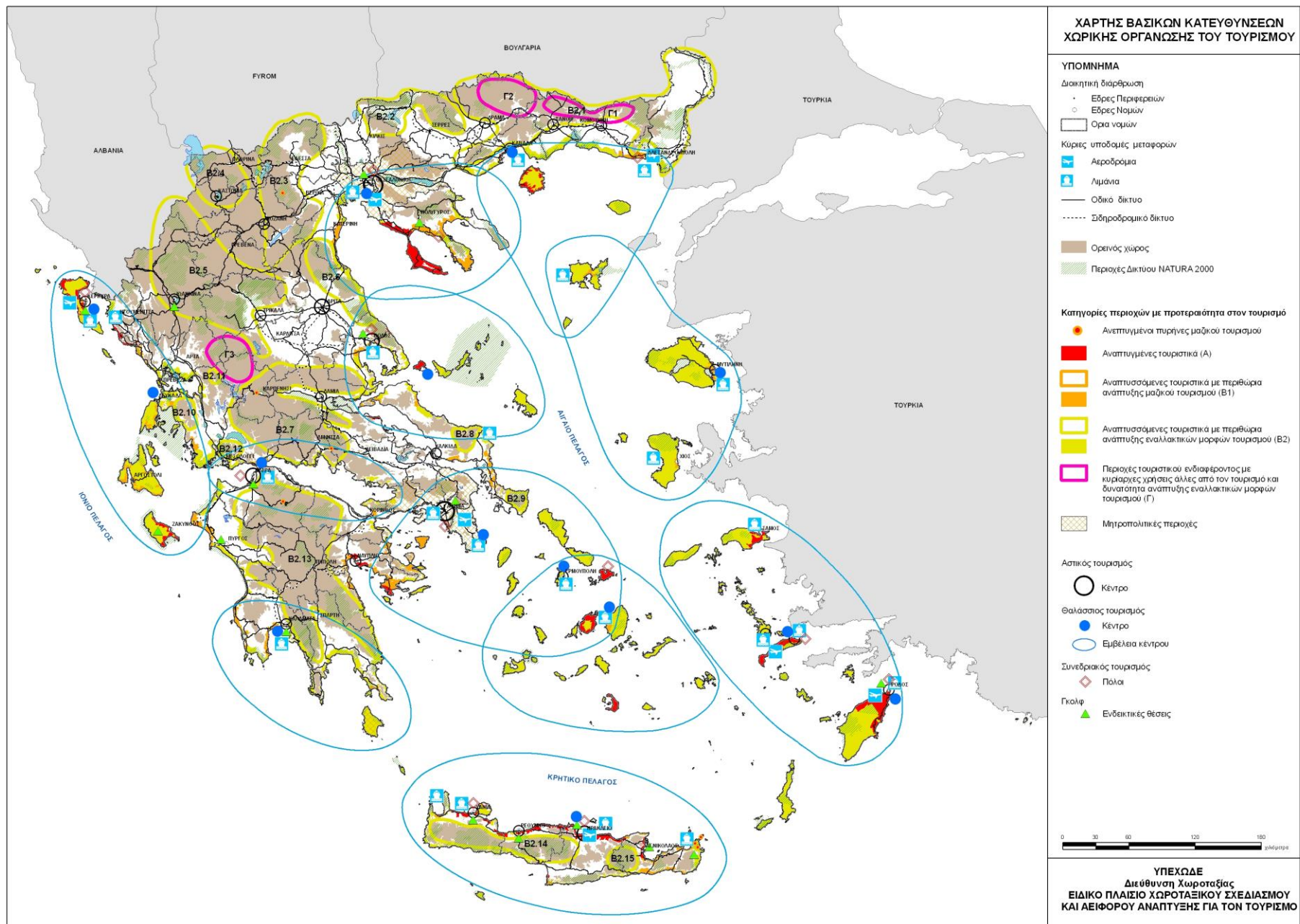
- Μητροπολιτικές Περιοχές
- Αναπτυγμένες τουριστικές περιοχές
- Αναπτυσσόμενες τουριστικές περιοχές
- Περιοχές ενδεδειγμένες για την ανάπτυξη ειδικών-εναλλακτικών μορφών τουρισμού
- Χιονοδρομικός τουρισμός
- Ιαματικός τουρισμός



ΥΠΕΚΑ

**ΕΙΔΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ**

Δεκέμβριος 2013



3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

3.1. Δυνατότητες ανάπτυξης του Ναυτικού Τουρισμού στην Ελλάδα

Η Ελλάδα διαθέτει ισχυρά πλεονεκτήματα για την ανάπτυξη του yachting. Όπως αναλυτικά αναφέρθηκε σε προηγούμενα κεφάλαια οι μοναδικού φυσικού κάλλους θαλάσσιες περιοχές, οι «yachting friendly» προορισμοί, η εκτεταμένη ακτογραμμή & τα πολυάριθμα νησιά λόγω του φυσικού γεωγραφικού ανάγλυφου που παρουσιάζει η χώρα μας, ο μοντέρνος στόλος σκαφών αναψυχής που διαθέτει και τα εξειδικευμένα πληρώματα αποτελούν συγκριτικά πλεονεκτήματα για τον ναυτικό τουρισμό με σκάφη αναψυχής.

Η ευρεία προβολή των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος σε συνδυασμό με την χωροθέτηση λιμενικών εγκαταστάσεων οργανωμένων σε δίκτυο εξυπηρέτησης που θα περιλαμβάνει ελαφρά και ασφαλή αγκυροβόλια, αναμφίβολα θα συντελέσει στην περαιτέρω ανάπτυξη του yachting στις ελληνικές θάλασσες (Γουλουμής Σ., 2015). Η ανάπτυξη του τουρισμού με σκάφη αναψυχής, εκτός των άλλων, θα ενισχύσει και τους τομείς ναυπήγησης και συντήρησης σκαφών που βρίσκονται σε μακροχρόνια ύφεση.

Σύμφωνα με την σχετική μελέτη του Ναυτικού Επιμελητηρίου και του Παν/μιου Πειραιά εάν η χώρα μας διέθετε τον μέσο όρο θέσεων ελλιμενισμού των χωρών της Μεσογείου αυτό θα τις εξασφάλιζε 142.000 θέσεις ελλιμενισμού. Επιπρόσθετα η προσέγγιση του ευρωπαϊκού μέσου όρου για την κατοχή σκάφους ανά κάτοικο θα σήμαινε 67.000 σκάφη αναψυχής στην χώρα. Όπως δε έχουμε αναφέρει για κάθε σκάφος αντιστοιχεί περίπου 1,17 θέση εργασίας, επομένως θα μπορούσαμε να έχουμε 78.390 άμεσες θέσεις εργασίας και τις αναλογούσες έμμεσες θέσεις με προφανές το αναπτυξιακό αποτέλεσμα για τις τοπικές κοινωνίες αλλά και για την εθνική οικονομία γενικότερα.

Σήμερα η Ελλάδα με βάση τα στοιχεία του 2014 κατασκευάζει 1.987 σκάφη αναψυχής διαφόρων κατηγοριών αξίας 23,6 εκατ. ευρώ από τα οποία εξάγονται σκάφη αξίας 11,7 εκατ. ευρώ. Οι εισαγωγές σκαφών στη χώρα μας ανέρχονται σε 50,7 εκατ. ευρώ.

3.2. Προβλήματα και Προτάσεις Αντιμετώπισης

Το 2015 ξεκίνησε με σχετικά αισιόδοξες προβλέψεις για το yachting, όμως στη συνέχεια η πολιτική και οικονομική κατάσταση (capital controls) σε συνδυασμό με τις δυσλειτουργίες του θεσμικού πλαισίου που διέπει τον κλάδο λειτούργησε ανασταλτικά.

Σύμφωνα με τους εκπροσώπους του κλάδου το ελληνικό επαγγελματικό yachting, ιδιαίτερα των σκαφών με πλήρωμα βρίσκεται τα τελευταία χρόνια σε άσχημη κατάσταση: οι ναυλώσεις του εξωτερικού για σκάφη με πλήρωμα έχουν μειωθεί κατά 50%, ενώ ένα ποσοστό 25% των ελλιμενιζόμενων σκαφών έχουν ήδη αποχωρήσει από την Ελλάδα (Βερνίκος Γ, 2014). Οι αιτίες συνοπτικά αποδίδονται:

- στην μη εφαρμογή μέχρι σήμερα σημαντικών ρυθμίσεων του Ν. 4256/14, όπως π.χ. το Ηλεκτρονικό Μητρώο σκαφών και η μη εφαρμογή από τους ναυλωτές ξένων σκαφών του άρθρου 3 το οποίο αναφέρει σε ποιες κατηγορίες σκαφών αναψυχής επιτρέπεται η εκτέλεση ναύλωσης σύμβασης στην οποία ο τόπος παράδοσης και επαναπαράδοσης βρίσκεται στην ελληνική επικράτεια.
- στην μη ενοποίηση των κανονισμών στην Μεσόγειο που αφορούν τις θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές, την ασφάλεια των σκαφών, καθώς και τις τελωνειακές και φορολογικές επιβαρύνσεις.
- στη φορολογική αβεβαιότητα που χαρακτηρίζει τον κλάδο με αποτέλεσμα πολλά σκάφη αναψυχής αλλοδαπών συμφερόντων να ναυλώνονται παράνομα.
- στις έντονες προσπάθειες μέσω και της προσφοράς σημαντικών κινήτρων από τις γειτονικές χώρες για προσέλκυση σκαφών για μόνιμο ελλιμενισμό (δελεαστικά πακέτα προσφορών από τις γειτονικές μαρίνες και αναβαθμισμένες υπηρεσίες).
- στην ελλιπή κατάρτιση του προσωπικού σε διάφορα μικρά και απομακρυσμένα τουριστικά λιμάνια με αποτέλεσμα την παροχή υποβαθμισμένων υπηρεσιών.

Όπως αναφέρει ο πρόεδρος της Ε.Π.Ε.Σ.Τ κ. Στελλιάτος σε συνέντευξη του (1/11/2015) «...τα υπό ευρωπαϊκή σημαία επαγγελματικά εκτελούν ναυλώσεις χωρίς να είναι εγγεγραμμένα στο Ηλεκτρονικό Μητρώο, όπως προβλέπει ο Νόμος, τα δε σκάφη με τριτοκοσμική σημαία οργιάζουν σε ναυλώσεις στα πελάγη

μας. Το αποτέλεσμα είναι ότι δεν εισπράττουμε ΦΠΑ ναύλωσης, φόρους, δεν γίνονται ναυλοσύμφωνα, δεν πληρώνουν NAT, δεν έχουν οργανικές συνθέσεις πληρωμάτων όπως προβλέπει το Υπουργείο Ναυτιλίας, τα ελληνικής σημαίας επαγγελματικά σκάφη παραμένουν δεμένα και η ανεργία των ελλήνων ναυτικών μεγαλώνει».

Σε σύγκριση επομένως με τις εξελίξεις και την οργάνωση των ανταγωνιστριών χωρών, η Ελλάδα οφείλει να επανασχεδιάσει την πολιτική της στο θέμα του ναυτικού τουρισμού, δίνοντας έμφαση στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, στις ανταγωνιστικές τιμές των μαρινών της και γενικά των τουριστικών λιμένων στο σύνολο τους, στην πιστοποιημένη κατάρτιση των εργαζομένων του κλάδου, στην στήριξη των επιχειρήσεων σκαφών αναψυχής και στην στοχευμένη προβολή των δυνατοτήτων της χώρας διεθνώς. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η Τουρκία, που δεν έχει καμία ναυτική παράδοση σήμερα λειτουργεί 67 μαρίνες και διαθέτει 1.550 επιχειρήσεις ναυπήγησης, κατασκευής μηχανών και εξοπλισμού.

Δυστυχώς μέχρι σήμερα ο ναυτικός τουρισμός στην Ελλάδα εμφανίζει αρνητικά μεγέθη. Η απουσία στρατηγικού σχεδιασμού, η αδυναμία καθορισμού ξεκάθαρων στόχων και συνεννόησης όλων των άμεσα εμπλεκόμενων (πολιτικής ηγεσίας και επαγγελματικών φορέων) συνιστούν αρνητικούς παράγοντες που εμποδίζουν την διαμόρφωση και υλοποίηση αναπτυξιακών πρωτοβουλιών στον τομέα του yachting.

Η συγκρότηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου ανάπτυξης του τομέα, με συμμετοχή όλων των συναρμόδιων φορέων (Υπουργείο Τουρισμού, Υπουργείο Ναυτιλίας, φορείς του θαλάσσιου τουρισμού), το οποίο θα συνεκτιμά τις ασκούμενες πολιτικές στην Ε.Ε. (Οδηγία 2014/89/ΕΕ) είναι το πρώτο βήμα που απαιτείται. Ένα στρατηγικό σχέδιο για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού θα προσδιορίσει την πορεία που πρέπει να ακολουθηθεί, καθορίζοντας βραχυπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους. Η παραγωγή πολιτικών προς αυτή την κατεύθυνση θα διαμορφώσει ολοκληρωμένη αναπτυξιακή παρέμβαση στον τομέα με χαρακτηριστικά βιωσιμότητας και μπορεί να μετατρέψει τη χώρα μας σε κέντρο του παγκόσμιου yachting (Λουκογεωργάκη, 2013).

Η αποτελεσματική αξιοποίηση των διαθέσιμων ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών μέσων, του ΕΣΠΑ, των ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων και των Σ.Δ.Ι.Τ. μπορούν να διαμορφώσουν ευνοϊκό περιβάλλον για τις στοχευμένες εθνικές δράσεις στην αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών που είναι αναγκαίες για την

διαχείριση του ανταγωνισμού (Τουρκία - Κροατία - Ιταλία) και την αντιμετώπιση της συνεχούς υποβάθμισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η Ελλάδα, ως γνωστόν, δεν διέθετε θεσμικό πλαίσιο για την δημιουργία μαρινών πριν από το 1993. Στη συνέχεια και στη βάση του θεσμικού πλαισίου όπως διαμορφώθηκε, η κατασκευή μαρίνας απαιτούσε την έγκριση πολλών συναρμόδιων δημόσιων φορέων (Υπουργείο Οικονομικών, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Υπουργείο Χωροταξίας, ΕΟΤ) με αποτέλεσμα οι ιδιωτικές πρωτοβουλίες να αποκλειστούν.

Για πολλά χρόνια το μεγάλο πρόβλημα του ελληνικού ναυτικού τουρισμού ήταν οι συγκριτικά λίγες οργανωμένες και ποιοτικές θέσεις ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης των τουριστικών σκαφών και το αντιαναπτυξιακό θεσμικό πλαίσιο για τις επιχειρήσεις αλλά και για τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής. Σήμερα βέβαια και ως αποτέλεσμα της κρίσης που περνά ο τομέας οι θέσεις ελλιμενισμού περισσεύουν, χωρίς βέβαια αυτό να σημαίνει ότι έχουν βελτιωθεί και ποιοτικά οι υπηρεσίες που προσφέρονται από τις μαρίνες.

Όσον αφορά τις θέσεις ελλιμενισμού στο Νότιο Αιγαίο όπου είναι ο «παράδεισος» του yachting για όλη την Μεσόγειο, υπάρχουν πολύ λίγες κατάλληλες λιμενικές εγκαταστάσεις και αυτές μόνο στα μεγαλύτερα νησιά, ενώ είναι πλήρης η απουσία οποιασδήποτε οργανωμένης υποδομής στα μικρότερα. Το γεγονός αυτό εξαναγκάζει τα σκάφη σε περιορισμένες περιηγήσεις και αρόδου αγκυροβολία στους όρμους των νησιών, ενώ καθίσταται προβληματική και επικίνδυνη η άναρχη πρόσδεση των σκαφών σε δημοφιλείς προορισμούς.

Στόχος επομένως, παρά τις δυσκολίες που υπάρχουν στην ελληνική οικονομία, θα πρέπει να παραμένει η αναβάθμιση του δικτύου Τουριστικών Λιμένων και η ένταξη του σε θαλάσσιες διαδρομές. Κάθε λιμένας από αυτούς μπορεί να αποτελέσει ξεχωριστό προορισμό με δική του ταυτότητα και ιδιαίτερα τοπικά χαρακτηριστικά εντασσόμενος σε ένα ολοκληρωμένο τουριστικό προϊόν υψηλών ποιοτικών προδιαγραφών. Η κατάλληλη διάταξη μαρινών, καταφυγίων και αγκυροβολίων στα νησιά θα προσελκύσει πληθώρα σκαφών αναψυχής τους καλοκαιρινούς μήνες, αλλά και αγωνιστικά σκάφη κατά τη δύσκολη χειμερινή περίοδο. Η διάδραση με την τοπική κοινότητα αποτελεί ζωτικό παράγοντα για την επιτυχία μιας τέτοιας προσέγγισης.

Αναγκαία εξακολουθεί να είναι και η διασπορά λιμενικών εγκαταστάσεων μικρού κόστους σε απομακρυσμένους προορισμούς και συγκεκριμένα η διευκόλυνση της

χωροθέτησης και λειτουργίας καταφυγίων και αγκυροβολίων με βασικές εγκαταστάσεις εντεταγμένες στο φυσικό περιβάλλον κάθε τόπου, που θα εμπλουτίσουν το τοπικό δίκτυο των τουριστικών λιμένων. Η λειτουργία τους θα αποφέρει σημαντικά έσοδα από τα εκατοντάδες σκάφη που διαπλέουν τις ελληνικές θάλασσες και θα βάλει τάξη στη άναρχη προσόρμιση τους. Ταυτόχρονα θα αποτελέσουν αναμφισβήτητα και μοχλό ανάπτυξης των πιο απομακρυσμένων νησιών και νησίδων.

Στην οπτική αυτή προτείνεται να απλοποιηθεί περαιτέρω η διαδικασία αδειοδότησης για την κατασκευή και διαχείριση αντίστοιχων έργων από ιδιώτες και να υλοποιηθούν δίκτυα τουριστικών λιμένων και καταφυγίων τουριστικών σκαφών ανά Λιμενικό Ταμείο μέσω Σ.Δ.Ι.Τ.. Όπως επίσης και η δημιουργία συμπράξεων δικτύων Λιμενικών Ταμείων ανά Περιφέρεια, ή Περιφερειακή Ενότητα.

Τέλος, κρίνεται σκόπιμο να επιδιωχθεί η δημιουργία ενός *sea-cluster* (π.χ. *Αιγαίο*), συγκροτούμενου από τα παραπάνω δίκτυα θαλάσσιου τουρισμού, καθώς και από ερευνητικούς, βιομηχανικούς, επιχειρηματικούς φορείς με ενδιαφέρον για τον τομέα και στόχο την ένταξη των νησιωτικών και παράκτιων ζωνών της Ελλάδας στις περιοχές θαλάσσιου τουρισμού με διεθνή προβολή, ώστε να επιτευχθεί υψηλού επιπέδου ανάπτυξη στα πεδία της επιχειρηματικότητας, της έρευνας και της καινοτομίας (Μ. Κανταρτζής, 2015).

Δεν είναι όμως μόνο η έλλειψη θέσεων ελλιμενισμού που αποτρέπουν τα σκάφη από την χρήση των ελληνικών μαρινών, εξάλλου το τελευταίο χρονικό διάστημα πολλές θέσεις ελλιμενισμού είναι κενές. Αρνητικές επιπτώσεις έχουν και το χαμηλό επίπεδο ή και η παντελής πολλές φορές έλλειψη υπηρεσιών στους χρήστες, όπως μονάδες επισκευής και συντήρησης σκαφών, τουριστικές – πολιτιστικές δραστηριότητες, χώροι αναψυχής, αθλητικές εγκαταστάσεις κλπ.. Επομένως χρειάζονται να γίνουν ενέργειες στην κατεύθυνση βελτίωσης των υπηρεσιών ελλιμενισμού, αναβάθμισης των υποδομών, οργανωμένης στρατηγικής Branding για το προϊόν και βελτίωσης της διαφημιστικής προβολής των ελληνικών μαρινών. Σκόπιμο θα ήταν να δοθεί βάση στην απόκτηση Γαλάζιας Σημαίας σε μαρίνες και παραλίες ώστε να προβληθεί η Ελλάδα και να αναδειχθεί ξανά ο θαλάσσιος πολιτισμός της χώρας.

Τέλος, θα πρέπει να επανεξετασθεί ο τομέας της φορολόγησης των σκαφών αναψυχής, ιδιαίτερα των ιδιωτικών. Δυστυχώς η φορολογική πολιτική που ακολουθείται επηρεάζει αρνητικά την ανάπτυξη του κλάδου, καθιστώντας την

χώρα μη ανταγωνιστική, παρά τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα σε σχέση με τις γείτονες χώρες. Η φορολογική μεταχείριση του κλάδου είναι ακριβώς αντίθετη των ωφελειών που έχει η ελληνική οικονομία από αυτόν σε θέσεις εργασίας και στο ΑΕΠ.

Η επιβολή έκτακτων μέτρων (έκτακτη εισφορά, ειδικός φόρος & προσφάτως φόρος πολυτελείας) με στόχο τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής και οι συνεχόμενες αυξήσεις των τεκμηρίων διαβίωσης καθιστούν την πλοιοκτησία αποτρεπτική. Χιλιάδες ιδιοκτήτες σπεύδουν να κάνουν χρήση της φορολογικής «ακινησίας» καταθέτοντας στα κατά τόπους λιμεναρχεία τις «Άδειες Πλόων» των σκαφών τους, ώστε να τον γλιτώσουν τους πολλαπλούς φόρους. Έχει επομένως ιδιαίτερη σημασία να διαμορφωθεί ένα φορολογικό πλαίσιο που θα ενθαρρύνει τους ιδιοκτήτες να διατηρούν τα σκάφη τους δώδεκα μήνες στη χώρα μας και να τα χρησιμοποιούν όσο γίνεται περισσότερο, προκειμένου να δημιουργείται συνεχής οικονομική δραστηριότητα.

Παράλληλα η αβεβαιότητα του φορολογικού καθεστώτος δημιουργεί σύγχυση στις επιχειρήσεις του κλάδου. Χωρίς ένα σταθερό και αναπτυξιακό φορολογικό πλαίσιο με μακροχρόνιο ορίζοντα που θα στηρίζει και δεν θα καταστρέφει τον τομέα του yachting στην Ελλάδα δεν μπορεί να υποστηριχθεί η περαιτέρω ανάπτυξη του.

Η επαναφορά του Φόρου Πολυτελούς Διαβίωσης αποτελεί μεγάλο πλήγμα και στον άμεσα συνδεδεμένο κλάδο της κατασκευής σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα. Να σημειωθεί ότι από το 2007 έως το 2013 οι πωλήσεις ελληνικών σκαφών αναψυχής κατέγραψαν μείωση 82%.

Σύμφωνα με τις απόψεις της Ένωσης Ελλήνων Κατασκευαστών Πολυεστερικών και άλλων Σκαφών (ΣΕ.ΚΑ.ΠΛ.Α.Σ- Π.Ε.Ε.Υ.) η επιβολή φόρου πολυτελούς διαβίωσης στα σκάφη αναψυχής με μήκος πάνω από 5 μέτρα θα οδηγήσει με μαθηματική ακρίβεια στην πλήρη εξαφάνιση και καταστροφή όλων των κατασκευαστικών και παρακατασκευαστικών επιχειρήσεων, εμπόρων και παρόχων. Τα επίσημα στοιχεία από τα λιμεναρχεία αποδεικνύουν ότι το 92% των λέμβων μήκους 5 (πέντε) μέτρων και το 80% μήκους μέχρι και 12 (δώδεκα) μέτρων είναι ελληνικής κατασκευής (στοιχεία ΣΕ.ΚΑ.ΠΛ.Α.Σ- Π.Ε.Ε.Υ.).

Και βέβαια απαραίτητο συστατικό της προσπάθειας ανάπτυξης του ναυτικού τουρισμού είναι και η ολοκληρωμένη πολιτική χωρικής οργάνωσης του. Δυστυχώς, μέχρι το 2009 όποτε και δημοσιεύθηκε το πρώτο Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό, δεν υπήρχε επίσημα θεσμοθετημένο Στρατηγικό Σχέδιο

Βιώσιμης Ανάπτυξης του Τουρισμού και ιδιαίτερα του Θαλάσσιου Τουρισμού. Μάλιστα το πλέον πρόσφατο Ειδικό Χωροταξικό πλαίσιο (3155/2013) ακυρώθηκε πρόσφατα για διαδικαστικούς λόγους από το ΣΤΕ με αποτέλεσμα να τεθεί εκ νέου σε ισχύ το παλαιό (ΦΕΚ 1138/2009) για το οποίο υπάρχει πρόθεση να αναθεωρηθεί εκ νέου.

Για όλα τα προαναφερόμενα, απαιτούνται συνδυασμένες ενέργειες από πλευράς πολιτείας και ιδιωτικού τομέα που θα περιλαμβάνουν (N. Ριγινός, 2015):

1. Θεσμικά θέματα και θέματα διαχείρισης (ιδιαίτερα για εγκαταστάσεις που ανήκουν σε Λιμενικά Ταμεία Δήμων η Οργανισμούς Λιμένων).
2. Βελτίωση/ολοκλήρωση των υφισταμένων υποδομών λιμενικών εγκαταστάσεων.
3. Εκσυγχρονισμός των μικρομεσαίων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα–σκάφη και κάθε είδους υποστηρικτικών επιχειρήσεων.
4. Πιστοποιημένη κατάρτιση των απασχολούμενων στα σκάφη, αλλά και mentoring επιχειρηματιών του τομέα (ιδιοκτήτες σκαφών, διαχειριστές λιμένων). Καθορισμός των καθηκόντων του πληρώματος των σκαφών.
5. Στοχευμένη προβολή μέσω εξειδικευμένων δράσεων που θα αξιοποιούν και όλα τα σύγχρονα εργαλεία του διαδικτύου (κοινωνικά δίκτυα, πλατφόρμες). Οι δράσεις μπορούν να αφορούν τόσο τον λιμένα-προορισμό, όσο και τις συνέργιες όλων των εναλλακτικών μορφών τουρισμού της ενδοχώρας κάθε λιμένα – μνημεία & μουσεία, δρώμενα, φυσικά αξιοθέατα, την σύνδεση με την τοπική αγροτική και αλιευτική παραγωγή (γαστρονομία).
6. Δημιουργία ψηφιακών δεδομένων για τις υπηρεσίες που προσφέρει κάθε τουριστικός λιμένας με on–line ενημέρωση: λ.χ. τη διαθεσιμότητα θέσεων, τις κλιματολογικές συνθήκες, παροχές δικτύων, κ.λπ. για την αξιοποίηση τους από εφαρμογές σε έξυπνα κινητά (Apps).

Ο συντονισμός όλων αυτών των απαραίτητων δράσεων προϋποθέτει κατάλληλα σχήματα διοίκησης που θα είναι σε θέση να κινητοποιήσουν πόρους από τον δημόσιο. αλλά και από τον ιδιωτικό τομέα μέσω ΣΔΙΤ και άλλων χρηματοδοτικών εργαλείων.

Στο ΕΣΠΑ 2014-2020 δίνεται η δυνατότητα να συγκροτηθεί διοικητική δομή Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης (ΟΧΕ) που θα διευκολύνει σημαντικά τον

συντονισμό, ενώ παράλληλα θα διοχετεύσει πόρους από Επιχειρησιακά Προγράμματα για την υλοποίηση των κατάλληλων παρεμβάσεων. Η δημιουργία Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης - ΟΧΕ για το Yachting στην Ελλάδα θα ανοίξει νέους ορίζοντες σε αυτή την μορφή τουρισμού αξιοποιώντας ανεκμετάλλευτο δυναμικό υποδομών, που με συγκριτικά λίγους πόρους μπορεί να δημιουργήσει σημαντική προστιθέμενη αξία για τις τοπικές οικονομίες και πολλές νέες θέσεις εργασίας, να επιμηκύνει την τουριστική περίοδο και να συμβάλλει ουσιαστικά στην αύξηση της τουριστικής δαπάνης ανά επισκέπτη.

Στην βάση της προαναφερομένης οπτικής προτείνεται η δημιουργία μίας ή περισσότερων ΟΧΕ σε συνεργασία με τις αντίστοιχες περιφέρειες:

ΟΧΕ θαλάσσιου τουρισμού **Αιγαίου**-περιλαμβάνει τις περιφέρειες Ν. Αιγαίου, Αττικής και Βορείου Αιγαίου (σε δεύτερη φάση μπορούν να προστεθούν και οι υπόλοιπες 5 περιφέρειες που έχουν πρόσβαση στο Αιγαίο).

ΟΧΕ θαλάσσιου τουρισμού **Ιονίου** – περιλαμβάνει τις περιφέρειες Ιονίων Νήσων, Ηπείρου και Δυτικής Ελλάδας (σε δεύτερη φάση μπορεί να προστεθεί και η περιφέρεια Πελοποννήσου).

Στην ΟΧΕ μπορούν να συμμετέχουν οι προαναφερόμενες περιφέρειες, το Υπ. Τουρισμού, ο ΕΟΤ (για τον συντονισμό της προβολής), η ΕΤΑΔ, τα άλλα ΝΠΔΔ (λ.χ. Λιμενικά Ταμεία), ενώ θα μπορούν να συμμετέχουν και συναρμόδιοι φορείς του ιδιωτικού τομέα όπως η Ένωση Μαρινών Ελλάδας, η ΕΠΕΣΤ, ο ΣΙΤΕΣΑΠ κ.α.

Ειδικότερα η ΟΧΕ θα μπορούσε να μεριμνήσει ώστε να προχωρήσει :

- Η αξιοποίηση των τουλάχιστον 25 ανεκμετάλλευστων υφιστάμενων ημιτελών ή μη λειτουργικών λιμενικών υποδομών, μέσω ανάδειξης φορέων διαχείρισης, ώστε να γίνουν λειτουργικοί, βιώσιμοι, και να αποδίδουν έσοδα στην τοπική οικονομία (Μάλια, Αχίλι Σκύρου, Μπενίτσες Κέρκυρας, Τριζόνια, Θάσου, Ν. Ηρακλείσα, Καστέλλο Χίου, Ικαρία, Βολισσός Χίου, Σκιάθος, Σκόπελος, Ουρανούπολης, Πηγαδάκι Χαλκιδικής, Αγ. Νικόλαος Κρητης, Αγ. Γαλήνη Ρεθύμνου, Παλαιόχωρα Χανίων, Γαυδος, Ηράκλειο, Σκάλα Πάτμου, Μπασιί, Σύρος, Κάλυμνος, Πύλος, Ιτέα, Βουρκάρι κ.ά.)
- Η μετατροπή υφιστάμενων λιμενικών υποδομών που έχουν πρωτεύουσα τουριστική χρήση ή βρίσκονται σε προσφιλείς ναυτικές διαδρομές, σε τουριστικές λιμενικές υποδομές, ώστε να ενσωματωθούν στο δίκτυο των τουριστικών λιμένων

που διαχειρίζεται το Υπουργείο Τουρισμού (Χάλκη, Ενετικό λιμάνι Ναυπάκτου κ.ά.).

- Η αλλαγή της κατηγορίας τουριστικών λιμένων (αναβάθμιση σε μαρίνες για Mega-Yachts, ή υποβίβαση σε καταφύγια τουριστικών σκαφών) ανάλογα με τις ανάγκες προσαρμογής της τουριστικής αγοράς – ζήτησης, σε τοπικό επίπεδο και ανάλογα με το επιθυμητό πρότυπο τουρισμού yachting που θα επιλεγεί (Καμένα Βούρλα, Λευκάδα, Κέρκυρα κ.ά.)
- Ο εμπλουτισμός των τουριστικών λιμένων, με συγγενείς δραστηριότητες – χρήσεις του θαλάσσιου τουρισμού, όπως τα υδατοδρόμια, οι σταθμοί θαλάσσιων «ταξί», οι κρουαζιέρες ημέρας, τα θαλάσσια θεματικά πάρκα, ο καταδυτικός τουρισμός, κ.ά.
- Οι αναπλάσεις των παραλιακών μετώπων που θα προκύψουν με την ανάδειξη κάθε αγκυροβολίου – σημειώνεται εδώ η δυνατότητα που δίνουν οι ΟΧΕ για την ένταξη στα ΠΕΠ παρόμοιων έργων, κάτι που είναι δύσκολο για έργα τέτοιου τύπου εκτός ΟΧΕ, δηλαδή εκτός ολοκληρωμένων παρεμβάσεων.
- Η ρύθμιση της χρήσης των αλιευτικών καταφυγίων και από σκάφη αναψυχής, ανάλογα με την διαθεσιμότητα θέσεων στις τουριστικές περιόδους αιχμής.

Στα προαναφερόμενα οι εκπρόσωποι του κλάδου προσθέτουν την αναγκαιότητα:

- Οριστικοποίησης του θεσμικού πλαισίου για κάθε κατηγορία σκάφους.
- Διατήρησης της «Φιλικής» Ελληνικής Σημαίας για τα Σκάφη Αναψυχής.
- Ενίσχυσης των επαγγελματικών σκαφών μέσω του ΕΣΠΑ και του Αναπτυξιακού Νόμου.
- Άμεσης αναστροφή του κλίματος με θετική δημοσιότητα και στοχευμένη διαφήμιση για το ελληνικό yachting.
- Άμεσης εφαρμογής του Ηλεκτρονικού Μητρώου, καθώς η μη λειτουργία του στερεί την χώρα από εκατομμύρια ευρώ. Αν υπήρχε Ηλεκτρονικό Μητρώο κάθε σκάφος με οποιαδήποτε σημαία πλέει στα ελληνικά χωρικά ύδατα θα έπρεπε να ανακοινώνεται (τι σκάφος είναι, τι μεταφέρει, -ιδιώτες, ναυλωτές-, τι σημαία έχει και πόσο χρόνο θα παραμείνει στην Ελλάδα). Είναι ενδεικτικό το παράδειγμα της Κροατίας η οποία εισπράττει για κάθε σκάφος το οποίο εισέρχεται στα κροατικά

χωρικά ύδατα, είτε ιδιωτικό, είτε επαγγελματικό, για μία εβδομάδα παραμονής 700 ευρώ και προμηθεύει το σκάφος με ειδικό σήμα.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Chapin F. S., Carpenter S. R., Kofinas G. P., Folke C., Abel N., Clark W. C. et al., 2009. "Ecosystem stewardship: sustainability strategies for a rapidly changing planet". *Trends Ecol. Evol.*, 25, 241 – 9.

Cappato Alberto (2011) "Cruises and Recreational Boating in the Mediterranean".

Douglas – Westwood Ltd, (2005), World Marine Markets: A report to WTSH, report number 328 – 05, 36.2005

ECORYS, 2013. "Study in support of policy measures for maritime and coastal tourism at EU Level".

European Boating Industry, "Facts and Figures"

ICOMIA, 2014. "Recreational Boating Industry Statistics".

International Council of Marine Industry Associations - ICOMIA Marinas Group
<http://www.icomia.com/committees/32/default.aspx>.

Kuznetsov A., Dinwoodie J., Gibbs D, Sanso M. and Knowles H., 2015. "Towards a sustainability management system for smaller ports". *Marine Policy*, 54, 59 - 68.

Laaksonen Tommi (2012), "A market analysis on the global boating industry".

Papadopoulou M. P. and Tsoukala V. K., 2011. "Deciding and Evaluating Interventions on Coastal Zones Using Environmental Indicators". *Proceedings of the 12th International Conference on Environmental Science and Technology 2011*, September 8-10-2011, Rhodes, Greece.

Stamou I., Katsiris I. K., Moutzouris C. I. and Tsoukala V. K., 2004. "Improvement of Marina Design Technology Using Hydrodynamic Models". *Global Nest: the Int. J.*, 6(1), 63 - 72.

Tselentis B. S., 2008. *Marina Environmental Review System: A methodology to assess environmental management in recreational ports*, European Research Studies, Volume XI, Issue (1-2) 2008.

UNCLOS, 1982. United Nations Convention on the Law of the Sea, signed at Montego Bay, Jamaica, on 10 December 1982

Wejnert B., 2002. "Integrating models of diffusion of innovations: a conceptual framework". *Annu. Rev. Sociol.*, 28, 297 – 326

Αζοράκος Σ., 2015. "Κριτήρια Χωροθέτησης & Ελάχιστες Απαιτήσεις Λιμενικών Υποφομών για Μικρά Σκάφη. Μαρίνα-Καταφύγιο-Αγκυροβόλιο.

Βερνίκος Γ., 2014. «Οι Σημειώσεις μου για τον Τουρισμό, τη Ναυτιλία και την Οικονομία».

Γιαντσή Θ., Παρδάλη Α., 2015 «Θεσμικός Εκσυγχρονισμός στον Θαλάσσιο Τουρισμό και Επιπτώσεις στην μορφή Αγοράς».

Γουλουμής Σ. , 2015. «Ανάπτυξη Αγκυροβολίων στη Νησιωτική Ελλάδα ως μοχλός ανάπτυξης του Θαλάσσιου Τουρισμού: Χωροθέτηση Εγκατάστασης στη Θέση Παντέλι Λέρου.

Διακομιχάλης Μ., 2009. Ο θαλάσσιος Τουρισμός και οι οικονομικές επιδράσεις, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα

Καμαρινάκης Α., 2015. "Απόκτηση Γαλάζιας Σημαίας σε Ξενοδοχειακή Μαρίνα στην Κρήτη"

Κανταρτζής Ν, Κανταρτζής Μ., 2015. « Δίκτυο Τουριστικών Λιμένων και Καταφυγίων Τουριστικών σκαφών στο Ν.Α. Αιγαίο».

Κόλλιας Π., Κόλλιας Β., Κόλλιας Σ., 2015. "Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις από την κατασκευή και λειτουργία μαρινών και πρόβλεψη αντιμετώπισης τους με κατάλληλες τεχνολογίες".

Λουκογεωργάκη Α., Νίκου Μ., Πανατζοπούλου Δ., Πατελίδα Μ., 2013. «Ολοκληρωμένη Διαχείριση του Παράκτιου Χώρου» στο *11^ο Τακτικό Επιστημονικό Συνέδριο ERSA 14-15/6/2013*, Πάτρα.

Μανώλογλου Σ., Τσελέντης Β., Προκοπίου Δ., 2015. "Θαλάσσιος τουρισμός και εξέλιξη του yachting στην Ελλάδα.

Μέλισσας Δ., 2015. "Νομοθετικές και Νομολογιακές Εξελίξεις στη χωροθέτηση των τουριστικών λιμένων".

Μιχαλόπουλος Δ, 2012. «Yachting και Τουρισμός στην Ελλάδα», Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Νανιόπουλος Αρ., Παλάντζας Γ., Ναλμπάντης Δ., Κουτίτας Χρ. & Μακρής Δ., 2004. “ΑΕΙΦΟΡΟΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ”, από το 2ο Διεθνές Συνέδριο για την Έρευνα στις Μεταφορές στην Ελλάδα, Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων & Ελληνικό Ινστιτούτο Μεταφορών, Βοτανικός, Αθήνα, Ελλάδα, 26 - 27 Φεβρουαρίου 2004.

Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος. *Η Ελληνική Ναυτιλία*. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <http://www.nee.gr>

Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 2012. «Έρευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στον θαλάσσιο τουρισμό και την Εθνική Οικονομία», Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος.

Παπαδόπολης – Δετζώρτζης Α., 2015. “Θέματα Σχεδιαμού και Λειτουργίας Μαρίνων

Παπαδημητρίου Μ., 2009. “The Greek marina industry”,

Ριγινός Ν., 2015. «Θαλάσσιος Τουρισμός με Σκάφη Αναψυχής» (αδημοσίευτο κείμενο)

ΦΕΚ 1138/2009.

ΦΕΚ 3155/2013.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΜΕΡΟΣ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ

The rates include:

First & last night at the marina / port " autopilot , GPS & CD-Player & cockpit speakers dinghy & outboard engine, 1 set of linen, towels, per person/week

The rates do not include:

Cancellation insurance, transfers airport-base-airport, Diesel and water

Cleaning: to be added to the above rates a per charter cleaning fee of

	Monohulls:		Catamarans:
up to 38':	145.00 €	up to 40':	230.00 €
from 39' to 45':	175.00 €	from 41' to 45':	250.00 €
from 46' to 49':	210.00 €	from 46' to 49':	270.00 €
50' and over:	230.00 €	50' and over	300.00 €

Long Term Cruise (7 nights and over)

Days and hours of Embarkation / Disembarkation

Embarkation Saturday 17h00 or any week day upon request

Disembarkation Saturday 09h00 or any week day upon request

(compulsory return to the base at 17h00, the evening before disembarkation)

Discounts

Long term discount	5%	on any charter from 14 nights to 20 nights , 10% from 21 nights and more
Early booking discount	10%	for any charter booked and paid 180 days or more prior to charter start date (also valid till 31/12/12 indifferent of starting date)
Repeater discount	5%	for any repeat client
Platinum repeater discount	10%	for multi-repeater clients from their 5th charter
		not cumulative with regular repeater discount
Boat show discount	5%	for any charter booked on a boat show
Group discount	5%	for at least 5 yachts booked

(Maximum discount: 20% including long term discount)

NB: At least one sailing certificate is compulsory to charter bareboat in Greece and the original must be presented to the local authorities.

EXTRAS (all prices subject to change)

Skipper	150.00 €	per night + food
Hostess/Cook	140.00 €	per night + food

Children safety net	300.00 €	catamarans 45' and over	per charter	
(net is supplied but not installed)	250.00 €	catamarans up to 44'	per charter	
	230.00 €	monohulls 45' and over	per charter	
	220.00 €	monohulls up to 44'	per charter	
Blister / spinnaker (if available)	230.00 €	per week plus additional deposit		500.00 €
Internet GSM USB router (2Gb data allowance)	50.00 €	per week		
Crew change during the charter. (The skipper does not change). The price does not include cleaning.	200.00 €	per crew change, (price includes administration cost, change of linen / towels, 1 day marina fees)		

One way fee (one way on request and only between our bases)

Athens – Lavrion	200.00 €	Athens – Skiathos	850.00 €
Athens – Ionian Bases	1,150.00 €	Athens - Paros / Santorini	500 €/800 €
Athens - Dodecanese bases	950.00 €	In between Ionian or Dodecanese Bases	400.00 €

Transfer prices

Airport – Athens Base One Way

1 – 6 persons:	130.00 €
7 – 17 persons:	140.00 €
18 persons and more:	upon request
Surcharge 25,00 € for arrivals between 20:00 - 06:00 hrs and holidays	

Athens Airport – Lavrion Base One Way

1 – 6 persons:	140.00 €
7 – 17 persons:	150.00 €
18 persons and more:	upon request

Transfers to other bases upon request

Consumables

All our yachts are delivered with full tanks of fuel (yacht & dinghy), full tank of water, 1 bottle of cooking gas in duty + 1 spare bottle. The yacht should be re-delivered with full tanks of fuel and water.

Security Insurance (Damage Waiver)

Selection of optional damage waiver limits your liability to the reduced Security Deposit for damages to the boat and/or the loss of the dinghy and/or its outboard engine.

Monohulls 50ft to 57ft	40.00 €	per night, minimum	280.00 €	per charter plus a reduced refundable deposit of 600 €
Monohulls from 37ft to 49ft	30.00 €	per night, minimum	210.00 €	per charter plus a reduced refundable deposit of 500€
Monohulls up to 36ft	20.00 €	per night, minimum	140.00 €	per charter plus a reduced refundable deposit of 500€
Catamarans up to 41ft	40.00 €	per night, minimum	280.00 €	per charter plus a reduced refundable deposit of 650€

Catamarans 42ft and more **50.00 €** per night, minimum **350.00 €** per charter plus a reduced refundable deposit of 650€

Security Deposit

To be paid at the base upon embarkation by cash or credit card (Visa and MasterCard only)

The client should previously contact his/her bank and ensure the appropriate credit card limit

Should the refundable full security deposit be refused at the time of embarkation, client will be obliged to subscribe the non refundable security insurance.

Short Term Cruise possible upon request with the following surcharge :

Journey	Prorata on the weekly rate
3 Days / 2 Nights	60%
4 Days / 3 Nights	70%
5 Days / 4 Nights	80%
6 Days / 5 Nights	90%
7 Days / 6 Nights	95%

Payments

30% of the charter fee to confirm booking

Balance of the charter fee plus all booked options 45 days before embarkation

Cancellation fee

More than 90 days

500.00 €

Between 89 to 60 days before charter start

30% of the charter fee (without options)

59 days and less before charter start

100% of the charter fee (without options)

OUR BASES

ATH	Athens	RHO	Rhodes (Mandraki Port)
LAV	Lavrion (Main Port)	KOS	Kos (Kos Marina)
CFU	Corfu (Gouvia Marina)	SKI	Skiathos (Skiathos Marina)
LEF	Lefkas (Lefkas Marina)		

START or RETURN PORTS on request: **PAR** Paros (Parikia port) and **SAN** Santorini (Vlychada Port)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Σύμφωνα με την μελέτη του ΝΕΕ (2012) και με βάση το μήκος διακρίνουμε σε γενικές γραμμές επτά (7) κατηγορίες σκαφών που ξεκινούν από τα 2,5 μέτρα και ξεπερνούν τα 30 μέτρα³⁸.

Όσον αφορά την χρήση ή όχι μηχανών διακρίνουμε α) τα Μηχανοκίνητα Σκάφη Αναψυχής και β) τα Ιστιοφόρα.

Α. Τα Μηχανοκίνητα Σκάφη Αναψυχής διακρίνονται σε:

Φουσκωτά Σκάφη³⁹

Ταχύπλοα ανοιχτά – Πολυεστερικά⁴⁰

Ταχύπλοα “καμπινάτα”⁴¹

Ερασιτεχνικά Ψαράδικα Σκάφη⁴²

38. Σκάφη από 2,5μ. έως 3,8μ.: Τα σκάφη της συγκεκριμένης κατηγορίας μπορούν να καλύψουν απαιτήσεις μικρών παράκτιων ταξιδιών. Τα σκάφη αυτά είναι συνήθως ευκολόχρηστα και δεν απαιτούν ιδιαίτερη εμπειρία, αλλά απευθύνονται σε κοινό που έρχεται πρώτη φορά σε επαφή με την συγκεκριμένη θαλάσσια δραστηριότητα. Επίσης τα συγκεκριμένα σκάφη μεταφέρονται και φυλάγονται εύκολα καθώς στις περισσότερες περιπτώσεις πρόκειται για φουσκωτά πολυεστερικά τα οποία χρησιμοποιούν εξωλέμβιες μηχανές μικρής ισχύος και μπορούν να μεταφέρουν μέχρι τρία άτομα.

- Σκάφη από 3,8μ. έως 5μ.: τα σκάφη της συγκεκριμένης κατηγορίας μπορούν να διανύσουν μεγάλες σχετικά θαλάσσιες αποστάσεις. Για το λόγο αυτό και εξαιτίας του μεγαλύτερου μήκους τους τα σκάφη αυτά χρειάζονται κινητήρες μεγαλύτερης ιπποδύναμης.

- Σκάφη από 5μ. έως 8μ.: Πρόκειται για κατηγορία σκαφών η οποία είναι ιδιαίτερα δημοφιλής στην Ελλάδα. Χρησιμοποιούν εξωλέμβιους ή έσω-εξωλέμβιους κινητήρες μεγάλης ισχύος και διαθέτουν κάτω από το πιλοτήριο μικρή καμπίνα η οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως αποθηκευτικός και, όχι μόνον, χώρος.

- Σκάφη από 8μ. έως 15μ.: τα σκάφη της συγκεκριμένης κατηγορίας διαθέτουν άνετους εσωτερικούς χώρους και μπορούν να χρησιμοποιήσουν οποιοδήποτε τύπο κινητήρα (έσω-εξωλέμβιους ή εσωλέμβιους κινητήρες ή κινητήρες πετρελαίου για οικονομικότερη κατανάλωση).

- Σκάφη άνω των 15μ.: είναι οι μεγάλες θαλαμηγοί οι οποίες έχουν και μεγάλους χώρους και πολύ καλές επιδόσεις πλεύσης και αυτονομίας, αφού είναι εξοπλισμένες με μεγάλες δεξαμενές καυσίμων και νερού.

- Super yachts μέχρι 30 μ. και mega yachts πάνω από 30 μέτρα τα οποία ανάλογα με το υλικό κατασκευής τους, διακρίνονται σε πολυεστερικά, φουσκωτά, ξύλινα και μεταλλικά.

Τέλος, υπάρχουν τα βοηθητικά σκάφη που ουσιαστικά εξυπηρετούν τις ανάγκες των μεγαλύτερων σκαφών και αποτελούν συνήθως μέρος του βασικού εξοπλισμού τους. Μπορεί να είναι από μικρά φουσκωτά μέχρι εξάμετρα. ή και παραπάνω με μηχανές μεγάλης ισχύος.

39. Τα φουσκωτά σκάφη προσφέρουν ιδιαίτερη ασφάλεια, λόγω του χαμηλού κέντρου βάρους τους και της άνωσης των αεροθαλάμων. Αν σε αυτό προσθέσουμε και το χαμηλό κόστος χρήσης και συντήρησης είναι φανερό γιατί είναι πολύ δημοφιλή στην κατηγορία τους. Ως αρνητικό θεωρούνται οι περιορισμένοι χώροι τους, λόγω του όγκου που καταλαμβάνουν τα μπαλόνια.

40. Τα ταχύπλοα ανοιχτά - πολυεστερικά έχουν χαμηλότερο κόστος αγοράς και συντήρησης, συγκριτικά με τα φουσκωτά και διαθέτουν επαρκείς χώρους. Είναι όμως λιγότερο ασφαλή και βαρύτερα με αποτέλεσμα να είναι δυσκολότερη η κεθέλκυση και η μεταφορά τους.

41. Τα ταχύπλοα-καμπινάτα έχουν υψηλό κόστος συντήρησης και το μήκος τους καθιστά δύσκολη την ρυμούλκησή τους. Η διαμονή σε αυτά είναι άνετη, καθώς εκτός από μεγάλο χώρο διαθέτουν και παροχές όπως τουαλέτα, ζεστό – κρύο νερό, ψυγείο κλπ.

Ανάλογα με τον τύπο και τη χρήση των μηχανοκίνητων σκαφών αυτά διακρίνονται

σε: DAYCRUISER⁴³

- CRUISER⁴⁴
- SPORT / OFFSHORE⁴⁵
- CONVERTIBLE / FISH⁴⁶
- FLYINGBRIDGE⁴⁷
- OPEN⁴⁸
- SUPERYACHTS⁴⁹
- MEGAYACHTS⁵⁰

Β. Τα Ιστιοφόρα. Τα περισσότερα σύγχρονα ιστιοπλοϊκά έχουν ένα μόνο κατάρτι με δύο τριγωνικά πανιά. Εκτός από τα μονοκάταρτα (sloops) υπάρχουν και τρεις τύποι δικάταρτων ιστιοπλοϊκών:

- α) το γιολ (yawl) που είναι ο πιο αποδοτικός τύπος για ιστιοπλοΐα,
- β) η γολέτα (ketch) που χρησιμοποιείται κυρίως σε ιστιοπλοϊκά αναψυχής,
- γ) η σκούνα (schooner) που απαντάται σε σκάφη με σχετικά μεγάλο μέγεθος.

Τα ιστιοφόρα σκάφη αναψυχής διακρίνονται σε κατηγορίες ανάλογα και με το σχήμα που έχει το κύριο ιστίο τους και ανάλογα με το μέγεθος τους. Ανάλογα με το σχήμα του κύριου ιστίου τους:

- α) σχήμα τετράπλευρου επίδρομου (gaffsail),
- β) σχήμα ωτοειδές (gunter),
- γ) σχήμα βερμούδας (bermudan).

Ανάλογα με το μέγεθος τους διακρίνονται σε:

- α) Μικρά ευέλικτα ιστιοπλοϊκά με μήκος από μέχρι 8 έως 10 περίπου μέτρα⁵¹.

42 Τα ερασιτεχνικά ψαράδικα διαθέτουν μεγάλους ανοιχτούς χώρους στην κουβέρτα (deck), έχουν χαμηλό κέντρο βάρους και είναι σχεδιασμένα για χρήση στην ανοιχτή θάλασσα. Ρυμουλκούνται δύσκολα, λόγω αυξημένου βάρους.

43 Σκάφος με ανοικτό κατάστρωμα ή ημικαμπινάτο με μικρό χώρο ενδιαίτησης

44 Καμπινάτο με επαρκή αυτονομία για τη διάνυση μεσαίων υδάτινων δρομολογίων.

45 Αναπτύσσουν πολύ υψηλές ταχύτητες και διαθέτουν λιτούς εσωτερικούς χώρους.

46 Ειδικό για ψάρεμα με υπερυψωμένο πιλοτήριο. Μπορεί να είναι καμπινάτο ή ημικαμπινάτο

47 Μηχανοκίνητο καμπινάτο που διαθέτει γέφυρα και διπλό πιλοτήριο

48 Σκάφη των οποίων η οροφή ανοίγει και αναπτύσσουν υψηλές ταχύτητες.

49 Πολυτελή θαλαμηγό σκάφη των οποίων το μήκος εκτείνεται συνήθως μέχρι τα 30 μέτρα.

50 Πολυτελείς θαλαμηγοί με μήκος επάνω από 30 μέτρα

51. Απευθύνονται σε αυτούς που επιθυμούν να πραγματοποιήσουν μικρά ταξίδια με μικρό αριθμό πληρώματος και χωρίς πολλές ανέσεις. Τα σκάφη αυτά διαθέτουν συνήθως δύο κρεβάτια και περιορισμένους χώρους.

β) Μεσαία σκάφη από δέκα έως δεκατρία περίπου μέτρα⁵²

γ) Μεγάλα ιστιοπλοϊκά σκάφη με μήκος από 13 έως 15 μέτρα⁵³.

Βέβαια, όπως συμβαίνει και στα μηχανοκίνητα σκάφη, υπάρχουν και ιστιοπλοϊκά σκάφη μεγαλύτερου μήκους που απευθύνονται φυσικά σε μεγαλύτερο πλήρωμα. Η περαιτέρω κατηγοριοποίησή τους σε επτά βασικούς τύπους πραγματοποιείται ανάλογα με α) το σχήμα και τον αριθμό των πανιών τους και β) την τοποθεσία και τον αριθμό των καταρτιών τους. Διακρίνονται δε σε:

i) SLOOP

ii) CATBOAT

iii) SCHOONER

iv) KETCH

v) YAWL

vi) SUNFISH

vii) CATAMARAN

Τέλος, τα ιστιοφόρα σκάφη αναψυχής μπορούν να διακριθούν σε τρεις ακόμη κατηγορίες ανάλογα με το σχήμα που έχει το κύριο ιστίο τους:

α) σχήμα τετράπλευρου επίδρομου (gaffsail),

β) σχήμα ωτοειδές (gunter),

γ) σχήμα βερμούδας (bermudan).

Επισημαίνεται ότι όλα τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη υποχρεούνται να πληρούν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά και να τηρούν συγκεκριμένους κανόνες που αφορούν στην καταλληλότητα και την ασφάλεια του κάθε σκάφους.

52, Απευθύνονται στο κοινό που ενδιαφέρεται για την αγορά ή ενοικίαση ενός σκάφους που να μπορεί να φιλοξενήσει άνετα τέσσερα άτομα. Διαθέτουν τρεις ή ακόμη και τέσσερις καμπίνες, λουτρό/ w.c. ένα μικρό καθιστικό και αντίστοιχη κουζίνα.

53. Μπορούν να φιλοξενήσουν έως έξι άτομα με άνεση και διαθέτουν μεγάλα καταστρώματα και μεγάλη αυτονομία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Η ασφάλιση των σκαφών αναψυχής είναι από τα σημαντικότερα ζητήματα για τους επαγγελματίες του κλάδου. Η υποχρέωση για την ασφάλιση της Αστικής Ευθύνης των πλοίων και σκαφών αναψυχής καθορίζεται από τον Ν.2743/99 και καλύπτει ζημιές τρίτων. Υπάρχει επίσης η δυνατότητα επεκτάσεων στην ασφαλιστική κάλυψη, όπως η κάλυψη των μηχανικών βλαβών του σκάφους.

Στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο διατυπώνεται ρητά ο ρόλος του ασφαλιζόμενου, της ασφαλιστικής εταιρείας και του ασφαλιστικού πράκτορα, καθώς και των εταιρειών που λειτουργούν ως ναυλομεσίτες. Με την υπογραφή ενός ασφαλιστηρίου συμβολαίου θα πρέπει να παρέχεται πλήρης ενημέρωση για τους όρους κάλυψης, στη βάση των οποίων η ασφαλιστική εταιρεία θα καθορίσει τις αποζημιώσεις που δικαιούνται οι ασφαλισμένοι, λαμβάνοντας υπόψη και συνεκτιμώντας όλες τις παραμέτρους.

Το Institute Yacht Clauses για την κάλυψη των κινδύνων που περιλαμβάνονται σε ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο σκαφών έχει καθορίσει τις παρακάτω περιπτώσεις:

- Ολική απώλεια του σκάφους
- Τεκμαρτή ολική απώλεια (όταν το κόστος επισκευής του σκάφους εκτιμάται ότι θα είναι μεγαλύτερο από την ασφαλιζόμενη αξία του)
- Ολική κλοπή
- Ολική και μερική απώλεια από πυρκαγιά
- Μερική κλοπή από διάρρηξη
- Αστική ευθύνη από τρίτους
- Ρυμούλκηση του σκάφους σε περίπτωση αδυναμίας κίνησης λόγω βλάβης ή ατυχήματος.

Από ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο εξαιρούνται:

- Μηχανικές βλάβες, ή ζημιές που προκλήθηκαν από σταθερά ή επιπλέοντα αντικείμενα
- Η ανάγκη ρυμούλκησης σκάφους που λόγω βλάβης δε μπορεί να κινηθεί. Η διαδικασία και οι όροι ρυμούλκησης θα ρυθμιστούν μεταξύ του ιδιοκτήτη του σκάφους και της εταιρείας που αναλαμβάνει τη ρυμούλκηση, κατόπιν συμφωνίας

Το κόστος της ασφαλιστικής κάλυψης καθώς και οι περιπτώσεις που καλύπτει ένα ασφαλιστικό πακέτο θα εξαρτηθούν από τον τύπο, την κατάσταση και την ηλικία του σκάφους, το είδος των καυσίμων που χρησιμοποιεί, το ύψος της ασφαλιζόμενης αξίας και τη χρήση του σκάφους (επαγγελματική ή ιδιωτική).

Επίσης στο κόστος της ασφάλειας λαμβάνονται υπόψη η εμπειρία του ιδιοκτήτη, και συγκεκριμένα ο χρόνος απόκτησης του διπλώματος, το ιστορικό των ατυχημάτων, η περιοχή και το χρονικό διάστημα πλεύσης του σκάφους. Όσον αφορά τη σύνταξη του ασφαλιστηρίου, αυτή καθορίζεται ύστερα από την πρόταση του πράκτορα ο οποίος, αφού έχει εξετάσει τα στοιχεία του σκάφους και του πελάτη, είναι σε θέση να εκτιμήσει τους κινδύνους και να προτείνει τη τελική τιμή του συμβολαίου. Πέραν της συνέπειας και της εμπειρίας του ασφαλιστικού πράκτορα, μεγάλο ρόλο παίζει και το κύρος της ασφαλιστικής εταιρείας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΟΥ Ν 4256/14

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

Δικαίωμα εκναύλωσης έχουν οι πλοιοκτήτες για τα υπό την πλοιοκτησία τους και οι εφοπλιστές για τα υπό τον εφοπλισμό τους πλοία αναψυχής. 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 συνυπεύθυνοι εις ολόκληρον για την τήρηση των όρων του ναυλοσυμφώνου.

Ο ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης έχει ως εξής:

1. α. Τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής πρέπει να συμπληρώνουν ανά τριετία, από την ημερομηνία καταχώρισής τους στο Μητρώο, ελάχιστο αριθμό ημερών ναύλωσης⁵⁴ 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.

1. 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

⁵⁴ 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 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.

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 να χορηγηθεί παράταση για την συμπλήρωση των ελλειπουσών ημερών μέσα στην αμέσως επόμενη τριετία.

τοις εκατό (15%) και για όσα έχουν συμπληρώσει τα είκοσι (20) έτη κατά είκοσι τοις εκατό (20%).

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.

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

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

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

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.

Ο παροπλισμός αίρεται εκούσια μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη, ή του εφοπλιστή, η οποία υποβάλλεται στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας πριν από την πάροδο της προθεσμίας των τριών (3) υπό προϋποθέσεις⁵⁵.

⁵⁵α) 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.

β) 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.

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.

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.

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.

Η ημερομηνία επιβολής και η ημερομηνία της άρσης της κατάσχεσης καταχωρίζονται στο Μητρώο από την υπηρεσία στην οποία γνωστοποιήθηκαν, στην οποία κατατίθενται και επικυρωμένα αντίγραφα των σχετικών με την κατάσχεση επίσημων εγγράφων. Για την έναρξη της επαγγελματικής εκμετάλλευσης του πλοίου συνυποβάλλονται επικυρωμένα αντίγραφα του εγγράφου εθνικότητας και του πιστοποιητικού αξιοπλοΐας.

Τα επαγγελματικά και τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, εφόσον είναι ναυλωμένα, υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένα με αντίγραφα των αντίστοιχων ναυλοσυμφώνων και με καταστάσεις επιβαινόντων.

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

Για τα πλοία αναψυχής, τα οποία δεν φέρουν την ελληνική σημαία και 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.

Επαγγελματικά πλοία αναψυχής 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 νόμου 4256/14, μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή προς την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας.

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.)⁵⁶. Η διάρκεια ισχύος του ΔΕ.Κ.Π.Α. είναι αορίστου χρόνου και υπόκειται σε ετήσια θεώρηση από τη Λιμενική Αρχή.

Επιτρέπεται να συναφθεί σύμβαση ολικής ναύλωσης για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα, τα οποία είναι εφοδιασμένα με κατάλληλο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας σε ισχύ.

Στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, τα οποία εκτελούν σύμβαση ναύλωσης δεν παρέχονται απαλλαγές από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης, τον ΦΠΑ, τους δασμούς ή επιβαρύνσεις καυσίμων και λιπαντικών που προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής.

Τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, δεν υπόκεινται σε υποχρέωση για οργανική σύνθεση πληρώματος.

⁵⁶Για 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).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Διευκρινιστική Εγκύκλιος (Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη-

ΑΔΑ: 4Α1ΦΙ-ΩΩ - Αριθ. Πρωτ. 2119.3/ 05 /11)

Η Εγκύκλιος έχει ως εξής:

1. Στο άρθρο 16 του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος (Ν. 2238/1994 (ΦΕΚ Α' 151), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 παρ. 2 του (α) σχετικού και ειδικότερα από το συνδυασμό των διατάξεων των παραγράφων 1γ και 1στ του άρθρου αυτού, προβλέπεται ότι η ετήσια αντικειμενική δαπάνη, με βάση την κυριότητα ή κατοχή σκάφους αναψυχής ιδιωτικής χρήσης, σε περίπτωση ακινησίας αυτού, περιορίζεται κατά τόσα δωδέκατα, όσοι και οι μήνες ακινησίας του σκάφους. Διάστημα ακινησίας μεγαλύτερο των δεκαπέντε (15) ημερών, λογίζεται ως ολόκληρος μήνας. Η διάταξη αυτή περιλαμβάνει όλα ανεξαιρέτως τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής (ανεξαρτήτως μήκους και σημαίας).
2. Σύμφωνα με τη (β) σχετική, για την απόδειξη του χρόνου ακινησίας σκάφους αναψυχής ιδιωτικής χρήσης, πρέπει να συνυποβάλλεται, με τη δήλωση φορολογίας εισοδήματος, βεβαίωση της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής για το ακριβές χρονικό διάστημα (χρόνος έναρξης και λήξης ακινησίας ή συνέχιση της ακινησίας κατά την 31η Δεκεμβρίου του έτους), που θα προκύπτει από τις αντίστοιχες καταχωρήσεις, σε σχετικό βιβλίο που θα τηρείται από αυτή.

Αναλυτικότερα η διαδικασία έχει ως εξής:

α) Για την χορήγηση βεβαιώσεων ακινησίας σκαφών αναψυχής ιδιωτικής χρήσης, τηρείτε ειδικό βιβλίο «Βιβλίο Ακινησίας Ιδιωτικών Σκαφών Αναψυχής», στο οποίο καταχωρούνται στοιχεία σκάφους και ιδιοκτήτη, τόπος ακινησίας, ημερομηνία έναρξης και λήξης ακινησίας.

Το βιβλίο ακινησίας να τηρείται και στα Λιμενικά Τμήματα και στους Λιμενικούς Σταθμούς.

β) Κάθε ενδιαφερόμενος (φυσικό ή νομικό πρόσωπο) που επιθυμεί να δηλώσει την έναρξη ακινησίας για το υπό την ιδιοκτησία του σκάφος αναψυχής ιδιωτικής χρήσης, καταθέτει αίτηση - Υπεύθυνη Δήλωση. Αμέσως μετά αυτή καταχωρείται

στο βιβλίο ακινησίας, όπου υπογράφεται και η πράξη της παράδοσης - παραλαβής του πιστοποιητικού.

Εφόσον ο τόπος ακινησίας που δηλώνεται είναι θαλάσσιος χώρος, η δήλωση ακινησίας γίνεται στην αρμόδια Λιμενική Αρχή (Βιβλίο ακινησίας τηρούν και οι Λιμενικοί Σταθμοί / Λιμενικά Τμήματα).

Στην περίπτωση που ως τόπος ακινησίας δηλώνεται χερσαίος χώρος εκτός περιοχής αρμοδιότητας, αρμόδια για την παραλαβή της δήλωσης ακινησίας είναι η πλησιέστερη στο χώρο αυτό Λιμενική Αρχή.

γ) Βεβαιώσεις ακινησίας χορηγούνται και σε νομικά πρόσωπα που φέρονται ως ιδιοκτήτες ιδιωτικών σκαφών αναψυχής.

δ) Ευνόητο είναι ότι κατά το χρονικό διάστημα στο οποίο δηλώνεται ακινησία, το ιδιωτικό σκάφος αναψυχής, απαγορεύεται να κυκλοφορεί. Εφόσον καταληφθεί να κυκλοφορεί, επιβάλλονται κατά περίπτωση οι διοικητικές κυρώσεις του άρθρου 16 παρ. 5 του αριθ. 23 Γενικού Κανονισμού Λιμένα όπως ισχύει, ή του άρθρου 22 παραγρ. 3 του Γενικού Κανονισμού Λιμένα σας, οι ποινικές κυρώσεις του άρθρου 235 παρ. 1 (ζ) του ΚΑΝΔ, καθώς και οι κυρώσεις που απορρέουν από ψευδή υπεύθυνη δήλωση. Παράλληλα, ενημερώνεται άμεσα η ΔΟΥ του παραβάτη σχετικά με τη διαπιστωθείσα παράβαση, για τις δικές της, κατά λόγο αρμοδιότητας ενέργειες. Κάθε αλλαγή του τόπου ακινησίας πρέπει να δηλώνεται εγγράφως άμεσα στη Λιμενική Αρχή, η οποία διενεργεί σχετική τροποποίηση στο Βιβλίο Ακινησίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΤΕΚΜΗΡΙΟ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ

Το τεκμήριο διαβίωσης στα μηχανοκίνητα σκάφη ανοικτού τύπου (χωρίς χώρο ενδιαίτησης), ταχύπλοα και μη ολικού μήκους μέχρι 5 μέτρα ορίζεται σε 4.000 ευρώ. Για τα πάνω από 5 μέτρα το ποσό αυτό αυξάνεται κατά 2.000 ευρώ το μέτρο.

Στα μηχανοκίνητα ή μεικτά σκάφη με χώρους ενδιαίτησης ολικού μήκους μέχρι και 7 μέτρα το τεκμήριο ανέρχεται σε 12.000 ευρώ.

Για τα πάνω από 7 και μέχρι 10 μέτρα ολικού μήκους σκάφη προστίθενται 3.000 ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους.

Για τα πάνω από 10 και μέχρι 12 μέτρα ολικού μήκους προστίθενται 7.500 ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους.

Για τα πάνω από 12 και μέχρι 15 μέτρα ολικού μήκους προστίθενται 15.000 ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους.

Για τα πάνω από 15 και μέχρι 18 μέτρα ολικού μήκους προστίθενται 22.500 ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους.

Για τα πάνω από 18 και μέχρι 22 μέτρα ολικού μήκους προστίθενται 30.000 ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους.

Τέλος, για τα σκάφη πάνω από 22 μέτρα ολικού μήκους προστίθενται 50.000 ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους.

Μέτρα	Τεκμήριο Διαβίωσης	Φόρος Πολυτελούς Διαβίωσης στα σκάφη αναψυχής (καμπινάτα)
5	4.000	520
6	6.000	780
7	9.000	1.170
8	12.000	1.560
9	15.000	1.950
10	22.500	2.925
11	30.000	3.900
12	37.500	4.875
13	52.500	6.825
14	67.500	8.775

15	82.500	10.725
16	105.000	13.650
17	127.500	16.575
18	150.000	19.500
19	180.000	23.400
20	210.000	27.300
21	240.000	31.200
22	270.000	35.100
23	320.000	41.600
24	370.000	48.100

Μέτρα	Τεκμήριο Διαβίωσης	Φόρος Πολυτελούς Διαβίωσης στα σκάφη αναψυχής (ανοικτού τύπου)
5	4.000	520
6	6.000	780
7	8.000	1.040
8	10.000	1.300
9	12.000	1.560
10	14.000	1.820
11	16.000	2.080
12	18.000	2.340

Πηγή: ιστοσελίδα www.taxheaven.gr

Για σκάφη ανοικτού τύπου πάνω από 12 μέτρα το τεκμήριο αυξάνεται κατά 2.000 ευρώ.

Ιστιοφόρα Σκάφη

Τα ποσά της ετήσιας τεκμαρτής δαπάνης αυτής της υποπερίπτωσης μειώνονται κατά ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%) προκειμένου για ιστιοφόρα σκάφη.

Κατά ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%) μειώνεται η ετήσια αντικειμενική δαπάνη και για πλοία αναψυχής που έχουν κατασκευασθεί, ή κατασκευάζονται, στην Ελλάδα εξ ολοκλήρου από ξύλο τύπων "τρεχαντήρι", "βαρκαλάς", "πέραμα", "τσερνίκι" και "λίμπερτυ", που προέρχονται από την ελληνική ναυτική παράδοση.

Παλαιότητα σκαφών

Η τεκμαρτή δαπάνη από κάθε σκάφος μειώνεται ανάλογα με την παλαιότητα του κατά ποσοστό δεκαπέντε τοις εκατό (15%) αν έχει περάσει χρονικό διάστημα πάνω από πέντε (5) έτη και μέχρι δέκα (10) έτη από το έτος που νηολογήθηκε για

πρώτη φορά και τριάντα τοις εκατό (30%) αν έχει περάσει χρονικό διάστημα πάνω από δέκα (10) έτη.

Μόνιμο πλήρωμα

Για σκάφη με μόνιμο πλήρωμα ναυτολογημένο για ολόκληρο, ή μέρος, του έτους στην παραπάνω δαπάνη προστίθεται και η αμοιβή του πληρώματος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

Άρθρο 44 του Ν. 4111/2013

Αναλυτικότερα το άρθρο 44 του Ν. 4111/2013 είχε ως ακολούθως:

Επιβολή φόρου πολυτελούς διαβίωσης

1.α. Επιβάλλεται φόρος πολυτελούς διαβίωσης στα ποσά της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης που προκύπτουν από την κυριότητα ή κατοχή επιβατικών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης μεγάλου κυβισμού, αεροσκαφών, ελικοπτέρων και ανεμοπτερόων, καθώς και δεξαμενών κολύμβησης, όπως αυτά προκύπτουν από τις δηλώσεις φορολογίας εισοδήματος και τα λοιπά επιπλέον στοιχεία που έχει στη διάθεσή της η ΓΓΠΣ.

β. Ο φόρος αυτής της παραγράφου που επιβάλλεται στα ποσά της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης της προηγούμενης υποπαραγράφου, υπολογίζεται αναλυτικά ως εξής:

i) Για επιβατικά αυτοκίνητα από χίλια εννιακόσια είκοσι εννέα (1.929) κυβικά εκατοστά έως δύομιση χιλιάδες (2.500) κυβικά, ο φόρος ισούται με το γινόμενο του ποσού της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης επί συντελεστή πέντε τοις εκατό (5%).

ii) Για επιβατικά αυτοκίνητα από δύομιση χιλιάδες (2.500) κυβικά εκατοστά και άνω, ο φόρος ισούται με το γινόμενο του ποσού της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης επί συντελεστή δέκα τοις εκατό (10%).

Από την επιβολή του φόρου πολυτελούς διαβίωσης εξαιρούνται τα επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης με παλαιότητα άνω των δέκα (10) ετών από το έτος πρώτης κυκλοφορίας τους στην Ελλάδα, καθώς και τα επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης αναπήρων, τα οποία απαλλάσσονται από τα τέλη κυκλοφορίας.

iii) Για αεροσκάφη, ελικόπτερα και ανεμόπτερα, ο φόρος ισούται με το γινόμενο του ποσού της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης επί συντελεστή δέκα τοις εκατό (10%).

iv) Για δεξαμενές κολύμβησης, εσωτερικές και εξωτερικές, ο φόρος ισούται με το γινόμενο του ποσού της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης επί συντελεστή δέκα τοις εκατό (10%).

γ. Ο φόρος πολυτελούς διαβίωσης, βεβαιώνεται με βάση τις δηλώσεις που υποβάλλονται και εμφανίζεται στο εκκαθαριστικό σημείωμα υπολογισμού του φόρου εισοδήματος κάθε οικονομικού έτους. Βεβαιώνεται επίσης με φύλλα ελέγχου, εφόσον αυτά έχουν οριστικοποιηθεί με διοικητική επίλυση της διαφοράς ή λόγω μη άσκησης ή εκπρόθεσμης άσκησης προσφυγής και με οριστικές αποφάσεις διοικητικών δικαστηρίων ή πρακτικών δικαστικού συμβιβασμού. Για την καταβολή του ποσού του φόρου της παρούσας παραγράφου εφαρμόζονται οι διατάξεις περί καταβολής του φόρου εισοδήματος για τα φυσικά πρόσωπα.

δ. Η προθεσμία άσκησης της προσφυγής ή υποβολής αίτησης για διοικητική επίλυση της διαφοράς, καθώς και η άσκηση της προσφυγής ενώπιον του αρμόδιου διοικητικού πρωτοδικείου, δεν αναστέλλουν τη βεβαίωση και την είσπραξη της οφειλής που προκύπτει από την εφαρμογή των διατάξεων των περιπτώσεων α', β' και γ' του παρόντος.

ε. Με αποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών μπορεί να καθορίζονται τυχόν απαιτούμενες πρόσθετες λεπτομέρειες και θέματα της διαδικασίας εφαρμογής των διατάξεων του φόρου πολυτελούς διαβίωσης.

στ. Οι διατάξεις της παρούσας παραγράφου έχουν εφαρμογή για τα εισοδήματα που δηλώνονται με τις φορολογικές δηλώσεις οικονομικού έτους 2014 και μετά.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

ΚΥΑ 67659 (ΦΕΚ 1138/Β'/12.12.2013)

Το συγκεκριμένο Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης αναφορικά με τον Τουρισμό με σκάφη αναψυχής προέβλεπε:

Α. Πύκνωση του δικτύου τουριστικών λιμένων (μαρίνες, αγκυροβόλια, καταφύγια) λαμβάνοντας υπόψη:

αα. Τις θέσεις των ήδη χωροθετημένων τουριστικών λιμένων, όπως αυτές αποτυπώνονται στο Χάρτη Χωρικής Οργάνωσης Δικτύου Τουριστικών Λιμένων και παρατίθενται στο Παράρτημα με τίτλο «Κατάλογος χωροθετημένων τουριστικών λιμένων» που αποτελούν αναπόσπαστα μέρη της απόφασης αυτής.

ββ. Την οργάνωση του θαλάσσιου χώρου σε Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής βάσει γεωγραφικών χαρακτηριστικών, μετεωρολογικών συνθηκών, προτιμώμενων ιστιοπλοϊκών διαδρομών κ.λπ.. Οι Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής ήταν οι εξής:

- Ζ.Ν.Α. 1: Θερμαϊκός-Βόρειες Σποράδες-Παγασητικός- Βόρειος Ευβοϊκός
- Ζ.Ν.Α. 2: Θρακικό πέλαγος-Βόρειο Αιγαίο
- Ζ.Ν.Α. 3: Κεντρικό-Ανατολικό Αιγαίο
- Ζ.Ν.Α. 4: Νοτιανατολικό Αιγαίο – Δωδεκάνησα
- Ζ.Ν.Α. 5: Κρήτη
- Ζ.Ν.Α. 6: Κυκλάδες
- Ζ.Ν.Α. 7: Νότια Πελοπόννησος
- Ζ.Ν.Α. 8: Αργολικός – Σαρωνικός – Νότιος Ευβοϊκός
- Ζ.Ν.Α. 9: Ιόνιο Πέλαγος
- Ζ.Ν.Α. 9α: Κορινθιακός (υποσύστημα Ζ.Ν.Α. 9).

Ιδιαίτερη έμφαση δίνονταν στην πύκνωση του δικτύου στο Ιόνιο Πέλαγος, στο Ανατολικό και Νοτιανατολικό Αιγαίο, καθώς και σε κόλπους, όπως ο Αργοσαρωνικός, ο Αργολικός και ο Παγασητικός.

γγ. Την εξασφάλιση συνθηκών ικανοποιητικής εξυπηρέτησης και ανεφοδιασμού των τουριστικών σκαφών, μέσω ορθολογικής διασποράς τουριστικών λιμενικών υποδομών με στόχο τη διαμόρφωση δικτύου σε ενδεικτικές αποστάσεις 30 ν.μ. μεταξύ μαρινών και 15 ν.μ. μεταξύ μαρινών και καταφυγίων ή αγκυροβολίων. Οι παραπάνω ενδεικτικές αποστάσεις δεν ίσχυαν για τις μητροπολιτικές περιοχές.

δδ. τη ζήτηση θέσεων ελλιμενισμού όπως διαμορφώνεται στο χρόνο.

εε. τα γεωμορφολογικά και περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά, τα ανεμολογικά και κυματικά στοιχεία, τις χρήσεις γης και τυχόν υφιστάμενα ειδικά καθεστώτα προστασίας των προτεινόμενων θέσεων τα οποία λαμβάνονται υπόψη και για την επιλογή του τύπου και της κλίμακας του τουριστικού λιμένα.

Β. Βελτίωση και εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών (μαρίνες, αγκυροβόλια, καταφύγια), με κύριες κατευθύνσεις:

αα. Ολοκληρωμένες και επαρκείς υπηρεσίες στους ελλιμενιζόμενους (καύσιμα, νερό, ηλεκτρικό ρεύμα, χώροι υγιεινής, συλλογή και διαχείριση απόβλητων, τεχνική υποστήριξη, κ.λπ.).

ββ. Σχεδιασμό, ανάπτυξη και λειτουργία, με βάση τα χαρακτηριστικά των κύριων ομάδων στόχου (τύποι σκαφών και μέγεθος, διακύμανση της εποχικότητας και διαφοροποίηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των επισκεπτών ανά εποχή, μακροχρόνιος ελλιμενισμός, κ.λπ.).

γγ. Εφαρμογή διαδικτυακής ενημέρωσης, πληροφόρησης, κράτησης, παροχή υπηρεσιών διαδικτύου στις λιμενικές υποδομές, εφαρμογή ηλεκτρονικών έξυπνων συναλλαγών (διακίνηση εγγράφων, καταβολή τελών και άλλες χρήσεις).

δδ. Εφαρμογή εξοπλισμού και μεθόδου διαχείρισης φιλικών προς το περιβάλλον.

Γ. Ενσωμάτωση – ένταξη των λιμένων στον ευρύτερο σχεδιασμό για την ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου χώρου και της γειτονικής ενδοχώρας με στόχο την ανάπτυξη συναφών – συγγενών δράσεων σε θεματικές ενότητες.

Δ. Αξιοποίηση τουριστικών λιμένων που έχουν παραμείνει ημιτελείς και ολοκλήρωση των απαιτούμενων υποδομών για άμεση ένταξή τους στο υφιστάμενο δίκτυο.

Ε. Ενθάρρυνση δημιουργίας τουριστικών λιμένων με διάνοιξη εσωτερικών λιμενολεκανών ή/και διαμόρφωση προστατευτικών νησίδων.

ΣΤ. Αναβάθμιση αργούντων και σχολαζόντων κρηπιδωμάτων με προσθήκη των απαιτούμενων υποδομών και ένταξή τους στο δίκτυο τουριστικών λιμένων.

Ζ. Συνδυασμός της λειτουργίας επιλεγμένων τουριστικών λιμένων με κατά περίπτωση συναφείς χρήσεις, όπως –ενδεικτικά– ναυταθλητισμός, υδατοδρόμια, σταθμοί θαλάσσιων «ταξί», ημερόπλοια κ.λπ.

Η. Ανάπτυξη «περιβαλλοντικών υποδομών» (ενέργεια, διαχείριση απορριμμάτων κ.λπ.).

Θ. Ανάπτυξη και λειτουργία ενιαίου συστήματος ηλεκτρονικής ενημέρωσης για διαθεσιμότητα θέσης, κόστος κ.λπ. σε όλες τις κατηγορίες τουριστικών λιμένων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΧ

	Νερό/ Ηλεκτ ρική ενέρ γεια	WC/ Ντους / Πλυ ντήριο	Τρο φο δο σία Καυ σί μων	Γλύσ τρες	Συντή ρηση σκα φών και επι σκευές	θέ σεις στάθ μευ σης	Tra velift	Super mar ket, και άλλα κατ/μ ατα εφοδε ιασμο ύ	Ελευ θερο WiFi/ Τηλέ φωνο	Συγκέν τρωση Απορρί μμά των	Εστιατ ορια, Καφετέ ριες, Μπαρς	Τ α χ υ δ ρ ο μ εί ο	R E N T A C A R	Ενοι κίασ η σκα φών	Ια τρι κές Υ πη ρες ίες	Πυρ όσβε ση	Λιμε νικές αρχέ ς	R a m p	Ελικ οδρό μιο	Ασφα λεια	
Μυτι λήνη	+	+	+			+		+	+		+										+
Σά μος	+	+	+	+	+	+	80- ton	+	+		+	+	+	+	+	+					+
Λέ ρος	+	+	+		+						+					+					+
Κως	+	+			+	+	100- ton & hydr aulic traile r	+	+		+		+	+			+	+			+
Ρό δος	+	+	+		+	+	200- ton & hydr aulic traile r	+	+	Recycli ng, lubri cant and hazar dous waste. Sewa ge pump	+		+	+		+	+	+			+

	Νερό/ Ηλεκτ ρική ενέρ γεια	WC/ Ντους / Πλυ ντήριο	Τρο φο δο σία Καυ σί μων	Γλύσ τρες	Συντή ρηση σκα φών και επι σκευές	θέ σεις στάθ μευ σης	Tra velift	Super mar ket, και άλλα κατ/μ ατα εφοδε ιασμο ύ	Ελευ θερο WiFi/ Τηλέ φωνο	Συγκέν τρωση Απορρί μμά των	Εστιατ ορια, Καφετέ ριες, Μπαρς	Ταχ υδρ ομεί ο	R E N T A C A R	Ενοι κίασ η σκα φών	Ια τρι κές Υ πη ρες ίες	Πυρ όσβε ση	Λιμε νικές αρχέ ς	R a m p	Ελικ οδρό μιο	Ασφ αλει α
Αγ. Νικό λαος	+	+	+		+	+	+		+	Waste bins						+		+		+
Αρε τσου	+	+	+		+	+		Bank servi ces/ ATM			+				+	+		+		+
Σά νη	+	+ Luxuri ous Spa	+	+	+	+		Bank servi ces/ ATM	+	Sewa ge remo val	+/ child care/ sport center sailing acade my/ water sport		+	+	+	+	+			+

	Νερό/ Ηλεκτ ρική ενέρ γεια	WC/ Ντους / Πλυ ντήριο	Τρο φο δο σία Καυ σί μων	Γλύσ τρες	Συντή ρηση σκα φών και επι σκευές	θέ σεις στάθ μευ σης	Tra velift	Super mar ket, και άλλα κατ/μ ατα εφοδε ιασμο ύ	Ελευ θερο WiFi/ Τηλέ φωνο	Συγκέν τρωση Απορρί μμά των	Εστιατ ορια, Καφετέ ριες, Μπαρς	Ταχυδρ ομείο	R E N T A C A R	Ενοι κίαση σκα φών	Ια τρι κές Υ πη ρες ίες	Πυρ όσβε ση	Λιμε νικές αρχέ ς	R a m p	Ελικ οδρό μιο	Ασφα λεια
Πό ρο Καρ ράς	+	+/ SPA	+		+	+		Bank servi ces/ ATM	+		+/ confe rence center/ Golf, football tennis water sport Casino Horse riding/ Cyclist	+		+	+	+		+		+
Αγ. Κοσ μάς	+	+	+	+	+/ tender pilot moo ring assista nce	+										+	Auto ma ted port con trol		+	+

	Νερό/ Ηλεκτ ρική ενέρ γεια	WC/ Ντους / Πλυ ντήριο	Τρο φο δο σία Καυ σί μων	Γλύσ τρες	Συντή ρηση σκα φών και επι σκευές	θέ σεις στάθ μευ σης	Tra velift	Super mar ket, και άλλα κατ/μ ατα εφοδε ιασμο ύ	Ελευ θερο WiFi/ Τηλέ φωνο	Συγκέν τρωση Απορρί μμά των	Εστιατ ορια, Καφετέ ριες, Μπαρς	Ταχυδρ ομείο	R E N T A C A R	Ενοι κίασ η σκα φών	Ια τρι κές Υ πη ρες ίες	Πυρ όσβε ση	Λιμε νικές αρχές	R a m p	Ελικ οδρό μιο	Ασφα λεια	
Olym pic Mari ne	+	+	+	+	tender pilot moo ring assista nce	+		+/ ATM/ Lugga ge trolley	+	Recy cle bins/ special barrels for oil and biologi cal waste	+		+							+	
Μαρί να Βου λια γμέ νης	+	+				+		+/ bank			+		+		Pha rma cy						+
Αλι μος	+		+	+		+					+				+						+
Ζέας	+	+				+		+	+	+	+						+				+
Μαρί να Αθη νών	+	+/ Stora ge			tender pilot moo ring assista nce				+	+							+		+		

	Νερό/ Ηλεκτ ρική ενέρ γεια	WC/ Ντους / Πλυ ντήριο	Τρο φο δο σία Καυ σί μων	Γλύσ τρες	Συντή ρηση σκα φών και επι σκευές	θέ σεις στάθ μευ σης	Tra velift	Super mar ket, και άλλα κατ/μ ατα εφοδε ιασμο ύ	Ελευ θερο WiFi/ Τηλέ φωνο	Συγκέν τρωση Απορρί μμά των	Εστιατ ορια, Καφετέ ριες, Μπαρς	Ταχυδρ ομείο	R E N T A C A R	Ενοι κίασ η σκα φών	Ια τρι κές Υ πη ρεσ ίες	Πυρ όσβε ση	Λιμε νικές αρχές	R a m p	Ελικ οδρό μιο	Ασφα λεια	
Φλοισ σβος	+	+	+		+			+	+	+	+			+		+	+		+	+	
Πρέ βεζα	+	+	+					+	+		+/ play ground	+	+								
Γου βιά	+	+	+		+	+	65- ton	+	+		+		+	+			+	+		+	
Λευ κάς	+	+	+		+	+	150- ton	+	+		+/ hotels/ confe rence center		+	+			+	+		+	

	Νερό/ Ηλεκτ ρική ενέρ για	WC/ Ντους / Πλυ ντήριο	Τρο φο δο σία Καυ σί μων	Γλύσ τρες	Συντή ρηση σκα φών και επι σκευές	θέ σεις στάθ μευ σης	Tra velift	Super mar ket, και άλλα κατ/μ ατα εφοδε ιασμο ύ	Ελευ θερο WiFi/ Τηλέ φωνο	Συγκέν τρωση Απορρί μμά των	Εστιατ ορια, Καφετέ ριες, Μπαρς	Ταχυδρ ομείο	R E N T A C A R	Ενοι κίασ η σκα φών	Ια τρι κές Υ πη ρες ίες	Πυρ όσβε ση	Λιμε νικές αρχέ ς	R a m p	Ελικ οδρό μιο	Ασφα λεια	
Μαρί να Κλεο πά τρας	+	+	+		+		50, 300 tons	+	+		+	+	+/ transport to Preveza								
Μαρί να Καλα μά τας	+	+	+		+	+	60 tons	+	+		+		+	+			+	+			+
Με σολό γγι	+	+			+		100, 170 tons		+		+/ tourist office		+	+			+				+