



---

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ**

**ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ  
ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

---

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο  
τουρισμό:

Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

**ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: κα. ΛΕΚΑΚΟΥ ΜΑΡΙΑ**

**ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΧΑΛΚΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ**

**ΧΙΟΣ, 2022 - 2023**



Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

Δηλώνω υπεύθυνα ότι έχω διαβάσει και κατανοήσει τους κανόνες για τη λογοκλοπή και τον τρόπο σωστής αναφοράς των πηγών που περιέχονται στον Οδηγό συγγραφής διπλωματικών εργασιών του ΤΝΕΥ. Δηλώνω ότι, από όσα γνωρίζω, το περιεχόμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι προϊόν δικής μου δουλειάς και υπάρχουν αναφορές σε όλες τις πηγές που χρησιμοποίησα. Τέλος δηλώνω ότι προτίθεμαι να φέρω ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού που χρησιμοποίησα, η οποία ορίζεται από τον σκοπό και τον χαρακτήρα της χρήσης, ο οποίος είναι μη κερδοσκοπικός – εκπαιδευτικός.

## Περιεχόμενα

Εισαγωγή.....	6
Το νησί.....	6
Η Νησιωτικότητα.....	7
Abstract .....	9
The Island .....	9
The Insularity .....	9
Κεφάλαιο 1 <sup>ο</sup> – Εισαγωγή .....	12
1.1. Ο Ορισμός του Θαλάσσιου Τουρισμού.....	12
1.2. Οι μορφές του θαλάσσιου τουρισμού.....	13
1.3. Ιστορική Αναδρομή .....	16
1.4. Το Yachting .....	17
1.5. Κατηγορίες και τύποι τουριστικών σκαφών .....	19
Κεφάλαιο 2 <sup>ο</sup> – Ο θαλάσσιος Τουρισμός .....	22
2.1. Ο Διεθνής Θαλάσσιος Τουρισμός .....	22
Η.Π.Α.....	23
Ασία .....	24
Ευρώπη.....	25
2.2. Ο θαλάσσιος τουρισμός στη Μεσόγειο .....	26
2.3. Ο Ελληνικός Θαλάσσιος Τουρισμός.....	36
2.4. Η Προσφορά και η Ζήτηση Σκαφών και Υπηρεσιών Αναψυχής και Μαρίνων – Η Ελληνική Αγορά και ο Ανταγωνισμός του Κλάδου .....	39
2.5. Ναυλώσεις Σκαφών Αναψυχής.....	44
2.5.1. Το ηλεκτρονικό Μητρώο Τουριστικών σκαφών .....	44
2.5.2. Όροι και Προϋποθέσεις Εκμετάλλευσης Yachts .....	45
2.5.3. Ναυλώσεις Σκαφών Αναψυχής .....	46
Κεφάλαιο 3 <sup>ο</sup> – Θεσμικό Πλαίσιο .....	48
3.1. Η Ευρωπαϊκή Νομοθεσία για τα σκάφη αναψυχής.....	48
3.2. Νομοθετικό Πλαίσιο Θαλάσσιου Τουρισμού .....	49
Νομική Έννοια του Πλοίου.....	50
Η εθνικότητα του πλοίου .....	50
3.3. Η Εθνική Νομοθεσία για τα σκάφη αναψυχής .....	51
3.4. Το Νέο Θεσμικό Πλαίσιο θαλάσσιου τουρισμού.....	55
Κεφάλαιο 4 <sup>ο</sup> – Ν.Ε.Π.Α. – Ναυτιλιακή Εταιρία Πλοίων Αναψυχής .....	58



Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

4.1.	Ο Νόμος 4256/2014 .....	58
4.2.	Η Ναυτιλιακή Εταιρεία για τα Σκάφη Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α.) .....	58
	Υπόδειγμα Καταστατικού Ν.Ε.Π.Α.....	61
4.3.	Πλεονεκτήματα - Μειονεκτήματα Ν.Ε.Π.Α. ....	72
	Ανάλυση Porter's Diamond .....	72
4.4.	Είναι τελικά η Ν.Ε.Π.Α. καλή για το Θαλάσσιο Τουρισμό;.....	74
	SWOT Ανάλυση στον Κλάδο .....	75
4.5.	Προτάσεις για περαιτέρω μελέτη .....	77
	Βιβλιογραφία .....	78

Εικόνα 1 Κρουαζιερόπλοιο "Courtesy" - Royal Caribbean .....	14
Εικόνα 2 Το Yachting – Πηγή: <a href="https://www.af-yachting.com/">https://www.af-yachting.com/</a> .....	17
Εικόνα 3 Mega Yacht "Nord" – Πηγή: <a href="https://www.boatinternational.com/yachts/the-register/largest-yachts-in-the-world">https://www.boatinternational.com/yachts/the-register/largest-yachts-in-the-world</a> .....	21
Εικόνα 4 Ocean Tourism and Recreation – Πηγή: <a href="https://coast.noaa.gov/states/fast-facts/tourism-and-recreation.html">https://coast.noaa.gov/states/fast-facts/tourism-and-recreation.html</a> .....	23
Εικόνα 5 Συμβολή του Θαλάσσιου τουρισμού στο ΑΕΠ της Ελλάδας – Πηγή: <a href="https://nee.gr/">https://nee.gr/</a> .....	36
Εικόνα 6 Η Αγορά των σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα – Πηγή: διαΝΕΟσις .....	37
Εικόνα 7 - Η Μαρίνα Γουβιών στην Κέρκυρα – Πηγή: <a href="https://greek-marinas.gr/el/marinas/gouvia-marina/">https://greek-marinas.gr/el/marinas/gouvia-marina/</a> .....	43
Εικόνα 8 - Α.Α.Δ.Ε. – Πηγή: <a href="https://www.aade.gr/">https://www.aade.gr/</a> .....	44
Εικόνα 9 <a href="https://anelixi.eu/mitroo-eggrafis-toyristikon-ploion-kai-mikron-skafon/">https://anelixi.eu/mitroo-eggrafis-toyristikon-ploion-kai-mikron-skafon/</a> .....	47
Εικόνα 10 Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού - <a href="http://www.epest.gr">www.epest.gr</a> .....	71
Πίνακας 1 Κατηγορίες Μηχανοκίνητων Σκαφών .....	19
Πίνακας 2 Κατηγορίες Σκαφών βάσει του Υπουργείου Ναυτιλίας .....	20
Πίνακας 3 Κατηγορίες Σκαφών βάση μεγέθους .....	21
Πίνακας 4 Συνολική Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ σε δις.) και απασχόληση (x1000) στον θαλάσσιο και παράκτιο τουρισμό στην Ε.Ε. (2011) – Πηγή: <a href="https://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2014:0086:FIN:EL:PDF">https://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2014:0086:FIN:EL:PDF</a> .....	25
Πίνακας 5 Μαρίνες στην Αίγυπτο – Πηγή: Marina Reservation.com (2021) .....	28
Πίνακας 6 Μαρίνες στη Γαλλία – Πηγή: Marina Reservation.com (2021) .....	28
Πίνακας 7 Μαρίνες στην Ελλάδα – Πηγή: My-sea.com (2021) .....	29
Πίνακας 8 Μαρίνες στην Ισπανία - Πηγή: Marine Project (2021) & Wender (2021) .....	30
Πίνακας 9 Μαρίνες στην Ιταλία - Πηγή: MarinaReservation.com (2021) .....	32
Πίνακας 10 Μαρίνες στην Κύπρο - Πηγή: MarinaReservation.com (2021) .....	33
Πίνακας 11 Μαρίνες της Κροατίας - Πηγή: MarinaReservation.com (2021) .....	33
Πίνακας 12 Μαρίνες στη Μάλτα - Πηγή: MarinaReservation.com (2021) .....	34
Πίνακας 13 Μαρίνες στο Μαυροβούνιο - Πηγή: MarinaReservation.com (2021) .....	34
Πίνακας 14 - Ελληνικές Μαρίνες – Διαχείριση – Πηγή: <a href="https://greek-marinas.gr/el/">https://greek-marinas.gr/el/</a> .....	41
Πίνακας 15 Λίστα Μελών Ν.Ε.Π.Α. - Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού - <a href="http://www.epest.gr/members.php">http://www.epest.gr/members.php</a> .....	69
Διάγραμμα 1 - Χωροθέτηση Μαρίνων στην Ελληνική Επικράτεια .....	42
Διάγραμμα 2 – Ποσοστά Διαχειριστριών Εταιριών (Μερίδιο στην Αγορά) .....	42
Διάγραμμα 3 - Ποσοστά Διαχειριστριών Εταιριών (Θέσεις Ελλιμενισμού) .....	43

Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

- ✚ “How I wish that somewhere there existed an island for those who are wise and of good will.” – Albert Einstein  
(μεταφρ.: "Πώς εύχομαι να υπήρχε κάπου ένα νησί για όσους είναι σοφοί και καλοπροαίρετοι" – Άλμπερτ Αϊνστάϊν)
- ✚ *When we contemplate the whole globe as one great dewdrop, striped and dotted with continents and islands, flying through space with other stars all singing and shining together as one, the whole universe appears as an infinite storm of beauty.*” – John Muir  
(μεταφρ.: “Όταν συλλογιζόμαστε ολόκληρη την υδρόγειο σαν μια μεγάλη δροσοσταλίδα, ριγωτή και διάστικτη με ηπείρους και νησιά, που πετάει στο διάστημα μαζί με άλλα αστέρια που τραγουδούν και λάμπουν όλα μαζί σαν ένα, ολόκληρο το σύμπαν εμφανίζεται σαν μια άπειρη καταιγίδα ομορφιάς”. - John Muir<sup>1</sup>)
- ✚ «Στόν Παράδεισο έχω σημαδέψει ένα νησί  
Απαράλλαχτο εσύ κι ένα σπίτι στή θάλασσα  
Μέ κρεβάτι μεγάλο και πόρτα μικρή  
Έχω ρίξει μέσ στ’άπατα μίαν ηχώ  
Νά κοιτάζομαι κάθε πρωί που ζυπνώ  
Νά σέ βλέπω μισή να περνάς στό νερό  
και μισή να σε κλαίω μέσ στόν Παράδεισο.» – Οδυσσέας Ελύτης

---

<sup>1</sup> Ο John Muir, γνωστός και ως "John of the Mountains" και "Father of the National Parks", ήταν ένας σημαντικός Σκοτσο-αμερικανός φυσιοδίφης, συγγραφέας, περιβαλλοντικός φιλόσοφος, βοτανολόγος, ζωολόγος, παγετολόγος και πρώιμος υποστηρικτής για τη διατήρηση της άγριας φύσης στην Ηνωμένες πολιτείες Αμερικής.

## Εισαγωγή

### Το νησί

Ο γεωγραφικός προσδιορισμός της λέξης «νησί», οφείλεται στα ακριβή, φυσικά όρια του ίδιου του νησιού, δηλαδή «εκεί όπου αρχίζει η θάλασσα».

Τα όρια αυτά το καθιστούν σαφώς έναν αναγνωρισμένο τόπο και μια ορισμένη μονάδα. Αυτός λοιπόν ο περικλειστος χώρος του νησιωτικού τοπίου συνήθως έχει την τάση να απομονώνεται, να αυτονομείται, να προβάλλεται συμβολικά και να εξηγείται από τους μελετητές ως «περιέχων κάποιο ιδιαίτερο ρυθμό ζωής και εξέλιξης, διαφορετικό από την ηπειρωτική χώρα».<sup>2</sup> (Rainbird, 2000)

Γενικά θεωρείται αρκετά δύσκολο να αποδώσουμε την ακριβή έννοια του νησιού, καθώς έχουν καταγραφεί και ειπωθεί διάφοροι ορισμοί ανά διαστήματα.

Σύμφωνα με την Eurostat, ο όρος «νησί», από κοινωνικοοικονομική άποψη, προσδιορίζεται ως ένα τμήμα ξηράς, το οποίο έχει κάποιο μόνιμο πληθυσμό, δεν έχει σταθερή σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα και χωρίζεται από αυτήν με έναν υδάτινο «δρόμο», πλάτους, τουλάχιστον ενός χιλιομέτρου, χωρίς να περιλαμβάνει πρωτεύουσα κράτους.<sup>3</sup>

Παράλληλα, η 5<sup>η</sup> Έκθεση για την Ευρωπαϊκή Συνοχή το 2010, όρισε τα νησιά ως «οι περιφέρειες επιπέδου Nuts 3<sup>4</sup>, όπου η πλειοψηφία του πληθυσμού διαμένει σε ένα ή περισσότερα νησιά, χωρίς αυτά να συνδέονται με την ηπειρωτική χώρα με κάποιο τρόπο, όπως για παράδειγμα με γέφυρα τούνελ».

Διάφορες αντίστοιχες διαφοροποιήσεις, στη διεθνή βιβλιογραφία, εντοπίζονται και ως προς τις μεγάλες διακυμάνσεις στον πληθυσμό αλλά και τον κατακερματισμό του νησιωτικού χώρου. Για παράδειγμα, σε ένα πρόγραμμα της UNESCO για την υδρολογία των μικρών νησιών, ως «μικρό» ορίζεται το νησί, με έκταση μικρότερη των 2.000 τ.χλμ. Για τις ανάγκες μάλιστα της ακόλουθης ανάλυσης υιοθετείται η τυπολογία των μελετών «Άτλαντας των Ευρωπαϊκών Νησιών»<sup>5</sup> και «Euroislands»<sup>6</sup>, οι οποίες εκπονήθηκαν από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου στο πλαίσιο του προγράμματος «Inspire Policy Making with Territorial Evidence» (ESPON, 2013)

Καθώς λοιπόν τα νησιά χαρακτηρίζονται ως περιοχές με σπάνιες ιδιαιτερότητες και ιδιόμορφο περιβάλλον, θα μπορούσαμε να κάνουμε πιο συγκεκριμένη τη «φύση»

<sup>2</sup> Rainbird, P., «Islands out of time: towards a critique of island archaeology», *Journal of Mediterranean Archaeology*, 12, 2000, σ. 217

<sup>3</sup> «Νησί θεωρείται κάθε έκταση μεγαλύτερη του 1 τ.χλμ., με απόσταση τουλάχιστον 1 χλμ. από την ηπειρωτική χώρα και χωρίς μόνιμη σύνδεση με αυτήν, δίχως την ύπαρξη ευρωπαϊκής πρωτεύουσας στην έκταση αυτή και με περισσότερους από 50 κατοίκους» - Ευρωπαϊκή Στατιστική Υπηρεσία (Eurostat), έκδοση του «Πορτραίτου των νησιών» - 1994

<sup>4</sup> Η κοινή ονοματολογία των εδαφικών στατιστικών μονάδων (γαλλικά: Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques, αγγλικά: Nomenclature of Territorial Units for Statistics) είναι κωδικοί για γεω-κωδική τυποποίηση, για την αναφορά των υποδιαίρεσεων των χωρών, που χρησιμοποιεί η Ευρωπαϊκή Ένωση για στατιστικούς λόγους. Η κωδικοποίηση NUTS χρησιμοποιείται από το 1988 στο Ευρωπαϊκό Δίκαιο αλλά μόλις το 2003 άρχισε να εμφανίζεται στα κείμενα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

<sup>5</sup> Πηγή: <http://www1.aegean.gr/lid/internet/NewFolder/greek%20AtlasESPONtextweb.pdf> - Ημερομηνία ανάκτησης: 25.11.2022

<sup>6</sup> Πηγή: <https://www.espon.eu/programme/projects/espon-2013/targeted-analyses/euroislandsdevelopment-islands-%E2%80%93-european-islands> - Ημερομηνία ανάκτησης: 25.11.2022

τους, με τη βοήθεια τριών παραγόντων:

1. Το μικρό τους μέγεθος
2. Την «απομόνωσή» τους από την ηπειρωτική χώρα και τον περιμετρικό χαρακτήρα τους
3. Το ιδιαίτερο περιβάλλον τους (εύθραυστα οικοσυστήματα, ιδιαίτέρως εκτεθειμένα σε φυσικά φαινόμενα και ανεξέλεγκτες περιβαλλοντικές επιρροές)

Όλοι αυτοί οι παράγοντες, αποδίδονται στα νησιά και διαμορφώνουν τις αντιλήψεις μας για αυτά, ενώ παράλληλα συνθέτουν την έννοια της «νησιωτικότητας».

## Η Νησιωτικότητα

Ως νησιωτική Περιφέρεια, ορίζεται η γεωγραφική περιοχή που περιλαμβάνει ομάδα ή πλήθος νησιών ή ένα μεγάλο νησί και τα χαρακτηριστικά της (κυρίως κοινωνικό-οικονομικά), τη διαφοροποιούν από τις υπόλοιπες ηπειρωτικές περιφέρειες.

Τα προβλήματα ανάπτυξης που χαρακτηρίζουν το είδος αυτής της Περιφέρειας είναι ομοιογενή σε όλη την έκτασή της και αναφέρονται κυρίως στη δυσχέρεια πρόσβασης, στη μεγάλη απόσταση που χωρίζει τα εντασσόμενα νησιά και στο μικρό τους μέγεθος.<sup>7</sup> (Parlement Europeene, 2001)

Ως βασικό χαρακτηριστικό της νησιωτικότητας μπορεί να αναφερθεί, ότι η νησιωτικότητα είναι ένα διαρκές φαινόμενο της γεωγραφικής ασυνέχειας και εντείνεται αντιστρόφως ανάλογα με το μέγεθος του νησιού και ανάλογα με την απόστασή του από τις ακτές, ενώ η τεκμηρίωση της νησιωτικότητας αποτελεί τον συνδυασμό κρίκο, τον κοινό τόπο όλων των νησιών ανεξαρτήτως έκτασης, πληθυσμιακού μεγέθους, και αναπτυξιακής πορείας.

Η Ελλάδα θεωρείται μια κατ' εξοχήν θαλάσσια και νησιωτική χώρα, λόγω κυρίως της γεωγραφικής της θέσης και της γεωμορφολογίας του εδάφους της.

Βρίσκεται όπως είναι ευρέως γνωστό, μεταξύ τριών ηπείρων (Ευρώπη, Ασία και Αφρική) και στη διασταύρωση των αντίστοιχων θαλάσσιων διαδρόμων μεταξύ Ανατολής και Δύσης, ενώ παράλληλα διαθέτει μεγάλος πλήθος νησιών, με μεγάλη διαφοροποίηση μεταξύ τους ως προς την έκταση, τα φυσικά χαρακτηριστικά, το πληθυσμιακό μέγεθος και την οικονομικό-κοινωνική τους διάρθρωση.

Το ελληνικό νησιωτικό σύνολο περιλαμβάνει μια μεγάλη ποικιλία νησιών και άλλων νησιωτικών συμπλεγμάτων, που καλύπτουν το 18,8% του εδάφους της χώρας (24.739,4 τ.χλμ.). Ειδικότερα, η χώρα μας απαριθμεί συνολικά περίπου 9.800 θαλάσσια νησιωτικά εδάφη (νησιά, νησίδες, βραχονησίδες και ερημονήσια), γεγονός που την κατατάσσει στις πρώτες θέσεις μεταξύ των νησιωτικών χωρών του κόσμου.

Η χώρα μας όντας γεωγραφικά τοποθετημένη στην Νοτιοανατολική Μεσόγειο, με τεράστια ακτογραμμή και μακράιωνη ναυτική παράδοση, διαθέτει τις πιο κατάλληλες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού. Πιο συγκεκριμένα, η παρουσία έντονης νησιωτικότητας αλλά και η εγγύτητα με την ηπειρωτική χώρα μέσω των σκαφών αναψυχής, αποτελούν ισχυρούς πυλώνες για την περαιτέρω εξέλιξη της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης.

<sup>7</sup> Parlement Europeen, Resolution sur les problemes des regions insulaires de l' Union Europeenne, A4-0118/98.





## Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό: Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

Ο Θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί έναν από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους κλάδους του τουρισμού. Η παρούσα εργασία έχει ως σκοπό να παρουσιάσει το Θεσμικό πλαίσιο του Θαλάσσιου τουρισμού ως προς την χρήση των σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, την Ευρώπη αλλά και τον υπόλοιπο κόσμο, όπως και των εταιρικών μορφών που συναντιούνται στη χώρα μας, σε σύγκριση με αυτές που διαθέτουν άλλα Ευρωπαϊκά νησιωτικά κράτη.

Αρχικά, θα αναφερθούν κάποιες λέξεις «κλειδιά» και θα δοθούν οι ορισμοί τους, ώστε να γίνουν κατανοητές οι βασικές έννοιες της έρευνας αυτής. Θα παρουσιαστεί αναλυτικά η έννοια του τουρισμού αλλά και αυτή των σκαφών αναψυχής και του yachting, και θα ακολουθήσει και μια σύντομη ιστορική αναδρομή. Το κυρίως θέμα θα εστιάσει στην παρουσίαση, την επεξήγηση και την ανάλυση του Θεσμικού Πλαισίου που διέπει τη χρήση των σκαφών αναψυχής, τόσο στη χώρα μας, αλλά και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Επίσης θα παρουσιαστεί και θα αναλυθεί η έννοια της Ναυτιλιακής Εταιρείας Πλοίων Αναψυχής, για τον λόγο ότι εργασία αυτή αποσκοπεί επίσης στο να γίνει μια πρώτη προσπάθεια να απαντήσουμε στο αν τελικά η παρουσία της Ν.Ε.Π.Α.<sup>8</sup> είναι καλή για τον θαλάσσιο τουρισμό στη χώρα μας, οπότε και αυτό θα αναλυθεί εκτενώς στο τελευταίο κομμάτι της παρούσας εργασίας.

Η επιλογή του θέματος αυτού έγινε με το κριτήριο ότι η ανάδειξη του Θεσμικού πλαισίου και του yachting ειδικότερα, αποτελεί τομέα εξέχουσας σημασίας για τη ναυτιλία, καθώς είναι ένα πολυδιάστατο φαινόμενο με ποικίλες εκφάνσεις, το οποίο επηρεάζει όχι μόνο τον οικονομικό τομέα της χώρας μας, αλλά και άλλους σημαντικούς τομείς όπως τον κοινωνικό.

---

<sup>8</sup> Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής



## Abstract

### The Island

The geographical definition of the word "island" is due to the exact boundaries of the island itself, i.e., "where the sea begins".

These boundaries clearly make it a recognized place and a defined unit. This enclosed space of the island landscape therefore usually tends to be isolated, autonomous, symbolically projected and explained by scholars as 'containing a particular rhythm of life and evolution, different from the mainland'.

In general, it is considered quite difficult to attribute the exact meaning of island, as various definitions have been recorded and said from time to time.

According to Eurostat, the term 'island', from a socio-economic point of view, is defined as a stretch of land which has a permanent population, has no fixed link with the mainland and is separated from it by a water 'road' at least one kilometer wide, and does not include a capital city.

At the same time, the 5<sup>th</sup> European Cohesion Report in 2010 defined islands as "Nuts 3 regions where the majority of the population resides on one or more islands, which are not connected to the mainland in any way, for example by a tunnel bridge".

Several similar variations can be found in the international literature, both in terms of large variations in population and in the fragmentation of island space. For example, in a UNESCO project on the hydrology of small islands, a 'small' island is defined as an island with an area of less than 2,000 square kilometers. For the purposes of the following analysis, the typology of the studies 'Atlas of European Islands' and 'Euroislands', which were carried out by the University of the Aegean within the framework of the project 'Inspire Policy Making with Territorial Evidence', is adopted. Therefore, as islands are characterized as areas with rare particularities and peculiar environments, we could make their "nature" more concrete, with the help of three factors:

1. Their small size
2. Their "isolation" from the mainland and their peripheral character
3. Their particular environment (fragile ecosystems, particularly exposed to natural phenomena and uncontrolled environmental influences)

All these factors are attributed to islands and shape our perceptions of them, while at the same time they make up the concept of "insularity".

### The Insularity

An island region is defined as a geographical area that includes a group or a number of islands or a large island and whose characteristics (mainly socio-economic) differentiate it from other continental regions.

The development problems that characterize this type of region are homogeneous throughout its territory and relate mainly to the difficulty of access, the great distance between the islands included and their small size.



## Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό: Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

As a basic characteristic of insularity, it can be mentioned that insularity is a permanent phenomenon of geographical discontinuity and is intensified inversely according to the size of the island and according to its distance from the coast, while the documentation of insularity is the connecting link, the common ground of all islands regardless of their size, population, and development path.

Greece is considered a predominantly maritime and island country, mainly due to its geographical location and the geomorphology of its territory.

It is situated, as is widely known, between three continents (Europe, Asia and Africa) and at the intersection of the respective sea corridors between East and West, while at the same time it has a large number of islands, with a wide variation between them in terms of area, physical characteristics, population size and economic and social structure.

The Greek archipelago comprises a wide variety of islands and other island clusters, covering 18.8% of the country's territory (24,739.4 square kilometers). In particular, our country lists a total of about 9,800 marine island territories (islands, islets, rocky islets and desert islands), which ranks it among the top island countries in the world. Our country being geographically located in the Southeastern Mediterranean, with a huge coastline and a long maritime tradition, has the most suitable conditions for the development of Marine Tourism. More specifically, the presence of strong insularity and the proximity to the mainland through yachts are strong pillars for the further development of Private Marine Tourism.

Marine tourism is one of the fastest growing tourism sectors. This paper aims to present the institutional framework of marine tourism in terms of the use of yachts in Greece, Europe and the rest of the world, as well as the corporate forms that are found in our country, compared to those of other European island states.

At the beginning, some key words will be mentioned and their definitions will be given, in order to understand the basic concepts of this research. The concept of tourism and that of yachting and yachting will be presented in detail, followed by a brief historical review. The main topic will focus on the presentation, explanation and analysis of the institutional framework governing the use of yachts, both in our country and at European level. Also, the concept of the Leisure Yacht Shipping Company will be presented and analyzed, for the reason that this thesis also aims to make a first attempt to answer whether the presence of the N.E.P.A. is ultimately good for marine tourism in our country, so this will be analyzed extensively in the last part of this thesis. The choice of this topic was made on the basis that the highlighting of the Institutional Framework and yachting in particular, is an area of outstanding importance for the shipping industry, as it is a multidimensional phenomenon with various manifestations, which affects not only the economic sector of our country, but also other important sectors such as the social one.



Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

**Λέξεις Κλειδιά:** Νησί, Νησιωτικότητα, Νησιωτικό Κράτος, Τουρισμός, Θαλάσσιος Τουρισμός, σκάφη αναψυχής, Θεσμικό Πλαίσιο, Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής

**Keywords:** Island, Insularity, Island State, Tourism, Marine Tourism, Yachting, Leisure boats, Institutional Framework for yachting, Leisure Boat Shipping Company

## Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup> – Εισαγωγή

### 1.1. Ο Ορισμός του Θαλάσσιου Τουρισμού

Η Ελλάδα, ως γνήσια νησιωτική και ηπειρωτική χώρα, είναι γνωστή σε όλο τον κόσμο για τον αρχαίο πολιτισμό και τη μυθολογία της. Παράλληλα, αποτελεί έναν από τους πιο δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς λόγω των περιβαλλοντικών στοιχείων της και πιο συγκεκριμένα όλων αυτών που έχουν επίκεντρο δραστηριοτήτων τη θάλασσα.

Για να ορίσουμε τον θαλάσσιο τουρισμό, πρέπει να εξετάσουμε δύο σημαντικούς τομείς της ελληνικής οικονομίας που περιλαμβάνονται στην έννοιά του. Αυτοί οι τομείς είναι ο τουρισμός και η ναυτιλία, από τους οποίους προέρχεται κυρίως το νομικό του πλαίσιο.

Ναυτιλία είναι το σύνολο των ανθρώπινων δραστηριοτήτων που είναι αναγκαίες για τη μεταφορά αγαθών και προσώπων δια θαλάσσης. Ο θαλάσσιος τουρισμός συνδέεται στενότερα με την επιβατηγό ναυτιλία, τις θαλάσσιες μεταφορές και τη μεταφορά εμπορευμάτων και προσώπων δια θαλάσσης. Η μεταφορά προσώπων με αποκλειστικό σκοπό την αναψυχή τους, ανήκει σε αυτή τη συγκεκριμένη μορφή τουρισμού.

Σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ο τουρισμός είναι «όλες οι σχέσεις και οι δραστηριότητες που συνδέονται με ταξίδια και καταλύματα για τα οποία ο τόπος διαμονής δεν είναι ούτε ο τόπος κατοικίας ούτε ο τόπος μόνιμης διαμονής». Ο τουρισμός αποτελεί σημαντική πηγή εσόδων για την Ελλάδα και θεωρείται ίσως το βασικότερο στοιχείο στήριξης ολόκληρης της ελληνικής οικονομίας, δηλαδή, η βασικότερη βιομηχανία της χώρας μας. Εξαιτίας αυτού, καταβάλλονται συνεχείς προσπάθειες για την ανάπτυξη και την εξέλιξή του.

Οι κυριότερες μορφές του τουρισμού είναι οι εξής:

- Ο εσωτερικός ή εγχώριος και ο εξωτερικός ή διεθνής τουρισμός
- Ο συνεχής και ο εποχιακός τουρισμός
- Ο ατομικός και ο μαζικός τουρισμός
- Ο στατικός τουρισμός (όταν συνήθως ο τουρίστας πηγαίνει σε μια ξενοδοχειακή μονάδα για να παραθερίσει και να παραμένει εκεί σε όλη την διάρκεια της διαμονής του, συνήθως επειδή πιέζεται από τον διαθέσιμο χρόνο ή οι λόγοι του ταξιδιού είναι επαγγελματικοί ή θέλει να περάσει λίγες μέρες ξεκούρασης χωρίς να κάνει δραστηριότητες που θα τον κουράσουν)<sup>9</sup> (Καραμπουρνιώτης, 2018)
- Ο φυσιολατρικός τουρισμός
- Ανάλογα με το μέσο μεταφοράς που επιλέγεται, ο αεροπορικός τουρισμός, ο σιδηροδρομικός τουρισμός, ο οδικός τουρισμός κ.λπ.
- Ο θρησκευτικός
- Ο αρχαιολογικός τουρισμός

<sup>9</sup> Πηγή: «Ποια είναι όλα τα είδη τουρισμού και ποιες οι μορφές εναλλακτικού τουρισμού» - Ανακτήθηκε από:

<https://www.paskedi.gr/poia-einai-ola-ta-eidh-toyris moy-kai-ποιες-οι-morfes-enallaktikoy-toyris-moy/> - Ημερομηνία: 26 Νοεμβρίου 2022

## Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό: Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

- Ο συνεδριακός (οργανωμένες ομάδες ανθρώπων για συμμετοχή σε συνέδρια, σεμινάρια και εκθέσεις)
- Ο εκπαιδευτικός (αφορά νέους ανθρώπους οι οποίοι ενδιαφέρονται για την απόκτηση γνώσεων και εμπειριών στα πλαίσια επαγγελματικής κατάρτισης)
- Ο Ιατρικός τουρισμός
- Ο αθλητικός τουρισμός
- Ο κοινωνικός τουρισμός (ο οποίος δεν αφορά ξένους επισκέπτες αλλά τους κατοίκους της ίδιας της χώρας. Οι συμμετέχοντες σ' αυτόν είναι ωφελούμενοι του προγράμματος κοινωνικού τουρισμού του οποίου η υλοποίηση γίνεται από το υπουργείο εργασίας.)
- Ο αγροτουρισμός
- Ο γαστρονομικός
- Ο πολιτιστικός τουρισμός, και τελευταίος αλλά όχι λιγότερο σημαντικός
- Ο θαλάσσιος τουρισμός

Έτσι, από όσα προηγήθηκαν είναι δυνατόν να δοθεί ένας πρώτος ορισμός του θαλάσσιου τουρισμού, ο οποίος τον ορίζει ως για μια μορφή εναλλακτικού τουρισμού που ενθαρρύνει τους επισκέπτες να συμμετέχουν σε δραστηριότητες που σχετίζονται άμεσα με το θαλάσσιο αλλά και το παράκτιο περιβάλλον (both marine and coastal environment). (Παπαδημητράκης, 2022)

Πιο συγκεκριμένα, ο θαλάσσιος τουρισμός είναι μια ειδική μορφή τουρισμού, για την οποία έχουν δοθεί διάφοροι εννοιολογικοί ορισμοί. Πρόκειται ουσιαστικά για μια μορφή εναλλακτικού τουρισμού που έχει ως στόχο να κεντρίσει το ενδιαφέρον των τουριστών και να τους ενθαρρύνει να έρθουν σε επαφή με τη θάλασσα. Στην Ελλάδα, ο θαλάσσιος τουρισμός, έχει αναπτυχθεί πιο ενεργά από τη δεκαετία του 1950, όταν οι θάλασσες «καθαρίστηκαν» από τα ναρκοπέδια που είχαν στηθεί κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Γενικότερα, εννοείται ότι ο όρος θαλάσσιος τουρισμός αναφέρεται σε θαλάσσιες περιηγήσεις, σε κρουαζιέρες, δηλαδή οργανωμένες εκδρομές με κρουαζιερόπλοια ή σε ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, καθώς και σε ναυτικές δραστηριότητες όπως είναι η ιστιοπλοΐα, το windsurfing, το scuba diving (οι καταδύσεις δηλαδή), το θαλάσσιο σκι και οι επισκέψεις στα διάφορα θαλάσσια πάρκα.

### 1.2. Οι μορφές του θαλάσσιου τουρισμού

Σύμφωνα με το Υπουργείο Τουρισμού «**ως θαλάσσιος τουρισμός νοείται το σύνολο της οργανωμένης τουριστικής δραστηριότητας που αναπτύσσεται στον θαλάσσιο χώρο και στις ακτές μιας περιοχής υποδοχής τουριστών**». Σε αυτή τη μορφή η θάλασσα αποτελεί το κριτήριο διάκρισης και τη βασικότερη διαφορά του θαλάσσιου, σε σχέση με τις υπόλοιπες εναλλακτικές μορφές τουρισμού. (Υπουργείο Τουρισμού, 2022)

Ο όρος «θαλάσσιος τουρισμός» αναφέρεται στο είδος του τουρισμού το οποίο έχει άμεση σχέση με δραστηριότητες που συμβαίνουν ή πραγματοποιούνται στην θάλασσα και πιο συγκεκριμένα «εν πλω». Περιλαμβάνει δηλαδή, όλες τις δραστηριότητες αναψυχής που έχουν ως πεδίο αναφοράς, ανάπτυξης ή δράσης το θαλάσσιο περιβάλλον.



## Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό: Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

Ο χρήστης όλων αυτών των προαναφερθέντων δραστηριοτήτων, αποκαλείται συνήθως καταναλωτής και ακόμα συχνότερα «τουρίστας» και είναι αυτός που αποφασίζει αν θα περάσει τον περισσότερο ή και όλο το χρόνο των διακοπών του «εν πλω», επιλέγοντας δηλαδή ως τόπο διαμονής και ψυχαγωγίας ένα πλοίο, που προσφέρει ένα προκαθορισμένο πρόγραμμα θαλάσσιας περιήγησης, ή ένα ιδιωτικό σκάφος, στο οποίο μπορεί να συναποφασίσει για το πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησης που θα εκτελεστεί. Αξίζει εδώ να σημειωθεί πως και στις δύο περιπτώσεις, το πλοίο ή το σκάφος εκτός από τόπος ψυχαγωγίας αποτελεί ταυτόχρονα και το μέσο μετακίνησης και το μέσο διαμονής.

Ο θαλάσσιος τουρισμός μπορεί να διακριθεί στις ακόλουθες υποκατηγορίες:

1. **Ο Τουρισμός Κρουαζιέρας:** Πρόκειται για ταξίδι αναψυχής που πραγματοποιείται έναντι ναύλου και έχει ελάχιστη διάρκεια δύο ημέρες εν πλω. Σε αυτό το ταξίδι παρέχονται στους επιβάτες υπηρεσίες διαμονής, εστίασης και ψυχαγωγίας στο πλοίο καθώς επίσης επισκέψεις σε διάφορους προορισμούς.



Εικόνα 1 Κρουαζιερόπλοιο "Courtesy" - Royal Caribbean

Πηγή: <https://www.travelandleisure.com/cruises/royal-caribbean-wonder-of-the-seas-worlds-largest-cruise-ship>

2. **Ο Τουρισμός Yachting (Ιδιωτική Θαλάσσια περιήγηση):** Πρόκειται για θαλάσσιες περιηγήσεις που διεξάγονται είτε με ιστιοφόρα είτε με θαλαμηγούς και παρέχουν στους επιβάτες υπηρεσίες διαμονής και εστίασης. Επίσης, δίνεται η δυνατότητα προσέγγισης σε νησιωτικές και παράκτιες περιοχές. Οι περιηγήσεις αυτές πραγματοποιούνται για λόγους αναψυχής με ιδιότητα ή μισθωμένα πλοία, τα οποία είτε περιλαμβάνουν στη μίσθωση το πλήρωμα (crewedboats) είτε προσφέρονται χωρίς αυτό (bareboats).
3. **Ο Καταδυτικός τουρισμός αναψυχής:** Αφορά στην εκμάθηση ή καθοδήγηση ατόμων που κάνουν καταδύσεις, προσφέροντας τους τον απαραίτητο εξοπλισμό. Οι καταδύσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν σε καταδυτικά πάρκα και υποβρύχια μουσεία.
4. **Ο Αλιευτικός τουρισμός:** Σε αυτή τη μορφή τουρισμού, οι δραστηριότητες των τουριστών περιλαμβάνουν πρακτικές αλιείας, σπογγαλιείας, υδατοκαλλιέργειας, ενώ ταυτόχρονα έρχονται σε επαφή με την τοπική

κουζίνα, τα ήθη και τις παραδόσεις της περιοχής. (Υπουργείο Τουρισμού, 2018)<sup>10</sup>

Η τουριστική βιομηχανία της Ευρώπης έχει τις καλύτερες δυνατότητες για να δημιουργεί πλούτο και να αναπτύσσει συνεχώς νέες θέσεις εργασίας για τους πολίτες της χάρη στον θαλάσσιο τουρισμό, ο οποίος είναι μια από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες μορφές τουρισμού παγκοσμίως. Η Μεσόγειος είναι ο πιο δημοφιλής ταξιδιωτικός προορισμός στον κόσμο και η σημαντικότερη αγορά για τον θαλάσσιο τουρισμό στην Ευρώπη, επειδή οι ευρωπαϊκές ακτές συνδυάζουν φυσικά τοπία εξαιρετικής ομορφιάς, με μια πλούσια πολιτιστική ιστορία διεθνούς απήχησης. Συγκεκριμένα, ο κλάδος, απασχολεί πάνω από 3,2 εκατομμύρια άτομα, και έχει ετήσια αξία που ξεπερνά κατά πολύ τα 183 δισεκατομμύρια ευρώ. Περισσότερα από 160 κρουαζιερόπλοια που δραστηριοποιούνται στις θάλασσες της Μεσογείου μεταφέρουν σχεδόν 3,5 εκατομμύρια ανθρώπους ετησίως, ενώ το 2017 η συνολική δαπάνη της αγοράς της κρουαζιέρας στην Ευρώπη υπολογίζεται ότι ανήλθε σε 47,86 δις ευρώ.<sup>11</sup> (CLIA, 2018 )

Έτσι ο θαλάσσιος τουρισμός αναγνωρίζεται ως ένας από τους τομείς με πραγματικά υψηλές προοπτικές ανάπτυξης στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής στρατηγικής με τίτλο «Γαλάζια Ανάπτυξη». Σύμφωνα την Έκθεση για τη Γαλάζια Ανάπτυξη του 2022, ο τομέας του θαλάσσιου τουρισμού από άποψη προστιθέμενης αξίας φαίνεται να σημείωσε αύξηση, μόλις από το πρώτο τρίμηνο του 2021. Οι υπηρεσίες παροχής καταλύματος και εστίασης ανέκαμψαν, σημειώνοντας αύξηση 28,4% το 2<sup>ο</sup> τρίμηνο του 2021, ενώ ο συνολικός κύκλος εργασιών όλων των υπηρεσιών διαμορφώθηκε περίπου στο 94 % των επιπέδων του τριμήνου πριν από την κρίση.<sup>12</sup> (Addamo, et al., 2022)

Η ομορφιά, ο πολιτιστικός πλούτος και η ποικιλομορφία των παράκτιων περιοχών της Ε.Ε. τις έχουν καταστήσει προτιμώμενο προορισμό για πολλούς παραθεριστές στην Ευρώπη και στο εξωτερικό, καθιστώντας τον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό σημαντικούς τουριστικούς τομείς. Όπως έχει ήδη αναφερθεί παραπάνω, ο θαλάσσιος τουρισμός είναι το σύνολο αυτών των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στη θάλασσα και παράκτια περιοχή μιας χώρας. Οι δραστηριότητες και οι εμπειρίες αυτές αποσκοπούν στην ψυχαγωγία των τουριστών. Κύρια έμφαση δίνεται πάντα στις θαλάσσιες περιηγήσεις, που γίνονται με τις κρουαζιέρες ή τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, αλλά αφορά επίσης και τις ατομικές ή ομαδικές θαλάσσιες δραστηριότητες, όπως είναι οι αθλητικές δραστηριότητες των καταδύσεων και της ιστιοπλοΐας. Βασική προϋπόθεση για την ένταξη μιας δραστηριότητας στην κατηγορία του θαλάσσιου τουρισμού είναι ότι η δραστηριότητα θα πρέπει να αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της ίδιας της μορφής τουρισμού και όχι ένα μέσο για διακοπές. Με άλλα λόγια, οι περιηγήσεις με ιδιωτικά σκάφη αναψυχής και οι κρουαζιέρες, ανήκουν στον θαλάσσιο τουρισμό ακριβώς επειδή αποτελούν βασικό στοιχείο των διακοπών. Αντίθετα, η μετακίνηση επιβατών με ένα πλοίο liner γραμμής

<sup>10</sup> Πηγή: Άρθρο 09 – Θαλάσσιος Τουρισμός - <http://www.opengov.gr/tourism/?p=1443> . Ανακτήθηκε από το Υπουργείο Τουρισμού την 26<sup>η</sup> Νοεμβρίου 2022

<sup>11</sup> Πηγή: [https://www.cliadeutschland.de/wissenswertes/ECR\\_2018/1807---CLIA\\_Europe\\_Economic\\_Impact\\_Report\\_2017.pdf?m=1531309853](https://www.cliadeutschland.de/wissenswertes/ECR_2018/1807---CLIA_Europe_Economic_Impact_Report_2017.pdf?m=1531309853)

<sup>12</sup> Ανακτήθηκε από: European Commission, Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, Joint Research Centre, Addamo, A., Calvo Santos, A., Guillén, J., et al., The EU blue economy report 2022, Publications Office of the European Union, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2771/793264>



δεν μπορεί να συμπεριληφθεί στο πεδίο εφαρμογής του θαλάσσιου τουρισμού, καθώς δεν αποτελεί αυτοσκοπό αλλά μέσο για την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού.

### 1.3. Ιστορική Αναδρομή

Για όσους ασχολούνται με τα ναυτιλιακά, είναι γνωστό πως οι πρώτες θαλάσσιες μετακινήσεις χρονολογούνται περίπου από το 3000 π.Χ. με πρωτοπόρους στον τομέα, τους Φοίνικες, τους ταξιδιώτες της Μεσοποταμίας. Στη συνέχεια, έχουμε τους Αρχαίους Έλληνες (και πιο συγκεκριμένα τους Μινωίτες), τους Ρωμαίους και τους Αιγύπτιους να διεξάγουν κυρίως μεταξύ τους εμπόριο και μια πρώτη μορφή εξωτερικού τουρισμού, το οποίο τους έδινε παράλληλα και την ευκαιρία να διαθέτουν μια οικονομική ευρωστία. Όσων αφορούν τον εσωτερικό τουρισμό της Αρχαίας Ελλάδας, όλα τα πειστήρια ότι άνθιζε, μπορούν να «μαρτυρηθούν» από τα αρχαιολογικά ευρήματα της Κνωσού. Σε κάθε περίπτωση, από την αρχαιότητα, παρόλο που ο τουρισμός με την έννοια της περιήγησης ήταν ουσιαστικά ένα προνόμιο για πολύ λίγους ανθρώπους, υπήρχαν πολλοί ταξιδευτές οι οποίοι ταξίδευαν με κίνητρο το εμπόριο, την περιέργεια για άλλους πολιτισμούς, αλλά και για θρησκευτικούς λόγους. Επίσης στο πλαίσιο των Ολυμπιακών Αγώνων, αναπτύχθηκε για πρώτη φορά και ο αθλητικός τουρισμός.

Κατά την Αναγέννηση, σκοπός των τουριστών δεν ήταν μόνο η αναψυχή τους αλλά η πνευματική καλλιέργεια. Τα ταξίδια εκείνης της περιόδου αποτελούσαν σημαντικό κομμάτι της εκπαίδευσης των νέων ευγενών, με πολλές Ευρωπαϊκές πόλεις όπως η Οξφόρδη, το Παρίσι και το Κέμπριτζ να ξεχωρίζουν. Τα ταξίδια για πνευματικούς λόγους κατηγοριοποιούνταν σε «μικρές» ή «μεγάλες» περιηγήσεις (tours), ενώ στο πλαίσιο των μεγάλων περιηγήσεων έγινε για πρώτη φορά και η εισαγωγή της έννοιας του τουρίστα, το 1811, για το χαρακτηρισμό της δραστηριότητας του Grand Tour, το οποίο στην ουσία ήταν η αποδοχή των νεαρών ευγενών στις βασιλικές αυλές καθώς και η επαγγελματική τους σταδιοδρομία.

Το κόστος ταξιδιού παρέμενε υψηλό μέχρι και τη βιομηχανική επανάσταση. Η ναυπήγηση του ατμόπλοιου επέτρεψε την ταχεία εξάπλωση όλων των μετακινήσεων, από τις επαγγελματικές μετακινήσεις και τις εμπορικές μεταφορές, μέχρι και τις μετακινήσεις αναψυχής, και σε χαμηλό κόστος, λόγω του όγκου των ανθρώπων που μπορούσε πλέον να μετακινηθεί σε ένα ταξίδι.

Μεταπολεμικά, από το 1945 και έπειτα δηλαδή, παρατηρήθηκε έντονα το φαινόμενο του μαζικού τουρισμού, μέσα από το οποίο βέβαια άρχισαν να γίνονται και εμφανείς οι επιπτώσεις αυτού στο φυσικό περιβάλλον. Η συγκεκριμένη περίοδος αποτέλεσε την εποχή των τεχνολογικών επαναστάσεων με τα πιο σημαντικά στοιχεία να είναι τα εξής:

- Η τεχνολογική ανάπτυξη
- Η ανάπτυξη στον τομέα των μεταφορών, μέσα από την οποία επήλθε η μείωση των τιμών, δηλαδή του κόστους και του χρόνου
- Η μαζική ανάπτυξη των ταξιδιών σε άλλες χώρες και κυρίως σε αυτές που θεωρούνταν πλουσιότερες, και παράλληλα η αύξηση των τουριστικών οργανώσεων με σκοπό την προώθηση του τουριστικού πακέτου
- Η αλματώδης αύξηση του τουριστικού φαινομένου (μαζικοποίηση), και

- Η μαζική αύξηση του διαθέσιμου εισοδήματος παράλληλα με ριζικές αλλαγές στον τρόπο ζωής των ανθρώπων (επέκταση του ελεύθερου χρόνου). Έτσι κατέληξε, ο τουρισμός από περιήγηση για ατομική αναζήτηση, αποτέλεσε στη σύγχρονη εποχή (20<sup>ος</sup> αιώνας) ένα σύγχρονο φαινόμενο και μια νέα ατομική ανάγκη για ξεκούραση και αναψυχή.

#### 1.4. Το Yachting



Εικόνα 2 Το Yachting – Πηγή: <https://www.af-yachting.com/>

Με τον όρο Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση (Yachting), εννοούμε την διαδικασία εκμίσθωσης ενός σκάφους ώστε να χρησιμοποιηθεί τόσο ως τόπος διαμονής και ψυχαγωγίας όσο και ως το ίδιο το μέσο μετακίνησης, από έναν άνθρωπο ή μια ομάδα ατόμων που έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν και να διαμορφώσουν από κοινού το πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησής τους, με σκοπό την αναψυχή τους. (Διακομιχάλης, 2010)

Αξίζει να σημειωθεί πως ο όρος «ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση» αναφέρεται επίσης και στην ιδιοχρησία του σκάφους εκτός της περίπτωσης της εκμίσθωσης του. Καθοριστικό ρόλο στην ύπαρξη και ανάπτυξη της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης διαδραματίζουν δυο δομικοί πυλώνες:

1. Οι λιμενικές υποδομές (μαρίνες, λιμένες, καταφύγια και αγκυροβόλια)
2. Τα μέσα, δηλαδή τα ίδια τα σκάφη αναψυχής

Με λίγα λόγια, με τον όρο του yachting, αναφερόμαστε στη θαλάσσια αυτή δραστηριότητα κατά την οποία ο ταξιδιώτης χρησιμοποιεί ένα ιδιωτικό σκάφος, για λόγους αναψυχής, ενώ παράλληλα βασίζεται τόσο στη χρήση του ίδιου του σκάφους, όσο και στη δυνατότητα προσέγγισης αυτού σε παράκτιες ή νησιωτικές περιοχές.

Οι λιμενικές υποδομές που αφορούν το yachting (μαρίνες, αγκυροβόλια, καταφύγια), απαιτούν υψηλά επίπεδα επενδύσεων καθώς εκτός από τις βασικές θαλάσσιες αλλά και χερσαίες παρεχόμενες υπηρεσίες (ασφαλής πρόσδεση, παροχή αφαλούς λιμένα για αγκυροβόλιο, υπηρεσίες παροχής ηλεκτρικού ρεύματος, νερού, καυσίμων και

ανεφοδιασμού) προσφέρουν πλέον και χώρους αναψυχής, εστίασης, εμπορικών καταστημάτων κ.α. που λειτουργούν ως σημεία συνάντησης και αναψυχής για κάθε απαιτητικό επισκέπτη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα για τη χώρα μας, αποτελεί η σύγχρονη κατασκευή της μαρίνας Φλοίσβου, η οποία παρέχει 310 μόνιμες θέσεις ελλιμενισμού, ενώ οι χερσαίες, οι κτιριακές και οι θαλάσσιες εγκαταστάσεις ανέρχονται σε 90.228 τ.μ., 3.800 τ.μ. και 254.000 τ.μ. αντίστοιχα. Σε αυτές τις εγκαταστάσεις συγκαταλέγονται ο Πύργος Ελέγχου για την ασφαλή είσοδο και έξοδο των σκαφών στο λιμένα, το ελικοδρόμιο για την εξυπηρέτηση πελατών, τους 2 κύριους χώρους στάθμευσης για πάνω από 300 αυτοκίνητα το καθένα, τα εστιατόρια, τις καφετέριες και γενικά τα σχεδόν 6200 τ.μ. χερσαίων εγκαταστάσεων που μπορεί κανείς να περιπλανηθεί.

Το μέσο για να μπορέσει κανείς να επιδοθεί στη δραστηριότητα του yachting είναι το ίδιο το σκάφος, όπου σκάφος νοείται κάθε πλοιάριο μήκους άνω των 7 μέτρων παντός τύπου και ανεξαρτήτως συστήματος προώσεως, το οποίο, είτε διαθέτει είτε όχι, χώρους ενδιαίτησης, και έχει τη δυνατότητα από τη γενική κατασκευή του, να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης ή για αθλητισμό<sup>13</sup>. (Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, 2011)

Το σημαντικότερο πλεονέκτημα που δίνει ένα σκάφος στον χρήστη του, είναι η πλήρης ευχέρεια να επιλέξει ο ίδιος τους προορισμούς που θέλει να επισκεφθεί. Διαμορφώνει δηλαδή ο ίδιος ο χρήστης το πρόγραμμά του, ανάλογα με τις προσωπικές του προτιμήσεις, ενώ παράλληλα, του δίνεται και η δυνατότητα να επισκεφθεί και άλλα μέρη τα οποία είναι δυσπρόσιτα ή εντελώς απρόσιτα με τη χρήση άλλων μέσων μετακίνησης. Αντιθέτως, σε κάποια άλλη μορφή θαλάσσιου τουρισμού, πχ. Στην κρουαζιέρα, το πρόγραμμα είναι προκαθορισμένο και οι επιβαίνοντες δεν έχουν άλλη εναλλακτική παρά να ακολουθήσουν τη ροή των δραστηριοτήτων εντός του καθορισμένου χρονικού ορίου που τους δίνεται, περιορίζοντας έτσι ταυτόχρονα τις προσωπικές τους προτιμήσεις και επιλογές. Επιπλέον, με το yachting, ο χρήστης έχει τη δυνατότητα να κυβερνήσει ο ίδιος το σκάφος και να έρθει έτσι σε άμεση επαφή με τη θάλασσα.

Συνοψίζοντας λοιπόν, με τον όρο Ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση ή yachting, ορίζεται η διαδικασία κατά την οποία ένα σκάφος τουλάχιστον 7 μέτρων, μισθώνεται, και μπορεί να χρησιμοποιηθεί και ως μέσο μετακίνησης, και ως χώρος διαμονής και ως μέσο και χώρος ψυχαγωγίας των επιβατών/χρηστών του.

Τα μισθωμένα αυτά σκάφη μπορεί να είναι ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, και οι δραστηριότητες που εκτελούν αυτοί οι δύο τύποι σκαφών διακρίνονται κατά τον Βελισσαρίου<sup>14</sup> σε:

- Flotilla: Οργάνωση μικρού στόλου 7-8 σκαφών των 6 ατόμων το καθένα με έναν αρχηγό – skipper, τα οποία επισκέπτονται προκαθορισμένα, συγκεκριμένα μέρη. Τα σκάφη δε έχουν συνήθως μήκος γύρω στα 10 μέτρα. Η κατηγορία αυτή καλύπτει το 15% περίπου των ετήσιων ναυλώσεων σκαφών αναψυχής και αφορά κατά κόρον ανθρώπους που τους ελκύει η θάλασσα αλλά δεν έχουν προηγούμενη ταξιδιωτική εμπειρία με σκάφος.

<sup>13</sup> Ανακτήθηκε από: <http://www.opengov.gr/ynanp/?p=33>

<sup>14</sup> Βελισσαρίου, Ευστάθιος (2000). Διοίκηση Τουρισμού και Τουριστικών Επιχειρήσεων, Τόμος Δ, Μάνατζμεντ Ειδικών και Εναλλακτικών Μορφών Τουρισμού

- Bareboat: Σκάφη που ναυλώνονται χωρίς μόνιμο πλήρωμα και ο ενοικιαστής – χρήστης μπορεί να κυβερνήσει μόνος του το σκάφος, φυσικά διαθέτοντας δίπλωμα skipper. Αυτή η κατηγορία καλύπτει σχεδόν το 80% των ετήσιων ναυλώσεων.
- Crewed Boats: Σκάφη που ναυλώνονται επανδρωμένα, συνήθως με 8-10 άτομα, και έχουν μήκος πάνω από 15 μέτρα. Αυτή η κατηγορία καλύπτει σχεδόν το 5% των ετήσιων ναυλώσεων. (Βελισσαρίου, 2000)

### 1.5. Κατηγορίες και τύποι τουριστικών σκαφών

Η διάκριση των σκαφών αναψυχής μπορεί να γίνει με πάρα πολλούς τρόπους, λόγω της πληθώρας των χαρακτηριστικών τους. Για παράδειγμα, όπως προ ειπώθηκε, μια πρώτη κατηγοριοποίηση συμβαίνει σύμφωνα με το είδος τους, δηλαδή χωρίζονται σε:

1. Μηχανοκίνητα (Motor Yachts) – τα οποία χρησιμοποιούν ως μέσο πρόωσης μηχανές.

Τα οποία δε μηχανοκίνητα, χωρίζονται με τη σειρά τους σε:

- α. Φουσκωτά
- β. Ταχύπλοα ανοιχτά – Πολυεστερικά
- γ. Ταχύπλοα με καμπίνα και
- δ. Ερασιτεχνικά ψαράδικα

Πίνακας 1 Κατηγορίες Μηχανοκίνητων Σκαφών

Κατηγορία	Χαρακτηριστικά
Φουσκωτά	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ασφάλεια (λόγω χαμηλού κέντρου βάρους)</li> <li>• Χαμηλό κόστος χρήσης</li> <li>• Χαμηλό κόστος συντήρησης</li> <li>• Υψηλό Κόστος αγοράς</li> <li>• Περιορισμένοι χώροι</li> </ul>
Ταχύπλοα ανοιχτά – Πολυεστερικά (DayCruiser)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Χαμηλό κόστος αγοράς</li> <li>• Χαμηλό κόστος συντήρησης</li> <li>• Άνετοι χώροι (εξωτερικοί)</li> <li>• Λιγότερο ασφαλή</li> <li>• Μεγαλύτερο βάρος (δύσκολη μεταφορά – δύσκολη ρυμούλκηση)</li> </ul>
Ταχύπλοα με καμπίνα (Cruiser)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ιδανικά για πολυήμερες εκδρομές</li> <li>• Εσωτερικοί χώροι</li> <li>• Διάφορες παροχές (νερό, ψυγείο, κρεβάτια)</li> <li>• Μεγάλο κόστος συντήρησης</li> <li>• Μεγάλο μήκος (δύσκολη μεταφορά και ρυμούλκηση)</li> </ul>
Ερασιτεχνικά Ψαράδικα	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μεγάλοι ανοιχτοί χώροι</li> <li>• Χαμηλό κέντρο βάρους</li> <li>• Δεν προσφέρουν ανέσεις</li> <li>• Μεγάλο βάρος – δύσκολη ρυμούλκηση</li> </ul>

2. Ιστιοφόρα (Sailing Yachts) – δηλαδή τα σκάφη αυτά που κινούνται με ιστία και πανιά και διαθέτουν και μια βοηθητική μηχανή.  
Επίσης χωρίζονται ανάλογα με άλλα χαρακτηριστικά τους, όπως πχ. το σχήμα και τον αριθμό των πανιών τους ή τη θέση και τον αριθμό των ιστίων τους.
  - α. Μονοκάταρτα (1 κατάρτι) ή Sloops – συνήθως διαθέτουν 2 τριγωνικά πανιά
  - β. Δικάταρτα (2 κατάρτια) – πχ. το γιόλ (yawl), η γολέτα (ketch) και η σκούνα (schooner)

3. Παραδοσιακά (βάρκες) (Το Συνεργείο, 2017)

Μια άλλη είναι σύμφωνα με τον νομικό τους χαρακτήρα, δηλαδή σε επαγγελματικά και ιδιωτικά σκάφη αναψυχής. Επίσης, σύμφωνα με το Υπουργείο Ναυτιλίας, έχουμε τη διάκριση σε:

1. Ποντοπόρα – Είναι σχεδιασμένα για παρατεταμένα ταξίδια και μπορούν να ανταπεξέλθουν σε συνθήκες όπου επικρατούν άνεμοι άνω των 8 μποφόρ ή και σημαντικός κυματισμός άνω των 4 μέτρων κυμάτων – χωρίς όμως να συμπεριλαμβάνονται και μη φυσιολογικές συνθήκες.
2. Ανοιχτού Πελάγους – Είναι σχεδιασμένα να ταξιδεύουν σε ανοιχτό πέλαγος με ανέμους ως και 8 μποφόρ και με κύματα ως και 4 μέτρα.
3. Ακτοπλοϊκά – Είναι σκάφη που αφορούν ταξίδια σε παράκτια ύδατα, μεγάλους κόλπους, εκβολές ποταμών, λίμνες, ποτάμια, κτλ., όπου μπορούν να εμφανιστούν άνεμοι ισχύος εως και 6 μποφόρ και κύματα εως και 2 μέτρων
4. Προφυλαγμένων υδάτων – Σκάφη δηλαδή που αντέχουν σε μικρές λίμνες και ποτάμια, σε διώρυγες και προφυλαγμένα ύδατα, με συνθήκες μέχρι 4 μποφόρ ανέμων, και κυματισμό που να μην ξεπερνά το μισό μέτρο. Για την ακρίβεια κύματα από 0,3 ως 0,5 μέτρα.

Πίνακας 2 Κατηγορίες Σκαφών βάσει του Υπουργείου Ναυτιλίας

Κατηγορία	Ισχύς Ανέμου (Κλίμακα Μποφόρ)	Ύψος κύματος (Μέτρα)
Ποντοπόρα	>8	>4
Ανοιχτού Πελάγους	≤8	≤4
Ακτοπλοϊκά	≤6	≤2
Προφυλαγμένων Υδάτων	≤4	0,3 – 0,5

Περαιτέρω κατηγοριοποίηση μπορεί να πραγματοποιηθεί ανάλογα με:

- Το σχήμα τους  
Πχ: Σχήμα τετράπλευρου επίδρομου (gaffsail), σχήμα ωτοειδές (gunter), και σχήμα βερμούδας (Bermudan)
- Το μέγεθός τους:



Πίνακας 3 Κατηγορίες Σκαφών βάση μεγέθους

Κατηγορία	Μέγεθος
Βοηθητικά Σκάφη	Μικρά φουσκωτά – 6 μέτρα
1 <sup>η</sup> Κατηγορία	2,5 – 3,8 m
2 <sup>η</sup> Κατηγορία	3,8 – 5 m
3 <sup>η</sup> Κατηγορία	5 – 8 m
Μικρά	8 – 10 m
Μεσαία	10 – 13 m
Μεγάλα	13 – 15 & >15 m

- Τέλος, με την διεθνή ορολογία για τα σκάφη έχουμε τις κατηγορίες:
  - Super Yachts: Σκάφη με μήκος μέχρι 30 μέτρα
  - Mega Yachts: Σκάφη με μήκος πάνω από 30 μέτρα.



Εικόνα 3 Mega Yacht "Nord<sup>15</sup>" – Πηγή: <https://www.boatinternational.com/yachts/the-register/largest-yachts-in-the-world>

<sup>15</sup> Το Mega Yacht "Nord", έχει μέγεθος 142 μέτρων, χτίστηκε το 2021 στη Γερμανία και έχει Ολική Χωρητικότητα: 10154 T, ενώ βύθισμα σχεδόν 20 μέτρων.

## Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup> – Ο Θαλάσσιος Τουρισμός

### 2.1. Ο Διεθνής Θαλάσσιος Τουρισμός

Όπως προαναφέρθηκε, ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια από τις δυναμικότερες μορφές του σύγχρονου τουρισμού, με σημαντική συμμετοχή στις οικονομίες των χωρών που τον χρησιμοποιούν και τον εξελίσσουν. Οι δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού συγκροτούν μια από τις μεγαλύτερες αγορές σε παγκόσμιο επίπεδο και είναι και αρκετά σίγουρο ότι θα παρουσιάσει υψηλή αύξηση μέσα στα επόμενα χρόνια. Συγκεκριμένα, η θαλάσσια τουριστική βιομηχανία εκτιμάται ότι θα γίνει η μεγαλύτερη παγκοσμίως μέχρι το 2030, σύμφωνα με τον OECD (Organization for Economic Cooperation and Development) (OECD, 2021), παρόλο που η Covid-19 επηρέασε σοβαρά όλα τα τμήματα της αλυσίδας αξία της. Η θαλάσσια τουριστική βιομηχανία υπέστη τεράστιο πλήγμα το 2020 εξαιτίας των συνεχόμενων lockdown και των ταξιδιωτικών περιορισμών. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού, το 37% του παγκόσμιου πληθυσμού ζει σε παράκτιες περιοχές, ενώ οι χώρες που διαθέτουν ακτές είναι 183. (World Tourism Organization, 2014). Η περιοχή της νότιας Μεσογείου στην Ευρώπη, η Κεντρική Αμερική και η Καραϊβική γνώρισαν τις μεγαλύτερες αυξήσεις σε αφίξεις τουριστών το 2020, αλλά παρέμειναν ως το 2021 στο 54%, 56% και 37% αντίστοιχα των δεικτών του 2019. Στο μεταξύ, ο αριθμός των τουριστών στην Μέση Ανατολή και την περιοχή Ασίας-Ειρηνικού συνέχισε να υποχωρεί το 2021, φθάνοντας σε επίπεδα κατά 79% και 94% αντιστοίχως κάτω από τα προ της πανδημίας επίπεδα, καθώς πολλοί τουριστικοί προορισμοί παρέμειναν κλειστοί για τις μη αναγκαίες μετακινήσεις. (Οικονομικός Ταχυδρόμος, 2021)

Με περισσότερους από 1,4 δισεκατομμύρια διεθνείς ταξιδιώτες να ταξιδεύουν στον κόσμο πριν από την πανδημία, σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού του ΟΗΕ (UNWTO), οι δυνατότητες του τουρισμού, ως ισχυρής και μετασχηματιστικής δύναμης για τη βιώσιμη ανάπτυξη είναι σημαντικές. Το 2019, ο τομέας του τουρισμού ήταν ο τρίτος μεγαλύτερος κλάδος παγκοσμίως. Ένας από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους, και ο μεγαλύτερος «εργοδότης» υπηρεσιών ενώ παράλληλα αποτελούσε έναν από τους πιο κρίσιμους μοχλούς οικονομικής ανάπτυξης μέσω της δημιουργίας θέσεων εργασίας και επιχειρήσεων, των εσόδων από εξαγωγές και της ανάπτυξης θαλάσσιων υποδομών. Το 2019, τα ταξίδια και ο θαλάσσιος τουρισμός συνεισέφεραν κάτι περισσότερο από το 10% του παγκόσμιου ΑΕΠ και απασχολούσαν περίπου 333 εκατομμύρια ανθρώπους – δηλαδή μία στις έντεκα θέσεις εργασίας. Το Παγκόσμιο Ακαθάριστο Τουριστικό Προϊόν αυξήθηκε κατά 19% το 2021 σε σχέση με το 2020, στα 1,9 τρισεκατομμύρια δολάρια, όπως αναφέρεται στη σχετική έκθεση, καθώς κάθε τουρίστας δαπάνησε περισσότερα και διέμεινε για μεγαλύτερο διάστημα στον προορισμό του σε σχέση με το 2020. Όμως, το εισόδημα της τουριστικής βιομηχανίας μόλις το 2021 ξεπέρασε το ήμισυ των επιπέδων του 2019 (Οικονομικός Ταχυδρόμος, 2021).

Παράλληλα, σε περιβαλλοντικό επίπεδο, το 2020, η Ocean Panel (ομάδα υψηλού επιπέδου για βιώσιμη θαλάσσια οικονομία στην Αμερική), έθεσε ως στόχο, ο θαλάσσιος και παράκτιος τουρισμός να είναι βιώσιμος ως το 2030 και να αρχίσει να αντιμετωπίζει ενεργά την κλιματική αλλαγή, μειώνοντας τη θαλάσσια ρύπανση,

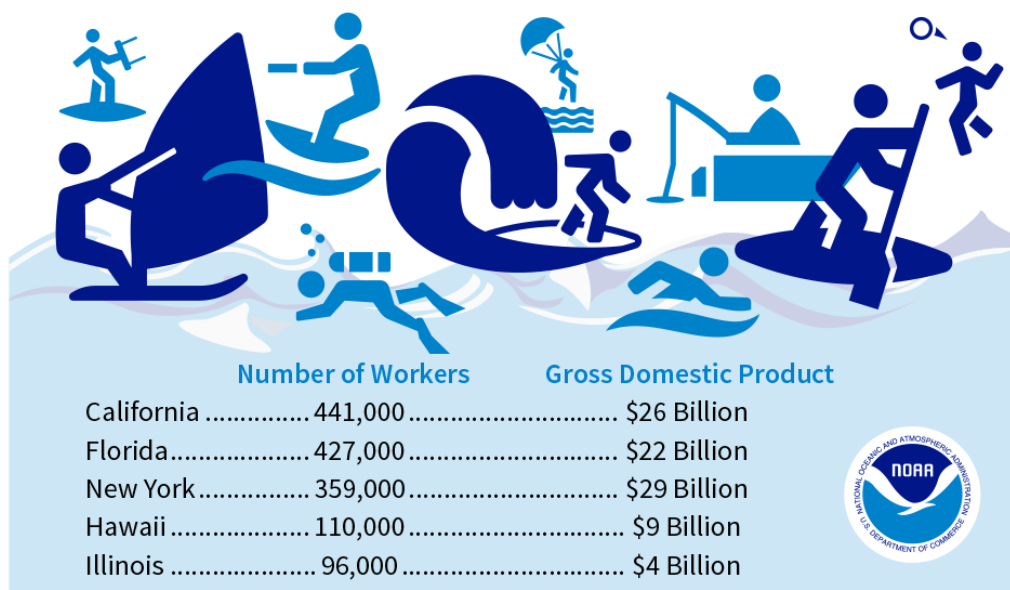
Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

υποστηρίζοντας την αναγέννηση οικοσυστημάτων και τη διατήρηση της βιοποικιλότητας και επενδύοντας σε νέες θέσεις εργασίας.

Η.Π.Α.

Στις Η.Π.Α., σχεδόν 2,5 εκατομμύρια άνθρωποι απασχολούνται στον θαλάσσιο και παράκτιο τουρισμό. Οι εργαζόμενοι του τομέα είχαν στο σύνολό τους περίπου 65,6 δισεκατομμύρια δολάρια σε ετήσιους μισθούς, ενώ ολόκληρος ο κλάδος προσφέρει περίπου 143 δισεκατομμύρια δολάρια στο ΑΕΠ στην εθνική οικονομία της Αμερικής. Συγκεκριμένα, η Νέα Υόρκη, η Καλιφόρνια, η Φλόριντα, η Χαβάη και η Πολιτεία της Ουάσιγκτον ήταν οι πέντε μεγαλύτεροι συνεισφέροντες, αντιπροσωπεύοντας περισσότερο από το ήμισυ του εθνικού ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος αυτού του τομέα το 2018. Ο κλάδος πρόσθεσε 54.000 νέες θέσεις εργασίας (αύξηση 2,3 ) από το 2017 έως το 2018 – προσθέτοντας θέσεις εργασίας με ελαφρώς υψηλότερο ρυθμό από τη συνολική οικονομία των ΗΠΑ (αύξηση 1,6%). (Office for Coastal Management, 2019).

## Ocean Tourism and Recreation The Top Five Contributors



Εικόνα 4 Ocean Tourism and Recreation – Πηγή: <https://coast.noaa.gov/states/fast-facts/tourism-and-recreation.html>





## Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό: Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

### Ασία

Η Ασία και ο Ειρηνικός είναι η πιο πυκνοκατοικημένη περιοχή στον κόσμο με πάνω από 4 δισεκατομμύρια κατοίκους, περίπου το 56% του συνολικού πληθυσμού του κόσμου, κυρίως χάρη στην Κίνα (1,4 δισεκατομμύρια) και την Ινδία (1,2 δισεκατομμύρια). Ορισμένα ασιατικά νησιά, ιδίως το Μπαλί, έχουν δεχθεί συντριπτικά ποσοστά τουρισμού μέσα στις τελευταίες δεκαετίες. Σε μικρές νησιωτικές χώρες όπως το Βανουάτου και η Σαμόα, οι αριθμοί διάφορων μετρήσεων, σήμαιναν ότι ο θαλάσσιος τουρισμός κάλυπτε τον μεγαλύτερο συντελεστή του ΑΕΠ της Ασίας για αρκετές δεκαετίες, ξεπερνώντας σημαντικά την αξία άλλων δραστηριοτήτων (πχ. Εξαγωγών προϊόντων). Το ΑΕΠ της περιοχής το οποίο αγγίζει τα 23 τρισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, αντιπροσωπεύει το 31% της συνολικής παγκόσμιας παραγωγής και σημείωσε ταχεία ανάπτυξη τις τελευταίες δύο δεκαετίες, με μέση αύξηση 5,5% μεταξύ 1995 και 2013. Πολύ μικρά νησιά όπως το Rapaui (Νησιά του Πάσχα) και το Pitcairn, που είναι φαινομενικά «στερημένα» από οποιαδήποτε άλλη οικονομική δραστηριότητα, έχουν αναπτυχθεί σημαντικά μέσα από τις τουριστικές τους οικονομίες. Άλλοτε απομακρυσμένα νησιά, όπως τα νησιά Loyalty (Νέα Καληδονία), οι Μαρκέζες (Γαλλική Πολυνησία) και το Aneityum (Βανουάτου), επωφελούνται όλο και περισσότερο από τον τουρισμό κρουαζιέρας. Μερικά επωφελήθηκαν μάλιστα από τις δυνατότητες για σερφ, τις υποτιθέμενες αυθεντικές και εξωτικές πολιτιστικές παραδόσεις ή το ενεργό ηφαίστειο στο Tanna (Vanuatu) για να αποκτήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. (Connell, 2020)

Η συνεχής αύξηση της τουριστικής δραστηριότητας στην περιοχή της Ασίας και του Ειρηνικού από το 2000 και μετά, τόσο της εισερχόμενης όσο και της εξερχόμενης τουριστικής δραστηριότητας, μπορεί να αποδοθεί στην άνοδο των εισοδηματικών επιπέδων της Δυτικής κοινωνίας. Η Ασία και ο Ειρηνικός κατέγραψαν μέση ετήσια αύξηση των αφίξεων κατά 6,2% μεταξύ 2005 και 2013 και την υψηλότερη ετήσια αύξηση μεταξύ των παγκόσμιων περιοχών κάθε χρόνο από το 2010.

Οι κορυφαίοι προορισμοί της Ασίας είναι οι εξής: Κίνα (με 56 εκατ. διεθνείς αφίξεις), η Ταϊλάνδη (27 εκατομμύρια), η Μαλαισία (26 εκατομμύρια), το Χονγκ Κονγκ, Κίνα (26 εκατομμύρια) και το Μακάο της Κίνας (14 εκατομμύρια). (UNWTO, 2014)

Λόγω της οικονομικής του βαρύτητας και του άμεσου και έμμεσου αντικτύπου που έχει στις τοπικές και περιφερειακές οικονομίες, ο παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός μπορεί να συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στη δημιουργία θέσεων εργασίας και την ανάπτυξη, ιδίως απομακρυσμένων περιοχών με περιορισμένη οικονομική δραστηριότητα.

Πίνακας 4 Συνολική Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ σε δις.) και απασχόληση (x1000) στον θαλάσσιο και παράκτιο τουρισμό στην Ε.Ε. (2011) – Πηγή:

<https://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2014:0086:FIN:EL:PDF>

	Βαλτική	Βόρεια Θάλασσα	Ατλαντικός	Μεσόγειος	Εύξεινος Πόντος	Σύνολο
<b>Συνολική ΑΠΑ</b>	18	31,1	34,5	90,3	1,3	183
<b>Παράκτιος Τουρισμός</b>	11,7	20,8	26	62,3	1,3	130
<b>Κρουαζιέρα</b>	1,7	1,9	1,8	9	0	15
<b>Ιστιοφόρα</b>	4,6	8,4	6,7	19	0	38
<b>Συνολική Απασχόληση</b>	306,2	564,3	594,5	1540,8	26	3.182
<b>Παράκτιος Τουρισμός</b>	226	401	502	1.203	25	2,507
<b>Κρουαζιέρα</b>	36	83	28	155	1	303
<b>Ιστιοφόρα</b>	44,2	80,3	64,5	182,8	0	371,9

Το 2010 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με την υποστήριξη του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, εξέδωσε την ανακοίνωση «Η Ευρώπη, ο πρώτος τουριστικός προορισμός στον κόσμο», η οποία τονίζει την ανάγκη μιας στρατηγικής για έναν βιώσιμο παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό. Η Στρατηγική για τη Γαλάζια Ανάπτυξη που εκδόθηκε το 2012 επεσήμανε τον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό ως έναν από τους πέντε τομείς ενδιαφέροντος της "Γαλάζιας Οικονομίας" με στόχο τη δημιουργία θέσεων εργασίας στις παράκτιες περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσδιόρισε 14 δράσεις που μπορούν να συμβάλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη του κλάδου και να παράσχουν πρόσθετη ώθηση στις παράκτιες περιοχές της Ευρώπης. Η Επιτροπή θα συνεργαστεί με τα κράτη μέλη, τις περιφερειακές και τοπικές αρχές και τον κλάδο για την υλοποίηση των δράσεων αυτών. Συγκεκριμένα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει τα εξής:

- Δημιουργία ενός διαδικτυακού οδηγού με τις κύριες δυνατότητες χρηματοδότησης για τον κλάδο.
- Προώθηση του διαλόγου σε Πανευρωπαϊκό επίπεδο μεταξύ των διοργανωτών κρουαζιέρων, λιμένων και ενδιαφερόμενων φορέων του παράκτιου τουρισμού.
- Εστίαση στις παράκτιες και θαλάσσιες παραμέτρους των πρωτοβουλιών που αναλαμβάνει η ΕΕ στον τομέα του τουρισμού, συμπεριλαμβανομένων των εκστρατειών προώθησης και επικοινωνίας.

## Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό: Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

- Στήριξη της ανάπτυξης διακρατικών και διαπεριφερειακών συμπράξεων, δικτύων, συνεργατικών σχηματισμών και στρατηγικών έξυπνης ειδίκευσης.
- Προώθηση καινοτόμων συστημάτων διαχείρισης με τη βοήθεια εργαλείων ΤΠΕ και της διαδικτυακής πύλης τουριστικών επιχειρήσεων.
- Μεγαλύτερη διαθεσιμότητα και πληρότητα των δεδομένων για τον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό.
- Ανάπτυξη του οικοτουρισμού και της σύνδεσής του με άλλες δράσεις που προάγουν τη βιωσιμότητα του κλάδου.
- Προώθηση στρατηγικών για την πρόληψη των αποβλήτων και τη διαχείριση των θαλάσσιων απορριμμάτων, με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη του παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού.
- Εκπόνηση μελέτης για τον τρόπο βελτίωσης της ακτοποιοικής σύνδεσης των νησιών και τον σχεδιασμό καινοτόμων τουριστικών στρατηγικών για τα (απομονωμένα) νησιά.

Το 2012 ο κύκλος εργασιών του τουρισμού με κρουαζιερόπλοια και μόνον ανήλθε σε 15,5 δισ. ευρώ και απασχολήθηκαν 330.000 άτομα, ενώ από τα ευρωπαϊκά λιμάνια διακινήθηκαν 29,3 εκατομμύρια επιβάτες. Τα τελευταία 10 χρόνια, η παγκόσμια ζήτηση για κρουαζιέρες έχει σχεδόν διπλασιαστεί, ενώ ο κλάδος αυτός αναπτύχθηκε στην Ευρώπη με ποσοστό μεγαλύτερο από 10% ετησίως.

### 2.2. Ο θαλάσσιος τουρισμός στη Μεσόγειο

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη Μεσόγειο, μπορεί να χαρακτηριστεί επιεικώς ραγδαία από την δεκαετία του 1970 και μετά. Οι Ευρωπαίοι (και όχι μόνο) τουρίστες άρχισαν να προτιμούν τις Μεσογειακές χώρες όχι αποκλειστικά για να εκτιμήσουν την πολιτιστική και ιστορική κληρονομιά τους, αλλά και για να απολαύσουν τις ανέσεις του ζεστού κλίματος και τις ελκυστικές παραλίες που διαφημίζονταν παγκοσμίως. Στην Ισπανία για παράδειγμα, η αυξανόμενη προτίμηση των τουριστών στις παραθαλάσσιες περιοχές είχε αλλάξει σημαντικά το πρότυπο του τουρισμού. Κατά τη διάρκεια του 1950 ο βασικός πόλος έλξης ήταν πολιτιστικά της δρώμενα και μνημεία, ενώ το επίκεντρο του τουρισμού της χώρας εντοπιζόταν στο κέντρα της, την Μαδρίτη. Σήμερα, ο κύριος όγκος της τουριστικής ζήτησης αφορά τις παραθεριστικές περιοχές, κυρίως στις μεσογειακές ακτές. Η Ισπανία, με όλο τον ιστορικό της πλούτο, είναι πλέον βασικά μια παράκτια χώρα-θέρετρο, όπου οι τουρίστες έρχονται κυρίως για να χαλαρώσουν σε μια ηλιόλουστη παραλία. Παρόμοιες εξελίξεις έχουν σημειωθεί τις τελευταίες δεκαετίες και σε άλλες μεσογειακές χώρες της Ευρώπης, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα.<sup>16</sup> (Gonen, 1981) Με λίγα λόγια, ζώνη ανάπτυξης της τουριστικής ζώνης αποτέλεσαν οι βόρειες ακτές της Μεσογείου (από το Γιβραλτάρ ως το Ελληνικό Αιγαίο). Πέραν όμως από τις βόρειες ακτές, σημαντική είναι και η ανάπτυξη που παρατηρήθηκε και στα ανατολικά παράλια της Μεσογείου όπου βρίσκεται και η Ελλάδα. Τα τελευταία χρόνια ειδικά,

<sup>16</sup> Gonen, Amiram. "Tourism and Coastal Settlement Processes in the Mediterranean Region." *Ekistics*, vol. 48, no. 290, 1981, pp. 378–81. JSTOR, <http://www.jstor.org/stable/43622808>. Πρόσβαση: 10 Dec. 2022.

πέρα από τη Γαλλία, την Ιταλία και την Ισπανία, οι οποίες κατέχουν πολύ σημαντική θέση αναφορικά με τη ζήτηση και την προσφορά του θαλάσσιου τουρισμού καθώς αποτελούν τις λεγόμενες «παραδοσιακές αγορές», έχουν έρθει στο προσκήνιο και πιο νέες αγορές όπως αυτές της Τουρκίας, της Κροατίας, της Ελλάδας, της Κύπρου και της Μάλτας, οι οποίες αναπτύσσονται με γρήγορους ρυθμούς.

Πρόσφατα, μια έρευνα του Bloomberg ανέφερε ότι τα παραδοσιακά hotspots για σκάφη αναψυχής, όπως η Ισπανία και η Γαλλία, δεν ευνοούνται πλέον από τον πιο εύπορο πληθυσμό, ενώ σύμφωνα με τα νέα δεδομένα, η Ισπανία καλωσόρισε 26 λιγότερα σκάφη το καλοκαίρι του 2020 σε σύγκριση με το 2019, φθάνοντας τα -84 σκάφη ενώ η Γαλλία υποδέχθηκε 16 λιγότερα, «χάνοντας» συνολικά 155 σκάφη. Οι μειώσεις αυτές ισοδυναμούν με σχεδόν μια μείωση της τάξεως του 25% των σκαφών που ελλιμενίζονται παραδοσιακά στα ισπανικά ύδατα και της τάξεως του 10% για τη Γαλλία. Συγκριτικά, ο αριθμός των σκαφών σε Κροατία, Τουρκία και Ελλάδα βρίσκεται στα υψηλότερα επίπεδα της τελευταίας τριετίας. Ειδικότερα, η Κροατία σημείωσε αύξηση του 25% από το 2019, η Τουρκία +12%, και η Ελλάδα έχει αυξηθεί κατά 10%, φθάνοντας έτσι τα +64, +63 και +145 σκάφη, αντίστοιχα.

Πιο αναλυτικά, η περιοχή με τις περισσότερες διεθνείς τουριστικές αφίξεις είναι η νοτιοδυτική πλευρά της Μεσογείου, η οποία έχει και τη μεγαλύτερη διαφορά σε σχέση με τις άλλες περιοχές, ενώ η περιοχή με τις λιγότερες διεθνείς τουριστικές αφίξεις είναι η βορειοδυτική πλευρά της Μεσογείου.

Ο συνολικός τουρισμός στην περιοχή της Μεσογείου επικεντρώνεται κυρίως στις παράκτιες περιοχές, οι οποίες λαμβάνουν περίπου το 30% των διεθνών τουριστικών αφίξεων, οι οποίες διεθνείς τουριστικές αφίξεις για τις 14 χώρες της λεκάνης της Μεσογείου το 2005 ήταν 245,5 εκ. με ένα σύνολο 809,1 εκ. παγκοσμίως σημειώνοντας ένα εντυπωσιακό ποσοστό 30,3%. Μέχρι το 2018 στις Μεσογειακές χώρες αυξήθηκε παραπάνω η τουριστική κίνηση και έφτασε τις 371,5 εκ. αφίξεις, έναντι 1407,4 εκ. Παγκοσμίως (UNWTO, 2021).

Η περιοχή της Μεσογείου δέχεται κάθε χρόνο περισσότερες από 400 εκατομμύρια διεθνείς τουριστικές αφίξεις, καθιστώντας την έναν από τους πιο δημοφιλείς προορισμούς στον κόσμο. Ο τουριστικός τομέας αντιπροσωπεύει έως και το 15% του περιφερειακού ΑΕΠ ((WTTC), 2017))<sup>17</sup>, με αύξηση 75% από το 1995 και αναμένεται να φτάσει τις 626 εκατομμύρια διεθνείς τουριστικές αφίξεις έως το 2025, σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού.

---

<sup>17</sup> World Travel and Tourism Council (WTTC) (2017) Travel and Tourism Economic Impact Caribbean. World Travel and Tourism Council, London.  
<https://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic-impact-research/regions-2017/caribbean2017.pdf>

Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

Πίνακας 5 Μαρίνες στην Αίγυπτο – Πηγή: Marina Reservation.com (2021)

A/A	Μαρίνα	Περιοχή	Θέσεις Ελλιμενισμού
1	Marassi Marina Yacht Club	Αλεξάνδρεια	245
2	San Stefano Marina	Αλεξάνδρεια	120
3	Sidi Abdel Rahman	Αλεξάνδρεια	267
4	Marina El Alamein	Ελ Αλαμείν	500
5	Abu Tig Marina	Ελ Γκούνα	224
6	Port Ghalib International Marina	Μάρσα Αλάμ	500
7	Port Said Yacht Club	Πορτ Σάιντ	214
8	Taba Height Marina	Χερσόνησος του Σινά	94
9	Hurghada	Χουργκάντα	200
<b>Σύνολο Θέσεων Ελλιμενισμού</b>			<b>2364</b>

Πίνακας 6 Μαρίνες στη Γαλλία – Πηγή: Marina Reservation.com (2021)

A/A	Μαρίνα	Περιοχή	Θέσεις Ελλιμενισμού
1	Port Vauban	Αντίμπ	1642
2	Port Camille Rayon	Αντίμπ	833
3	Vieux Port de Golfe Juan	Αντίμπ	830
4	Port Gallice	Αντίμπ	525
5	Vieux Port de Cannes	Κάννες	800
6	Port Pierre Canto	Κάννες	600
7	Port de Moure Rouge	Κάννες	450
8	Port Pointe Croisette	Κάννες	260
9	Port Hercule	Μονακό	700
10	Port Fontvieille	Μονακό	275
11	Port Cap d' Ail	Μονακό	260
12	Port de Nice	Νίκαια	530
13	Port de Villefranche-Darse	Νίκαια	520
14	Port de Saint Jean Cap Ferrat	Νίκαια	562
15	Port de Beaulieu	Σαιν-Τροπέ	719
16	Port de Saint Tropez	Σαιν-Τροπέ	800
17	Port Grimaud	Σαιν-Τροπέ	500
18	Port de Cogolin	Σαιν-Τροπέ	1600
19	Port Prive de Sainte Maxime	Σαιν-Τροπέ	375
20	Sainte Maxime Port	Σαιν-Τροπέ	780
21	Toulon Darse Nord	Τουλόν	367
22	Toulon Vieille Darse	Τουλόν	615
<b>Σύνολο Θέσεων Ελλιμενισμού</b>			<b>14543</b>

Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

Πίνακας 7 Μαρίνες στην Ελλάδα – Πηγή: My-sea.com (2021)

A/A	Μαρίνα	Περιοχή	Θέσεις Ελλιμενισμού
1	Άλιμος	Αττική	1039
2	Γλυφάδα	Αττική	852
3	Olympic Marine Λαύριο	Αττική	685
4	Ζέας (Πειραιάς)	Αττική	670
5	Άγιος Κοσμάς	Αττική	337
6	Φλοίσβος	Αττική	303
7	Athens Marine (Φάληρο)	Αττική	130
8	Βουλιαγμένη	Αττική	103
9	Πυθαγόρειο (Σάμος)	Βόρειο Αιγαίο	225
10	Μυτιλήνη	Βόρειο Αιγαίο	222
11	Χίος	Βόρειο Αιγαίο	275
12	Σκύρος	Βόρειο Αιγαίο	17
13	Cleopatra (Ακταίο Αιτ/νίας)	Δυτική Ελλάδα	88
14	Μεσολόγγι	Δυτική Ελλάδα	180
15	Βουνάκι (Παλαιρός Αιτ/νίας)	Δυτική Ελλάδα	70
16	Πρέβεζα	Ήπειρος	297
17	Αργοστόλι (Κεφαλονιά)	Ιόνια Νησιά	250
18	Γουβιά (Κέρκυρα)	Ιόνια Νησιά	1235
19	Λευκάδα	Ιόνια Νησιά	609
20	Πόρτο Καρράς	Χαλκιδική	315
21	Αρετσού (Καλαμαριά)	Θεσσαλονίκη	242
22	Σάνη (Κασσάνδρα)	Χαλκιδική	215
23	Μαρίνα Miraggio	Χαλκιδική	81
24	Sanni Marina	Πλαταμώνας	90
25	Άγιος Νικόλαος	Κρήτη	255
26	Παλαιοχώρα Χανίων	Κρήτη	140
27	Αγία Γαλήνη (Ρέθυμνο)	Κρήτη	112
28	Γούβες (Ηράκλειο)	Κρήτη	72
29	Μανδράκι (Ρόδος)	Νότιο Αιγαίο	600
30	Κως	Νότιο Αιγαίο	250
31	Λέρος	Νότιο Αιγαίο	220
32	Νάξος	Κυκλάδες	80
33	Πάρος	Κυκλάδες	74
34	Καλαμάτα	Πελοπόννησος	250
35	Ξυλόκαστρο	Πελοπόννησος	220
36	Πύλος	Πελοπόννησος	180
37	Ιτέα	Στερεά Ελλάδα	146
<b>Σύνολο Θέσεων Ελλιμενισμού</b>			<b>11129</b>



A/A	Μαρίνα	Περιοχή	Θέσεις Ελλιμενισμού
1	Marina Deportiva del Puerto de Alicante	Αλικάντε	748
2	Marina Puerto Deportivo de Mazagon	Ατλαντικός Ωκεανός	835
3	Marina Real Club Nautico de Palma	Βαlearίδες	1019
4	Marina Port de Soller	Βαlearίδες	650
5	Marina Club Nautic Santa Ponca	Βαlearίδες	522
6	Real Club Nautico de Valencia	Βαλένθια	1214
7	La marina de Valencia	Βαλένθια	900
8	Real Juan Carlos	Βαλένθια	890
9	Marina Pobla	Βαλένθια	714
10	Marina Puerto Deportivo el Abragetxo	Βισκαϊκός Κόλπος	1135
11	Marina Sada	Βισκαϊκός Κόλπος	722
12	Marina Coruna	Βισκαϊκός Κόλπος	900
13	Marina Puerto Deportivo de Gijon	Βισκαϊκός Κόλπος	630
14	Marina Club Nautico de Rebadeo	Βισκαϊκός Κόλπος	620
15	Puerto Deportivo de Hondarribia	Βισκαϊκός Κόλπος	642
16	Marina Aguadulce	Γιβραλτάρ	764
17	Marina Santa Eulalia	Ίμπιζα	755
18	Club Nautic Sant Antoni	Ίμπιζα	578
19	Alcaidesa Marina	Καντίζ	624
20	Marina Club Nautico Moraira Teulada	Κόστα Μπιάνκα	620
21	Marina Camponanes Greenwich	Κόστα Μπιάνκα	542
22	Marina Club Nautico Torre Horadada	Κόστα Μπιάνκα	525
23	Marina Puerto Deportivo Tomas Maestre	Κόστα Μπιάνκα	1700
24	Marina D'Empuriabrava	Κόστα Μπράβα	5000
25	Marina Club Nautic L'Escala	Κόστα Μπράβα	957
26	Marina Club Nautic L'Estartit	Κόστα Μπράβα	690
27	Marina Puerto de Siles	Κόστα Ντελ Αζαχάρ	540
28	Port Mataro	Κόστα Ντελ Γκαρραφ	1080

Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

29	Marina Club Nautic Port D'Aro	Κόστα Ντελ Μαρεσμέ	829
30	Marina Club Nautico el Balis	Κόστα Ντελ Μαρεσμέ	765
31	Marina Port Esportiu Marina Palamos	Κόστα Ντελ Μαρεσμέ	862
32	Marina Puerto Jose Banus	Κόστα Ντελ Σολ	915
33	Marina Masnou	Κόστα Ντοράντα	1058
34	Marina Port D' Aiguadolc	Κόστα Ντοράντα	742
35	Marina Club Nautic Sant Carles	Κόστα Ντοράντα	672
36	Marina Premia	Κόστα Ντοράντα	554
37	Marina Club Nautic Garraf	Κόστα Ντοράντα	530
38	Marina Berth in Roda de Bara	Κόστα Ντοράντα	640
39	Marina S'Arenal Mallorca	Μαγιόρκα	647
40	Puerto Deportivo de Benalmadena	Μάλαγα	1000
41	Puerto Banus Marina	Μάλαγα	915
<b>Σύνολο Θέσεων Ελλιμενισμού</b>			<b>36445</b>



Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

Πίνακας 9 Μαρίνες στην Ιταλία - Πηγή: MarinaReservation.com (2021)

A/A	Μαρίνα	Περιοχή	Θέσεις Ελλιμενισμού
1	Marina D'Arechi	Αμάλφη	1000
2	Porto Turistico Maratea	Καλάβρια	600
3	Porto di Tropea	Καλάβρια	450
4	Proto di Lavagna	Λιγκουρία	1400
5	Marina de Varazze	Λιγκουρία	800
6	Imperia Porto Maurizio	Λιγκουρία	651
7	Imperia Yacht Club	Λιγκουρία	651
8	Marina Genova Aeroporto	Λιγκουρία	600
9	Marina Di Alassio	Λιγκουρία	550
10	Porto Lotti	Λιγκουρία	406
11	Porto Mirabello	Λιγκουρία	470
12	Porto Santa Margherita Ligure	Λιγκουρία	450
13	Porto Delle Grazie	Λιγκουρία	450
14	Porto Carlo Riva Rapallo	Λιγκουρία	400
15	Maria di Stabia	Νάπολη	871
16	Marina Vigliena	Νάπολη	853
17	Porto de Mergellina	Νάπολη	400
18	Porto Cervo Marina	Σαρδηνία	700
19	Porto di Santa Teresa Gallura	Σαρδηνία	700
20	Marina di porto Rotondo	Σαρδηνία	650
21	Marina di Portisco	Σαρδηνία	589
22	Marina di Frigiano	Σαρδηνία	550
23	Marina Isola Rossa	Σαρδηνία	450
24	Marina de Cannigione	Σαρδηνία	400
25	Marina Sifredi Carloforte	Σαρδηνία	400
26	Marina de Puntaldia	Σαρδηνία	400
27	Porto Turistico Calasetta	Σαρδηνία	400
28	Porto Marmoreo	Σικελία	640
29	Capo D'Orlando Marina	Σικελία	553
30	Ognina (Porto Ulisse)	Σικελία	500
31	Marina Degli Aregai	Τοσκάνη	989
32	Marina di Punta	Τοσκάνη	885
33	Porto Turistico San Remo	Τοσκάνη	800
34	Marina Cala Galera	Τοσκάνη	670
35	Marina Cala de Medici	Τοσκάνη	650
36	Marina Terre Rosse	Τοσκάνη	575
37	Marina di Scarlino	Τοσκάνη	570
38	Porto Viareggio	Τοσκάνη	570
39	Marina de Salivoli	Τοσκάνη	488
<b>Σύνολο Θέσεων Ελλιμενισμού</b>			<b>24231</b>

Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

Πίνακας 10 Μαρίνες στην Κύπρο - Πηγή: MarinaReservation.com (2021)

A/A	Μαρίνα	Περιοχή	Θέσεις Ελλιμενισμού
1	Gemyat Delta Marina	Κυρήνεια	20
2	Larnaca Marina	Λάρνακα	450
3	Limassol Marina	Λεμεσός	650
4	St. Raphael Marina	Λεμεσός	237
5	Latchi Harbour	Πάφος	350
6	Paphos	Πάφος	20
7	Ayia Napa Marina	Φαμαγκούστα	360
<b>Σύνολο Θέσεων Ελλιμενισμού</b>			<b>2087</b>

Πίνακας 11 Μαρίνες της Κροατίας - Πηγή: MarinaReservation.com (2021)

A/A	Μαρίνα	Περιοχή	Θέσεις Ελλιμενισμού
1	Dalmacija Marina	Ζαντάρ	1200
2	Marina Kornati	Ζαντάρ	750
3	Zadar Marina	Ζαντάρ	500
4	Marina Veli Rat	Ζαντάρ	207
5	Sagulin Marina	Ζαντάρ	200
6	Olive Island Marina	Ζαντάρ	200
7	Marina Veruda	Ίστρια	630
8	Aci Marina Umag	Ίστρια	475
9	Aci Marina Rovinj	Ίστρια	416
10	Aci Marina Pomer	Ίστρια	294
11	Cervar Porat Marina	Ίστρια	259
12	Marina Valalta	Ίστρια	250
13	Vrsar Marina	Ίστρια	240
14	Novigrad Marina	Ίστρια	225
15	Aci Marina Dubrovnik	Ντουμπρόβνικ	380
16	Marina Frapa Dubrovnik	Ντουμπρόβνικ	220
17	Punat Marina	Πριμόριε – Γκόρσκι Κοτάρ	800
18	Aci Marina Cres	Πριμόριε – Γκόρσκι Κοτάρ	458
19	Aci Marina Opatija Icici	Πριμόριε – Γκόρσκι Κοτάρ	283
20	Aci Marina Supetarska Drag	Πριμόριε – Γκόρσκι Κοτάρ	274
21	Luka Malinska Marina	Πριμόριε – Γκόρσκι Κοτάρ	265
22	Marina Frapa	Σιμπενικ	462
23	D-Marin Mandalina	Σιμπενικ	429
24	Marina Kremik	Σιμπενικ	393

Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

25	Merina Hramina	Σιμπενικ	370
26	Aci Marina Vodice	Σιμπενικ	273
27	Yacht Marina Solaris	Σιμπενικ	250
28	Aci Marina Jezera	Σιμπενικ	225
29	Marina Betina	Σιμπενικ	222
30	Marina Zenta Split	Σπλιτ	874
31	Marina Kastela	Σπλιτ	420
32	Marina Baotic	Σπλιτ	400
33	Aci Marina Split	Σπλιτ	348
34	Marina Trogir	Σπλιτ	256
35	Aci Marina Palmizana	Σπλιτ	211
<b>Σύνολο Θέσεων Ελλιμενισμού</b>			<b>13659</b>

Πίνακας 12 Μαρίνες στη Μάλτα - Πηγή: MarinaReservation.com (2021)

A/A	Μαρίνα	Περιοχή	Θέσεις Ελλιμενισμού
1	Portomaso Marina	Βαλέτα	105
2	Roland Marina	Βαλέτα	15
3	Grand Harbour Marina	Βαλέτα	240
4	Marina di Valletta	Βαλέτα	250
5	Laguan Marina	Βαλέτα	150
6	Kalkara Marina	Βαλέτα	200
7	Manoel Island Yacht Marina	Γκζιρα	220
8	Mgarr Marina	Γκόζο	208
9	Msida and Ta'xiex Marina	Μσίδα	720
<b>Σύνολο Θέσεων Ελλιμενισμού</b>			<b>2243</b>

Πίνακας 13 Μαρίνες στο Μαυροβούνιο - Πηγή: MarinaReservation.com (2021)

A/A	Μαρίνα	Περιοχή	Θέσεις Ελλιμενισμού
1	Port of Kotor	Κότορ	30
2	Portonovi Marina	Κότορ	238
3	Port Herceg Novi	Κότορ	40
4	Marina Prcanj	Κότορ	20
5	Marina Lazure	Κότορ	155
6	OMC Marina Sveti Nikola	Μπαρ	50
7	Marina Budva	Μπούντβα	300
8	Porto Montenegro Marina	Τιβάτ	450
9	Lustica Bay Marina	Τιβάτ	50
10	Airport Marina Tivat	Τιβάτ	54
11	Navar Marina (Bonici)	Τιβάτ	30
<b>Σύνολο Θέσεων Ελλιμενισμού</b>			<b>1417</b>

A/A	Μαρίνα	Περιοχή	Θέσεις Ελλιμενισμού
1	Marina Celebi	Αττάλεια	235
2	Setur Ayvalik Marina	Αϊβαλί	200
3	Setur Antalya Marina	Αττάλεια	235
4	Alanya Marina	Αττάλεια	250
5	Setur Finike Marina	Αττάλεια	650
6	Kemer Marina	Αττάλεια	240
7	Setur Yalova Marina	Γιάλοβα	240
8	Atabay Marina	Γκέμπζε	100
9	D-Marin Gogek	Γκοτσέκ	380
10	Teos Marina	Σμύρνη	510
11	Port Alacati Marina	Σμύρνη	260
12	West Istanbul Marina	Κωνσταντινούπολη	600
13	Setur Kalamis and Fenerbahce Marina	Κωνσταντινούπολη	1069
14	Istinye Tekne Park	Κωνσταντινούπολη	180
15	Atakoy Marina	Κωνσταντινούπολη	700
16	Viaport Marina	Κωνσταντινούπολη	750
17	Setur Kusadasi Marina	Κουσάντασι	425
18	Marti Marina	Μαρμαρις	430
19	Mersin Marina	Μερσίνη	500
20	Kas Marina	Μούγλα	438
21	Marmaris Netsel Marina	Μούγλα	720
22	Marmaris Yacht Marina	Μούγλα	750
23	Marina Berth Milta	Μούγλα	450
24	Ece Saray Marina	Μούγλα	460
25	D-Marin Turgutreis	Μούγλα	550
26	Milta Bodrum Marina	Μπόντρουμ	475
27	Yalilavak Marina	Μπόντρουμ	620
28	D-Marin Didim Marina	Ντιντιμ	270
29	Cesme Marina	Τσεσμέ	400
<b>Σύνολο Θέσεων Ελλιμενισμού</b>			<b>12787</b>

### 2.3. Ο Ελληνικός Θαλάσσιος Τουρισμός

Ο τουρισμός ως οικονομική δραστηριότητα, αποτελεί για την Ελλάδα μια από τις βασικότερες (αν όχι τη βασικότερη) πλουτοπαραγωγική βιομηχανία και πηγή εσόδων, καθώς η συμβολή του στο ΑΕΠ της χώρας είναι πολύ σημαντική. Για την ακρίβεια, σύμφωνα με την έκθεση του Ν.Ε.Ε. (Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος) για το 2022, η συμβολή του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα μας άγγιξε το 1,5%.



Εικόνα 5 Συμβολή του Θαλάσσιου τουρισμού στο ΑΕΠ της Ελλάδας – Πηγή: <https://nee.gr/>

Η θάλασσα και οι παραλίες της Ελλάδας, έχουν κάνει από πολύ νωρίς τον θαλάσσιο τουρισμό μια από τις πιο δημοφιλείς δραστηριότητες της χώρας μας, τόσο για τους επισκέπτες, όσο και για τους μόνιμους κατοίκους. Η ανάπτυξη του yachting άρχισε το 1934 με την ίδρυση του Ναυτικού Ομίλου Αθηνών (ΝΟΑ), ο οποίος μετέπειτα μετονομάστηκε σε ΝΟΕ (Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος), με σκοπό να κινητοποιήσει τους αρμόδιους κρατικούς φορείς για την δημιουργία των προϋποθέσεων εκείνων που θα αξιοποιούσαν την θαλάσσια ομορφιά της χώρας. Χαρακτηριστικά στο καταστατικό του Ομίλου αναφερόταν:

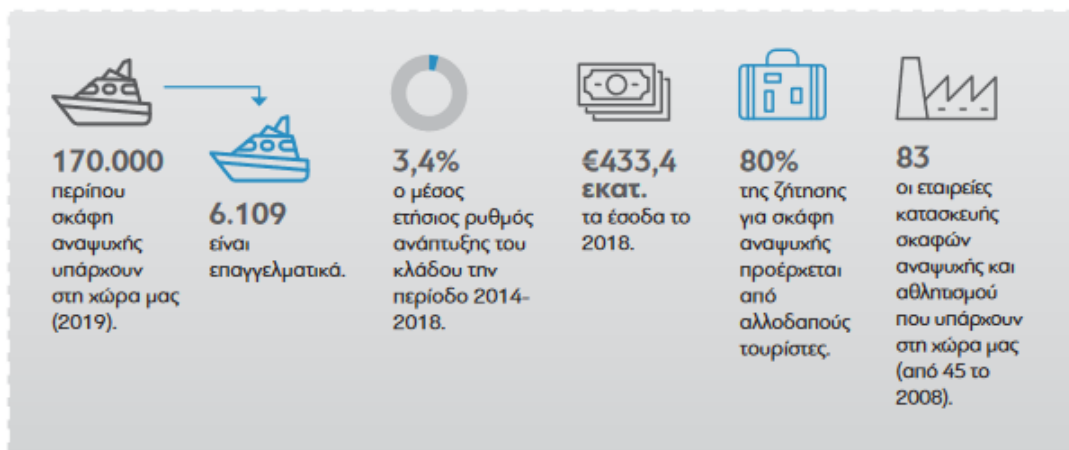
*«η ανάπτυξη εθνικού θαλασσίου πνεύματος, η προαγωγή της πίστης στη θάλασσα ως στοιχείου ζωής και προόδου του έθνους, η συμβολή στη διάδοση της ιδιωτικής ψυχαγωγικής ναυσιπλοΐας και η συμμετοχή σε κάθε εκδήλωση αγάπης προς τη θάλασσα».* (Μουσείο Τουρισμού (Museum of Tourism), 2022)

Ο ίδιος ο όμιλος ΝΟΕ, είχε αναλάβει για λογαριασμό του κράτους, χωρίς καμία κρατική επιχορήγηση, την προβολή του Ελληνικού yachting, μέσα από διεθνείς οργανώσεις και ιστιοπλοϊκούς αγώνες, όπως και προσωπικές επαφές. Η συνέχιση αυτής της δυναμικής για την ανάπτυξη του θαλασσίτου τουρισμού περιήλθε προς το

τέλος της δεκαετίας του 1950 στον Ε.Ο.Τ., ο οποίος παράλληλα με την εμπειρία του ΝΟΕ επρόκειτο να παίξει πρωταρχικό ρόλο για την ανάπτυξη της μορφής αυτής του τουρισμού και της Εθνικής Οικονομίας. Ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα, ουσιαστικά άρχισε να αναπτύσσεται όπως και στην υπόλοιπη Ευρώπη τη δεκαετία του 1960. Η πρώτη τουριστική μαρίνα για σκάφη αναψυχής δε, ήταν η Μαρίνα Βουλιαγμένης με 105 αγκυροβόλια σκαφών και παροχές ρεύματος, νερού, τηλεφώνου και καυσίμων, η οποία πρωτολειτούργησε το 1963, υπό την εποπτεία του ΝΟΕ. Φυσικά ακολούθησαν οι κατασκευές μαρινών σε Πειραιά (Μαρίνα Ζέας), Θεσσαλονίκη, Άλιμο, Κέρκυρα, Φλοίσβο, Άγιο Νικόλαο, Πύλο, Ρόδο, Κω, Σάμο κτλ. Σήμερα λειτουργούν στην Ελλάδα 37 τουριστικοί λιμένες, οι οποίοι φαίνονται και στον Πίνακα 7. Το δυστυχές σε αυτό τον αριθμό, μπορεί να το καταλάβει κανείς, μόνο αν αναλογιστεί ότι στη χώρα υπάρχουν χωροθετημένοι 168 τουριστικοί λιμένες (οι οποίοι με βάση τον σχεδιασμό τους περιλαμβάνουν 25.712 θέσεις ελλιμενισμού), και ότι τα έσοδα που «χάνουμε» σαν χώρα από τις ανταγωνιστικές μας χώρες (Κροατία, Τουρκία και Ιταλία) είναι πολύ μεγάλα.

Μόνο στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το 2018 ο θαλάσσιος τουρισμός είχε κύκλο εργασιών 231€ δισ., και παρείχε δουλειά σε 2,8 εκατομμύρια ανθρώπους. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις, ο αριθμός των σκαφών αναψυχής παγκοσμίως υπολογίζεται στα 30 εκατομμύρια σκάφη, με το 90% να είναι μικρού μεγέθους, με μήκος κάτω των 8 μέτρων. 6 εκατομμύρια από αυτά υπολογίζεται ότι βρίσκονται στην Ευρώπη, όπου 48 εκατομμύρια Ευρωπαίοι συμμετέχουν τακτικά σε δραστηριότητες που σχετίζονται μαζί τους. Στη χώρα μας υπολογίζεται ότι υπάρχουν περίπου 170.000 σκάφη αναψυχής, εκ των οποίων 6.109 ήταν επαγγελματικά (2019). Πρόκειται γενικά για μια αγορά που ακμάζει και στην Ελλάδα -την περίοδο 2014-2018 ο μέσος ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης του κλάδου ήταν 3,4% με το 80% της ζήτησης να προέρχεται από αλλοδαπούς.

### Η αγορά των σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα



Εικόνα 6 Η Αγορά των σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα – Πηγή: διαΝΕΟσις

Το 2022 αποδείχθηκε γενικά μια πολύ για το yachting τόσο σε διεθνές, όσο και σε εθνικό επίπεδο. Η ανοδική πορεία του θαλάσσιου τουρισμού για τη χώρα άρχισε από το 2021 με τον νέο νόμο που ψηφίστηκε για τον περιορισμό του Cabotage, και έφερε την Ελλάδα στην πρώτη θέση για τη Μεσόγειο, με ποσοστό 24%, και ακολουθούμενη από τη Γαλλία (με 19%) και την Ιταλία (με 17%). (Newmoney, 2022)



## Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό: Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

Παρόλα αυτά, η έρευνα της διαΝΕΟσις σε συνεργασία με τον αναπληρωτή καθηγητή του Πανεπιστημίου Αιγαίου κ. Γ. Βαγγέλα, και του καθηγητή του ΕΚΠΑ κ. Θάνου Πάλλη, αποτυπώνει λεπτομερώς τον λόγο που εντοπίζονται διαφυγόντα δισεκατομμύρια ευρώ από την Ελληνική οικονομία αλλά και όλους τους τρόπους με τους οποίους οι «ανταγωνιστικές» μας χώρες, σχεδιάζουν πιο αποτελεσματικές πολιτικές όσων αφορά την στρατηγική του σχεδίου για την ανάπτυξη του δικτύου τουριστικών λιμενικών υποδομών προς όφελος της εθνικής μας οικονομίας. Συγκεκριμένα στην έρευνα αναφέρεται ξεκάθαρα η εθνική στρατηγική των άλλων χωρών (Κροατία και Ιταλία), καθώς και το τι έχουν καταφέρει. Για την ακρίβεια, όσων αφορά την Κροατία γίνεται γνωστό ότι η χώρα:

- Άρχισε από πολύ νωρίς να χαράσσει στρατηγική για την ανάπτυξη του ναυτικού τουρισμού της,
- Έθεσε συγκεκριμένους στόχους και αριθμό μαρίνων αλλά και θέσεις ελλιμενισμού που χρειαζόταν,
- Περιορίσε τις γραφειοκρατικές διαδικασίες και εφάρμοσε σύγχρονα μοντέλα διοίκησης στους φορείς διαχείρισης των λιμένων.

Αυτά είχαν ως αποτέλεσμα η Κροατία να διαθέτει σήμερα:

- 692 εταιρείες ναύλωσης τουριστικών σκαφών, με περίπου 3.600 σκάφη, τα οποία χρησιμοποιούν κάθε χρόνο, σχεδόν 640.000 τουρίστες.
- 140 τουριστικούς λιμένες (κυρίως σε υποβαθμισμένες περιοχές που πλέον αναπτύχθηκαν), με 17.000 θέσεις ελλιμενισμού
- 95€ εκατ. ετήσια έσοδα από τον κλάδο αλλά και 92.000 θέσεις εργασίας.

Παράλληλα, για την Ιταλία αναγράφεται ότι:

- Απλοποιήθηκαν οι διαδικασίες παραχώρησης
- Ορίστηκαν χρονικά όρια για τις διαδικασίες παραχώρησης και
- Έγιναν ξεκάθαρες οι αρμοδιότητες των υπουργείων, των φορέων και των φορέων τοπικής αυτοδιοίκησης.

Αυτά είχαν επίσης σαν αποτέλεσμα η Ιταλία να διαθέτει 546 δυναμικούς τουριστικούς λιμένες με 184.000 διαθέσιμες θέσεις ελλιμενισμού. Κάτι το οποία την καθιστά τη μόνη χώρα που διαθέτει περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού από σκάφη.

Με λίγα λόγια αν εξαιρέσει κανείς τη πολύ ανοδική πορεία όσο αφορά τη ζήτηση, που κατέγραψε ο κλάδος τη χώρα μας, η Ελλάδα κατατάσσεται τελευταία σε μια λίστα που αφορά τις θέσεις ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής. Έτσι, όλο και περισσότερα σκάφη αναγκάζονται να εγκαταλείψουν τα ελληνικά λιμάνια και τις μαρίνες, κυρίως λόγω της έλλειψης των υποδομών, καθώς και του πλαισίου για την απόκτηση και εκμετάλλευση σκαφών αναψυχής, και επιλέγουν χώρες όπως η Τουρκία ή η Κροατία ως βάσεις ελλιμενισμού. (Βαγγέλας & Πάλλης, 2021)

Το βέλτιστο σενάριο της έρευνας της διαΝΕΟσις, προβλέπει ως εάν το 30% των υφιστάμενων χωροθετημένων αλλά μη κατασκευασμένων θέσεων ελλιμενισμού στη χώρα κατασκευαστεί, προσελκύοντας ιδιωτικά κεφάλαια, τότε το αποτέλεσμα θα είναι 5.164 νέες θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής μέσα σε δέκα χρόνια, με συνολικά έσοδα για τους λιμένες αυτούς που πλησιάζουν τα 2,9 δισ. ευρώ. (Money Review, 2021).

## 2.4. Η Προσφορά και η Ζήτηση Σκαφών και Υπηρεσιών Αναψυχής και Μαρίνων – Η Ελληνική Αγορά και ο Ανταγωνισμός του Κλάδου

Η Ζήτηση για τις υπηρεσίες των μαρίνων, καθορίζεται από 4 παράγοντες:

1. Την ανάπτυξη της αγοράς των σκαφών αναψυχής
2. Την ποσότητα των θέσεων ελλιμενισμού
3. Το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών
4. Την ποιότητα των υπηρεσιών ανά θέση ελλιμενισμού

Η διάρκεια της τουριστικής περιόδου, ειδικά για τη χώρα μας, είναι συνήθως επτάμηνη ή οκτάμηνη, ξεκινώντας από Μάρτιο και έχοντας λήξη τον Οκτώβριο (αν και τα τελευταία χρόνια, η περίοδος αυξάνεται ως τον Νοέμβριο). Όπως είναι λογικό, παράλληλα με αυτή την τουριστική περίοδο, η κίνηση των σκαφών αυξάνεται, επηρεάζοντας αναλόγως και την ζήτηση για λιμενικές υπηρεσίες. Βάσει των στοιχείων του ΕΟΤ η ζήτηση αυτή κορυφώνεται τον Ιούλιο και τον Αύγουστο, συγκεντρώνοντας ποσοστό πάνω από το 54% του συνόλου της συγκεντρωτικής ζήτησης.

Όπως προαναφέρθηκε επανειλημμένως, η Ελλάδα αποτελεί έναν από τους ελκυστικότερους προορισμούς για τα σκάφη αναψυχής στην Ευρώπη. Ο στόλος των σκαφών αναψυχής είναι κυρίως ιδιόκτητος, αλλά υπάρχουν και επαγγελματικά σκάφη τα οποία ναυλώνονται σε Έλληνες και αλλοδαπούς τουρίστες, ενώ η πλειονότητα των ιδιόκτητων σκαφών είναι μικρού μεγέθους (μικρότερο από 7 μέτρα). (Βαγγέλας & Πάλλης, 2021)

Εκτός από τα ιδιόκτητα σκάφη, στη χώρα μας δραστηριοποιούνται και επαγγελματικά σκάφη αναψυχής, των οποίων ο στόλος διπλασιάστηκε αισθητά το 2005, όταν ανήλθε στα 5.500 σκάφη, ενώ το 2019, αριθμούσε πλέον 6.109 σκάφη. Γενικά, τα έσοδα από τη ναύλωση σκαφών αναψυχής, ανήλθαν το 2018 στα 433,4€ εκατ., με την αγορά να παρουσιάζει ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 3,4%, κα το 80% της ζήτησης των σκαφών αναψυχής να προέρχεται κυρίως από αλλοδαπούς τουρίστες.

Από την άλλη πλευρά, όπως προαναφέρθηκε, στην Ελλάδα λειτουργούν ενεργά μόνο 37 τουριστικοί λιμένες, ενώ σύμφωνα με τον Πίνακα 7, είναι διαθέσιμες 11.129 θέσεις ελλιμενισμού. Οι περισσότερες από αυτές δε, είναι χωροθετημένες στην περιοχή της Αττικής. Αυτό μπορεί να δικαιολογηθεί καθώς οι περισσότεροι ιδιοκτήτες σκαφών κατοικούν στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας.



A/A	Μαρίνα	Περιοχή	Θέσεις Ελλιμενισμού	Διαχειρίστρια Εταιρία
1	Άλιμος	Αττική	1039	Tourist Development Co
2	Γλυφάδα		852	Δήμος Γλυφάδας
3	Olympic Marine Λαύριο		685	Olympic Marine S.A.
4	Ζέας (Πειραιάς)		670	K&G Med. Marinas Management
5	Άγιος Κοσμάς		337	Hellinikon S.A.
6	Φλοίσβος		303	Lamda Flisvos Marina S.A.
7	Athens Marine (Φάληρο)		130	J&P – Avax S.A., Vioter, Vernicos Yachts S.A.
8	Βουλιαγμένη		103	Tourist Development Co
9	Πυθαγόρειο (Σάμος)	Βόρειο Αιγαίο	225	Delos Marinas
10	Μυτιλήνη		222	FolliFollie Group & Setur Marinas (Turkish)
11	Χίος		275	Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Χίου
12	Σκύρος		17	Λιμενικό Ταμείο Σκύρου
13	Cleopatra (Ακταίο Αιτ/νίας)	Δυτική Ελλάδα	88	Ioannis & Ilias Tefas S.A.
14	Μεσολόγγι		180	K&G Med. Marinas Management
15	Βουνάκι (Παλαιρός Αιτ/νίας)		70	
16	Πρέβεζα	Ήπειρος	297	Preveza Marina S.A.
17	Αργοστόλι (Κεφαλονιά)	Ιόνια Νησιά	250	
18	Γουβιά (Κέρκυρα)		1235	K&G Med. Marinas Management
19	Λευκάδα		609	K&G Med. Marinas Management
20	Πόρτο Καρράς	Χαλκιδική	315	Delos Marinas
21	Αρετσού (Καλαμαριά)	Θεσσαλονίκη	242	Tourist Development Co
22	Σάνη (Κασσάνδρα)	Χαλκιδική	215	Marina Sani S.A.
23	Μαρίνα Miraggio	Χαλκιδική	81	
24	Savvi Marina	Πλαταμώνας	90	Savvi Marine S.A.

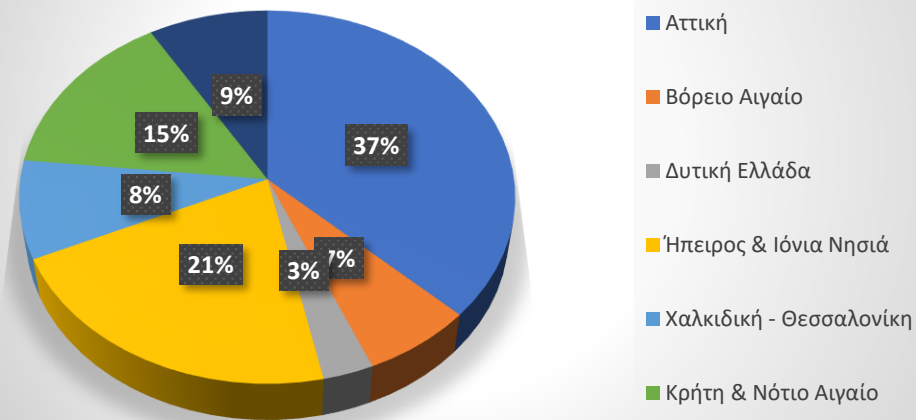
25	Άγιος Νικόλαος	Κρήτη	255	K&G Med. Marinas Management
26	Παλαιοχώρα Χανίων		140	
27	Αγία Γαλήνη (Ρέθυμνο)		112	
28	Γούβες (Ηράκλειο)		72	K&G Med. Marinas Management
29	Μανδράκι (Ρόδος)	Νότιο Αιγαίο	600	Municipal Sea Port Fund of South Dodecanese
30	Κως		250	Δήμος Κω
31	Λέρος		220	Marina Island of Leros
32	Νάξος	Κυκλάδες	80	
33	Πάρος		74	
34	Καλαμάτα	Πελοπόννησος	250	K&G Med. Marinas Management
35	Ξυλόκαστρο		220	
36	Πύλος		180	
37	Ιτέα	Στερεά Ελλάδα	146	
<b>Σύνολο Θέσεων Ελλιμενισμού</b>			<b>11129</b>	

Πίνακας 14 - Ελληνικές Μαρίνες – Διαχείριση – Πηγή: <https://greek-marinas.gr/el/>

Το πιο ενδιαφέρον χαρακτηριστικό εντοπίζεται στον παραπάνω πίνακα στον οποίο φαίνεται ότι περίπου το 19% των λιμένων και ταυτόχρονα το 29,4% των θέσεων ελλιμενισμού (άρα και της δυναμικότητας των μαρίνων) ανήκει σε μία εταιρεία, το 12,5% σε μια δεύτερη, και το υπόλοιπο 58% διασπάται σε διάφορους άλλους φορείς και εταιρίες με μικρότερα μερίδια της αγοράς (Διάγραμμα 3). Αναμφίβολα εδώ πρόκειται για αρκετά υψηλό συγκεντρωτισμό στην αγορά του θαλάσσιου τουριστικού προϊόντος.

Αναφορικά τώρα με το καθεστώς διαχείρισης, οι περισσότεροι τουριστικοί λιμένες είναι δημόσιοι αλλά διαχειρίζονται από ιδιώτες. (Greek Marinas Association, 2022) Στα ακόλουθα διαγράμματα απεικονίζονται, ποσοστιαία, η χωροθέτηση των μαρινών στην Ελληνική Επικράτεια αλλά και οι μορφές διαχείρισής τους.

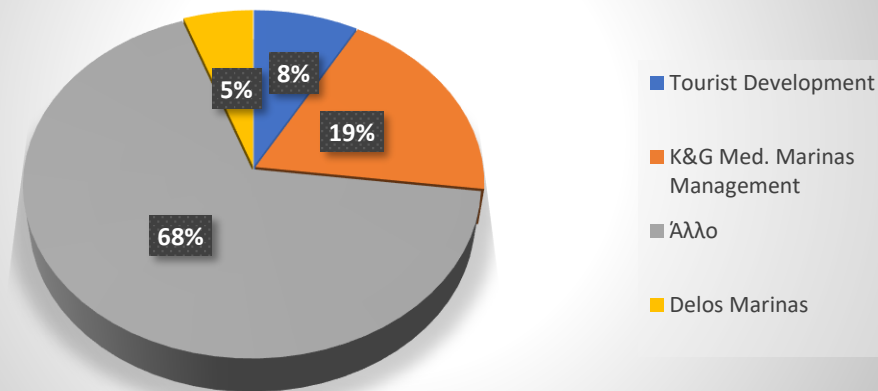
## Χωροθέτηση Μαρίνων στην Ελληνική Επικράτεια



Διάγραμμα 1 - Χωροθέτηση Μαρίνων στην Ελληνική Επικράτεια<sup>18</sup>

Από το διάγραμμα αυτό, φαίνεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό χωροθετημένων μαρίνων (37%) βρίσκεται όπως προ ειπώθηκε στην Αττική, ενώ ακολουθούν τα Ιόνια Νησιά και η Ήπειρος (21%), η Κρήτη και το Νότιο Αιγαίο (15%) κλπ.

## Ποσοστά Διαχειρίστριας Εταιρείας (Μερίδιο στην Αγορά)



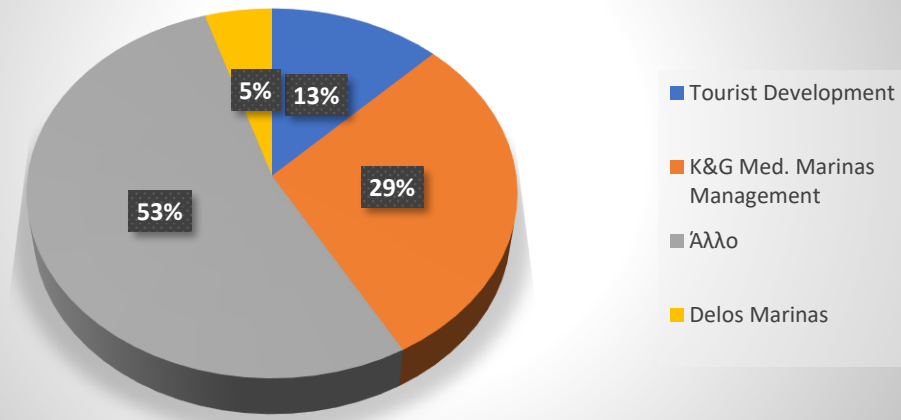
Διάγραμμα 2 – Ποσοστά Διαχειριστριών Εταιριών (Μερίδιο στην Αγορά)<sup>19</sup>

Στο διάγραμμα αυτό παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο μερίδιο στην αγορά κατέχει η διαχειρίστρια εταιρία K&G Med. Marinas Management, ακολουθούμενη από την Tourist Development. Το συνολικό 68% στην πραγματικότητα διασπάται σε πολλές, διαφορετικές διαχειρίστριες εταιρίες όπως φαίνεται αναλυτικότερα στον πίνακα 14.

<sup>18</sup> Πηγή: Συγγραφέας

<sup>19</sup> Πηγή: Συγγραφέας

### Ποσοστά Διαχειρίστριας Εταιρίας (Θέσεις Ελλιμενισμού)



Διάγραμμα 3 - Ποσοστά Διαχειριστριών Εταιριών (Θέσεις Ελλιμενισμού)<sup>20</sup>



Εικόνα 7 - Η Μαρίνα Γουβιών στην Κέρκυρα – Πηγή: <https://greek-marinas.gr/el/marinas/gouvia-marina/>

<sup>20</sup> Πηγή: Συγγραφέας

## 2.5. Ναυλώσεις Σκαφών Αναψυχής

Η διαδικασία της Ναύλωσης είναι μια πολύ σύνθετη και περίπλοκη διαδικασία. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των εταιριών ναύλωσης yacht είναι ακόμα πιο σύνθετες και ιδιαίτερες.

Υπάρχει ένα cluster (μια συστάδα) από πολλές μικρές επιχειρήσεις που διαχειρίζονται και ναυλώνουν έναν κάποιο αριθμό πλοίων, αλλά ταυτόχρονα υπάρχουν και εταιρίες που διαχειρίζονται χιλιάδες πλοία ετησίως. Οι μεγάλες εταιρίες chartering & managing, είναι σε θέση να προσφέρουν πακέτα με ελκυστικούς προορισμούς και μια πολύ μεγάλη ποικιλία σκαφών αναψυχής με διάφορες και διαφορετικές υπηρεσίες το καθένα.

Γενικά οι εταιρίες ναύλωσης σκαφών αναψυχής προτείνουν δύο διαφορετικούς τύπους Ναυλώσεων:

1. Τη Ναύλωση του Yacht με καπετάνιο (skipper)
2. Τη Ναύλωση του Yacht χωρίς καπετάνιο

Επίσης μερικές άλλες φορές, νοικιάζουν στο πακέτο καπετάνιους μέσω των διάφορων Ενώσεων των Skippers.

Ένας broker σκαφών αναψυχής μπορεί από τα ποσοστά του συμβολαίου του, να λαμβάνει ακόμα και 200.000€ την εβδομάδα για τη ναύλωση κάποιου mega-yacht, αφού ένα σκάφος 35-37 μέτρων, επανδρωμένο, μπορεί να κοστίζει από 10-20€ εκατ., ενώ αν και δεν υπάρχουν έγκυρα και ακριβή στατιστικά στοιχεία, πιστεύεται ότι περισσότερα από το 60% του πλήθους των mega-yacht, ανήκουν σε εταιρίες chartering.

### 2.5.1. Το ηλεκτρονικό Μητρώο Τουριστικών σκαφών



**ΑΑΔΕ**

Ανεξάρτητη Αρχή  
Δημοσίων Εσόδων

Εικόνα 8 - Α.Α.Δ.Ε. – Πηγή: <https://www.aade.gr/>

Η Α.Α.Δ.Ε. (Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων) διαθέτει από το 2018, ηλεκτρονική πλατφόρμα με το όνομα «Μητρώο Τουριστικών Πλοίων και Μικρών Σκαφών», σύμφωνα με την οποία, εγγράφονται όλα τα τουριστικά σκάφη καθώς και τα στοιχεία των προσώπων που εμπλέκονται με αυτά.

## Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό: Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

Το Μητρώο αυτό συνδέεται ηλεκτρονικά με τα αντίστοιχα πληροφοριακά συστήματα για φορολογικούς ελέγχους, τελωνειακούς ελέγχους και άλλα μητρώα, καθώς και τα πληροφοριακά συστήματα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Στο Μητρώο Τουριστικών Πλοίων και Μικρών Σκαφών καταχωρούνται συγκεκριμένα τα παρακάτω:

- α. τα ιδιωτικά και επαγγελματικά πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία,
- β. τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής με σημαία άλλου κράτους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου ή σημαίας κράτους εκτός της Ε.Ε., τα οποία εκναυλώνονται μεταξύ ελληνικών λιμανιών
- γ. τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια. Τα λοιπά πλοία αναψυχής και μικρά σκάφη τα οποία έχουν την υποχρέωση καταβολής του Τέλους Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων (ΤΕ.Π.Α.Η.) (ΑΑΔΕ, 2022)

Στο Μητρώο καταχωρούνται τα πλοία αναψυχής μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη, εφοπλιστή ή ιδιοκτήτη, τα:

- i. Διεθνή Διακριτικά
- ii. Το Όνομα
- iii. Το είδος (ιδιωτικό ή επαγγελματικό)
- iv. Τα έγγραφα εθνικότητας (αριθμός νηολογίου)
- v. Η άδεια εκτέλεσης πλοίων, λιμένας και κράτος σημαίας
- vi. Επώνυμο ή επωνυμία του φυσικού ή νομικού προσώπου που αναγράφεται στο έγγραφο εθνικότητας ή την άδεια εκτέλεσης πλοίων
- vii. Τα στοιχεία ναυπήγησης
- viii. Το μήκος και πλάτος του σκάφους
- ix. Η ιπποδύναμη
- x. Η κατάσταση του και η κατηγορία τους
- xi. Η πλοιοκτησία
- xii. Οι κόροι ολικής χωρητικότητας (Gross Registered Tonnage)
- xiii. Οι κόροι καθαρής χωρητικότητας (Net Tonnage)
- xiv. Τα στοιχεία για την απόδειξη καταβολή ή μη του Φ.Π.Α.

Καθώς και οποιοδήποτε άλλο απαραίτητο στοιχείο για το σκάφος και την πλοιοκτησία του.

### 2.5.2. Όροι και Προϋποθέσεις Εκμετάλλευσης Yachts

Για την εκμετάλλευση ενός yacht είναι απαραίτητη η βεβαίωση από την αρμόδια φορολογική υπηρεσία και η καταχώρηση των στοιχείων του σκάφους στο Μητρώο. Η εκτέλεση σύμβασης ναύλωσης, στην οποία ο τόπος παράδοσης και ο τόπος επαναπαράδοσης του πλοίου αναψυχής ή ο τόπος αρχικής επιβίβασης ή οριστικής αποβίβασης, βρίσκονται στην Ελληνική Επικράτεια, επιτρέπεται στα ακόλουθα πλοία αναψυχής:

- α. υπό σημαία ελληνική,
- β. υπό σημαία άλλους κράτους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., καθώς και
- γ. υπό σημαία κράτους εκτός της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., ολικού μήκους μεγαλύτερου των 35 μέτρων, και εφόσον το μεγαλύτερο μέρος τους είναι κατασκευασμένο από χάλυβα ή πλαστικό. (Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, 2022)



Τα επαγγελματικά σκάφη που εκτελούν σύμβαση ναύλωσης με τόπο παράδοσης και επαναπαράδοσης του πλοίου στην Ελληνική Επικράτεια, αλλά φέρουν σημαία αλλοδαπής και όχι την ελληνική, πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που έχουν τα πλοία υπό ελληνική σημαία. Απόδειξη αυτού αποτελεί ότι τα σκάφη αυτά πρέπει να είναι εφοδιασμένα με Πιστοποιητικό Ελέγχου Ξένου Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής το οποίο εκδίδεται από Αναγνωρισμένο Οργανισμό (Νηογνώμονα). (Γκιζιάκης, et al., 2010)

Αν στο πλαίσιο οργανωμένου ταξιδιού το τουριστικό γραφείο πραγματοποιήσει σύμβαση ναύλωσης επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, τότε η διάρκεια της σύμβασης θα πρέπει είτε να ξεπερνά τις 24 ώρες, είτε να είναι ίση είτε μικρότερη από 24 ώρες. Επίσης, ανεξαρτήτως αν το πακέτο περιλαμβάνει διανυκτέρευση, ο αριθμός των επιβατών θα πρέπει να είναι αντίστοιχος με τον αριθμό κλινών του πλοίου. Στη συγκεκριμένη περίπτωση τα τουριστικά γραφεία έχουν την δυνατότητα να προσλαμβάνουν τον κυβερνήτη του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής. Στο ναυλοσύμφωνο πρέπει να αναφέρεται ότι το ταξίδι που πραγματοποιείται είναι οργανωμένο από το τουριστικό γραφείο. Ακόμη, το τουριστικό γραφείο εκδίδει ατομικές διατακτικές ταξιδιού (voucher), με τις οποίες εφοδιάζει τους επιβάτες. Το ναυλοσύμφωνο και η κατάσταση επιβατών τηρούνται στο πλοίο και επιδεικνύονται σε κάθε έλεγχο της λιμενικής αρχής. Το τουριστικό γραφείο καθίσταται συνυπεύθυνο με τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή του πλοίου για την τήρηση των διατάξεων του παρόντος νόμου και των όρων του ναυλοσυμφώνου.

Όπως ορίζει η παράγραφος 6 του άρθρου 3, οι επιβαίνοντες πρέπει να αναγράφονται στην ενημερωμένη κατάσταση επιβαινόντων. Αν προβλέπεται στο ναυλοσύμφωνο, υπάρχει η δυνατότητα να επιβιβαστούν άλλα άτομα ή να αποβιβαστούν κάποιοι από τους επιβαίνοντες πριν από τη λήξη του ναυλοσυμφώνου. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι η αναγραφή των ονοματεπωνύμων των προσώπων που θα επιβιβαστούν ή αποβιβαστούν καθώς και το λιμάνι επιβίβασης ή αποβίβασης τους ή αν πρόκειται για λόγους που οφείλονται σε ανωτέρα βία ή επιθυμούν να αποχωρήσουν οικειοθελώς. Επίσης, επιτρέπεται και η προσωρινή αποβίβαση ενός ή περισσότερων από τους επιβαίνοντες, εφόσον στην ενημερωμένη κατάσταση επιβαινόντων αναγράφονται τα ονοματεπώνυμα των προσώπων που θα επιβιβαστούν ή αποβιβαστούν και ο λιμένας επιβίβασης ή αποβίβασης τους. (Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, 2022)

Σύμφωνα με την παράγραφο 7 του άρθρου 3, ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής επαγγελματικού πλοίου αναψυχής έχει τη δυνατότητα να είναι και κυβερνήτης ή πλοίαρχος του πλοίου αναψυχής, κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των ελάχιστων προβλεπόμενων ημερών ναύλωσης, εφόσον έχει καταχωρηθεί με αυτήν την ιδιότητα στην κατάσταση επιβαινόντων.

### 2.5.3. Ναυλώσεις Σκαφών Αναψυχής

Το άρθρο 4 αναφέρει τις ημέρες ναύλωσης των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής. Συγκεκριμένα ορίζει πως τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής θα πρέπει να συμπληρώνουν ανά τριετία, από την ημερομηνία καταχώρισής τους στο Μητρώο, έναν ελάχιστο αριθμό ημερών ναύλωσης. Ο αριθμός αυτός ορίζεται σε:<sup>21</sup>

<sup>21</sup> Νόμος 4256/2014, Άρθρο 4, παρ. 1

## Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό: Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

- α. εκατόν πέντε (105) ημέρες όταν εκναυλώνονται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα,
- β. εβδομήντα πέντε (75) ημέρες όταν εκναυλώνονται με πλοίαρχο και πλήρωμα,
- γ. και είκοσι πέντε (25) ημέρες όταν πρόκειται για χαρακτηρισμένα ως παραδοσιακά, ανεξάρτητα αν εκναυλώνονται με ή χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα.

Ο ελάχιστος αυτός αριθμός ημερών ναύλωσης μειώνεται για τα πλοία που έχουν συμπληρώσει:

- ηλικία πέντε (5) ετών κατά πέντε τοις εκατό (5%),
- δέκα (10) ετών κατά δέκα τοις εκατό (10%),
- δεκαπέντε (15) ετών κατά δεκαπέντε τοις εκατό (15%)
- είκοσι (20) ετών κατά είκοσι τοις εκατό (20%). Στην περίπτωση που προκύπτει δεκαδικός αριθμός γίνεται στρογγυλοποίηση στην πλησιέστερη ακέραιη μονάδα, ενώ το ήμισυ, στην αμέσως μεγαλύτερη ακέραιη μονάδα. Για τον υπολογισμό της ηλικίας του πλοίου λαμβάνεται υπόψη το έτος ναυπήγησής του.

Στον ελάχιστο αριθμό ημερών ναύλωσης συνυπολογίζονται και οι ημέρες που πραγματοποιούνται εντός και εκτός της Ελληνικής Επικράτειας. Αυτές υπολογίζονται από τα αντίστοιχα ναυλοσύμφωνα που έχουν υποβληθεί από τον εκναυλωτή, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Σε περίπτωση που δεν έχει συμπληρωθεί εντός της τριετίας ο απαιτούμενος ελάχιστος αριθμός ναύλωσης, τότε μπορούν να συνυπολογιστούν οι πλεονάζουσες ημέρες της αμέσως προηγούμενης τριετίας.

Επίσης, στον ελάχιστο αριθμό ναύλωσης δεν υπολογίζονται οι ημέρες κατά τις οποίες το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής δεν εκτελεί σύμβαση ναύλωσης και ιδιοχρησιμοποιείται από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή.

Τέλος, δεν είναι υποχρεωμένοι για την εκτέλεση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής που φέρουν ελληνική ή άλλου κράτους - μέλους της Ε.Ε., αν έχει καταβληθεί ο αναλογών Φ.Π.Α. κατά την εισαγωγή ή την απόκτηση, χωρίς να έχει εκπέσει ή επιστραφεί.<sup>22</sup>



Εικόνα 9 <https://anelixi.eu/mitroo-eggrafis-toyristikon-ploion-kai-mikron-skafon/>

<sup>22</sup> Νόμος 4256/2014, Άρθρο 4, παρ. 3

## Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup> – Θεσμικό Πλαίσιο

### 3.1. Η Ευρωπαϊκή Νομοθεσία για τα σκάφη αναψυχής

Το θεσμικό πλαίσιο για τα σκάφη αναψυχής ορίζεται από 2 κυρίως Οδηγίες:

- Την Οδηγία 94/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (16.6.1994)
- Την Οδηγία 2003/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (16.6.2003) (Τόγκα, 2015)

Σκοπός της οδηγίας 94/25/ΕΚ, η οποία αναφέρεται στα στοιχεία ασφάλειας της κατασκευής των σκαφών αυτών, είναι η εναρμόνιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών σχετικά με τα σκάφη αναψυχής. Τα προσωπικά ατομικά σκάφη (sea jets) δεν καλύπτονται από την οδηγία αυτή, ούτε επιχειρεί να ρυθμίσει τις εκπομπές καυσαερίων και θορύβου που παράγονται από τους κινητήρες των σκαφών αναψυχής. Έτσι κρίθηκε αναγκαίο να τροποποιηθεί ως εκ τούτου από την οδηγία 2003/44/ΕΚ.

Την 1η Ιανουαρίου 2005 τέθηκε σε ισχύ η πιο πρόσφατη οδηγία 2003/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Σύμφωνα με αυτή, όταν διατίθενται στην κοινοτική αγορά ως μεμονωμένα τεμάχια ή όταν προορίζονται για εγκατάσταση, τα σκάφη αναψυχής και τα ημιτελή σκάφη αναψυχής, τα πλωτά μέσα ατομικής χρήσης και τα κατασκευαστικά τους στοιχεία υπόκεινται στις απαιτήσεις σχεδιασμού και κατασκευής της εν λόγω οδηγίας.

Η συγκεκριμένη οδηγία ορίζει το σκάφος αναψυχής ως «σκάφος παντός τύπου που προορίζεται για αθλητικούς σκοπούς και σκοπούς αναψυχής με μήκος κύτους από 2,5 μέτρα έως 24 μέτρα, μετρούμενο σύμφωνα με το εναρμονισμένο πρότυπο, ανεξάρτητα από το μέσο πρόωσης». Από τη συγκεκριμένη κατηγορία δεν εξαιρούνται ούτε τα σκάφη που ναυλώνονται ή χρησιμοποιούνται για εκπαιδευτικούς σκοπούς σε πλόες αναψυχής εφόσον αυτά διατίθενται στην κοινοτική αγορά για σκοπούς αναψυχής. Ως ατομικό σκάφος ορίζεται κάθε «σκάφος μήκους μικρότερου των 4 μέτρων, το οποίο χρησιμοποιεί κινητήρα εσωτερικής καύσης με αντλία εκτόξευσης νερού ως κύριο μέσο πρόωσης και προορίζεται να χρησιμοποιείται από άτομο ή άτομα που είναι καθιστά, όρθια ή γονατιστά επάνω του και όχι μέσα στο κύτος». (Τόγκα, 2015)

Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές της Οδηγίας, απαιτούνται δοκιμές για τη σταθερότητα, την άνωση, το επίπεδο θορύβου και τις εκπομπές καυσαερίων ενός σκάφους. Οι δύο τελευταίες δοκιμές αφορούν τόσο τα ατομικά σκάφη όσο και τα σκάφη με εσωτερικούς και εξωτερικούς κινητήρες με ενσωματωμένη εξάτμιση, καθώς και με εσωτερικούς και εξωτερικούς κινητήρες χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση. Η Οδηγία επίσης καθορίζει τα μέγιστα επιτρεπτά όρια για το μονοξειδίο του άνθρακα, το διοξειδίο του άνθρακα, τις εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα και τις εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα σε σχέση με τις εκπομπές καυσαερίων σωματιδιακής ρύπανσης, των οξειδίων του αζώτου και των υδρογονανθράκων. Επίσης τα επιτρεπόμενα επίπεδα για τις εκπομπές θορύβου καθορίζονται από την ισχύ και τον αριθμό των κινητήρων στο εσωτερικό του σκάφους αναψυχής.

### 3.2. Νομοθετικό Πλαίσιο Θαλάσσιου Τουρισμού

Δύο σημαντικοί πυλώνες της ελληνικής οικονομίας καλύπτονται από την ιδέα του θαλάσσιου τουρισμού. Αυτοί δεν είναι άλλη από την ναυτιλία και τον τουρισμό. Ουσιαστικά, οι νομικές ρυθμίσεις που διέπουν τον τρόπο συναλλαγής όλων των εμπλεκομένων στην τουριστική βιομηχανία και το ναυτικό δίκαιο αποτελούν τα θεμέλια του θαλάσσιου τουρισμού.

Το κύριο υποπεδίο του Εμπορικού Δικαίου, το Ναυτικό Δίκαιο, ρυθμίζει τις αλληλεπιδράσεις που προκύπτουν από το θαλάσσιο ή ναυτιλιακό εμπόριο, τη ναυσιπλοΐα και τη ναυτιλία. Στην ουσία, διέπει όλες τις ανθρώπινες δραστηριότητες που έχουν ως στόχο να επωφεληθούν από τις ευκαιρίες που παρέχει η θάλασσα, είτε ως πηγή εισοδήματος και ενέργειας, είτε ως φυσικό στοιχείο κατάλληλο για τη μεταφορά αγαθών και ανθρώπων με πλοία. Το Ναυτικό Δίκαιο διακρίνεται:

1. Στο Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο – το οποίο ρυθμίζει θέματα προστασίας δημοσίου συμφέροντος

Το δημόσιο ναυτικό δίκαιο, με την αυστηρή του έννοια, ασχολείται τόσο με:

- α. τη δομή του κράτους για τη διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας (όπως η ακτοπλοΐα, η ασφάλεια των πλοίων, η λιμενική αστυνόμευση, η χορήγηση και διατήρηση της ελληνικής ιθαγένειας στα πλοία και η σύνθεση του προσωπικού) όσο και με
- β. τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των εμπλεκομένων στην εμπορική ναυτιλία έναντι του κράτους.

Οι εφαρμοστέοι νόμοι βρίσκονται κυρίως στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), αλλά υπάρχουν και άλλοι νόμοι που είναι αυτοτελείς. Το Δημόσιο Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο, συχνά γνωστό ως Δίκαιο της Θάλασσας ή Ναυτικό Δίκαιο, σε γενικές γραμμές, ασχολείται με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της διεθνούς κοινότητας όσον αφορά την προστασία και τη «χρήση» του θαλάσσιου πλούτου, την επιστημονική έρευνα αλλά και την επίλυση των διαφορών μεταξύ των εμπλεκόμενων κρατών.

2. Στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο – το οποίο αναλαμβάνει να ρυθμίζει θέματα προστασίας ιδιωτικών σχέσεων και συμφερόντων.

Τόσο η άσκηση του θαλάσσιου εμπορίου όσο και η ιδιοκτησία πλοίων ή άλλων πλωτών αντικειμένων διέπονται από το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, το οποίο ρυθμίζει επίσης τις έννομες σχέσεις και τις αστικές ευθύνες που απορρέουν από τις δύο αυτές δραστηριότητες.

Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) και άλλες διεθνείς συνθήκες που έχει επικυρώσει το έθνος μας, καθώς και ο Αστικός Κώδικας, το Εμπορικό Δίκαιο και ο Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας, αποτελούν τις βασικές πηγές για τους σχετικούς νόμους. Το Ναυτικό Εργατικό Δίκαιο, το Ναυτικό Δίκαιο Αποζημίωσης, το Ναυτικό Ασφαλιστικό Δίκαιο, το Ναυτικό Δίκαιο Ευθύνης, το Ναυτικό Ασφαλιστικό Δίκαιο και το Δίκαιο Κοινών Μεταφορών είναι τα κύρια τμήματα του Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. (Wikipedia, 2022)



## Νομική Έννοια του Πλοίου

Οι κώδικες και του Ιδιωτικού (ΚΙΝΔ) και του Δημόσιου Δικαίου (ΚΔΝΔ), ορίζουν τη νομική έννοια του πλοίου, ο καθένας με διαφορετικό τρόπο.

Κατά τον ΚΙΝΔ, και σύμφωνα με το άρθρο 1, ως πλοίο ορίζεται «κάθε σκάφος καθαρής χωρητικότητας τουλάχιστον 10 κόρων, που μπορεί να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα, ενώ τα ναυπηγήματα που δεν συγκεντρώνουν αυτά τα χαρακτηριστικά είναι απλώς πλωτά ναυπηγήματα». Για να θεωρηθεί τώρα ένα ναυπήγημα ως πλοίο θα πρέπει αναγκαία να πληροί τα εξής 4 στοιχεία:

- α. Να είναι σκάφος, δηλαδή να είναι ένα κοίλο ναυπήγημα
- β. Να έχει χωρητικότητα τουλάχιστον 10 κόρων
- γ. Να κινείται στη θάλασσα,
- δ. Να κινείται αυτοδύναμα

Σύμφωνα με τον ΚΔΝΔ, και κατά το άρθρο 3, ως πλοίο θεωρείται «κάθε σκάφος προορισμένο να μετακινείται στη θάλασσα, για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, είτε για εμπορικούς σκοπούς, είτε για ψυχαγωγία και αναψυχή, είτε για επιστημονική έρευνα ή οποιονδήποτε άλλο σκοπό». Γενικά δηλαδή για να θεωρηθεί ένα ναυπήγημα ως πλοίο κατά τον ΚΔΝΔ, αρκεί να πληροί 2 χαρακτηριστικά:

- α. Να είναι σκάφος, δηλαδή κοίλο ναυπήγημα και
- β. Να κινείται στο νερό (είτε θάλασσα, είτε ποταμός, είτε λίμνη) (Σιούσουρας, 2014)

## Η εθνικότητα του πλοίου

Κάθε πλοίο ανεξαιρέτως, οφείλει προκειμένου να ταξιδεύει νόμιμα, να διαθέτει εθνικότητα. Το γνώρισμα της εθνικότητας του κάθε πλοίου είναι η σημαία κράτους στην οποία ανήκει.

Η εθνικότητα πλοίου ενέχει μεγάλη σπουδαιότητα, λόγω των συνεπειών τις οποίες συνεπάγει αυτή τόσο κατά το Διεθνές Δίκαιο όσο και κατά το εσωτερικό δίκαιο κάθε χώρας. Έτσι από την εθνικότητα του πλοίου θα καθορισθεί ποιο δίκαιο θα εφαρμοσθεί, επ' αυτού δεδομένου, ότι το πλοίο αποτελεί πλωτό τμήμα του εδάφους του κράτους, του οποίου και φέρει την σημαία, καθώς επίσης ποια θα είναι η συμπεριφορά των ξένων χωρών απέναντί του. Σημειώνεται επίσης πως κάθε χώρα παρέχει την προστασία της καθώς και διάφορα προνόμια στα υπό την σημαία της πλοία.

Όταν γίνεται λόγος για «Εθνικά πλοία» ενός κράτους, εννοείται το σύνολο των πλοίων που φέρουν την εθνική αυτή σημαία και συγκροτούν στην πράξη τον εμπορικό στόλο αυτού του κράτους.

Για να αναγνωρισθεί ένα πλοίο ως Ελληνικό θα πρέπει να ανήκει τουλάχιστον σε μια από τις παρακάτω κατηγορίες:

1. Να ανήκει σε ποσοστό άνω του 50% σε Έλληνες πολίτες ή σε Έλληνες υπηκόους
2. Να ανήκει σε πολίτες της Ε.Ε. (σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο)
3. Να έχει εγγραφεί στο Ελληνικό νηολόγιο

### 3.3. Η Εθνική Νομοθεσία για τα σκάφη αναψυχής

Οι βασικότεροι και δημοφιλέστεροι τύποι οργανωμένου θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα είναι οι κρουαζιέρες, οι οποίες εμπίπτουν στην κατηγορία της διεθνούς κρουαζιέρας και ειδικότερα της Μεσογειακής κρουαζιέρας, η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση καθώς και η παράκτια τουριστική ναυτιλία στα πλαίσια της οποίας πραγματοποιούνται ημερήσιες θαλάσσιες περιηγήσεις. Παρά τα σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα που εμφανίζει ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα έναντι άλλων χωρών, η ανάπτυξη του καθυστέρηση αρκετά.

Ο θαλάσσιος τουρισμός έχει λάβει μεγάλη προσοχή τα τελευταία χρόνια, καθώς αποτελεί σημαντική πηγή συναλλάγματος για το έθνος μας, παράγει πολλές θέσεις εργασίας και ανοίγει το δρόμο για την ανάπτυξη μιας ολόκληρης βιομηχανίας που επικεντρώνεται γύρω από αυτόν.

Ο Γενικός Κανονισμός Λιμένα υπ' αριθ. 23 με τίτλο «Μικρά σκάφη και επιθεωρήσεις μικρών σκαφών» και ο νόμος «Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις», διατυπώνεται στο νόμο 4256/2014. Μέσα στο ίδιο πλαίσιο προσεγγίζονται επίσης και οι προηγούμενοι νόμοι οι οποίοι υιοθετήθηκαν και τέθηκαν σε ισχύ πριν την ψήφιση του προαναφερόμενου Ν. 4256/2014. (Τόγκα, 2015)

Ο Γενικός Κανονισμός Λιμένα με αριθμό 23 και τίτλο «Μικρά σκάφη και επιθεωρήσεις μικρών σκαφών», εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 156 του Ν.Δ. 187/73 (Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου), εγκρίθηκε με την αριθ. 2122/01/2000/11-02-2000 απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και δημοσιεύτηκε στο τεύχος Β' της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως με αριθμό 231 την 1<sup>η</sup> Μαρτίου 2000 ενώ τέθηκε σε ισχύ από την 1<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2000. Με αυτό τον Κανονισμό εισήχθη για πρώτη φορά στην Ελληνική νομοθεσία ο όρος «μικρό σκάφος», και έγινε μια σαφής διαφοροποίηση της έννοιας αυτού με τα άλλα πλοίαρια.

Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 2 του Κεφαλαίου Α' του Κανονισμού, όπως ισχύει, (μετά την τροποποίησή της με τους Γενικούς Κανονισμούς Λιμένων αριθ. 26 (ΦΕΚ 441 Β'/18-04-2001), αριθ. 38 (ΦΕΚ 748 Β'/19-05-2004), 45 (ΦΕΚ 1535 Β'/04-08-2008 και 52 (ΦΕΚ 2960 Β'/22-11-2013)), μικρό σκάφος είναι κάθε σκάφος, ανεξαρτήτως υλικού κατασκευής, ολικού μήκους μέχρι και:

- α. Επτά (7) μέτρων για επαγγελματικό μεταφοράς επιβατών ή
- β. Δέκα (10) μέτρων για επαγγελματικό αλιευτικό ή
- γ. Δέκα (10) μέτρων για επαγγελματικό φορτηγό ή
- δ. Δέκα (10) μέτρων για επαγγελματικό μεταφοράς επιβατών/αυτοδωτών και εξοπλισμού καταδύσεων, για την εφαρμογή του άρθρου 10 του ν. 3409/2005 (ΦΕΚ 273 Α') ή
- ε. Δέκα (10) μέτρων για επαγγελματικό που εκμισθώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Γενικού Κανονισμού Λιμένων υπ' αριθμ. 38 (Β' 748/2004), όπως ισχύει, και μεταφέρει μέχρι και δώδεκα (12) επιβάτες ή
- στ. δώδεκα (12) μέτρων για ερασιτεχνικό (αναψυχής). (Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, 2000)



Ειδικότερα, με τις διατάξεις του Κανονισμού ρυθμίζονται συνοπτικά τα εξής θέματα:

- Η εγγραφή των μικρών σκαφών στα Βιβλία Εγγραφής Μικρών Σκαφών (B.E.M.S.), στο πρώτο μέρος των οποίων εγγράφονται όλα τα μικρά σκάφη εκτός από τα ταχύπλοα και στο δεύτερο μέρος μόνο τα σκάφη που χαρακτηρίζονται από την κείμενη νομοθεσία ως ταχύπλοα.
- Η μεταγραφή (μεταβίβαση κυριότητας) μικρού σκάφους λόγω πώλησης, αιτία θανάτου, αναγκαστικού πλειστηριασμού, δωρεάς ή γονικής παροχής, κ.λπ.
- Η διαγραφή του μικρού σκάφους λόγω ολικής καταστροφής, διάλυσης, πώλησης σε αλλοδαπό και μεταφοράς στο εξωτερικό, αγοράς από έμπορο προς οριστική απόσυρση, κ.λπ.
- Η διενέργεια των επιθεωρήσεων προς χορήγηση/θεώρηση του πιστοποιητικού αξιοπλοΐας (δηλαδή της άδειας εκτέλεσης πλοών αντίστοιχου με το Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης των σκαφών που δεν υπάγονται στα μικρά) των μικρών σκαφών, για καθορισμένης έκτασης πλόες, ανάλογα με τις κατασκευαστικές τους δυνατότητες και τα εφόδια που υποχρεούται να εφοδιάζονται.
- Η χορήγηση άδειας εκτέλεσης δοκιμαστικών πλοών για δοκιμή ή επίδειξη μικρών σκαφών αναψυχής, που κατασκευάζονται στο εσωτερικό ή εισάγονται από το εξωτερικό, σε κατασκευαστές ή εμπόρους ή εισαγωγείς ή αντιπροσώπους προμηθευτών.

Όπως προ ειπώθηκε, ο θαλάσσιος τουρισμός πρωτοεμφανίστηκε στην Ελλάδα προς τα τέλη της δεκαετίας του 1960 με αρχές τις δεκαετίας του 1970. Τη δεκαετία του 1980 όμως, γνώρισε ιδιαίτερη άνθιση, μετά από τη διαμόρφωση του αντίστοιχου θεσμικού πλαισίου μέσω του νόμου 438/1976 περί επαγγελματικού σκάφους.

Ο νόμος 438/1976 αποτέλεσε την πρώτη προσπάθεια να τεθεί σε εφαρμογή ένα αναπτυξιακό πλαίσιο με επίκεντρο τον θαλάσσιο τουρισμό. Στόχος του νόμου αυτού ήταν να θέσει τα θεμέλια για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, με έμφαση στους Έλληνες επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο αυτό και στα πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία. Πριν από αυτό, τα επαγγελματικά τουριστικά πλοία διαχειρίζονταν και από ξένους επιχειρηματίες, οι οποίοι, ελλείψει νομοθεσίας, είχαν τη δυνατότητα να κερδίζουν σημαντικά χρηματικά ποσά, κυρίως αφορολόγητα. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1970, οι Έλληνες επιχειρηματίες δραστηριοποιήθηκαν και οργανώθηκαν, ζητώντας την προστασία του κράτους, με αποτέλεσμα τη σύνταξη του σχετικού νόμου.

Η ψήφιση του νόμου 438/1976, ο οποίος ενίσχυσε την ανάπτυξη του επαγγελματικού yachting και παρέιχε το δικαίωμα άσκησης αυτού του είδους τουρισμού από σκάφη που φέρουν ελληνική σημαία, ενώ παράλληλα εγγυήθηκε ορισμένες φορολογικές απαλλαγές, δεν οδήγησε σε αύξηση του εισερχόμενου συναλλάγματος. Ωστόσο, παρά τις ευεργετικές συνέπειες του νόμου, κρίθηκε αναγκαίο να γίνουν ορισμένες αλλαγές και έτσι δημιουργήθηκε ο νόμος 2749/1999, ο οποίος τροποποίησε τους όρους του 438/1976. Το θεσμικό πλαίσιο του κλάδου οριοθετήθηκε για πρώτη φορά από τους νόμους 2743/1999 και 3182/2003 («Πλοία Αναψυχής και Άλλες Διατάξεις»).

Σύμφωνα λοιπόν με τον Ν. 2749/1999, οι κυριότεροι όροι που αναφέρονται στα σκάφη αναψυχής είναι<sup>23</sup>:

- Πλοίο αναψυχής, είναι κάθε σκάφος με ολικό μήκος άνω των επτά μέτρων, το οποίο, είτε διαθέτει είτε όχι χώρους ενδιαίτησης, έχει τη δυνατότητα, από τη γενική κατασκευή του, να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης.
- Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, είναι πλοίο αναψυχής, που έχει μεταφορική ικανότητα έως και σαράντα εννέα (49) επιβάτες, το οποίο διαθέτει χώρους ενδιαίτησης, πέραν αυτών του πληρώματος και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με ολική ναύλωση και όχι με εισιτήριο όπως τα κρουαζιερόπλοια.
- Ιστιοφόρο επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, είναι το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει επαρκή ιστιοφορία, ως κύριο μέσο πρόωσης, φέρει κινητήρα πρόωσης και συγκεντρώνει τα κριτήρια καθορισμού του ως ιστιοφόρου, όπως αυτά ισχύουν.
- Μηχανοκίνητο επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, είναι το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, που διαθέτει μηχανή ως κύριο μέσο πρόωσης για ναυσιπλοΐα και βοηθητικό μέσο πρόωσης, εάν αυτό απαιτείται από τις κείμενες διατάξεις, το οποίο και αναφέρεται στο πιστοποιητικό ασφαλείας.
- Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής, είναι το πλοίο αναψυχής που δεν είναι επαγγελματικό σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού. Επαγγελματικό Τουριστικό Ημερόπλοιο, είναι το πλοίο μεταφορικής ικανότητας τουλάχιστον είκοσι επιβατών, το οποίο εκτελεί ημερήσιες θαλάσσιες περιηγήσεις, με εισιτήριο ή ονομαστική κατάσταση επιβατών, με αφετηρία και επιστροφή στον ίδιο λιμένα χωρίς διανυκτέρευση, διάρκειας μέχρι δεκατεσσάρων ωρών. Στις ημερήσιες θαλάσσιες περιηγήσεις περιλαμβάνονται τα κυκλικά ταξίδια που εκτελούν τα επιβατηγά τουριστικά ημερόπλοια μεταξύ του λιμένος αφετηρίας και ενός ή περισσότερων ελληνικών λιμένων προορισμού με αποκλειστικό σκοπό τη θαλάσσια αναψυχή και την περιήγηση των μεταφερομένων επιβατών. Τα ημερόπλοια είναι πλοία διαφόρων μεγεθών, που εκτελούν ημερήσιους πλόες από τον λιμένα ή όρμο αφετηρίας προς παρακείμενους όρμους και λιμένες για εκδρομή ή θαλάσσιο λουτρό και επιστροφή στον λιμένα αφετηρίας, με ενιαίο κατ' άτομο εισιτήριο ή κατάσταση επιβατών και ενιαίο ναύλο. (Σπηλιόπουλος, 2011)

Στο σημείο αυτό, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με μια ειδική μέθοδο αλλαγής της ταξινόμησης, τα ιδιωτικά σκάφη μπορούν να αναταξινομηθούν σε επαγγελματικά σκάφη αναψυχής. Συγκεκριμένα, άδεια επαγγελματικού πλοίου αναψυχής μπορεί να εκδοθεί μετά από αίτηση που υποβάλλεται από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου (Υ.Ν.Α.), αλλά μόνο μετά από απόφαση του Υ.Ν.Α.. Η αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου πιστοποιεί ότι η άδεια πληροί τους όρους ισχύος. Η άδεια εκδίδεται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και επανεξετάζεται περιοδικά, ανά πενταετία και ειδικότερα το τελευταίο εξάμηνο πριν από τη λήξη της πενταετίας από την ημερομηνία έκδοσης ή προηγούμενης θεώρησης.

<sup>23</sup> Σπηλιόπουλος Χρήστος, Νομικό Πλαίσιο Προσέλκυσης Ναυτιλιακών Εταιριών στην Ελλάδα, Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 2011, σ. 59

## Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό: Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

Παρ' όλα αυτά, παρά τα πλεονεκτήματα του yachting, οι νόμοι της χώρας ήταν πάντα αρκετά ξεπερασμένοι και αναποτελεσματικοί. Η ρυθμιστική δομή που διέπει τον θαλάσσιο τουρισμό δεν είχε αλλάξει ή τροποποιηθεί σημαντικά εδώ και πολλά χρόνια, και σε συνδυασμό με την οικονομική κρίση που ακολούθησε τα επόμενα χρόνια, ο κλάδος γνώρισε μεγάλη οικονομική κατάρρευση. Ως αποτέλεσμα, κατέστη απαραίτητη η επικαιροποίηση και η προσαρμογή του νομικού συστήματος που περιβάλλει τα σκάφη αναψυχής. Έτσι, το Υπουργείο Ναυτιλίας, Τουρισμού και Οικονομικών συνεργάστηκε για να καταρτίσει το νέο σχέδιο νόμου για τον θαλάσσιο τουρισμό με θέμα «Τουριστικά σκάφη και άλλες διατάξεις», το οποίο υποβλήθηκε τον Απρίλιο του 2014. Αυτό έγινε για να δημιουργηθεί ένα πιο φιλόξενο νομικό περιβάλλον για τους ιδιοκτήτες και τους δυνητικούς αγοραστές τουριστικών σκαφών, καθώς και για όσους εμπλέκονται στον τομέα. Αυτή τη νέα προσπάθεια περαιτέρω οριοθέτησης του Yachting στην Ελλάδα αποτελεί ο νόμος 4256/2014 με τίτλο, «Τουριστικά Πλοία και Άλλες Διατάξεις». Σύμφωνα με το νόμο αυτό, ως «επαγγελματικό πλοίο αναψυχής» ορίζεται το πλοίο αναψυχής, μεταφορικής ικανότητας έως και σαράντα εννέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει επαρκείς και κατάλληλους χώρους ενδιαίτησης ειδικά για τους επιβάτες, για την εκμετάλλευση του οποίου συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης. Επίσης, εγκαθίσταται στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών, «Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών» με σκοπό την καταχώριση του συνόλου των στοιχείων που απαιτούνται από τις αρμόδιες φορολογικές, τελωνειακές, ελεγκτικές υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών.

Τέλος, σύμφωνα με το νόμο 4504/2017, από 1.1. 2017, τίθεται σε ισχύ το νέο «Τέλος Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων» (ΤΕ.Π.Α.Η.). Το προηγούμενο «Τέλος διαμονής και πλοίων για πλοία αναψυχής και μικρά σκάφη» (4211/2013) έχει αντικατασταθεί από το νέο τέλος. Οι όροι του νόμου αυτού απαγορεύουν επίσης την πλήρη ναύλωση ιδιωτικών σκαφών αναψυχής και την προώθηση της χρήσης τους στην Ελλάδα με οποιονδήποτε τρόπο, σε οποιοδήποτε κράτος, ανεξάρτητα από τη σημαία του σκάφους. Επιπρόσθετα, διευκρινίζεται ο ορισμός της "επαγγελματικής δραστηριότητας" για τα σκάφη αναψυχής που χαρακτηρίζονται ως τέτοια βάσει της νομοθεσίας άλλου κράτους, αναφέροντας ότι πρόκειται για την εκτέλεση ταξιδιών όπου ο τόπος επιβίβασης και αποβίβασης των επιβατών βρίσκεται σε ξένο κράτος. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, η Ελληνική κυβέρνηση αντιμετωπίζει τα σκάφη ως ιδιωτικά και απαιτεί να διαθέτουν ΔΕ.Κ.Π.Α. ή Ημερολόγιο Διέλευσης. Η ρύθμιση αυτή εγγυάται ότι η κατηγορία αυτή των πλοίων θα αντιμετωπίζεται ισότιμα από τις λιμενικές, φορολογικές και τελωνειακές αρχές, ότι θα καταπολεμηθούν οι αθέμιτες επιχειρηματικές πρακτικές, ότι θα προστατευθεί η ασφαλής ναυσιπλοΐα και ότι θα αυξηθούν τα φορολογικά έσοδα της χώρας. (Κέντρο Στήριξης Επιχειρηματικότητας Δήμου Πειραιά, 2020)

### 3.4. Το Νέο Θεσμικό Πλαίσιο θαλάσσιου τουρισμού

Η ζήτηση για νέες, σύγχρονες θέσεις ελλιμενισμού και, κατ' επέκταση, νέες μαρίνες έχει αυξηθεί ως αποτέλεσμα της ανόδου της τάσης του θαλάσσιου τουρισμού στη βορειοανατολική και ανατολική λεκάνη της Μεσογείου και στον νότιο άξονά της, που περιλαμβάνει χώρες όπως την Κροατία, το Μαυροβούνιο, την Ελλάδα, την Τουρκία και την Κύπρο.

Ο οίκος Christies Real Estate, κατατάσσει και χαρακτηρίζει τα ελληνικά νησιά ως την δεύτερη καλύτερη τοποθεσία για πολυτελή γιοτ στον κόσμο, πίσω μόνο από τη Γαλλική Ριβιέρα και μπροστά από τοποθεσίες όπως είναι οι Παρθένοι Νήσοι, το Palm Beach της Φλόριντα και η Costa Esmeralda της Ιταλίας. Παράλληλα, σύμφωνα με το Bloomberg, η Ελλάδα βρίσκεται επίσης στην κορυφή της λίστας των Super Yachts από τον Ιούνιο του 2021, με 194 σκάφη αναψυχής να ελλιμενίζονται μέχρι τις 25 Ιουνίου 2022 (από 80 τον Μάιο του 2021), μετά δηλαδή την επαναλειτουργία του τουρισμού, μετά την πανδημία του Covid-19. (Τσαμόπουλος, 2022)

Όπως επισήμανε η κα. Ολυμπία Αναστασοπούλου – Γενική Γραμματέας Τουριστικής Πολιτικής και Ανάπτυξης του υπουργείου Τουρισμού: «Ο θαλάσσιος και παράκτιος και τουρισμός μπορεί να αποτελέσει ένα ισχυρό εργαλείο τόνωσης της Εθνικής και οικονομίας με τη συνολική οικονομική συμβολή του να ανέρχεται όπως προαναφέρθηκε, περίπου στο 1,5% του ΑΕΠ της χώρας, ενώ η έμμεση συμβολή θεωρείται ότι είναι 4 με 5 φορές υψηλότερη. Η Ελλάδα διαθέτει όλα τα χαρακτηριστικά εκείνα που την καθιστούν έναν προορισμό από τους ελκυστικότερους προορισμούς για τουρισμό με σκάφη αναψυχής στην Ευρώπη. Όμως για την περαιτέρω ανάπτυξη της θεματικής αυτής μορφής τουρισμού, είναι απαραίτητη η ανάπτυξη των σχετικών υποδομών».

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής την περασμένη άνοιξη, πέρασε στη Βουλή το σχέδιο νόμου το οποίο προβλέπει τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου δραστηριοποίησης των σκαφών αναψυχής και των τουριστικών ημερόπλοιων. Στόχος του νομοσχεδίου ήταν η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής. Το νέο νομοσχέδιο, ενσωματώνει όλες τις σύγχρονες τάσεις του θαλάσσιου τουρισμού, σηματοδοτώντας μια νέα εποχή για το Yachting, μιας και οι προβλέψεις του παρέχουν πλέον την δυνατότητα στην Ελλάδα την ευελιξία να αξιοποιήσει πλήρως τα συγκριτικά πλεονεκτήματά της απέναντι σε ανταγωνίστρια χώρες, αποκομίζοντας πολλά και σημαντικά οφέλη όχι μόνο για την ελληνική οικονομία, αλλά και για την ελληνική κοινωνία. (Πλακιωτάκης, 2022)<sup>24</sup>

Γενικότερα, το νέο θεσμικό πλαίσιο για τον θαλάσσιο τουρισμό, κινείται σε 3 βασικούς άξονες:

1. Στον εκσυγχρονισμό και την κωδικοποίηση του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου
2. Στην δημιουργία ενός ψηφιακού πλέγματος, ικανού να διασυνδέει τους ενδιαφερόμενους με το κράτος, εύκολα, γρήγορα, αποδοτικά και ευέλικτα,
3. Στην εισαγωγή καινοτομιών και ήδη επιτυχημένων διεθνών πρακτικών

Συγκεκριμένα, με βάση τις διατάξεις του, το νέο θεσμικό πλαίσιο εστιάζει:

<sup>24</sup> Ανακτήθηκε από: <https://grtraveller.gr/5752-2/>, Συγγραφέας: Ιωάννης Πλακιωτάκης – Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, 12 Δεκεμβρίου 2022, «Νέα εποχή για το Yachting στην Ελλάδα»

## Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό: Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

- Στην ανάδειξη του νησιωτικού και θαλάσσιου χώρου, ως του βασικότερου στοιχείου του παραγωγικού ιστού της χώρας.
- Στην περιφερειακή ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών των νησιών και των παράκτιων περιοχών.
- Στη δημιουργία ενός σταθερού οικονομικού και νομοθετικού περιβάλλοντος για την προώθηση της επιχειρηματικότητας και την προσέλκυση ξένων κεφαλαίων και επενδύσεων.
- Στην ταυτόχρονη ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών και την εν γένει προώθηση της ελληνικής ναυτοσύνης και ναυτικής κουλτούρας. (Πλακιωτάκης, 2022)

Παράλληλα, με τον νέο αυτό νόμο:

- Ορίζεται το σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο για τη δραστηριοποίηση και την εκμετάλλευση των πλοίων αναψυχής.
- Εκσυγχρονίζονται και απλοποιούνται όλες οι διαδικασίες ίδρυσης και λειτουργίας **Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής** και των Εταιρειών Ιδιωτικών Πλοίων Αναψυχής.
- Απελευθερώνεται (υπό όρους και προϋποθέσεις) η δραστηριοποίηση επαγγελματικών πλοίων (mega – super – giga yachts) υπό άλλη σημαία εκτός της Ελληνικής, άνω των 35μ.
- Θεσπίζονται νέες ηλεκτρονικές εφαρμογές, διασυνδεδεμένες με ήδη υπάρχοντα Μητρώα, έτσι ώστε σταδιακά να ψηφιοποιηθούν πλήρως όλες οι διαδικασίες και λειτουργίες.
- Παράλληλα, προσελκύονται για εγγραφή στην Ελληνική σημαία, ιδιωτικά πλοία αναψυχής, μέσω της εταιρείας Ειδικού Σκοπού, ειδικά από το Ηνωμένο Βασίλειο το οποίο εξήλθε από την Ε.Ε..
- Καταπολεμάται η αδήλωτη εργασία του βοηθητικού προσωπικού σε πλοία αναψυχής, το οποία απασχολείται σε μη ναυτικές ειδικότητες και δημιουργούνται με αυτόν τον τρόπο προϋποθέσεις αύξησης της νόμιμης απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών. (Capital.gr, 2022)

Έτσι το νομοσχέδιο αυτό για πρώτη φορά στη χώρα, καθιερώνει:

- Τη μετάβαση του Yachting στην ψηφιακή εποχή, με την εισαγωγή διατάξεων που θεσπίζουν ή ενσωματώνουν δια-λειτουργικότητες, με ψηφιακές εφαρμογές και συστήματα που αφορούν τα πλοία αναψυχής, μειώνοντας με αυτόν τον τρόπο δραστικά την υπάρχουσα γραφειοκρατία.
- Τη δυνατότητα νόμιμης άσκησης της επαγγελματικής δραστηριότητας εντός της ελληνικής επικράτειας, σε επαγγελματικά πλοία αναψυχής, μη καταχωρισμένα στο ηλεκτρονικό Μητρώο των Πλοίων, υπό όρους και προϋποθέσεις, αντίστοιχους και αυστηρότερους σε σχέση με αυτούς που ισχύουν για τα ήδη καταχωρισμένα πλοία, τα οποία στη συντριπτική τους πλειοψηφία (90 %) είναι υπό ελληνική Σημαία και έως 24 μ.
- Τη θέσπιση «Άδειας εκναύλωσης ορισμένης ισχύος επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, αναγνωρισμένου σύμφωνα με το Δίκαιο άλλης χώρας» που θα παρέχεται για συγκεκριμένη διάρκεια ανά ημερολογιακό έτος.
- Την άμεση, καταγραφή, παρακολούθηση και έλεγχο της πραγματικής δραστηριοποίησης των πλοίων αναψυχής.



Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

- Τη θέσπιση ειδικού τέλους τέλος υπέρ του Δημοσίου, με την ονομασία «Τέλος Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής σύμφωνα με το Δίκαιο Άλλης Χώρας». Η πληρωμή του Τ.Ε.Π.Α.Δ.Α.Χ. θα διενεργείται με κωδικό πληρωμής που θα εκδίδεται ηλεκτρονικά, μέσω ειδικής εφαρμογής.
- Τη ρύθμιση του ζητήματος της ασφάλισης των πληρωμάτων των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, ανά κατηγορία πλοίου και ανά ειδικότητα.
- Τη θέσπιση των emptyruns, δηλαδή την παροχή ειδικών διευκολύνσεων και απαλλαγών για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής σε περιπτώσεις μεμονωμένων κινήσεων, τις οποίες ένα επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, δύναται να πραγματοποιεί, «κενό επιβατών», χωρίς να αίρεται ο επαγγελματικός χαρακτήρας του, δεδομένου ότι αυτές είναι άμεσα συνυφασμένες με την, κατά προορισμό, δραστηριοποίησή τους.
- Τη δυνατότητα αναστολής της άσκησης δραστηριότητας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής καταχωρισμένου στο ηλεκτρονικό Μητρώο Πλοίων και αναστολής της περιόδου, εντός της οποίας το πλοίο οφείλει να συμπληρώσει τον ελάχιστο αριθμό ημερών ναύλωσης, υπό προϋποθέσεις, δεδομένου ότι τα πλοία αυτά υποχρεούνται εντός συγκεκριμένης χρονικής περιόδου να διενεργήσουν συγκεκριμένο αριθμό ημερών ναύλωσης, η μη συμπλήρωση του οποίου οδηγεί στην παύση της δραστηριότητάς τους με δυσμενέστερες οικονομικές συνέπειες.
- Τη διαμόρφωση συνεκτικού και εξειδικευμένου πλαισίου για την υποχρεωτική ασφάλιση του σύνολο των κατηγοριών πλοίων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του νόμου, με κριτήριο όχι μόνο την χωρητικότητα του πλοίου αλλά και το είδος της δραστηριοποίησης, και,
- Τη δυνατότητα εκναύλωσης επαγγελματικού πλοίου αναψυχής μέσω χρηματοδοτικής μίσθωσης. (Capital.gr, 2022)



## Κεφάλαιο 4<sup>ο</sup> – Ν.Ε.Π.Α. – Ναυτιλιακή Εταιρία Πλοίων Αναψυχής

### 4.1. Ο Νόμος 4256/2014

Όπως προ ειπώθηκε στο Κεφάλαιο 3, τον Απρίλιο του 2014, το Υπουργείο Ναυτιλίας, Τουρισμού και Οικονομικών συνεργάστηκε για να καταρτίσει το νέο σχέδιο νόμου για τον θαλάσσιο τουρισμό με θέμα «Τουριστικά σκάφη και άλλες διατάξεις».

Αυτό έγινε γιατί η ύπαρξη του yachting στην Ελλάδα έχει σημαντική σημασία και για την τοπική αλλά και για την εθνική οικονομία και έτσι κρίθηκε αναγκαίο να δημιουργηθεί ένα πιο φιλόξενο νομικό περιβάλλον για τους ιδιοκτήτες και τους δυνητικούς αγοραστές τουριστικών σκαφών, καθώς και για όσους εμπλέκονται στον τομέα αυτό. Με τον νόμο λοιπόν 4256/2014 ο οποίος έχει τίτλο: «Τουριστικά Πλοία και Άλλες Διατάξεις», ως «επαγγελματικό πλοίο αναψυχής» ορίζεται «το πλοίο αναψυχής, μεταφορικής ικανότητας έως και σαράντα εννέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει επαρκείς και κατάλληλους χώρους ενδιαιτήσης ειδικά για τους επιβάτες, για την εκμετάλλευση του οποίου συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης».

Με αυτό τον ορισμό λοιπόν προέκυψε πως η Ελληνική αγορά διαθέτει έναν από τους μεγαλύτερους στόλους σκαφών αναψυχής στον κόσμο, με αριθμό που αγγίζει περίπου τα 170.000 σκάφη, εκ των οποίων τα 6.109 να είναι επαγγελματικά. (Travel.gr, 2021)

Στόχος του νομοσχεδίου ήταν η ουσιαστική επανεκκίνηση των τοπικών οικονομιών στα νησιά αλλά και η γενικότερη ενεργοποίηση της δραστηριότητας και του κλάδου αυτού και των συναφών κλάδων. Η ουσιαστική αλλαγή που έφερε ο Ν. 4256/2014 ήταν ότι καταργούσε δύο επιπλέον φόρους που ίσχυαν για τα τουριστικά σκάφη αναψυχής. Καταργήθηκε έτσι ο ειδικός φόρος των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής και ο φόρος πολυτελείας, όμως παράλληλα χάθηκαν τα προνόμια των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής όπως για παράδειγμα η απαλλαγή των ιδιοκτητών από τον ΦΠΑ, ο ειδικός φόρος κατανάλωσης κ.α.

### 4.2. Η Ναυτιλιακή Εταιρεία για τα Σκάφη Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α.)

Πριν από την ίδρυση της Ν.Ε.Π.Α., οι πλοιοκτήτες αναγκάζονταν να βασίζονται σε άλλες νομικές οντότητες οι οποίες δεν ήταν σε θέση να τους υποστηρίξουν επαρκώς στην αντιμετώπιση των απαιτήσεών τους, στην επίτευξη των στόχων τους και στην υπεράσπιση των επαγγελματικών τους δικαιωμάτων. Ένα σκάφος αναψυχής είχε τη δυνατότητα είτε να ανήκει σε ένα φυσικό πρόσωπο, δηλαδή σε ένα άτομο που μπορεί να έχει στην κατοχή του κάποιο περιουσιακό στοιχείο και συγκεκριμένα το σκάφος σαν ατομική επιχείρηση ή συμπλοιοκτησία, είτε να υπάγεται σε ένα νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου. Οι πιο δημοφιλείς εταιρικές δομές ήταν ανέκαθεν η συμπλοιοκτησία, οι εταιρείες περιορισμένης ευθύνης (Ε.Π.Ε.), οι ετερόρρυθμες εταιρείες (Ε.Ε.), οι ανώνυμες εταιρείες (Α.Ε.) και η Ναυτική Εταιρία, οι οποία φυσικά εμφανίστηκε πολύ αργότερα από τις υπόλοιπες μορφές εταιριών. Κάθε μορφή εταιρίας είχε διάφορα θετικά στοιχεία, στα βασικά όμως αρνητικά χαρακτηριστικά των εταιριών αυτών ήταν το γεγονός ότι υπήρχε διαφορετικό φορολογικό καθεστώς

## Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό: Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

για την κάθε μια, κάτι που οδηγούσε σε διάφορα νομικά και διαχειριστικά ζητήματα, αλλά και οι χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες.

Εξαιτίας των προαναφερθέντων, το 2003 πρωτο-συστάθηκε η Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α.). Η Ν.Ε.Π.Α. είναι μια νέας μορφής εταιρεία που απευθύνεται αποκλειστικά σε επιχειρηματίες του yachting. Στόχος της δημιουργίας της ήταν να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που δημιουργούσαν οι άλλες νομικές μορφές εταιρειών στο παρελθόν. Η Ν.Ε.Π.Α. ιδρύθηκε με το νόμο 3182/2003 και πρόκειται για μια εταιρεία, ελεύθερη από κρατικές παρεμβάσεις, η οποία μπορεί να δημιουργηθεί χωρίς την άδεια οποιουδήποτε διοικητικού ή άλλου φορέα, αλλά με βάση την τήρηση ορισμένων κριτηρίων. Στην πραγματικότητα η Ν.Ε.Π.Α. αποτελεί μία εμπορική εταιρία που συνίσταται σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.3182/2003 και έχει ως αποκλειστικό σκοπό την κτήση κυριότητας και την εκμετάλλευση ή τη διαχείριση πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.2743/99. Η σύσταση εταιριών άλλης νομικής μορφής, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις με το ίδιο αντικείμενο δραστηριότητας, δεν αποκλείεται ενώ και η ίδια η Ν.Ε.Π.Α. μπορεί να συμμετέχει και σε άλλες Ν.Ε.Π.Α. (Τόγκα, 2015)

Μια Ν.Ε.Π.Α. αποκτά τη νομική μορφή της από τη στιγμή που καταχωρείται το καταστατικό της στο Μητρώο του ΥΝΑΝΠ (Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής), και προκειμένου να ιδρυθεί χρειάζονται τουλάχιστον 2 συμβαλλόμενοι μέτοχοι. Το καταστατικό της καταρτίζεται εγγράφως και περιέχει τις εξής διατάξεις:

- α. Την επωνυμία της<sup>25</sup>
- β. Την έδρα της
- γ. Το σκοπό της
- δ. Το εταιρικό κεφάλαιο και τις μετοχές<sup>26</sup>
- ε. Το διοικητικό συμβούλιο
- στ. Τη γενική συνέλευση των μετόχων και τις δραστηριότητές του
- ζ. Τα δικαιώματα των μετόχων
- η. Την διάρκειά της<sup>27</sup>
- θ. Τη διάλυσή της και
- ι. Την εκκαθάριση της περιουσίας της

Η Ν.Ε.Π.Α. διοικείται και εκπροσωπείται από το Διοικητικό της Συμβούλιο, το οποίο μπορεί να αποτελείται από τουλάχιστον 3 μέλη, μετόχους ή μη, και οι οποίοι πρέπει να εμφανίζονται στο καταστατικό της όπως ήδη προ-ειπώθηκε. Η εταιρία ακόμα εκπροσωπείται από κάποιο πρόσωπο του Δ.Σ. το οποίο δρα ως εκπρόσωπος και διαχειριστής της, ενώ είναι υποχρεωτική η εγγραφή του στον Τ.Α.Ν.Π.Υ. (Ταμείο Ασφάλισης Ναυτικών Πρακτόρων και Υπαλλήλων). (Aegean Consulting, 2023)

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής τηρεί ειδικό Μητρώο στο οποίο καταχωρούνται όλες οι Ν.Ε.Π.Α. και το οποίο αποτελείται από:

<sup>25</sup> Η επωνυμία της πρέπει να περιλαμβάνει πάντα τις λέξεις «Ναυτιλιακή Εταιρία Πλοίων Αναψυχής» ή τα αρχικά γράμματα (Ν.Ε.Π.Α.) καθώς και το διακριτικό της όνομα.

<sup>26</sup> Το ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο για την ίδρυση της Ν.Ε.Π.Α. ορίζεται στις 10.000€ και καταβάλλεται στο σύνολό του από τους συμβαλλόμενους κατά την ίδρυσή της. Η ονομαστική αξία κάθε μετοχής δεν γίνεται να ορίζεται κατώτερη του 1€.

<sup>27</sup> Η Ν.Ε.Π.Α. έχει διάρκεια ορισμένου χρόνου και δεν μπορεί να οριστεί μεγαλύτερη των 30 ετών.

- α. Το Βιβλίο Μητρώου Ν.Ε.Π.Α.<sup>28</sup>
- β. Τον φάκελο κάθε εταιρίας εγγεγραμμένης στο Μητρώο
- γ. Τη μερίδα κάθε εταιρίας<sup>29</sup> και
- δ. Το Ευρετήριο των εταιριών

Με την κατάθεση του καταστατικού στο Μητρώο, και αν η εταιρεία έχει συσταθεί νομοτύπως, αυτός που τηρεί το μητρώο οφείλει να το καταχωρίσει στο βιβλίο μητρώου, το αλφαβητικό ευρετήριο και να ανοίξει φάκελο και μερίδα της εταιρείας. Αν αυτός που τηρεί το μητρώο διαπιστώσει ότι το καταστατικό δεν έχει καταρτισθεί νομοτύπως, δεν το καταχωρεί, αλλά το διαβιβάζει στον Πρόεδρο του Τριμελούς Συμβουλίου Διοίκησης του Πρωτοδικείου Πειραιά, ενημερώνοντας εγγράφως τους ιδρυτές. Η καταχώριση του καταστατικού της εταιρείας στην περίπτωση αυτή γίνεται μόνο μετά από πράξη του Προέδρου του Τριμελούς Συμβουλίου Διοίκησης του Πρωτοδικείου Πειραιά. (Τόγκα, 2015)

Σύμφωνα με το άρθρο 5 του νόμου, αν το καταστατικό της εταιρίας δεν πληροί τις προϋποθέσεις των άρθρων 1-3 ή αν κάποιος από τους συμβαλλόμενους δεν είχε την ικανότητα για δικαιοπραξία κατά την υπογραφή της σύμβασης ίδρυσης της εταιρίας, η σύσταση της Ν.Ε.Π.Α. ακυρώνεται με δικαστική απόφαση.



<sup>28</sup> Στο βιβλίο Μητρώου καταχωρείται κατά χρονολογική σειρά η επωνυμία της κάθε εταιρίας που εγγράφεται. Κάθε εγγεγραμμένη εταιρία λαμβάνει έναν μοναδικό αριθμό μητρώου, ο οποίος αναγράφεται σε κάθε έγγραφο ή πιστοποιητικό της εταιρίας.

<sup>29</sup> Στη μερίδα της εταιρίας σημειώνονται η χρονολογία της εταιρικής σύμβασης, η επωνυμία, η έδρα, η διάρκειά της, η διεύθυνσή της και το κεφάλαιο αυτής. Επίσης αναγράφονται τα στοιχεία (διευθύνσεις κατοικίας, Αστυνομικά Δελτία Ταυτότητας, αριθμοί Φορολογικού Μητρώου κα.) των εκπροσώπων της εταιρίας, καθώς και του προσώπου που είναι εξουσιοδοτημένο να παραλαμβάνει τα έγγραφα που κοινοποιούνται προς την εταιρία. Στη μερίδα επίσης καταγράφονται τα πλοία που έχει στην κυριότητά της η Ν.Ε.Π.Α. και ο αριθμός της διοικητικής πράξης με την οποία αυτά χαρακτηρίζονται ή παύουν να χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά πλοία αναψυχής.



Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

Υπόδειγμα Καταστατικού Ν.Ε.Π.Α.

**ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ ΣΥΣΤΑΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ**

**ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**

**Ν.4926/2022 (Α'82)**

1. Στ... .. σήμερα την ....., "ΜΕΤΑΞΥ των ,  
(εφόσον οι ιδρυτές είναι τουλάχιστον δύο):

α) **(ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ)** ..... με όνομα πατρός .....και της....., που γεννήθηκε στ.....το έτος .....κατοίκου.....,οδός ..... αρ. ...., υπηκόου ....., κατόχου του υπ' αριθ. ΑΔΤ.....εκδοθέντος από .....ΑΦΜ....., Δ.Ο.Υ.....

β) **(ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ)** ..... με όνομα πατρός .....και της....., που γεννήθηκε στ.....το έτος.....κατοίκου.....,οδός ..... αρ. ...., υπηκόου ....., κατόχου του υπ' αριθ. ΑΔΤ.....εκδοθέντος από .....ΑΦΜ....., Δ.Ο.Υ.....

γ) **(ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ)** ..... με όνομα πατρός .....και της....., που γεννήθηκε στ.....το έτος..... κατοίκου....., οδός ..... αρ. ...., υπηκόου ....., κατόχου του υπ' αριθ. ΑΔΤ..... εκδοθέντος από ..... ΑΦΜ....., Δ.Ο.Υ.....

που θα καλείται **(ή καλούνται)** στο εξής για χάρη συντομίας "ο ιδρυτής" **(ή "οι ιδρυτές")**

ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΗΚΕ

**(ή ΣΥΜΦΩΝΗΘΗΚΕ εφόσον οι ιδρυτές είναι περισσότεροι των δύο)**

η σύσταση **Ναυτιλιακής Εταιρείας Πλοίων Αναψυχής** σύμφωνα με τον ν. 4926/2022 όπως ισχύει, που θα διέπεται δε από τους εξής όρους και αποφάσεις **(ή συμφωνίες)** υπό τους οποίους αυτή θα λειτουργεί.

2. **Επωνυμία, έδρα σκοπός και διάρκεια της εταιρείας**

2.1 Η επωνυμία της εταιρείας είναι "**(ΚΕΦΑΛΑΙΑ και υποχρεωτικά το ακρωνύμιο Ν.Ε.Π.Α./**(ή τις λέξεις **ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ)**



Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

.....". Η επωνυμία της εταιρείας με λατινικούς χαρακτήρες αποδίδεται ως εξής ..... **(Η απόδοση των αρχικών "Ν.Ε.Π.Α." στην Αγγλική είναι "M.C.P.Y.", ενώ ο ανεπτυγμένος τίτλος "ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ" αποδίδεται "MARITIME COMPANY OF PLEASURE YACHTS")**

2.2 Έδρα της εταιρείας είναι ο Δήμος....., οδός....., αριθμός....., Τ.Κ.....  
Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας μπορεί να ιδρυθούν οπουδήποτε στην Ελλάδα ή στην αλλοδαπή υποκαταστήματα ή γραφεία της εταιρείας.

2.3 Αποκλειστικός σκοπός της εταιρείας είναι η απόκτηση κυριότητας, η εκμετάλλευση ή διαχείριση πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4926/2022.

2.4 Η διάρκεια της εταιρείας αρχίζει από τον χρόνο καταχώρισης του καταστατικού αυτού στο Μητρώο Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής και τελειώνει την ..... **[Στη περίπτωση που δεν ορίζεται στο καταστατικό, η διάρκεια της εταιρείας είναι τριάντα (30) έτη].**

### **3. Εταιρικό κεφάλαιο, μετοχές, μέτοχοι**

3.1. Το εταιρικό κεφάλαιο ορίζεται σε ευρώ ..... **(ελάχιστο κεφάλαιο 10.000 ευρώ)** και διαιρείται σε ..... ονομαστικές μετοχές ονομαστικής αξίας της κάθε μιας ..... ευρώ **(ελάχιστη ονομαστική αξία 1 ευρώ)**

3.2 Οι μετοχές της εταιρείας είναι ονομαστικές, μεταβιβαζόμενες δια σχετικής εγγραφής στο βιβλίο των μετόχων σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία .

3.3 Η Γενική Συνέλευση μπορεί με απόφαση να αυξήσει κάθε φορά το εταιρικό κεφάλαιο μέχρι του συνολικού ποσού των ευρώ ..... με την έκδοση νέων μετοχών .

3.4 Το ίδιο δικαίωμα εφάπαξ αύξησης του εταιρικού κεφαλαίου αλλά μόνο μέχρι του συνολικού ποσού των ευρώ ..... με έκδοση νέων μετοχών έχει και το Διοικητικό Συμβούλιο με απόφασή του.

3.5 Η καταβολή του αρχικού κεφαλαίου και των αυξήσεων αυτού θα πραγματοποιηθεί υποχρεωτικά με κατάθεση σε ειδικό λογαριασμό της εταιρείας, που τηρείται σε πιστωτικό ίδρυμα που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα, στην ΕΕ, ή σε χώρα του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ), με προσκόμιση του σχετικού παραστατικού στο Μητρώο Ν.Ε.Π.Α. Επιτρέπεται η παράλειψη καταβολής σε λογαριασμό της εταιρείας, εφόσον αποδεικνύεται ότι το σχετικό ποσό δαπανήθηκε για τους σκοπούς της εταιρείας.

#### 4. Διοικητικό Συμβούλιο

4.1 Η εταιρεία διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο που αποτελείται από ..... (**... μέλη (τουλάχιστον τρία μέλη)**) που εκλέγονται από την γενική συνέλευση και φέρουν τις ιδιότητες

- i. Πρόεδρος / (Διευθύνων Σύμβουλος)
- ii. Αντιπρόεδρος
- iii. Γραμματέας
- iv. Ταμίας (προαιρετικά)
- v. Μέλος (προαιρετικά)

4.2 Η διάρκεια θητείας του Διοικητικού Συμβουλίου ορίζεται αποκλειστικά **εξαετής**.

4.3 Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου **επιτρέπεται / δεν επιτρέπεται (διαγράφεται αναλόγως)** να είναι ταυτοχρόνως μέλη Διοικητικών Συμβουλίων άλλων Ν.Ε.Π.Α (**εφόσον επιλεγθεί ότι δεν επιτρέπεται με την αίτηση καταχώρισης συνοποβάλλονται Υπεύθυνες Δηλώσεις των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου ότι δεν αποτελούν ταυτοχρόνως μέλη Διοικητικών Συμβουλίων άλλων Ν.Ε.Π.Α**)

4.4 Το Διοικητικό Συμβούλιο συνέρχεται στην έδρα της εταιρείας. (**Επίσης το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να συνέρχεται και σε άλλο τόπο, στην ημεδαπή**)





Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

ή και στην αλλοδαπή ή και διαμέσου τηλεδιάσκεψης ως προς όλα ή ορισμένα μέλη αυτής, εφόσον δεν αντιτάσσεται ως προς αυτό κανένα μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου).

4.5 Απαιτείται λήψη συλλογικής απόφασης Διοικητικού Συμβουλίου αναφορικά με τα παρακάτω θέματα (ενδεικτικά αναφέρονται):

- A) Η αγορά και πώληση περιουσιακών στοιχείων της εταιρείας
- B) Η λήψη δανείων και παροχή εγγυήσεων σε τρίτους
- Γ) .....

(Εφόσον δεν απαιτείται η λήψη συλλογικής απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου για θέματα αρμοδιότητάς του, το κείμενο θα αναφέρει:

«Δεν απαιτείται η λήψη συλλογικής απόφασης Διοικητικού Συμβουλίου για κανένα θέμα αρμοδιότητάς του.» )

**5. Γενική συνέλευση των μετόχων**

5.1 Η γενική συνέλευση είναι η αποκλειστικά αρμόδια να αποφασίζει για τα εξής θέματα:

- α) τις τροποποιήσεις του καταστατικού,
- β) την εκλογή και ανάκληση των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου,
- γ) την έγκριση του ισολογισμού ή της λογιστικής κατάστασης της εταιρείας και τη διάθεση των κερδών,
- δ) την απαλλαγή μελών του Διοικητικού Συμβουλίου από κάθε ευθύνη,
- ε) την παράταση της διάρκειας ή τη διάλυση της εταιρείας
- στ) το διορισμό εκκαθαριστών και
- ζ) την αύξηση/μείωση του εταιρικού κεφαλαίου (η επιλογή " αύξηση " κατά αποκλειστικότητα ως αρμοδιότητα της Γενικής Συνέλευσης επιτρέπεται εφόσον το καταστατικό δεν προβλέπει δικαίωμα αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου στο Διοικητικό Συμβούλιο)
- η) ..... (και ό,τι άλλο κατά την κρίση του Μετόχου/των Μετόχων επιθυμεί/ούν να είναι αποκλειστικά αρμόδια η Γ.Σ. αρκεί αυτή/ αυτές να μην αντίκειται/νται στο νόμο).



Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

- 5.2. Η γενική συνέλευση συνέρχεται στην έδρα της εταιρείας. **(Επίσης η Γενική Συνέλευση μπορεί να συνέρχεται και σε άλλο τόπο, στην ημεδαπή ή και στην αλλοδαπή ή και διαμέσου τηλεδιάσκεψης ως προς όλα ή ορισμένα μέλη αυτής, εφόσον δεν αντιτάσσεται ως προς αυτό κανένα μέλος της Γενικής Συνέλευσης).**
- 5.3 Πριν από κάθε συζήτηση σε θέματα της ημερησίας διάταξης η γενική συνέλευση με απόφαση της εκλέγει από τους παρόντες μετόχους ή τους αντιπροσώπους τους, πρόεδρο και γραμματέα της γενικής συνέλευσης. **(Στη περίπτωση μονομετοχικής ΝΕΠΑ Πρόεδρος της γενικής συνέλευσης εκλέγεται ο μοναδικός μέτοχος και διορίζεται Γραμματέας κάποιο τρίτο πρόσωπο)**
- 5.4 Ο πρόεδρος **και/ή** ο γραμματέας της γενικής συνέλευσης εκδίδουν **μαζί (ή χωριστά)** επικυρωμένα αντίγραφα ή αποσπάσματα πρακτικών της γενικής συνέλευσης. **Επικυρωμένα αντίγραφα και αποσπάσματα πρακτικών της γενικής συνέλευσης εκδίδει και ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου.**
6. **Ισολογισμός – Λογιστική κατάσταση, διάθεση κερδών, έλεγχος**  
Η πρώτη εταιρική χρήση αρχίζει από τη σύσταση της εταιρείας και λήγει την 31η Δεκέμβρη ..... **(31η Δεκέμβρη του τρέχοντος έτους)**
7. **Εκκαθάριση**  
Η εκκαθάριση γίνεται από **εκκαθαριστή ή εκκαθαριστές**, που ορίζονται από την γενική συνέλευση.
8. **Γενικοί όροι**
- 8.1 Αναφορικά με τις αρμοδιότητες και τις διαδικασίες σύγκλησης του διοικητικού συμβουλίου και της γενικής συνέλευσης των μετόχων, τα δικαιώματα των μετόχων, τις διαδικασίες για τη διάλυση και την εκκαθάριση της περιουσίας της



Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

εταιρείας, για τις οποίες δεν γίνεται ειδική μνεία στο παρόν καταστατικό, εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 4926/2022.

8.2 Οποιαδήποτε διάταξη του παρόντος καταστατικού αντίκειται στις διατάξεις του ν. 4926/2022 δεν βρίσκει εφαρμογή.

**9. Τελικοί όροι**

9.1 Το κεφάλαιο της εταιρείας καταβάλλεται ολοσχερώς από τον/τους ιδρυτή/ιδρυτές εντός δύο (02) μηνών από την σύσταση της εταιρείας ως ακολούθως:

1. α) Ο/Η .....με όνομα πατρός ..... αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλλει ..... ευρώ, ποσό που αντιστοιχεί σε ..... ονομαστικές μετοχές με ποσοστό .....% επί του συνολικού κεφαλαίου .
- β) Ο/Η ..... με όνομα πατρός ..... αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλλει ..... ευρώ, ποσό που αντιστοιχεί σε ..... ονομαστικές μετοχές με ποσοστό .....% επί του συνολικού κεφαλαίου .
- γ).....

9.2 Το πρώτο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας αποτελείται από τα παρακάτω μέλη τα οποία καταλαμβάνουν και τα παρακάτω αξιώματα :

α) Ο/Η ..... με όνομα πατρός ....., κάτοικος ..... , οδός ..... αρ. .... κάτοχος του υπ' αριθ.....δελτίου ταυτότητας που εκδόθηκε την .....από το ....Παρ. Ασφ....., ΑΦΜ .....Δ.Ο.Υ..... Πρόεδρος Δ.Σ./ Διευθύνων Σύμβουλος.

β) Ο/Η ..... με όνομα πατρός ....., κάτοικος ..... , οδός ..... αρ. .... κάτοχος του υπ' αριθ.....δελτίου ταυτότητας που εκδόθηκε την .....από το ....Παρ. Ασφ....., ΑΦΜ .....Δ.Ο.Υ..... Αντιπρόεδρος Δ.Σ.

γ) Ο/Η ..... με όνομα πατρός ....., κάτοικος ..... , οδός ..... αρ. .... κάτοχος του υπ'



Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

αριθ.....δελτίου ταυτότητας που εκδόθηκε την .....από το  
...Παρ. Ασφ....., ΑΦΜ .....Δ.Ο.Υ..... Γραμματέας Δ.Σ.

9.3 Ο Πρόεδρος Δ.Σ./Διευθύνων Σύμβουλος ..... με όνομα πατρός  
..... (κάτοικος .... οδός ..... αρ. .... κάτοχος του υπ'  
αριθ.....δελτίου ταυτότητας που εκδόθηκε την .....από το  
...Παρ. Ασφ....., ΑΦΜ ..... Δ.Ο.Υ..... ) εκπροσωπεί την εταιρεία και  
δεσμεύει αυτή δια μόνης της υπογραφής του.

9.4 Πέραν του Προέδρου/ Διευθύνοντος Συμβούλου, το Διοικητικό Συμβούλιο δύναται  
με απόφασή του να ορίσει επιπλέον Νόμιμους Εκπροσώπους.

## 10. Λοιπά Στοιχεία

10.1 Γίνεται μνεία ότι καταβλήθηκε το πάγιο τέλος των 250 ευρώ όπως φαίνεται  
στο αριθ. .... **e-παράβολο** που επισυνάπτεται.

10.2 ..... **(Αναφέρονται οι όποιοι επιπλέον όροι  
συμφωνηθούν/αποφασισθούν, με την προϋπόθεση να μην αντίκεινται στο  
νόμο).**

### Ο ΙΔΡΥΤΗΣ/ ΟΙ ΙΔΡΥΤΕΣ

1. (ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ)

2. (ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ)

.....

(Απαιτείται γνήσιο υπογραφής από δημόσια αρχή ή μέσω του gov.gr εφόσον το  
πρακτικό θα υποβληθεί σε έγχαρτη μορφή. Σε περίπτωση ηλεκτρονικής υποβολής του  
πρακτικού, αυτό θα πρέπει να φέρει αποκλειστικά γνήσιο υπογραφής μέσω του gov.gr)  
(Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, 2023)

## Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό: Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

Ο τρόπος λύσης μιας Ν.Ε.Π.Α. του νόμου 3182/2003, είναι πολύ απλοποιημένος για λόγους ευκολίας. Στο άρθρο 27 συγκεκριμένα, προβλέπονται αναλυτικά οι λόγοι για τους οποίους μπορεί να λυθεί μια Ν.Ε.Π.Α., ωστόσο η μόνη ίσως διαφοροποίησή της από τη λύση μιας Ναυτικής Εταιρίας αφορά κυρίως τον τρόπο λύσης της, καθώς συμπεριλαμβάνονται κάποιοι επιπλέον παράμετροι.

Συγκεκριμένα, εκτός από το πέρας της χρονικής διάρκειας της (30 έτη), η Ν.Ε.Π.Α. μπορεί να λυθεί και αν δεν γίνει σημείωση στο Μητρώο του ΥΝΑΝΠ, ότι η εταιρία απέκτησε στην κυριότητα της ή ανέλαβε την εκμετάλλευση ή τη διαχείριση ενός σκάφους που χαρακτηρίζεται ως επαγγελματικό σκάφος αναψυχής, εντός χρονικού διαστήματος δύο ετών μηνών από την ημερομηνία καταχώρησης στο Μητρώο. Επίσης, λύνεται αυτοδικαίως και σε περίπτωση κατά την οποία έχει παρέλθει το διάστημα των δύο ετών από την ημερομηνία που έπαψε να έχει στην κυριότητα της ή την εκμετάλλευση ή την διαχείριση σκάφους, που έχει χαρακτηριστεί ως επαγγελματικό αλλά και σε περίπτωση κατά την οποία πάψει ο χαρακτηρισμός του σκάφους που έχει στην κυριότητα ή τη διαχείριση της η εταιρία, ως επαγγελματικού.

Γενικά, παρατηρείται πως η Ν.Ε.Π.Α σε αρκετά σημεία της προσεγγίζει σε αρκετά μεγάλο βαθμό τη μορφή των Ναυτικών Εταιρειών, καθώς και οι δύο νομικές μορφές εταιριών προσπαθούν ουσιαστικά να κάνουν απλούστερες τις διαδικασίες ίδρυσης και λειτουργίας και να γίνουν πιο ελκυστικές για τους πλοιοκτήτες. Σημαντικό προτέρημα βέβαια της Ν.Ε.Π.Α έναντι άλλων εταιρικών μορφών, είναι το χαμηλό κεφάλαιο που απαιτείται για την ίδρυση της (10.000€). Επίσης, προβλέπεται η περιορισμένη ευθύνη των μετόχων όπως στις Ε.Π.Ε.. Με την εφαρμογή του νόμου 3182/2003 υπήρξε μεγάλη αύξηση στον αριθμό της ίδρυσης εταιρειών Ν.Ε.Π.Α για τα περισσότερα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής. Βέβαια η Ν.Ε.Π.Α. δεν μπορεί να ανταποκριθεί πλήρως σε όλες τις ανάγκες, όλων των επαγγελματιών πλοιοκτητών, γιατί δεν μπορεί να καλύψει όπως είναι φυσιολογικό όλες τις ιδιαίτερες περιπτώσεις. Έτσι οι επαγγελματίες πλοιοκτήτες δεν έχουν σταματήσει ή εγκαταλείψει εντελώς όλες τις παλαιότερες πρακτικές δημιουργίας άλλων νομικών εταιριών για την απόκτηση της κυριότητας κάποιου επαγγελματικού σκάφους αναψυχής.

Ο κλάδος του επαγγελματικού Yachting εκπροσωπείται στην Ελλάδα από την Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού (Ε.Π.Ε.Σ.Τ.) η οποία ιδρύθηκε το 1974 και εδρεύει στη Μαρίνα Ζέας. Σκοπός της Ένωσης είναι η μελέτη και ο σχεδιασμός του επαγγελματικού θαλάσσιου τουρισμού, η προαγωγή των οικονομικών, ηθικών και επαγγελματικών συμφερόντων των μελών, η ανάπτυξη του απαραίτητου πνεύματος συνεργασίας και αλληλεγγύης των μελών της, καθώς και κάθε άλλη πράξη και ενέργεια που αποσκοπεί στη βελτίωση των συνθηκών απασχόλησης των σκαφών, στην ελευθερία και στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Σύμφωνα με τα στοιχεία των νηολογίων που τηρούνται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, σήμερα ο ελληνικός στόλος των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής ανέρχεται σε περίπου 6.000, ενώ δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα περίπου 220 εταιρείες κάθε νομικής μορφής, εκ των οποίων στην Αττική, οι 100 είναι Ν.Ε.Π.Α.. (Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, 2023)

Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

Πίνακας 15 Λίστα Μελών Ν.Ε.Π.Α. - Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού -  
<http://www.epest.gr/members.php>

A/A	Επωνυμία	Επώνυμο	Όνομα
1	ADMIRAL MCPY	KANARIS	THRASSIVOULOS
2	AEGEAN YACHT MASTER M.C.P.Y.	MPOVALIS	ALEXANDROS
3	AGAPITOS VASTARDIS YACHTING P.Y.M.C.	VASTARDIS	AGAPITOS
4	ALGORITHMOS M.C.P.Y.	RIGAS	ANASTASIOS
5	ALKISTIS V M.C.P.Y.	VENETOPOULOS	LAKIS
6	ANASSA YACHTING M.C.P.Y.	ΦΥΤΟΥΣΗ	ΘΕΟΔΩΡΑ
7	ARKADIA M.C.P.Y.	VINIΟΥ	AGELIKI
8	ASTRO PLEASURE YACHT MARITIME COMPANY	LORENZO	CHRISTOPHER
9	ATLANTIS MCPY	GEROGIANNIS	XENOFON
10	B.V.G. M.C.P.Y.	RAFTOPOULOS	DIONISIOS
11	BALANDA MARITIME COMPANY	VENETOPOULOS	TRIANTAFILLOS
12	BIEN ESTAR M.C.P.Y.	KAMPANIS	LEONIDAS
13	BLU MCPY	ARGIROS	THEODOROS
14	BLUE POINT M.C.P.Y.	SKALIDI	ANTONIA
15	BLUWAVES MCPY	DRITSA	STAMATINA
16	BRAMA CATAMARANS MCPY	MAZARAKIS	ALEXANDROS
17	C.V. MCPY	KAINOURGIOS	CHRISTOS
18	CHRISMA YACHTS M.C.P.Y.	MAVROGIANNIS	VASSILIS
19	D.D.K. LUXURY YACHT & SERVICES MCPY	DIMOPOULOU	KATERINA
20	DOLPHIN LEISURE CRUISES M.C.P.Y.	NOMIKOS	GEORGE
21	DORIS M.C.P.Y.	GIONIS	CHRISTOS
22	DREAM B M.C.P.Y.	NIKOLAIDI	PANAGIOTA
23	DUKE P.Y.M.C.	THEODORAKI	AFRODITE
24	ECLIPSE MCPY	KARABINIS	MARIOS
25	EMAR M.C.P.Y.	ZACHARITSA	MARIA
26	EOLIS M.C.P.Y.	KOLIOKOTAS	THEOFILOS
27	EURIDICE M.C.P.Y.	SPILIADIS	EVRIDIKI
28	EXCLUSIVE YACHTING M.C.P.Y.	MARKOLIAS	KONSTANTINOS
29	FILIPPOS V M.C.P.Y.	VENETOPOULOS	LAKIS
30	FOTEINI Z SAILING MCPY	GERASSIMIDIS	SAVVAS
31	GINA - JOHN - ELEANNA PLEASURE YACHTS SHIPPING		
32	GITANA MARITIME COMPANY OF PLEASURE YACHTS	MPALTATZHS	THEODOROS
33	GLOBAL LEISURE YACHTS M.C.P.Y.	IOANNIDIS	ANDREAS
34	GOLDEN STAR M.C.P.Y.	ANDREOU	MARIA
35	GREEK YACHTING MCPY	ALEXOPOULOS	KONSTANTINOS
36	GREEN SHIP M.C.P.Y.	GOURDOMICHALIS	EFSTATHIOS
37	HELLENIC SAILING HOLIDAYS N.C.S.A.	GRISDALE	JONATHAN



38	I.P. MARITIME COMPANY OF PLEASURE YACHTS	CHALKIAS	MICHAEL
39	IALION MCPY	PETRAKI	IRENE
40	IDEA YACHTS M.C.P.Y.	KOUROUNIS	IOANNIS
41	IOLKOS SAILS M.C.P.Y.	PLOUTINAKI	IRINI
42	IONIAN RAY MCPY	PYLARINOS	DIONYSIOS
43	IONION CATAMARAN MCPY	PAPADOPOULOU	ELENA-TZAN
44	IRENE`S M.C.P.Y.	FELAS	DIMITRIOS
45	JOANNA M.C.P.Y.	KARELLAS	IOANNIS
46	K.M.G. LUXURY YACHTING M.C.P.Y.	GREGOS	MARKOS
47	KAILARI M.C.P.Y.	KEPIDIS	GEORGIOS
48	KARNAGIO PLEASUER YACHTS MARITIME COMPANY	KATSANEVAS	THEODOROS
49	KAVAS MCPY	KAVAS	EVAGGELOS
50	KINTARO MCPY	KKKKKK	KKKKKK
51	KONSTANTINOS V M.C.P.Y.	VENETOPOULOS	LAKIS
52	LADY AMAZONE MCPY	PONIROC	KONSTANTINOS
53	LIBERTY MCPY	STAMATIOU	KONSTANTINOS
54	MAGIX MCPY	KERAMIDAS	ANASTASSIOS
55	MALIBU M.C.P.Y.	KARAINDROS	ANDREAS
56	MALOY M.C.P.Y.	VALVIS	ANTONIOS
57	MARNAYA M.C.P.Y.	SBILI	CHRISTINA
58	MEDITERRANEAN SEA CRUISES MCPY	KONSTANTINIDOU	OLGA
59	MEDITERRANEAN SUN M.C.P.Y.	NIKOLAKIS	GEORGIOS
60	MILOS YACHTING MCPY	LEKANIDI	STYLIANI
61	MIMA M.C.P.Y.	LIBEROPOULOS	PANAGIOTIS
62	MIRA M.C.P.Y.	MALOSTANIDOU	ANNA
63	MOKADO I M.C.P.Y.	MPARMPARIGOU	ANIKA
64	MOONLIGHT MCPY	VALSAMAKIS	ANDREAS
65	MY JOY MCPY	MILIOS	DIMITRIOS
66	NAFTILOS GLOBAL SERVICES M.C.P.Y.	KARTSONAKIS	KONSTANTINOS
67	NEA ALMYRA MCPY	KIRIAZAKOS	DIMITRIOS
68	NEREID EUCRANTE M.C.P.Y.	SPYRIDAKIS	IOANNIS
69	NEW KALYPSO MCPY	MITSOAKIS	NIKOLAOS
70	NIKA MCPY	SOUVATZIS	NIKOLAOS
71	NOVA SAILS M.C.P.Y.		
72	OBSESSION YACHTING M.C.P.Y.	ANDRONIKOS	ATHANASSIOS
73	OCEANOS MCPY	DRAGNIS	ALEXANDROS
74	ONAR M.C.P.Y.	VLACHODIMITRI	MARIA
75	ONEIRO CRUISING M.C.P.Y.	DRAGNIS	ALEXANDROS
76	OPEN SEA NEPA	KYRIAKOPOULOS	CHRISTOS
77	OSTRIA YACHTING MCPY	BAKIRTZIS	APOSTOLOS-MARIOS
78	PAN YACHTING N.E.P.A.	VASSILAKIS	DIMITRIOS
79	PANTHEON M.C.P.Y.	KARAMOUZOS	ISSIDOROS

Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

80	PEARLS M.C.P.Y.	KHOURI	SAMER
81	PHILIPPOS-DIMITRIOS MCPY	ZOUPAS	EVANGELOS
82	PROLIV M.C.P.Y.	LAGARIAS	IOANNIS
83	PROSPERITY MCPY	VAMVAKAS	SPYRIDON
84	R AND MARITIME COMPANY OF PLEASURE YACHTS MCPY	DRIVAS	ARIS
85	RENA YACHTS M.C.P.Y.	ARAKAS	VASILEIOS
86	RICCI MARINE MCPY	KOROVINIS	XANTHIPOS
87	RITAKI M.C.P.Y.	XENAKIS	STAYROS
88	ROD CRUISES M.C.P.Y.	DRIVAS	ARIS
89	ROYAL BLUE MCPY	SIMEONIDES	CONSTANTIN
90	SANTARELLA MCPY	CHATZISSAVITOGLOU	EFSTRATIA
91	SARA M.C.P.Y.	SARROUF EL MAALOUF	WAJDI
92	SEA JOY M.C.P.Y.	STRINGARIS	KYRIAKOS
93	SKIATHOS M.C.P.Y.	LAMPADARIOU	ELENI
94	STRATOS YACHTING MCPY	MAVROGIANNIS	MICHAEL
95	THANI M.C.P.Y.	KIPARISSIS	PANAGIOTIS
96	VASTARDIS YACHTING P.Y.M.C.	VASTARIS	AGAPITOS
97	VENI M.C.P.Y.	KLEONAKOU	VENETIA
98	VIMA YACHTS M.C.P.Y.	MAVROGIANNIS	VASSILIS
99	VVF MCPY	ECONOMOPOULOS	PANAGIOTIS
100	ZOE YACHTING M.C.P.Y.	ROUSSOUNELOS	EVAGELOS
101	ZOI M.C.P.Y.	GIANNAKOPOULOS	IOANNIS



Εικόνα 10 Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού - [www.epest.gr](http://www.epest.gr)

### 4.3. Πλεονεκτήματα - Μειονεκτήματα Ν.Ε.Π.Α.

Το μεγαλύτερο πλεονέκτημα σύστασης μιας Ν.Ε.Π.Α. συναντάται σε φορολογικά και οικονομικά ζητήματα. Για την ακρίβεια η Ν.Ε.Π.Α. έχει σχεδόν όλα τα πλεονεκτήματα των κεφαλαιουχικών εταιρειών Α.Ε. και Ε.Π.Ε., όμως η ευθύνη των εταίρων περιορίζεται στο ποσό της εισφοράς τους στο κεφάλαιο, όπως στις Ο.Ε. και Ε.Ε. και δεν επεκτείνεται στην ατομική τους περιουσία. Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, σημαντικό προτέρημα της Ν.Ε.Π.Α έναντι άλλων εταιριών είναι το χαμηλό αρχικό κεφάλαιο που απαιτείται για την ίδρυση της, το οποίο ανέρχεται στα 10.000€.

Επιπλέον, οι Ν.Ε.Π.Α. απαλλάσσονται από κάθε φόρο ή τέλος ή οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση του Δημοσίου ή τρίτων, εκτός των τελών χαρτοσήμου:

- α. Η διανομή κερδών και το καθαρό προϊόν εκκαθάρισης, με εξαίρεση τις αμοιβές των μελών του Δ.Σ., που υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος
- β. Η ανάληψη κεφαλαίου και οι σχετικές εξοφλητικές αποδείξεις
- γ. Οι εγγραφές στα τηρούμενα από την εταιρία βιβλία, τα εισερχόμενα στην Ελλάδα δικαιολογητικά και άλλα έγγραφα που αφορούν πράξεις της εταιρίας στην αλλοδαπή
- δ. Οι καταθέσεις και τα προς την εταιρία δάνεια των μετόχων. Η απαλλαγή δεν καταλαμβάνει το φόρο εισοδήματος για τους τόκους των καταθέσεων της εταιρίας, καθώς και τους τόκους που έχουν προκύψει από δάνεια που χορήγησαν οι μέτοχοι στην εταιρία.
- ε. Η κεφαλαιοποίηση των κερδών και  
στ. Η μη ανάληψη από τους μετόχους των κερδών (Τόγκα, 2015)

Επιπλέον, όπως έχει ήδη σχολιαστεί, με τον νόμο 3182/2003, έγινε μια προσπάθεια να δημιουργηθεί μια μορφή εταιρίας, απαλλαγμένη από κρατικές παρεμβάσεις, και της οποίας η σύσταση θα μπορεί να γίνει χωρίς άδεια διοικητικής ή άλλης αρχής, δηλαδή με απλουστευμένες διαδικασίες.

Στον αντίποδα, υπάρχουν και κάποιοι οι οποίοι υποστηρίζουν ότι η Ν.Ε.Π.Α. αποτελεί παράδειγμα κακόζηλης νομοθεσίας άνευ πραγματικού σκοπού, και δημιουργήθηκε στην πραγματικότητα για να ωφελήσει κάποιους συγκεκριμένους πλοιοκτήτες οι οποίοι απαλλάχτηκαν από την καταβολή του Φ.Π.Α. (Κουδούνης, 2009)

#### Ανάλυση Porter's Diamond

##### 1. Είσοδος Νέων Ανταγωνιστών

Από τεchnοοικονομική σκοπιά, η είσοδος στον κλάδο των σκαφών αναψυχής δεν θεωρείται ιδιαίτερα εύκολη. Η απόκτηση ενός σύγχρονου σκάφους (που θα είναι και περισσότερο ανταγωνιστικό) απαιτεί σημαντικές επενδύσεις και έχει σχετικά μακρύ χρονικό ορίζοντα απόσβεσης αλλά και πολλές δυσκολίες. Απαιτείται ο προσεκτικός σχεδιασμός ως προς τη σκοπιμότητα και τη βιωσιμότητα της επένδυσης, η εξεύρεση των απαιτούμενων κεφαλαίων, η προβολή και διαφήμιση κυρίως στο εξωτερικό και η στελέχωση με το κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό. Σημαντικό μέρος της επένδυσης στο συγκεκριμένο κλάδο αφορά επίσης και το κόστος ελλιμενισμού και συντήρησης των σκαφών.

## **2. Κίνδυνοι από Υποκατάστατες Υπηρεσίες**

Η εναλλακτική δυνατότητα της πραγματοποίησης μιας οργανωμένης κρουαζιέρας μέσω ενός υπερσύγχρονου κρουαζιερόπλοιου, καθώς επίσης και οι διάφορες άλλες μορφές τουρισμού οι οποίες συνδέονται με τον ήλιο και τη θάλασσα, παρέχοντας ταυτόχρονα περιπέτεια και ψυχαγωγία, μπορούν να θεωρηθούν ως υποκατάστατα του επαγγελματικού yachting, και μάλιστα ιδιαίτερα ανταγωνιστικά.

## **3. Διαπραγματευτική Δύναμη Προμηθευτών ή Συνεργατών**

Οι κατασκευαστές σκαφών (τα ναυπηγεία δηλαδή) είναι και οι σημαντικότεροι προμηθευτές για τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται με το Yachting. Πέραν όμως αυτών, οι εταιρείες που εκμεταλλεύονται ή διαχειρίζονται μαρίνες αναψυχής και λιμένες, αποτελούν επίσης βασικούς προμηθευτές υπηρεσιών για τις εταιρείες του κλάδου. Οι δύο προαναφερόμενες κατηγορίες προμηθευτών διαθέτουν ισχυρή διαπραγματευτική δύναμη. Όσον αφορά τους υπόλοιπους προμηθευτές (υπηρεσιών, υλικών – εξοπλισμού κ.λπ.) η διαπραγματευτική τους δύναμη μετριάζεται, δεδομένης της υπάρχουσας προσφοράς. Συγκριτικό πλεονέκτημα διατηρούν οι επιχειρήσεις του κλάδου οι οποίες πέρα από την εκμετάλλευση των επαγγελματικών σκαφών, δραστηριοποιούνται είτε στην αντιπροσώπευση ναυπηγείων του εξωτερικού, είτε στη διαχείριση μαρίνων.

## **4. Διαπραγματευτική Δύναμη Αγοραστών**

Οι πελάτες των εταιρειών Yachting είναι συνήθως οι μεμονωμένοι τουρίστες (αλλοδαποί ή και Έλληνες) καθώς επίσης και οι ναυτικοί πράκτορες – ναυλομεσίτες (brokers), οι οποίοι και αναλαμβάνουν να διαφημίσουν και να προωθήσουν τις υπηρεσίες που παρέχει ένα επαγγελματικό σκάφος αναψυχής. Η διαπραγματευτική δύναμη των ναυλομεσιτών είναι συνήθως ισχυρότερη αν και πολλές φορές οι προσωπικές γνωριμίες του πλοιοκτήτη μπορεί να επηρεάσουν την τιμή ενός ναύλου.

## **5. Ανταγωνισμός Μεταξύ των Επιχειρήσεων του Κλάδου**

Τέλος, έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων του κλάδου υφίσταται στις θαλάσσιες διαδρομές που η προσφορά αλλά και η ζήτηση για υπηρεσίες Yachting είναι μεγάλες. Καθώς ο αριθμός των επαγγελματικών σκαφών που πλέουν στις ελληνικές θάλασσες δεν είναι μικρός, ο κάθε ενδιαφερόμενος έχει να επιλέξει από μια μεγάλη ποικιλία τύπων σκαφών και παρεχόμενων υπηρεσιών. Επιπλέον, ιδιαίτερα έντονος καθίσταται τα τελευταία χρόνια ο ανταγωνισμός που υφίστανται οι επιχειρήσεις του κλάδου από τις γειτονικές μας χώρες και κυρίως την Τουρκία, η οποία διαθέτει – συγκριτικά με την Ελλάδα – πολύ μεγαλύτερο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού σε ανταγωνιστικότερες τιμές.

#### 4.4. Είναι τελικά η Ν.Ε.Π.Α. καλή για το Θαλάσσιο Τουρισμό;

Το yachting είναι μια δημοφιλής δραστηριότητα τόσο για τους Έλληνες όσο και για τους ξένους επισκέπτες στην Ελλάδα, καθιστώντας την ένα σημαντικό στοιχείο του θαλάσσιου τουρισμού. Η ζήτηση για σκάφη αναψυχής προέρχεται κυρίως από άτομα μεσαίου και ανώτερου εισοδήματος που θέλουν να απολαύσουν το τρίπτυχο "ήλιος-θάλασσα-χαλάρωση", ιδίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Η εξαγωγική δραστηριότητα έχει αυξηθεί σημαντικά, με αποτέλεσμα οι μεγαλύτερες, κατά κύριο λόγο, μονάδες του κλάδου να εξάγουν πλέον μέρος της παραγωγής τους σε χώρες του εξωτερικού.

Η συνεχής ανοδική τάση του Yachting, τόσο στην Ευρώπη όσο και παγκοσμίως, καθώς και η έλλειψη θέσεων ελλιμενισμού, αυξάνουν τη ζήτηση και, ως εκ τούτου, τις προοπτικές ανάπτυξης. Παράλληλα, καθώς αυξάνεται η ζήτηση για υπηρεσίες, αυξάνονται και οι επενδυτικές ευκαιρίες στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού.





Δυνατά Σημεία (Strengths)	Αδύνατα Σημεία (Weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η Ελλάδα είναι μια χώρα με μεγάλη ναυτική παράδοση, έντονη νησιωτικότητα, ήπιες καιρικές συνθήκες, γλυκό κλίμα, μεγάλο μήκος ακτογραμμής και καθαρές και ασφαλείς θάλασσες</li> <li>• Ο κλάδος προσελκύει τουρίστες υψηλού εισοδηματικού επιπέδου, συμβάλλοντας καθοριστικά στην οικονομία της χώρας</li> <li>• Η δυναμική της χώρας ως δημοφιλής τουριστικός προορισμός</li> <li>• Η λιμενική υποδομή έχει βελτιωθεί αρκετά τα τελευταία χρόνια</li> <li>• Στον κλάδο δραστηριοποιούνται καλά οργανωμένες εταιρίες (Ν.Ε.Π.Α.) με παράδοση και σημαντικές γνώσεις (know how) στο θαλάσσιο τουρισμό</li> <li>• Η ποικιλία μελών-επιχειρήσεων και η εμπειρία τους</li> <li>• Το χαμηλό κόστος σε σχέση με τις γείτονες χώρες (Ιταλία, Ισπανία)</li> <li>• Η ύπαρξη 22 πιστοποιημένων μαρίνων με γαλάζια σημαία</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Τα χρόνια προβλήματα του ελληνικού τουρισμού (ελλείψεις σε υποδομές, εξάρτηση των επιχειρήσεων από άλλους οργανισμούς, μεγάλη εποχικότητα κλπ.)</li> <li>• Οι ελλείψεις σε θέματα οργάνωσης και υποδομών θαλάσσιου τουρισμού</li> <li>• Η γραφειοκρατία και η χρονοβόρα διαδικασία αδειοδοτήσεων νέων επενδύσεων</li> <li>• Η χρόνια ανεπαρκής συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων υπουργείων</li> <li>• Οι ελλείψεις στην εκπαίδευση των πληρωμάτων</li> <li>• Οι παράνομες ναυλώσεις σκαφών αναψυχής</li> <li>• Η έλλειψη μιας εθνικής στρατηγικής εξωστρέφειας και προβολής του τουριστικού πακέτου</li> <li>• Ο εντοπισμός μόνο μιας περιοχής με έντονη γεωγραφική συγκέντρωση σχετικών επιχειρήσεων (Αττική)</li> </ul>
Ευκαιρίες (Opportunities)	Απειλές (Threats)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ο εκσυγχρονισμός του Θεσμικού Πλαισίου του θαλάσσιου τουρισμού (έναρξη της εφαρμογής μητρώου επαγγελματικών σκαφών αναψυχής)</li> <li>• Ο εκσυγχρονισμός των κανόνων ανταγωνισμού με απόδοση κινήτρων και κεφαλαίων για αγορά σκάφους (χρηματοδοτική μίσθωση)</li> <li>• Η παροχή περισσότερων κινήτρων για την αύξηση των μόνιμα ελλιμενιζόμενων σκαφών στη χώρα</li> <li>• Η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου στη χώρα</li> <li>• Η προσέλκυση τουριστών υψηλού εισοδήματος</li> <li>• Συνεργασία με γείτονες χώρες ώστε ο τουρίστας να διαθέτει ποικιλία επισκέψιμων τόπων</li> <li>• Η διαφήμιση του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού, ειδικά σε αναπτυσσόμενες αγορές του εξωτερικού</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Τα φορολογικά μέτρα της πολιτείας για τα σκάφη αναψυχής (ιδιωτικά και επαγγελματικά)</li> <li>• Ο πολύ μεγάλος ανταγωνισμός από τις γείτονες χώρες (Τουρκία, Κροατία, Ιταλία, Κύπρος)</li> <li>• Το ελληνοτουρκικό</li> <li>• Το προσφυγικό</li> <li>• Οι υψηλές τιμές των καυσίμων</li> <li>• Το ασταθές πολιτικό κλίμα</li> <li>• Η αύξηση πιστοποιημένων μαρίνων και στις γείτονες χώρες</li> </ul>



## Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό: Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

Όσον αφορά τις Ν.Ε.Π.Α., το θεσμικό τους πλαίσιο φαίνεται να αξιολογείται θετικά στο σύνολό του, ενώ τα βασικά ζητήματά του που αφορούν τη γραφειοκρατία και το χρόνο, έχουν ήδη αρχίσει να αντιμετωπίζονται, καθώς πλέον, βρίσκεται σε παραγωγική λειτουργία η ψηφιακή υπηρεσία για την ίδρυση Ναυτιλιακής Εταιρείας Πλοίων Αναψυχής e-N.E.Π.Α., ([npera.gov.gr](http://npera.gov.gr)), η οποία διευκολύνει τους ενδιαφερομένους και απλουστεύει τις διοικητικές διαδικασίες αναφορικά με το Yachting στη χώρα μας. Η ψηφιακή διαδικασία ίδρυσης Ν.Ε.Π.Α. είναι εξαιρετικά απλή, και η υπηρεσία είναι προσβάσιμη για όλους τους ενδιαφερόμενους πολίτες, ενώ έχει υπάρξει ιδιαίτερη μέριμνα ώστε με εύκολο τρόπο, μέσω αυθεντικοποίησης των φυσικών και νομικών προσώπων με τη χρήση των αντίστοιχων κωδικών – διαπιστευτηρίων της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων Δημόσιας Διοίκησης (Γ.Γ.Π.Σ.Δ.Δ) του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης (Taxisnet), να πραγματοποιούνται οι καταχωρίσεις των καταστατικών σύστασης της Ν.Ε.Π.Α., των πρακτικών Διοικητικού Συμβουλίου και Γενικής Συνέλευσης και η λήψη αντιγράφων τους, καθώς και η υποβολή αιτημάτων έκδοσης των σχετικών βεβαιώσεων όπως και η έκδοση αυτών.

Παράλληλα, όπως έχει ήδη αναφερθεί επανειλημμένως, η εταιρική μορφή της Ν.Ε.Π.Α., περιορίζει την οικονομική και νομική ευθύνη στο κεφάλαιο της εταιρίας. Έτσι δεν κινδυνεύουν τόσο άμεσα οι εν δυνάμει νέοι επιχειρηματίες και αυτό δημιουργεί τις κατάλληλες συνθήκες να ανθίσει περισσότερο ο κλάδος. Επίσης, το κόστος και ο χρόνος δημιουργίας μιας Ν.Ε.Π.Α. είναι αρκετά ενθαρρυντικός, καθώς ο χρόνος δημιουργίας τους είναι θεωρητικά 7 ημέρες (με το e-ΝΕΠΑ ακόμα συντομότερος) και το παράβολο δημιουργίας τους στο ΥΝΑΝΠ στοιχίζει επισήμως λιγότερο από 500€. Σε ρεαλιστικές συνθήκες φυσικά υπάρχουν και όλα τα προβλεπόμενα έξοδα (πχ. Δικηγόρος για το καταστατικό κλπ.) αλλά σε κάθε περίπτωση το κόστος μιας Ε.Π.Ε. ή μιας Α.Ε. είναι σαφώς πολύ μεγαλύτερο.

Τέλος, σύμφωνα με επίσημα στοιχεία, από το 2018, η αγορά των πλοίων αναψυχής ξεπερνά το 1 δισ. ευρώ, δηλαδή το 1,4% του ΑΕΠ, δημιουργώντας περίπου 43.000 άμεσες θέσεις εργασίας και πολλαπλάσιες έμμεσες (εικόνα 6).

Τα τελευταία χρόνια η συνεισφορά του Yachting στο ΑΕΠ της χώρας μας δεν έχει πέσει κάτω από το 0,9%, ενώ οι ετήσιοι ναύλοι υπολογίζονται στα 433 εκατ. ευρώ και οι οποίοι αποδίδουν στο κράτος έσοδα περί τα 150 εκατ. ευρώ, ενώ τα σκάφη ξοδεύουν σε όλη την παράκτια και νησιωτική Ελλάδα σε συντηρήσεις, ανταλλακτικά, ελλιμενισμούς περίπου 223 εκατ. ευρώ. Το πιο ενδιαφέρον όμως στοιχείο είναι ότι η ανάπτυξη του Yachting προκαλεί πολλαπλασιαστικά οφέλη στην τοπική-νησιωτική και εθνική οικονομία, που κανένα άλλο είδος τουρισμού δεν έχει σε τέτοιο βαθμό. Η μέση τουριστική δαπάνη ενός τουρίστα με σκάφος είναι από 1.000 έως 2.700 περίπου ευρώ, όταν π.χ. στον ξενοδοχειακό κλάδο η μέση τουριστική δαπάνη ανά επισκέπτη είναι περίπου 535 ευρώ. (Ρούδας, 2022) Γίνεται λοιπόν, σαφώς αντιληπτός ο ρόλος της Ν.Ε.Π.Α. και η αναγκαιότητα ίδρυσης περισσότερων εταιριών για την οικονομία της τοπικής και Εθνικής μας οικονομίας.

#### 4.5. Προτάσεις για περαιτέρω μελέτη

Στην παρούσα εργασία, παρουσιάστηκε αναλυτικά η έννοια του θαλάσσιου τουρισμού αλλά και αυτή των σκαφών αναψυχής και του Yachting. Στη συνέχεια έγινε μια παρουσίαση, επεξήγηση και ανάλυση του Θεσμικού Πλαισίου που διέπει τη χρήση των σκαφών αναψυχής, τόσο στη χώρα μας, αλλά και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, ενώ τέλος, Επίσης έγινε μια προσέγγιση στην έννοια της Ναυτιλιακής Εταιρείας Πλοίων Αναψυχής, και μια πρώτη προσπάθεια να απαντηθεί το ερώτημα στο αν τελικά η παρουσία της Ν.Ε.Π.Α. είναι καλή για τον θαλάσσιο τουρισμό στη χώρα μας. Ένα βασικό συμπέρασμα εκτός από την εν δυνάμει οικονομική ενίσχυση που μπορεί να προσφέρει η Ν.Ε.Π.Α. στην Ελληνική οικονομία, είναι το γεγονός πως η χρήση αυτού του τύπου εταιρικής μορφής, μπορεί να προσφέρει ένα μεγάλο πλεονέκτημα στους πλοιοκτήτες, το οποίο αφορά την δυνατότητα έλλειψης προσωπικής ευθύνης για την επιχειρηματική αυτή δραστηριότητα, αφού οι ίδιοι δεν επιβαρύνονται με προσωπικό τους κεφάλαιο, δεδομένου ότι το νομικό πρόσωπό της είναι αυτό που είναι εμπλεκόμενο στις δραστηριότητες της εταιρίας και όχι το φυσικό.

Σε κάθε περίπτωση, το νέο βελτιωμένο Θεσμικό Πλαίσιο για τον Θαλάσσιο Τουρισμό σε συνδυασμό με το γεγονός ότι οι Ελληνικές μαρίνες είναι πλέον ανταγωνιστικές και από οικονομικής απόψεως αλλά και από παρεχόμενες υπηρεσίες, καταθέτονται οι παρακάτω προτάσεις για περαιτέρω μελέτη, οι οποίες θα μπορούσαν να συντελέσουν εξίσου στην ανάπτυξη του κλάδου της εκμετάλλευσης των σκαφών αναψυχής:

- α. Η εναρμόνιση του Εθνικού Θεσμικού Πλαισίου με αυτά των άλλων Ευρωπαϊκών χωρών, ώστε να διαμορφωθεί μια κοινή πολιτική για την εκμετάλλευση των σκαφών αναψυχής
- β. Η δημιουργία μιας «φιλικής» Σημαίας για τα Ιδιωτικά Σκάφη Αναψυχής ή η εκμετάλλευση από τις Ν.Ε.Π.Α., σκαφών αναψυχής με αλλοδαπή σημαία
- γ. Η δημιουργία κινήτρων σε νέους ανθρώπους ώστε να ασχοληθούν με τη θάλασσα ερασιτεχνικά από μικρή ηλικία (πχ. Μέσω ιστιοπλοϊκών ομίλων)



Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

## Βιβλιογραφία

- (WTTTC), W. T. a. T. C., 2017. *Travel and Tourism Economic Impact Caribbean - World Travel and Tourism Council*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <https://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic-impact-research/regions-2017/caribbean2017.pdf>  
[Πρόσβαση 10 December 2022].
- Addamo, A., Calvo Santos, A. & Guillen, J., 2022. *The EU blue economy report 2022*, Brussels: European Commission, Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries.
- Aegean Consulting, 2023. *Συσταση ΝΕΠΑ – Ναυτιλιακη Εταιρεια Πλοιων Αναψυχης*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <https://aegeanconsulting.gr/loghstikes-yphresies/sistasi-nepa-naftiliaki-eteria-plion-anapsichis/>  
[Πρόσβαση 16 Ιανουάριος 2023].
- Capital.gr, 2022. *www.capital.gr*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <https://www.capital.gr/oikonomia/3628147/g-plakiotakis-dimiourgoume-prooptiki-isxuris-anaptuxis-gia-to-thalassio-tourismo>  
[Πρόσβαση 6 Ιανουάριος 2023].
- CLIA, 2018. *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2017*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: [https://www.cliadeutschland.de/wissenswertes/ECR\\_2018/1807---CLIA-Europe\\_Economic\\_Impact\\_Report\\_2017.pdf?m=1531309853](https://www.cliadeutschland.de/wissenswertes/ECR_2018/1807---CLIA-Europe_Economic_Impact_Report_2017.pdf?m=1531309853)  
[Πρόσβαση 3 December 2022].
- Connell, J., 2020. *BLUE OCEAN TOURISM IN ASIA AND THE PACIFIC: TRENDS AND DIRECTIONS BEFORE THE CORONAVIRUS CRISIS*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/661986/adbi-wp1204.pdf>  
[Πρόσβαση 10 December 2022].
- ESPON, 2013. *EUROISLANDS – The Development of the Islands – European Islands and Cohesion Policy*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <https://www.espon.eu/programme/projects/espon-2013/targeted-analyses/euroislands-development-islands-%E2%80%93-european-islands>  
[Πρόσβαση 25 November 2022].
- Gonen, A., 1981. *Tourism and coastal settlement processes in the Mediterranean region*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <https://www.jstor.org/stable/43622808>  
[Πρόσβαση 10 December 2022].
- Greek Marinas Association, 2022. *Ανακαλύψτε τις Μαρίνες της Ελλάδας*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <https://greek-marinas.gr/el/>  
[Πρόσβαση 18 Δεκέμβριος 2022].
- Money Review, 2021. *Θαλάσσιος τουρισμός: Μία χαμένη ευκαιρία δισεκατομμυρίων για την Ελλάδα*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <https://www.moneyreview.gr/business-and-finance/tourism/57595/thalassios-toyrismos-mia-chameni-eykairia-disekatommyrion-gia-tin-ellada/>  
[Πρόσβαση 15 Δεκέμβριος 2022].



Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

Newmoney, 2022. *Πώς το ελληνικό yachting θα γίνει πρώτο στον κόσμο*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/nautilia/pos-to-elliniko-yachting-tha-gini-proto-ston-kosmo/>  
[Πρόσβαση 15 Δεκέμβριος 2022].

OECD, 2021. *Youtube*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: [https://www.youtube.com/watch?v=b\\_Jt99G7MXA](https://www.youtube.com/watch?v=b_Jt99G7MXA)  
[Πρόσβαση 9 December 2022].

Office for Coastal Management, 2019. *Tourism and Recreation*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <https://coast.noaa.gov/states/fast-facts/tourism-and-recreation.html>  
[Πρόσβαση 9 December 2022].

Parlement Europeene, 2001. *L'Union européenne au défi de la solidarité territoriale : le cas des régions insulaires*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at:  
[https://www.researchgate.net/publication/299092634\\_L%27Union\\_europeenne\\_au\\_defi\\_d\\_e\\_la\\_solidarite\\_territoriale\\_le\\_cas\\_des\\_regions\\_insulaires](https://www.researchgate.net/publication/299092634_L%27Union_europeenne_au_defi_d_e_la_solidarite_territoriale_le_cas_des_regions_insulaires)  
[Πρόσβαση 25 November 2022].

Rainbird, P., 2000. Islands out of time: towards a critique of island archaeology. *Journal of Mediterranean Archaeology*, December, pp. 216-234.

Travel.gr, 2021. *Η ελληνική αγορά σκαφών αναψυχής κέρδισε έδαφος μέσα στην πανδημία*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: [https://www.travel.gr/how\\_to\\_travel/h-elliniki-agera-skafon-anapsychis-kerdi/](https://www.travel.gr/how_to_travel/h-elliniki-agera-skafon-anapsychis-kerdi/)  
[Πρόσβαση 12 Ιανουάριος 2023].

UNWTO, 2014. *Asia Tourism Trends*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284416301>  
[Πρόσβαση 10 December 2022].

UNWTO, 2021. *The first global dashboard for tourism insights*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <https://www.unwto.org/tourism-data/unwto-tourism-dashboard>  
[Πρόσβαση 10 December 2022].

Wikipedia, 2022. *Ναυτικό Δίκαιο*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at:  
[https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C\\_%CE%B4%CE%AF%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CE%BF](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C_%CE%B4%CE%AF%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CE%BF)  
[Πρόσβαση 27 Δεκέμβριος 2022].

World Tourism Organization, 2014. *UNWTO*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284416226>  
[Πρόσβαση 9 December 2022].

ΑΑΔΕ, 2022. *Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων - Μητρώο Πλοίων*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <https://www.aade.gr/polites/mitroo-ploion>  
[Πρόσβαση 20 Δεκέμβριος 2022].

Βαγγέλας, Γ. & Πάλλης, Θ., 2021. Διαμόρφωση στρατηγικής ανάπτυξης τουριστικών λιμένων. *διαΝΕΟσις*, Νοέμβριος.



Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

Βελισσαρίου, Ε., 2000. *Μάνατζμεντ Ειδικών και Εναλλακτικών Μορφών Τουρισμού*. Αθήνα: s.n.

Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α. & Πλωμαρίτου, Ε., 2010. *Ναυλώσεις*. 3η επιμ. Αθήνα: Σταμούλη Α.Ε..

Διακομιχάλης, Μ., 2010. *Ο θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές επιδράσεις του*. Αθήνα: Σταμούλης.

Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, 2023. *Λίστα Μελών*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <http://www.epest.gr/members.php>  
[Πρόσβαση 19 Ιανουάριος 2023].

Καραμπουρνιώτης, Α., 2018. *Paskedi.gr*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at:  
[https://www.paskedi.gr/poia\\_einai\\_ola\\_ta\\_eidh\\_tourismoy\\_kai\\_poies\\_oi\\_morfes\\_enallaktikoy\\_tourismoy/](https://www.paskedi.gr/poia_einai_ola_ta_eidh_tourismoy_kai_poies_oi_morfes_enallaktikoy_tourismoy/)  
[Πρόσβαση 26 Νοέμβριος 2022].

Κέντρο Στήριξης Επιχειρηματικότητας Δήμου Πειραιά, 2020. *Στοιχεία Κλάδου Ενοικιάσεων Σκαφών Αναψυχής*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <https://piraeusbsc.gr/wp-content/uploads/2021/04/1.%CE%A3%CF%8D%CE%BD%CF%84%CE%BF%CE%BC%CE%B7-%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CE%BB%CF%85%CF%83%CE%B7-%CE%BA%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%BF%CF%85-%CE%95%CE%BD%CE%BF%CE%B9%CE%BA%CE%B9%CE%AC%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CF%83%CE%BA%>  
[Πρόσβαση 28 Δεκέμβριος 2022].

Κουδούνης, Π., 2009. *Αντιπαθείς τους φόρους; Αγόρασε ένα γιοτ!*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <https://www.euro2day.gr/specials/opinions/article/487790/antipatheis-toys-foroys-agorase-ena-giot.html>  
[Πρόσβαση 17 Ιανουάριος 2023].

Μουσείο Τουρισμού (Museum of Tourism), 2022. *Μουσείο Τουρισμού*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <https://tourismmuseum.gr/thalassiotourismos/>  
[Πρόσβαση 14 Δεκέμβριος 2022].

Οικονομικός Ταχυδρόμος, 2021. *Ο.Τ.*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <https://www.ot.gr/2022/01/18/diethni/o-pagkosmios-tourismos-kategrapse-elaxisti-anakampsi-to-2021/>  
[Πρόσβαση 9 Δεκέμβριος 2022].

Παπαδημητράκης, Γ., 2022. *TaxHorizon club*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at:  
<https://www.taxhorizon.club/el/%CE%B1%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF%CE%B3%CF%81%CE%B1%CF%86%CE%AF%CE%B1-7/%CE%B1%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF%CE%B3%CF%81%CE%B1%CF%86%CE%AF%CE%B1-69/%CE%B5%CE%BD%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CE%B1%CE%BA%CF%84%CE%B9%CE%BA%>

Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

CE%AD%CF%82-%CE%BC%CE%BF  
[Πρόσβαση 26 Νοέμβριος 2022].

Πλακιωτάκης, Ι., 2022. *GRtraveller*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <https://grtraveller.gr/5752-2/>  
[Πρόσβαση 6 Ιανουάριος 2023].

Ρούδας, Μ., 2022. *Πως ο νέος νόμος για τα σκάφη αναψυχής μπορεί να επηρεάσει τον θαλάσσιο τουρισμό*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <https://istioploikoskosmos.gr/yachting/>  
[Πρόσβαση 19 Ιανουάριος 2023].

Σιούσουρας, Π., 2014. *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*. Ιούνιος 2014 επιμ. Αθήνα: Ι. ΣΙΔΕΡΗΣ.

Σπηλιόπουλος, Χ., 2011. Νομικό Πλαίσιο Προσέλκυσης Ναυτιλιακών Εταιριών στην Ελλάδα.. Στο: *Διπλωματική Εργασία*. Πειραιάς: Πανεπιστήμιο Πειραιώς, ρ. σ. 59.

Το Συνεργείο, 2017. *Μηχανοκίνητα και Ιστιοφόρα σκάφη*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <https://tosynergeio.gr/texnika/skafi-eksolemvies/mixanokinita-kai-istiofora-skafi>  
[Πρόσβαση 5 Δεκέμβριος 2022].

Τόγκα, Ε., 2015. Το θεσμικό πλαίσιο των πλοίων αναψυχής και η Ελληνική πραγματικότητα. Στο: *Διπλωματική Εργασία*. Χίος: Πανεπιστήμιο Αιγαίου, ρ. σ.12.

Τόγκα, Ε., 2015. *Το Θεσμικό Πλαίσιο των πλοίων αναψυχής και η Ελληνική πραγματικότητα*, Χίος: Πανεπιστήμιο Αιγαίου .

Τσαμόπουλος, Μ., 2022. *Newmoney*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/nautilia/olimpia-anastasopoulou-riziki-ananeosi-tou-thesmikou-pleσιου-gia-chorothesisi-parachorisi-ke-adiodotisi-touristikon-limenon/>  
[Πρόσβαση 6 Ιανουάριος 2023].

Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, 2000. *Γενικός Κανονισμός Λιμένα αριθμ. 23*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <https://www.ynanp.gr/el/gia-ton-polith/nomo8esia/nomothesia-dieuthynse-limenikes-astynomilimenikes-astynomias/dla-genikoi-kanonismoι-limenon/genikos-kanonismos-limena-ari8m-23/>  
[Πρόσβαση 2 Δεκέμβριος 28 2022].

Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, 2011. *Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <http://www.opengov.gr/ynanp/?p=33>  
[Πρόσβαση 7 Δεκεμβρίου 2022].

Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, 2022. *Όροι και προϋποθέσεις για την εκμετάλλευση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <http://www.opengov.gr/ynanp/?p=1795>  
[Πρόσβαση 20 Δεκέμβριος 2022].

Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, 2023. *1ο Υπόδειγμα Καταστατικού Ν.Ε.Π.Α.*. [Ηλεκτρονικό]





Μελέτη του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό:  
Η περίπτωση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής

Available at: <https://www.ynanp.gr/el/gia-ton-polith/8alassios-toyrismos/epangelmatika-touristika-ploia-anapsyches-kai-metroo-nepa/>  
[Πρόσβαση 16 Ιανουάριος 2023].

Υπουργείο Τουρισμού, 2018. *Δικτυακός Τόπος Διαβουλεύσεων*. [Ηλεκτρονικό]  
Available at: <http://www.opengov.gr/tourism/?p=1443>  
[Πρόσβαση 26 Νοέμβριος 2022].

Υπουργείο Τουρισμού, 2022. <https://mintour.gov.gr/>. [Ηλεκτρονικό]  
Available at:  
<https://mintour.gov.gr/?s=%CE%9F+%CE%B8%CE%B1%CE%BB%CE%AC%CF%83%CF%83%CE%B9%CE%BF%CF%82+%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82>  
[Πρόσβαση 26 Νοέμβριος 2022].