

**Α.Τ.Ε.Ι. ΚΡΗΤΗΣ**

**ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:**

**“ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ  
ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ”**

**Της Σπουδάστριας**  
**ΚΟΝΣΟΛΑΚΗ ΜΑΡΙΝΑ**  
**Α.Μ. 3253**

**Επόπτης Καθηγητής**  
**Κος ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΙΓΓΑΣ**

**Ηράκλειο, Μάρτιος 2011**

# Περιεχόμενα

<b>Περιεχόμενα</b>	<b>2</b>
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>	<b>4</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ</b>	<b>5</b>
1.1 Ορισμός του τουρισμού	5
1.2 Ιστορία του τουρισμού	6
1.3 Εναλλακτικός τουρισμός – Μορφές	8
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ</b>	<b>10</b>
2.1 Έννοια	10
2.2 Ιστορική αναδρομή στο θαλάσσιο τουρισμό	10
2.3 Ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα	11
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ</b>	<b>14</b>
3.1 Επαγγελματικά πλοία αναψυχής	14
3.2 Ναύλωση	14
3.3 Ναυλοσύμφωνο	14
3.4 Ναυλομεσίτες	15
3.5 Ναυλομεσιτικά γραφεία	15
3.6 Ιδιωτικά πλοία αναψυχής	16
3.7 Βιβλίο "Transit Log"	16
3.8 Ακυρώσεις	16
3.9 Ασφάλιση	17
3.10 Έλεγχοι	17
3.11 Οικονομικές Υποχρεώσεις για Αλλοδαπά Σκάφη	17
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ</b>	<b>19</b>
4.1 Έννοια	19
4.3 Οι «άρχοντες» της ελληνικής κρουαζιέρας	20
4.4 Το «cabotage»	23
4.5 Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα σήμερα	24
4.6 Οφέλη από την ανάπτυξη της κρουαζιέρας	25
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : YACHTING</b>	<b>28</b>
5.1 Έννοια του yachting –ιστορική αναδρομή	28
5.2 Μορφές yachting	28
5.3 Κατηγορίες yacht	29
5.4 Το ελληνικό yachting	30
5.5 Τα προβλήματα του ελληνικού yachting	33
5.6 Μαρίνες στην Ελλάδα	34
5.7 Προβλήματα στις μαρίνες	35

5.8 Πρόγραμμα «ΓΑΛΑΖΙΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ»-----	36
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ-----</b>	<b>38</b>
6.1 Θαλάσσιο σκι-----	38
6.2 Ιστιοπλοΐα-----	38
6.3 Ιστιοσανίδα -----	39
6.4 Kiteboarding ή kite surfing -----	40
6.5 Rafting-Monorafting-----	40
6.6 Canoe and kayak -----	41
6.7 Κωπηλασία (rowing) -----	42
6.8 Jet ski -----	42
6.9 Ψάρεμα -----	43
6.10 Καταδυτικός τουρισμός -----	43
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 : ΕΠΙΛΟΓΟΣ-----</b>	<b>44</b>
7.1. Ερωτηματολόγιο -----	44
7.2 Συμπεράσματα -----	53
7.3 Προϋποθέσεις εφαρμογής του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού -----	53
7.4 Η προοπτική του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού-----	57
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ-----</b>	<b>61</b>
<b>ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ -----</b>	<b>61</b>

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι μια μορφή εναλλακτικού τουρισμού που σαν στόχο έχει να προβάλλει τον θαλάσσιο πλούτο της χώρας, να προάγει το ενδιαφέρον των τουριστών να έρθουν σε επαφή με την θάλασσα και να διασφαλίσει την βιωσιμότητα του θαλάσσιου πλούτου της Ελλάδος.

Η Ελλάδα με τα 15.000 χλμ των ακτών που διαθέτει και με τα πολλά και διαφορετικά νησιά της, τις προστατευμένες θαλάσσιες περιοχές χιλιάδων τετραγωνικών χιλιομέτρων, το ήπιο κλίμα, την ηλιοφάνεια, και το εναλλασσόμενο φυσικό τοπίο της έχει ένα σαφές πλεονέκτημα στο θαλάσσιο τουρισμό το οποίο δεν θα πρέπει να αγνοήσει αλλά να το αξιοποιεί

Σκοπός της εργασίας αυτής είναι να αναλύσει τον θαλάσσιο τουρισμό, την κατάσταση που επικρατεί στην Ελλάδα σήμερα, αλλά κυρίως τι μπορεί να γίνει ώστε η χώρα μας να πρωταγωνιστήσει τόσο στην ευρωπαϊκή τουριστική αγορά όσο και στην παγκόσμια.

Αρχικά αναφερόμαστε στον τουρισμό γενικότερα ,στην εξέλιξη του και στις διάφορες εννοιολογικές του προσεγγίσεις ενώ εν συνεχεία εστιάζουμε στο αντικείμενο αυτής της μελέτης θαλάσσιο τουρισμό. Παράλληλα αναφέρονται βασικοί νόμοι που τον διέπουν καθώς και οι πιο βασικοί τύποι του με τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν σήμερα. Τέλος θα δούμε ποιες είναι οι κατάλληλες προϋποθέσεις εφαρμογής του και ποιες προοπτικές ανάπτυξης υπάρχουν για τον ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό με βάση τα δεδομένα της χώρας.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

## 1.1 Ορισμός του τουρισμού

Στην έννοια του τουρισμού έχουν αποδοθεί πολλές ερμηνείες. Το βέβαιο είναι πως η λέξη τουρισμός προήλθε από τη γαλλική λέξη *tour*, η οποία σημαίνει γύρος, και την αγγλική λέξη *touring*, η οποία σημαίνει τριγυρίζω διάφορες περιοχές για επίσκεψη αξιοθέατων. Αξίζει να σημειωθεί ότι και οι δύο αυτές λέξεις προέρχονται από τη λατινική *turnus*. Πάντως η λέξη *touring* είναι γενικότερη της ελληνικής λέξης περιηγητισμός και γι' αυτό σήμερα έχει επικρατήσει η λέξη τουρισμός.

Η *Διεθνής Ακαδημία Τουρισμού* ορίζει ως τουρισμό το σύνολο των ανθρώπινων μετακινήσεων και των δραστηριοτήτων που προκύπτουν από αυτές, οι οποίες προκαλούνται από την εξωτερική και πραγματοποίησή του, σε διάφορους βαθμούς και κατά διάφορη ένταση, σε κάθε άτομο αδρανούντος πόθου της απόδρασης.

Οι καθηγητές *W. Hunziker* και *K. Krapf* γράφουν ότι τουρισμός είναι το σύνολο των σχέσεων και εκδηλώσεων, οι οποίες γεννιούνται από τη διαμονή των ξένων, όταν αυτή δεν καλύπτεται κατά το μεγαλύτερο μέρος της από κάποια απασχόληση κερδοσκοπικής μορφής.

Κατά τον *Jacques Gouet*, τουρισμός είναι ο τρόπος του να ταξιδεύεις, ο οποίος συνδυάζει σε διάφορες αναλογίες κατά τα άτομα, την περιέργεια του πνεύματος, μαζί με τον πόθο να προσαρμωστεί κάποιος στα ξένα ήθη και έθιμα.

Στο βιβλίο του "*Revue de deux mondes*", ο *Jean Medecin* αναφέρει πως τουρισμός είναι μια δραστηριότητα ευκαιρίας η οποία συνίσταται στο να διατρίβει κάποιος μακριά από τον τόπο της μόνιμης διαμονής του, για διασκέδαση, ανάπαυση, πλουτισμό της πείρας του, για ανύψωση του μορφωτικού επιπέδου από την παρουσία νέων μορφών της ανθρώπινης δράσης και από τις εικόνες μιας άγνωστης φύσης.

Ο τουρισμός θα μπορούσε να οριστεί επίσης σαν το σύνολο των φαινομένων και σχέσεων που προκύπτουν από την αμοιβαία επίδραση τουριστών, τουριστικών επιχειρήσεων, τουριστικών προορισμών και διοικήσεων τουριστικών προορισμών στη διαδικασία προσέλκυσης, υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών και εκδρομέων.

Ο ορισμός αυτός μπορεί να είναι πολύ γενικός, θα πρέπει όμως να ληφθεί υπόψη ότι ο τουρισμός αποτελεί ένα σύνθετο δραστηριοτήτων, προϊόντων και παραγωγικών μονάδων, που προσφέρει μια τουριστική εμπειρία σε μεμονωμένα άτομα ή ομάδες ατόμων που φεύγουν προσωρινά από τον μόνιμο τόπο κατοικίας τους και ταξιδεύουν για να επισκεφθούν κάποιο τουριστικό προορισμό με σκοπό να ικανοποιήσουν τις τουριστικές τους ανάγκες ή επιθυμίες. Δηλαδή ο τουρισμός συμπεριλαμβάνει όλους τους προμηθευτές τουριστικών προϊόντων, αλλά και εκείνους που αν και δεν μπορούν να χαρακτηριστούν έτσι, τα προϊόντα που προσφέρουν είναι εξίσου απαραίτητα στους τουρίστες κατά τη διάρκεια της διαμονής τους.

Συμπερασματικά, μπορούμε να πούμε ότι ο τουρισμός είναι ολόκληρος ο κόσμος της τουριστικής βιομηχανίας, δηλαδή των θέλγητρων, των καταλυμάτων, των μεταφορικών μέσων και γενικότερα όλων των υλικών ή άυλων προϊόντων που ικανοποιούν τις τουριστικές ανάγκες ή επιθυμίες των ανθρώπων. Ακόμα, αποτελεί το αθροιστικό σύνολο των τουριστικών δαπανών που πραγματοποιούνται μέσα στα όρια μιας χώρας ή μιας διοικητικής της υποδιαίρεσης.

Με βάση όλα όσα ειπώθηκαν μέχρι τώρα, θα επιχειρηθεί να δοθεί ένας ορισμός του τουρισμού, που να είναι όσο το δυνατό πιο συνοπτικός, μα πάνω απ' όλα ολοκληρωμένος

από πλευράς εννοιολογικού περιεχομένου. Έτσι λοιπόν, ο τουρισμός με τη σύγχρονη μορφή του μπορεί να οριστεί ως η πρόσκαιρη μετακίνηση ανθρώπων από τον τόπο της μόνιμης διαμονής τους σε έναν άλλον, με αποκλειστικό σκοπό την ικανοποίηση των τουριστικών αναγκών ή επιθυμιών τους, και η οργανωμένη προσπάθεια για την προσέλκυση, υποδοχή και καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση αυτών των ανθρώπων.

## 1.2 Ιστορία του τουρισμού

Η λέξη τουρισμός (προερχόμενη από την αγγλική λέξη touring και τη γαλλική tour) κάνει την εμφάνιση της το 19ο αιώνα, ενώ η δραστηριότητα που υποδηλώνει έχει τις ρίζες της στην αρχαιότητα. Το τουριστικό φαινόμενο ήταν συνδεδεμένο με τον ελεύθερο χρόνο και τις δραστηριότητες που μπορούσαν να γίνουν εντός αυτού. Οι πραγματοποιούμενες μετακινήσεις χαρακτηρίζονταν από ένα πνεύμα σύνθετο και μία εντατικότητα χωρικά και χρονικά περιορισμένη.

Στην αρχαία Ελλάδα και την αρχαία Ρώμη, ο ελεύθερος χρόνος δήλωνε την προέλευση και την τάξη των πολιτών, οι οποίοι απαλλαγμένοι από την καταναγκαστική εργασία, ένιωθαν την υποχρέωση να ασχοληθούν με τα κοινωνικά και πολιτικά δρώμενα της πολιτείας. Η εργασία αποτελούσε κύριο προτέρημα και ενασχόληση των πληβείων, συνδεδεμένο με τον μη πολιτικό χαρακτήρα της υπόστασης τους. Ο ελεύθερος χρόνος ήταν συνώνυμο των ευγενών ενασχολήσεων, απόρροια της πολιτικής σκέψης, που όχι μόνο επεξηγούσε, αλλά και οριοθετούσε το τι είναι ελευθερία. Κατά αυτό τον τρόπο η διαμορφούμενη κοινωνική διαστρωμάτωση και η έννοια του ελεύθερου χρόνου καθορίζουν στη συνέχεια την τουριστική πρακτική, τη χωρική διάσταση της οποίας υπογραμμίζουν οι αναφορές του Σωκράτη. Αυτούς τους τόπους αναφοράς και τους κατοίκους της, πρώτοι οι αρχαίοι Έλληνες επιδίωξαν να γνωρίσουν.

Ο Ηρόδοτος, γεωγράφος και ιστορικός (480-421 π.Χ.), υπήρξε ένας από τους πρώτους « ταξιδιώτες – τουρίστες », ο οποίος κατά την διάρκεια των μετακινήσεων του δε σταμάτησε να ενδιαφέρεται για τα ήθη, τα έθιμα, τη θρησκεία και τις τέχνες των τόπων που επισκεπτόταν. Οι περιηγήσεις του Ηροδότου φτάνουν μέχρι τη Σικελία, την Αίγυπτο, την Περσία και εξιστορούνται στις “Ιστορίες” του. Σήμερα ο Ηρόδοτος μπορεί να χαρακτηριστεί, σύμφωνα με τις σύγχρονες αναζητήσεις στις τυπολογίες του τουρίστα, ως “μοντέλο” τουρίστα και να ενταχθεί στην κατηγορία του ευφυή τουρίστα (tourist intelligent).

Οι Ολυμπιακοί αγώνες (770 π.Χ.), οι οποίοι πραγματοποιούνταν κάθε τέσσερα χρόνια στην Ολυμπία, αποτελούσαν μία αθλητικό-θρησκευτική εκδήλωση στα πλαίσια μίας χωροχρονικά οριοθετημένης μετακίνησης. Ο αθλητικό-θρησκευτικός Ολυμπιακός τουρισμός εμφανίζεται στενά συνδεδεμένος στη φιλοσοφία και τις αξίες που χαρακτήριζαν τον ελληνικό τουρισμό. Η συγκεκριμένη μορφή τουρισμού δε συνδύαζε τη μετακίνηση με την ανακάλυψη ή την περιπέτεια, αλλά με την προσήλωση των μετακινουμένων στις τοπικές παραδόσεις. Ο Ολυμπιακός τουρισμός μπορεί να χαρακτηριστεί ως κατ’ εξοχήν “πολιτιστικός – ανθρωποκεντρικός”, βασική επιδίωξη του οποίου ήταν η σύσφιξη των δεσμών μεταξύ των ατόμων, έχοντας ως σημείο αναφοράς τον ίδιο τόπο.

Η πρακτική της λουτροθεραπείας, αρκετά διαδεδομένη κατά την αρχαιότητα, συνδύαζε τις υποχρεωτικές και ωφέλιμες μετακινήσεις με εκείνες της αναψυχής και της κοσμικότητας. Ο ιαματικός-θεραπευτικός τουρισμός αποτέλεσε από τη πρώτη στιγμή εκείνη τη μορφή η οποία περιλάμβανε στο κίνητρο της μετακίνησης το ωφέλιμο και το αναγκαίο σε συνδυασμό με τις τάσεις της φυγής και της απόδρασης.

Τα εκπαιδευτικά ταξίδια μπορούν να συμπληρώσουν τις παραπάνω μορφές και να συνδυαστούν με κίνητρα κλιματολογικά, θρησκευτικά, αναψυχής κ.τ.λ., αιτιολογώντας με αυτό τον τρόπο σημαντικές μετακινήσεις των Ρωμαίων στην Αρχαία Ελλάδα καθώς Ελλήνων και Ρωμαίων στην Αίγυπτο.

Κατά τη διάρκεια του Μεσαίωνα, δυο μορφές τουρισμού επικρατούν κατ'εξοχήν.

Αυτές είναι οι εξής:

A) Ο Πανεπιστημιακός τουρισμός: Αυτός εμφανίζεται ιδιαίτερα αναπτυγμένος γύρω από τα πανεπιστημιακά κέντρα της Ευρώπης όπως το Παρίσι, το Μονπελιέ, την Οξφόρδη, το Κέμπριτζ κ.τ.λ.

B) Ο τουρισμός των μεγάλων θρησκευτικών γεγονότων και εορτών. Στα τέλη του Μεσαίωνα, η ελβετική και η γερμανική ξενοδοχεία έχει αποκτήσει μεγάλη φήμη, χάρη στην ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών, ενώ στη Γαλλία η γαστρονομία συμβάλλει στην περαιτέρω εξειδίκευση του ξενοδοχειακού προϊόντος, συνδέοντας κατ'αυτόν τον τρόπο την παραμονή με την ψυχαγωγία.

Κατά τη διάρκεια της Αναγέννησης, ο τουρισμός εμπλουτίζεται με νέα κίνητρα. Οι άνθρωποι ταξιδεύουν με κύριο σκοπό την ευχαρίστηση, καθώς και από περιέργεια.

Το 1800 χρησιμοποιείται για πρώτη φορά η λέξη *tourist*, για να χαρακτηρίσει τα άτομα που συμμετείχαν στη μακρά περιήγηση (*grand tour*). Το 1811 πρωτοεμφανίζεται η λέξη *tourism*, για να δηλώσει κατά επεξηγηματικό τρόπο την πρακτική του να ταξιδεύει κανείς από ευχαρίστηση.

Μεταξύ του 1840 και 1860, τα χαρακτηριστικά του τουρισμού και η κινητικότητα των τουριστών μεταβάλλονται με την ανακάλυψη και την εξάπλωση του σιδηρόδρομου, που υπήρξε και το πρώτο μέσο μαζικής μεταφοράς.

Βασικά, σε ένα χρονικό διάστημα μικρότερο από μισό αιώνα, ολόκληρη η Ευρώπη διακατέχεται από τον πυρετό της εξάπλωσης των σιδηροδρομικών δικτύων και των πολλαπλασιασμό των τουριστικών οδηγών.

Στις αρχές του 20ου αιώνα, το τουριστικό φαινόμενο μεταβάλλεται και σε αυτό συμβάλλουν οι ακόλουθοι λόγοι:

- Η οικονομική συγκυρία της περιόδου 1905 – 1914.
- Ο Α' Παγκόσμιος Πόλεμος (1914 – 1918), όπου οι αριστοκράτες και οι μονάρχες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης ουσιαστικά εξαφανίζονται.
- Οι πληθωριστικές τάσεις, που αφανίζουν ολοκληρωτικά τους εισοδηματίες (*rentiers*) που αποτελούσαν την "touristy society" του 19ου αιώνα.
- Η οικονομική κρίση του 1929, η οποία καταστρέφει οριστικά τον αριστοκρατικό τουρισμό.

Ο 19ος αιώνας αποτελεί τη χρονική περίοδο - σταθμό για τη μετέπειτα εξέλιξη του τουριστικού φαινομένου. Οι θεσμικές, οικονομικές, κοινωνικές και τεχνολογικές ανακατατάξεις που γίνονται στα πλαίσια της βιομηχανικής επανάστασης προσδιορίζουν όχι μόνο τη μελλοντική μορφολογία του τουρισμού, αλλά συμβάλλουν επίσης στην εμφάνιση των πρώτων τάσεων της μαζικοποίησης και της εμπορικοποίησής του.

### 1.3 Εναλλακτικός τουρισμός – Μορφές

Επί τέσσερις δεκαετίες η Ελλάδα προσφέρει ουσιαστικά το ίδιο τουριστικό προϊόν το οποίο είναι ήλιος, θάλασσα, αμμουδιά. Βέβαια ο βαθμός προσέλκυσης τον οποίο ασκούσε το προϊόν αυτό ήταν υψηλός μέχρι και τη δεκαετία του '80. Στα τέλη της δεκαετίας αυτής εμφανίστηκαν νέες ανταγωνίστριες χώρες, τόσο από πλευράς κοντινών τουριστικών προορισμών, όσον και από πλευράς μακρινών προορισμών οι οποίοι τελικά είναι οι μεγάλοι κερδισμένοι αυτής της 10ετίας.

Μετά το 1970 το πρότυπο του τουρισμού που κυριαρχεί, είναι ο οργανωμένος τουρισμός, τον οποίο προωθούν οι μεγάλοι tour - operator στο διεθνή χώρο, με δελεαστικά πακέτα παροχών. Οι χαμηλές τιμές αυτών των ταξιδιών οδήγησαν σε σημαντικότερη αύξηση του παγκόσμιου αριθμού τουριστών. Το πρότυπο αυτό του μαζικού τουρισμού χαρακτηρίζεται από υποδομές μεγάλης έκτασης και όγκου, για την εξυπηρέτηση του μεγάλου όγκου των τουριστών, που οδήγησαν σε σημαντική απασχόληση μεγάλης μερίδας του πληθυσμού.

Σήμερα ο μαζικός τουρισμός κατηγορείται και χαρακτηρίζεται σαν μια τουριστική τακτική που δεν έχει στην ουσία αντισταθμιστικό όφελος για τον τουριστικό προορισμό, το ντόπιο πληθυσμό και το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον.

Ο τύπος "αναπτύσσεται" τόσο όσο το απαιτούν οι ανάγκες εξυπηρέτησης των τουριστών. Οι φυσικοί και οι πολιτιστικοί πόροι εμπορευματοποιούνται και υπερεκμεταλλεύονται χωρίς να λαμβάνονται μέτρα προστασίας και βιωσιμότητας τους.

Πολλές ομάδες ερευνητών έκρουσαν τον κώδωνα του κινδύνου, προτείνοντας την λήψη άμεσων μέτρων αντιμετώπισης του μαζικού τουρισμού. Έτσι δημιουργήθηκε μια τάση, που αργότερα έγινε συμπεριφορά πολλών τουριστών, φορέων και ερευνητών, που άρχισαν να αναζητούν πιο φιλικές και ήπιες προς το περιβάλλον και πιο ανθρωποκεντρικές μορφές τουρισμού.

Στη σύγχρονη τουριστική περίοδο, υπάρχει η τάση περιορισμού του μαζικού τουρισμού και ενθάρρυνσης και η στροφή προς τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού.

Με τον όρο εναλλακτικός τουρισμός ορίζεται το σύνολο των ολοκληρωμένων τουριστικών υπηρεσιών, οι οποίες διακρίνονται από εξειδίκευση ανάλογα με τις ιδιαίτερες ανάγκες και προτιμήσεις των πελατών τους, απευθύνονται σε ένα εξειδικευμένο κοινό, στηρίζονται σε οικολογικά ανεκτές και ήπιες δραστηριότητες, ενώ αναδεικνύουν χωρίς να καταστρέφουν τα φυσικά κάλλη μίας περιοχής.

Τα κύρια χαρακτηριστικά του εναλλακτικού τουρισμού είναι η αναζήτηση της αυθεντικότητας και της επαφής με την φύση, η άρνηση των απρόσωπων τουριστικών πακέτων, η αποφυγή των κοσμικών παραλιών, ο συνδυασμός των διακοπών με την προσφορά εθελοντικής εργασίας συμβάλλει στην προστασία του περιβάλλοντος και την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς και προσφέρει λύσεις σε προβλήματα της τουριστικής εποχικότητας. Θεωρείται μικρής κλίμακας ανάπτυξης του τουρισμού, που προέρχεται και οργανώνεται από τον τοπικό πληθυσμό ή τους τοπικούς φορείς και προσελκύει τουρίστες με ειδικά ενδιαφέροντα.



Οι πιο σημαντικές εναλλακτικές μορφές τουρισμού είναι οι εξής:

1. Τουρισμός αναψυχής
2. Μορφωτικός τουρισμός
3. Εκθεσιακός Τουρισμός
4. Τουρισμός υγείας
5. Τουρισμός Άθλησης
6. Τουρισμός πόλης
7. Συνεδριακός τουρισμός
8. Τουρισμός περιπέτειας
9. Οικογενειακός τουρισμός
10. Τουρισμός τρίτης ηλικίας
11. Τουρισμός χειμερινών σπορ
12. Τουρισμός παραχείμασης
13. Ορεινός τουρισμός
14. Αγροτικός τουρισμός
15. Θρησκευτικός Τουρισμός
15. Τουρισμός κινήτρων  
και φυσικά η μορφή που αποτελεί το αντικείμενο αυτής της μελέτης:
16. Θαλάσσιος τουρισμός

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

### 2.1 Έννοια

Η μακριά ενασχόληση του ανθρώπου με τη θάλασσα ανέπτυξε πλήθος ατομικών και ομαδικών δραστηριοτήτων με την αναψυχή και τις διακοπές του. Οι κρουαζιέρες, το yachting, η ακτοπλοΐα, τα θαλάσσια σπορ (καταδύσεις, θαλάσσιο σκι, ιστιοσανίδα κ.λπ.), ο ναυταθλητισμός (ιστιοπλοΐα, κωπηλασία) αποτελούν ένα ευρύ, εξειδικευμένο και γρήγορα αναπτυσσόμενο πλέγμα δραστηριοτήτων.

Ωστόσο στο θαλάσσιο τουρισμό, σύμφωνα και με τους ισχύοντες διεθνείς ορισμούς, πρέπει κανείς να υπολογίσει μόνο τις κρουαζιέρες και το yachting, αφού μόνο σε αυτές πραγματοποιούνται διανυκτερεύσεις.

Θαλάσσιος τουρισμός με την ευρύτερη έννοια θα μπορούσε να χαρακτηριστεί κάθε δραστηριότητα τουριστική ή αναψυχής που έχει σχέση με τη θάλασσα και τις ακτές, δηλαδή όλο σχεδόν το φάσμα των τουριστικών δραστηριοτήτων. Συνήθως όμως ως θαλάσσιο τουρισμό εννοούμε τις θαλάσσιες περιηγήσεις - περίπατους - κρουαζιέρες με κρουαζιερόπλοια ή άλλα σκάφη αναψυχής καθώς και ναυταθλητικές δραστηριότητες, όπως η ιστιοπλοΐα.

Θαλάσσιος τουρισμός λοιπόν είναι το σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων που εστιάζονται γύρω από τη θάλασσα με γνώμονα όμως τα σκάφη αναψυχής. Δηλαδή κρουαζιέρες οι οποίες είναι οργανωμένες περιηγήσεις με κρουαζιερόπλοια που συνδυάζουν την πρώτη ξενοδοχειακή υποδομή με περιηγήσεις-εκδρομές και yachting το οποίο αναφέρεται στα μικρά, μεσαία και μεγάλα σκάφη που πραγματοποιούν θαλάσσιες εκδρομές με συγκεκριμένο προορισμό, τα οποία είτε είναι μισθωμένα είτε είναι ιδιόκτητα. Επίσης σ' αυτό το είδος τουρισμού περιλαμβάνονται ναυταθλητικές δραστηριότητες όπως ιστιοπλοΐα θαλαμηγοί και τα τουριστικά σκάφη. Ανάλογες δραστηριότητες σε υδάτινες επιφάνειες της ενδοχώρας(λίμνες, ποτάμια) δεν συμπεριλαμβάνονται στο θαλάσσιο τουρισμό αλλά στις δραστηριότητες της αναψυχής γενικότερα.

Ο θαλάσσιος τουρισμός λοιπόν είναι μια εναλλακτική μορφή τουρισμού που επιδιώκει να φέρει σε επαφή τον τουρίστα με διάφορες αθλητικές – θαλάσσιες δραστηριότητες και προωθεί την πληροφόρηση του τουρίστα για το θαλάσσιο περιβάλλον.

### 2.2 Ιστορική αναδρομή στο θαλάσσιο τουρισμό

Μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο το φαινόμενο του τουρισμού παρουσίασε έξαρση. Σ' αυτό οδήγησε η μεγάλη ανάπτυξη των συγκοινωνιακών μέσων και της αεροπορικής συγκοινωνίας. Επίσης οι σιδηροδρομικές συγκοινωνίες αναπτύχθηκαν και τελειοποιήθηκαν με τη χρήση του ηλεκτρισμού. Η συγκοινωνία με θαλάσσια μέσα επίσης πήρε πολύ μεγάλη ανάπτυξη. Παρατηρούμε μεγάλες ανέσεις για τους μετακινούμενους και μεγάλη συντόμευση των ταξιδιών. Με την πάροδο των ετών παρουσιάστηκε ένα είδος ταξιδιώτη ο οποίος ταξίδευε για να ξεκουραστεί και να απολαύσει. Ο ταξιδιώτης αυτός είναι ο τουρίστας με την έννοια που έχει σήμερα.

Πρωτοπόροι στην αξιοποίηση των υδάτινων δρόμων ήταν οι Αιγύπτιοι, οι οποίοι αξιοποίησαν τις δυνατότητες που τους προσέφερε ο Νείλος και οι παραπόταμοί του. Τα μονόξυλα και οι σχεδίες αποτελούν τον πρόδρομο των στέρων ποταμόπλοιων που εμφανίζονται το 2700 π.Χ.

Την Ρωμαϊκή εποχή οργανώνονταν περίπατοι στα μεσογειακά νησιά από τη Νάπολη. Πλούσιοι Ολλανδοί έμποροι, τον XVIο αιώνα δημιούργησαν κρουαζιέρες στη Β. Θάλασσα. Οι πλούσιες ιταλικές οικογένειες των Μεδίκων και των Δόγηδων της Βενετίας έκαναν κρουαζιέρες στη Μεσόγειο σε σκάφη ειδικά για το σκοπό αυτό. Το πρώτο γνωστό κρουαζιερόπλοιο κατασκευάστηκε το 1844 από την αγγλική εταιρεία Peninsular & Oriental Shipping Company. Ήταν ένα ξύλινο ατμόπλοιο «Lady Mary Wood», 533 τόνων και εκτελούσε ταξίδι θαλάσσιου τουρισμού από το Λονδίνο στη Μεσόγειο. Έγινε παράδειγμα και για άλλους Άγγλους εφοπλιστές, όπως τον Thomas Cook, ανακάλυψε το ομαδικό ταξίδι σε μοντέρνα μορφή. Το 1891 η Hamburg American Line λάνσαρε μοντέρνες κρουαζιέρες από τη Β. Ευρώπη στη Μεσόγειο και το 1910 ναυπηγήθηκε το «Cleveland», κρουαζιερόπλοιο 650 επιβατών.

Οι μεγάλες μεταναστεύσεις Ευρωπαίων στην Αμερική στα μέσα του περασμένου αιώνα και στις αρχές του αιώνα μας, ως τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο οδήγησαν στην ανάπτυξη της τεχνικής των μηχανών, σκαφών διατλαντικών πλοίων και τον εμπορικό ανταγωνισμό στο Β. Ατλαντικό.

Μεγάλα σκάφη και ολοένα μεγαλύτερα διέσχιζαν τον Ατλαντικό σε 10 – 15 ημέρες. Ήταν η χρυσή εποχή των μεγάλων διατλαντικών πλόων που με αναψυχή προορίζονταν κυρίως για υψηλές εισοδηματικές τάξεις. Μέχρι το 1960 όλες οι ναυτικές εταιρείες διέθεταν ένα μέρος της δραστηριότητάς τους στην κρουαζιέρα, που είχε αναπτύξει τότε μια αγορά 2 εκατομμυρίων επιβατών ετησίως.

Το 1970 αρχίζει η νέα εποχή της κρουαζιέρας, με πολυτελή κρουαζιερόπλοια ενιαίας τάξης (έναντι των τεσσάρων τάξεων που είχαν παλιά). Το κρουαζιερόπλοιο έπαψε πια να είναι μέσο μεταφοράς και έγινε αυτό το ίδιο προορισμός διακοπών, συγκεντρώνοντας ταυτόχρονα όλους τους κλάδους του πακέτου τουριστικής προσφοράς επάνω του: κατάλυμα, εστίαση, αναψυχή – ψυχαγωγία, υπηρεσίες – εξυπηρετήσεις, μεταφορά, ενώ η κρουαζιέρα παρέμεινε ένας πολυτελής τρόπος διακοπών.

## **2.3 Ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα**

Ο θαλάσσιος τουρισμός στην χώρα μας είναι αρκετά ανεπτυγμένος λόγω των πολλών ακτών που διαθέτει η Ελλάδα αλλά και της μεγάλης ποικιλίας των νησιών και της μεγάλης ηλιοφάνειας που παρατηρείται κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και ελκύει πολλούς τουρίστες.

Η Ελλάδα κατέχει 15.000 χλμ. ακτών, ποικιλία απομονωμένων, πολυσύχναστων και κοσμικών νησιών, καλό κλίμα, ηλιοφάνεια στοιχεία τα οποία δημιουργούν ένα συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με άλλες χώρες. Τα στοιχεία αυτά την κάνουν έναν ελκυστικό τουριστικό προορισμό κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς ενισχύοντας ακόμα περισσότερο την εικόνα της χώρας. Συνεπώς ο θαλάσσιος τουρισμός για την Ελλάδα είναι μια από τις σημαντικότερες μορφές τουρισμού.

Ο θαλάσσιος τουρισμός ξεκίνησε να αναπτύσσεται στη χώρα μας από τη δεκαετία του 1960, με συνεχώς αυξητικούς ρυθμούς εξέλιξης. Οι τουριστικές υπηρεσίες και υποδομές για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού ξεκίνησαν να αναπτύσσονται με ταχείς ρυθμούς προκειμένου η χώρα μας να γίνει πιο ανταγωνιστική και μπήκαν σε εφαρμογή προγράμματα για την δημιουργία καταλυμάτων, εστιατορίων, χώρων εστίασης, ενοικιαζόμενων θαλάσσιων σπορ σε παραθαλάσσιες ή κοντινές περιοχές. Για το μεγάλο αριθμό τουριστών που προσελκύει ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα, σημαντικό ρόλο παίζει η ευκολία και η ποιότητα της πρόσβασης μέσω της ύπαρξης λιμανιών, αεροδρομίων και οδικών δικτύων.

Αυτό που χαρακτηρίζει τις φημισμένες ελληνικές ακτές είναι η μοναδική ποικιλομορφία τους, η καθαρότητά τους και η διαύγεια των νερών, που τις έχουν καταστήσει παγκοσμίως γνωστές και για το λόγο αυτό εξαιρετικά δημοφιλείς. Επίσης το ήπιο κλίμα, τα υψηλά ποσοστά ηλιοφάνειας και το ενδιαφέρον και εναλλασσόμενο τοπίο της, καθιστούν την Ελλάδα ιδανικό προορισμό για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων θαλάσσιου τουρισμού. Το πλεονέκτημα αυτό ενισχύεται τόσο από τη ναυτική παράδοση χιλιετηρίδων, όσο και από τις ευνοϊκές για θαλάσσιους πλόες ειδικές συνθήκες: τα ελληνικά πελάγη θεωρούνται ασφαλή από τη σκοπιά των ναυτικών κινδύνων, οι αποστάσεις μεταξύ των ακτών είναι μικρές, ενώ εξίσου ευνοϊκές είναι και οι συνθήκες, που σχετίζονται με την ένταση των ανέμων και τις θερμοκρασίες περιβάλλοντος και θάλασσας.

Ο Θαλάσσιος Τουρισμός είναι ένα μεγάλο τμήμα της τουριστικής βιομηχανίας και λειτουργεί αλληλεπιδραστικά και σαν τροφοδότης σε άλλες κατηγορίες. Από Εθνικής πλευράς, ο Θαλάσσιος Τουρισμός βοηθά στην διατήρηση της συνοχής της Νησιωτικής Ελλάδας και μεταφέρει την Ελληνική Σημαία και στην τελευταία νησίδα.

Ωστόσο Ελληνική οικονομία δεν έχει αξιοποιήσει τις σημαντικές δυνατότητες που προσφέρει ο θαλάσσιος τουρισμός, όπως ακριβώς κάνουν αρκετές γειτονικές μας χώρες αποτέλεσμα η συνεισφορά του δυναμικού αυτού κλάδου να είναι ακόμη σε μικρά μεγέθη στην Ελληνική οικονομία. Η Γαλλία και η Τουρκία αποτελούν αυτή την στιγμή τους βασικούς ανταγωνιστές του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού, ενώ χώρες όπως το Μαρόκο, η Τυνησία και η Αλγερία έχουν πολλές δυνατότητες να εμφανιστούν δυναμικά στο προσκήνιο. Η περιοχή από τη Δαλματία έως τη Σμύρνη θεωρείται ένα από τα τρία καλύτερα σημεία στον κόσμο, μαζί με την Καραϊβική και την Άπω Ανατολή. Από το χώρο αυτό η Ελλάδα κατέχει γεωγραφικά το καλύτερο κομμάτι.

Η ελληνική παράδοση στο θαλάσσιο τουρισμό και οι απεριόριστες δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξή του, δεν μπορούν να εγγυηθούν τη θετική μελλοντική του πορεία αν δεν ληφθούν, έγκαιρα, μέτρα που θα εξασφαλίσουν την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού προϊόντος στο συγκεκριμένο τομέα.

Ο νόμος 438 του 1976, που ψηφίστηκε επί υπουργίας Αλέξανδρου Παπαδόγωνα, υπήρξε πρωτοποριακός σε παγκόσμιο επίπεδο και έθετε τις βάσεις, που επηρέασαν σημαντικά την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και την ευρύτερη περιοχή. Χώρες όπως η Τουρκία, η Γιουγκοσλαβία και η Τυνησία, υιοθέτησαν παραπλήσιες πολιτικές θαλάσσιου τουρισμού. Το αποτέλεσμα για την Ελλάδα ήταν να δημιουργηθεί ένας ελληνικής σημαίας επαγγελματικός στόλος, που τα λιγότερα από 30 σκάφη της δεκαετίας του '60, έφτασαν το 1995 να αριθμούν γύρω στα 5.250 και να αποτελούν τον μεγαλύτερο επαγγελματικό στόλο τουριστικών σκαφών στον κόσμο.

Παρόλο που η Ελλάδα ήταν η πρώτη χώρα που υιοθέτησε μία συγκεκριμένη πολιτική για την ανάπτυξη του γιώτικ, στη συνέχεια, ιδιαίτερα από τα μέσα της δεκαετίας του '80 και μετά, οι βασικές ανταγωνίστριες χώρες όπως η Τουρκία, η Κροατία καθώς και μικρές χώρες της Καραϊβικής, αξιοποιώντας τα θετικά στοιχεία της ελληνικής πολιτικής, προχώρησαν με πολύ ταχύτερα βήματα στη δημιουργία του δικού τους θεσμικού πλαισίου και αντίστοιχων έργων υποδομής, ιδίως σε μαρίνες, σε αντίθεση με την Ελλάδα που εμφανίστηκε να προχωράει τον εκσυγχρονισμό με ιδιαίτερα αργούς ρυθμούς.

Ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του '90 η καθυστέρηση στον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου και των έργων υποδομής σ' έναν κόσμο που κινείται πλέον ταχύτατα, έκανε ορατές τις αγκυλώσεις της ελληνικής νομοθεσίας και πολιτικής, με αποτέλεσμα να υπάρχει μια συνεχής φθίνουσα πορεία. Μόλις το 1999, με καθυστέρηση αρκετών ετών, ψηφίστηκε ο νόμος 2743, όπου προσπάθησε ανεπιτυχώς να βάλει μια τάξη σε μια σειρά από χρόνια προβλήματα. Η ΕΠΕΣΤ είχε ήδη κάνει γνωστό στην τότε ηγεσία του Υ.Ε.Ν.

πως το συζητούμενο πλαίσιο ήταν ήδη προ πολλού ξεπερασμένο. Έτσι μόνο μετά τη ψήφισή του, έγινε φανερό η αδυναμία του να αντιστρέψει την κρίση του ελληνικού νηολογίου και την έλλειψη ανταγωνιστικότητας του ελληνικού σκάφους. Ο νόμος 3182 που επεξεργάστηκε το Υ.Ε.Ν. επί υπουργίας Γιώργου Ανωμερίτη και ψηφίστηκε επί υπουργίας Γιώργου Πασχαλίδη, έδωσε λύσεις σε σημαντικά προβλήματα που είχαν συσσωρευτεί όλα αυτά τα χρόνια και ανήκαν στην αρμοδιότητα του Υ.Ε.Ν. Τα συναρμόδια όμως υπουργεία δεν αντιλήφθηκαν ακόμη και τότε την ανάγκη προσαρμογής του θεσμικού πλαισίου σε φιλελεύθερες βάσεις ακόμη και παρά τις οδηγίες και ξεκάθαρες τάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για ενίσχυση της ναυτιλίας και των ευρωπαϊκών σημαιών.

Η φθίνουσα λοιπόν πορεία, που δυστυχώς πιστοποιείται με τον συνεχώς μειωμένο αριθμό των επαγγελματικών σκαφών συνεχίζεται μέχρι σήμερα, σε αντίθεση με την αυξητική τάση των στόλων των γειτόνων μας και ειδικά της Τουρκίας και της Κροατίας, που ήδη έγιναν πολύ σημαντικοί παίκτες στο θαλάσσιο τουρισμό.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

### 3.1 Επαγγελματικά πλοία αναψυχής

Η ναυσιπλοΐα στην Ελλάδα διέπεται από νομικό πλαίσιο που περιλαμβάνεται σε συγκεκριμένους νόμους. Ο νόμος 2932 αφορά τις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Ο νόμος 3182 αφορά τις Ναυτιλιακές Εταιρίες Πλοίων Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α.) ενώ ο νόμος 2743 αφορά τα πλοία αναψυχής.

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του τελευταίου νόμου τα πλοία χωρίζονται ως εξής:

- Πλοία αναψυχής: ονομάζονται τα πλοία εκείνα που έχουν μήκος άνω των 7 μέτρων, τα οποία είτε διαθέτουν είτε όχι χώρους ενδιαίτησης και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή περιήγησης.
- Επαγγελματικά πλοία αναψυχής :ονομάζονται τα πλοία εκείνα που μπορεί να μεταφέρουν μέχρι και 49 επιβάτες ( εκτός του πληρώματος) με ολική ναύλωση.
- Μηχανοκίνητα επαγγελματικά πλοία αναψυχής: λέγονται τα πλοία εκείνα τα οποία διαθέτουν μηχανή ως κύριο μέσο πρόωσης για ναυσιπλοΐα, και βοηθητικό μέσο πρόωσης.
- Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής πλοίο αναψυχής που δεν είναι επαγγελματικό.

### 3.2 Ναύλωση

Για να πραγματοποιηθεί η ναύλωση ενός πλοίου πρέπει να έχει χαρακτηριστεί ως επαγγελματικό. Δικαίωμα ολικής ναύλωσης έχουν οι πλοιοκτήτες και οι εφοπλιστές για τα πλοία της ιδιοκτησίας τους, καθώς επίσης και οι ναυλομεσίτες και οι κάτοχοι άδειας λειτουργίας γραφείου γενικού τουρισμού με προϋπόθεση την έγγραφη συγκατάθεση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή.

Η σύμβαση ολικής ναύλωσης αποδεικνύεται εγγράφως με την κατάρτιση ναυλοσυμφώνου, επικυρωμένο αντίγραφο(από τοπικό λιμεναρχείο) του οποίου πρέπει να φέρουν σε κάθε ταξίδι μαζί τους τα επαγγελματικά πλοία και ο εκναυλωτής έχει την υποχρέωση να το φυλάσσει για 5 χρόνια. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας τηρεί Αρχείο και Μητρώο για τα επαγγελματικά πλοία όπου αναφέρεται το όνομα και ο αριθμός νηολογίου του κάθε πλοίου, καθώς και άλλες πληροφορίες σχετικές με αυτό.

Το επαγγελματικό πλοίο άψυχης πρέπει να συμπληρώνει κατώτατο, ανά τριετία, όριο ημερών ναύλωσης το οποίο ορίζεται σε 180 ημέρες όταν εκναυλώνεται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα και 120 ημέρες όταν το πλοίο εκναυλώνεται με πλοίαρχο και πλήρωμα.

### 3.3 Ναυλοσύμφωνο

Για τη ναύλωση ενός σκάφους, είναι απαραίτητη η υπογραφή μιας σύμβασης-ναυλοσυμφώνου μεταξύ των συμβαλλομένων. Είναι ένα έντυπο εις τριπλούν, εγκεκριμένο από το ΥΕΝ, που αναφέρει τους όρους της ναύλωσης (ποσό ναύλωσης, ποσό εγγύησης, ημερομηνίες και λιμάνια αναχώρησης και επιστροφής). Υπογράφεται και από τις δυο πλευρές και δίδεται μια προκαταβολή στον πλοιοκτήτη ή στον αναγνωρισμένο αντιπρόσωπό του, ενώ το υπόλοιπο ποσό του ναύλου πρέπει να καταβάλλεται πριν από την αναχώρηση του σκάφους.

Ο πλοίαρχος πριν από κάθε απόπλου οφείλει να καταθέσει στην οικεία Λιμενική Αρχή κατάσταση με πλήρη στοιχεία πληρώματος και επιβαινόντων (σύμφωνα με την άδεια του σκάφους) θεωρημένη (από τη Λιμενική Αρχή), αντίγραφο της οποίας πρέπει να φέρει μαζί με τα υπόλοιπα έγγραφα του σκάφους, καθ όλη τη διάρκεια του ταξιδιού του.

Στα τουριστικά πλοία ή πλοίαρια υπό ξένη σημαία απαγορεύεται η εκκίνηση υπό ναύλωση από ελληνικά λιμάνια ή η παραλαβή επιβατών έναντι ναύλου για την εκτέλεση πλόων θαλάσσιας αναψυχής και περιήγησης μεταξύ ελληνικών λιμανιών.

Η απαγόρευση όμως αυτή δεν ισχύει σε εξαιρετικές περιπτώσεις, κατά τις οποίες ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ο οποίος είναι αρμόδιος και για τη χορήγηση τη σχετικής αδείας, κρίνει ότι τα αναγνωρισμένα ως επαγγελματικά τουριστικά πλοία με ελληνική σημαία είναι ανεπαρκή.

Η ειδική άδεια επαγγελματικού τουριστικού πλοίου ή πλοιαρίου υπό ξένη σημαία χορηγείται μετά από υποβολή σχετικής αίτησης από τον πλοιοκτήτη ή το νόμιμο αντιπρόσωπο του στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Δ/νση Αστυνομίας) με την προϋπόθεση ότι θα καταβληθεί το 15% του συμφωνηθέντος ποσού της ναύλωσης στο Ταμείο Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων.

### **3.4 Ναυλομεσίτες**

Οι ναυλομεσίτες είναι οι αρμόδιοι για τη προώθηση του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα. Είναι δηλαδή οι πράκτορες μέσω των οποίων πωλούνται τα πακέτα του συγκεκριμένου τουριστικού προϊόντος.

Η σύμβαση ναυλώσεως έχει ως αντικείμενο την έναντι ανταλλάγματος χρησιμοποίηση του πλοίου εν όλω (ολική ναύλωση) ή εν μέρει (μερική ναύλωση) προς ενέργεια θαλάσσιας μεταφοράς. Η εκμετάλλευση των τουριστικών επαγγελματικών σκαφών ειδικότερα, επιτρέπεται να γίνεται μόνο με ολική ναύλωση με αποκλειστικό σκοπό τη θαλάσσια αναψυχή ή περιήγηση. Αντίθετα, απαγορεύεται απόλυτα η ολική ή μερική ναύλωση για μεταφορά προσώπων έναντι εισιτηρίου ή πραγμάτων έναντι ναύλου.

Δικαίωμα εκναύλωσης αναγνωρισμένων τουριστικών σκαφών υπό ελληνική σημαία έχουν μόνο οι ιδιοκτήτες, εφοπλιστές, ναυτικοί πράκτορες, οι ναυλομεσίτες που είναι αναγνωρισμένοι στην Ελλάδα καθώς και αναγνωρισμένα γραφεία τους ιδίως γενικού τουρισμού. Επίσης πράκτορες αποκλειστικά για κρουαζιέρες(ταξιδιωτικοί πράκτορες λιανικής πώλησης) που εμπλέκονται αποκλειστικά στη πώληση και την πραγματοποίηση κρατήσεων για κρουαζιέρες.

Η προμήθεια των ναυλομεσιτών στην Ελλάδα ανέρχεται στο 25% του ναύλου, από το οποίο 15- 20% δίνεται στο ναυλομεσίτη του εξωτερικού. Διαχρονικά η προμήθεια αυτή τείνει να αυξηθεί και σε ορισμένες περιπτώσεις έχει ξεπεράσει και το 30%.Στην Ελλάδα όλοι οι μεσίτες με επαγγελματική άδεια είναι μέλη της Ένωσης Ναυλομεσιτών Ελλάδος.

### **3.5 Ναυλομεσιτικά γραφεία**

Τα ναυλομεσιτικά γραφεία αποτελούν μια ειδική μορφή γραφείων. Είναι νόμιμα οργανωμένες επιχειρήσεις οποίες με τα μέσα που διαθέτουν και τις υπηρεσίες που προσφέρουν, αναλαμβάνουν την εκμίσθωση σε αλλοδαπούς και ημεδαπούς, κάθε είδους πλωτού μέσου, είτε με ελληνική είτε με ξένη σημαία. Τα πλωτά αυτά μέσα δηλαδή, μπορεί να είναι θαλαμηγοί, κρουαζιερόπλοια, επιβατικά σκάφη, διαφόρων τύπων, πλοίαρια κλπ. Η εκμίσθωσή τους γίνεται αποκλειστικά για πλόες αναψυχής, είτε στα ελληνικά είτε στα ξένα ύδατα, με βάση πάντα ναυλοσύμφωνο εγκεκριμένου τύπου.

Οι παραπάνω υπηρεσίες μπορούν να παρέχονται εκτός από τα ναυλομεσιτικά γραφεία, και από τα αναγνωρισμένα γραφεία γενικού τουρισμού, όπως επίσης και από τους ιδιοκτήτες, εφοπλιστές και ναυτικούς πράκτορες που διέπονται από το Ν.4473/65.

Στο χώρο των πρακτορείων υπάρχει εξειδίκευση όσον αφορά τους πράκτορες αποκλειστικά για κρουαζιέρες(cruise-only agents),οι οποίοι είναι πράκτορες λιανικής πώλησης, που εμπλέκονται μόνο στη πώληση και την πραγματοποίηση κρατήσεων για κρουαζιέρες.

### **3.6 Ιδιωτικά πλοία αναψυχής**

Όσον αφορά τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής σύμφωνα με το Άρθρο 9 απαγορεύεται η εκτέλεση ταξιδίων όπως επίσης και η διαφήμιση σε οποιαδήποτε χώρα εκτέλεσης στην Ελλάδα ταξιδίων αναψυχής και περιήγησης με καταβολή ναύλου από ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία. Πριν από τον απόπλου, ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης οφείλει να καταθέσει στη λιμενική αρχή του λιμένα αφετηρίας και κάθε λιμένα προσέγγισης κατάσταση με τα στοιχεία των επιβαινόντων.

### **3.7 Βιβλίο "Transit Log"**

Μετά τον έλεγχο του σκάφους από τις Λιμενικές και Αστυνομικές Αρχές και μετά τον έλεγχο των Υγειονομικών Αρχών, όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο, επιλαμβάνονται οι Τελωνειακές Αρχές (Υπουργείο Οικονομικών). Αυτές ασκούν Τελωνειακό Έλεγχο στα σκάφη, τα οποία προέρχονται από χώρες μη Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι Τελωνειακές Αρχές κατά την άσκηση των καθηκόντων τους σε συνεργασία με τις Λιμενικές Αρχές εκδίδουν για τα σκάφη αναψυχής, που φέρουν σημαία χώρας εκτός Ε.Ε. το Δελτίο Κίνησης Θαλαμηγού. Το Δελτίο Κίνησης Θαλαμηγού είναι τίτλος προσωρινής εισόδου για την προσωρινή ελεύθερη κυκλοφορία και παραμονή ξένου σκάφους στα ελληνικά χωρικά ύδατα, με αποκλειστικό σκοπό την εκτέλεση ταξιδιού αναψυχής και περιήγησης των επιβατών, που έρχονται από την αλλοδαπή για τουρισμό ή διέρχονται transit. Αρμοδιότητα έκδοσης ή ανανέωσης του Δελτίου Κίνησης έχουν τα Τελωνειακά Γραφεία, στα λιμάνια τα οποία έχουν χαρακτηριστεί ως λιμάνια εισόδου.

Σύμφωνα με το άρθρο 10 του νόμου 2743 τα πλοία αναψυχής με ξένη σημαία δεν μπορούν να εκκινούν από ελληνικούς λιμένες ταξίδια αναψυχής. Το παραπάνω μπορεί να αναιρεθεί μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις ύστερα από άδεια του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

### **3.8 Ακυρώσεις**

Εάν για οποιοδήποτε λόγο οι ενοικιαστές ακυρώσουν την κράτηση, η αρχική προκαταβολή κρατείται από τον ιδιοκτήτη του σκάφους. Στη περίπτωση όμως που ο πλοιοκτήτης μπορέσει να ενοικιάσει το σκάφος κάτω από τους ίδιους όρους και μέσα στις ίδιες ημερομηνίες, συνηθίζεται αυτός να επιστρέφει την προκαταβολή (εκτός των δαπανών στις οποίες υποβλήθηκε ο ιδιοκτήτης του σκάφους) αν και δεν είναι υποχρεωμένος κατά το νόμο, να το πράξει. Με κοινή συμφωνία, ο ενοικιαστής μπορεί να χρησιμοποιήσει το σκάφος αργότερα ή μέσα στην ίδια τουριστική περίοδο ή στην επόμενη, όποτε αυτό είναι διαθέσιμο



### 3.9 Ασφάλιση

Το ναυλοσύμφωνο πρέπει να περιλαμβάνει πλήρη ασφαλιστική κάλυψη σκαφών και πληρώματος έναντι οποιουδήποτε ατυχήματος, που οφείλεται σε αμέλεια του ιδιοκτήτη ή του πληρώματος ή σε ελάττωμα του σκάφους. Οι ναυλωτές οφείλουν να κανονίσουν τη δική τους ασφαλιστική κάλυψη, όσον αφορά ασθένειες ή ατυχήματα που προέρχονται από δική τους αμέλεια ή επήλθαν κατά τύχη.

Η μετακίνηση και η κυκλοφορία των επαγγελματικών πλοίων επιτρέπεται μόνο εφόσον αυτά είναι ασφαλισμένα για: α) αστική ευθύνη για θανάτους και σωματικές βλάβες επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, ναυάγιο ή άλλα αίτια με καταβολή αποζημίωσης ύψους 100.000.000 δρχ. , β) αστική ευθύνη για υλικές ζημιές με καταβολή αποζημίωσης ύψους 50.000.000 δρχ. και γ) για πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης με ποσό 30.000.000 δρχ.

### 3.10 Έλεγχοι

Ο έλεγχος, τον οποίο ασκούν οι Λιμενικές Αρχές (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας) κατά τον κατάπλου σκάφους αναψυχής υπό ξένη σημαία, αφορά σκάφη προερχόμενα από χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αρχίζοντας από την 1η Ιανουαρίου 1993, όταν τα φορολογικά σύνορα μεταξύ των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης έπαυσαν να υπάρχουν και οι τελωνειακοί έλεγχοι κατά τη διέλευση προσώπων και αγαθών από τα ενδοκοινοτικά σύνορα καταργήθηκαν, η ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων και αγαθών μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επετράπη χωρίς ιδιαίτερες διοικητικές διατυπώσεις.

**Διατυπώσεις που αφορούν τον κατάπλου σκάφους αναψυχής με ξένη σημαία σε ελληνικό λιμάνι εισόδου. Τα πλοία αναψυχής εισερχόμενα στον πρώτο ελληνικό λιμένα κατάπλου γίνονται δεκτά βάσει της αρχής της ελευθεροκοινωνίας υψώνοντας την κίτρινη σημαία (Q) (ως δείγμα, ότι το σκάφος είναι υγιές και ζητά ελεύθερο κατάπλου) και ερχόμενα σε επικοινωνία με τις τοπικές Λιμενικές Αρχές.**

### 3.11 Οικονομικές Υποχρεώσεις για Αλλοδαπά Σκάφη

Στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής που φέρουν ξένη σημαία επιβάλλεται ειδική ανταποδοτική εισφορά υπέρ Δημοσίου, για τρίμηνη διάρκεια παραμονής, έναντι διευκολύνσεων που τους παρέχονται. Η εισφορά αυτή καθορίζεται σε 14,67 ευρώ για κάθε μέτρο ολικού μήκους του πλοίου (άρθρο 10 Ν. 2743/99). Η εισφορά αυτή δεν επιβάλλεται στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής που φέρουν σημαία Κράτους - Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε) των χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ) εκτός Ελβετίας με την προϋπόθεση ότι στο έδαφος του Κράτους που τηρούνται τα νηολόγια στα οποία είναι νηολογημένα τα πλοία αυτά εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Για τα ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων ιδιωτικά και επαγγελματικά πλοία αναψυχής ανεξαρτήτως σημαίας που δεν ελλιμενίζονται μόνιμα σε ελληνικούς λιμένες καταβάλλονται για διευκολύνσεις που τους παρέχονται κατά το χρόνο παραμονής τους στη χώρα, τέλη κυκλοφορίας που ανέρχονται σε 5,87 ευρώ και οφείλονται κάθε φορά που το πλοίο εισέρχεται στη χώρα και προσεγγίζει σε ελληνικούς λιμένες, όρμους ή ακτές,

καταβάλλονται στη λιμενική αρχή του πρώτου από τα ανωτέρω σημεία προσέγγισης και ισχύουν για όλους τους λιμένες όρμους ή ακτές της χώρας. Τα πλοία αναψυχής που συμμετέχουν σε αγώνες ή εκπαιδευτικά ταξίδια ναυταθλητικών ομίλων και σχολών ιστιοπλοΐας ή ακόμα και σε εκπαιδευτικά προγράμματα Υπουργείων άλλων χωρών, απαλλάσσονται της καταβολής των πιο πάνω τελών μετά από (άρθρο 34 Ν.2932/

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

### 4.1 Έννοια

Η κρουαζιέρα είναι ένα κυκλικό περιηγητικό ταξίδι που συνδυάζει την θαλάσσια πλεύση με την αναψυχή και την επίσκεψη διαφόρων προορισμών. Το ταξίδι αυτό μπορεί να έχει διάρκεια 3 ημερών, 4 ημερών, μίας εβδομάδας ή και περισσότερο. Οι τριήμερες κρουαζιέρες πραγματοποιούνται συνήθως τα Σαββατοκύριακα ή τις αργίες εντός των χωρικών υδάτων ενός κράτους. Πιο συνηθισμένες είναι οι εβδομήμερες κρουαζιέρες ώστε ο ταξιδιώτης να έχει το χρόνο να απολαύσει τις διακοπές του και να επισκεφτεί αρκετά μέρη σε ένα ή και παραπάνω κράτη.

Η κρουαζιέρα πρόκειται στην ουσία για ένα All Inclusive πακέτο διακοπών, αφού ο επιβάτης με την αγορά του συγκεκριμένου πακέτου εξασφαλίζει τη διαμονή και τη διατροφή του κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του αλλά και εν μέρει την ψυχαγωγία του. Τα έξοδα που δεν συμπεριλαμβάνονται στην τιμή του εισιτηρίου είναι τα ποτά, τα φιλοδωρήματα και οι προαιρετικές εκδρομές στα επισκεπτόμενα μέρη. Μάλιστα η λειτουργία του κρουαζιερόπλοιου είναι παρόμοια με εκείνη του ξενοδοχείου καθώς διαθέτει προσωπικό που εξυπηρετεί 24 ώρες και προσφέρει διαμονή, διατροφή, διασκέδαση και άλλες υπηρεσίες. Χαρακτηριστικά τα κρουαζιερόπλοια αποκαλούνται «πλωτά ξενοδοχεία».

Συνήθως το κάθε κρουαζιερόπλοιο ακολουθεί το ίδιο πρόγραμμα για ολόκληρη την τουριστική περίοδο (σεζόν). Επαναλαμβάνει δηλαδή το ίδιο κυκλικό ταξίδι ξεκινώντας και τερματίζοντας στο ίδιο λιμάνι, με τους ίδιους ενδιάμεσους σταθμούς και με την ίδια χρονική διάρκεια. Στο παρελθόν σε μία προσπάθεια διαφοροποίησης του προϊόντος δημιουργήθηκαν τα προγράμματα Cruise and Stay και Cruise and fly. Ο πελάτης μπορούσε δηλαδή στην πρώτη περίπτωση να διακόψει το ταξίδι του σε κάποιο ενδιάμεσο σταθμό της αρεσκείας του και να μείνει εκεί μέχρι το κρουαζιερόπλοιο να περάσει ξανά από το ίδιο μέρος στο επόμενο ταξίδι του και να συνεχιστεί η κρουαζιέρα. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι ο πελάτης να ακολουθήσει το πρόγραμμα της κρουαζιέρας μέχρι το τέλος και επίσης να υπάρχει κενή θέση στο επόμενο ταξίδι. Στη δεύτερη περίπτωση η κρουαζιέρα συνδυάζεται με την αεροπορική μεταφορά του επιβάτη στο λιμένα εκκίνησης. Μειονεκτήματα των παραπάνω μεθόδων είναι ότι δημιουργούν πρόβλημα στην πληρότητα και ορισμένες φορές αυξάνουν το κόστος.

### 4.2 Ιστορία της κρουαζιέρας

Στο παρελθόν στην αρχαία Ελλάδα ο τομέας της ναυτιλίας ήταν ιδιαίτερα ανεπτυγμένος, κυρίως λόγω επαγγελματικών δραστηριοτήτων όπως το εμπόριο και η ναυτιλία. Η πρώτη

αναφορά για τη χρησιμοποίηση πλοίου για λόγους αναψυχής γίνεται κατά τον 3<sup>ο</sup> π.χ. αιώνα με το πλοίο «Συρακουσία». Σχεδιάστηκε από τον Κορίνθιο Αρχία κάτω από την καθοδήγηση του Αρχιμήδη και ναυπηγήθηκε από τον Φιλέα για λογαριασμό του Ιέρωνα, τύραννου των Συρακουσών. Το πλοίο διέθετε εντυπωσιακές για την εποχή του υποδομές: 30 δωμάτια, ναό της Αφροδίτης, βιβλιοθήκη και κήπο. Το πλοίο αυτό στη συνέχεια δωρίστηκε στον Πτολεμαίο της Αιγύπτου ο οποίος το μετονόμασε σε «Αλεξανδρίδα ».

Επίσης η βασίλισσα της Αιγύπτου Κλεοπάτρα διέθετε πολυτελή θαλαμηγό. Αναφέρεται ότι οι Πτολεμαίοι διέθεταν περίπου 800 πολυτελή πλοία. Στη συνέχεια κατά τα

χρόνια της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας οι Ρωμαίοι πολίτες επισκέπτονταν συστηματικά με πλοία ελληνικές πόλεις για να παρευρεθούν σε διάφορα θεάματα και εορτασμούς. Ο Ρωμαίος αυτοκράτορας Νέρωνας είχε λάβει μέρος στα Πύθια και στα Ολύμπια.

Κατά τον 15ο μ.Χ. αιώνα η Βενετία διοργάνωνε θαλάσσιες περιηγήσεις με σκοπό να διακινεί προσκυνητές στους Αγίους Τόπους. Κατά τον 17ο αιώνα σειρά είχαν οι Άγγλοι περιηγητές που διοργάνωναν θαλάσσια ταξίδια για να επισκεφτούν αρχαία μνημεία καθώς και για εκπαιδευτικούς σκοπούς, σε συνδυασμό πάντα με την ψυχαγωγία και ειδικότερα στην περιοχή της Μεσογείου θάλασσας.

Το 1835 ο Arthur Anderson, ένας από τους ιδρυτές της ναυτιλιακής εταιρίας P&O πρότεινε την ιδέα για την πραγματοποίηση μιας κρουαζιέρας από την Αγγλία προς τα νησιά Φερόες και της ακτές της Ισπανίας για λόγους αναψυχής. Την ίδια εποχή έχουμε και τη γέννηση της τουριστικής βιομηχανίας. Το 1841 ο Thomas Cook οργάνωσε το πρώτο τουριστικό πακέτο στην ιστορία που αφορούσε ταξίδι με τρένο. Για τα θαλάσσια ταξίδια εκείνης της εποχής χρησιμοποιήθηκαν ατμόπλοια.

Εξαιτίας του μεταναστευτικού κύματος προς τις Η.Π.Α. ναυπηγήθηκαν νέα πλοία τα οποία έκαναν υπερατλαντικά ταξίδια. Τα επιβατηγά αυτά πλοία σε περιόδους μειωμένης ζήτησης λειτουργούσαν και ως κρουαζιερόπλοια και πολύ περισσότερο μετά το τέλος του Α Παγκοσμίου Πολέμου όταν οι Η.Π.Α. έθεσαν περιορισμούς στην είσοδο μεταναστών. Επειδή τότε δεν υπήρχαν συστήματα αερισμού και κλιματισμού, προνομιούχες καμπίνες ήταν αυτές στα σκιερότερα μέρη του πλοίου, που δεν τις θέρμαινε ο ήλιος. Κατασκευάζονταν όλο και γρηγορότερα πλοία για να καλύπτουν τις ανάγκες πλεύσης του Ατλαντικού. Υπήρχε μάλιστα και ο διαγωνισμός της «Μπλε Κορδέλας» που κέρδιζε το γρηγορότερο πλοίο.

Στον ελληνικό χώρο το 1955 το πλοίο «Σεμίραμις» (ιδιοκτησία Ποταμιάνου) πραγματοποίησε κρουαζιέρες στα ελληνική νησιά. Άλλα πλοία ήταν το «Αγαμέμνων» και το «Αχιλλεύς» (και τα δύο ιδιοκτησία Ωνάση), το «Μιαούλης»(Νομικός) και το «Καραϊσκάκης».

Το γεγονός που σηματοδότησε την έναρξη νέας εποχής ήταν όταν το 1960 καθιερώθηκε το αεροπλάνο σαν κύριο μεταφορικό μέσο και αντικατέστησε το πλοίο στις μετακινήσεις που αφορούσαν μεγάλες αποστάσεις. Οι εφοπλιστές τότε προκειμένου να μην αχρηστευτούν τα πλοία τους, αποφάσισαν να τα μετατρέψουν σε κρουαζιερόπλοια με την προσθήκη των κατάλληλων τροποποιήσεων. Προστέθηκαν χώροι εστίασης, αμπάρια μετατράπηκαν σε πισίνες και δημιουργήθηκαν μεγάλοι χώροι για την ψυχαγωγία των πελατών.

Από το 1970 και μετά κατασκευάζονταν πλοία που θα λειτουργούσαν αποκλειστικά σαν κρουαζιερόπλοια. Ήταν πιο μεγάλα σε μέγεθος, πιο πολυτελή και με περισσότερες δυνατότητες και μπορούσαν να φιλοξενήσουν πάνω από 1.000 επιβάτες. Κύριος προορισμός ήταν η Καραϊβική αλλά κρουαζιέρες πραγματοποιούνταν και σε όλο τον υπόλοιπο κόσμο.

### **4.3 Οι «άρχοντες» της ελληνικής κρουαζιέρας**

Αυτή τη στιγμή οι όμιλοι που κυριαρχούν στον χώρο είναι ο όμιλος Λούη, διαθέτοντας 13 κρουαζιερόπλοια από τα οποία 6 πλοία έχουν ελληνική σημαία, η Ηπειρωτική του Ανδρέα Ποταμιάνου, ο οποίος σε συνεργασία με τον εφοπλιστικό όμιλο Κολλάκη ίδρυσε πριν από δύο χρόνια την εταιρεία Monarch, ενώ ο πιο νέος «παίκτης» είναι ο Στέλιος Χατζηγιάννου.

## **ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ**

Η... κρυστάλλινη συμφωνία της Ηπειρωτικής

Όταν πριν από έναν χρόνο περίπου ο ιδιοκτήτης της Ηπειρωτικής Α. Ποταμιάνος ανακοίνωσε τη συνεργασία με την Crystal Cruises υποσχόμενος ότι τα δύο «διαμάντια» «Chrystal Symphony» και «Crystal Serenity» θα καλύψουν όλους τους ωκεανούς της γης, προσεγγίζοντας προορισμούς ιδιαίτερου τουριστικού ενδιαφέροντος, πολλοί ήταν εκείνοι που σιγοψιθύριζαν πως το... λέει η καρδούλα του. Προέρχεται από μια ιστορική οικογένεια της ναυτιλίας και ενώ ύστερα από τόσες δεκαετίες σκληρής δουλειάς θα μπορούσε να είχε αποτραβηχτεί, εκείνος συνεχίζει να δίνει καθημερινά το «παρών» έχοντας μεταβάλει σε προσωπικό στοίχημα την αναγέννηση της κρουαζιέρας στον τόπο μας.

Ανάλογα κολακευτικά σχόλια είχε αποσπάσει και όταν αποφάσισε να συνεργαστεί με τον πετυχημένο Έλληνα εφοπλιστή της ποντοπόρου ναυτιλίας Λου Κολλάκη, με τον οποίο ίδρυσαν τη Monarch Classic Cruises, της οποίας τα κρουαζιερόπλοια «Ocean Countess» και «Blue Monarch» «στολίζουν» τα νερά των ελληνικών νησιών και ταξιδεύουν μέχρι την Τουρκία, την Αίγυπτο, την Κύπρο και τους Αγίους Τόπους. Σε καμιά περίπτωση όμως δεν πίστευε ότι το δημιούργημα της συνεργασίας αυτής, η Monarch Classic Cruises, θα ερχόταν μια μέρα που θα προσέφερε κρουαζιέρες υψηλών προδιαγραφών, πιο φτηνές και από ένα απλό ταξίδι της ακτοπλοΐας, αφού οι τιμές δεν ξεπερνούν τα 49-50€ τη μέρα.

Ο κ. Ποταμιάνος είναι ο άνθρωπος που προέβλεψε πρώτος το 1974 ότι οι ξένοι θα εκτοπίσουν τους Έλληνες κατακλύζοντας τον ελλαδικό χώρο, αλλά και ο ίδιος που παραμένει αισιόδοξος για την πορεία της ναυτιλίας. Παρά την κρίση, μάλιστα, επιμένει ότι όταν τα υψηλά πρότυπα και η ποιότητα των υπηρεσιών αποτελούν προτεραιότητα μιας εταιρείας, τότε κερδίζει ενθουσιώδεις υποστηρικτές τόσο ανάμεσα στους μεμονωμένους υποστηρικτές όσο και στους επαγγελματίες πράκτορες.

Ο Α. Ποταμιάνος είναι ένα από τα πλέον αναγνωρίσιμα πρόσωπα της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας τα τελευταία 40 χρόνια, με μακρά και ισχυρή οικογενειακή ιστορία στη θάλασσα, και πρωτοπόρος στις κρουαζιέρες του Αιγαίου από το 1954 με την Ηπειρωτική. Αν υπάρχει κάτι για το οποίο φημίζεται, αυτό είναι η ικανότητά του να συγκεντρώνει γύρω του ανθρώπους με διαφορετικά ταλέντα και να δημιουργεί ισχυρές ομάδες.

Παραμένει σταθερά και παρά τις όποιες αντιξοότητες και αμφισβητήσεις ο... μάγος της κρουαζιέρας, καθώς τόσο αυτός όσο και η ομάδα των ανθρώπων του μπορούν να σχεδιάσουν και να υλοποιήσουν την πιο απαιτητική και για αρκετούς άλλους ακατόρθωτη ναύλωση και κρουαζιέρα.

Επί 23 χρόνια υπήρξε πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, μια θέση από την οποία προσπάθησε να μην αφελληνιστεί ο ελληνικός χώρος, στάση για την οποία αντιμετώπισε σοβαρές αντιδράσεις.

Παρά το γεγονός πως κάνει ήδη αρκετά, δεν το βάζει κάτω και εκτός από την ανεκτίμητη προσφορά του επί δεκαετίες ολόκληρες στον οργανισμό των Special Olympics, προσφέρει και στον Ερυθρό Σταυρό, στον οποίο η μητέρα του αποτελεί θρυλική μορφή.

## **ΚΩΣΤΑΚΗΣ ΛΟΪΖΟΥ**

Το ναυάγιο δεν τον λύγισε

Το πρώτο λιθαράκι για την οικοδόμηση ενός ισχυρού ομίλου, αυτού του Κωστάκη Λοΐζου, του Κύπριου επιχειρηματία με τα 26 ξενοδοχεία και τα 12 πλέον κρουαζιερόπλοια, ο οποίος μετά το ναυάγιο του «Sea Diamond» εξελίσσεται σε «μοιραίο» παίκτη του ελληνικού τουρισμού, το έβαλε πριν από 73 ολόκληρα χρόνια ο πατέρας του, Λοΐζος

Λοΐζου. Δεκαέξι χρόνια μετά την «εισβολή» του στην εγχώρια αγορά, ο γιος του, που ανέλαβε τα ηνία του ομίλου Louis μόλις σε ηλικία 27 ετών, βουτώντας στα βαθιά είδε τα όνειρά του να καταλήγουν στον βυθό μαζί με το «Sea Diamond» στον όρμο της Σαντορίνης. Ταυτόχρονα η μείωση που παρατηρήθηκε στις πληρότητες των πλοίων έναν χρόνο πριν σε συνδυασμό με τις αρνητικές διακυμάνσεις στις συναλλαγματικές ισοτιμίες οδήγησαν την εταιρεία του να κλείσει το έτος με ζημιογόνα αποτελέσματα - της τάξεως του 15%. Αν και οι περιπέτειές του ήταν πολλές, εκείνος δεν πτοήθηκε. Εξάλλου και στην ιδιαίτερη πατρίδα του την Κύπρο έχει τη φήμη ενός παραδοσιακού επιχειρηματία, ο οποίος στηρίχτηκε αρχικά στην καλή φήμη του πατέρα του και στη συνέχεια στις προνομιακές σχέσεις με τις κυπριακές κυβερνήσεις των τελευταίων χρόνων για να «χτίσει» την αυτοκρατορία του.

Ακόμη όμως και στην Ελλάδα, οι ανταγωνιστές του- ειδικά μετά το ναυάγιο της Σαντορίνης, αλλά και τον θάνατο τεσσάρων ατόμων στο «Louis Corcyra Beach Hotel» στην Κέρκυρα- δεν σταματούν να τον χαρακτηρίζουν στα πηγαδάκια «χαϊδεμένο» των πολιτικών παραγόντων, λέγοντας χαρακτηριστικά πως τις μεγαλύτερες δουλειές τις έχει κάνει στη χώρα μας και όχι στην Κύπρο.

Ο Κ. Λοΐζου κλείνει τα αφτιά τους στα συγκεκριμένα σχόλια, τα οποία χαρακτηρίζει κακεντρεχή, και έχει αφοσιωθεί στην εταιρεία του και στην αντιμετώπιση της κρίσης, η οποία εκτιμά πως μπορεί να παρασύρει τον κλάδο της κρουαζιέρας στο σύνολό του. Παρ' όλα αυτά η Louis Hellenic Cruises είναι ένας από τους μεγαλύτερους τουριστικούς ομίλους στην περιοχή της Μεσογείου, αφού διαθέτει 12 κρουαζιερόπλοια, από τα οποία τα τέσσερα είναι ναυλωμένα στην αγγλική Thomson Cruises και ένα στη γερμανική Transocean. Πολλά από τα πλοία του έχουν ελληνική σημαία και πραγματοποιούν κρουαζιέρες στα νησιά του Αιγαίου και σε 12 χώρες της Μεσογείου.

## **ΣΤΕΛΙΟΣ ΧΑΤΖΗΩΑΝΝΟΥ**

Η «πορτοκαλί επανάσταση»

Με την ίδρυση της easy Group έφερε την... πορτοκαλί επανάσταση. Ο Στέλιος Χατζηωάννου έριξε τις τιμές των εισιτηρίων προσφέροντας γρήγορη μετακίνηση με τις απολύτως απαραίτητες ανέσεις. Για να μειώσει το κόστος, ο «serial entrepreneur» όπως του αρέσει να αυτοαποκαλείται, κατέργησε τη μεσολάβηση των πρακτόρων, αφού ο πελάτης μπορούσε να κάνει κράτηση με έναν εύκολο τρόπο απευθείας από την αεροπορική εταιρεία αρχικά και από τη ναυτιλιακή στη συνέχεια.

Έτσι, με το τελευταίο του εγχείρημα, την easy Cruises, στόχος του ήταν οι φθηνές κρουαζιέρες στο Αιγαίο. Χρησιμοποιώντας τη δύναμη της φίρμας, ο Στ. Χατζηωάννου στοχεύει στο νεανικό κοινό και φιλοδοξεί να προσθέτει κάθε χρόνο ένα κρουαζιερόπλοιο στον στόλο του. Τα σχέδιά του όμως ανατράπηκαν όταν η οικονομική κρίση χτύπησε και τη δική του πόρτα, αναγκάζοντάς τον να μείνει με ένα μόνο κρουαζιερόπλοιο, το «easy Cruise Life» μετά την πώληση του «easyCruiseOne» το 2008. Η πώληση είχε αποφασιστεί καθώς τα στελέχη της εταιρείας συμφωνούσαν στην εκτίμηση πως το σκάφος ήταν μικρό με εξίσου μικρή μεταφορική ικανότητα.

Η ταχεία έλευση της κρίσης ωστόσο επιτάχυνε τις εξελίξεις, ενώ συνάμα «πάγωσε» και τα σχέδια αντικατάστασής του με άλλο σκάφος, παρόμοιας μεταφορικής ικανότητας με το «easyCruise Life», αν και συγκαταλέγεται στα άμεσα σχέδια του Ελληνοκύπριου.

Ένα από τα deals που ξεχώρισαν ήταν εκείνο με τον κ. Λοΐζο το 2006, όταν ο δεύτερος ήθελε να κάνει τον χώρο της κρουαζιέρας κυπριακή υπόθεση με τις «ευλογίες» της κυβέρνησης και του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Τότε ήταν που προχώρησαν και στην αγορά του «Orient Queen», το κόστος ανακαίνισης του οποίου ανήλθε στα 22 εκατ.

δολάρια.

Ο Στέλιος, ο οποίος έχει τιμηθεί τόσο με το βραβείο επιχειρηματικότητας όσο και με τον τίτλο του sir από τη βασίλισσα Ελισάβετ της Αγγλίας, θεωρείται από τους πιο πλούσιους επιχειρηματίες.

#### 4.4 Το «cabotage»

Το ακτοπλοϊκό είναι ένα θέμα που μας απασχολεί έντονα τις ημέρες του καλοκαιριού, για να ξεχαστεί κάθε Σεπτέμβριο. Το πρόβλημα όμως βασανίζει τη νησιωτική Ελλάδα και βέβαια επηρεάζει τον τουρισμό αλλά και συμμετέχει στην ακρίβεια που πολλοί διαπιστώνουν να πλήττει τα νησιά μας.

Σήμερα το καθεστώς στην ακτοπλοΐα διέπεται από τον Ν. 2932/2001 ο οποίος δεν είναι συμβατός με το καθεστώς που επιβάλλει ο ευρωπαϊκός κανονισμός 3577/1992 και από τον οποίο η χώρα είχε ζητήσει και λάβει εξαίρεση έως το 2004, το γνωστό και ως cabotage.

Η δρομολόγηση πλοίων στο Αιγαίο, βάσει του Ν. 2932/2001 είναι ελεύθερη, αλλά υπό προϋποθέσεις. Πέρα από τα πολύ σωστά που ορίζονται για την ασφάλεια του πλοίου, πρέπει να είναι αδιάλειπτα δρομολογημένο για δέκα μήνες το χρόνο, σε προκαθορισμένα από το υπουργείο δρομολόγια, με ορισμένη οργανική σύνθεση πληρώματος, και ελεγχόμενο ναύλο των επιβατών της οικονομικής θέσης. Επιβάλλεται δηλαδή απόλυτος έλεγχος του κράτους και το μόνο που ουσιαστικά άλλαξε είναι ότι δε χρειάζεται η έγκριση του Υπουργού Ναυτιλίας για τη δρομολόγηση του πλοίου. Σε περίπτωση που δεν καλυφθούν όλες οι ανάγκες των νησιών για πλοία, τότε το υπουργείο είτε παραχωρεί γραμμές με σχέση αποκλειστικής εξυπηρέτησης είτε διενεργεί μειοδοτικό διαγωνισμό για τη δρομολόγηση πλοίων σε αυτά.

Ο Ν. 2932 από την εφαρμογή του έχει δημιουργήσει στρεβλώσεις οι οποίες σήμερα εμφανίζονται ως κορυφαία προβλήματα. Μια σειρά από νησιά έχουν στερηθεί την ελεύθερη πρόσβαση караβιών σε αυτά και έχουν υπαχθεί είτε σε καθεστώς αποκλειστικής εξυπηρέτησης είτε εξυπηρετούνται από επιδοτούμενα δρομολόγια. Είναι χαρακτηριστικό ότι από την πρώτη χρονιά της εφαρμογής του νέου συστήματος το κόστος των επιδοτήσεων ανήλθε από 10 εκατ. ευρώ σε 36 εκατ. ευρώ περίπου.

Σύμφωνα με το Ν. 2932/01, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες όφειλαν ως τις 31/1/2002 να εκδηλώσουν ενδιαφέρον και να γνωστοποιήσουν σε ποιες ακτοπλοϊκές γραμμές σύνδεσης με τα νησιά με τα νησιά μας επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν με τα πλοία τους. Όταν έληξε αυτή η προθεσμία όλοι οι πλοιοκτήτες, αφού δεν έλαβαν τις επιδοτήσεις που ζητούσαν, δεν προσέφεραν ακτοπλοϊκή σύνδεση σε 26 νησιά του Αιγαίου των οποίων την ακτοπλοϊκή σύνδεση με την Αττική θεώρησαν ασύμφορη.

Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται μεγάλα και πολυπληθή νησιά όπως η Πάτμος, η Λέρος, η Κάλυμνος, η Κάρπαθος, η Αμοργός, η Λήμνος κ.λ.π. Ο λόγος αυτής της εγκατάλειψης είναι ότι οι εφοπλιστές, αξιοποιώντας σχετική διάταξη του Ν. 2932/01, διεκδικούν προκειμένου να εκτελέσουν ακτοπλοϊκό έργο σε αυτές τις γραμμές, ειδική επιδότηση από τον επίνευλο 3% επί των εισιτηρίων που έχει θεσπίσει με τον ίδιο νόμο το Υπουργείο Ναυτιλίας.

## 4.5 Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα σήμερα

Η ναυτιλιακή πολιτική της χώρας μας βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στον τομέα της κρουαζιέρας καθότι η κρουαζιέρα δεν είναι μόνον ένας οικονομικός τομέας που βοηθά απλά στην παραγωγή, στα εισοδήματα, στην απασχόληση, στον τουρισμό και στην οικονομία της χώρας.

Είναι σημαντικός διότι σχετίζεται με άλλους τομείς και κλάδους της οικονομίας και της κοινωνίας με αποτέλεσμα την ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα του. Επίσης ασκεί ισχυρές επιδράσεις και σε άλλες οικονομικές δραστηριότητες, βοηθώντας με αυτό τον τρόπο στην συνολική οικονομική και κοινωνική πρόοδο της χώρας.

Ο χαρακτήρας της χώρας μας είναι πολύ-νησιακός και αυτό βοηθά στην στήριξη της τουριστικής βιομηχανίας και της κρουαζιέρας.

Ανέκαθεν η ελληνική κρουαζιέρα αποτελούσε ένα από τα μεγάλα στοιχεία της ναυτιλίας. Από τα πρώτα βήματά της -το 1954- μέχρι σήμερα ο συγκεκριμένος τομέας έζησε περιόδους λάμψης, αλλά και στιγμές απαξίωσης. Επίσης, αποτελούσε πάντα δέλεαρ για όσους караβοκύρηδες επιθυμούσαν να επενδύσουν σε έναν από τους πιο φιλόδοξους κλάδους της θάλασσας και του τουρισμού. Πολλά υποσχόμενες συνεργασίες, έντονος ανταγωνισμός, αλλά και διαμάχες για τη νομή της «πίτας» και την εξουσία των λιμανιών αποτελούν το «μενού» του επιχειρείν.

Ειδικά φέτος που οι «φουρτούνες» της κρίσης παρασύρουν στο πέρασμά τους πολλούς από τους θεμέλιους λίθους της οικονομίας και προοιωνίζονται μείωση της τουριστικής κίνησης στη χώρα μας κατά 10%, οι μεγαλύτερες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην κρουαζιέρα έχουν αναπροσαρμόσει τα προγράμματά τους με βάση τις τάσεις που διαμορφώθηκαν την τελευταία στιγμή ώστε να μετριάσουν τυχόν απώλειες και ακυρώσεις. Ο προβληματισμός ενισχύθηκε κυρίως από το γεγονός πως οι κρουαζιέρες με αφετηρία το λιμάνι του Πειραιά παρουσιάζουν φέτος μείωση παρόλο που μειώθηκε και ο ανταγωνισμός και ενώ πέρυσι υπήρχαν 3 κρουαζιερόπλοια με 850 περίπου καμπίνες, φέτος υπάρχουν 2 με 236. Η κρίση αδειάζει τα πλωτά «παλάτια» και οι κυρίαρχοι των θαλασσών με δελεαστικά πακέτα προσφορών προσπαθούν να προσελκύσουν επιβάτες ώστε να μην υποστούν και πάλι το «jet lag» της προηγούμενης χρονιάς με τα ζημιογόνα αποτελέσματα των ισολογισμών τους.

### «Πόλεμος» για την απελευθέρωση της κρουαζιέρας

Η Μεσόγειος προσελκύει όλο και περισσότερα κρουαζιερόπλοια, δεδομένου ότι όλοι οι μεγάλοι «παίκτες» της κρουαζιέρας θέλουν να εξασφαλίσουν μερίδιο από την «πίτα» της ευρωπαϊκής κρουαζιέρας, που σύμφωνα με εκτιμήσεις προσεγγίζει τα 32 δις. ευρώ ετησίως. Αναπόφευκτα, οι διεθνούς εμβέλειας εταιρείες κρουαζιερόπλοιων επιζητούν να μπουν και στην αγορά του Αιγαίου, χωρίς δεσμεύσεις. Μάλιστα, τον τελευταίο καιρό έχουν ενταθεί οι πιέσεις προς την κυβέρνηση, προκειμένου να απελευθερώσει τις κρουαζιέρες στα ελληνικά νησιά για όλες τις εταιρείες, ανεξάρτητα αν είναι Κοινοτικές ή όχι. Στην προσπάθειά τους οι ξένες εταιρείες έχουν συμμάχους τους τουρ οπερέιτορ, καθώς και τους ξενοδόχους των Αθηνών.

Ωστόσο, η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία αντιδρά και απειλεί ότι «θα νεκρώσει τα πάντα στο Αιγαίο» στην περίπτωση που η κυβέρνηση απελευθερώσει τις κρουαζιέρες. Σήμερα μόνο τα ελληνικά και τα Κοινοτικά κρουαζιερόπλοια μπορούν να επιβιβάσουν και να αποβιβάσουν τουρίστες σε ελληνικό λιμάνι ή σε νησί. Οι εταιρείες με ξένες σημαίες,



εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχουν μόνο το δικαίωμα να αποβιβάζουν ή να επιβιβάζουν σε ελληνικό λιμάνι. Οι θιασώτες αυτής της άποψης υποστηρίζουν ότι αν απελευθερωθεί η κρουαζιέρα στην Ελλάδα, τότε οι ξένοι θα έχουν τη βάση τους τον Πειραιά και όχι την Κωνσταντινούπολη και τη Βενετία ή τη Γένοβα, που έχουν σήμερα.

## **Δίλλημα**

Πράγματι, στην ακτοπλοΐα και στα κρουαζιερόπλοια με ελληνική σημαία εργάζονται πάνω από 10.000 ναυτικοί, δηλαδή το μισό ναυτεργατικό δυναμικό. Υπολογίζεται ότι στην κρουαζιέρα απασχολούνται περίπου 3.000. Μόνο στα 7 κρουαζιερόπλοια της Louis Cruises του κ. Κωστάκη Λοΐζου εργάζονται πάνω από 500 ναυτικοί. Είναι γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια η ελληνική κρουαζιέρα φθίνει. Πριν από είκοσι χρόνια υπήρχαν 30 ελληνικά κρουαζιερόπλοια. Σήμερα υπάρχουν μόνο δύο εταιρείες με 8 πλοία. Εφέτος η εταιρεία Monarch των κκ. Λου Κολλάκη, Ανδρέα Ποταμιάνου και Μιχάλη Λάμπρου δεν δρομολόγησε κανένα πλοίο στο Αιγαίο και τη Μεσόγειο. Ετσι έμεινε μόνο η εταιρεία του κ. Στέλιου Χατζηγιάννου με ένα πλοίο και η εταιρεία του Κ. Λοΐζου με τα επτά πολιά.

Το δίλλημα για την κυβέρνηση είναι: Αν απελευθερώσει τις κρουαζιέρες, τότε δεν θα υπάρξουν ελληνικές εταιρείες, γιατί θα σπεύσουν να σηκώσουν ξένες σημαίες που είναι και πιο φθηνές, αλλά τότε θα χαθούν θέσεις εργασίας ή να κρατήσει «κλειστές τις πόρτες του Αιγαίου» και να χάνουν εισόδημα οι ξενοδόχοι. Προς το παρόν, πάντως, το καθεστώς παραμένει ως έχει και οι ξένοι αναζητούν διεξόδους σε άλλα λιμάνια.

Σημαντική προϋπόθεση για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα είναι η άρση των περιορισμών καμποτάζ. Η κρουαζιέρα δεν μπορεί να αρχίζει και να τελειώνει στην Ελλάδα παρά μόνο όταν φέρει σημαία Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αν ακολουθήσουμε το παράδειγμα της Ισπανίας και της Ιταλίας που δεν επιβάλλουν περιορισμούς, θα μπορέσουμε να εξασφαλίσουμε ένα μεγάλο μερίδιο της αγοράς. Πόσο μεγάλο; Οι ειδικοί στην Κρουαζιέρα προβλέπουν ότι αυτό το μερίδιο της αγοράς μπορεί να φτάσει σε λίγα χρόνια τα 5 εκατομμύρια τουρίστες.

Η άρση του cabotage στον κλάδο της κρουαζιέρας μπορεί να αποφέρει μέσα στο επόμενο έτος πρόσθετα έσοδα τουλάχιστον 1,1 δισ. ευρώ και να δημιουργήσει περί τις 40.000 νέες θέσεις απασχόλησης

Σύμφωνα με υπάρχουσες μελέτες τώρα οι τουρίστες που επιβιβάζονται τράνζιτ από τα ελληνικά λιμάνια συνεισφέρουν με 65 ευρώ στην εθνική οικονομία. Όταν θα αρθεί το καμποτάζ θα συμμετέχουν με 200 ευρώ. Στα χέρια της πολιτείας είναι να αυξηθούν και οι θέσεις εργασίας, δεδομένου ότι οι εταιρείες με μη Κοινοτικά πλοία, θα υποχρεωθούν να ανοίξουν γραφεία στη χώρα μας και να ναυτολογήσουν ένα αριθμό Ελλήνων ναυτικών

Υπολογίζεται ότι εάν δημιουργηθούν οι κατάλληλες λιμενικές υποδομές στα νησιά ώστε να μην δένουν τα πλοία στη ράδα και να αποβιβάζονται οι περισσότεροι επιβάτες, σε συνδυασμό με την άρση του καμποτάζ θα διπλασιάσει τουλάχιστον το ποσό αυτό, ενώ θα δώσει τη δυνατότητα διαμονής των επιβατών στη χώρα για μια ή δύο ημέρες η και περισσότερο, κάτι που σήμερα δεν γίνεται.

## **4.6 Οφέλη από την ανάπτυξη της κρουαζιέρας**

Πέντε εκατομμύρια τουρίστες μπορεί να αποδώσει η κρουαζιέρα στον ελληνικό τουρισμό και την οικονομία γενικότερα με τους κατάλληλους χειρισμούς, την άρση αντικινήτρων και τη δημιουργία επενδύσεων σύμφωνα με ειδικούς. Κρίνεται επιτακτική πλέον η ανάγκη της ανάπτυξης της ελληνικής κρουαζιέρας.

Παρακάτω ακολουθούν σημαντικά σημεία και οφέλη που πρέπει οι αρμόδιοι να εστιάσουν:

- Η Ελλάδα, αν ακολουθήσει το παράδειγμα της Ισπανίας και της Ιταλίας που δεν επιβάλουν περιορισμούς, θα μπορέσει να εξασφαλίσει ένα μεγάλο μερίδιο της αγοράς της κρουαζιέρας και να φτάσει σε λίγα χρόνια ακόμη και τα 5 εκατομμύρια τουρίστες (τίθεται θέμα Cabotage).
- Η κρουαζιέρα παγκοσμίως προσελκύει 11.000.000 πελάτες το χρόνο με 3,2 εκατομμύρια να προέρχονται από την γρήγορα αναπτυσσόμενη Ευρωπαϊκή αγορά.
- Οι δυνατότητες απασχόλησης θα αυξηθούν τόσο για Έλληνες ναυτικούς όσο και για μια σειρά επαγγελματιών (ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, τροφοδότες πλοίων, κ.λ.π.) όπως έγινε π.χ. και στη γειτονική Ιταλία.
- Υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον από τις μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας να εγκατασταθούν σε ελληνικά λιμάνια (άμεσα στον Πειραιά και το Ηράκλειο και στη συνέχεια θα ακολουθήσουν και άλλα εναλλακτικά όπως π.χ. Θεσσαλονίκη).
- Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Μεσόγειο αναμένεται να είναι ραγδαία και στα επόμενα χρόνια θα αρχίσει να πλησιάζει και την Καραϊβική.
- Οι προσεγγίσεις πλοίων θα αυξηθούν στο σύνολο της χώρας γιατί δεν θα υπάρχουν πια μεγάλες αποστάσεις από τα Home Ports (αφετηρία και τελικός προορισμός). Έτσι τα δρομολόγια των κρουαζιερόπλοιοι θα μπορούν να προγραμματίζουν πολύ περισσότερες προσεγγίσεις και σε περισσότερα ελληνικά λιμάνια.
- Οι περιοχές που βρίσκονται κοντά στα λιμάνια που μπορούν να λειτουργήσουν σαν κόμβοι θα ωφεληθούν σημαντικά όπως και ο τουρισμός γιατί οι επιβάτες κρουαζιέρας που διακινούνται σε έναν κόμβο πολλοί πελάτες αγοράζουν και προγράμματα ξενοδοχειακής παραμονής στην πόλη από τις εταιρείες κρουαζιέρας, παρατείνοντας τις διακοπές τους και χρησιμοποιώντας πολλαπλές τουριστικές υπηρεσίες.
- Οι χώρες της Μεσογείου ιδίως με τα μικρά λιμάνια εφαρμόζουν προσεκτική πολιτική σε τοπικό επίπεδο αλλά και σε εθνικό και διαπραγματεύονται όλες τις προσεγγίσεις μεγάλων πλοίων ώστε να αποφεύγονται μεγάλες συγκεντρώσεις στις προσεγγίσεις και να μην δημιουργούνται περιβαλλοντολογικά ή κοινωνικά προβλήματα από τα μεγέθη και την πολυκοσμία.
- Η κρουαζιέρα είναι μία αυτόνομη διεθνοποιημένη τουριστική βιομηχανία με πολλές ευκαιρίες ανάπτυξης, πλούτου και απασχόλησης.
- Αξιοποίηση 48 συγκριτικού πλεονεκτήματος χώρας και αύξηση ανταγωνιστικότητας.
- Εμπλουτισμός, διαφοροποίηση της τουριστικής προσφοράς και προσαρμογή της στη ζήτηση.
- Αναβάθμιση τουριστικής ζήτησης με προσέλκυση ειδικής τουριστικής πελατείας ειδικών ενδιαφερόντων (θαλάσσια περιήγηση, θαλάσσια σπορ).
- Συμπληρωματική και όχι ανταγωνιστική λειτουργία ως προς τις χερσαίες τουριστικές εγκαταστάσεις. Σε ορισμένες περιπτώσεις η ανάπτυξη θαλάσσιου τουρισμού σε μια περιοχή, είτε με τη δημιουργία μαρίνας είτε απλώς με τον ελλιμενισμό ή την επίσκεψη τουριστικών σκαφών, προκαλεί τη δημιουργία τουριστικών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης.
- Άμβλυνση εποχικότητας, δυνατότητα διεύρυνσης της τουριστικής περιόδου από Μάρτιο μέχρι Νοέμβριο.
- Προσέλκυση τουριστών υψηλής εισοδηματικής στάθμης με αντίστοιχη αύξηση εισροής συναλλάγματος.
- Συμβολή στην απασχόληση. Λόγω υψηλής στάθμης προσφερομένων υπηρεσιών ανάγκη αυξημένου και ειδικευμένου προσωπικού θαλαμηγών και κρουαζιερόπλοιοι.

- Έμμεση συμβολή στην απασχόληση (ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, μαρίνες, αγκυροβόλια).
- Ανάγκη αυξημένων δαπανών για έργα υποδομής (μαρίνες).
- Ανάπτυξη νέων περιοχών με τη δημιουργία νέων προορισμών θαλάσσιου τουρισμού.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : YACHTING

### 5.1 Έννοια του yachting –ιστορική αναδρομή

Θαλαμηγός ή yacht είναι πλοίο ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, με θαλάμους για ανάπαυση και ύπνο. Ειδικότερα δε θαλαμηγός θεωρείται το πολυτελές και με κάθε άνεση διασκευασμένο πλοίο για μακρά ταξίδια αναψυχής.

Από τα αρχαία χρόνια χρησιμοποιούνται πολυτελή πλοία για ταξίδια ηγεμόνων και πλουσίων ιδιωτών(Πτολεμαίοι, Βυζαντινοί, Βενετσιάνοι).Η ανάπτυξη του yachting ξεκίνησε από το 16<sup>ο</sup> αιώνα. Η αγγλική λέξη yacht προέρχεται από την ολλανδική jacht-jagt που σημαίνει ταχυκίνητο. Το yachting καθιερώθηκε και απέκτησε παράδοση αρχικά στις χώρες της Ευρώπης (Ολλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Αγγλία, Σκανδιναβία) και αργότερα στη Κ.Αμερική και τη Μεσόγειο .

Σε διάφορες χώρες του κόσμου ήταν συνηθισμένοι ετήσιοι αγώνες θαλαμηγών ή yachts, στο Κίελο, στην Αγγλία, και από το 1854 καθιερώθηκαν αγώνες yachting και στην Αμερική, συμβολικοί των αγώνων των Άγγλων αποίκων, με έπαθλο το Κύπελλο Αμερικής. Συνεχίζονται μέχρι σήμερα και αποτελούν το τρίτο παγκόσμιο γεγονός μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες και το Παγκόσμιο Κύπελλο Ποδοσφαίρου.

Οι διάφοροι αγώνες (Διάπλους Ατλαντικού, Κύπελλο Αμερικής κ.λ.π.) κυρίως ήταν η αιτία που από τη δεκαετία του '60 προσέλκυσε πολλούς νέους καταναλωτές στο χώρο αυτό καθώς επίσης και η καθιέρωση όλο και πιο πολλών ναυτικών αθλημάτων στους Ολυμπιακούς Αγώνες.

### 5.2 Μορφές yachting

Μπορεί τα μεγέθη που διακινούνται να μην συγκρίνονται με την κρουαζιέρα, αλλά αυτό το είδος θαλάσσιου τουρισμού δραστηριοποιείται πιο τοπικά και επομένως ο επισκέπτης επικεντρώνεται περισσότερο σε Ελληνικούς προορισμούς. Η κατηγορία αυτή είναι πολύ σημαντική για το κτίσιμο μιας καλύτερης εικόνας για την Ελλάδα, αλλά και για την ευημερία ενός ολόκληρου κλάδου που εξαρτάται από αυτήν και υποδιαιρείται ως εξής:

- Επαγγελματικό Γιώτινγκ, είναι ένας κλάδος με αρκετά μεγάλη επιτυχία και παράδοση στην Ελλάδα. Τα σκάφη είναι διαφόρων μεγεθών, ειδών και ποιοτικού επιπέδου, ενώ εμπορικά λειτουργούν με ναυλώσεις (charter). Σε αυτή την υποδιαίρεση εμπίπτουν από μικρά ιστιοφόρα μέχρι mega yachts. Το επαγγελματικό γιώτινγκ συμβάλλει πολύ στην προσέλκυση επισκεπτών καλύτερου ποιοτικού επιπέδου ή ειδικών ενδιαφερόντων στη χώρα μας και πρέπει να υποστηριχθεί. Στην Ελλάδα υπάρχουν περίπου 3000 επαγγελματικά τουριστικά γιώτ.
- Ιδιωτικό Γιώτινγκ, υποφέρει από τα ίδια προβλήματα με τα υπόλοιπα είδη γιώτινγκ όσον αφορά υπηρεσίες, μαρίνες, κ.λ.π. Με την βελτίωση των υποδομών γιώτινγκ που συντελούνται ήδη, θα χρειαστεί παράλληλα και μία πολύ δυναμική ενημερωτική καμπάνια προώθησης για να προβληθούν οι νέες εξελίξεις.
- Super yachts, ο κλάδος αυτός αφορά πολυτελέστατα σκάφη μέσου μεγέθους 120 μέτρων, αν και η τάση είναι προς τα πάνω. Είναι ένα καινούργιο υβρίδιο ανάμεσα στο γιώτινγκ και την κρουαζιέρα και προσφέρει κυρίως προγραμματισμένα δρομολόγια διαφοροποιούμενο κατά αυτή την έννοια από τα mega yacht που λειτουργούν με ναυλώσεις.

Η γρήγορη ανάπτυξη του κλάδου αυτού και τα μεγάλα μεγέθη των super yachts έχουν δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα προσφοράς στις μαρίνες όλου του κόσμου και αυτό είναι μια μεγάλη ευκαιρία για την Ελλάδα, που έχει ακόμα τη δυνατότητα, να προβλέψει στο σχεδιασμό των λιμενικών της υποδομών την ικανοποίηση αυτής της αυξανόμενης ζήτησης.

### 5.3 Κατηγορίες yacht

Η ενοικίαση των γιοτ έχει χωριστεί σε 3 μεγάλα μέρη :

α. Ενοικίαση επανδρωμένων γιοτ (CREWED YACHTS)

β. Ενοικίαση γιοτ χωρίς πλήρωμα (BAREBOATS)

γ. Ενοικίαση στολίσκων (FLOTILES)

#### **α. Ενοικίαση επανδρωμένου γιοτ (CREWED YACHTS)**

Τα επανδρωμένα γιοτ είναι κυρίως μεγαλύτερα από 50 πόδια (15 μ.) και περιλαμβάνουν : ιστιοφόρα, μηχανοκίνητα με ιστία και απλά μηχανοκίνητα γιοτ. Τα μεγαλύτερα γιοτ από κάθε κατηγορία είναι συνήθως εξοπλισμένα και επανδρωμένα για ειδικές εκμίσθώσεις, με πολυτελή διαμονή και VIP σέρβις, περιλαμβάνει επίσης και ένα πολύ καλό σεφ. Όλα τα επανδρωμένα γιοτ άσχετα με το μήκος τους ή τα ναύλα τους είναι πλαισιωμένα από γλωσσομαθή πληρώματα που στόχο τους έχουν την τέλεια αναψυχή και ψυχαγωγία του πελάτη τους.

#### **β. Ενοικίαση γιοτ χωρίς πλήρωμα (BAREBOATS )**

Τα σκάφη χωρίς πλήρωμα είναι μόνο βοηθητικά ιστιοφόρα μέχρι 50 πόδια (15μ.) και μπορούν να νοικιαστούν χωρίς ειδικευμένο προσωπικό απ' έξω με τη προϋπόθεση ότι δυο από τους εκμισθωτές πελάτες κατέχουν άδεια πλοιάρχου ή έχουν αποφοιτήσει με δίπλωμα από αναγνωρισμένο γιοτ - κλαμπ, αποδεικνύοντας για την εμπειρία στη διακυβέρνηση του σκάφους και στη θαλασσοπορία μακριά από την ακτή.

#### **γ Ενοικίαση Στολίσκων (FLOTILES)**

Τέλος για τους Στολίσκους μπορούμε να πούμε ότι ένας σπουδαίος νεωτερισμός στην παρουσία του Ελληνικού γιοτ ήταν η ανάπτυξη της με στολίσκο. Αυτός ο νέος τύπος δραστηριότητας σχεδιάστηκε για να κόψει το κόστος της μίσθωσης του γιοτ και προγραμματίζει τιμές αερομεταφοράς, έτσι ώστε να γίνει η ιστιοπλοΐα στην Ελλάδα όσο πιο οικονομική γίνεται σε ένα ευρύ κοινό που αγαπά τη θάλασσα και την ιστιοπλοΐα.

Συνήθως προσφέρεται πρόγραμμα πλήρες 14 ημερών, χρησιμοποιούνται πτήσεις CHARTER και γίνεται κρουαζιέρα 8-12 ημέρες με μικρά βοηθητικά σκάφη που το κάθε ένα έχει 4-6 θέσεις.

Ο στολίσκος οδηγείται γύρω από ένα προκαθορισμένο πλάνο για την πορεία της κρουαζιέρας από ένα γιοτ που παίζει τον ρόλο οδηγού - αρχηγού και το οποίο χειρίζεται από ανθρώπους του προσωπικού της ιδιοκτήτριας εταιρίας, που συνήθως αποτελείται από αρχηγό κρουαζιέρας, ένα μηχανικό και ένα συνοδό.

Όλα τα σκάφη που προσφέρονται στην Ελλάδα πρέπει να είναι εκεί καταχωρημένα και υπό Ελληνική σημαία με βάση το νόμο 486/76. Αυτό θεωρείται ουσιώδες από την άποψη ότι ελέγχονται τα ύψη των τιμών που καθορίζει ο ιδιοκτήτης και το υψηλό επίπεδο του σέρβις που αποδίδεται.

Όλα τα γιοτ πριν γίνει η καταχώρηση τους στην Ελλάδα με σκοπό την εκμίσθωση τους, υπόκεινται σε έλεγχο για την τήρηση των διεθνών κανόνων ασφαλείας. Η μίσθωση πλοίων με ξένη σημαία σε Ελληνικά λιμάνια είναι παράνομη και τιμωρείται με βαριές ποινές τόσο για τον κυβερνήτη του σκάφους όσο και για τους ιδιοκτήτες.

## 5.4 Το ελληνικό yachting

### **N. 3790/2009 « Η ταφόπλακα του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού»**

Δυστυχώς ο ενταφιασμός του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού είναι μια κατάσταση που δεν έχει επιστροφή. Την περίοδο που πέρασε αντί οι ήδη κατεστραμμένοι πλοιοκτήτες πλοίων τουριστικών με ελληνική σημαία να ασχοληθούν με το πώς θα μπορέσουν να μαζέψουν τα συντρίμια τους, είδαν ξαφνικά να ψηφίζεται ένα νομοσχέδιο στις 7 Ιουλίου που ήταν η ταφόπλακα του Θαλάσσιου Τουρισμού. Κάθε πλοίο τουριστικό ελληνικής σημαίας, σε συνδυασμό ανάλογα με το μήκος του θα πρέπει να καταβάλλει στο κράτος από 30.000 έως 70.000 ευρώ το οποίο βέβαια θα πρέπει να πολλαπλασιαστεί επί 2 γιατί εκτός από τον ειδικό φόρο έρχεται και η έκτακτη εισφορά. Δεν είναι η πρώτη φορά, που έρχεται ένας νόμος να καταστρέψει δουλειά υποδομής πολλών ετών. Ο δύστυχος θαλάσσιος τουρισμός μας έχει περάσει τα πάνδεινα από νόμους και διατάξεις γραμμένες στο πόδι, χωρίς συναίσθηση του κακού ή της καταστροφής που φέρνουν.

Και να λοιπόν, εν μέσω μεγάλης οικονομικής κρίσης που έρχεται ένας ακόμα νόμος, καθαρά εισπρακτικός αυτή τη φορά, που μας εκπλήσσει. Σύμφωνα με τον Ν. 3790/2009 επιβάλλεται

#### **A. Ειδικός Φόρος**

Σε όλα τα ιδιωτικά και επαγγελματικά πλοία αναψυχής τα οποία βρίσκονται στην ελληνική επικράτεια για συνολικό διάστημα άνω των 40 ημερών από 01.01.2009 και ως ακολούθως:

Μηχανοκίνητα σκάφη άνω των 10μ.

Μέχρι 13 μ. : 300 €/μ.

Από 14μ. έως 17μ. : 550 €/μ.

Από 18μ. έως 21μ. : 880 €/μ.

Από 22μ. έως 25μ. : 1.050 €/μ.

Άνω των 26μ. : 1.300 €/μ.

Ιστιοφόρα σκάφη άνω των 15μ.

Μέχρι 20μ. : 200 €/μ.

Από 21μ. έως 25μ. : 400 €/μ.

Άνω των 26μ. : 600 €/μ.

Τα μήκη των σκαφών στρογγυλοποιούνται στην πλησιέστερη ακέραια μονάδα.

## **Β. Έκτακτη Εισφορά**

Σε όλα τα ιδιωτικά και επαγγελματικά πλοία αναψυχής τα οποία είναι νηολογημένα στην Ελλάδα ή βρίσκονταν στην Ελληνική Επικράτεια την 31 Μαρτίου 2009, ως ακολούθως :

Η Έκτακτη Εισφορά δεν επιβάλλεται σε πλοία με ξένη σημαία που παρέμειναν συνολικά λιγότερο από 40 μέρες κατά το διάστημα 01.01.09 έως 15.11.2009 και σε σκάφη που είναι ήδη νηολογημένα στους νομούς Έβρου, Λέσβου, Χίου, Λήμνου, Σάμου και Δωδεκανήσου 30 ημέρες πριν την εφαρμογή του νόμου.

Σε εκπρόθεσμη ή παράλειψη καταβολής του Ειδικού Φόρου επιβάλλεται πρόσθετος φόρος 10% για κάθε μήνα καθυστέρησης ή 15% για κάθε μήνα καθυστέρησης σε πιθανή διαφορά που προκύπτει από λανθασμένη δήλωση στοιχείων. Ομοίως 10% και 5% αντίστοιχα για την Έκτακτη Εισφορά.

Οι Λιμενικές Αρχές δεν εκδίδουν άδεια απόπλου χωρίς αποδεικτικό καταβολής του Ειδικού φόρου ή/και της Έκτακτης Εισφοράς.

Σε περίπτωση ελέγχου από τις Λιμενικές Αρχές που διαπιστωθεί μη καταβολή του Ειδ. Φόρου ή της Έκτακτης Εισφοράς παρακρατούνται τα έγγραφα του σκάφους μέχρι την προσκόμιση αποδεικτικού καταβολής.

Απαγορεύεται η διενέργεια πλου αν δεν έχει υποβληθεί η προβλεπόμενη για την Έκτακτη Εισφορά δήλωση. Αλλιώς επιβάλλεται πρόστιμο από την Λιμενική Αρχή. Και οι συνέπειες;

Σήμερα σε μια μαρίνα, το κόστος ελλιμενισμού για παράδειγμα ενός σκάφους 15μ. για ένα ολόκληρο χρόνο κυμαίνεται από 4.200 € έως 8.200 €, σε μία αγορά ιδιαίτερα ανταγωνιστική ( Ιταλία, Κροατία, Τουρκία). Ο ατυχής αλλοδαπός, ιδιοκτήτης σκάφους 15μ. που επέλεξε την Ελλάδα ως τόπο των διακοπών του καλείται τώρα να πληρώσει επιπλέον 8.250 € (Ειδ. Φόρος) και 8.250 € (Εκτ. Εισφορά). Το ποσό των 16.500€ θα προσαυξάνεται κατά 10% για κάθε μήνα καθυστέρησης.

Είναι προφανές ότι όλοι οι ξένοι που θα κληθούν να καταβάλουν αυτά τα υπέρογκα ποσά: Δεν θα τα πληρώσουν πολύ απλά. Θα εγκαταλείψουν όσο γίνεται ταχύτερα τα Ελληνικά χωρικά ύδατα, χωρίς καμία άδεια απόπλου ή άλλη τυπική διαδικασία και θα φροντίσουν να γίνει ευρύτερα γνωστό τι μπορεί να πάθει κάποιος που θα φέρει το σκάφος του στην Ελλάδα.

Οι συνέπειες από την επιβολή του Ειδικού Φόρου και της Έκτακτης Εισφοράς αναμένεται να είναι τραγικές :

α) Για τον θαλάσσιο τουρισμό που ήδη πλήττεται από άλλους προγενέστερους νόμους, κανονισμούς, ασαφείς διαδικασίες και αποφάσεις των εκάστοτε αρμοδίων.

β) Για τον τουρισμό γενικότερα αφού προσβάλλεται η αξιοπιστία της χώρας όταν επιβάλλει εισπρακτικά μέτρα με αναδρομική ισχύ.

γ) Για την οικονομία της χώρας αφού θα απολεσθούν πολύ περισσότερα έσοδα έναντι αυτών που πρόσκαιρα επιχειρείται να εισπραχθούν.

δ) Για τις ιδιωτικές και μη μαρίνες στις οποίες η πληρότητα και κατ' επέκταση τα έσοδα αναμένεται να μειωθούν σε ποσοστό άνω των 30% και μάλιστα στη διάρκεια της οικονομικής κρίσης. Να σημειωθεί ότι οι ιδιωτικές μαρίνες στη χώρα μας καταβάλλουν στο κράτος υπέρογκα ποσά ως ενοίκια, γεγονός που σε συνδυασμό με άλλους δυσμενείς παράγοντες καθιστά την λειτουργία τους δύσκολη και επισφαλή.

ε) Για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στους χώρους των τουριστικών λιμένων, όπως ναυπηγεία, τεχνικοί, συντηρητές σκαφών, χώροι εστίασης, εμπορικά καταστήματα, διανομείς καυσίμων σκαφών κ.λπ

στ) Για τις τοπικές κοινωνίες, ιδιαίτερα των απομακρυσμένων από την Αττική περιοχών για τις οποίες η ύπαρξη της μαρίνας αποτελεί πηγή ζωής, απασχόληση εργατικού δυναμικού και μέσο αναβάθμισης του τόπου τους.

ζ) Για τα σχέδια προσέλκυσης επενδύσεων στον τομέα ανάπτυξης τουριστικών λιμένων.

Πέραν των ανωτέρω, η απερίσκεπτη και πρόχειρα επιχειρούμενη να εφαρμοσθεί συγκεκριμένη εισπρακτική πολιτική θα οδηγήσει την χώρα μας σύντομα στα Ευρωπαϊκά Δικαστήρια, όπως συνέβη και στο παρελθόν, και θα καταργηθεί κάτω από την πίεση των δυσμενών συνεπειών που θα δημιουργήσει στον τουρισμό. Ακόμη απορίες και ερωτηματικά δημιουργεί η στάση του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης, το οποίο παρακολουθεί την όλη ιστορία από μακριά και με απάθεια που συγκλονίζει.

Συμπερασματικά μπορούμε λοιπόν να πούμε πως σήμερα η χώρα μας επιλέγει να τιμωρήσει τον όποιο ξένο επιλέγει να επισκεφθεί και να παραμείνει με το σκάφος του στα ελληνικά νησιά και στις μαρίνες μας, ενώ ταυτόχρονα προσφέρει την καλλίτερη διαφημιστική προβολή για τον θαλάσσιο τουρισμό των γειτονικών ανταγωνιστικών χωρών. Θα μπορούσαμε να βοηθήσουμε στο σημείο αυτό προτείνοντας το διαφημιστικό σλόγκαν «Διαμονή στις Τουρκικές μαρίνες – Δωρεάν κρουαζιέρες στα Ελληνικά νερά».

## **Η κατάσταση σήμερα**

Τα πληρώματα έμειναν φέτος στη στεριά

Ο στόλος των πολυτελών σκαφών αναψυχής που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά ανέρχεται σε 3.300 πλοία. Από αυτά, τα 2.750 είναι ιστιοπλοϊκού τύπου. Τα μεγάλου μεγέθους γιοτ με πλήρωμα υπολογίζονται σε 550. Τη μεγαλύτερη ζημιά από την κατακόρυφη πτώση της ζήτησης κατέγραψαν τα πολυτελή σκάφη με πλήρωμα (motor yachts), στα οποία η πελατεία μειώθηκε έως και 80% τη φετινή τουριστική σεζόν. Σκάφη που πριν από δύο χρόνια εξασφάλιζαν ναύλους ακόμα και 5.500 ευρώ την ημέρα, φέτος αναγκάστηκαν να ρίξουν την τιμή στα 2.500-3.000 ευρώ ημερησίως για να βρουν πελάτες.

Η κατάρρευση εσόδων των επιχειρήσεων του χώρου είχε αντίκτυπο και στις θέσεις απασχόλησης. Στις επιχειρήσεις του κλάδου απασχολούνται συνολικά περί τους 25.000 εργαζόμενους, εκ των οποίων 3.500 ναυτικοί και 10.000 εποχικοί εργαζόμενοι (κυρίως μέλη πληρώματος για τις ξενοδοχειακές υπηρεσίες των σκαφών). Εξαιτίας της κρίσης οι περισσότεροι από τους 10.000 εποχικούς υπαλλήλους δεν προσελήφθησαν φέτος, ενώ απολυμένοι είναι αυτή τη στιγμή και οι περισσότεροι από τους ναυτικούς που απασχολούνται στα πλοία.

## **Κατασχέσεις**

Ήδη έχουν αρχίσει οι κατασχέσεις τουριστικών σκαφών από τα τράπεζες λόγω χρεών: Ήδη έχουν κατασχεθεί 22 επαγγελματικά πλοία από τράπεζες ενώ έπεται και συνέχεια. Από τις αρχές Σεπτεμβρίου, οι περισσότεροι από τους 3.000 Έλληνες ναυτικούς γιατί αυτός ο κλάδος έχει τους περισσότερους Έλληνες ναυτικούς σε όλο τον κόσμο, μένουν χωρίς δουλειά και έπεται συνέχεια. Οι συζητήσεις πλέον για αλλαγή σημαίας στα επαγγελματικά σκάφη είναι πιο έντονη από ποτέ.

Όπως καταστράφηκε η ελληνική κρουαζιέρα τείνει να καταστραφεί το ελληνικό yachting. Η φράση αυτή αντικατοπτρίζει την τραγική πλέον κατάσταση στην οποία έχει



εγκλωβιστεί ο θαλάσσιος τουρισμός και μέσα στην οποία έχει αρχίσει η αποσύνθεσή του. Η αντίστροφη μέτρηση για τον ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό έχει ήδη αρχίσει.

Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι το αποπαιδί του τουρισμού διότι ουδείς αρμόδιος Υπουργός ενδιαφέρθηκε για την ανάπτυξη μίας εναλλακτικής μορφής τουρισμού σε μία χώρα με 16000 χλμ ακτογραμμής, 5000 νησιά κ βραχονησίδες και συνδυασμό κλίματος κ πολιτισμού. Και μην ξεχνάμε ότι προσφέρει το 4% στο 18% που προσφέρει ο Τουρισμός στη χώρα.

## 5.5 Τα προβλήματα του ελληνικού yachting

Τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο Ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός, αφορούν κυρίως σε θέματα υποδομής και οργάνωσης των συνολικών υπηρεσιών του.

Σύμφωνα με τους εκπροσώπους των εταιριών σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, εφόσον τα προβλήματα αυτά επιλυθούν στο κοντινό μέλλον, οι δυνατότητες ανάπτυξης του κλάδου καθίστανται αναμφισβήτητα μεγάλες,

Ένα σημαντικό πρόβλημα για την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού Κλάδου Yachting έγκειται στις μαρίνες σκαφών, και ειδικότερα στην πληρότητα, τον εκσυγχρονισμό και την ασφάλεια αυτών, καθώς σύμφωνα με τις απόψεις που έχουν κατά καιρούς εκφρασθεί δημοσίως από αρκετούς παράγοντες του κλάδου, παρουσιάζεται μία σημαντική έλλειψη επαρκούς αριθμού θέσεων ελλιμενισμού. Όσον αφορά στην υποδομή που έχει δημιουργηθεί μέχρι σήμερα στην Ελλάδα, εκτιμάται ότι υπάρχουν 15.850 περίπου θέσεις σκαφών αναψυχής, εκ των οποίων οι 14.400 θέσεις ανήκουν σε μαρίνες, οι 1.360 περίπου θέσεις ανήκουν σε καταφύγια τουριστικών σκαφών, και οι υπόλοιπες 90 περίπου θέσεις σε ξενοδοχειακούς λιμένες.

Ένα άλλο καίριο πρόβλημα για τον Ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό αποτελεί ο σχετικά περιορισμένος αριθμός εταιριών επαγγελματικών σκαφών αναψυχής. Είναι μάλιστα χαρακτηριστικό το γεγονός ότι στην Ελληνική Αγορά υπάρχουν εκατό περίπου εταιρίες εκμεταλλεύσεως σκαφών και συναφών πλοίων, εκ των οποίων όμως, μόνον το 1/3 περίπου ασχολούνται αμιγώς με την εκμετάλλευση και ναύλωση σκαφών κάτω των 15 μέτρων και χωρίς μόνιμο πλήρωμα. Κατά το παρελθόν, ο αριθμός των εταιριών αυτών μεταβαλλόταν είτε ανοδικά είτε καθοδικά, αναλόγως με το μέγεθος της ναυλαγοράς, ενώ σε δύσκολες συγκυρίες, κάποιες από τις επιχειρήσεις αυτές αναγκάστηκαν να αποχωρήσουν από τον κλάδο.

Επίσης, τα τελευταία χρόνια, ο αριθμός των απασχολούμενων στις επιχειρήσεις του κλάδου παρουσιάζει μία έντονη διακύμανση, έχοντας ανέλθει κατά καιρούς έως και το επίπεδο των 50.000 ατόμων. Στο πλαίσιο αυτό, οι κλαδικές εταιρίες αρχίζουν να καταβάλουν συστηματικότερες προσπάθειες βελτίωσης του τεχνολογικού εξοπλισμού τους, προκειμένου να καλύψουν το πρόβλημα του ελλειπούς – κυρίως τεχνικού - προσωπικού. Επισημαίνεται ότι για τον υπολογισμό του πραγματικού αριθμού των απασχολούμενων στον κλάδο, θα πρέπει να συμπεριληφθούν και οι διάφοροι επαγγελματίες, το αντικείμενο εργασίας των οποίων έχει άμεση ή έμμεση σχέση με την υποστήριξη του yachting. Σε αυτούς περιλαμβάνονται οι τεχνικοί ναυαγοσωστικών μονάδων, βιοτεχνιών εξοπλισμού, επιχειρήσεων ανεφοδιασμού, κ.λ.π.

Συνοπτικά, τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα ο κλάδος της ενοικίασης σκαφών αναψυχής είναι τα εξής:

- Σημαντική αύξηση των τελών των μαρίνων,
- Οργανωτικές ελλείψεις στις Ελληνικές μαρίνες,
- Έλλειψη τουριστικής νοοτροπίας,

- Ελλιπή κίνητρα για την ανανέωση του στόλου των επιχειρήσεων,
- Ανεπαρκής ναυτική παιδεία,
- Έλλειψη εξειδικευμένων ομάδων για την παροχή τεχνικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου,
- Απουσία σύγχρονης νομοθεσίας σχετικά με το θαλάσσιο τουρισμό,
- Ανεπαρκής εξυπηρέτηση των σκαφών.

## 5.6 Μαρίνες στην Ελλάδα

Σήμερα στην Ελλάδα, λειτουργούν περίπου 20 οργανωμένες μαρίνες σκαφών αναψυχής, οι οποίες προσφέρουν υπηρεσίες υψηλού επιπέδου στους εγχώριους και αλλοδαπούς τουρίστες. Αρκετές από αυτές είναι βραβευμένες από το πρόγραμμα «Γαλάζιες Σημαιές της Ευρώπης», το οποίο αποτελεί μία σημαντική αναγνώριση που εξασφαλίζει αξιοπιστία και κύρος στις μαρίνες, και κατά συνέπεια προσελκύει νέους υποψήφιους πελάτες τόσο από την Ελλάδα όσο και από το εξωτερικό.

Αξίζει να σημειωθεί ότι πολλές μαρίνες στην Ελλάδα διοικούνται αποκλειστικά από τις εταιρίες θαλάσσιου τουρισμού (yachting), ενώ οι μεγαλύτερες εκ των εταιριών αυτών διαθέτουν ήδη ιδιόκτητες μαρίνες σε όλη την Ελλάδα, όπως στο Ιόνιο Πέλαγος, το Αιγαίο Πέλαγος, τα Παράλια της Ηπειρωτικής Ελλάδας, κ.λ.π., για την καλύτερη και πιο ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση των πελατών τους.

Τα τελευταία χρόνια, ο Ε.Ο.Τ. και ορισμένες από τις 13 διοικητικές περιφέρειες της χώρας έχουν θέσει σε εφαρμογή πρόγραμμα δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου δικτύου αγκυροβολίας και συναφών υπηρεσιών για σκάφη, κατά μήκος των ελληνικών ακτών, πρόγραμμα που βρίσκεται σε φάση ολοκλήρωσης. Νέες σύγχρονες μαρίνες, ξενοδοχειακοί λιμένες και αγκυροβόλια για τον ασφαλή ελλιμενισμό σκαφών λειτουργούν ήδη ή τίθενται σταδιακά σε λειτουργία, προκειμένου να καλύψουν με τον πιο ικανοποιητικό τρόπο και υπό τις ασφαλέστερες συνθήκες τις ανάγκες των τουριστών, που φθάνουν στην Ελλάδα από τη θάλασσα.

Οι μαρίνες που είναι σε λειτουργία είναι:

- Άγιος Νικόλαος στο νομό Λασιθίου
- Άλιμος στο νομό Αττικής
- Αρέτσου στην Καλαμαριά, νομό Θεσσαλονίκης
- Κλεοπάτρα στο Άκτιο Αιτωλοακαρνανίας
- Κως Δωδεκανήσου
- Φλοίσβος στο νομό Αττικής
- Γλυφάδα στο νομό Αττικής
- Γουβιά Κέρκυρας στην Κέρκυρα.
- Καλαμάτα στο νομό Μεσσηνίας
- Μανδράκι Ρόδου στο Μανδράκι Δωδεκανήσου
- Μέθανα στο νομό Αττικής
- ΟΛympic Marine Λαύριο στο νομό Αττικής
- Πάτρα στο νομό Αχαΐας
- Πόρτο Καρράς και Πόρτο Σάνι στη Χαλκιδική
- Βουλιαγμένη στο νομό Αττικής
- Βουνάκι στην Αιτωλοακαρνανίας
- Ξυλόκαστρο στη Κορινθία
- Ζέα στο Πειραιά

## 5.7 Προβλήματα στις μαρίνες

### Ανεπαρκής χώρος στις μαρίνες

Τη στιγμή που τα πολυτελή ταχύπλοα και ιστιοπλοϊκά που διασχίζουν τις ελληνικές θάλασσες πολλαπλασιάζονται χρόνο με τον χρόνο, στις μαρίνες της χώρας δεν υπάρχουν πλέον διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης. Το πρόβλημα είναι εντονότερο στην Αττική, όπου εντοπίζεται ο κύριος όγκος των σκαφών, ωστόσο η απουσία οργανωμένων μαρινών είναι αισθητή και σε ορισμένους από τους πιο δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς της χώρας όπως για παράδειγμα η Μύκονος. Ενδεικτικό της κατάστασης είναι ότι στις μαρίνες ολόκληρης της χώρας μπορούν να φιλοξενηθούν περίπου 7.500 σκάφη, τη στιγμή που κατά τη περίοδο του καλοκαιριού διέρχονται μόνο από τη Κέρκυρα έως και 8.000 σκάφη.

Αξίζει να σημειωθεί πως οι μαρίνες της Ελλάδας που πληρούν τις προϋποθέσεις να φιλοξενήσουν πολυτελή σκάφη αναψυχής είναι σήμερα λιγότερες από δέκα (μόνο πέντε βραβεύτηκαν φέτος με τη γαλάζια σημαία), ενώ αντίθετα η Τουρκία και η Κροατία, χώρες που εμφανίζονται ως βασικοί ανταγωνιστές της χώρας στον τομέα του yachting, διαθέτουν αντίστοιχα 25 και 22 μαρίνες Α' κατηγορίας.

Επιπλέον, μια σειρά από μέτρα που λαμβάνονται με πρωτοβουλία της κεντρικής διοίκησης προκαλούν ερωτήματα, καθώς αντί να βελτιώνουν επιδεινώνουν τη θέση της Ελλάδας έναντι των ανταγωνιστών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η απόφαση να υποχρεώνονται όσοι αλλοδαποί σταθμεύουν μόνιμα το σκάφος τους στην Ελλάδα, να βγάλουν ΑΦΜ προκειμένου να πληρώσουν φόρο για τις υπηρεσίες που τους παρέχονται. Μέτρο που προκάλεσε θύελλα αντιδράσεων, με αποτέλεσμα να καταργηθεί πριν καν τεθεί σε εφαρμογή.

Πάντως παρά την έλλειψη επαρκών υποδομών, τα τελευταία χρόνια ο αριθμός των ξένων σκαφών που σταθμεύουν μόνιμα στη χώρα έχει αυξηθεί κατακόρυφα. Είναι χαρακτηριστικό ότι σχεδόν τις 700 από τις 900 θέσεις της μαρίνας της Κέρκυρας καταλαμβάνουν σε μόνιμη βάση σκάφη που ανήκουν σε αλλοδαπούς ιδιοκτήτες.

Αντίστοιχη είναι η κατάσταση και στη Λευκάδα, όπου έχει κατασκευαστεί μία από τις πιο σύγχρονες μαρίνες της χώρας.

### Ποιότητα μαρινών

Η υποδομή των μαρινών είναι από ελλιπής μέχρι απαράδεκτη. Ειδικά η μαρίνα Αλίμου που είναι ο υποδοχέας του μεγαλύτερου μέρους του θαλάσσιου Τουρισμού παρουσιάζει άσχημη εικόνα λόγω κακής συντήρησης, φύλαξης και καθαριότητας. Την αίσθηση προχειρότητας εντείνει η έλλειψη θέσεων και η εξυπηρέτηση των σκαφών σε “ντάνες”. Υπάρχει ακόμα έλλειψη επαρκών επισκευαστικών χώρων, δεν υπάρχει ιατρείο στις μεγάλες μαρίνες όπως δεν υπάρχει επίσης επαρκής συγκοινωνιακή κάλυψη. Η βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών είναι το ζητούμενο. Η καθαριότητα, η τάξη, η λειτουργικότητα, η ασφάλεια και η σωστή συντήρηση είναι τα κλειδιά.

Ας διευκρινίσουμε ότι έργα και παροχές πολυτελείας δεν είναι το ζητούμενο στις μαρίνες που ελλιμενίζονται μόνιμα τα επαγγελματικά σκάφη, αν αυτό γίνει αιτία ή πρόφαση για να ανέβει το κόστος ελλιμενισμού. Σε όλες τις μαρίνες πρέπει να υπάρχουν επαρκείς επισκευαστικοί χώροι και οι ανάλογες εξυπηρετήσεις. Στις μεγάλες μαρίνες να υπάρχει ιατρείο έστω τις ημέρες αιχμής. Όλες οι μαρίνες πρέπει να εξυπηρετούνται από τακτική συγκοινωνία με λεωφορεία. Ακόμα και οι μικρές μαρίνες θα πρέπει να έχουν το ανάλογο μόνιμο προσωπικό, ώστε να συντηρούνται και να καθαρίζονται κανονικά.

Πρέπει ακόμα να επιταχυνθεί η διαδικασία εγκατάστασης των συστημάτων συλλογής αποβλήτων σε όλες τις μαρίνες ώστε να προστατεύετε και το οικοσύστημα μας.

Η παροχή νερού και καυσίμων στα περισσότερα λιμάνια είναι προβληματική έως και ανύπαρκτη σε ποσότητα και σε ποιότητα. Όλα τα λιμάνια και καταφύγια πρέπει να έχουν παροχή νερού για τα σκάφη, καυσίμου ελεγχόμενης ποιότητας καθώς και εύκολη πρόσβαση σε γενικές προμήθειες.

## **5.8 Πρόγραμμα «ΓΑΛΑΖΙΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ»**

Η “Γαλάζια Σημαία” είναι διεθνές σύμβολο ποιότητας, το πιο γνωστό, ίσως, περιβαλλοντικό σύμβολο στον κόσμο, και απονέμεται από το 1987 σε όσες ακτές και μαρίνες πληρούν τις αυστηρές προϋποθέσεις του. Δεν αρκεί οι ακτές να διαθέτουν μόνο την επιθυμητή ποιότητα των νερών κολύμβησης. Πρέπει να τηρούνται τα 29 συνολικά κριτήρια, που αναφέρονται σε καθαριότητα, οργάνωση, πληροφόρηση, ασφάλεια λουομένων και επισκεπτών και προστασία του περιβάλλοντος της ακτής και του παράκτιου χώρου.

Τα μεγάλα ταξιδιωτικά γραφεία του εξωτερικού δίδουν ιδιαίτερη σημασία στη “Γαλάζια Σημαία” όταν επιλέγουν τους προορισμούς που προτείνουν στους πελάτες τους, επιμένοντας στις καλές υπηρεσίες, που προσφέρονται στην ακτή αλλά και στην προστασία του περιβάλλοντος. Αυτό το γνωρίζουν και το υπολογίζουν όλοι οι διαχειριστές ακτών, Δήμοι, ξενοδόχοι και Camping. Διεθνής Συντονιστής του Προγράμματος είναι το Ίδρυμα για την Περιβαλλοντική Εκπαίδευση (FEE), που εδρεύει στη Δανία, με 49 χώρες-μέλη από όλες τις Ηπείρους.

Στην Ελλάδα, Συντονιστής του Προγράμματος, από το 1992, είναι η Ελληνική Εταιρία Προστασίας της Φύσης (ΕΕΠΦ), η παλαιότερη περιβαλλοντική οργάνωση της χώρας, πανελληνίας εμβέλειας με έτος ίδρυσης το 1951 που δραστηριοποιείται στην περιβαλλοντική εκπαίδευση με 5 διαχρονικά προγράμματα εγκεκριμένα από το Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σε έργα προστασίας της φύσης, σε περιβαλλοντικές παρεμβάσεις και στη γενικότερη ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού. Η χώρα μας περιβάλλεται από πανέμορφες ακτές και καταγάλανες θάλασσες. Όλοι επιθυμούμε κάτοικοι και επισκέπτες της χώρας να χαίρονται την ομορφιά αυτή.

Όπως είναι γνωστό, το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα ελέγχου της ποιότητας των νερών κολύμβησης ως βάσει του Προγράμματος «Παρακολούθηση Ποιότητας Νερών Κολύμβησης» της Οδηγίας 76/160/EEC της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Προβαίνει συνεπώς, με ειδικώς συμβεβλημένα μικροβιολογικά εργαστήρια, στις αναλύσεις των νερών κολύμβησης. Κάθε κολυμβητική περίοδο διενεργεί, ανά δεκαπενθήμερο, τους ελέγχους και παρουσιάζει τα αποτελέσματα των μικροβιολογικών αναλύσεων στην ιστοσελίδα του <http://iason.minenv.gr> όλη την καλοκαιρινή περίοδο, έως το τέλος της κολυμβητικής περιόδου (Ιούνιος-Οκτώβριος). Υποστηρίζουν, επίσης, το Πρόγραμμα, με εκπροσώπους τους στην Εθνική Επιτροπή Κρίσεων, τα υπουργεία Τουριστικής Ανάπτυξης, Εμπορικής Ναυτιλίας, Δημόσιας Διοίκησης & Αποκέντρωσης, Υγείας & Κοινωνικής Αλληλεγγύης, ο ΕΟΤ και η Μη Κυβερνητική Οργάνωση Σύλλογος για την Προστασία της Θαλάσσιας Χελώνας «ΑΡΧΕΛΩΝ».

### **Διαδικασίες του προγράμματος**

Η ακτή που επιθυμεί να έχει το βραβείο “Γαλάζια Σημαία”, πρέπει να πληρεί όλα τα αυστηρά κριτήρια. Για την ακτή υπάρχουν 29 αυστηρά κριτήρια και για τη μαρίνα 22 κριτήρια.

Οι επιθεωρητές της ΕΕΠΦ και της FEE ελέγχουν όλο το καλοκαίρι τη συμμόρφωση με τα κριτήρια του προγράμματος, επισημαίνοντας προβλήματα και παραλήψεις που μπορεί να οδηγήσουν σε προσωρινή ή και οριστική υποστολή της “Γαλάζιας Σημαίας” και απόσυρση της ακτής ή μαρίνας από τη διεθνή και ελληνική ιστοσελίδα του Προγράμματος. Οι αξιολογήσεις των επιθεωρητών λαμβάνονται σοβαρά υπόψη από την Εθνική Επιτροπή Κρίσεων όταν αυτή, μετά το τέλος της θερινής περιόδου, εξετάζει και αξιολογεί τις υποψηφιότητες ακτών και μαρίνων.

Η Εθνική Επιτροπή προωθεί στη συνέχεια, στην αντίστοιχη Διεθνή Επιτροπή, τις υποψηφιότητες οι οποίες είχαν πλήρη συμμόρφωση με τα Κριτήρια του Προγράμματος “Γαλάζιες Σημαίες”. Την τελική απόφαση λαμβάνει η Διεθνής Επιτροπή Κρίσεων, στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι του Προγράμματος Περιβάλλοντος των Ηνωμένων Εθνών (UNEP), του Παγκοσμίου Οργανισμού Τουρισμού (WTO), της Παγκόσμιας Ομοσπονδίας Ναυαγοσωστών (ILSE), της Επιτροπής Περιβάλλοντος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Προστασία των Ακτών (EUCC) και του Διοικητικού Συμβουλίου του FEE.

Η ακτή ή μαρίνα που κέρδισε τη “Γαλάζια Σημαία” το προηγούμενο καλοκαίρι για τη συμμόρφωσή της με τα Κριτήρια του Προγράμματος, τη διατηρεί και την επόμενη, εφόσον αποδείξει ότι την αξίζει πραγματικά.

### **Κριτήρια του διεθνούς προγράμματος**

- Καθαριότητα θάλασσας και ακτής
- Καθαρά νερά κολύμβησης, που να επιβεβαιώνονται με δειγματοληπτικούς ελέγχους που πραγματοποιούνται κάθε δεκαπενθήμερο κατά τη διάρκεια της κολυμβητικής περιόδου από διαπιστευμένα εργαστήρια, συμβεβλημένα με το ΥΠΕΧΩΔΕ.
- Μη απόρριψη στην περιοχή βιομηχανικών και αστικών λυμάτων, χωρίς κατάλληλη επεξεργασία.
- Επαρκείς κάδοι απορριμμάτων, που να συλλέγονται σε τακτά διαστήματα.
- Συνεχής, περιοδικός καθαρισμός της ακτής από σκουπίδια, αποσίγαρα κλπ. Οργάνωση ακτής και ασφάλεια επισκεπτών
- Συνεχής πληροφόρηση του κοινού για την ποιότητα των νερών κολύμβησης, με την ανάρτηση των ανά 15νθήμερο φύλλων αποτελεσμάτων μικροβιολογικών αναλύσεων του ΥΠΕΧΩΔΕ στον Πίνακα Ανακοινώσεων των ακτών.
- Σχέδια για την αντιμετώπιση τυχόν θαλάσσιας ρύπανσης εξ ατυχήματος, με άμεση ενημέρωση του κοινού.
- Απαγόρευση της κίνησης οχημάτων και μοτοποδηλάτων στην ακτή.
- Απαγόρευση της ελεύθερης κατασκήνωσης.
- Επαρκείς εγκαταστάσεις υγιεινής, με ελεγχόμενο σύστημα αποχέτευσης.
- Εκπαιδευμένοι ναυαγοσώστες σε υπηρεσία, σύμφωνα με τις διατάξεις του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ή άμεση πρόσβαση σε τηλέφωνο για περίπτωση ανάγκης, σωστικά εφόδια και πρώτες βοήθειες.
- Προσφορά υπηρεσιών για άτομα με ειδικές ανάγκες (ΑμΕΑ). Προστασία της φύσης και περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση
- Έντυπες πληροφορίες και οδηγίες συμπεριφοράς για την ακτή, καθώς και για περιοχές με ευαίσθητο φυσικό περιβάλλον, χλωρίδας και πανίδας, στον παράκτιο χώρο.
- Αναφορά στην οργάνωση δραστηριοτήτων του διαχειριστή ακτής, που να προβάλλουν ενεργά το φυσικό περιβάλλον της ακτής και την ανάγκη προστασίας του.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

### 6.1 Θαλάσσιο σκι

Το θαλάσσιο σκι «γεννήθηκε» γύρω στο 1900, από μια παρέα νεαρών που διασκεδάζε στα νερά μιας λίμνης των Η.Π.Α. Γρήγορα η μόδα εξαπλώθηκε, ενώ με την εμφάνιση όλο και πιο δυνατών μηχανών στα σκάφη, αυξήθηκε η ταχύτητα, η δυσκολία αλλά και ο κόσμος που αγαπάει το άθλημα.

Στην Ελλάδα, ο Ναυτικός Όμιλος Βουλιαγμένης (στην περιοχή Αττικής), ήταν το πρώτο σωματείο, που το 1957 ίδρυσε τμήμα θαλάσσιου σκι, ενώ το 1963 ιδρύθηκε η Ελληνική Ομοσπονδία Θαλάσσιου Σκι, με στόχο τη διάδοση του αθλήματος στη χώρα. Το θαλάσσιο σκι είναι πλέον από τα πιο διαδεδομένα σύγχρονα σπορ του νερού, το οποίο συνδυάζει το υδάτινο στοιχείο με την ταχύτητα. Δεν χρειάζεται ιδιαίτερη εξάσκηση όταν γίνεται ερασιτεχνικά. Σε όλη την Ελλάδα υπάρχουν ιδιωτικές σχολές εκπαίδευσης, οι οποίες λειτουργούν σε οργανωμένες παραλίες ή στις εγκαταστάσεις μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων.

Το θαλάσσιο σκι είναι αναμφίβολα μια από τις πιο αξιόλογες καλοκαιρινές δραστηριότητες και ήδη στη χώρα μας που ο αθλητής μπορεί να απολαύσει το φυσικό κάλος των ελληνικών ακτών με την αδρεναλίνη και τον ενθουσιασμό στα ύψη και στηριζόμενος στην ελάχιστη μικρή βρεχόμενη επιφάνεια των πέδιλων σκι. Η αλήθεια είναι πως εάν και φαινομενικά εύκολο κρύβει τεχνική κατάρτιση ενώ απαιτείται και κάποια φυσική κατάσταση για την άνετη πραγματοποίησή του.

Ένας βασικός λόγος που δρα αρνητικά στην εξάπλωση του είναι η υψηλή τιμή αφού για μια βόλτα χρονικής διάρκειας περίπου δέκα λεπτών απαιτούνται σε πολλές παραλίες της χώρας μας. Δεν θα πρέπει να ξεχνάμε πως το μηχανοκίνητο σκάφος έλξης σκι είναι ακριβό ενώ καταναλώνει καύσιμα που στις μέρες μας είναι ακριβά, παρόλα αυτά το οικονομικό παραμένει ένα ζήτημα.

Το θαλάσσιο σκι δεν εντυπωσιάζει μόνο αυτούς που το κάνουν αλλά και τους θεατές, αφού πραγματοποιούνται φιγούρες και άλματα με υψηλές ταχύτητες, ποιος δεν έχει θαυμάσει άλλωστε το θέαμα που προσφέρει ένας σκιερ όταν ίπταται μετά την εκτόξευση του από την ειδική ράμπα. Το θαλάσσιο σκι, πέρα από τη διασκέδαση γυμνάζει και όλο σχεδόν το μυϊκό σύστημα και απευθύνεται σε όλη την οικογένεια.

### 6.2 Ιστιοπλοΐα

Η ιστιοπλοΐα είναι ένα άθλημα το οποίο συνδέεται άρρηκτα με τον Ελληνικό λαό, μέσα από τη μακροχρόνια ιστορία της χώρας και τη μακραίωνη θαλασσινή παράδοση της. Σήμερα είναι ένα από τα δημοφιλέστερα αθλήματα και χιλιάδες Έλληνες ασκούνται συστηματικά από ερασιτεχνικά ως συνθήκες πρωταθλητισμού σε όλους τους τύπους των ιστιοπλοϊκών σκαφών.

Στην Ελλάδα, η ίδρυση έγινε πρώτα στην Αθήνα το 1963 και στο Πειραιά. Αργότερα ιστιοπλοϊκοί όμιλοι ιδρύθηκαν σε όλες τις μεγάλες παραλιακές πόλεις της χώρας. Στους αγώνες ιστιοπλοΐας συναγωνίζονται συνήθως σκάφη του ίδιου τύπου. Πολλές φορές όμως παίρνουν μέρος σκάφη διάφορων τύπων. Στην περίπτωση αυτή τα πιο ευκίνητα και ταχικίνητα σκάφη χαρίζουν χρόνο στα πιο μεγάλα και δυσκίνητα. Έτσι μπορεί να συμβεί το εξής παράδοξο φαινομενικά: ένα σκάφος ταχικίνητο να καλύψει πρώτο την απόσταση

αλλά να βγει δεύτερο, τρίτο ή ακόμη και τελευταίο και αντίθετα ένα δυσκίνητο να φτάσει τελευταίο στο τερματισμό αλλά να βαθμολογηθεί ως πρώτο επειδή στη βαθμολόγηση εκείνο που λαμβάνεται υπόψη δεν είναι η θέση που έλαβε το σκάφος αλλά ο χρόνος στον οποίο κάλυψε την απόσταση το πλοiάριο. Οι πιο μεγάλοι και επίσημοι αγώνες είναι όσοι διοργανώνονται κατά το διάστημα των Ολυμπιακών Αγώνων.

Μέρη που μπορεί κανείς να κάνει ιστιοπλοiα είναι:

- Στις Σποράδες
- Στο Ιόνιο πέλαγος και
- Στη Χαλκιδική

Η ιστιοπλοiα είναι ένα άθλημα που έχει πολλούς οπαδούς στη χώρα μας. Οι κατηγορίες είναι πολλές με άκρως ενδιαφέρουσα την αγωνιστική η οποία πραγματοποιείται σε στίβους τριγώνου και οι αθλητές προπονούνται καθημερινά τόσο σωματικά όσο και σε θέματα που άπτονται της τακτικής για να μπορέσουν να αντεπεξέλθουν στο σκληρό ανταγωνισμό.

Υπάρχει και η αγωνιστική ιστιοπλοiα με σκάφη κρουαζιέρας που δεν είναι βέβαια άθλημα αλλά ένα συναρπαστικό χόμπι με φανατικούς φίλους που οργανώνουν τις ελληνικές θάλασσες, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες που διοργανώνονται τα αντίστοιχα ράλι. Η ιστιοπλοiα απευθύνεται σε όλες τις ηλικίες και προσφέρει μοναδικές συγκινήσεις. Για όσους θέλουν να απολαύσουν το συγκεκριμένο χόμπι μπορούν κατά τη διάρκεια των διακοπών τους να επισκεφτούν οργανωμένες παραλίες που έχουν μικρά ιστιοπλοiικά σκάφη προς ενοικίαση.

### 6.3 Ιστιοσανίδα

Η ιστιοσανίδα (windsurfing) είναι ένα συναρπαστικό άθλημα για όλους τους ανθρώπους, ανεξαρτήτως ηλικίας και φύλου. Δεν απαιτεί ιδιαίτερη σωματική δύναμη, τουλάχιστον στην αρχή, τον κυριότερο ρόλο παίζει η σωστή τεχνική. Εκτός από διασκέδαση και ολυμπιακό άθλημα, το windsurfing έχει γίνει και επαγγελματικό σπορ από το 1985, καθώς και άθλημα επιδείξεων και αγώνων σε κλειστούς χώρους, όπου δημιουργούνται τεχνητά οι απαραίτητες συνθήκες.

Καθώς στην Ελλάδα, οι καιρικές συνθήκες είναι ιδανικές (ήπιο κλίμα, κατάλληλη ένταση ανέμων κ.λπ.) το άθλημα έχει γνωρίσει θεαματική ανάπτυξη και ολοένα και περισσότεροι Έλληνες ασχολούνται συστηματικά με αυτό. Μάλιστα, τα τελευταία χρόνια, κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών, πραγματοποιούνται σε διάφορα σημεία της χώρας ευρωπαϊκοί και παγκόσμιοι αγώνες (τουρνουά) και πρωταθλήματα, μερικοί από τους οποίους είναι από τους σημαντικότερους διεθνώς. Στις περισσότερες οργανωμένες παραλίες της χώρας, έχετε τη δυνατότητα να χαρείτε το άθλημα της ιστιοσανίδας ή να πάρετε μαθήματα από εξειδικευμένους εκπαιδευτές.

Ενδεικτικά (και μόνο) σημεία, όπου μπορεί κάποιος να κάνει οργανωμένα ιστιοσανίδα είναι:

-Αττική: στις παραλίες Αναβύσσου, Βάρκιζας, Λαυρίου, Λούτσας, Ραφήνας, Σχοινιά (Μαραθώνα) και Γαλάζια Ακτή (Μαραθώνα).

-Κυκλάδες: στην Πάρο (παραλίες Χρυσή Ακτή, Νέα Χρυσή Ακτή, Τσουκαλιά, Σάντα Μαρία και Πούντα), στη Μύκονο (παραλίες Φτελιά και Καλαφατής), στη Νάξο (παραλίες Άγιος Γεώργιος και Μικρή Βίγλα), στην Ίο (παραλία Μυλόποτας), στη Σαντορίνη κ. α.

-Δωδεκάνησα: στη Ρόδο (παραλίες Τριάντα, Φανές, Πρασσονήσι και θεό λόγος), στην Κάρπαθο (Όρμος του Διαβόλου), στην Κω κ. α.

- Πάτρα (Πελοπόννησος): στις παραλίες Δρέπανο και Ζαχάρω.
- Ιόνια νησιά: στη Λευκάδα (παραλία Βασιλική), στη Ζάκυνθο.
- Κρήτη.
- Σποράδες: στην Σκιάθο.
- Μακεδονία: στο νομό Θεσσαλονίκης (παραλίες Αγία Τριάδα και Νέα Μηχανιώνα και στη λίμνη Βόλβη), και στη Χαλκιδική.

## 6.4 Kiteboarding ή kite surfing

Το kiteboarding προέρχεται από το συνδυασμό πολλών άλλων αθλημάτων (windsurfing, waterski, wakeboard, paragliding) και από μία άποψη θα μπορούσε να θεωρηθεί η φυσική εξέλιξη του windsurfing, αφού η χρήση ελαφρύτερου εξοπλισμού προσφέρει απεριόριστες δυνατότητες στον αναβάτη. Ο αναβάτης χρησιμοποιεί ένα μικρό σκάφος, το οποίο οδηγεί ενώ κρατά τη μάτσα, που τον συνδέει με μακριά σχοινιά με τον αετό. Το βασικό χαρακτηριστικό, που διακρίνει το kiteboarding, είναι η δύναμη της άνωσης, η τρίτη δηλαδή δύναμη, που έχει προστεθεί, με την οποία ο αναβάτης μπορεί να χρησιμοποιήσει την έλξη του αετού προς τα πάνω, για να πραγματοποιήσει πολύ ψηλά άλματα και, κατά συνέπεια, εντυπωσιακότατους ελιγμούς.

Αυτή η δύναμη είναι και το στοιχείο, που διαφοροποιεί το kiteboarding από τα υπόλοιπα θαλάσσια αθλήματα, όπου ο αναβάτης χρησιμοποιεί μεν τη δύναμη της έλξης (είτε του σκάφους όπως στο wakeboard ή το water ski) είτε του πανιού (όπως στο windsurf), με τα οποία, όμως, αποτελεί ένα ενιαίο σύνολο και έχει περιορισμένες δυνατότητες αλμάτων, αφού η έλξη αυτή δεν τον ωθεί προς τα πάνω και, άρα, δεν έχει τα προτερήματα, που του προσφέρουν τα μακριά σχοινιά (20–30μ) του αετού σε συνδυασμό, πάντοτε, με τη δύναμη της άνωσης.

## 6.5 Rafting-Monorafting

Θέλοντας να προσδιορίσουμε έναν ορισμό του αθλήματος μπορούμε να πούμε ότι το Rafting και το Monoraft είναι η κατάβαση ποταμών με μονοθεσία ή διθέσια φουσκωτή βάρκα που κινείται με κουπιά, η οποία έχει εξαιρετική ευστάθεια και δεν προϋποθέτει ιδιαίτερη εκπαίδευση.

Η δυσκολία του αθλήματος μετριέται σε μια εξαβαθμισμένη κλίμακα όπως και του rafting από το 1 μέχρι το 6 που είναι συνάρτηση της μορφής αλλά και της ροής του ποταμού. Για το monoraft είναι ιδανική η κατάβαση ποταμού με βαθμό δυσκολίας 3, μιας μέτριας δυσκολίας δηλαδή διαδρομής. Το ράφτινγκ (rafting) έχει πάρει την ονομασία του από την αγγλική λέξη raft που σημαίνει σχεδία.

Το ρεύμα του ποταμού είναι αυτό που καθορίζει την πορεία, ενώ τα κουπιά χρησιμοποιούνται για την αποφυγή των εμποδίων ή σε άλλη περίπτωση ανάγκης. Ο αριθμός των επιβατών καθορίζεται από το μέγεθος της βάρκας, αλλά συνήθως στις οργανωμένες εκδρομές οι βάρκες φιλοξενούν 6-10 άτομα και τον οδηγό που με τις εντολές του κατευθύνει το πλήρωμα. Στις διαδρομές με βαθμό δυσκολίας έως 2 μπορεί να συμμετάσχει ο καθένας αρκεί να είναι από 12 ετών και πάνω και να έχει μια μέτρια φυσική κατάσταση και φυσικά να γνωρίζει κολύμβηση. Στις διαδρομές με μεγαλύτερο βαθμό δυσκολίας αυξάνονται και οι απαιτήσεις σε φυσική κατάσταση και κυρίως σε εμπειρία.

Το ράφτινγκ είναι ένα πολύ κοινωνικό άθλημα που φέρνει τον άνθρωπο σε επαφή με το φυσικό περιβάλλον, ενώ ταυτόχρονα ασκείται και διασκεδάζει. Είναι ευεργετικό για



όλους τους ανθρώπους που ζουν σε μεγαλουπόλεις. Αυτός είναι και ένας από τους λόγους που τα τελευταία χρόνια γνωρίζει και στη χώρα μας μεγάλη διάδοση. Γίνονται συνήθως την άνοιξη και το φθινόπωρο όταν η ροή των ποταμών και οι καιρικές συνθήκες το επιτρέπουν. Παρά όλα αυτά υπάρχουν και διαδρομές που μπορούν να διεξαχθούν κάθε όλη τη διάρκεια του έτους.

## 6.6 Canoe and kayak

Τα κανό και τα καγιάκ ήταν εργαλεία επιβίωσης για τους Ινδιάνους και τους Εσκιμώους, απολύτως προσαρμοσμένα στον τρόπο ζωής τους. Οι Εσκιμώοι κατασκεύαζαν τα kayak τους από δέρμα φώκιας ή άλλων ζώων σε ξύλινο σκελετό και κατόπιν τα άλειφαν με λίπος ζώων για να τα προστατέψουν από το νερό κάνοντας τα με αυτό τον τρόπο αδιάβροχα. Με την κυριολεκτική της έννοια η λέξη kayak σημαίνει βάρκα κυνηγιού.

Στην Ευρώπη έγιναν γνωστά το 19ο αιώνα, όταν ένας Βρετανός δικηγόρος, ο John MacGregor, μελέτησε τα σκάφη αυτά, σχεδίασε ένα δικό του και άρχισε να γυρίζει στα ποτάμια και τις λίμνες της Ευρώπης. Ο MacGregor ίδρυσε το Royal Canoe Club το 1865 και σε λίγο χρόνο άρχισαν τα οργανωμένα ταξίδια με κανό από φυσιολάτρες.

Το Canoe είναι ελαφριά, μακρόστενα σκάφη, χωρίς καρίνα που κινούνται με τη μυϊκή δύναμη ενός ή περισσότερων κωπηλατών οι οποίοι χρησιμοποιούν μονό ή διπλό κουπί. Τα Kayak είναι μικρότερα από τα κανό σε μέγεθος, με σουβλερές πλώρες και πρύμνες και συνήθως με ένα μόνο άνοιγμα. Εκεί κάθετα ο κωπηλάτης που χρησιμοποιεί διπλό μονοκόμματο κουπί με τα πόδια απλωμένα και χωμένα μέσα στο μπροστινό μέρος του σκάφους. Έτσι το κορμί του από τη μέση και πάνω φαίνεται να αποτελεί προέκταση του σκάφους.

Αρχικά οι ιθαγενείς της Αμερικής έφτιαχναν τα κανό από ελαφρύ ξύλινο σκελετό που το έντυναν με φλοιούς δέντρων και τα στεγανοποιούσαν με ρετσίνι. Τα κανό ήταν προσαρμοσμένα στις ανάγκες των κατασκευαστών τους και στη νομαδική ζωή που έκαναν. Συνήθως χωρούσαν ένα ή δύο κωπηλάτες και κάποιο φορτίο. Ήταν μάλιστα τόσο ελαφριά ώστε ο κωπηλάτης να μπορεί να

τα μεταφέρει πάνω στο κεφάλι για αρκετά χιλιόμετρα όταν οι καιρικές συνθήκες τον ανάγκαζαν να βγαίνει από το νερό. Υπήρχαν όμως και πολεμικά κανό των οποίων η χωρητικότητα άγγιζε ακόμη και τα 30 άτομα.

Ενώ, τα καγιάκ είναι μικρότερα σε μέγεθος από τα κανό, με σουβλερές πλώρη και πρύμνη και συνήθως με ένα μόνο άνοιγμα. Εκεί κάθετα ο κωπηλάτης που χρησιμοποιεί διπλό μονοκόμματο κουπί, με τα πόδια απλωμένα και χωμένα στο μπροστινό μέρος. Έτσι, το κορμί του από τη μέση και πάνω φαίνεται να αποτελεί προέκταση του σκάφους.

Οι Εσκιμώοι κατασκεύαζαν τα καγιάκ τους από δέρματα φώκιας ή άλλων ζώων σε ξύλινο, ή από μπανέλες φαλαινών, σκελετό και κατόπιν τα άλειφαν με λίπος ζώων u947 για να τα αδιαβροχοποιήσουν.

Στην κυριολεξία καγιάκ σημαίνει 'βάρκα κυνηγιού'. Ο κωπηλάτης φορά ένα αδιάβροχο κάλυμμα γύρω από τη μέση του (spray skirt) το οποίο στερεώνεται στο καγιάκ, καλύπτοντας το άνοιγμα και εμποδίζοντας τα νερά να μπουν στο σκάφος. Το καγιάκ λόγω κατασκευής είναι πολύ ελαφρύ και ευέλικτο και τουμπάρει εύκολα. Ο κωπηλάτης σε αυτή την περίπτωση έχει δύο επιλογές: μπορεί να κάνει μια περιστροφή μέσα στο νερό, χρησιμοποιώντας τους γοφούς και το κουπί και να ξαναβγει στην επιφάνεια ή να βγει από το καγιάκ και να το γυρίσει στην κανονική του θέση, να το αδειάσει από τα νερά και να ξαναμπεί. Όπως καταλαβαίνετε, η πιο εύκολη και πρακτική λύση είναι το roll και δεν νοείται αθλητής του καγιάκ να μη γνωρίζει τουλάχιστον τη βασική αυτήν τεχνική.

## 6.7 Κωπηλασία (rowing)

Η κωπηλασία είναι τρόπος κίνησης σκαφών πάνω στο νερό με κουπιά. Ανάλογα με τον τύπο των σκαφών, διαιρείται σε 4 βασικά είδη: κλασική, λαϊκή, με κανό και με μονόζυλο.

Η κλασική κωπηλασία γίνεται με ειδικά σκάφη, που έχουν κινητούς πάγκους και φορητούς σκαρμούς που στερεώνονται στα πλευρά. Η λαϊκή κωπηλασία εκτελείται με σκάφη που έχουν σταθερούς πάγκους και σταθερούς σκαρμούς στερεωμένους στα πλευρά. Η κωπηλασία με κανό γίνεται με σκάφη ειδικού τύπου (κανό), όπου ο κωπηλάτης χειρίζεται δίπλατο, αστερέωτο κουπί. Στην κωπηλασία με μονόζυλο, κωπηλατούν με μονόπλατο κουπί και στέκονται γονατιστοί στο ένα πόδι.

Η συστηματική άσκηση στην κωπηλασία αναπτύσσει το μυϊκό σύστημα, δυναμώνει την καρδιά, τους πνεύμονες και το νευρικό σύστημα. Η κωπηλασία είναι ένα άθλημα που προσφέρει μεγάλη σωματική ευεξία στον αθλητή, αλλά και απολαυστικό θέαμα στους θεατές. Διεξάγεται πάντοτε σε ένα όμορφα διαμορφωμένο φυσικό περιβάλλον όπως για παράδειγμα μια λίμνη ή ένα ήσυχο θαλασσινό κόλπο.

Στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, το άθλημα της κωπηλασίας διεξάγεται στις εγκαταστάσεις του Ολυμπιακού Κωπηλατοδρομίου του Σχοινιά. Οι αγώνες διαρκούν εννέα ημέρες από τις 14 έως τις 22 Αυγούστου.

Το επίκεντρο του ενδιαφέροντος στο εντυπωσιακό άθλημα της κωπηλασίας είναι οι μακρόστενες βάρκες με τους συγχρονισμένους αθλητές και τα πολύχρωμα κουπιά που λειτουργούν άψογα σαν να έχουν τεθεί σε έναν ηλεκτροκίνητο μηχανισμό.

Ανάλογα με την υποκατηγορία του αθλήματος, κάθε σκάφος έχει πλήρωμα από έναν έως οκτώ κωπηλάτες, όπως ακριβώς συνέβαινε και στην αρχαιότητα.

## 6.8 Jet ski

Το τζετ σκι ανήκει αναμφίβολα στα χόμπι που εκτοξεύουν την αδρεναλίνη στα ύψη. Οι 50 τουλάχιστον κόμβοι που μπορεί να αναπτύξει με μεγάλη ευκολία είναι υπέρ αρκετοί ενώ είναι η διπλάσια ταχύτητα από αυτή που μπορεί να αναπτύξει ένα εντυπωσιακό ταχύπλοο.

Τεχνολογικά είναι άρτιο, αφού στην κατασκευή του εφαρμόζεται η αιχμή της τεχνολογίας τόσο στο ναυπηγικό μέρος που αφορά τη γάστρα και το πλαίσιο του όσο βέβαια και το μηχανολογικό με προηγμένους κινητήρες οι οποίοι δεν σβήνουν ούτε όταν τα απίθανα αυτά οχήματα κάνουν βαθιές βουτιές μέσα στο νερό, στερώντας το απαραίτητο οξυγόνο για τη διαρκή λειτουργία της μηχανής.

Αυτοί οι λόγοι άλλωστε έχουν κάνει αυτά τα μικρά θαύματα, δεν θα λέγαμε ακριβά, πάντως όχι φθηνά. Για να μπορέσει κάποιος να αντεπεξέλθει με απαιτήσεις στο άθλημα πρέπει να είναι γυμνασμένος και να διαθέτει ένα καλό μυϊκό σύστημα που θα του επιτρέψει να αντέξει στους κλυδωνισμούς του σκάφους με υψηλή μάλιστα ταχύτητα.

Βέβαια υπάρχει και η δυνατότητα να απολαύσει κανείς το υδάτινο δρομολόγιο του χωρίς υψηλές ταχύτητες και ακροβατικά. Ο ενθουσιασμός πάντως που σκορπάει το εν λόγω όχημα είναι μεγάλος, ανεξαρτήτου τρόπου χρησιμοποίησής του.

Για να το οδηγήσει κάποιος πρέπει να διαθέτει απαραίτητως άδεια οδήγησης μηχανοκίνητου σκάφους, καλά αντανakλαστικά και μεγάλη προσοχή, αφού κινείται και σε χώρους που ενδέχεται να υπάρχουν λουόμενοι.

Υπάρχουν δύο κύριοι τύποι του καθιστού και του όρθιου. Από εκεί και πέρα προσφέρονται τζετ σκι καθιστού τύπου με μεταφορική ικανότητα ακόμη και τεσσάρων ατόμων, καλύπτοντας τις ανάγκες μιας οικογένειας ενώ υπάρχει αντίστοιχα και κλιμακούμενο εύρος ιπποδύναμης.

## 6.9 Ψάρεμα

### Ψάρεμα με ψαροντούφεκο

Το ψαροντούφεκο είναι ένα ιδιαίτερο δημοφιλές χόμπι στη χώρα μας με φανατικούς μάλιστα οπαδούς οι οποίοι ψαρεύουν όλο το χρόνο. Το περιβάλλον της θάλασσας είναι ελκυστικό και φανταχτερό αφού κυριαρχεί η πολυχρωμία, οι φαντασμαγορικές διαδρομές τα χιλιάδες παράξενα φυτά και φυσικά η πολύ μεγάλη ποικιλία ψαριών και οργανισμών. Ένας βασικός λόγος που το χόμπι του ψαροντούφεκου έχει λατρευτεί είναι ότι απελευθερώνονται τα πρωτόγονα ένστικτα του κυνηγού κάνοντας το άκρως συναρπαστικό.

### Ψάρεμα με απλό καλάμι

Το πιο φτηνό και εύκολο σε εξοπλισμό ψάρεμα είναι το ψάρεμα με απλό καλάμι, δηλαδή φυσικό καλάμι χωρίς μηχανάκι ή άλλο εξοπλισμό. Το ψάρεμα αυτό θεωρείται και είναι 'εισαγωγικό' σε άλλα πιο πολύπλοκα και πιο ακριβά σε εξοπλισμό ψαρέματα, αλλά μπορεί να χαρίσει αρκετές συγκινήσεις σε φίλους που τώρα ξεκινάνε να ψαρεύουν.

## 6.10 Καταδυτικός τουρισμός

Η ιδιαίτερη καθαρότητα των ελληνικών θαλασσών και ο τεράστιος πλούτος του βυθού, αποτελούν πόλο έλξης για όσους αναζητούν τη μαγεία της υποβρύχιας εξερεύνησης. Με μάσκα επιτρέπεται παντού η ελεύθερη κατάδυση, αλλά η κατάδυση με τη χρήση φιαλών ατμοσφαιρικού αέρα ( 80% άζωτο + 20% οξυγόνο) απαγορεύεται σε περιοχές με υποθαλάσσιες αρχαιοτήτες.

Στην Ελλάδα λειτουργούν δεκάδες σχολές καταδύσεων, που υπόκεινται σε ειδική άδεια του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Όλοι οι αυτοδύτες υποχρεούνται να συμφωνούν και να τηρούν τους κανονισμούς και τους περιορισμούς του νόμου 5351/32 περί αρχαιοτήτων. Υποβρύχιες δραστηριότητες με καταδυτικό εξοπλισμό επιτρέπονται από την ανατολή μέχρι τη δύση του ηλίου.

Ειδικότερα, οι ενδιαφερόμενοι θα πρέπει να γνωρίζουν ότι απαγορεύεται:

- το ψάρεμα με εξοπλισμό αυτόνομης κατάδυσης (το ψαροντούφεκο με μπουκάλες).
- η φωτογράφιση, η αφαίρεση ή η μεταφορά αρχαιοτήτων. Σε περίπτωση εντοπισμού αρχαίων πρέπει γίνει αμέσως αναφορά στην πλησιέστερη αρχαιολογική υπηρεσία του υπουργείου Πολιτισμού (ή στην Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων), λιμενική ή αστυνομική αρχή.
- η χρήση και κατοχή (πάνω σε πλοίο) ειδικού εξοπλισμού ανεύρεσης αρχαιοτήτων.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 : ΕΠΙΛΟΓΟΣ

## 7.1. Ερωτηματολόγιο

### ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

**Περίοδος διεξαγωγής:** η συλλογή των στοιχείων έγινε από 10 έως και 31 Ιανουαρίου.

**Περιοχή διεξαγωγής:** Ηράκλειο Κρήτης, ταξιδιωτικά πρακτορεία.

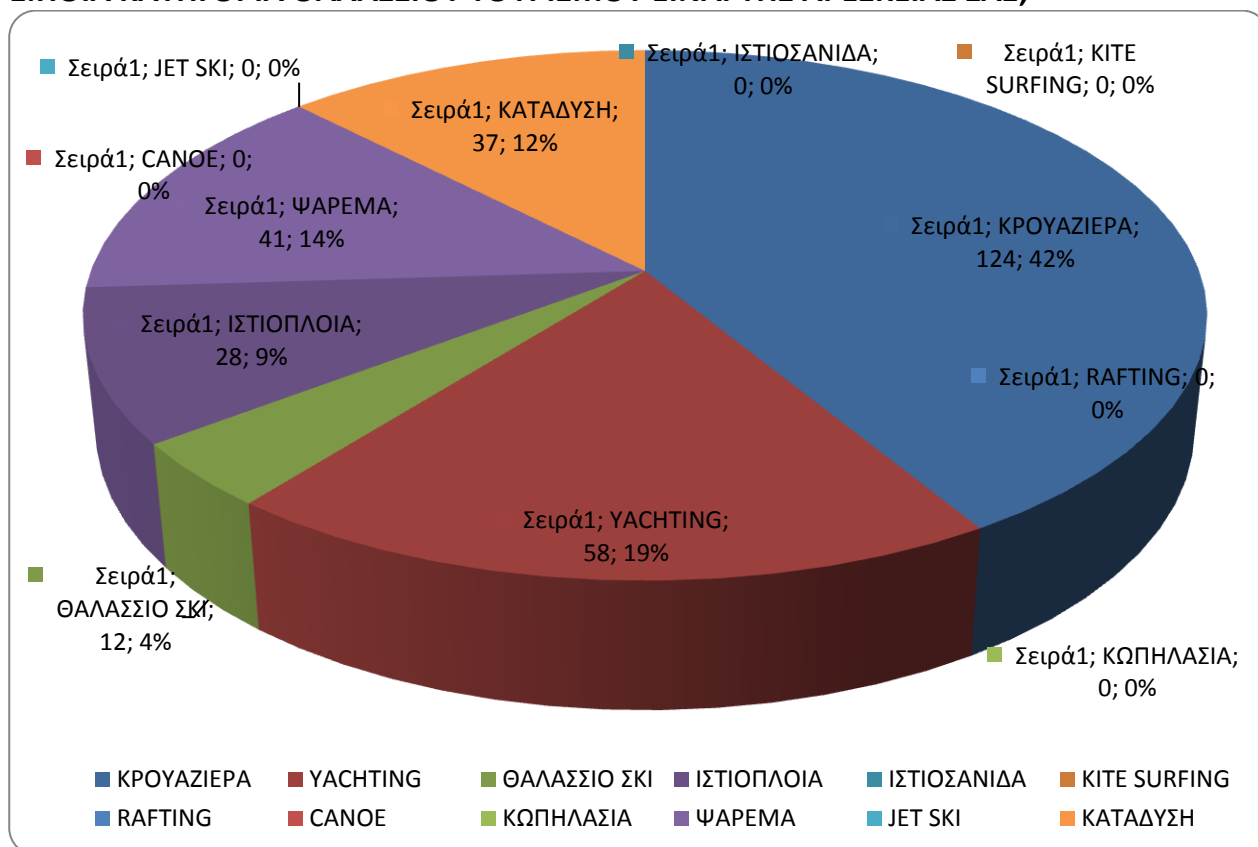
**Πληθυσμός:** Άνδρες και γυναίκες, 25 – 55 ετών.

**Δείγμα:** 300 άτομα.

**Τεχνική συλλογής πληροφοριών:** Η συλλογή των στοιχείων έγινε σε πελάτες τουριστικών πρακτορείων άμεσα με τη μέθοδο της συμπλήρωσης ερωτηματολογίου.

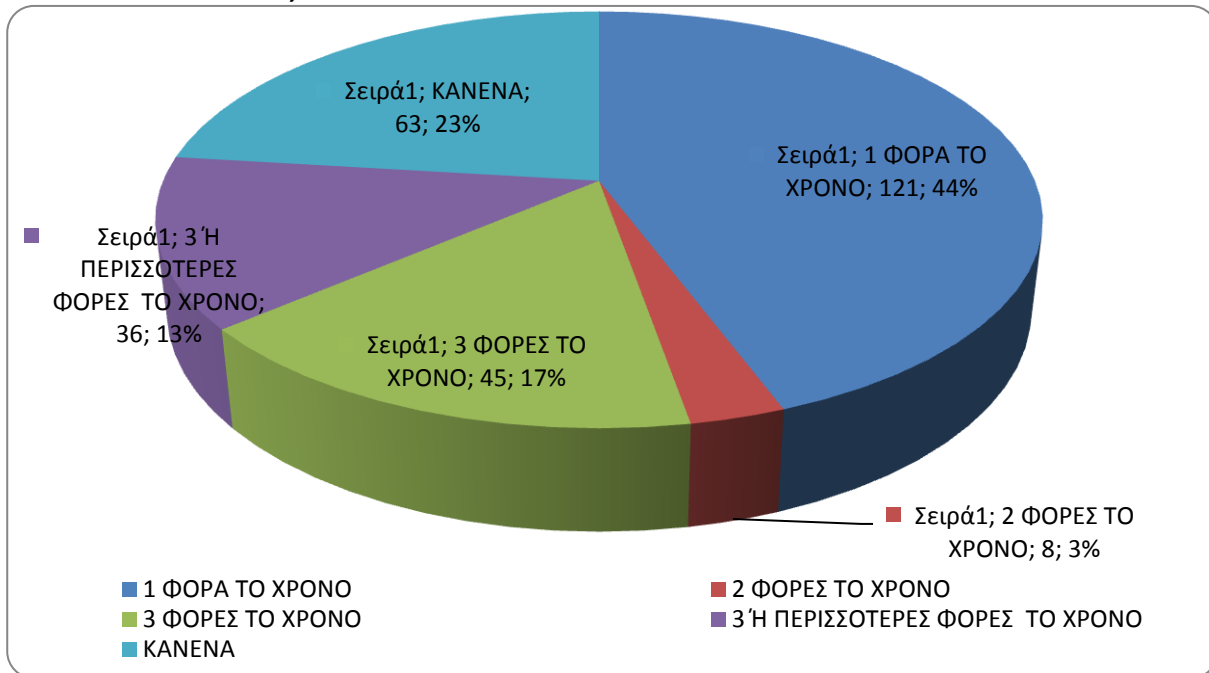
Στα πλαίσια της έρευνας που πραγματοποιήθηκε σε ένα δείγμα 300 ατόμων που συμμετέχουν σε ταξίδια Θαλάσσιου Τουρισμού, προέκυψαν τα παρακάτω αποτελέσματα

### 1.ΠΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΕΙΝΑΙ ΤΗΣ ΑΡΕΣΚΕΙΑΣ ΣΑΣ;



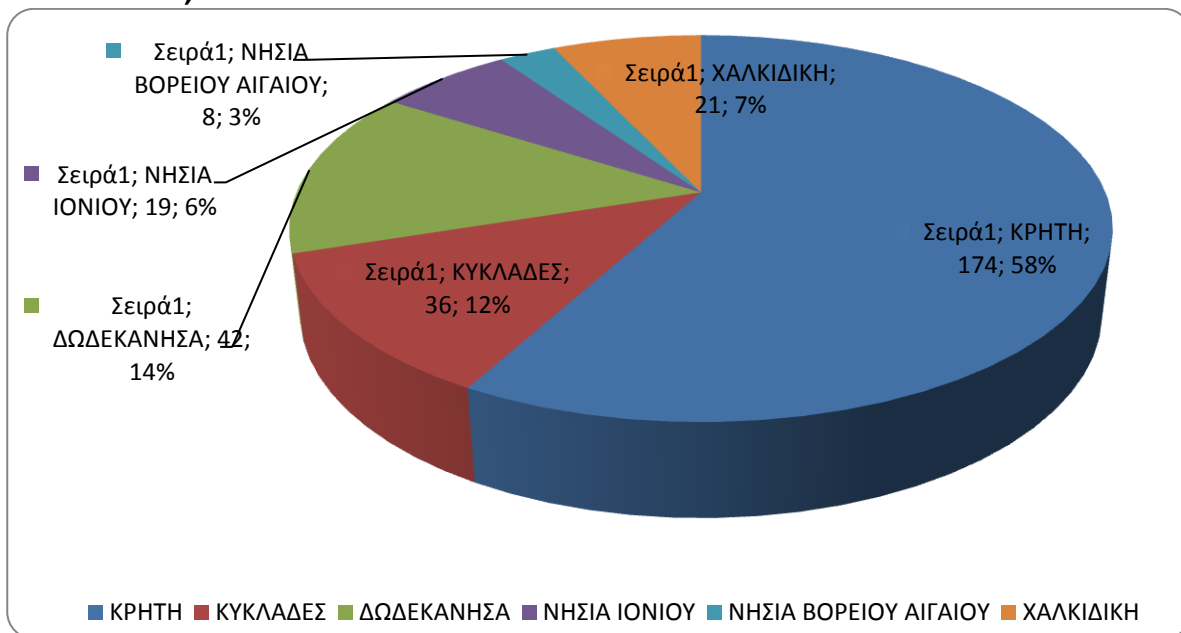
Μεγαλύτερη προτίμηση φαίνεται να υπάρχει στην κρουαζιέρα με 42%. Στην 2η θέση έρχεται το yachting με 19%, στην 3η θέση το ψάρεμα με 14%. Ακολουθεί η κατάδυση με 12%, η ιστιοπλοΐα με 9% και το θαλάσσιο σκι με 4%. Οι υπόλοιπες κατηγορίες του θαλάσσιου τουρισμού δεν συγκέντρωσαν κανένα ποσοστό.

**2.ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΝΟΣ ΕΤΟΥΣ ΠΟΣΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΕΙΤΕ;**



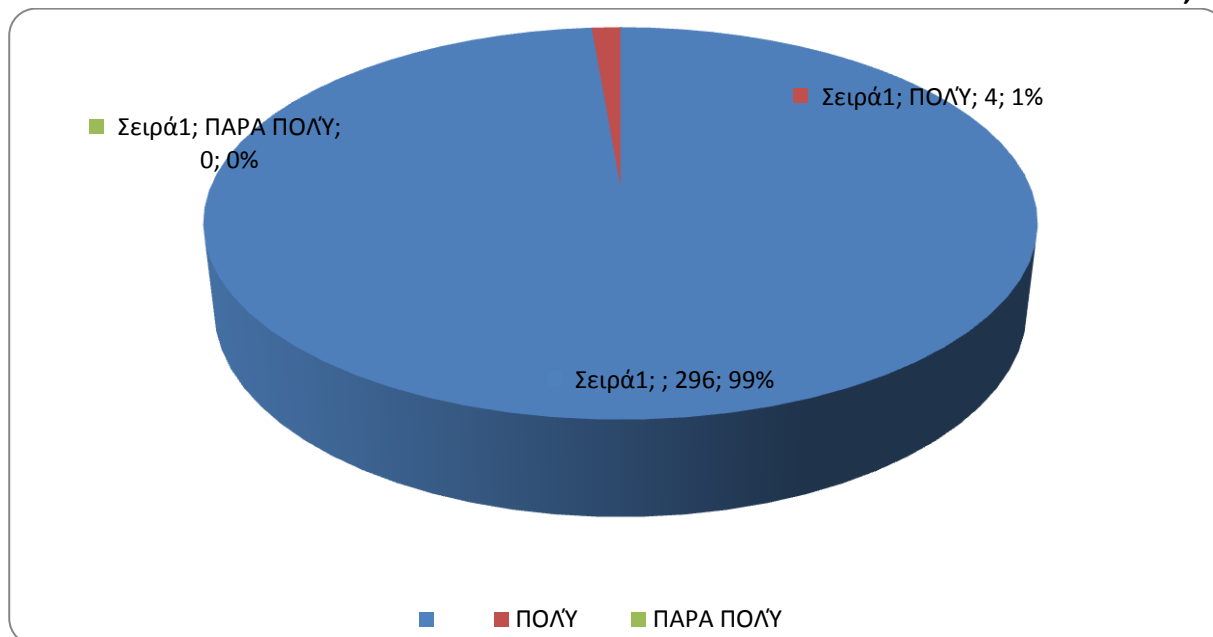
Θετική φαίνεται η τάση των ταξιδιωτών να πραγματοποιούν τουλάχιστον μια φορά τον χρόνο ταξίδια θαλάσσιου τουρισμού με ποσοστό 44%, τρεις φορές τον χρόνο με ποσοστό 17%, τρεις ή περισσότερες φορές τον χρόνο 13% και κανένα με ποσοστό 23%.

**3.ΣΕ ΠΟΙΕΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΑΡΑΚΑΤΩ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΙΣΤΕΥΕΤΕ ΟΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΩΣΕΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΝΑ ΠΡΟΒΑΛΛΕΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ;**



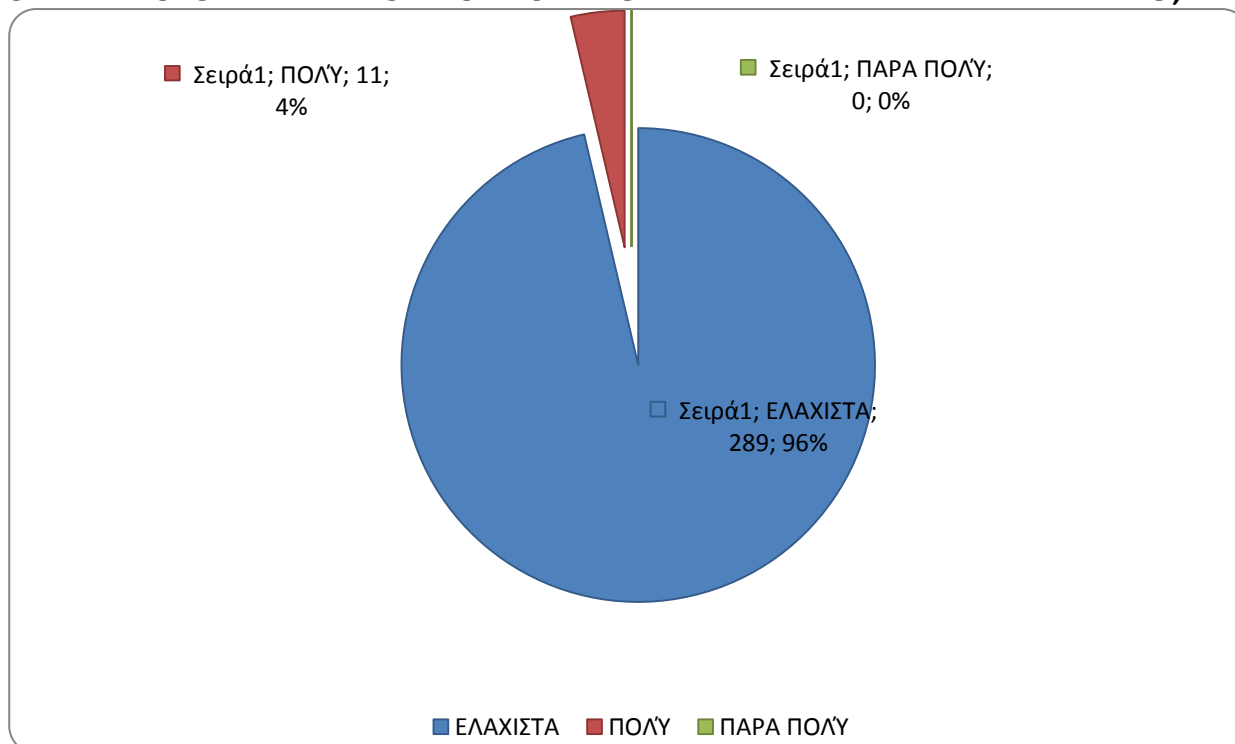
Η Κρήτη φαίνεται ότι κατέχει την πρώτη θέση μεταξύ άλλων περιοχών που πιστεύουν οι ερωτηθέντες ότι πρέπει να προβληθεί και να αξιοποιηθεί από το Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης με ποσοστό 58%.

#### 4. ΚΑΤΑ ΠΟΣΟ ΠΙΣΤΕΥΕΤΕ ΟΤΙ Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΙΝΑΙ ΑΝΕΠΤΥΓΜΕΝΗ;



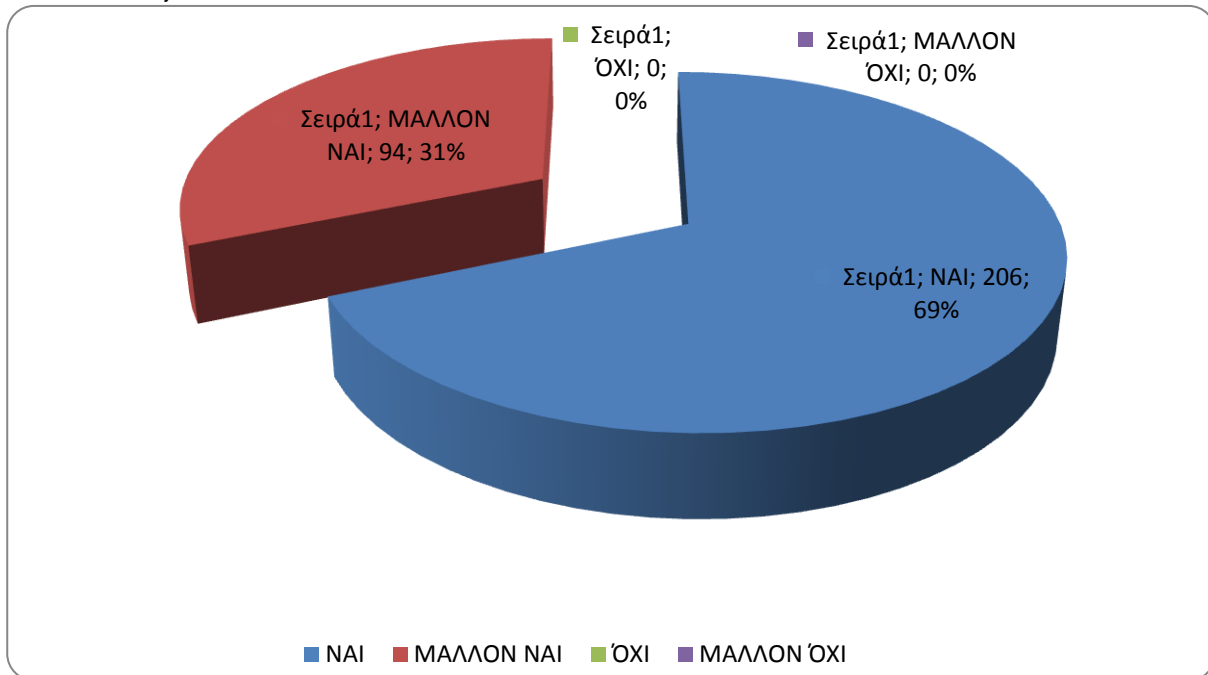
Το συντριπτικό 99% των ερωτηθέντων πιστεύουν ότι η ελληνική κρουαζιέρα είναι ελάχιστα ανεπτυγμένη.

#### 5. ΚΑΤΑ ΠΟΣΟ ΠΙΣΤΕΥΕΤΕ ΟΤΙ ΤΟ ΥΑΧΤΙΝΓ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΙΝΑΙ ΑΝΕΠΤΥΓΜΕΝΟ;



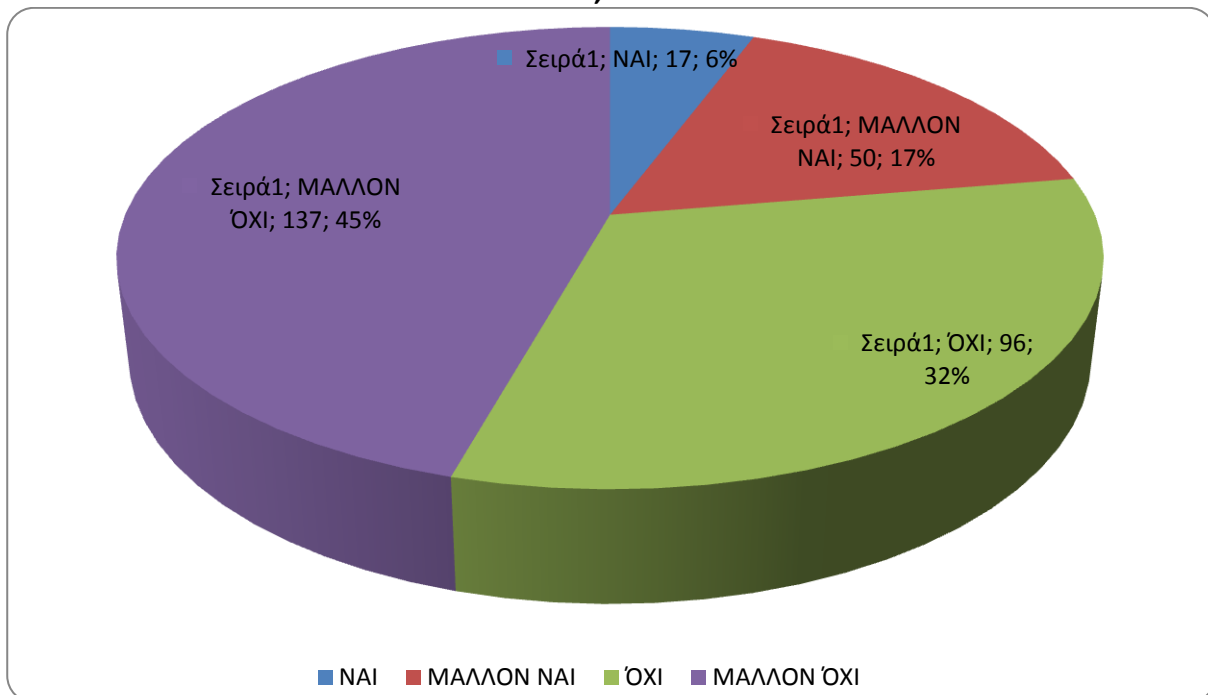
Σύμφωνα με το 96% των ερωτηθέντων το ελληνικό yachting είναι ελάχιστα ανεπτυγμένο.

**6. ΠΙΣΤΕΥΕΤΕ ΟΤΙ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ;**



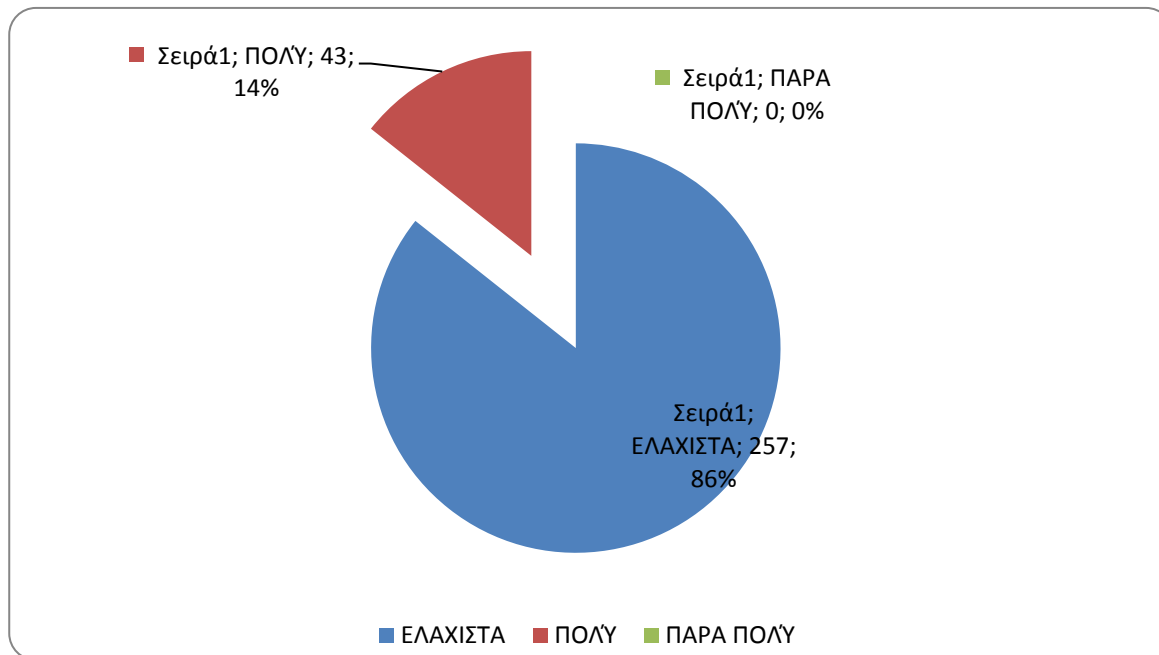
Το 69% απάντησε ότι υπάρχει προοπτική ανάπτυξης για τον ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό και το υπόλοιπο 31% ότι μάλλον ναι.

**7. ΠΙΣΤΕΥΕΤΕ ΟΤΙ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΡΑΤΟΣ ΤΗΡΕΙ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ;**



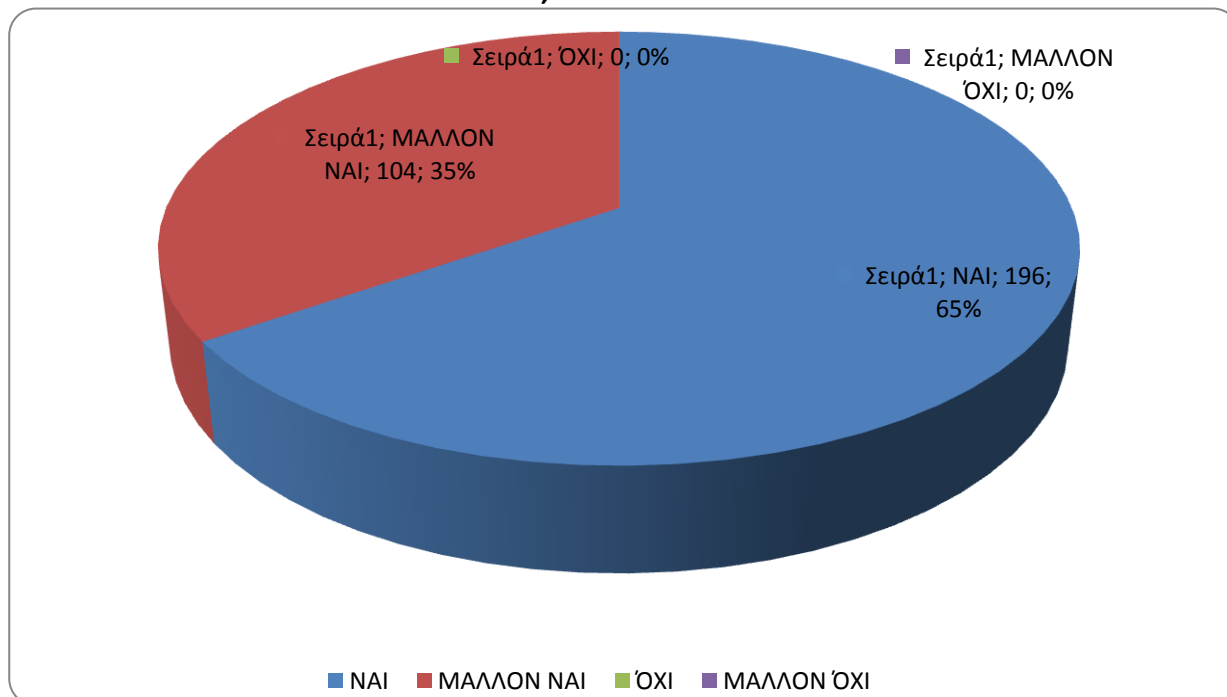
Το 45% πιστεύει πως δεν τηρούνται από το κράτος οι προϋποθέσεις για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και το 32% λέει μάλλον όχι.

**8. ΠΙΣΤΕΥΕΤΕ ΟΤΙ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΡΑΤΟΣ ΕΧΕΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΕΙ ΤΑ ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΜΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ;**



*Το εντυπωσιακό ποσοστό του 86% που απάντησε «ελάχιστα» καταδεικνύει πως πρέπει να υπάρξει άμεση πρωτοβουλία και σχεδιασμός από την πλευρά της πολιτείας για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα.*

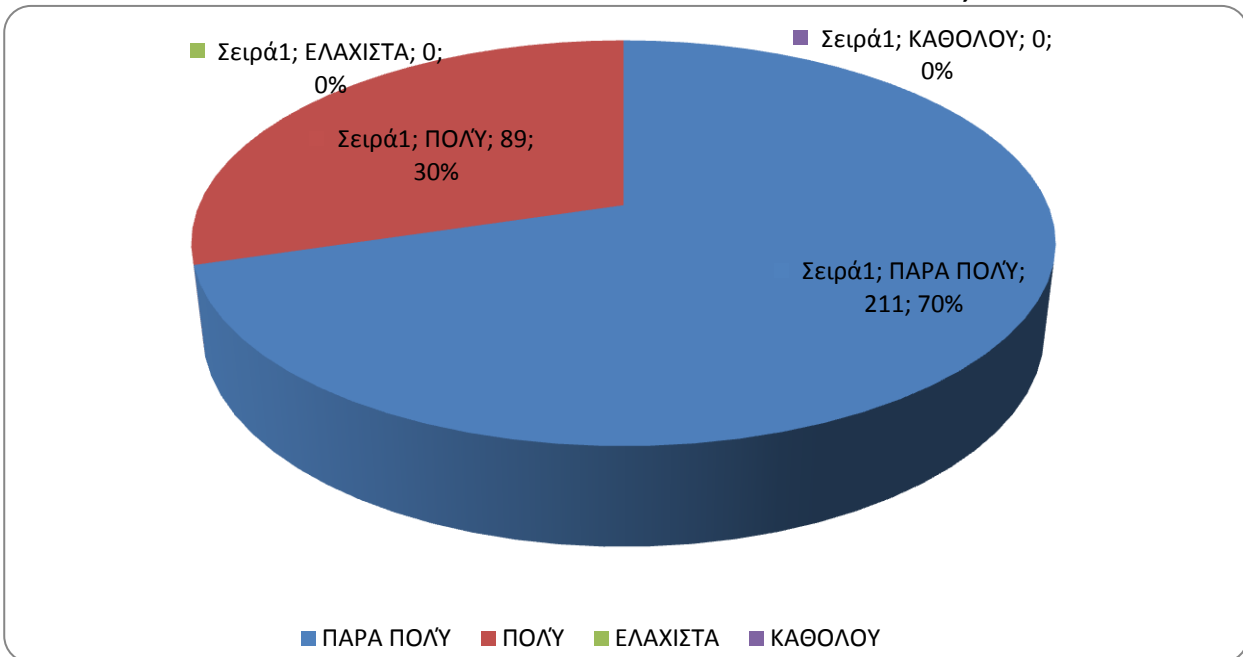
**9. ΠΙΣΤΕΥΕΤΕ ΟΤΙ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΚΙ ΆΛΛΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ;**



*Σύμφωνα με το 65% των ερωτηθέντων απαιτούνται κι άλλα έργα υποδομής για την ανάπτυξη του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού.*

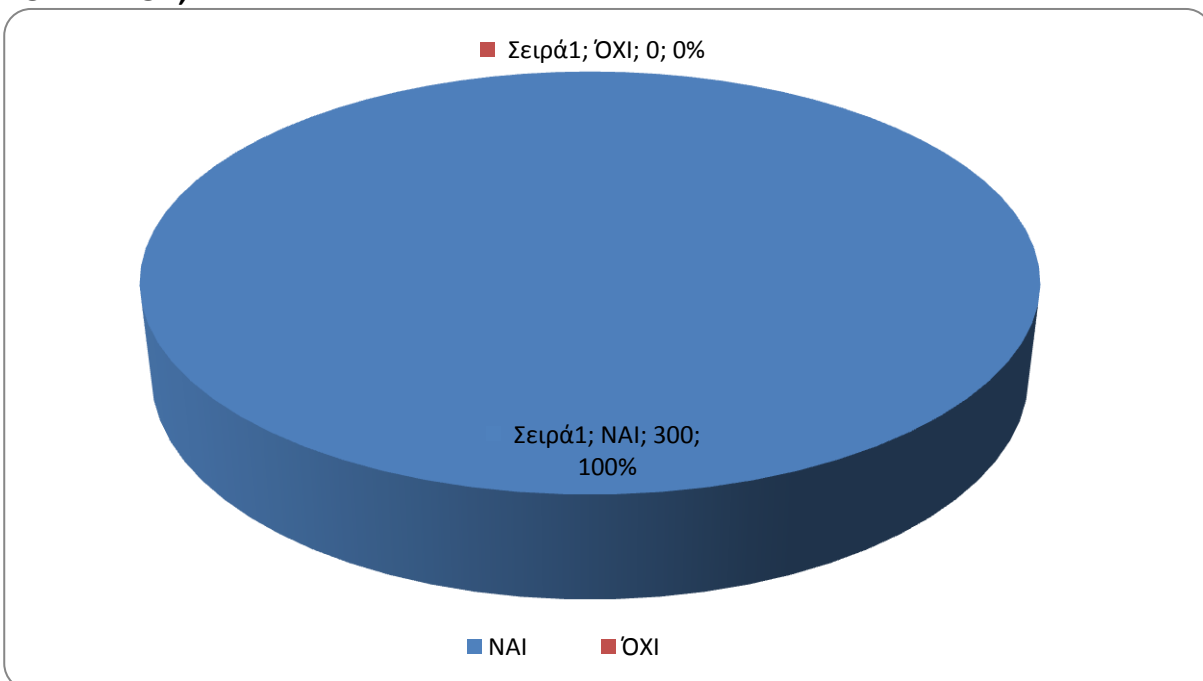


**10. ΚΑΤΑ ΠΟΣΟ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΣΥΜΒΑΛΛΕΙ Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΠΡΟΙΟΝΤΟΣ;**



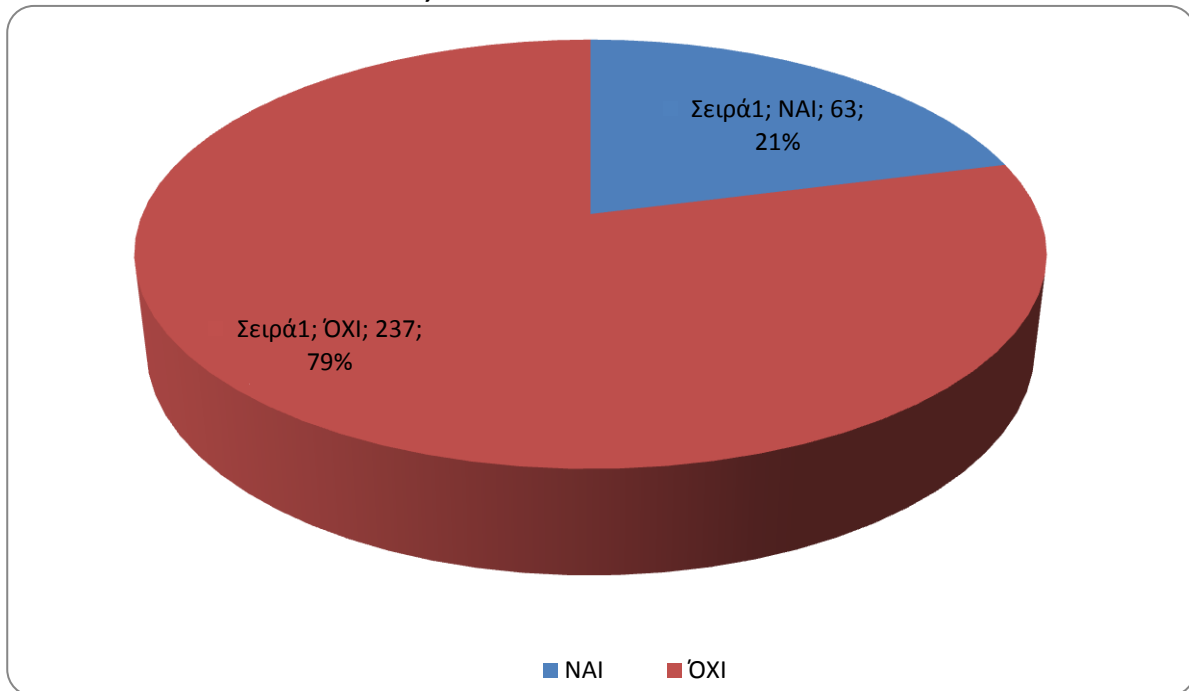
*Πάρα πολύ λέει το 70% των ερωτηθέντων, ενώ πολύ το άλλο 30%.*

**11. Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΣΥΝΔΕΘΕΙ ΚΑΙ ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ;**



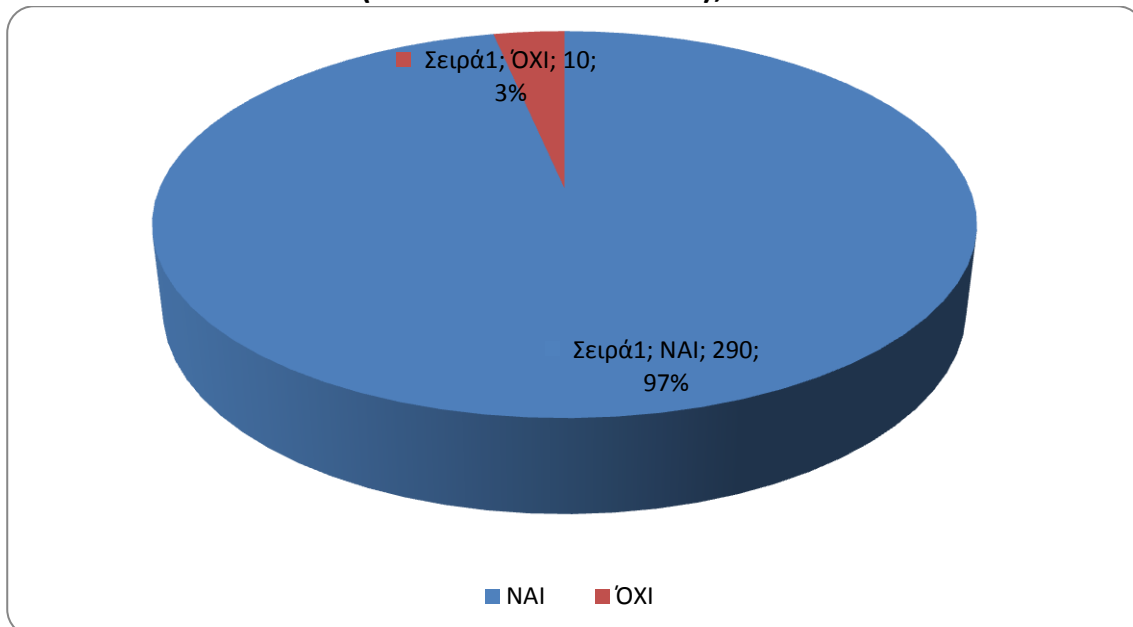
*Το συντριπτικό 100% πιστεύει ότι άνετα ο θαλάσσιος τουρισμός μπορεί να συνδεθεί και με άλλες μορφές τουρισμού.*

**12. ΠΙΣΤΕΥΕΤΕ ΟΤΙ ΤΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΥΜΒΑΛΛΕΙ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ;**



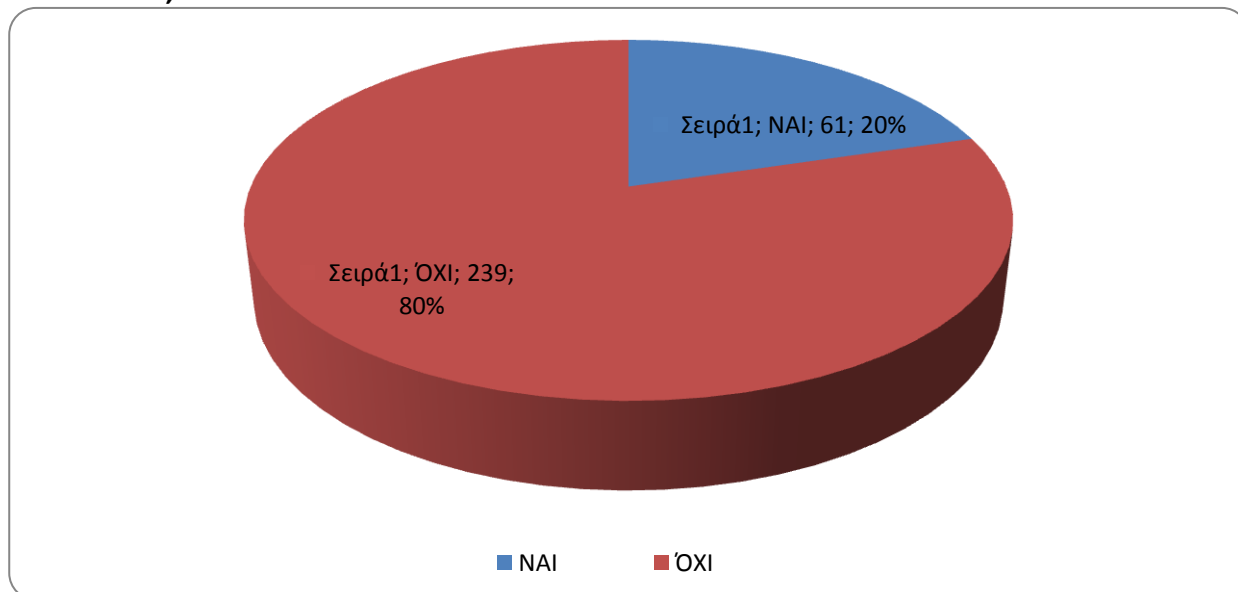
*Σύμφωνα με το 79% των ερωτηθέντων το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο δυστυχώς δεν συμβάλλει στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού*

**13. Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΘΑ ΒΟΗΘΗΣΕΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΜΗΚΥΝΣΗ ΤΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ (ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ 12 ΜΗΝΕΣ);**



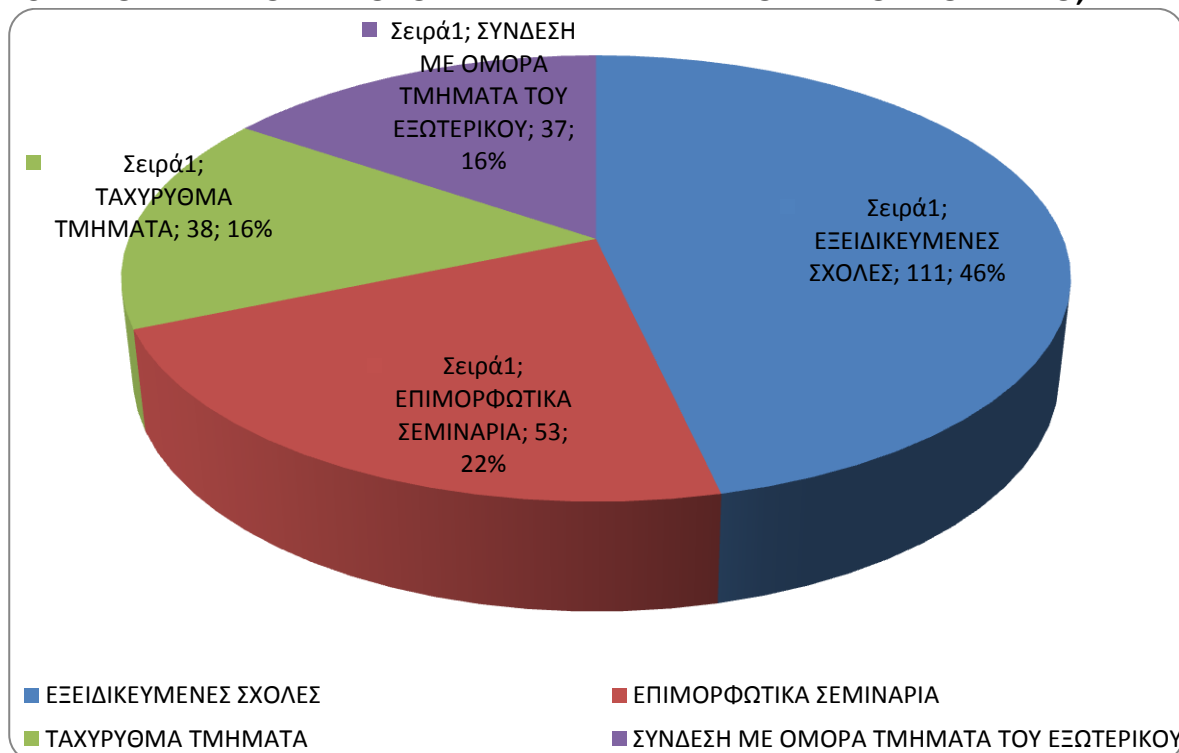
*Το συντριπτικό 97% πιστεύει ότι σίγουρα η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού θα βοηθήσει στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου.*

#### 14. ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΣΗΜΕΡΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΙΑ ΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ;



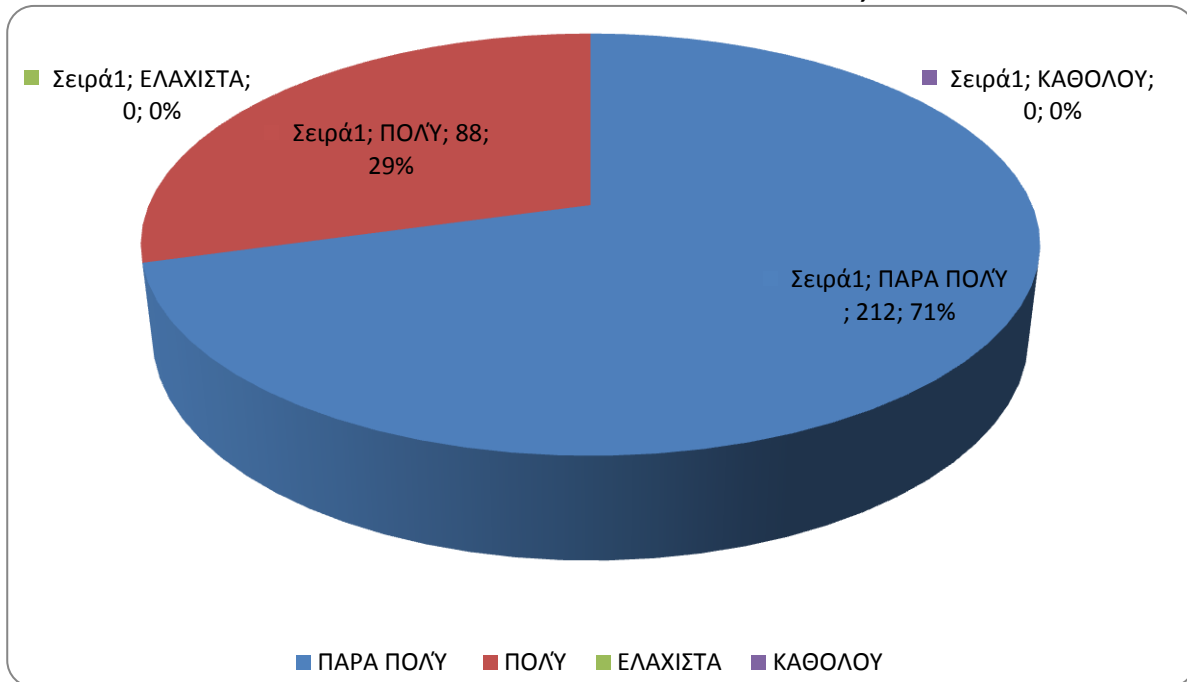
Δεν υπάρχει εξειδικευμένο προσωπικό για τον θαλάσσιο τουρισμό πιστεύει το 80% των ερωτηθέντων.

#### 15. ΑΝ ΟΧΙ ΜΕ ΤΙ ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΣΑΜΕ ΝΑ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΟΥΜΕ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ;



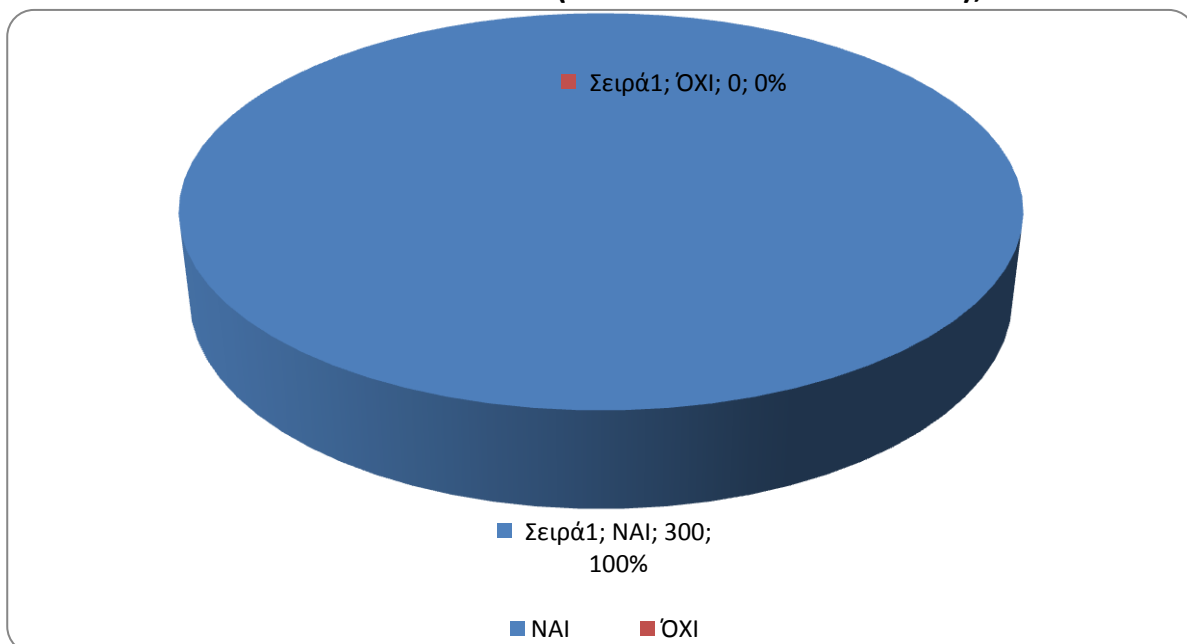
Στην 1<sup>η</sup> θέση έρχονται οι εξειδικευμένες σχολές με ποσοστό 46%. Ακολουθούν τα επιμορφωτικά σεμινάρια με 22% και τέλος τα ταχύρρυθμα τμήματα και η σύνδεση με όμορα τμήματα του εξωτερικού με 16%.

**16. Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΘΑ ΣΥΜΒΑΛΛΕΙ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ;**



*Πάρα πολύ* απάντησε το 71% των ερωτηθέντων, ενώ *πολύ* το 29% ότι θα συμβάλλει στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού η συνεργασία μεταξύ δημοσίων και ιδιωτικών φορέων.

**17. Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΕΙ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ ΣΤΟ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ (ΛΟΓΩ ΤΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΤΗΣ);**



*Το συντριπτικό 100%* των ερωτηθέντων πιστεύει σίγουρα ότι ο θαλάσσιος τουρισμός μπορεί να αποτελέσει συγκριτικό πλεονέκτημα στο τομέα τουρισμού για την Ελλάδα.

## 7.2 Συμπεράσματα

Τα στοιχεία που παρουσίασε η έρευνα για τον Θαλάσσιο τουρισμό στην Ελλάδα καταδεικνύουν την ανάγκη για την ουσιαστική παρέμβαση της πολιτείας και γενικότερα του συνόλου των φορέων του τουρισμού. Με σκοπό την ενίσχυση των κινήτρων και την βελτίωση των υποδομών, διατηρώντας την θετική τάση που υπάρχει για τον θαλάσσιο τουρισμό.

Από την έρευνα αυτή φαίνεται πως μεγάλο ποσοστό ανθρώπων ηλικίας 25 - 55 ετών επιλέγει ως εναλλακτική μορφή τουρισμού τον Θαλάσσιο τουρισμό. Οι περισσότεροι ταξιδιώτες τουλάχιστον μια φορά το χρόνο πραγματοποιούν ταξίδια με αυτό το σκοπό.

Δυστυχώς όμως και οι περισσότεροι πιστεύουν ότι η κρουαζιέρα και το yachting στην Ελλάδα είναι ελάχιστα ανεπτυγμένα το 99% και το 96% αντίστοιχα, καθώς επίσης ότι το ελληνικό κράτος δεν τηρεί όλες τις προϋποθέσεις για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και έχει αξιοποιήσει πάρα πολύ λίγο τα μορφολογικά χαρακτηριστικά της χώρας μας.

Εντυπωσιακό είναι το 80% των ερωτηθέντων που πιστεύουν ότι δεν υπάρχει εξειδικευμένο προσωπικό για τον θαλάσσιο τουρισμό, καθώς και το 79% που πιστεύει ότι το σημερινό θεσμικό πλαίσιο δεν συμβάλλει καθόλου στην ανάπτυξη του.

Τέλος αισιόδοξη είναι η πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνα για το αν υπάρχει προοπτική ανάπτυξης για τον ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό. Αυτό όμως καθιστά αναγκαία κι άλλα έργα υποδομής, άμεση πρωτοβουλία και σχεδιασμό από την πλευρά της πολιτείας για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού.

## 7.3 Προϋποθέσεις εφαρμογής του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού

### Λιμενική υποδομή - ποσότητα

- Τα λιμάνια, οι μαρίνες και τα καταφύγια δεν επαρκούν. Οι Τουρίστες όσο καλά και αν περνούν κατά την διάρκεια της ημέρας, βρίσκονται συνεχώς με το άγχος αν θα βρουν μια ασφαλή θέση για να καταφύγουν. Είναι πια ο κανόνας ότι τα λιμάνια στα νησιά μέχρι τις 2 το μεσημέρι έχουν γεμίσει με αποτέλεσμα όσοι έρχονται αργότερα να μην βρίσκουν θέση και να διαπληκτίζονται για να δέσουν επάνω σε άλλους ή να αναγκάζονται να φύγουν. Δυστυχώς είναι πολλοί που έχουν σταματήσει να έρχονται στην Ελλάδα ακριβώς γι' αυτό, προτιμώντας άλλες χώρες που δεν έχουν τις ομορφιές της δικής μας, αλλά η υποδομή τους εγγυάται διακοπές χωρίς άγχος.

+ Χρειάζεται λοιπόν να κατασκευαστούν πολλές μικρές μαρίνες ή λιμάνια ή καταφύγια περιφερειακά και κοντά στους τουριστικούς πόλους έλξης. Ο Τουρίστας πρέπει να νιώθει σιγουριά, ότι όταν και όποτε το θελήσει, θα βρει σε εύλογη απόσταση ένα ασφαλές καταφύγιο, στο οποίο θα είναι και καλοδεχούμενος.

Στα κέντρα από τα οποία εκκινεί ο Θαλάσσιος Τουρισμός όπως Αθήνα, Κέρκυρα, Ρόδος κλπ. Θα πρέπει να υπάρχει από μια αν είναι δυνατόν μεγάλη μαρίνα, ώστε να αποφεύγεται η πολυδιάσπαση των υπηρεσιών και της υποδομής εξυπηρέτησης του στόλου και των πελατών. Όπου αυτό δεν είναι δυνατόν, μπορεί να δημιουργηθούν γειτονικές μεγάλες μαρίνες. Π.χ, η μαρίνα Αλίμου με την μελλοντική μαρίνα Αγ. Κοσμά θα μπορέσουν να αποτελέσουν ένα λειτουργικό σύνολο.

Είναι πολύ σημαντικό να γίνει διαχωρισμός, των μαρίνων που φιλοξενούν μόνιμα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη και εκείνων που φιλοξενούν ιδιωτικά

## **Μαρίνες - ποιότητα**

- Η υποδομή των μαρίνων είναι από ελλιπής. Ειδικά η μαρίνα Αλίμου που είναι ο υποδοχέας του μεγαλύτερου μέρους του Θαλάσσιου Τουρισμού παρουσιάζει άσχημη εικόνα λόγω κακής συντήρησης, φύλαξης και καθαριότητας. Την αίσθηση προχειρότητας εντείνει η έλλειψη θέσεων και η εξυπηρέτηση των σκαφών σε ντάνες. Υπάρχει ακόμα έλλειψη επαρκών επισκευαστικών χώρων. Δεν υπάρχει ιατρείο στις μεγάλες μαρίνες. Δεν υπάρχει επαρκής συγκοινωνιακή κάλυψη.

+ Η βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών είναι το ζητούμενο. Η καθαριότητα, η τάξη, η λειτουργικότητα, η ασφάλεια και η σωστή συντήρηση είναι τα κλειδιά. Ας διευκρινίσουμε ότι έργα και παροχές πολυτελείας δεν είναι το ζητούμενο στις μαρίνες που ελλειμνίζονται μόνιμα τα επαγγελματικά σκάφη, αν αυτό γίνει αιτία ή πρόφαση για να ανέβει το κόστος ελλειμνισμού. Σε όλες τις μαρίνες πρέπει να υπάρχουν επαρκείς επισκευαστικοί χώροι και οι ανάλογες εξυπηρετήσεις. Στις μεγάλες μαρίνες να υπάρχει ιατρείο έστω τις ημέρες αιχμής. Όλες οι μαρίνες πρέπει να εξυπηρετούνται από τακτική συγκοινωνία με λεωφορεία. Ακόμα και οι μικρές μαρίνες θα πρέπει να έχουν το ανάλογο μόνιμο προσωπικό, ώστε να συντηρούνται και να καθαρίζονται κανονικά. Πρέπει ακόμα να επιταχυνθεί η διαδικασία εγκατάστασης των συστημάτων συλλογής αποβλήτων σε όλες στις μαρίνες.

## **Λιμάνια και καταφύγια**

- Η παροχή νερού και καυσίμων στα περισσότερα λιμάνια είναι προβληματική σε ποσότητα και σε ποιότητα.

+ Όλα τα λιμάνια και καταφύγια πρέπει να έχουν παροχή νερού για τα σκάφη, καύσιμου ελεγχόμενης ποιότητας καθώς και εύκολη πρόσβαση σε γενικές προμήθειες. Να ενθαρρυνθεί η τοπική κοινωνία για την επιτόπου τεχνική υποστήριξη του στόλου.

## **Yachting**

Οι Μεσογειακές ακτές και θάλασσες, κοινή κληρονομιά της Ευρώπης, είναι ο τελικός προορισμός του μεγαλύτερου ποσοστού του τουρισμού γενικά και του θαλάσσιου τουρισμού.

Η Ελλάδα αποτελεί μια χώρα μοναδική και χαρισματική για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, προικισμένη από την φύση της με συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι όλων των άλλων χωρών της Ευρώπης.

Έχει διαπιστωθεί ότι η Ελλάδα είναι μία σημαντική δύναμη στον χώρο του yachting και θα μπορούσε να λειτουργήσει ως επίκεντρο της ανάπτυξης της δραστηριότητας στη Μεσόγειο, με την αντίστοιχη προσαρμογή στις διεθνείς εξελίξεις του κλάδου. Ο αριθμός των νησιών και οι ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες αποτελούν τα πλεονεκτήματα για τον σκοπό αυτό.

Το yachting στην Ελλάδα δεν προβάλλεται αρκετά τουλάχιστον όσο και ο μαζικός τουρισμός στο πρότυπο του οποίου αναπτύχθηκε η χώρα μας, σε αντίθεση με άλλες, όπως για παράδειγμα την Τουρκία και την Γιουγκοσλαβία που προσβάλλουν αυτή την τουριστική δραστηριότητα συστηματικά.

Επίσης το επαγγελματικών σκαφών στο εξωτερικό δεν είναι ικανοποιητικό και γενικά οι παρεχόμενες εξυπηρετήσεις δεν είναι της ποιοτικής στάθμης που θα όφειλαν. Είναι σκόπιμο να εξεταστούν με στόχο την δοκιμαστική εφαρμογή τους και στην Ελλάδα, ολοκληρωμένα συμπλέγματα μαρίνων με πολλαπλές τουριστικές δραστηριότητες όπως οικιστικές και τουριστικές χρήσεις, συνεδριακά και εμπορικά κέντρα, καζίνο κ.λ.π.

Για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, όσον αφορά τον κλάδο του yachting

κρίνονται αναγκαία:

- Η παρακολούθηση των εξελίξεων και τάσεων της ζήτησης και η έγκαιρη προσαρμογή της προσφοράς.
- Ο εκσυγχρονισμός του στόλου και γενικά η αύξηση των επενδυτικών εξόδων επάνδρωσης και πληρωμάτων.
- Η αναπροσαρμογή και ο εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου.
- Η προσπάθεια επιμήκυνσης της τουριστικής περιόδου.
- Η λήψη θεσμικών και διοικητικών μέτρων σχετικά με όρους διακίνησης, ναυλώσεων θαλαμηγών σκαφών.
- Η λειτουργία και οργάνωση μηχανισμών και υπηρεσιών ελέγχου των σκαφών και εφαρμογής των ισχυουσών διατάξεων ασφαλείας, προστασίας περιβάλλοντος κ.λ.π.
- Η αντιμετώπιση του προβλήματος της εποχικότητας στην απασχόληση των πληρωμάτων.
- Η συνεχής εκπαίδευση των πληρωμάτων, επαγγελματική και γενικά τουριστική.
- Η εντατική διαφήμιση του κλάδου στο εξωτερικό.
- Τέλος, η οργάνωση ειδικών πακέτων διαφοροποιημένης και εμπλουτισμένης με πολλαπλές δραστηριότητες προσφοράς.

### **Αλιευτικός στόλος**

Το μεγαλύτερο πρόβλημα του Αλιευτικού Στόλου είναι ότι αποτελείται από πολλά μικρά σκάφη αντί για λιγότερα και περισσότερο προσαρμοσμένα στις σύγχρονες συνθήκες αλιείας και ότι πολλά σκάφη έχουν μηχανές μικρότερης ισχύος από αυτές που χρειάζονται.

Εκτιμούμε ότι η συνολική αλιευτική ικανότητα (Χωρητικότητα GT και Ισχύς KW) των αλιευτικών σκαφών που έχουμε επαρκεί για την ορθολογική εκμετάλλευση των αλιευτικών μας πεδίων. Όμως είναι απαραίτητη η αναδιάρθρωση του αλιευτικού στόλου ώστε να αποτελείται από λιγότερα σκάφη, προσαρμοσμένα στις σύγχρονες συνθήκες αλιείας.

Τα σκάφη ανάλογα με την περιοχή, και το αλιευτικό εργαλείο που χρησιμοποιούν θα πρέπει να έχουν το κατάλληλο μέγεθος την κατάλληλη μηχανή τον απαιτούμενο εξοπλισμό. Έτσι οι αλιευτικές επιχειρήσεις θα γίνουν βιώσιμες και θα βοηθήσουν τους αλιείς να εξασφαλίσουν το απαραίτητο εισόδημα για να παραμείνουν στα χωριά τους και συνεχίσουν το αλιευτικό επάγγελμα ιδιαίτερα σε περιοχές που οι δυνατότητες ανάπτυξης άλλων δραστηριοτήτων είναι περιορισμένες.

Η αναδιάρθρωση του αλιευτικού στόλου μπορεί να επιτευχθεί με μια σειρά θεσμικά μέτρα και οικονομικά τα οποία θα πρέπει να πάρει το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων ή να διεκδικήσει από την Ευρωπαϊκή Ένωση στα πλαίσια του νέου προγράμματος 2007-2013.

α) Πολλά μικρά σκάφη εργάζονται περιστασιακά στην αλιεία και απλά συμπληρώνουν το εισόδημα των πλοιοκτητών. Οι πλοιοκτήτες των σκαφών αυτών εμφανίζονται κατά κύριο επάγγελμα αλιείς γιατί δεν είναι αναγνωρισμένη νομοθετικά στην Ελλάδα αυτή η κατηγορία σκαφών. Εκείνο που απαιτείται είναι να αναγνωρισθεί νομοθετικά αυτή η κατηγορία, να υπολογισθεί η αλιευτική ικανότητα (χωρητικότητα-ισχύς μηχανής) που δεν αξιοποιείται και να κατανεμηθεί αυτή σε άλλα σκάφη που την έχουν ανάγκη.

β) Από Εθνικούς πόρους να αποσυρθούν από την αλιεία αλιευτικά σκάφη και η αλιευτική τους ικανότητα να χρησιμοποιηθεί για την αύξηση του μεγέθους και της ιπποδύναμης των αλιευτικών σκαφών ώστε να προσαρμοσθούν στις σύγχρονες ανάγκες της αλιείας.

γ) Επαναφορά των οικονομικών ενισχύσεων για την ανανέωση των αλιευτικών σκαφών αλλά με κίνητρα προσανατολισμού σε κατάλληλα για τις σημερινές ανάγκες σκάφη.

Ένα από τα κριτήρια θα μπορούσε να είναι η αντικατάσταση πολλών μικρών σκαφών για τη δημιουργία ενός μεγαλύτερου. Οι δύο δραστηριότητες, αλιεία και τουρισμός, είναι ιδιαίτερα σημαντικές για την Κρήτη και μπορούν όχι μόνο να συνυπάρχουν αρμονικά αλλά και να στηρίζουν η μια την άλλη. Τα τελευταία δέκα τουλάχιστον χρόνια έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον από ξένους επισκέπτες να επιβιβασθούν σε αλιευτικά σκάφη κατά την διάρκεια της εργασίας τους και να παρακολουθήσουν την αλιεία όπως γίνεται από τους ψαράδες.

Αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα και την αύξηση του εισοδήματος των αλιέων και την προώθηση μιας νέας μορφής τουρισμού για την περιοχή μας. Για την ανάπτυξη αυτής της δραστηριότητας θα πρέπει να τροποποιηθεί η Εθνική Νομοθεσία ώστε να μπορούν να επιβιβάζονται σε αλιευτικά σκάφη επισκέπτες και να καθορισθεί ο τρόπος είσπραξης των φορολόγησης εσόδων αυτών από τους αλιείς.

Επίσης θα πρέπει να θεσμοθετηθούν πρόσθετα κίνητρα στα πλαίσια οικονομικών ενισχύσεων για τις αναγκαίες μετατροπές στα αλιευτικά σκάφη για την ασφαλή μεταφορά και εξυπηρέτηση των ξένων επισκεπτών.

### **Στατιστικά στοιχεία**

- Για τον σωστό σχεδιασμό της στρατηγικής και της προώθησης των επιχειρήσεών μας, βασικό ρόλο έχουν τα σωστά και ενήμερα στατιστικά στοιχεία. Είναι βασικό να γνωρίζουμε πόσοι τουρίστες έρχονται από κάθε χώρα, πόσες διανυκτερεύσεις κάνουν, πόσες ημέρες ναύλου έγιναν ανά κατηγορία σκάφους, ανά χώρα, ανά μήνα κλπ. Τα στοιχεία αυτά συλλέγονται μεν στο YEN, αλλά λόγω έλλειψης προσωπικού ή μηχανοργάνωσης παραμένουν ανεκμετάλλευτα.

+ Χρειάζεται λοιπόν μηχανοργάνωση και επάνδρωση του τμήματος του YEN για την άμεση και πλήρη αξιοποίηση των στατιστικών στοιχείων, στα οποία να υπάρχει εύκολη πρόσβαση όλων των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων. Η σωστή εκμετάλλευση της στατιστικής πληροφορίας θα αυξήσει την αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεών.

### **Φορέας θαλάσσιου τουρισμού**

- Δεν υπάρχει ενιαίος φορέας για την αντιμετώπιση των προβλημάτων τα οποία προκύπτουν στον Θαλάσσιο Τουρισμό, με αποτέλεσμα να καταναλώνεται τεράστια ενέργεια λόγω γραφειοκρατίας και πολυδιάσπασης των εμπλεκόμενων φορέων. Δημιουργείται ανασφάλεια και αποτρέπονται οι επενδύσεις, ενώ παράλληλα έχει μεγάλο κόστος για εμάς και για το κράτος χωρίς να ωφελείται κανείς.

+ Όλες οι υπηρεσίες οι σχετικές με τον Θαλάσσιο Τουρισμό πρέπει να ενωθούν κάτω από έναν ενιαίο φορέα και οι απαραίτητες διαδικασίες θα εκτελούνται γρήγορα και αποδοτικά. Να δημιουργηθεί μόνιμη Επιτροπή Θαλάσσιου Τουρισμού με υπό την αιγίδα αρμόδιου φορέα.

### **Τουριστικός ανταγωνισμός**

Ο τουριστικός ανταγωνισμός εν γένει και ειδικά στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού είναι πολύ μεγάλος και η χώρα μας έχει να ανταγωνιστεί άλλες χώρες οι οποίες γνώρισαν μεγάλη ανάπτυξη όπως είναι η Τουρκία, η Ιταλία και η Ισπανία.

Το νέο περιβάλλον, που επικρατεί, περιέχει σημαντικές προκλήσεις για τη χώρα μας, ενώ εμφανίζει σημαντικές επενδυτικές ευκαιρίες για την επιχειρηματική κοινότητα.



Οι Ελληνικοί λιμένες έχουν πολλά πλεονεκτήματα τα οποία έχουν άμεση σχέση με την στρατηγική θέση της χώρας και τα οποία με αποδοτική αξιοποίηση μπορούν να προσελκύσουν μεγάλο αριθμό πλοίων και φορτίων στους Ελληνικούς λιμένες.

Για να μπορέσει η Ελλάδα να αξιοποιήσει τις σημαντικές ευκαιρίες θα πρέπει να προχωρήσει στο σχεδιασμό πολιτικών που σαν στόχο θα έχουν την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των Ελληνικών λιμένων στα πλαίσια των γενικότερων στρατηγικών επιδιώξεων και στόχων της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής.

Οι πιο σημαντικές πολιτικές είναι οι εξής:

- Αξιολόγηση και αναβάθμιση του εθνικού λιμενικού συστήματος μέσω της βελτίωσης του συνόλου των λιμενικών υποδομών και της αναβάθμισης των προσφερόμενων υπηρεσιών.
- Αποτελεσματική ένταξη των λιμένων στο συνολικό σύστημα μεταφορών μέσω της αναβάθμισης των υποδομών συνδυασμένων μεταφορών.
- Εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών με την αποδοτική εκμετάλλευση των Εθνικών και Κοινοτικών Πόρων.
- Προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για την πραγματοποίηση επενδυτικών σχεδίων στους λιμένες
- Εκσυγχρονισμό της λιμενικής βιομηχανίας και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς

## **7.4 Η προοπτική του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού**

Ο Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα αποτελεί έναν από τους κλάδους, ο οποίος, με βάση τα σχετικά πλεονεκτήματα που διαθέτει η χώρα, λογικά θα έπρεπε να ευημερεί. Παρ' όλ' αυτά, αποτελεί ίσως τον τουριστικό κλάδο εκείνο, ο οποίος έχει πληγεί στο μεγαλύτερο βαθμό συγκριτικά με τους υπόλοιπους από την παγκόσμια οικονομική κρίση. Ο θαλάσσιος τουρισμός το 2009 έζησε τη μεγαλύτερη κρίση της ιστορίας του. Μετά τους επιτυχείς Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 που έδωσαν ώθηση στον θαλάσσιο τουρισμό, η αύξηση του πετρελαίου το 2008 σε 170 δολάρια το βαρέλι, η συναλλαγματική διαφορά ευρώ- δολαρίου στο 1,70 περίπου και η παγκόσμια οικονομική κρίση τον Σεπτέμβριο του 2008 προκάλεσαν την κάθετη πτώση και σχεδόν τον αφανισμό του .

**Η εικόνα του Θαλάσσιου Τουρισμού σήμερα διαμορφώνεται ως εξής:**

- α) Πλοία αναψυχής μέχρι 49 ατόμων πτώση 25-30 %
- β) Πλοία αναψυχής μέχρι 12 ατόμων πτώση μέχρι 80 %
- γ) Ιστιοπλοϊκά πτώση 20-25 %
- δ) Κατασχέσεις πλοίων αναψυχής από τράπεζες λόγω της έλλειψης ικανότητας αποπληρωμής δανείων, αριθμός πλοίων 18.
- ε) Δεμένα πλοία αναψυχής από την έναρξη της περιόδου αριθμός 10.
- στ) Προβλεπόμενη ανεργία ανωτέρων και κατωτέρων πληρωμάτων τον Σεπτέμβριο 100%.

Ο κοινός νους αντιλαμβάνεται πως με τα στοιχεία αυτά μία από τις πιο προσοδοφόρες μορφές τουρισμού - ο θαλάσσιος τουρισμός - βρίσκεται στα πρόθυρα πλήρους αφανισμού.

Η χρονιά φέτος παρουσιάζεται χειρότερη από την περσινή. Αυτή τη δύσκολη και κρίσιμη στιγμή για τον Ελληνικό Θαλάσσιο Τουρισμό τα φορολογικά μέτρα που πρόσφατα εξαγγέλθηκαν, έρχονται ουσιαστικά να δώσουν τη «χαριστική βολή» στον Ελληνικό Θαλάσσιο Τουρισμό, μη κάνοντας διαχωρισμό μεταξύ των επαγγελματιών τουριστικών σκαφών και των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής.

Μεταξύ των μέτρων αυτών, περιλαμβάνεται και η επιβολή τελών κυκλοφορίας καθώς και η καταβολή έκτακτης εισφοράς στους κατόχους σκαφών αναψυχής, θέτοντας ως μοναδικό κριτήριο, το αν το σκάφος είναι άνω των 10 μέτρων - χωρίς να κάνει κανέναν απολύτως διαχωρισμό για το αν πρόκειται για ιδιωτικά ή επαγγελματικά τουριστικά σκάφη. Παρά την - μόνο προφορικά - δηλωμένη πρόθεση του Υπουργείου Οικονομικών να βρεθεί τρόπος για να ξεχωρίσουν τα ιδιωτικά από τα αμιγώς επαγγελματικά τουριστικά σκάφη, στην πράξη δεν έχει γίνει απολύτως τίποτε, με αποτέλεσμα τα συγκεκριμένα φορολογικά μέτρα να αφορούν και τα επαγγελματικά σκάφη του Θαλάσσιου Τουρισμού, δυσχεραίνοντας ακόμη περισσότερο τη θέση των επαγγελματιών, οι οποίοι ήδη έχουν πληγεί σημαντικά από την οικονομική κρίση.

Να σημειωθεί τέλος ότι ο συγκεκριμένος κλάδος, πλήττεται επίσης και από τις παράνομες ναυλώσεις ιδιωτικών σκαφών αναψυχής ξένης σημαίας τα οποία είτε βρίσκονται μονίμως ελλιμενισμένα στη χώρα μας, είτε απλώς διέρχονται από αυτή.

Με βάση τις ανακοινώσεις της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού (ΕΠΕΣΤ), ειδικά για τα επανδρωμένα τουριστικά σκάφη μέχρι 12 επιβατών, η πτώση στις ναυλώσεις η οποία παρατηρείται είναι μεγαλύτερη από το 50%. Ταυτόχρονα, ο συγκεκριμένος κλάδος δέχεται ασφυκτικές πιέσεις από τον ανταγωνισμό γειτονικών χωρών (όπως για παράδειγμα η Κροατία και η Τουρκία), οι οποίες έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν πολύ χαμηλότερα λειτουργικά κόστη. Κατά συνέπεια ο κλάδος του Θαλάσσιου Τουρισμού, βρίσκεται τη στιγμή αυτή σε εξαιρετικά δυσχερή θέση, έχοντας να επιλέξει ανάμεσα στη συρρίκνωση ή στην αλλαγή σημαίας των σκαφών.

Η σημερινή κατάσταση απέχει πολύ από το να είναι ικανοποιητική. Έχουμε μείνει πολύ πίσω σε έργα υποδομών. Ανταγωνιστικές χώρες, όπως η Κροατία με 1/3 σε ακτογραμμή από τη χώρα μας, έχει 108 μαρίνες και η Ελλάδα μόλις 19, πολύ λιγότερες και από την Τουρκία.

Έχουμε χάσει το 80% της πελατείας των σκαφών με πλήρωμα από την Τουρκία. Η συγκεκριμένη κατηγορία των σκαφών, ιδιαίτερα με τη σημερινή κρίση, πλήττεται περισσότερο από οποιονδήποτε άλλο τομέα του τουρισμού και ήδη η ισχνή πελατεία που είχαμε δημιουργήσει μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες φαίνεται ότι είναι πολύ διστακτική.

Αν θέλουμε να έχουμε ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, χρειαζόμαστε μια εθνική στρατηγική και ξεκάθαρους στόχους για το πώς θα το πετύχουμε, χωρίς ιδεολογικές αγκυλώσεις και χωρίς να θυσιάζουμε την ουσία στον εντυπωσιασμό. Κατά την άποψή μου, οι στόχοι πρέπει να περιλαμβάνουν τα εξής σημεία: Στη βάση των πιο πάνω διαπιστώσεων, τα προτεινόμενα για την ενίσχυση του θαλάσσιου τουρισμού είναι τα ακόλουθα:

1. Διάλογος για τον θαλάσσιο τουρισμό. Ένας τέτοιου είδους διάλογος πρέπει να περιλαμβάνει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης, το υπουργείο Οικονομικών, το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, την Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, τον Σύνδεσμο Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων και πιθανόν δύο - τρεις άλλους φορείς. Ένας διάλογος σοβαρός, με πρακτικά, με συνέχεια, με στόχους και χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους.

2. Πλήρης απελευθέρωση της κρουαζιέρας από και προς Ελληνικά λιμάνια για όλα πλοία με μη Ευρωπαϊκή σημαία. Ας αναλογιστούμε τα τεράστια οφέλη του τουρισμού και εν τέλει της χώρας μας, αν προσελκύσουμε κρουαζιερόπλοια 2.000-3.000 επιβατών και 1.000-1300 ατόμων πλήρωμα που θα ξεκινάν κρουαζιέρες από τη χώρα μας, σε διανυκτερεύσεις σε ξενοδοχεία όλης της χώρας, στα μαγαζιά, ταξί, εστιατόρια, αεροδρόμια, αρχαιολογικούς χώρους, τροφοδότες, συνεργεία κλπ. Αν κάθε ένα πλοίο πραγματοποιεί τουλάχιστον 20 κυκλικές κρουαζιέρες με μέση πληρότητα 80% αυτό θα σήμαινε τουλάχιστον 32.000 νέους υψηλής ποιότητας επιβάτες για την Ελλάδα ετησίως ανά πλοίο.

3. Στοχευμένη προβολή της χώρας μας μέσω του θαλάσσιου τουρισμού, σε συνδυασμό με την απελευθέρωση του cabotage. Η Ελλάδα είναι η μοναδική χώρα που έχει 4.000 νησιά και βραχονησίδες. Σε συνδυασμό κλίματος και πολιτισμού είναι κρίμα να μην είναι το κέντρο του θαλάσσιου τουρισμού της γης.

4. Αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου που ισχύει τόσο για τα κρουαζιερόπλοια όσο και για τα επαγγελματικά τουριστικά ελληνικής σημαίας.

5. προγραμματισμός συναντήσεων με τις μεγάλες εταιρείες κρουαζιερόπλοιων με στόχο να αναλάβουν με δικές τους δαπάνες την δημιουργία των αναγκαίων λιμενικών υποδομών στα λιμάνια που επισκέπτονται. Το ενδιαφέρον των εταιρειών είναι δεδομένο.

Έτσι, μέσα σε αυτό το ομιχλώδες τοπίο, χωρίς να αγνοούμε τη δύσκολη κατάσταση των δημόσιων οικονομικών μας, η καλύτερη επιλογή για επίτευξη του πιο πάνω περιγραφέντος στόχου, είναι η λήψη πρόσθετων μέτρων που να περιλαμβάνουν:

- 1) Η ένταξη του θαλασσιού τουρισμού σε αναπτυξιακό νόμο. Ποτέ αυτή η εναλλακτική μορφή τουρισμού μέχρι τώρα δεν ήταν σε αναπτυξιακό νόμο τη στιγμή κατά την οποία δίνει το 4% από το συνολικά 18% που συμβάλει ο τουρισμός στο ΑΕΠ.
- 2) Τη μείωση των συντελεστών του ΦΠΑ για τις τουριστικές υπηρεσίες κατά 3 μονάδες (στο 6% και 16% από 9% και 19%) για το 2009 και 2010, με αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους του τουριστικού πακέτου κατά 300 εκ. ευρώ. Το μέτρο αυτό το έχει ήδη υιοθετήσει η Κύπρος με μείωση του ΦΠΑ για τον τουρισμό από 8% σε 5%, ενώ η Ισπανία έχει συντελεστή 7% και η Πορτογαλία 5%.
- 3) Την κατά 75% μείωση των τελών εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης των περιφερειακών αεροδρομίων (σπατόσημο). Η αναστολή χρέωσης των τελών προσγείωσης και στάθμευσης δεν αποτελούν παρά ασήμαντη βελτίωση του κόστους του τουριστικού πακέτου ( περίπου 2 ανά επιβάτη).
- 4) Ελάφρυνση από επιβαρύνσεις του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου. Σήμερα το εισιτήριο επιβαρύνεται με περίπου 32% φόρους και κρατήσεις. Ο επίναυλος 3% για τη χρηματοδότηση των άγονων γραμμών είναι απαράδεκτος καθώς επιβαρύνει επιπλέον τους νησιώτες, όπως βέβαια ακατανόητες είναι και οι κρατήσεις υπέρ αχθοφόρων και λεμβούχων που σήμερα δεν υπάρχουν.
- 5) Επιβολή ποιοτικών κριτηρίων στα πλοία τα οποία επιδοτούνται. Δεν μπορεί ένα σύγχρονο ταχύτατο πλοίο να συγκρίνεται με πλοία που βρίσκονται στο τέλος του βίου τους και συχνά υποφέρουν από βλάβες ενώ δεν τηρούν και τους κανόνες υγιεινής. Επίσης οι συμβάσεις αποκλειστικής εξυπηρέτησης ή επιδότησης θα πρέπει να είναι πενταετείς και όχι ετήσιες ώστε να μπορούν να δημιουργηθούν εταιρείες τοπικών συμφερόντων, ενδεχομένως με τη συμμετοχή της τοπικής αυτοδιοίκησης, για την κάλυψη αναγκών μικρότερων νησιών.
- 6) Τη δημιουργία σταθμών επιβατών σε ορισμένα λιμάνια του Αιγαίου ώστε να λειτουργήσουν ως σταθμοί μετεπιβίβασης, όπως π.χ. αυτά της Σύρου, της Νάξου, της Ρόδου και της Κω, στα οποία οι επιβάτες θα φθάνουν γρήγορα με σύγχρονα πλοία και από εκεί θα προωθούνται στα μικρότερα νησιά με συχνά δρομολόγια. Με την παρούσα κατάσταση των ελληνικών λιμανιών κάτι τέτοιο δείχνει αδύνατο.
- 7) Οφείλουμε να αναπτύξουμε, ακόμη και με επιδότηση, την ενδονησιωτική επικοινωνία. Δεν μπορεί σήμερα ο κάτοικος των Δυτικών Κυκλάδων για να πάει στη Σύρο, που είναι το διοικητικό κέντρο του Νομού, να χρειάζεται να φτάσει πρώτα στον Πειραιά.
- 8) Υποδομές. Πώς είναι δυνατόν μία χώρα με 16.000 χιλιόμετρα ακτογραμμής, που περιβρέχεται παντού από θάλασσα και έχει χιλιάδες νησιά, να έχει ευθέως ανάλογο

αριθμό από μαρίνες. Σκεφθείτε ότι η Κροατία με το 1/3 σε ακτογραμμή έχει 108 μαρίνες και Ελλάδα 19 μαρίνες και φυσικά πολύ λιγότερες από την ανταγωνίστρια χώρα την Τουρκία.

- 9) Επιμήκυνση τουριστικής περιόδου Οι κλιματολογικές συνθήκες της χώρας μας επιτρέπουν από Απρίλιο μέχρι Νοέμβριο να είναι μία φουλ τουριστική περίοδο".
- 10) Την άμεση εφαρμογή του μέτρου ενίσχυσης των ξενοδοχείων του κέντρου της Αθήνας με στοχευμένη προβολή ουσιαστικού περιεχομένου.
- 11) Χρηματοδότηση των τουριστικών επιχειρήσεων με εγγύηση του Δημοσίου μέσω ομολόγων, από τα οποία το τραπεζικό σύστημα θα μπορέσει να αντλήσει τα αναγκαία κεφάλαια.

Αυτό που πρέπει λοιπόν όλοι να συνειδητοποιήσουμε είναι ότι ο θαλάσσιος τουρισμός είναι πλέον εθνικό θέμα καθώς αποτελεί τη μόνη βαριά βιομηχανία που έχει η χώρα μας και γι αυτό πρέπει να της δείξουμε πριν να είναι πολύ αργά τη σοβαρότητα που της αρμόζει. Βραχυπρόθεσμα είναι ο μόνος τρόπος με την βοήθεια όλων να ξεπεραστεί η κρίση.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ΒΑΡΒΑΡΕΣΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ (1996), “Τουρισμός – έννοιες – μεγέθη”, Η ελληνική πραγματικότητα, Εκδ. προπομπός, Αθήνα,  
ΒΑΡΒΑΡΕΣΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ (1994), “Τουρισμός-Οικονομικές Προσεγγίσεις”, Εκδ. προπομπός, Αθήνα,  
ΒΕΝΕΤΣΑΝΟΠΟΥΛΟΥ Γ.ΜΑΡΩ (2006), “Η κρατική συμβολή στον τουρισμό – Εναλλακτικές μορφές τουρισμού”, Εκδ. Interbooks, Αθήνα,  
ΕΥΘΥΜΙΑΤΟΥ – ΠΟΥΛΑΚΟΥ Α. (1987), “Στοιχεία Τουριστικής Νομοθεσίας”, Εκδ. Αντ.Ν. Σακκουλά, Αθήνα,  
ΗΓΟΥΜΕΝΑΚΗΣ ΝΙΚΟΣ Γ. (1999), “Τουριστικό Μάρκετινγκ”, Εκδ. Interbooks, Αθήνα,  
ΗΓΟΥΜΕΝΑΚΗΣ ΝΙΚΟΣ Γ. (1999), “Τουριστική Πολιτική”, Εκδ. Interbooks, Αθήνα,  
ΗΓΟΥΜΕΝΑΚΗΣ, ΚΡΑΒΑΡΑΚΗΣ, ΛΥΤΡΑΣ (1995), “Εισαγωγή στον Τουρισμό”, Εκδ. Interbooks, Αθήνα,  
ΤΣΑΡΤΑΣ Π. (1996), “Κοινωνιολογικές προσεγγίσεις στον τουρισμό”, Αθήνα,

## ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

[www..traveldailynews.gr](http://www..traveldailynews.gr)  
[www.marineews.gr](http://www.marineews.gr)  
[www.cruiseplan.gr](http://www.cruiseplan.gr)  
[www.in.gr](http://www.in.gr)  
[www.yachts.gr](http://www.yachts.gr)  
[www.cruising.org](http://www.cruising.org)  
[www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr)  
[www.yachting-world.com](http://www.yachting-world.com)  
[www.thalassa.net.gr](http://www.thalassa.net.gr)  
[www.capital.gr/news](http://www.capital.gr/news)  
[www.greece-yachting.com](http://www.greece-yachting.com)  
[www.google.com](http://www.google.com)  
[www.yen.gr](http://www.yen.gr)  
[www.sete.gr](http://www.sete.gr)  
[www.press-time.com](http://www.press-time.com)  
[www.mediashipping.com](http://www.mediashipping.com)