ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΔΙΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ – ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

«ΕΠΙΣΤΗΜΗ &ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ»

«ΕΠΙΣΤΗΜΗ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ»

ΤΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΥΤΩΝ

Ευφροσύνη Κ. Γραίκα

Αθήνα, Οκτώβριος 2020

Επιβλέπων: Καθηγητής Γ. Δελλής

Ευχαριστίες

Έχοντας ολοκληρώσει τη μεταπτυχιακή διπλωματική μου εργασία, ολοκληρώνεται ο κύκλος φοίτησής μου στο Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών (ΔΠΜΣ) στο επιστημονικό πεδίο «Επιστήμη και Τεχνολογία Υδατικών Πόρων (ΕΤΥΠ)» του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (ΕΜΠ) και ένα πλούσιο σε γνώσεις ταξίδι από το οποίο αποκόμισα πλείστα οφέλη όπως προσέγγιση του τρόπου σκέψης των θετικών επιστημών, εξοικείωση με τεχνικούς όρους, πραγμάτωση γόνιμης σύζευξης θεωρητικών και θετικών γνώσεων, ενδυνάμωση της κριτικής ικανότητας, ανάπτυξη μεταγνωστικών δεξιοτήτων, ενίσχυση της επιστημονικής κατάρτισης. Με την αφορμή αυτή θα ήθελα να εκφράσω ειλικρινώς τις ευχαριστίες μου και την ευγνωμοσύνη μου στους διδάσκοντες του προγράμματος, η συμβολή των οποίων ήταν καθοριστική κατά τη διάρκεια της φοίτησής μου στο Ίδρυμα.

Ιδιαίτερη μνεία οφείλω να κάνω στον Καθηγητή της Νομικής Σχολής του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών (ΕΚΠΑ) κ. Γεώργιο Δελλή. Ως ο επιβλέπων της διπλωματικής μου εργασίας με εμπιστεύτηκε και μου έδωσε τη δυνατότητα να συνεργαστώ μαζί του αποκτώντας σημαντικές εμπειρίες και γνώσεις πάνω στο αντικείμενο της εργασίας μου. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την κα Θεοδώρα Γιαντσή, Δρ Πολιτικό Μηχανικό ΕΜΠ, για τις εποικοδομητικές παρατηρήσεις της και την αμέριστη συμπαράστασή της καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την Επικεφαλής Νομικό Σύμβουλο του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ Α.Ε.), κα Νάγια Κόλλια, την Ειδική Σύμβουλο του Υπουργείου Τουρισμού, κα Αναστασία Μαρκάτου, και τον πρόεδρο της Ένωσης Μαρινών Ελλάδος, κ. Σταύρο Κατσικάδη, για τις συνεντεύξεις που προθύμως μου παραχώρησαν και το χρόνο που μου διέθεσαν για την τελεσφόρηση της προσπάθειάς μου αυτής.

Περίληψη

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί κλάδο με ιδιαίτερο ενδιαφέρον και σημαντική ζήτηση στην Ελλάδα λόγω της εναλλαγής του θαλάσσιου τοπίου, της εκτεταμένης ακτογραμμής και του εύκρατου κλίματος. Αποτελεί βιώσιμη τουριστική δραστηριότητα η οποία σέβεται το περιβάλλον και τους φυσικούς πόρους. Τα κύρια προϊόντα του θαλάσσιου τουρισμού που απαρτίζουν την ελληνική αγορά είναι η κρουαζιέρα, το γιώτινγκ (η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση) και η παράκτια τουριστική ναυτιλία.

Η παρούσα μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία εστιάζει στον κλάδο του γιώτινγκ. Το γιώτινγκ αναπτύχθηκε στην Ελλάδα κυρίως από το 1960. Οι τουριστικές λιμενικές υποδομές παίζουν καθοριστικό ρόλο σε αυτή την ανάπτυξη. Ένας από τους σημαντικότερους ελληνικούς νόμους είναι ο νόμος 2160/1993, ο οποίος αναλύεται διεξοδικά στην παρούσα εργασία. Το νομοθετικό αυτό πλαίσιο χωρίζει τους λιμένες σκαφών αναψυχής σε μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια ανάλογα με τον αριθμό των σκαφών που δέχονται, τις υπηρεσίες που παρέχουν και τις ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν. Ρυθμίζει επίσης τη διαδικασία κατασκευής, παραχώρησης και λειτουργίας τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα. Στην παρούσα εργασία αναλύεται και το περιεχόμενο συμβάσεων παραχώρησης τουριστικών λιμένων.

Επιπλέον, παρουσιάζονται πίνακες με τους χωροθετημένους τουριστικούς λιμένες της χώρας μαζί με τους φορείς διαχείρισης αυτών. Αυτές οι τουριστικές λιμενικές υποδομές βρίσκονται υπό τον κρατικό έλεγχο με φορείς διαχείρισης τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (ΕΟΤ), το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου Α.Ε. (ΤΑΙΠΕΔ Α.Ε.), Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ), Λιμενικά Ταμεία, Οργανισμούς Λιμένων Α.Ε. και ιδιώτες επενδυτές.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα προβλήματα του κλάδου που μειώνουν την ελκυστικότητα της Ελλάδας σε σύγκριση με άλλους προορισμούς της Μεσογείου. Τα προβλήματα σχετίζονται με το σύνθετο νομοθετικό πλαίσιο που ισχύει στους τουριστικούς λιμένες, το αναχρονιστικό μοντέλο παραχώρησης, το ανταγωνιστικό περιβάλλον μεταξύ των λιμένων αναψυχής, την υπερβολική φορολογία και τους περιορισμούς που επιβάλλονται σε αλλοδαπά σκάφη αναψυχής.

Τα ανωτέρω προβλήματα καθιστούν αναγκαία τη δημιουργία ενός μοντέρνου νομοθετικού πλαισίου για τους τουριστικούς λιμένες και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας αυτών. Διατυπώνονται προτάσεις. Οι προτεινόμενες ενέργειες επιδιώκουν να απλοποιήσουν την υφιστάμενη κατάσταση, να διευκολύνουν την εισροή ιδιωτικών κεφαλαίων στις τουριστικές λιμενικές υποδομές και να δώσουν κίνητρα για επενδυτικές δραστηριότητες προκειμένου το υπάρχον καθεστώς στον τουρισμό να βελτιωθεί. Η Ελλάδα έχει όλα τα αναγκαία στοιχεία για να επανασχεδιάσει και να αναδιαμορφώσει το τουριστικό της προϊόν.

Τέλος, γίνεται αποτύπωση των συμπερασμάτων που προκύπτουν από την παρούσα εργασία.

Abstract

Maritime tourism is of special interest, showing significant demand in Greece because of the wealth of the Greek seas, the extended length of the Greek coasts and the mild climate. It is a sustainable tourist activity which respects the environment and the natural resources. The main maritime tourism products which constitute the Greek market are cruising, yachting and coastal tourist activities.

This diploma thesis focuses on the yachting sector. Yachting has been developing in Greece since 1960. Harbor infrastructure plays an important role in the development of maritime tourism and yachting more precisely. One of the most important Greek laws concerning yachting is the 2160/1993 law which is analysed in this diploma thesis. This legislative framework divides leisure ports into categories, marinas – shelters – anchorages, according to the amount of leisure crafts they receive, the services they provide and the minimum requirements of them. It also refers to the procedure of constructing, conceding and managing leisure ports in Greece. In this diploma thesis, the content of concession contracts of leisure ports is extensively analysed.

In addition, the existing leisure ports in the Greek territory together with the operators of them are listed. These special infrastructures are under state control with managers from the Greek National Tourism Organisation (GNTO), Hellenic Republic Asset Development Fund (HRDF), municipalities, port funds, Port Authorities S.A., or strategic inventors.

Furthermore, problems in the sector reduced the attractiveness of Greece compared to other destinations in the Mediterranean are presented. They refer to the complex legislative framework applicable to leisure ports, the out of date model of concessions, the increasingly competitive environment among Greek leisure ports, the unfair taxation and the restrictions on foreign leisure crafts.

All these problems lead to the necessity of creating a modern legislative framework applicable to leisure ports and increasing the competitiveness of them. Proposals are made. These would resolve the complexity of the existing regime, facilitate the inflow of private capital towards the special infrastructure of maritime tourism and promote incentives for boosting investment activity to shift the current tourism concept towards a more versatile one. Greece has all the necessary elements to reinvent itself and reshape its tourism product.

Finally, the conclusions of this thesis are briefly outlined.

Περιεχόμενα

Περιεχόμενα **5**

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ **7**

1.1 Σκοπός της μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας 7

1.2 Δομή της μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας 7

1.3 Μεθοδολογία της μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας 8

2. Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ (YACHTING) ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ **10**

2.1 Εισαγωγή στον τουρισμό 10

2.2 Κατηγορίες θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα 15

2.3 Η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση (yachting) 17

2.4 Εξελικτική πορεία του γιώτινγκ στην Ελλάδα 18

2.4.1 Η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση από αρχαιοτάτων χρόνων 18

2.4.2 Το θεσμικό πλαίσιο από τη δεκαετία του 1980 και έπειτα 19

2.5 Τύποι σκαφών αναψυχής 26

2.6 Κατηγορίες τουριστικών λιμένων στο ελληνικό λιμενικό σύστημα 30

3. ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ – ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ **36**

3.1 Δημόσιες συμβάσεις 36

3.2 Συμβάσεις παραχώρησης 38

3.2.1 Πρωτογενές δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης – Γενικές Αρχές 41

3.2.2 Η Οδηγία 2014/23/ΕΕ και ο Νόμος 4413/2016 45

3.3 Συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα 55

3.3.1 Η φιλοσοφία των ΣΔΙΤ 55

3.3.2 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα υλοποίησης έργων και υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ 58

3.3.3 Τυπολογία ΣΔΙΤ 60

3.3.4 Μορφές των συμβάσεων ΣΔΙΤ 62

3.3.5 Σχέση συμβάσεων παραχώρησης και ΣΔΙΤ 64

3.3.6 Έργα που υλοποιούνται μέσω ΣΔΙΤ 64

3.3.7 Διαδικασία υλοποίησης και ανάθεσης συμβάσεων ΣΔΙΤ 67

4. ΤΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ **71**

4.1 Ο νόμος 2160/1993 «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις.» 71

4.2 Ορισμοί τουριστικών λιμένων 72

4.3 Διαδικασία χωροθέτησης, αδειοδότησης, κατασκευής και λειτουργίας τουριστικών λιμένων 74

4.4 Συμβάσεις παραχώρησης τουριστικών λιμενικών υποδομών 75
4.5 Δικαίωμα εκμετάλλευσης των τουριστικών λιμένων 77
5. ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ **82**
5.1 Αρχές σχεδιασμού τουριστικών λιμένων 82
5.2 Διαδικασία χωροθέτησης τουριστικών λιμένων 83
5.2.1 Χωροθέτηση τουριστικού λιμένα κατηγορίας μαρίνας 84
5.2.2 Χωροθέτηση τουριστικού λιμένα κατηγορίας καταφυγίου ή αγκυροβολίου τουριστικών σκαφών 90
5.3 Χωροθετημένοι τουριστικοί λιμένες Ελλάδας 94
6. ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ **108**
6.1 Η έννοια της παραχώρησης τουριστικών λιμένων 108
6.2 Διαδικασία παραχώρησης τουριστικών λιμένων 109
6.3 Διαγωνιστική διαδικασία για την παραχώρηση τουριστικού λιμένα 112
6.4 Περιεχόμενο σύμβασης παραχώρησης τουριστικών λιμένων 121
6.5 Διαδικασία μετά τη σύναψη της σύμβασης παραχώρησης 129
6.6 Απαλλοτριώσεις 135
6.7 Φορείς διαχείρισης των τουριστικών λιμένων της Ελλάδας 136
6.8 Μοντέλα ανάπτυξης τουριστικών λιμένων σε χώρες – ανταγωνιστές 141
7. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ **144**
Α. Θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας τουριστικών λιμένων 144
Α1. Ο Νόμος 2160/1993 144
Α2. Πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού 146
Β. Φορολογικό καθεστώς και ναυλώσεις σκαφών αναψυχής 147
Β1. Δυσμενές φορολογικό καθεστως για τα σκάφη αναψυχής 148
Β2. Περιορισμοί στις ναυλώσεις σκαφών αναψυχής 150
Γ. Ανταγωνιστικότητα ελληνικών τουριστικών λιμένων 153
Γ1. Μη βιώσιμο μοντέλο παραχώρησης των δικαιωμάτων εκμετάλλευσης των τουριστικών λιμένων 153
Γ2. Ανυπαρξία οργανωμένου εθνικού σχεδίου ανάπτυξης και προβολής του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα 157
Συμπεράσματα **162**
Βιβλιογραφία **164**

1

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Σκοπός της μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας

Ο τουρισμός αποτελεί βασικό παράγοντα της οικονομικής δραστηριότητας και έναν από τους σημαντικότερους κλαδους της χώρας. Από το 1950 αναπτύχθηκε μία ειδική – εναλλακτική μορφή τουρισμού, ο «θαλάσσιος τουρισμός» και συγκεκριμένα το γιώτινγκ, δηλαδή ο θαλάσσιος τουρισμός με σκάφη αναψυχής. Μάλιστα από τη δεκαετία του 1960 άρχισαν να λειτουργούν οι πρώτες μαρίνες στη χώρα. Αυτή η κατηγορία τουρισμού διαθέτει μεγάλες αναπτυξιακές δυνατότητες στην Ελλάδα λόγω των χαρακτηριστικών της, δηλαδή του ήπιου κλίματος, των πολλών χιλιομέτρων ακτογραμμής και της πολυνησίας.

Μέχρι σήμερα έχουν χωροθετηθεί πολλές τουριστικές λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες χωρίζονται σε διάφορες κατηγορίες. Τα έργα υλοποιήθηκαν είτε μέσω κρατικών και ευρωπαϊκών κονδυλίων είτε με την ανάμειξη του ιδιωτικού τομέα. Οι φορείς διαχείρισης αυτών ποικίλλουν καθώς πρόκειται για ιδιώτες, Λιμενικά Ταμεία, Οργανισμούς Λιμένων κ.λπ. Η παρούσα κατάσταση όπως έχει διαμορφωθεί παρουσιάζει δυσλειτουργίες.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να συγκεντρώσει όλες εκείνες τις πληροφορίες οι οποίες σχετίζονται με τους τουριστικούς λιμένες και αφορούν κυρίως στο νομοθετικό πλαίσιο χωροθέτησης και παραχώρησης αυτών σε συνδυασμό με τους φορείς διαχείρισής τους. Επιπρόσθετα, επιχειρείται η διατύπωση προβλημάτων και στη συνέχεια προτάσεων για αξιοποίηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης του κλάδου.

Συνοψίζοντας, με την εργασία αυτή επιχειρείται να καταγραφούν οι χωροθετημένοι και εν λειτουργία τουριστικοί λιμένες μαζί με τους φορείς διαχείρισής τους, να αναλυθεί το νομοθετικό πλαίσιο χωροθέτησης, παραχώρησης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης αυτών καθώς και να συναχθούν συμπεράσματα σε σχέση με τα προβλήματα και τις δυνατότητες ανάπτυξής τους.

1.2 Δομή της μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας

Συνοπτικά, η δομή της εργασίας έχει ως εξής:

Στο **Κεφάλαιο 2** αναλύεται η έννοια της ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης (γιώτινγκ) ως κύρια μορφή του θαλάσσιου τουρισμού που αποτελεί κατηγορία του θεματικού τουρισμού. Γίνεται αναφορά στην εξελικτική πορεία του γιώτινγκ στην Ελλάδα. Έμφαση δίνεται στη διάκριση των μέσων ναυσιπλοΐας και των τουριστικών λιμενικών υποδομών που αποτελούν βασικές παραμέτρους ανάπτυξης του γιώτινγκ. Επισημαίνεται η συμβολή των τουριστικών λιμένων στη χώρα.

Στο **Κεφάλαιο 3** πραγματοποιείται εκτενής αναφορά στη έννοια της παραχώρησης και στο νομοθετικό πλαίσιο που εφαρμόζεται στην ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης έργων και υπηρεσιών (Πρωτογενές Ευρωπαϊκό Δίκαιο, Οδηγία 2014/23/ΕΕ και νόμος 4413/2016). Επισημαίνεται η διαφορά των συμβάσεων παραχώρησης από τις δημόσιες συμβάσεις. Αναλύεται η έννοια των ΣΔΙΤ, τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα υλοποίησης έργων και υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ, η τυπολογία και οι μορφές των συμβάσεων αυτών, η σχέση τους με τις

συμβάσεις παραχώρησης, τα έργα που υλοποιούνται μέσω των συμπράξεων και η διαδικασία ανάθεσης των συμβάσεων αυτών.

Στο **Κεφάλαιο 4** δίνεται ο ορισμός του τουριστικού λιμένα και οι τρεις κατηγορίες στις οποίες διακρίνεται (μαρίνα, καταφύγιο, αγκυροβόλιο) σύμφωνα με το βασικό νομοθέτημα που αφορά στη δημιουργία, παραχώρηση και λειτουργία τουριστικών λιμένων, το νόμο 2160/1993. Παρουσιάζεται συνοπτικά η διαδικασία χωροθέτησης, κατασκευής και λειτουργίας τουριστικών λιμένων καθώς και οι λόγοι που επιλέγονται οι συμβάσεις παραχώρησης και οι Συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) στην κατασκευή και διαχείριση αυτών. Απαριθμούνται τα πρόσωπα, φορείς διαχείρισης, στα οποία αναγνωρίζεται το δικαίωμα εκμετάλλευσης των τουριστικών λιμένων.

Στο **Κεφάλαιο 5** αναλύονται οι αρχές σχεδιασμού τουριστικών λιμένων και η διαδικασία χωροθέτησης αυτών. Απαριθμούνται οι χωροθετημένοι τουριστικοί λιμένες της Ελλάδας ανά κατηγορία, ανά Περιφέρεια και ανά Ζώνη Ναυσιπλοΐας Αναψυχής (ΖΝΑ).

Στο **Κεφάλαιο 6** γίνεται εκτενής αναφορά στη διαδικασία παραχώρησης τουριστικών λιμένων, συμπεριλαμβάνομένης της διαγωνιστικής διαδικασίας και της διαδικασίας που έπεται της σύναψης της παραχώρησης. Ιδιαίτερη μνεία γίνεται στο περιεχόμενο της σύμβασης παραχώρησης τουριστικού λιμένα που συνάπτεται μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του φορέα διαχείρισης. Παρουσιάζονται οι φορείς διαχείρισης τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα ανά κατηγορία, ανά Περιφέρεια και ανά ΖΝΑ. Παρατίθενται μοντέλα ανάπτυξης τουριστικών λιμένων σε χώρες – ανταγωνιστές της Ελλάδας.

Στο **Κεφάλαιο 7** διατυπώνονται προβλήματα που εμποδίζουν την ανάπτυξη των τουριστικών λιμένων και του γιώτινγκ στην Ελλάδα καθώς επίσης διατυπώνονται προτάσεις για ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού τουριστικού προϊόντος. Οι προτάσεις εστιάζουν στη βελτίωση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας των τουριστικών λιμένων, στην απόδοση κινήτρων για προώθηση δραστηριοτήτων θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής στην Ελλάδα, στη βελτίωση του υφιστάμενου φορολογικού καθεστώτος και στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών τουριστικών λιμένων.

Στο **Κεφάλαιο 8** συνοψίζονται τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την παρούσα εργασία.

1.3 Μεθοδολογία της μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την εκπόνηση της παρούσας μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας συνίσταται στην αναζήτηση της ελληνικής νομοθεσίας που αφορά στη χωροθέτηση, παραχώρηση και λειτουργία των τουριστικών λιμένων, στη βιβλιογραφική έρευνα για το θαλάσσιο τουρισμό στην Ελλάδα και για τις συμβάσεις παραχώρησης εν γένει, στην επεξεργασία πρωτογενών στοιχείων από το Υπουργείο Τουρισμού για τους χωροθετημένους τουριστικούς λιμένες και τους φορείς διαχείρισης αυτών, στην αναζήτηση εθνικών και ευρωπαϊκών εγγράφων, δημοσιευμάτων από τον ηλεκτρονικό τύπο για τα προβλήματα του κλάδο στην Ελλάδα και σε άλλες χώρες ανταγωνιστές, στην άντληση πληροφοριών από το διαδίκτυο και στην πραγματοποίηση προσωπικών συνεντεύξεων με στελέχη του Υπουργείου Τουρισμού, του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου Α.Ε. και με τον πρόεδρο της Ένωσης Μαρινών Ελλάδας.

Στην παρούσα μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία δίνεται αρχικά το γενικότερο πλαίσιο του αντικειμένου της εργασίας, ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα, το οποίο συγκεκριμενοποιείται στη ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση με σκάφη αναψυχής, το γιώτινγκ. Στη συνέχεια εξετάζεται σε βάθος το νομοθετικό πλαίσιο χωροθέτησης, παραχώρησης, αδειοδότησης, λειτουργίας και διαχείρισης τουριστικών λιμένων αφού έχει προηγηθεί η ανάλυση της νομικής έννοιας της παραχώρησης προκειμένου να κατανοηθεί πλήρως η διαδικασία για τους τουριστικούς λιμένες. Η επικέντρωση στο εν λόγω στάδιο της παραχώρησης αιτιολογείται από την αδυναμία του Δημόσιου Τομέα να κατασκευάσει και να

διαχειρισθεί εξ ολοκλήρου σύγχρονα έργα υποδομής όπως είναι οι τουριστικοί λιμένες αναδεικνύοντας την ανάγκη σύμπραξης με τον Ιδιωτικό Τομέα αξιοποιώντας τις δυνατότητές του. Η ανάγκη αυτή επιτείνεται την παρούσα χρονική περίοδο λόγω της υιοθέτησης ανταγωνιστικών πολιτικών από άλλες χώρες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο του γιώτινγκ. Ακολούθως, παρατίθενται πίνακες και διαγράμματα βάσει πρόσφατων στοιχείων και δεδομένων που παραχωρήθηκαν από το Υπουργείο Τουρισμού στο πλαίσιο εκπόνησης της παρούσας και αφορούν στους χωροθετημένους τουριστικούς λιμένες της Ελλάδας και τους φορείς διαχείρισης αυτών εν έτει 2020. Έχοντας ολοκληρώσει τα ανωτέρω, καθίσταται δυνατή η διατύπωση προβλημάτων στον κλάδο του γιώτινγκ που εμποδίζουν την ανάπτυξη της δραστηριότητας αυτής στην Ελλάδα. Τα προβλήματα σχετίζονται με το θεσμικό πλαίσιο δημιουργίας και λειτουργίας των τουριστικών λιμένων, το φορολογικό καθεστώς και τις ναυλώσεις σκαφών αναψυχής και με την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών τουριστικών λιμένων. Τέλος, αποτυπώνονται προτάσεις και διεξάγονται συμπεράσματα.

2

Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ (YACHTING) ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

2.1 Εισαγωγή στον τουρισμό

Ο τουρισμός είναι μία από τις πιο έντονες μαζικές κοινωνικές εκδηλώσεις της παγκόσμιας κοινότητας και έχει ανθρωποκεντικό χαρακτήρα. Πρόκειται για τομέα πολύπλευρο που απαιτεί τη συμβολή οικονομικών, κοινωνικών, πολιτισμικών και περιβαλλοντικών δεδομένων. Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (World Tourism Organization – WTO) ορίζει ότι «ο τουρισμός περιλαμβάνει τις δραστηριότητες των ατόμων που ταξιδεύουν και μένουν για λιγότερο από ένα έτος σε ένα μέρος διαφορετικό από τον τόπο κατοικίας τους, με σκοπό την αναψυχή, την εργασία ή άλλους σκοπούς» (Middleton V., Hawkins R., 1998). Ο ορισμός αυτός θεωρήθηκε από την Επιτροπή Στατιστικής του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ). Σύμφωνα με το γλωσσάρι «Ορισμοί Στατιστικών Τουρισμού» που περιέχει ορισμούς σχετικά με τη συλλογή στατιστικών στον τομέα του τουρισμού και αποτελεί δημοσίευση της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, ο βασικός αναθεωρημένος ορισμός του τουρισμού είναι ο εξής: «οι δραστηριότητες ατόμων που ταξιδεύουν και παραμένουν σε ένα μέρος διαφορετικό από το σύνηθες περιβάλλον τους για διάστημα όχι μεγαλύτερο από ένα συνεχόμενο έτος για ψυχαγωγία, επαγγελματικούς και άλλους λόγους» (Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων, 2008).

Η κοινωνική αυτή εκδήλωση αναπτύχθηκε διεθνώς ιδιαίτερα το δεύτερο μισό του εικοστού αιώνα. Ο μαζικός τουρισμός αποτέλεσε το κύριο πρότυπο τουριστικού προϊόντος. Οι κύριες παροχές τις οποίες προσφέρει το εν λόγω μοντέλο είναι η ξεκούραση, η αναψυχή και η διαμονή σε ξενοδοχειακές μονάδες σε περιοχές με εύκολη πρόσβαση. Σημαντικές πολιτικές, κοινωνικές, οικονομικές και τεχνολογικές αλλαγές επηρέασαν σημαντικά την εξελικτική του πορεία (Biederman P., Lai J., Laitamaki J., Messerli H., Nyheim P., Plog S., 2008). Η αύξηση του εισοδήματος, ο περισσότερος ελεύθερος χρόνος, οι οργανωτικές αλλαγές στον τομέα της εργασίας, η ποικιλία των προορισμών αποτέλεσαν στοιχεία που καθόρισαν την τουριστική αγορά και οδήγησαν σε μεγαλύτερη τμηματοποίηση και εξειδίκευση στους προορισμούς (Κοκκώσης Χ., Τσάρτας Π., Γκρίμπα Ε., 2011). Σήμερα, ο τουρισμός συνιστά σημαντικό παράγοντα του εξωτερικού εμπορίου και κύρια πηγή εσόδων για χώρες που τον αναπτύσσουν. Παράλληλα συμβάλλει στη δημιουργία θέσεων εργασίας και εισοδήματος και στη βελτίωση των υποδομών και του βιοτικού επιπέδου του πληθυσμού.

Ως δραστηριότητα ο τουρισμός αλλάζει μορφή και ένταση, εξελίσσεται και διαφοροποιείται ανάλογα με τις συνθήκες και τα εκάστοτε πρότυπα της οικονομίας και της κοινωνίας στην οποία αναπτύσσεται. Οι βασικοί παράγοντες που διαμορφώνουν την τουριστική βιομηχανία είναι (Deloitte and NYU, 2005):

- Η τουριστική ταυτότητα (branding) του προορισμού: Οι τουρίστες πλέον είναι πιο απαιτητικοί, επιζητούν να ικανοποιήσουν ένα ευρύτερο φάσμα αναγκών πέραν των βασικών, επικεντρώνονται περισσότερο στην εμπειρία που θα αποκομίσουν από τον τόπο και λιγότερο στις φυσικές ομορφιές αυτού.

- Οι νέες αγορές, δηλαδή η επίδραση των αναδυόμενων αγορών (π.χ. Κίνας, Ινδίας, κρατών του Περσικού Κόλπου), στις διεθνείς τουριστικές εξελίξεις.

- Οι δημογραφικές αλλαγές: το τουριστικό προϊόν απευθύνεται σε ταξιδιώτες οποιασδήποτε ηλικάς, από millennials (άτομα ηλικίας 18 έως 35 ετών) μέχρι ηλικιακές ομάδες άνω των 60 ετών.

- Η τεχνολογία: σύγχρονα μεταφορικά μέσα χαμηλού κόστους που εκμηδενίζουν τις αποστάσεις, βελτιωμένη προσέγγιση δυνητικών πελατών μέσω του εκδημοκρατισμού της πληροφόρησης (ιστοσελίδες, μέσα κοινωνικής δικτύωσης), εταιρίες ηλεκτρονικού εμπορίου τουριστικών υπηρεσιών.

Λόγω των προβλημάτων που αναδείχθηκαν από την ανάπτυξη του μαζικού τουρισμού τις πρώτες δεκαετίες και τα οποία σχετίζονται με την έντονη εποχικότητα στη ζήτηση, τη συσσώρευση σε συγκεκριμένες περιοχές, τη μετατροπή περιοχών σε υπερκορεσμένες αστικές περιοχές, την περιβαλλοντική αλλοίωση του τοπίου και τη επικίνδυνη διαχείριση των αποβλήτων παρατηρείται στροφή των τουριστών σε αναζήτηση νέων προτύπων τουρισμού και η προώθηση ηπιότερων μορφών τουριστικής ανάπτυξης. Τα πρότυπα αυτά δεν αποβλέπουν αποκλειστικά στο οικονομικό συμφέρον αλλά δείχνουν σημασία και σεβασμό στο περιβάλλον και στον πολιτισμό, καθώς και στην ικανοποίηση των αναγκών του εντόπιου κοινωνικού συνόλου. Ως αποτέλεσμα, προωθείται μία ηπιότερη προσέγγιση ανάπτυξης τουριστικών προορισμών, δημιουργώντας μια νέα φιλοσοφία, τη φιλοσοφία του εναλλακτικού τουρισμού ως ένα είδος ενεργητικού τουρισμού που αντιτίθεται στο πρότυπο της μαζικής ανάπτυξης. Το εναλλακτικό έγκειται σε έναν περισσότερο αυτόνομο τρόπο οργάνωσης με μεγαλύτερη συμμετοχή και ελευθερία των τουριστών, καθώς και σε μία προσπάθεια σεβασμού, προστασίας και ουσιωδέστερη γνωριμίας με την τοπική κοινωνία, τον πολιτισμό και το περιβάλλον. Η διαμόρφωση αυτού του νέου προτύπου, αντιμέτωπου με τη μαζικοποίηση της τουριστικής διακίνησης, έχει αποκτήσει υποστηρικτές σε ευρύ φάσμα κοινωνικών ομάδων και κινημάτων, που υποστηρίζουν με διαφορετικούς τρόπους την αναζήτηση της ποιότητας στο ταξίδι και τη σύνδεση της διαμονής σε ένα τόπο με την προστασία του περιβάλλοντος, της τοπικής κουλτούρας καθώς και με την αναζήτηση ενός διαφορετικού προτύπου τοπικής ανάπτυξης (Τσάρτας Π., 1996). Οι καταναλωτές μετατρέπονται από ομάδες μαζικού τουρισμού σε περισσότερο εξειδικευμένα τμήματα. Η ζήτηση για διακοπές εξειδικεύεται σε ζήτηση για ειδικού τύπου διακοπές που συνδυάζουν τη γνώση με την εμπειρία. Ο σύγχρονος τουρίστας δεν αναζητά προορισμούς που ικανοποιούν μόνο την ανάγκη του για ξεκούραση και αναψυχή αλλά θέτει προτεραιότητες και κριτήρια στις διακοπές του (Hall C.M., Page S., 1999), όπως είναι η ασφάλεια του ταξιδιού, η πολιτική σταθερότητα του προορισμού, η ικανοποίηση προσωπικών ενδιαφερόντων, αναγκών και χόμπυ καθώς και περιβαλλοντικά και κοινωνικά κριτήρια. Τα παραπάνω επηρεάζουν και το στοιχείο της εποχικότητα της αγοράς με τη μετατροπή από αυστηρά προσδιορισμένες περιόδους (χειμώνα, καλοκαίρι) σε πιο ευέλικτες, συχνές και βραχύτερες παραμονές (Κοκκώσης Χ., Τσάρτας Π., Γκρίμπα Ε., 2011).

Συνεπώς, σήμερα ο τουρισμός κατηγοριοποιείται σε δύο γενικές μορφές:

- Το μαζικό τουρισμό: Πρόκειται για την παραδοσιακή αγορά διακοπών, η οποία περιλαμβάνει και το μεγαλύτερο τμήμα τουριστών οι οποίοι αναζητούν στο ταξίδι τους κυρίως την ξεκούραση και τη διασκέδαση. Σύμφωνα με το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (απόφαση υπ' αριθμ. 24208/2009) ως «μαζικός» ορίζεται ο τουρισμός, που πληροί σωρευτικά τα παρακάτω: απευθύνεται στο ευρύ τουριστικό κοινό, διαμορφώνεται και

διεκπεραιώνεται με οργανωμένο τρόπο από τουριστικούς φορείς και επιχειρήσεις και συνδέεται με τις εκάστοτε κυρίαρχες μορφές του.

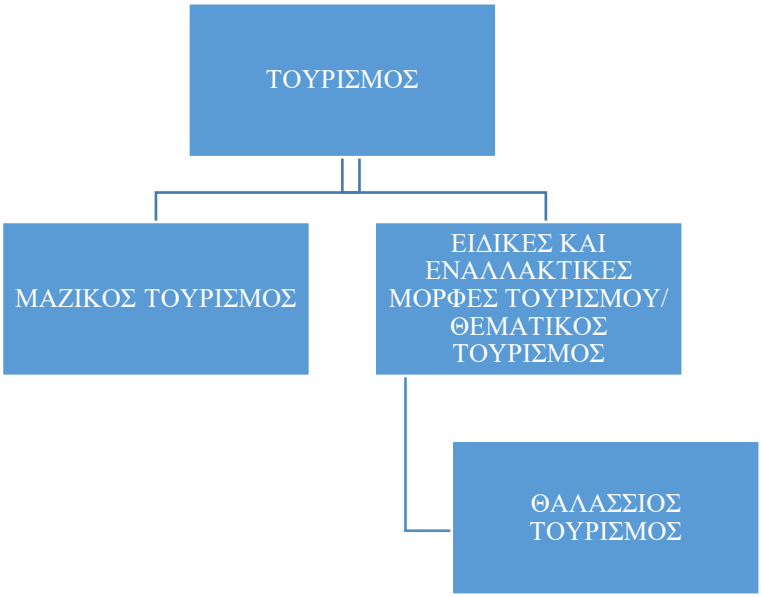
- Τις ειδικές και εναλλακτικές μορφές τουρισμού (ΕΕΜΤ – θεματικός τουρισμός): Πρόκειται για μορφές τουρισμού των οποίων το κύριο διαφοροποιητικό στοιχείο είναι τα ειδικά χαρακτηριστικά, η ύπαρξη δηλαδή ειδικών κινήτρων στη ζήτηση των τουριστών τα οποία αφορούν στις δραστηριότητες στον τόπο προορισμού ή στο συνολικό τρόπο οργάνωσης των ταξιδιών. Ο τουρισμός αυτής της μορφής διαφέρει κατά περίπτωση από το κυρίαρχο μοντέλο μαζικού τουρισμού ως προς τους πόρους που αξιοποιεί, το βαθμό χωρικής συγκέντρωσης, τον τρόπο και το χώρο διάθεσής του καθώς και τη χρονική περίοδο ανάπτυξής του.

Ο νόμος 4582/2018[1] με τίτλο «Θεματικός τουρισμός – Ειδικές μορφές τουρισμού – Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου στον τομέα του τουρισμού και της τουριστικής εκπαίδευσης – Στήριξη τουριστικής επιχειρηματικότητας και άλλες διατάξεις.» εξειδικεύει την τελευταία κατηγορία. Συγκεκριμένα, ο θεματικός τουρισμός περιλαμβάνει ειδικές μορφές τουρισμού αειφόρου τουριστικής ανάπτυξης, που προσελκύουν επισκέπτες – τουρίστες με ειδικά ενδιαφέροντα οι οποίοι αναζητούν εναλλακτικά «χαρακτηριστικά» στα ταξίδια τους, θέλουν να βιώσουν αυθεντικές εμπειρίες και, με σεβασμό στο περιβάλλον, ενθαρρύνουν την αλληλεπίδραση των ατόμων αυτών με το φυσικό περιβάλλον, τον ανθρώπινο παράγοντα, τις περιφέρειες και τους δήμους, προωθούν την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη στις τοπικές κοινωνίες και αναδεικνύουν τα ιδιαίτερα πολιτισμικά στοιχεία του κάθε τόπου. Στις ειδικές μορφές τουρισμού περιλαμβάνονται: ο τουρισμός υπαίθρου, ο θρησκευτικός τουρισμός, ο τουρισμός γαστρονομίας, ο αθλητικός τουρισμός, ο πολιτιστικός τουρισμός, ο συνεδριακός τουρισμός, ο θαλάσσιος τουρισμός που περιγράφεται παρακάτω κ.α.

Σκοπός του νόμου είναι η ανάπτυξη, οργάνωση και εποπτεία δραστηριοτήτων αναψυχής και επιχειρηματικότητας και η διαμόρφωση πλαισίου κανόνων ασφαλείας που αφορούν στο θεματικό τουρισμό, ούτως ώστε να επιτυγχάνεται η ικανοποίηση των επισκεπτών – τουριστών μέσω των αυθεντικών βιωματικών εμπειριών θεματικού τουρισμού, η αύξηση της ελκυστικότητας και ανταγωνιστικότητας του εγχώριου τουριστικού προϊόντος, η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου, η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, η δημιουργία θέσεων απασχόλησης, η στήριξη των περιφερειακών και τοπικών οικονομιών και κοινωνιών, με στόχο την αειφόρο τουριστική ανάπτυξη.

[1] ΦΕΚ 208/Α’/11.12.2018

Διάγραμμα 2.1: Κατηγορίες τουρισμού (ιδία επεξεργασία).



Ο θεματικός τουρισμός ενσωματώνεται στο πλαίσιο ευρωπαϊκής στρατηγικής για βιώσιμη ανάπτυξη και αειφόρο χρήση των περιβαλλοντικών πόρων. Η στρατηγική αυτή έχει ως βασικό χαρακτηριστικό της την αναζήτηση της «αειφορίας», δηλαδή της ισορροπίας μεταξύ των γενικών στόχων της οικονομικής αποτελεσματικότητας, της κοινωνικής δικαιοσύνης και της προστασίας του περιβάλλοντος. Ο τουρισμός ως δραστηριότητα επιφέρει περιβαλλοντικές επιπτώσεις, απορροφά ένα μεγάλο μέρος του εργατικού δυναμικού και η εξέλιξή του επηρεάζει την κοινωνική συνοχή, ενώ παράλληλα αποτελεί βασική συνιστώσα της συνολικής οικονομικής δραστηριότητας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, έχοντας αναγνωρίσει τη σημασία του για την ευρωπαϊκή οικονομία, προωθεί τη διατύπωση πολιτικών, με στόχο την αειφόρο και ποιοτική ανάπτυξη των τουριστικών προορισμών, την ενίσχυση του κλάδου και τη δημιουργία περισσότερων και καλύτερων θέσεων απασχόλησης. Τα ανωτέρω έχουν ιδιαίτερη σημασία για την Ελλάδα λόγω της σημαντικής θέσης που κατέχει η φυσική και πολιτισμική κληρονομιά στο τουριστικό προϊόν της. Η ορθολογική διαχείριση των φυσικών πόρων και η προστασία των φυσικών οικοσυστημάτων, η προστασία και η ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων, παραδοσιακών οικισμών και πόλεων αλλά και της πολιτισμικής παράδοσης (ήθη, έθιμα, γαστρονομία κ.λπ.) αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη του τουρισμού στη χώρα (Κοκκώσης Χ., Τσάρτας Π., Γκρίμπα Ε., 2011).

Τα χαρακτηριστικά του τουριστικού προϊόντος των Ειδικών και Εναλλακτικών Μορφών Τουρισμού (ΕΕΜΤ) είναι τα εξής (Πίνακας 2.1):

Χαρακτηριστικά ΕΕΜΤ
1. Βιώσιμος σχεδιασμός της ανάπτυξης
2. Υποδομές ενταγμένες στην τοπική κλίμακα
3. Ειδικά κίνητρα
4. Ενεργητικές διακοπές
5. Ανάπτυξη «πλέγματος» δραστηριοτήτων σε τοπικό επίπεδο
6. Σύνδεση τοπικότητας και περιβάλλοντος
7. Μεγάλη ποκιλία χωρικών επιλογών
8. Ταξίδια όλο το χρόνο
9. Αναζήτηση ποιοτικών ταξιδιωτικών εμπειριών

10. Αυτονομία στην οργάνωση (τουρίστες, επιχειρήσεις, διαδίκτυο, φορείς, ΟΤΑ)

Πηγή: Κοκκώσης Χ., Τσάρτας Π., Γκρίμπα Ε. (2011), ιδία επεξεργασία

Η επιρροή της αναζήτησης εναλλακτικών τύπων ταξιδιών και δραστηριοτήτων είναι πολύ σημαντική τόσο στον τρόπο οργάνωσης και προώθησης του τουρισμού όσο και στην πολιτική ανάπτυξης και σχεδιασμού του σε τοπικό ή περιφερειακό επίπεδο, αναδεικνύοντας σε πρώτης προτεραιότητας ζητήματα τον κοινωνικά υπεύθυνο τουρισμό, την τοπική διάσταση στο σχεδιασμό, την προστασία του περιβάλλοντος, την «αυτονόμηση» και εκπαίδευση των τουριστών. Επιπλέον, η εναλλακτική διάσταση στα ταξίδια διαμορφώνει μια ισχυρή τάση στην παραγωγή προϊόντων αυτού του τύπου και στην ανάδειξη προορισμών οι οποίοι τα προσφέρουν (Weiler B., Hall C. M., 1992 και Krippendorf J., 1989 και Eadington W. R., Smith V. L.).

Όπως αναφέρθηκε ο θεματικός τουρισμός περιλαμβάνει ποικιλία ειδικών μορφών τουρισμού. Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μία από αυτές. Πρόκειται για το σύνολο των οργανωμένων τουριστικών υπηρεσιών και δραστηριοτήτων αναψυχής και ψυχαγωγίας που παρέχονται στο θαλάσσιο χώρο και στις ακτές του τουριστικού προορισμού. Στις δραστηριότητές του περιλαμβάνονται η διαμονή, τα εστιατόρια και τα καταστήματα διατροφής γενικά, καθώς και κάθε είδους έργα υποδομής και ανωδομής[2], απαραίτητα για την τουριστική ανάπτυξή του όπως οι μαρίνες, οι επιχειρήσεις, οι εξοπλισμοί. Περιλαμβάνονται, επίσης, δραστηριότητες ψυχαγωγίας, όπως οι θαλάσσιες εκδρομές, ο παράκτιος και θαλάσσιος οικοτουρισμός, οι κρουαζιέρες, το κολύμπι, το ψάρεμα και οι καταδύσεις (Miller M. L., Auyong J., 1991 και Miller M., 1993).

Συνιστά μία από τις δυναμικά αναπτυσσόμενες μορφές σύγχρονου τουρισμού με σημαντική συμμετοχή στις τουριστικές οικονομίες των χωρών που τον αναπτύσσουν (Hall M., 2001) και με τάσεις συνεχούς και ταχύτατης ανάπτυξης (Webe S., Mikacic V., 1994 και Pollard J., 1995 και Kim S., Kim Y, 1996 και Orams M., 1999). Πρόκειται για χώρες που έχουν τα φυσικά πλεονεκτήματα και την οικονομική δυνατότητα να επενδύσουν στον κλάδο. Τέτοιες είναι χώρες της Δυτικής Μεσογείου δηλαδή η Γαλλία, η Ιταλία, η Ισπανία, που διαμορφώνουν σε μεγάλο βαθμό την αγορά, τόσο από την πλευρά της ζήτησης όσο και της προσφοράς, και χώρες της Ανατολικής Μεσογείου, όπως η Ελλάδα, η Τουρκία και η Κροατία. Επίσης, ανερχόμενη αγορά θεωρείται η Κύπρος, η Μάλτα, τα παράλια της Βόρειας Αφρικής και της Μέσης Ανατολής. Πέρα από αυτές, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ισχυρή αύξηση για τις αγορές της βόρειας Ευρώπης, όπου προωθείται η αναδιαμόρφωση των υποδομών για συναφείς δραστηριότητες, καθώς και τις ακτές της Βαλτικής και της Βόρειας Θάλασσας που αποτελούν προορισμούς κατάλληλους για δραστηριότητες θαλάσσιου τουρισμού με δημοφιλή και καλά αναπτυγμένα θέρετρα (όπως το Sylt, το St. Peter – Ording, το Schiel, οι ακτές του Kiel, ο κόλπος Lübeck και οι εκβολές του Flensburg) που προσφέρονται για ναυσιπλοΐα, ναυταθλητικές δραστηριότητες και περιηγήσεις στις παράκτιες πόλεις (Douglas – Westwood Ltd, 2005).

Όπως επισημαίνει ο Διακομιχάλης Μ. (2009) ο τομέας αυτός χαρακτηρίζεται από μεγάλη δυσκολία καταγραφής δεδομένων και στατιστικών στοιχείων σε διεθνές επίπεδο για την ακριβή εκτίμηση του πραγματικού μεγέθους του. Χαρακτηριστικό στοιχείο είναι ότι ο ακριβής αριθμός των τουριστών που επιλέγουν το θαλάσσιο τουρισμό παραμένει άγνωστος (Miller M., 1993). Λόγω αυτού η προσέγγιση του μεγέθους του παγκόσμιου θαλάσσιου τουρισμού

[2] Με τον όρο ανωδομή εννοείται το σύνολο των κατασκευών που προσφέρουν συγκεκριμένες υπηρεσίες και αγαθά όπως ξενοδοχεία, ενοικιαζόμενα δωμάτια, κάμπινγκ, ορεινά καταφύγια, τουριστικά γραφεία, εστιατόρια κ.λπ., για τη δημιουργία των οποίων απαιτείται η ύπαρξη σημαντικής υποδομής (οδικό δίκτυο, αεροδρόμια, λιμάνια, μαρίνες, δίκτυα ύδρευσης – αποχέτευσης, ηλεκτρισμού κ.λπ.).

επιχειρείται με ποσοστιαία συμμετοχή του στο σύνολο της τουριστικής δραστηριότητας κάθε περιοχής. Αυτή η προσέγγιση περικλείει αδυναμίες και περιορισμούς που μπορούν να αποδώσουν στην καλύτερη περίπτωση απλά μία ενδεικτική εκτίμηση.

Σε κάθε περίπτωση για την ακριβή εκτίμηση των στοιχείων του θαλασίου τουρισμού θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μόνο δραστηριότητες σχετιζόμενες με το θαλάσσιο τουρισμό, όπως οι διακοπές κρουαζιέρας και θαλάσσιας αναψυχής που προσφέρει η ιστιοπλοΐα, ενώ άλλες θαλάσσιες δραστηριότητες όπως ο καταδυτικός τουρισμός, η ψυχαγωγική αλιεία κ.λπ. είναι περισσότερο προβληματικές, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν για αυτές διεθνώς διαθέσιμες συγκρίσιμες πληροφορίες (Douglas – Westwood Ldt, 2005).

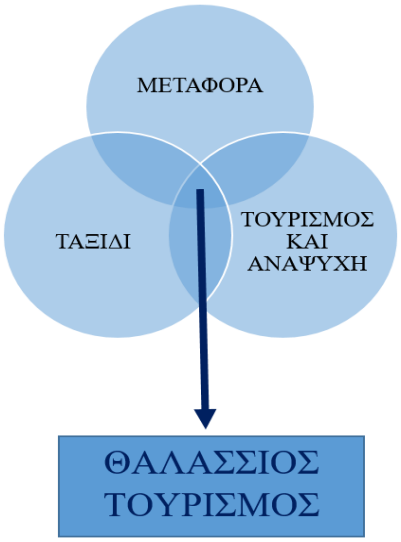
2.2 Κατηγορίες θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα

Σύμφωνα με το άρθρο 12 του νόμου 4582/2018, θαλάσσιος τουρισμός είναι το σύνολο των οργανωμένων τουριστικών υπηρεσιών και δραστηριοτήτων αναψυχής και ψυχαγωγίας που παρέχονται στο θαλάσσιο χώρο και τις ακτές του τουριστικού προορισμού και αποτελεί μία από τις δυναμικά αναπτυσσόμενες μορφές τουρισμού. Ο θαλάσσιος τουρισμός διακρίνεται ιδίως σε τουρισμό κρουαζιέρας, τουρισμό γιώτινγκ, θαλάσσιες και παράκτιες δραστηριότητες αναψυχής, καταδυτικό τουρισμό αναψυχής.

Στον τουρισμό αυτής της μορφής η θάλασσα αποτελεί το κριτήριο διάκρισής του και ταυτόχρονα την ειδοποιό διαφορά σε σχέση με την κυρίαρχη μορφή του οργανωμένου παραθεριστικού ή μαζικού τουρισμού, καθώς και τις άλλες ειδικές και εναλλακτικές μορφές τουρισμού (ICAP, 2000). Όπως αναφέρουν οι Λεκάκου Μ., Τζανάτος Ε. (1998) μέσω αυτού ικανοποιείται η επιθυμία του περιηγητή να βρίσκεται σε άμεση και διαρκή επαφή με τη θάλασσα.

Επίσης, σύμφωνα με τους Miller M. L., Auyong J. (1991) στο θαλάσσιο τουρισμό ο καταναλωτής – τουρίστας αποφασίζει να περάσει τον περισσότερο ή και όλο το χρόνο των διακοπών του «εν πλω», επιλέγοντας ως τόπο διαμονής και ψυχαγωγίας ένα πλοίο, που προσφέρει ένα προκαθορισμένο πρόγραμμα θαλάσσιας περιήγησης, ή ένα σκάφος, στο οποίο μπορεί να συναποφασίσει για το πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησης που θα εκτελεστεί. Και στις δύο περιπτώσεις, πλοίο ή σκάφος είναι ταυτόχρονα και μέσο μετακίνησης.

Σχήμα 2.1: Συστατικά στοιχεία θαλάσσιου τουρισμού (ιδία επεξεργασία).

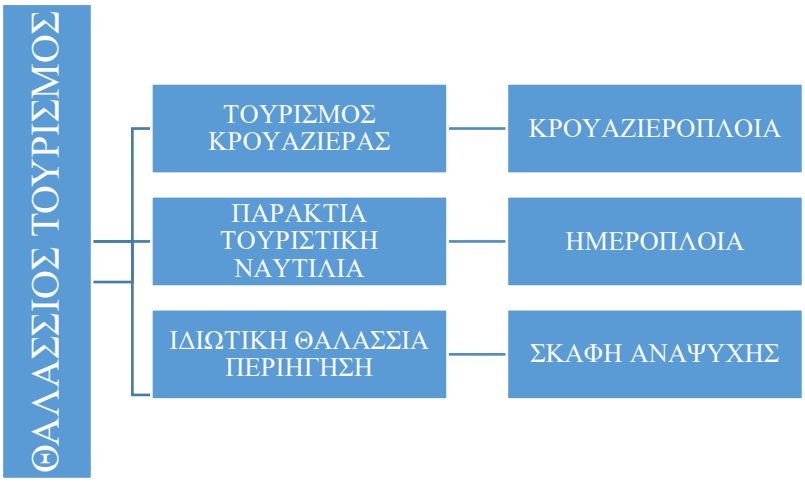


Το σύνολο των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της Ελλάδας (κλίμα, πολυνησιακός χαρακτήρας, μήκος και ποιότητα των ακτών, φυσικό περιβάλλον, ποικιλία και έντονη εναλλαγή της μορφής και του είδους των πόρων, πυκνότητα και ποικιλία των περιοχών ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, πολιτισμικό κεφάλαιο), την καθιστούν μοναδική στον παγκόσμιο τουριστικό χάρτη ως προς τις δυνατότητες ανάπτυξης δραστηριοτήτων θαλάσσιου τουρισμού.

Το θαλάσσιο τουρισμό στην Ελλάδα απαρτίζουν οι εξής κλάδοι (Διακομιχάλη Μ., 2009):

- Ο τουρισμός κρουαζιέρας
- Η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση (yachting)
- Η παράκτια τουριστική ναυτιλία

Διάγραμμα 2.2: Τμηματοποίηση θαλάσσιου τουρισμού σύμφωνα με την ελληνική αγορά.



Πηγή: Διακομιχάλης Μ. (2006), ιδία επεξεργασία

<u>Τουρισμός κρουαζιέρας:</u> είναι το θαλάσσιο ταξίδι αναψυχής με πλοία κρουαζιέρας, προγραμματισμένη διαδρομή και στάσεις σε λιμάνια κρουαζιέρας. Στη διάρκειά του οι επιβάτες επισκέπτονται πολλούς και διαφορετικούς προορισμούς τουριστικού, πολιτιστικού και ιστορικού ενδιαφέροντος όπου έχουν τη δυνατότητα να ανακαλύψουν την ιδιαίτερη πολιτιστική κληρονομιά, τα αξιοθέατα, τους ιστορικούς χώρους, τα τοπικά έθιμα και τις παραδόσεις καθώς και να αποκτήσουν αυθεντικές εμπειρίες που συνδέονται με τη γαστρονομία, τη διασκέδαση, τις τοπικές αγορές, την ψυχαγωγία και το σύγχρονο πολιτισμό. Η κρουαζιεροπλοΐα αφορά κυρίως σε διεθνείς κρουαζιέρες στον ευρύτερο χώρο της Μεσογείου. Στη διάρκεια αυτών τα κρουαζιερόπλοια επισκέπτονται ελληνικά λιμάνια, που αποτελούν τον κύριο προορισμό, και γειτονικά λιμάνια π.χ. της Ιταλίας, της Τουρκίας, της Κύπρου ή της Αιγύπτου ως συμπληρωματικούς προορισμούς.

<u>Ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση (yachting):</u> είναι η θαλάσσια περιήγηση για λόγους αναψυχής με χρήση ιδιόκτητων ή εκμισθωμένων πλοίων, ιστιοφόρων, θαλαμηγών ή ταχύπλοων σκαφών, με πλήρωμα ή άνευ πληρώματος, περιήγηση η οποία περιλαμβάνει υπηρεσίες διαμονής και εστίασης και κατά την οποία οι επισκέπτες – τουρίστες έχουν τη δυνατότητα να σχεδιάσουν το πρόγραμμα και να επιλέξουν τη δική τους διαδρομή με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά (ιδιωτικότητα, εξερεύνηση παραλιών απομακρυσμένων ή προσβάσιμων μόνο δια θαλάσσης, ψυχαγωγία κ.α.). Ο κλάδος αυτός είναι εξαιρετικά δημοφιλής στη χώρα καθώς τα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά της ευνοούν αυτή τη δραστηριότητα. Η νησιωτικότητα της Ελλάδας, δηλαδή το πλήθος των νησιών τα οποία βρίσκονται σε κοντινή απόσταση μεταξύ

τους, και το δίκτυο τουριστικών λιμένων παρέχει επιλογές μοναδικών θαλάσσιων περιηγήσεων. Οι περιηγήσεις αυτές γίνονται είτε με επανδρωμένα σκάφη αναψυχής είτε με ιστιοφόρα που ναυλώνονται χωρίς πλήρωμα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, παρόλο που τα ελληνικά νησιά αποτελούν ελκυστικούς προορισμούς για τη δραστηριότητα αυτή, η έλλειψη θέσεων ελλιμενισμού ωθεί τους περιηγητές να προσεγγίζουν τις Μικρασιατικές ακτές προκειμένου να επωφεληθούν των υψηλότερου επιπέδου υπηρεσιών και του χαμηλότερου κόστους ελλιμενισμού των σκαφών.

Παράκτια τουριστική ναυτιλία: έχει τη μορφή προγραμματισμένων ημερήσιων θαλάσσιων εκδρομών (ημερήσιες κρουαζιέρες) με ημερόπλοια από ηπειρωτικά ή νησιωτικά λιμάνια σε παράκτιους ή νησιωτικούς προορισμούς.

2.3 Η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση (yachting)

Το γιώτινγκ ("yachting") ως όρος προέρχεται από την Ολλανδική λέξη "jacht jagt" που σημαίνει ταχυκίνητο, καθώς στην Ολλανδία πρώτα αναπτύχθηκε το γιώτινγκ τον 14^{ο} αιώνα και καθιερώθηκε στις χώρες της Βορειοδυτικής Ευρώπης, Ολλανδία, Αγγλία, Σκανδιναβία και αργότερα στην Αμερική και την Μεσόγειο.

Το γιώτινγκ παρέχει στον περιηγητή ιδιαίτερη αμεσότητα με τη θάλασσα συνδυάζοντας την εμπειρία πλοήγησης και διακυβέρνησης του σκάφους σε προορισμούς προσωπικής επιλογής με την αμεσότητα με το υγρό στοιχείο (Λεκάκου Μ., Τζανάτος Ε., 1998). Κύριο προϊόν της θαλάσσιας ιδιωτικής περιήγησης είναι η παροχή υπηρεσιών αναψυχής, ακριβώς τη στιγμή που δημιουργείται, δίχως να υπάρχει χρόνος για βελτιώσεις κι επιδιόρθωση των ενδεχόμενων αστοχιών. Είναι αγορά εντάσεως κεφαλαίου, υπάρχουν υψηλά εμπόδια εισόδου στον κλάδο (οικονομικά – θεσμικά) και έντονος ανταγωνισμός από γειτονικές χώρες. Ως τουριστική δραστηριότητα αποτελείται από δύο βασικούς άξονες. Ο πρώτος άξονας είναι οι λιμενικές υποδομές (τουριστικοί λιμένες) και ο δεύτερος άξονας είναι τα μέσα ναυσιπλοΐας (σκάφη).

Αν και η έννοια του γιώτινγκ είναι συνυφασμένη με την ενοικίαση επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, δύναται να επεκταθεί και στην ιδιόχρηση εκτός της εκμίσθωσης. Τα πλοία αναψυχής, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, είναι τα μέσα που χρησιμοποιούν οι τουρίστες αυτής της δραστηριότητας για να πραγματοποιήσουν ταξίδι αναψυχής στη θάλασσα με σταθμούς σε λιμάνια και ακτές. Μάλιστα, η ναύλωση θαλαμηγών, ιστιοφόρων, ταχύπλοων σκαφών κ.α. θεωρείται η πιο παραγωγική και συναλλαγματοφόρα δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού (Ηγουμενάκης Ν., Κραβαρίτης Κ., Λύτρας Π., 1998).

Η εντύπωση ότι το γιώτινγκ απευθύνεται κυρίως σε πελάτες υψηλού εισοδήματος και ότι οι διακοπές με σκάφος αναψυχής είναι υψηλού κόστους κρίνεται εσφαλμένη. Στην πραγματικότητα το σκάφος λειτουργεί ως μεταφορικό μέσο, κατάλυμα και μέσο διασκέδασης για τους επιβάτες τους. Επίσης, συνήθως τα σκάφη ναυλώνονται από ομάδες ατόμων με αποτέλεσμα το κόστος να επιμερίζεται.

Όπως έχει αναφερθεί προηγουμένως, το σημαντικότερο πλεονέκτημα που προσφέρει αυτό το είδος διακοπών είναι η δυνατότητα οργάνωσης του προγράμματος και η επιλογή των προορισμών ανάλογα με τις προτιμήσεις των επιβατών. Οι τουρίστες έχουν την άνεση να οργανώσουν τις επισκέψεις τους σε αξιοθέατα και περιοχές με ιδιαίτερη φυσική ομορφιά, να κολυμπήσουν σε σημεία που δεν είναι προσβάσιμα από την ξηρά, να κάνουν καταδύσεις και ψάρεμα. Ακόμη, στα επανδρωμένα σκάφη αναψυχής παρέχονται στους επιβάτες υπηρεσίες υψηλού επιπέδου όπως θαλάσσια σπορ και γαστρονομικές εκδηλώσεις.

Για να κατανοηθεί καλύτερα η δραστηριότητα της ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης κρίνεται απαραίτητη η αναφορά στην εξελικτική της πορεία, στις κατηγορίες των σκαφών αναψυχής, στις κατηγορίες των λιμενικών εγκαταστάσεων, στα κριτήρια ανάπτυξης της δραστηριότητας και στις συνθήκες αγοράς στην Ελλάδα.

2.4 Εξελικτική πορεία του γιώτινγκ στην Ελλάδα

2.4.1 Η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση από αρχαιοτάτων χρόνων

Από αρχαιοτάτων χρόνων η θάλασσα προωθούσε την εμπορική και πολιτισμική επικοινωνία των λαών (Μυλωνόπουλος Δ., 2004). Είναι ευρέως γνωστή η βαθιά, αρχέγονη και άρρηκτη σχέση του Έλληνα με το υγρό στοιχείο.

Πιο συγκεκριμένα, τον τεράστιο ρόλο των θαλάσσιων ταξιδιών στην ανάπτυξη ήδη των προϊστορικών πολιτισμών στην Ελλάδα καταδεικνύει πλούσιο αρχαιολογικό υλικό όπως είναι ο ώριμος νεολιθικός πολιτισμός στην Κρήτη, ναυάγιο της πρωτοελλαδικής εποχής κοντά στο Δοκό του Αργοσαρωνικού, καράβια – σύμβολα σε σφραγιδόλιθους με κρητική ιερογλυφική γραφή περίπου στα 1780 π.Χ. και στο δίσκο της Φαιστού του 1800 π.Χ., παραστάσεις πλοίων σε αγγεία μυκηναϊκής εποχής, πήλινα ή μετάλλινα ομοιώματα καραβιών, η περίφημη «ναυτική τοιχογραφία της Θήρας» με την τελετουργική πομπή επιβλητικών καραβιών. Επιπλέον, τα ομηρικά έπη του 8ου αι. π.Χ. που συνιστούν τον κρίκο που συνδέει την προϊστορία με την ιστορία αποτυπώνουν την περίφημη τρωική εκστρατεία του 13ου αι. πΧ. των Μυκηναίων, η οποία σχετίστηκε με την επιδίωξη των Αχαιών να ελέγχουν τα στενά του Ελλησπόντου και επιπροσθέτως τις περιπέτειες των ταξιδευτών σε άγνωστες χώρες από την Αφρική ως τη Βαλτική θάλασσα οι οποίες αντανακλώνται στις περίφημες περιπέτειες επιστροφής του Οδυσσέα και των συντρόφων του στην πατρίδα. Αξίζει να αναφερθούν ενδεικτικά και κάποια ονόματα ανθρώπων που διακρίθηκαν για τις ενσυνείδητες προσπάθειες θαλάσσιας περιήγησης, όπως του Αθηναίου νομοθέτη Σόλωνα, νωρίς τον 6ο αι π.Χ., ο οποίος ταξίδευσε «εἵνεκεν θεωρίης», του Εκαταίου του Μιλήσιου τον 6ον αι. π.Χ. και του Ηροδότου τον 5ο αι. π.Χ. που περιηγήθηκαν έχοντας ως κίνητρο τη φιλομάθεια και την περιέργεια και διέσχισαν θάλασσες καταγράφοντας πληροφορίες και εντυπώσεις, του Νεάρχου, ναυάρχου του στόλου του Μ. Αλεξάνδρου, από το 326 π.Χ., που πραγματοποίησε τον πλου από τον Υδάσπη ποταμό στην Δ. Ινδία ως τον Περσικό Κόλπο. Τον ίδιο αιώνα ο Πυθέας ο Μασσαλιώτης κατόρθωσε να φθάσει στο βορειότερο άκρο της Αγγλίας και να ανοιχτεί ακόμη πιο βόρεια στον Ατλαντικό Ωκεανό, και ο Ποσειδώνιος το 2ο αι. π.Χ. ταξίδευσε για επιστημονικούς – ερευνητικούς σκοπούς στον τότε γνωστό κόσμο και διάπλευσε για πρώτη φορά από την Αίγυπτο προς τις Ινδίες.

Στη σύγχρονη εποχή, το έτος 1934 αποτέλεσε ορόσημο για την ανάπτυξη του γιώτινγκ με την ίδρυση του Ναυτικού Ομίλου Αθηνών (ΝΟΑ), που μετονομάσθηκε σε Βασιλικό Ναυτικό Ομιλο Ελλάδος (ΒΝΟΕ), και μετέπειτα σε Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος (ΝΟΕ), με σκοπό να κινητοποιήσει τους κρατικούς φορείς για την δημιουργία των προϋποθέσεων εκείνων που θα αξιοποιούσαν τα πλεονεκτήματα της Ελλάδος. Εξίσου στους σκοπούς αυτού του πρώτου Ναυτικού Ομίλου της Ελλάδος, όπως προβλέπεται ακόμα και στο Καταστατικό του, περιλαμβανόταν:

«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.».

Η άνοδος του βιοτικού επιπέδου, που είχε ως αποτέλεσμα την απόκτηση σημαντικού αριθμού σκαφών αναψυχής, κυρίως από Έλληνες, και η γενικότερη προσπάθεια ανάπτυξης τουρισμού στην Ελλάδα και προσέλκυσης αλλοδαπών τουριστών υψηλού εισοδηματικού επιπέδου, προκάλεσε την ανάγκη για κατασκευή κατάλληλων λιμενικών εγκαταστάσεων είτε για τη μόνιμη παραμονή των σκαφών είτε για την εξυπηρέτηση διερχομένων. Ως συνέπεια των ανωτέρω, την περίοδο του 1960 άρχισε η κατασκευή και λειτουργία σταθμών εξυπηρέτησης και ανεφοδιασμού θαλαμηγών με καύσιμα, νερό και εφόδια σε 85 σημεία της χώρας με φορέα υλοποίησης τον ΕΟΤ. Σημαντική ήταν η συμβολή του στην κατασκευή των πρώτων μαρινών: το 1963 στην Βουλιαγμένη, το 1966 στην Ζέα και το 1973 στην Αρετσού. Επίσης, κατασκευάστηκαν 65 σταθμοί ανεφοδιασμού θαλαμηγών σε όλη την Ελλάδα για τον εφοδιασμό των τουριστικών πλοίων με καύσιμα, είδη διατροφής και ναυτιλιακών εφοδίων για τουριστικά σκάφη αναψυχής όλων των κατηγοριών. Οι πρωτοβουλίες του ΕΟΤ πραγματοποιήθηκαν σε συνεργασία με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το Υπουργείο Οικονομικών και τον πρώην ΒΝΟΕ.

Το 1961 απλουστεύθηκαν οι διαδικασίες κίνησης, εισόδου και εξόδου σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα και καθιερώθηκε το ειδικό Δελτίο Κίνησης (Transit Log). Επίσης, δόθηκαν κίνητρα για αφορολόγητα ναυτιλιακά είδη και καύσιμα (Διακομιχάλης Μ., 2009).

Ο πρώτος νόμος με επίκεντρο το θαλάσσιο τουρισμό και τα τουριστικά πλοία εκδόθηκε το 1976 και ήταν ο νόμος 438/1976[3] «Περί Τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ναυταθλητικών σκαφών και ρυθμίσεως δασμολογικών και φορολογικών θεμάτων επί πλοίων ως και επί πλοιαρίων αναψυχής». Είχε ως στόχο να θέσει το πλαίσιο ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στους Έλληνες επιχειρηματίες που δραστηριοπούνταν στον τομέα καθώς και στα πλοία υπό ελληνική σημαία. Έως τότε τα επαγγελματικά τουριστικά πλοία ανήκαν και σε ξένους επιχειρηματίες οι οποίοι λόγω της απουσίας νομικού πλαισίου αποκόμιζαν σημαντικά ποσά αφορολόγητα. Οι Έλληνες επιχειρηματίες άρχισαν να οργανώνονται ζητώντας από τις αρχές της δεκαετίας του 1970 κρατική προστασία, γεγονός που οδήγησε στη δημιουργία του εν λόγω νόμου. Ο νόμος 438/1976 στήριξε την ανάπτυξη του επαγγελματικού γιώτινγκ και έδωσε το προνόμιο διεξαγωγής του συγκεκριμένου είδους τουρισμού από πλοία με ελληνική σημαία με εξασφάλιση φοροαπαλλαγών, γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του εισερχόμενου συναλλάγματος (Σπηλιόπουλος Χ., 2011).

2.4.2 Το θεσμικό πλαίσιο από τη δεκαετία του 1980 και έπειτα

Ο ΕΟΤ, ενδιαφερόμενος να αναπτύξει δίκτυο λιμένων σκαφών αναψυχής, ανέθεσε κατά την περίοδο 1981 – 1982, στην τότε «Έδρα Λιμενικών Έργων» του ΕΜΠ (μετέπειτα Εργαστήριο Λιμενικών Έργων ΕΜΠ) την εκπόνηση για λογαριασμό του τού Σχεδίου Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (ΣΕΣΥΛΑ) (Γιαντσή Θ., Παρδάλη Α., 2015). Πρόκειται για την πρώτη προσπάθεια χωροταξικού σχεδιασμού λιμένων σκαφών αναψυχής επί τη βάσει πολλαπλών κριτηρίων (κοινωνικο-οικονομικών, γεωγραφικών, πολιτισμικών, γεωμορφολογικών, λειτουργικών, συγκοινωνιακών, τουριστικών κ.λπ.).

Το ΣΕΣΥΛΑ προέβλεπε την διαίρεση του ελλαδικού θαλάσσιου χώρου σε οκτώ Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής (Υποσυστήματα Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής) και την δημιουργία συνολικά 380 εγκαταστάσεων υποδοχής και εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις χωρίστηκαν σε 3 κατηγορίες; Μαρίνες, Σκάλες και Καταφύγια.

[3] ΦΕΚ 256/Α’/27.09.1976

Προτάθηκαν 26 Μαρίνες, 106 Σκάλες και 248 Καταφύγια. Ο διαχωρισμός στις 3 κατηγορίες έγινε με βάση το δυναμικό των λιμενικών εγκαταστάσεων και τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

Οι οκτώ Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής – Υποσυστήματα Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής ήταν:

Υποσύστημα 1: Ιόνιο Πέλαγος,

Υποσύστημα 2: Θρακικό Πέλαγος – Θερμαϊκός Κόλπος,

Υποσύστημα 3: Ανατολικό Αιγαίο –Δωδεκάνησα,

Υποσύστημα 4: Κρήτη,

Υποσύστημα 5: Νότια Πελοπόννησος,

Υποσύστημα 6: Σαρωνικός – Κορινθιακός – Αργολικός,

Υποσύστημα 7: Νότιος Ευβοϊκός – Νότιο Αιγαίο,

Υποσύστημα 8: Βόρειος Ευβοϊκός – Παγασητικός – Σποράδες.

Εντούτοις, το σχέδιο αυτό δεν εφαρμόστηκε, ενώ και άλλα προγράμματα δημιουργίας τουριστικών λιμένων δεν ολοκληρώθηκαν εξαιτίας της έλλειψης των αναγκαίων κονδυλίων.

Ως αποτέλεσμα, μέχρι και το 1993 λειτουργούσαν στη χώρα μόλις 12 μαρίνες με δυναμικότητα 4.570 θέσεις ελλιμενισμού. Το έτος αυτό αποτέλεσε ορόσημο καθώς εκδόθηκε ο νόμος 2160/1993[4] «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις.» ο οποίος ρυθμίζει μέχρι σήμερα τη διαδικασία χωροθέτησης, κατασκευής και λειτουργίας τουριστικών λιμένων, αν και έχει υποστεί αρκετές τροποποιήσεις. Αποτελεί βασικό νομοθέτημα σχετικά με τους τουριστικούς λιμένες καθώς πριν από αυτόν η αδειοδότηση για την κατασκευή τουριστικού λιμένα γινόταν με βάση την κείμενη νομοθεσία που αφορούσε τα κάθε είδους λιμενικά έργα. Ο τουριστικός λιμένας αντιμετωπιζόταν ως ένα λιμενικό έργο χωρίς να γίνεται διάκριση από τους εμπορικούς ή επιβατικούς λιμένες και χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η ανάγκη για χερσαίες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης, διοίκησης και διαχείρισης αυτού. Μάλιστα, η συνολική διαδικασία εποπτευόταν από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, όπως συνέβαινε για τις υπόλοιπες λιμενικές εγκαταστάσεις. Ο χαρακτηρισμός της εγκατάστασης ως μαρίνα γινόταν με τριμερή Υπουργική Απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ), Εμπορικής Ναυτιλίας και Τουρισμού, οπότε οι λιμένες αυτής της κατηγορίας μπορούσαν να διαθέτουν τιμολόγιο χρεώσεων υπηρεσιών και να εισπράττουν τέλη ελλιμενισμού[5].

Με τον παρόντα νόμο η διαδικασία χωροθέτησης, αδειοδότησης και παραχώρησης προς εκμετάλλευση τουριστικών λιμένων διαφέρει από εκείνη των λοιπών λιμενικών έργων, δεδομένου ότι διενεργείται αποκλειστικά μέσω της Διεύθυνσης Τουριστικών Λιμένων της Γενικής Γραμματείας Τουρισμού του Υπουργείου Τουρισμού. Οι εμπλεκόμενοι φορείς στη διαδικασία χωροθέτησης και λειτουργίας των τουριστικών λιμένων εξακολουθούν να είναι αρκετοί, γεγονός που εντείνει τις καθυστερήσεις στην υλοποίηση των διαδικασιών και αποθαρρύνει τις ιδιωτικές επενδυτικές πρωτοβουλίες.

Επίσης, λόγω της έντονης κινητικότητας στον τομέα αυτό και της έλλειψης συνολικού σχεδιασμού ενός δικτύου τουριστικών λιμένων σε εθνικό επίπεδο ανατέθηκε σε ιδιωτικό

[4] ΦΕΚ 118/Α'/19.07.1993

[5] Τέτοιοι λιμένες ήταν η μαρίνα του ξενοδοχειακού συγκροτήματος Πόρτο Καρράς Χαλκιδικής, η Olympic Marine στο Λαύριο, η μαρίνα Μεθάνων και οι μαρίνες Γλυφάδας Αττικής.

γραφείο μελετών την περίοδο 2000 – 2001 το «Εθνικό Σύστημα Λιμένων Αναψυχής» (ΕΣΥΛΑ), στο οποίο καταγράφηκαν οι ανάγκες της χώρας σε εγκαταστάσεις ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής, ελήφθη υπόψη η υφιστάμενη υποδομή και έγιναν προτάσεις για τις αναγκαίες νέες λιμενικές εγκαταστάσεις. Σύμφωνα με τη μελέτη επελέγησαν 7 περιοχές δημιουργίας «Λιμένων Σκαφών Αναψυχής (ΛΙΣΑ)» και 220 θέσεις διαμόρφωσης «Ζωνών Αναψυχής εντός υφισταμένων λιμενικών εγκαταστάσεων (ΖΩΣΑΥΛΕ)», που κάλυπταν όλους τους νομούς της χώρας. Οι περισσότερες ΖΩΣΑΥΛΕ προβλέπονταν στους νομούς Αττικής (17), Δωδεκανήσου (21), Καβάλας (10), Κέρκυρας (11), Κυκλάδων (25), Λέσβου (8), Σάμου (9) και Χαλκιδικής (10).

Παρ'όλα αυτά, και ο σχεδιασμός αυτός δεν υλοποιήθηκε.

Ο νόμος 3182/2003[6] «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις.» εισήγαγε νέο εταιρικό μόρφωμα, τη Ναυτιλιακή Εταιρία Πλοίων Αναψυχής (ΝΕΠΑ). Σκοπός ήταν η διευκόλυνση των επιχειρηματιών επαγγελματικών σκαφών αναψυχής καθώς η ΝΕΠΑ διαθέτει περισσότερο ευέλικτους μηχανισμούς και για τη σύστασή της απαιτούνται μόνο δύο ιδρυτές και η κατάρτιση ενός καταστατικού (απλό ιδιωτικό συμφωνητικό)[7].

Με το νόμο 3551/2007[8] «Μητρώο επιχειρήσεων ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων» ιδρύθηκε το μητρώο επιχειρήσεων ναυπήγησης κ.λπ. πλοίων και τέθηκαν οι σχετικοί κανονισμοί.

Ο νόμος 3790/2009[9] «Εταιρεία ιδιωτικών πλοίων αναψυχής, επιβολή ειδικού φόρου και έκτακτης εισφοράς στα πλοία αναψυχής, ρύθμιση φορολογικών θεμάτων, θεμάτων του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους και λοιπές διατάξεις» θέσπισε ειδικός εταιρικός τύπος για την κυριότητα ιδιωτικών πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία και ρύθμισε φορολογικά θέματα.

Η υπ'αριθμ. 24208/2009 απόφαση της Επιτροπής Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής στον Τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και της Αειφόρου Ανάπτυξης[10] εγκρίνει το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό με σκοπό την παροχή κατευθύνσεων, κανόνων και κριτηρίων για τη χωρική διάρθρωση, οργάνωση και ανάπτυξη του τουρισμού στον ελληνικό χώρο και των αναγκαίων προς τούτο υποδομών καθώς και τη διατύπωση ενός ρεαλιστικού προγράμματος δράσης για την επόμενη δεκαπενταετία (2009 – 2024). Προβλέπει τη δημιουργία ενός αριθμού κέντρων υποστήριξης έντεκα (11) ενοτήτων θαλάσσιου τουρισμού, τα οποία θα διαθέτουν σύγχρονες υποδομές ελλιμενισμού, ανεφοδιασμού και επισκευών και υπηρεσίες διοικητικής υποστήριξης για πρακτορεύσεις, ενοικιάσεις, αγοραπωλησίες, κ.λπ. Τα κέντρα αυτά θα εξυπηρετούν το μεγαλύτερο δυνατό συνδυασμό θαλάσσιων δραστηριοτήτων του τουρισμού. Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη αυτών των κέντρων αποτελεί η ύπαρξη σύγχρονης υποδομής φιλοξενίας, εστίασης και ψυχαγωγίας και η γειτνίαση με αεροδρόμιο.

[6] ΦΕΚ 220/Α'/12.9.2003
[7] Άρθρο 3 παρ. 1 και 2
[8] ΦΕΚ 76/Α'/02.04.2007
[9] ΦΕΚ 143/Α'/07.08.2009
[10] ΦΕΚ 1138/Β'/11.06.2009

Οι ενότητες και τα κέντρα που τις υποστηρίζουν ορίζονται ως εξής:

− Λαύριο και η ζώνη με τους υφιστάμενους τουριστικούς λιμένες από τον Πειραιά μέχρι τη Βουλιαγμένη, με ακτίνα επιρροής τις Βόρειες και Δυτικές Κυκλάδες, το Νότιο Ευβοϊκό και τον Αργοσαρωνικό αντιστοίχως.

− Θεσσαλονίκη με ακτίνα επιρροής τις ακτές του ομώνυμου Νομού, των Νομών Λάρισας, Πιερίας και Χαλκιδικής.

− Καβάλα σε συνδυασμό με την Αλεξανδρούπολη με ακτίνα επιρροής τις παράκτιες περιοχές και τα νησιά της περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, τη Λήμνο και τον Αη Στράτη.

− Λέσβο με ακτίνα επιρροής τα νησιά της περιφέρειας Βορείου Αιγαίου και τα απέναντι παράλια της Τουρκίας

− Νάξος και Σύρος με ακτίνα επιρροής τις Κεντρικές, Νότιες και Ανατολικές Κυκλάδες.

− Ρόδος και Κως, με ακτίνα επιρροής τα Δωδεκάνησα και τα νησιά Σάμο – Ικαρία.

− Σκιάθος σε συνδυασμό με το Βόλο με ακτίνα επιρροής τις Βόρειες Σποράδες, Μαγνησία, τις ακτές της Λάρισας, Βόρεια Εύβοια και Σκύρο.

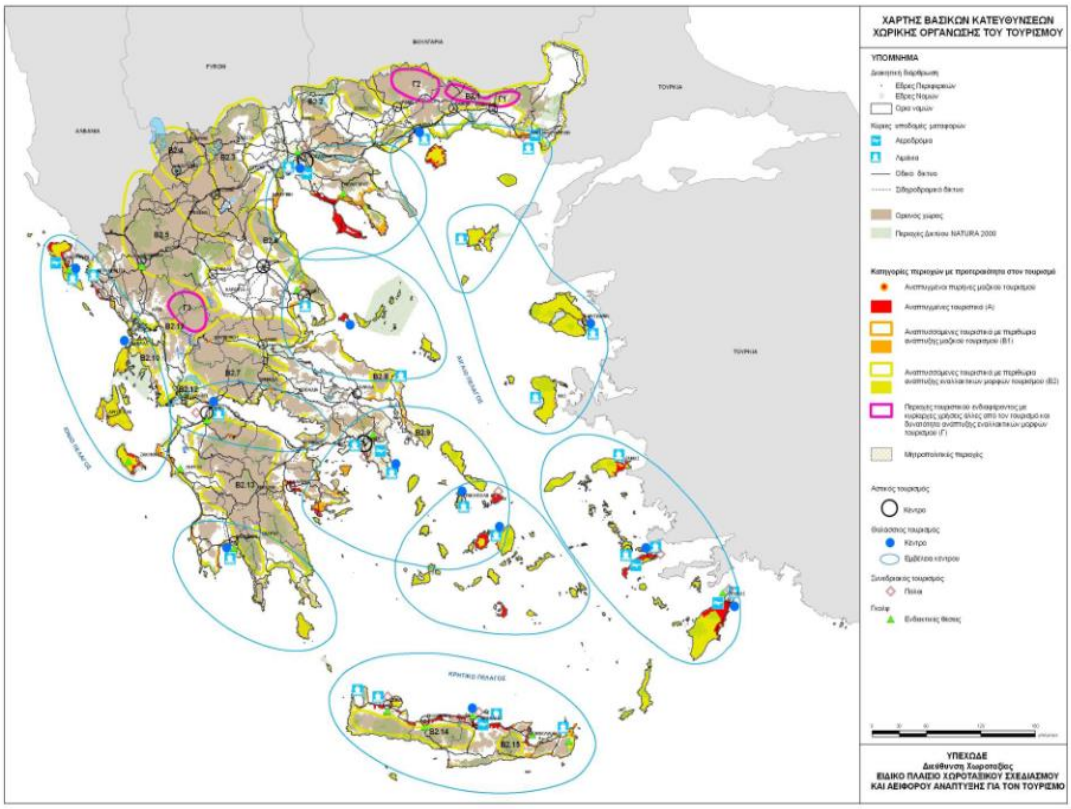
− Κέρκυρα και Λευκάδα με ακτίνα επιρροής τις ακτές της Δυτικής Ελλάδας συμπεριλαμβανομένου και του Αμβρακικού κόλπου, της Β.Δ. Πελοποννήσου και των νησιών του Ιονίου.

− Πάτρα με ακτίνα επιρροής τις ακτές του Κορινθιακού και Πατραϊκού Κόλπου, της Δυτικής Ελλάδας και νήσων του Ιονίου.

− Καλαμάτα με ακτίνα επιρροής τις ακτές της Ν. Δ. και Ν. Α. Πελοποννήσου.

− Ηράκλειο σε συνδυασμό με τα Χανιά με ακτίνα επιρροής κυρίως τις βόρειες ακτές της Κρήτης.

Χάρτης 2.1: Οι έντεκα ενότητες θαλάσσιου τουρισμού.



Πηγή: Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΦΕΚ 1138/Β'/11.06.2009)

Πέραν αυτού, προβλέπεται κατηγοριοποίηση του εθνικού χώρου σε αναπτυγμένες, αναπτυσσόμενες κ.λπ. περιοχές, κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης, ειδικές μορφές τουρισμού στις οποίες εμπεριέχεται και ο θαλάσσιος τουρισμός κ.α. Με την υπ' αριθμ. 67659/2013 Απόφαση της ίδιας Επιτροπής[11] τροποποιείται το εν λόγω ειδικό χωροταξικό πλαίσιο και προβλέπεται, εκτός των άλλων, η οργάνωση του θαλάσσιου χώρου σε Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής βάσει γεωγραφικών χαρακτηριστικών, μετεωρολογικών συνθηκών, προτιμώμενων ιστιοπλοϊκών διαδρομών κ.λπ. Οι Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής είναι οι εξής, όπως απεικονίζονται και αμέσως παρακάτω:

ΖΝΑ 1: Θερμαϊκός − Βόρειες Σποράδες – Παγασητικός − Βόρειος Ευβοϊκός

ΖΝΑ 2: Θρακικό πέλαγος − Βόρειο Αιγαίο

ΖΝΑ 3: Κεντρικό − Ανατολικό Αιγαίο

ΖΝΑ 4: Νοτιανατολικό Αιγαίο – Δωδεκάνησα

ΖΝΑ 5: Κρήτη

ΖΝΑ 6: Κυκλάδες

ΖΝΑ 7: Νότια Πελοπόννησος

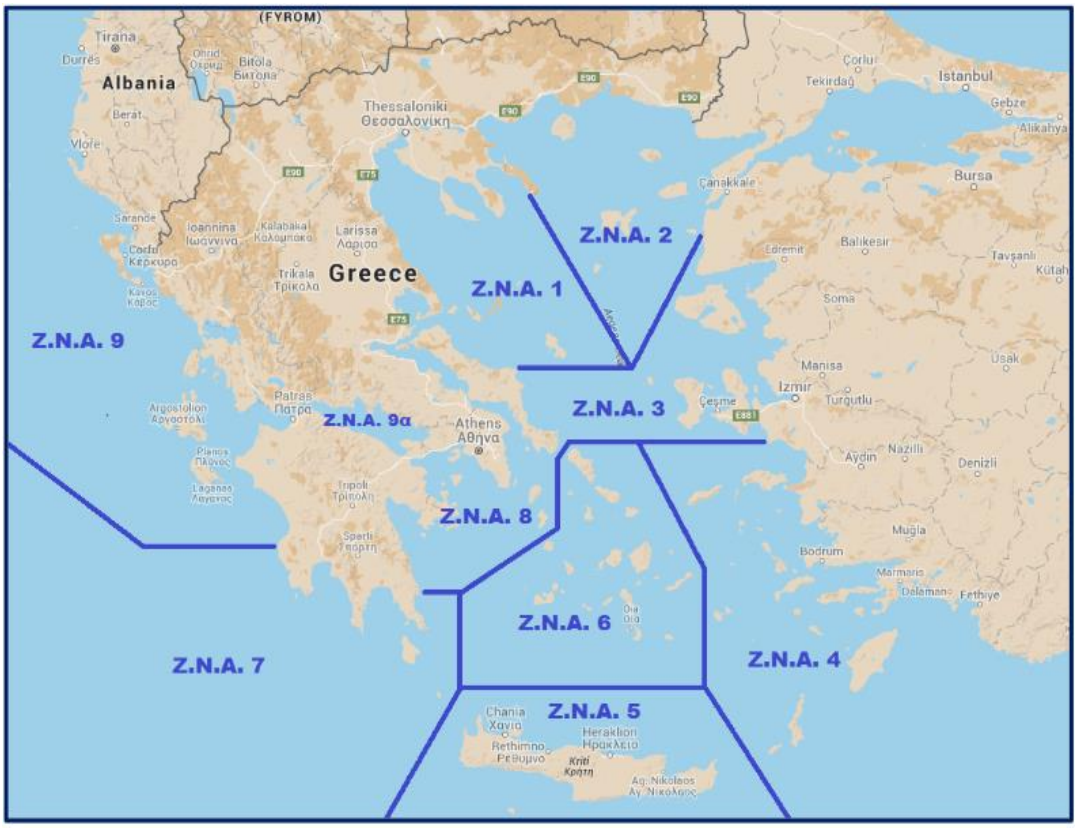
[11] (ΦΕΚ 3155/Β'/12.12.2013) «Έγκριση τροποποίησης Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού.».

ΖΝΑ 8: Αργολικός − Σαρωνικός – Νότιος Ευβοϊκός

ΖΝΑ 9 Ιόνιο Πέλαγος

ΖΝΑ 9α: Κορινθιακός (υποσύστημα Ζ.Ν.Α. 9).

Χάρτης 2.2: Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής.



Πηγή: Διαμαντίδης Κ. (2016)

Η απόφαση 3632/2015 της Ολομέλειας του Συμβουλίου της Επικρατείας ακύρωσε την ανωτέρω απόφαση έγκρισης.

Ο νόμος 438/1976 τροποποιήθηκε με το νόμο 2743/1999[12] «Πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις.». Ο νόμος 4256/2014[13] με τίτλο «Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις.» κατήργησε τις διατάξεις των άρθρων 1-14 του προαναφερθέντος νόμου. Πρόκειται για το βασικό νόμο που εκσυγχρονίζει το θεσμικό πλαίσιο των τουριστικών πλοίων και καθορίζει τους κανόνες της αγοράς του γιώτινγκ. Παρακάτω αναφέρονται οι πιο σημαντικές μεταρρυθμίσεις που επιφέρει:

- Δημιουργείται ηλεκτρονικό «Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών» στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών με σκοπό την καταγραφή των ιδιωτικών και επαγγελματικών σκαφών αναψυχής. Περιορίζει σημαντικά την γραφειοκρατία, αφού οι διάφορες Υπηρεσίες συνδέονται ηλεκτρονικά και διευκολύνεται η συμπλήρωση των εγγράφων και εξακρίβωση των στοιχείων.

[12] ΦΕΚ 211/ Α'/13.10.1999
[13] ΦΕΚ 92/Α'/14.04.2014

- Καταργείται η υποχρέωση έκδοσης άδειας ναυλώσεως, η οποία όμως παραμένει έως ότου τεθεί σε εφαρμογή το Ηλεκτρονικό Μητρώο.

- Τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής μπορούν να ιδιοχρησιμοποιούνται από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή χωρίς χρονικό περιορισμό (άρθρο 9 παρ. 2), όταν δεν εκτελούν σύμβαση ναύλωσης.

- Τα πλοία με σημαία εκτός ΕΕ ή ΕΟΧ μπορούν να εκτελούν ναυλώσεις στις οποίες ο τόπος παράδοσης και ο τόπος επαναπαράδοσης του πλοίου αναψυχής βρίσκονται στην Ελληνική Επικράτεια, εφόσον είναι άνω των 35 μέτρων, υπό προϋποθέσεις (άρθρο 3 παρ. 3 περ. α, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει). Για τα πλοία της ΕΕ δεν τίθενται ειδικές προϋποθέσεις.

- Καταργείται η υποχρέωση λήψης άδειας απόπλου και δήλωσης κατάπλου για ιδιωτικά και επαγγελματικά πλοία αναψυχής (άρθρο 9 παρ. 3 και άρθρο 10 παρ. 2). Καταργείται επίσης το αντίστοιχο παράβολο (άρθρο 16 παρ. 3).

- Για σκάφη έως 24 μέτρα δεν απαιτείται πλήρωμα. Σε περίπτωση, όμως, που έχουν, αυτό ασφαλίζεται στο ΝΑΤ.

- Για σκάφη που δεν έχουν ναυτολογημένο πλήρωμα δεν απαιτείται άδεια απόπλου και κατάπλου, ενώ όσα έχουν πλήρωμα απαιτείται μόνον άδεια απόπλου από το αρχικό λιμάνι.

- Απλουστεύεται και διευκολύνεται η διαδικασία υποβολής του ναυλοσυμφώνου στις Αρχές με ηλεκτρονικό τρόπο.

- Βελτιώνεται η απαίτηση και ο έλεγχος του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης.

- Καταργείται η υποχρέωση λήψης άδειας ανέλκυσης ή καθέλκυσης (άρθρο 14 παρ. 6) και το αντίστοιχο παράβολο (άρθρο 16 παρ. 3).

- Καταργείται η ατομική ερασιτεχνική άδεια αλιείας και η αντίστοιχη άδεια για τα σκάφη (άρθρο 14 παρ. 2).

- Μειώνεται σταδιακά ο ΦΠΑ σε ποσοστό που φθάνει στο 90%, στη φορολογητέα αξία με βάση την αρχική πώληση.

Λαμβάνοντας υπόψη την πληθώρα των νομοθετημάτων γίνεται αντιληπτό ότι καταβάλλεται ιδιαίτερη προσπάθεια από την πολιτεία για απλούστευση των κανόνων και ρύθμιση των διαδικασιών που διέπουν τη δραστηριότητα του θαλασσιου τουρισμού στην Ελλάδα. Ωστόσο, απαιτούνται περαιτέρω μεταρρυθμίσεις με σκοπό τον εκσυγχρονισμό του κλάδο, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού προϊόντος, το συντονισμό των αρμόδιων φορέων χάραξης τουριστικής πολιτικής και την προσέλκυση επενδυτών. Η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση δεν είναι τομέα κορεσμένος στην Ελλάδα και έχει πολλές αναπτυξιακές προοπτικές και δυνατότητες, τις οποίες δεν έχουν εκμεταλλευτεί στο έπακρον οι αρμόδιοι κρατικοί φορείς.

2.5 Τύποι σκαφών αναψυχής

Η αγορά γιώτινγκ διαθέτει ποικιλία στα σκάφη αναψυχής που δύνανται να επιλέξουν οι λάτρεις αυτής της δραστηριότητας σύμφωνα με τις προτιμήσεις τους και την οικονομική τους κατάσταση. Τουριστικό πλοίο ή πλοιάριο εννοείται κάθε σκάφος με αυτοδύναμη κίνηση στη θάλασσα, είτε με είτε χωρίς θαλάμους ενδιαίτησης και διανυκτέρευσης μέχρι είκοσι πέντε επιβατών, εκτός βέβαια από αυτούς που απαιτούνται για το πλήρωμα, το οποίο από την κατασκευή του μπορεί να χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά για την εκτέλεση πλόων θαλάσσιας αναψυχής ή περιήγησης είτε με καταβολή ναύλου είτε χωρίς (Ευθυμιάτου Α., 1997).

Η ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής με πεδίο αναφοράς το θαλάσσιο στοιχείο γίνεται με επαγγελματικά και με ιδιωτικά σκάφη ανάλογα με τον τρόπο εκμετάλλευσης αυτών. Η θαλάσσια περιήγηση με ιδιωτικό σκάφος αναψυχής αφορά στην ιδιωτική χρήση του σκάφους από τον κύριο για λόγους αναψυχής χωρίς την καταβολή ναύλου από του επιβαίνοντες. Αντίθετα, η περιήγηση με επαγγελματικό σκάφος προϋποθέτει την ολική ναύλωσή του, δηλαδή την εκμίσθωσή του[14]. Η εκναύλωση μπορεί να γίνεται από τον πλοιοκτήτη ή από ναυλομεσίτες, ναυτικούς πράκτορες ή κατόχους άδειας λειτουργίας γραφείου γενικού τουρισμού[15]. Περαιτέρω η ναύλωση επαγγελματικού σκάφους διακρίνεται στη ναύλωση με πλήρωμα (crewed yachts ή crewed boats), δηλαδή επανδρωμένα σκάφη με μόνιμο πλήρωμα, και σε ναύλωση χωρίς πλήρωμα (bare boat).

Επίσης, ο στόλος των σκαφών αναψυχής κατηγοριοποιείται στα ιστιοφόρα (sail boats) και στα μηχανοκίνητα (motor boats) ανάλογα με το μέσο πρόωσης (Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 2012). Μάλιστα, τα ταξίδια με ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα σκάφη όταν διαρκούν μια ημέρα πραγματοποιούν εκδρομή αναψυχής και όταν διαρκούν περισσότερο τουρισμό αναψυχής (Σφακιανάκης Μ., 2000).

Σύμφωνα με το Διακομιχάλη Μ. (2009) οι βασικές κατηγορίες σκαφών είναι οι εξής:

- Ιστιοφόρα (sailing yachts): Είναι τα σκάφη που κινούνται με πανιά και ναυλώνονται πάντοτε με πλήρωμα.

- Ιστιοφόρα χωρίς πλήρωμα (bareboats): Ως μέσο πρόωσης χρησιμοποιούνται τα πανιά και ναυλώνονται χωρίς πλήρωμα.

- Παραδοσιακά καΐκια (motor sailers): Συνήθως πρόκειται για μετασκευασμένα αλιευτικά ή εμπορικά καΐκια.

- Πολυτελή καΐκια (luxury motor sailers): Διαθέτουν ως μέσο πρόωσης πανιά και μηχανή.

- Μηχανοκίνητα μικρά (motor yachts): Είναι σκάφη με μικρό μέγεθος που κινούνται με μηχανή. Διακρίνονται σε φουσκωτά, πολυεστερικά σκάφη και σε συνδυασμό αυτών των δύο.

- Θαλαμηγοί ή mega yachts: Ως μέσο πρόωσης χρησιμοποιούν τη μηχανή και ναυλώνονται στο σύνολό τους με πλήρωμα.

[14] Άρθρο 3 παρ. 2 νόμου 4256/2014
[15] Άρθρο 3 παρ. 5 νόμου 4256/2014

- Μεγάλα μηχανοκίνητα καΐκια: Ουσιαστικά αποτελούν μικρά κρουαζιερόπλοια, δηλαδή μετασκευασμένα σκάφη μεγάλου μεγέθους που μπορούν να φιλοξενήσουν σημαντικό αριθμό ατόμων.

Ανάλογα με τις απαιτήσεις του ιδιοκτήτη, την χρήση για την οποία προορίζονται και το μέγεθός τους, τα σκάφη αναψυχής χωρίζονται στις εξής κατηγορίες (ICAP, 2009):

- Βοηθητικά σκάφη: σκάφη που προορίζονται για βοηθητική συμπληρωματική χρήση εξυπηρετώντας μεγαλύτερα σκάφη. Αυτά τα σκάφη αποτελούν μέρος του εξοπλισμού των σκαφών που εξυπηρετούν. Τα μεγέθη τους ποικίλλουν ανάλογα με τις ανάγκες. Μπορεί να είναι μικρά φουσκωτά μέχρι εξάμετρα ή και παραπάνω.

- Σκάφη από 2,5 μέτρα έως 3,8 μέτρα: σκάφη αυτού του μεγέθους απευθύνονται, συνήθως, σε χρήστες που έρχονται πρώτη φορά σε επαφή με το γιώτινγκ. Λόγω αυτού είναι κατασκευασμένα με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι ευκολόχρηστα στη μεταφορά, φύλαξη κ.λπ. Η μεταφορική τους ικανότητα είναι τριών ατόμων και λειτουργούν με εξωλέμβιες μηχανές μικρής ισχύος.

- Σκάφη από 3,8 μέτρα έως 5 μέτρα: τα σκάφη αυτής της κατηγορίας είναι μια υβριδική μορφή ανάμεσα στην προηγούμενη και στην επόμενη κατηγορία. Ο χρήστης τέτοιων σκαφών έχει αυξημένες απαιτήσεις σχετικά με την μεταφορά περισσότερων ατόμων, τη διάνυση μεγαλύτερων αποστάσεων κ.λπ. Κατά συνέπεια, το κύτος χρειάζεται μεγαλύτερη ιπποδύναμη για την πρόωση του οπότε και κινητήρες μεγαλύτερης ιπποδύναμης.

- Σκάφη από 5 μέτρα έως 8 μέτρα: αυτά τα σκάφη διαθέτουν μικρή καμπίνα κάτω από το πιλοτήριο και λειτουργούν με εξωλέμβιες ή έσω-εξωλέμβιες μηχανές μεγάλης ισχύος.

- Σκάφη από 8 μέτρα έως 15 μέτρα: τα σκάφη αυτής της κατηγορίας μπορούν να παρέχουν στους χρήστες περισσότερες ανέσεις. Διαθέτουν υπερκατασκευή με άνετους εσωτερικούς χώρους (καμπίνες, κουζίνα, λουτρό/WC). Λειτουργούν με πετρελαιοκίνητους εξωλέμβιους ή έσω-εξωλέμβιους κινητήρες.

- Σκάφη άνω των 15 μέτρων: η κατηγορία αυτή αφορά τις μεγάλες θαλαμηγούς. Διαθέτουν μεγάλους εσωτερικούς χώρους και είναι εξοπλισμένα με δεξαμενές καυσίμων και νερού. Οι θαλαμηγοί διακρίνονται σε super yachts (έως 30 μέτρα) και mega yachts (από 30 μέτρα και πάνω).

- Super & Mega Yachts: Τα super yachts πρόκειται για σκάφη με μήκος μέχρι 30 μέτρα ενώ τα mega yachts πρόκειται για σκάφη άνω των 30 μέτρων.

Επίσης, στο νόμο 4256/2014 δίνονται ορισμοί των μέσων ναυτιλίας και κατηγορίες των σκαφών που χρησιμοποιούνται στη θαλάσσια περιήγηση. Πιο συγκεκριμένα:

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

- Ιστιοφόρο πλοίο αναψυχής: είναι το πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει επαρκή ιστιοφορία, ως κύριο μέσο πρόωσης, μπορεί να φέρει μηχανή για βοηθητική πρόωση και, αν είναι επαγγελματικό, πληροί επιπλέον τα κριτήρια τα οποία ορίζονται στο νόμο.

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

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

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

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

- Επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο: είναι το μικρό σκάφος ή το πλοίο αναψυχής ή το επιβατηγό τουριστικό πλοίο, το οποίο εκτελεί ημερήσιο θαλάσσιο ταξίδι, όπως ορίζεται στο νόμο.

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

- Ναυταθλητικό σκάφος: είναι ιστιοφόρο ή κωπήλατο σκάφος, το οποίο έχει ελληνική σημαία και ανήκει σε Ναυτικούς ή Ιστιοπλοϊκούς Ομίλους ή Σωματεία ή σε μέλος αυτών. Το σκάφος αυτό προορίζεται αποκλειστικά για την προπόνηση των ναυταθλητών και τη συμμετοχή τους σε αγώνες.

Πέραν της παραπάνω διάκρισης, τα σκάφη αναψυχής που χρησιμοποιούνται για τη θαλάσσια περιήγηση χωρίζονται σε κατηγορίες (Α,Β,Γ,Δ) με βάση την κατασκευή και το σχεδιασμό τους[16] ως εξής:

- Τα σκάφη αναψυχής της κατηγορίας Α (ποντοπόρα) είναι σχεδιασμένα για ανέμους ισχύος άνω των 8 μποφόρ και κύματος σημαντικού ύψους άνω των 4 μέτρων, χωρίς όμως να περιλαμβάνονται μη φυσιολογικές συνθήκες, όπως καταιγίδες, θύελλες, τυφώνες, ανεμοστρόβιλοι και ακραίες θαλάσσιες συνθήκες ή ανεξέλεγκτα κύματα.

- Τα σκάφη αναψυχής της κατηγορίας Β (ανοικτού πελάγους) είναι σχεδιασμένα για ανέμους ισχύος μέχρι και 8 μποφόρ και κύματος σημαντικού ύψους μέχρι και 4 μέτρα.

- Τα σκάφη αναψυχής της κατηγορίας Γ (ακτοπλοϊκά) είναι σχεδιασμένα για ανέμους ισχύος μέχρι και 6 μποφόρ και σημαντικού κύματος ύψους μέχρι και 2 μέτρα.

[16] Σύμφωνα με την Κοινή Υπουργική Απόφαση Αριθμ. Οικ. 3926/Δ.Τ.Β.Ν. 216 (ΦΕΚ 273/Β'/11.02.2016) «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στην Οδηγία 2013/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Νοεμβρίου 2013 για τα σκάφη αναψυχής και τα ατομικά σκάφη και την κατάργηση της Οδηγίας 94/25/ΕΚ.».

- Τα σκάφη αναψυχής της κατηγορίας Δ (προφυλαγμένων υδάτων) είναι σχεδιασμένα για ανέμους ισχύος μέχρι και 4 μποφόρ και σημαντικού ύψους κύματος μέχρι και 0,3 μέτρα, με περιστασιακά κύματα μέγιστου ύψους 0,5 μέτρων.

Μιλώντας με αριθμούς, σύμφωνα με στοιχεία της Ένωσης Μαρινών Ελλάδας (2019), στις μαρίνες μέλη της το έτος 2018 ελλιμενίστηκαν 6.109 επαγγελματικά και 17.428 ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, σύνολο 23.537 σκάφη. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται σε μορφή ποσοστού οι σημαίες σκαφών που ελλιμενίστηκαν στην Ελλάδα το ίδιο έτος.

Πίνακας 1.2: Σημαίες σκαφών που ελλιμενίστηκαν στην Ελλάδα το έτος 2018.

Α/Α	ΣΗΜΑΙΑ ΧΩΡΑΣ	%
1	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	39%
2	ΜΕΓΑΛΗ ΒΕΤΑΝΙΑ	18%
3	ΓΑΛΛΙΑΣ – ΙΤΑΛΙΑΣ	10%
4	ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ – ΑΥΣΤΡΙΑΣ	6%
5	ΤΟΥΡΚΙΑ	5%
6	Η.Π.Α.	4%
7	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	2%
8	ΑΓΙΟΥ ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ – ΜΑΛΤΑ	1%
9	ΑΛΛΗ < 1%	15%
	ΣΥΝΟΛΟ	**100%**

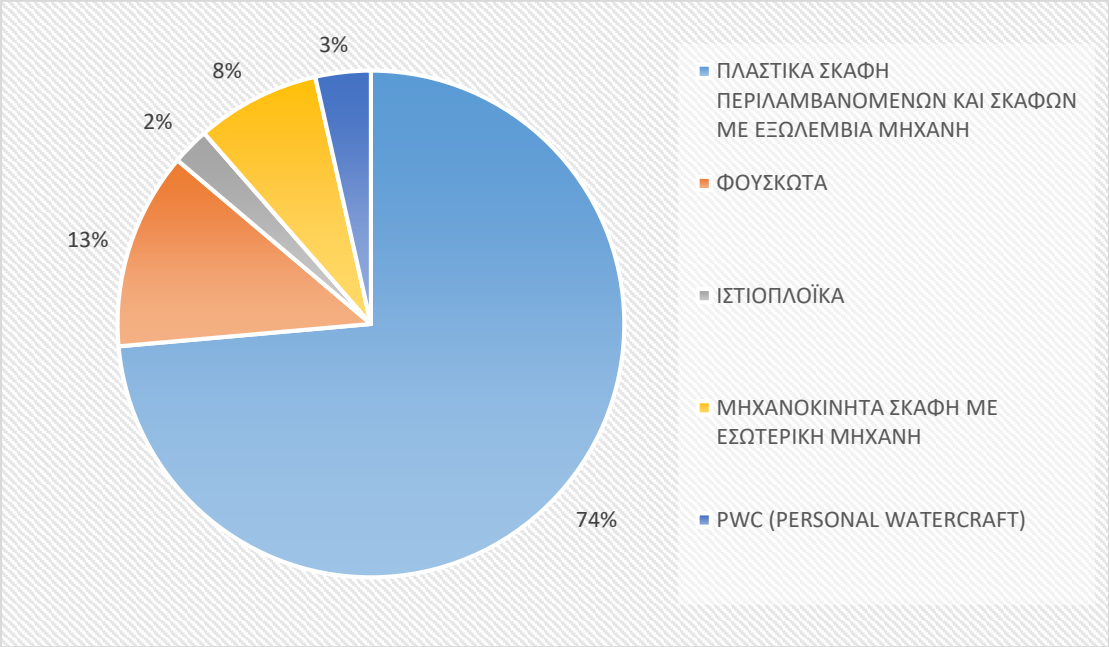
Πηγή: Ένωσης Μαρινών Ελλάδας (2019), ιδία επεξεργασία

Από τον πίνακα συνάγεται το συμπέρασμα ότι το ποσοστό των σκαφών με ελληνική σημαία ανέρχεται σε 39% και 61% το ποσοστό των σκαφών με σημαία άλλων χωρών. Από τις αλλοδαπές σημαίες το μεγαλύτερο ποσοστό ανήκει στην Μεγάλη Βρετανία (18%), ακολουθεί η Γαλλία – Ιταλία (10%), η Γερμανία – Αυστρία (6%), η Τουρκία (5%), οι Η.Π.Α. (4%) και η Ολλανδία (2%).

Όσον αφορά στο επαγγελματικό γιώτινγκ, η ζήτηση για τις υπηρεσίες του προέρχεται κυρίως από τον εισερχόμενο τουρισμό. Μάλιστα, το 2019 η Ελλάδα ήταν ο τρίτος δημοφιλέστερος προορισμός σε ναυλώσεις παγκοσμίως, κατέχοντας το 17% της παγκόσμιας αγοράς γιώτινγκ, μετά τη Νότια Γαλλία (20%) και την Ιταλία (19%) (Μπέλλος Η., Η Καθημερινή, 10.03.2020).

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ICOMIA (2015) στην Ελλάδα υπάρχουν 170.052 σκάφη εκ των οποίων τα 125.137 ανήκουν στην κατηγορία των πλαστικών σκαφών περιλαμβανομένων και των σκαφών με εξωλέμβια μηχανή, ήτοι 74%. Η δεύτερη μεγαλύτερη κατηγορία είναι τα φουσκωτά σκάφη τα οποία ανέρχονται σε 21.400, αντιπροσωπεύοντας το 13% των σκαφών της Ελλάδας. Όσον αφορά τις οικονομικές επιπτώσεις τη σημαντικότερη θέση κατέχουν τα ιστιοπλοϊκά σκάφη που ανέρχονται σε 4.060 (2%) και τα 13.445 (8%) μηχανοκίνητα σκάφη με εσωτερική μηχανή, συνολικής δυναμικότητας 17.505 σκάφη.

Διάγραμμα 2.3: Κατηγορίες σκαφών στην Ελλάδα.



Πηγή: ICOMIA (2015), ιδία επεξεργασία

2.6 Κατηγορίες τουριστικών λιμένων στο ελληνικό λιμενικό σύστημα

Εκτός από τα σκάφη αναψυχής σημαντική παράμετρος στην ανάπτυξη του θαλασσίου τουρισμού και δραστηριοτήτων υψηλής προστιθέμενης αξίας αποτελούν οι λιμενικές εγκαταστάσεις και υποδομές ως χώροι ασφαλούς ελλιμενισμού, ανεφοδιασμού και παροχής υπηρεσιών στα σκάφη αναψυχής και στους χρήστες τους.

Λιμένας (στα αρχαία ελληνικά «λιμήν») είναι ο ασφαλής όρμος στον οποίο δύνανται να προσεγγίζουν με ασφάλεια τα πλοία προκειμένου να προβούν σε εμπορικές κ.α. δραστηριότητες. Οι λιμένες διακρίνονται σε φυσικούς (harbor) και σε τεχνητούς (port). Κατηγοριοποιούνται σε θαλάσσιους, παραθαλάσσιους, λιμναίους, παραλιμναίους, ποτάμιους ή παραποτάμιους. Ο Goss R. (1990) ορίζει το λιμάνι ως πύλη εισόδου από την οποία διέρχονται φορτία και επιβάτες από τα πλοία στην ξηρά και αντίστροφα. Ο νόμος 2971/2001[17] «Περί αιγιαλού και παραλίας» ορίζει τον λιμένα ως τη ζώνη μεταξύ ξηράς και θάλασσας, μαζί με έργα και εξοπλισμό, που επιτρέπουν κυρίως την αποδοχή κάθε είδους πλωτών μέσων και σκαφών αναψυχής, τη φορτοεκφόρτωση, αποθήκευση, παραλαβή και προώθηση των φορτίων τους, την εξυπηρέτηση επιβατών και οχημάτων και την ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές.

Το ελληνικό λιμενικό σύστημα αποτελείται από περισσότερες από 1.000 καταγεγραμμένες λιμενικές εγκαταστάσεις (Παπουτσάκης Μ., 2016) οι οποίες είναι διαφορετικού μεγέθους, διοικητικής οργάνωσης και χρήσεων. Ανάλογα με το μέγεθος, τη χρήση και τη γεωστρατηγική θέση του λιμένα καθορίζεται η διοικητική οργάνωση και η διοίκησή του και κατατάσσεται σε κατηγορίες.

[17] ΦΕΚ 285/Α’/19.12.2001

Οι λιμένες κατηγοριοποιούνται ως εξής ανάλογα με τη χρήση τους:

- Εμπορικοί,
- Επιβατικοί,
- Τουριστικοί,
- Αλιευτικοί,
- Ναυταθλητικοί που μπορούν να ενταχθούν στους Τουριστικούς,
- Ειδικού σκοπού π.χ. Στρατιωτικοί.

Στην παρούσα μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία το ενδιαφέρον επικεντρώνεται στους λιμένες αναψυχής, τους τουριστικούς λιμένες.

Σύμφωνα με το άρθρο 29 παρ. 1 νόμου 2160/1993, οι τουριστικοί λιμένες διακρίνονται σε:

α) Μαρίνες,

β) Καταφύγια,

γ) Αγκυροβόλια.

Ο νόμος προέβλεπε και μία ακόμη κατηγορία τουριστικών λιμένων, τους ξενοδοχειακούς λιμένες. Με το άρθρο 167 του νόμου 4070/2012[18] καταργήθηκε το άρθρο 35 του νόμου 2160/1993 που αφορά στη χωροθέτηση και λειτουργία λιμένων ξενοδοχειακών μονάδων. Πλέον οι λιμένες που κατασκευάζονται στον αιγιαλό και την παραλία που βρίσκεται προ των εγκαταστάσεων ξενοδοχειακών μονάδων είναι κατηγορίας καταφύγια.

Η κατασκευή λιμένων αποκλειστικά για σκάφη αναψυχής ξεκίνησε, όπως αναφέρθηκε, στις αρχές της δεκαετίας του 1960 από τον ΕΟΤ. Λόγω της αυξημένης ζήτησης για θέσεις ελλιμενισμού, την πρωτοβουλία του ΕΟΤ μιμήθηκαν από τη δεκαετία του 1980 οι ΟΤΑ, τα Λιμενικά Ταμεία και ιδιώτες επενδυτές (Διακομιχάλης Μ., 2009).

Μέχρι το 1993 λειτουργούσαν στη χώρα 12 λιμένες με δυναμικότητα 4.570 θέσεις ελλιμενισμού και φορέα εκμετάλλευσης σχεδόν αποκλειστικά το δημόσιο, κυρίως τον ΕΟΤ. Η πλειονότητα αυτών βρισκόταν στα μεγάλα αστικά κέντρα και ιδιαίτερα στην Αττική (Pardali A., 2000). Μάλιστα δεν προβλεπόταν η κατασκευή μαρίνας από ιδιώτες ούτε και η παραχώρηση σ' αυτούς της αποκλειστικής χρήσης και εκμετάλλευσης του προκείμενου αιγιαλού.

Με το νόμο 2160/1993, επήλθαν σημαντικές μεταρρυθμίσεις:

- Εκχωρήθηκαν στο Υπουργείο Ανάπτυξης οι βασικές αρμοδιότητες που αφορούν στα λιμάνια σκαφών αναψυχής και υλοποιούνταν μέσω της Διυπουργικής Επιτροπής και της Γραμματείας Στήριξης Τουριστικών Λιμένων (ΓΣΤΛ).

- Οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου που ήταν κύριος ή επικαρπωτής ακινήτου μπροστά από το οποίο ενδιαφερόταν να κατασκευάσει μαρίνα μπορούσε να ζητήσει έγκριση από τη ΓΣΤΛ.

[18] (ΦΕΚ 82/Α'/10.4.2012) «Ρυθμίσεις Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών, Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις.».

- Προβλεπόταν η δυνατότητα παραχώρησης της εκμετάλλευσης των μαρινών που ανήκαν στον ΕΟΤ σε όμιλο επιχειρήσεων δημοσίων ή ιδιωτικών συμφερόντων.

Οι τουριστικοί λιμένες είναι λιμένες που έχουν κατασκευαστεί ειδικά για τον ελλιμενισμό, τη συντήρηση και την εν γένει εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής και ναυταθλητισμού. Περιλαμβάνουν χερσαίο και θαλάσσιο χώρο, αγκυροβόλιο, χερσαία εναπόθεση, εξυπηρέτηση διερχόμενων σκαφών κ.λπ. Σήμερα στην αγορά γιώτινγκ παρατηρείται το φαινόμενο οι ίδιοι οι χρήστες, δηλαδή μεγάλες εταιρίες ενοικίασης σκαφών αναψυχής, να γίνονται παραγωγοί των λιμενικών υπηρεσιών δεδομένου ότι δημιουργούν κοινοπραξίες και επιδιώκουν την εκμετάλλευση μαρινών (Pardali A., Miliaraki M., 2006).

Αυτό που πρέπει να καταστεί σαφές είναι ότι η ανάπτυξη των λιμένων αναψυχής συμβαδίζει με την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και του τουρισμού γενικότερα. Οι υποδομές αυτές δεν αντιμετωπίζονται ανεξάρτητα και μόνο για τον ελλιμενισμό των σκαφών και την παροχή υπηρεσιών προς αυτά αλλά συνδέονται άρρηκτα με την τοπική κοινωνία και δύνανται να φιλοξενούν διάφορες εκδηλώσεις[19] στους χώρους τους (Πακαλία Ι., 2012).

Η ζήτηση για τις υπηρεσίες των τουριστικών λιμένων καθορίζεται από τρεις παράγοντες (Papadimitriou P., 2009):

- το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών,
- την ποιότητα και την ποσότητα των υπηρεσιών ανά θέση ελλιμενισμού,
- την ανάπτυξη της αγοράς των σκαφών αναψυχής.

Επίσης, η ζήτηση ποικίλει ανάλογα με την εποχή. Η τουριστική περίοδος στην Ελλάδα διαρκεί κυρίως επτά μήνες, από τον Απρίλιο μέχρι τον Οκτώβριο. Την περίοδο του καλοκαιριού η κίνηση των σκαφών αυξάνεται επηρεάζοντας ανάλογα και την ζήτηση για λιμενικές υπηρεσίες. Την περίοδο του χειμώνα η κίνηση μειώνεται και αυξάνεται η ζήτηση για υπηρεσίες δεξαμενισμού (Pardali A., Kounoupas E., Lainos I., 2016). Σύμφωνα με στοιχεία του ΕΟΤ, η ζήτηση για υπηρεσίες που αφορούν στα σκάφη αναψυχής χωρίζεται σε τρεις περιόδους: Ιούλιος έως Αύγουστος με το 54% της συνολικής ζήτησης, Απρίλιος έως Μάιος και Σεπτέμβριος έως Οκτώβριος όπου η ζήτηση αντιστοιχεί στο 40% του συνόλου και για τις δύο περιόδους (P. Papadimitriou P., 2009).

Όσον αφορά στο περιβάλλον της ελληνικής τουριστικής αγοράς, η ζήτηση ανταποκρίνεται στα γενικά χαρακτηριστικά των μεσογειακών χωρών, τα οποία προσδιορίζονται από (Λεκάκου Μ., Τζαννάτος Ε., 2000):

- τη μεγάλη συγκέντρωση των παράκτιων τουριστικών δραστηριοτήτων,
- την εποχικότητα της ζήτησης του τουριστικού προϊόντος,
- την υπέρμετρη συγκέντρωση του τουρισμού στις τέσσερις ευρωπαϊκές μεσογειακές χώρες (Ισπανία, Ιταλία, Γαλλία, Ελλάδα),
- την έντονη αύξηση των περιβαλλοντικών επιβαρύνσεων.

[19] Όπως πολιτιστικές εκδηλώσεις, εκθέσεις και μουσικές συναυλίες κ.α.

Αντίστοιχα η προσφορά στους λιμένες σκαφών αναψυχής διαμορφώνεται ανάλογα με τις ανάγκες που ζητούν να ικανοποιήσουν οι χρήστες. Βασική παράμετρος αποτελεί το βάθος του κάθε λιμένα και οι διαστάσεις των θέσεων παραβολής διότι προσδιορίζει το μέγεθος των σκαφών που μπορεί να φιλοξενήσει. Οι βασικές υπηρεσίες και προϊόντα που προσφέρουν οι τουριστικοί λιμένες μπορούν να διαχωριστούν στις εξής κατηγορίες (Pardali A., Sakellariadou, 2000):

- Άμεσες λιμενικές υπηρεσίες όπως η πρόσδεση και το αγκυροβόλιο, η πλήρης σήμανση, η προστασία από τις καιρικές συνθήκες, οι υπηρεσίες ρυμούλκησης, οι χώροι στάθμευσης, ο διαθέσιμος χώρος για επισκευή το χειμώνα (dry docking area), τα συστήματα ασφάλειας, κ.α.

- Έμμεσες λιμενικές υπηρεσίες όπως η παροχή πόσιμου νερού, ο ανεφοδιασμός με καύσιμα, η παροχή ηλεκτρικού ρεύματος και πυρασφάλειας, το σύγχρονο σύστημα τηλεπικοινωνιών και η συλλογή σκουπιδιών, λυμάτων κ.λπ.

- Διοικητικές υπηρεσίες, γραφείο Λιμενικής Αρχής, Τελωνείο κ.τ.λ,

- Επισκευαστικές υπηρεσίες, χώροι για την επισκευή και συντήρηση των σκαφών, τεχνική υποστήριξη του ηλεκτρονικού εξοπλισμού, παροχή ανταλλακτικών του λοιπού εξοπλισμού κ.τ.λ.,

- Τουριστικές και άλλες υπηρεσίες, όπως εστιατόρια και χώροι αναψυχής, κέντρα πληροφόρησης, τραπεζικές υπηρεσίες, υγειονομικές μονάδες (WC και ντουζ, στεγνοκαθαριστήριο), εμπορικά καταστήματα, φαρμακεία και κέντρα υγείας κ.λπ.

Σήμερα οι τουριστικοί λιμένες συμβάλλουν στην ενίσχυση της εθνικής οικονομίας καθώς διαθέτουν προστιθέμενη αξία. Αναλυτικά (Ένωση Μαρινών Ελλάδας, 2019):

- Δημιουργούν χιλιάδες θέσεις εργασίας, αφού σύμφωνα με τη μελέτη του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, για κάθε 100 θέσεις ελλιμενισμού δημιουργούνται 4 έως 6 άμεσες θέσεις εργασίας και άλλες 100 έμμεσες εντός και στην ευρύτερη περιοχή της μαρίνας όπου δραστηριοποιούνται επαγγελματίες και μικρομεσαίες επιχειρήσεις εξυπηρέτησης σκαφών, συντήρησης, καρνάγια, προμηθευτές καυσίμων και τροφοδοσίας, ναυτικοί πράκτορες. Εάν συνυπολογισθούν και τα πληρώματα των σκαφών αναψυχής, τότε ανά 100 θέσεις ελλιμενισμού οι έμμεσες θέσεις εργασίας ξεπερνούν τις 200.

- Καταναλώνονται αγαθά και υπηρεσίες με αποτέλεσμα να εισρέει συνάλλαγμα από τα ξένα σκάφη αναψυχής. Το Διεθνές Συμβούλιο Ενώσεων της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας (ICOMIA) εκτιμά ότι για κάθε ένα ευρώ που δαπανάται για ελλιμενισμό σε μία μαρίνα, δαπανώνται αντίστοιχα 5 έως 10 ευρώ, ανάλογα με το μέγεθος του σκάφους για καύσιμα, προμήθειες, τροφοδοσία, υπηρεσίες εξυπηρέτησης, διασκέδαση, εστίαση, συντήρηση, μισθοδοσία και άλλες υποχρεώσεις του σκάφους. Άρα για μία αγορά της τάξεως των 60 εκατομμυρίων ευρώ όπως περίπου υπολογίζονται οι ελληνικές μαρίνες[20], εκτιμάται ότι τουλάχιστον 500 εκατομμύρια ευρώ διαχέονται στους επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται σε μαρίνες.

[20] Μέλη της Ένωσης Μαρινών Ελλάδος

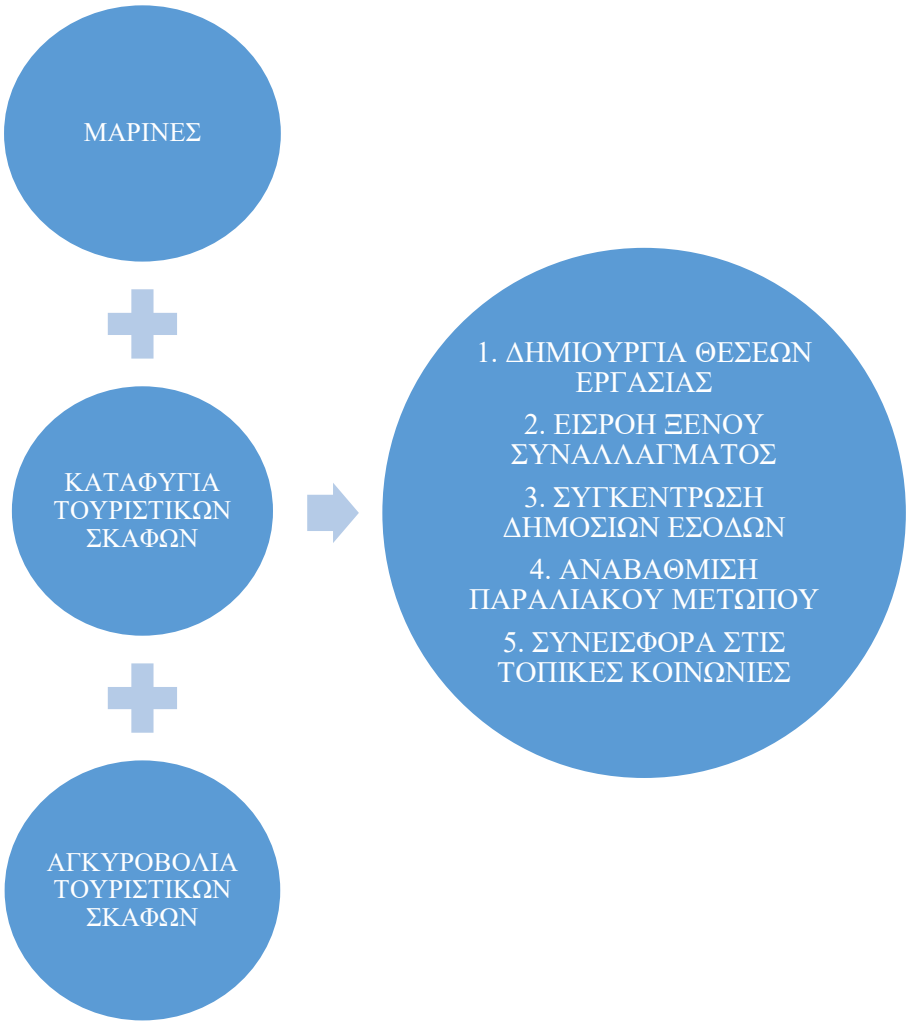
- Συγκεντρώνονται δημόσια έσοδα από τα μισθώματα που καταβάλλουν στο Δημόσιο οι μαρίνες, από τους φόρους εισοδήματος των επιχειρήσεων που τις λειτουργούν αλλά και από εκείνες που λειτουργούν μέσα και έξω από αυτές, από τις εργοδοτικές και ασφαλιστικές εισφορές των εργαζομένων και διάφορα άλλα τέλη που επιβαρύνουν τα σκάφη αναψυχής. Μόνο ο ΦΠΑ που αποδίδεται στο Δημόσιο από την παροχή υπηρεσιών προς τα σκάφη αναψυχής υπολογίζεται ότι ξεπερνά τα 52 εκατομμύρια ευρώ ετησίως.

- Αναβαθμίζουν το παραλιακό μέτωπο με την κατασκευή σύγχρονων λιμενικών εγκαταστάσεων με περιβαλλοντικούς όρους, πράσινο και υψηλή αισθητική εκεί όπου πριν υπήρχαν εγκαταλελειμμένα κρηπιδώματα, χερσαίοι χώροι εγκατάλειψης σκαφών ή απρόσιτες και βρώμικες παραλίες.

- Συνεισφέρουν στις τοπικές κοινωνίες με την υπεύθυνη και ποιοτική διαχείρισή τους, με τις πολιτιστικές και αθλητικές δραστηριότητες, την καθημερινή καθαριότητα και συντήρηση των εγκαταστάσεων που αποτελούν τις απαραίτητες υποδομές για την προσέλκυση υψηλής ποιότητας τουρισμού σε αρμονία με την ελεύθερη και ασφαλή πρόσβαση των πολιτών στο παραλιακό μέτωπο.

Προς επίρρωση των ανωτέρω αξίζει να παρατεθούν αριθμητικά δεδομένα. Οι μαρίνες και το γιώτινγκ, μέσω άμεσης και έμμεσης συνεισφοράς, συμβάλλουν με 793.465 τουριστικές αφίξεις αλλοδαπών τουριστών που αντιστοιχεί σε 2,64 % του συνόλου των τουριστών που αφίχθηκαν στη χώρα το έτος 2018. Συνεισφέρουν στο ΑΕΠ με 2,7 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως, που αντιστοιχεί σε 1,41 % του συνολικού ΑΕΠ της χώρας. Ενισχύουν τον τομέα της απασχόλησης με 43.626 άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας που αντιστοιχούν σε 4,41 % της απασχόλησης του τουρισμού της χώρας. Συνεισφέρουν στα κρατικά έσοδα με 218 εκατομμύρια ευρώ και στην κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών με 1.016 εκατομμύρια ευρώ. Επίσης, υπολογίζεται ότι η μέση τουριστική δαπάνη ανά άφιξη στις μαρίνες είναι 2 έως πέντε 5 φορές μεγαλύτερη σε σύγκριση με τα ξενοδοχεία. Επομένως, γίνεται αντιληπτό ότι η προστιθέμενη αξία των τουριστικών λιμένων συμβάλλει θετικά στην οικονομία, στο περιβάλλον και στην κοινωνία της χώρας.

Σχήμα 2.2: Προστιθέμενη αξία τουριστικών λιμένων.



Πηγή: Μελέτη Ένωσης Μαρινών Ελλάδας (2019), ιδία επεξεργασία

3

ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ – ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Προκειμένου να γίνει κατανοητή η διαδικασία της παραχώρησης τουριστικών λιμένων κρίνεται αναγκαίο να αποσαφηνιστεί η νομική έννοια της παραχώρησης, τα νομοθετήματα που ρυθμίζουν τις συμβάσεις παραχώρησης εν γένει, ο λόγος που οι συμβάσεις παραχώρησης επιλέγονται συνήθως για έργα υποδομής, τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν και η σχέση τους με άλλες συμβάσεις (δημόσιες συμβάσεις, συμβάσεις σύμπραξης δημοσίου – ιδιωτικού τομέα).

3.1 Δημόσιες συμβάσεις

Με τον όρο «δημόσιες συμβάσεις» και «συμβάσεις έργων, υπηρεσιών και προμηθειών» νοούνται οι συμβάσεις εξ επαχθούς αιτίας[21] οι οποίες συνάπτονται γραπτώς μεταξύ ενός ή περισσότερων οικονομικών φορέων και μίας ή ενός ή περισσότερων αναθετουσών αρχών/ αναθετόντων φορέων, αντίστοιχα, και έχουν ως αντικείμενο την εκτέλεση έργων, την προμήθεια αγαθών ή την παροχή υπηρεσιών.

Ρυθμίζονται στο ελληνικό δίκαιο από το νόμο 4412/2016[22] με τίτλο «Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ)». Ο παρών νόμος θεσπίζει κανόνες: α) για τις διαδικασίες προγραμματισμού και σύναψης δημοσίων συμβάσεων και διαγωνισμών μελετών που υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του Βιβλίου Ι (άρθρα 2 έως 221), β) για τις διαδικασίες προγραμματισμού και σύναψης συμβάσεων και διαγωνισμών μελετών που υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του Βιβλίου ΙΙ (άρθρα 2 και 222 έως 338), γ) για τη διακυβέρνηση, οι οποίοι εφαρμόζονται, σύμφωνα με το Βιβλίο ΙΙΙ (άρθρα 339 έως 344), από τις αναθέτουσες αρχές και τους αναθέτοντες φορείς και δ) για την έννομη προστασία κατά τη σύναψη συμβάσεων που υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του Βιβλίου IV (άρθρα 345 έως 374).

Αναλυτικά:

α. «Δημόσιες συμβάσεις έργων» ή «συμβάσεις έργων» νοούνται οι συμβάσεις που έχουν ως αντικείμενο, ένα από τα κάτωθι: α) την εκτέλεση ή συγχρόνως τη μελέτη και την εκτέλεση εργασιών που αφορούν μία από τις δραστηριότητες που αναφέρονται στο νόμο, β) την εκτέλεση ή συγχρόνως τη μελέτη και την εκτέλεση έργου, γ) την υλοποίηση, με οποιαδήποτε μέσα, έργου ανταποκρινόμενου στις απαιτήσεις που ορίζει η αναθέτουσα αρχή/αναθέτων φορέας που ασκεί αποφασιστική επιρροή στο είδος ή στη μελέτη του έργου.

[21] Σύμβαση εξ επαχθούς αιτίας σημαίνει ότι η σύμβαση είναι αμφοτεροβαρής, δηλαδή προβλέπεται «παροχή» και «αντιπαροχή». Κάθε μέρος είναι «οφειλέτης» του άλλου ως προς την παροχή και «δανειστής» ως προς την οφειλόμενη από το άλλο «αντιπαροχή».
[22] ΦΕΚ 147/Α'/08.08.2016

Ως «έργο» νοείται το αποτέλεσμα ενός συνόλου οικοδομικών εργασιών ή εργασιών μηχανικού το οποίο επαρκεί αυτό καθαυτό για την εκπλήρωση μίας οικονομικής ή τεχνικής λειτουργίας. Η εκτέλεση των εργασιών του προηγούμενου εδαφίου απαιτεί ιδίως την εφαρμογή μελέτης κατά την έννοια του παρόντος, με τη χρήση τεχνικών γνώσεων και μεθόδων και αφορά νέες κατασκευές, επεκτάσεις, ανακαινίσεις, επισκευές – συντηρήσεις κατά τη λειτουργία, κατεδαφίσεις υποδομών, ιδίως στις κατηγορίες οδοποιίας, οικοδομικών, υδραυλικών, ηλεκτρομηχανολογικών, λιμενικών, βιομηχανικών – ενεργειακών, δικτύων, πρασίνου, καθαρισμού και επεξεργασίας νερού, υγρών, στερεών και αερίων αποβλήτων, γεωτρήσεων, ειδικών μονώσεων, ανελκυστήρων, ηλεκτρονικού εξοπλισμού, πλωτών έργων και εγκαταστάσεων, ναυπηγείων, αποκαλύψεις μεταλλείων ή όπως οι κατηγορίες αυτές διαμορφώνονται από τις κείμενες διατάξεις και των υποδομών εκ του συνδυασμού των ανωτέρω κατηγοριών.

β. «Δημόσιες συμβάσεις προμηθειών» ή «συμβάσεις προμηθειών» νοούνται οι συμβάσεις που έχουν ως αντικείμενο την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, τη μίσθωση ή τη μίσθωση – πώληση, με ή χωρίς δικαίωμα αγοράς, προϊόντων. Μια σύμβαση προμηθειών μπορεί να περιλαμβάνει, παρεμπιπτόντως, εργασίες τοποθέτησης και εγκατάστασης,

γ. «Δημόσιες συμβάσεις γενικών υπηρεσιών» νοούνται οι συμβάσεις που έχουν ως αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών, πλην της εκπόνησης μελετών και της παροχής τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών, που ως τέτοιες νοούνται εκείνες που, έχουν ως αντικείμενο το σχεδιασμό, προγραμματισμό, οργάνωση, διαχείριση, παρακολούθηση, έλεγχο και αξιολόγηση επιχειρησιακών και αναπτυξιακών προγραμμάτων και δράσεων σε όλους τους τομείς της οικονομίας, καθώς και σε οριζόντιου χαρακτήρα παρεμβάσεις, την υποστήριξη της υλοποίησης τους με τη μεταφορά της απαραίτητης σχετικής τεχνογνωσίας, καθώς και την παροχή εξωγενών υπηρεσιών (outsourcing) υλοποίησης των ανωτέρω προγραμμάτων και δράσεων. Στις συμβουλευτικές υπηρεσίες υπάγονται ιδίως οι οικονομικές μελέτες, οι κοινωνικές μελέτες, οι μελέτες οργάνωσης και επιχειρησιακής έρευνας, οι περιβαλλοντικές μελέτες, καθώς και οι μελέτες συστημάτων πληροφορικής, όπως προβλέπονται στον παρόντα νόμο.

Συμβαλλόμενα μέρη στις συμβάσεις αυτές είναι από τη μία πλευρά αναθέτουσες αρχές ή αναθέτοντες φορείς και από την άλλη οικονομικοί φορείς που επιλέγονται από τις εν λόγω αναθέτουσες αρχές για την εκτέλεση έργου, την προμήθεια αγαθών και την παροχή υπηρεσιών. Στις αναθέτουσες αρχές περιλαμβάνονται: το κράτος, οι αρχές τοπικής αυτοδιοίκησης, οι οργανισμοί δημοσίου δικαίου ή οι ενώσεις μίας ή περισσότερων από αυτές τις αρχές ή ενός ή περισσότερων από αυτούς τους οργανισμούς δημοσίου δικαίου κ.α. Αναθέτοντες φορείς νοούνται, μεταξύ άλλων, οι αναθέτουσες αρχές ή δημόσιες επιχειρήσεις που ασκούν δραστηριότητες που σχετίζονται με το αέριο και τη θερμότητα, την ηλεκτρική ενέργεια, την παροχή ή εκμετάλλευση δικτύων που παρέχουν υπηρεσίες στους τομείς των μεταφορών, την εκμετάλλευση μίας γεωγραφικής περιοχής με σκοπό την παροχή υπηρεσιών αερολιμένων, θαλάσσιων λιμένων ή λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή άλλων τερματικών σταθμών μεταφορικών μέσων σε αεροπορικούς, θαλάσσιους ή ποτάμιους μεταφορείς, την παροχή ταχυδρομικών υπηρεσιών, την εκμετάλλευση γεωγραφικής περιοχής με σκοπό την εξόρυξη πετρελαίου, φυσικού αερίου, άνθρακα ή άλλων στερεών καυσίμων.

Αντίστοιχα, οικονομικός φορέας είναι κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή δημόσιος φορέας ή ένωση αυτών των προσώπων ή/και φορέων, συμπεριλαμβανομένων των προσωρινών συμπράξεων επιχειρήσεων, που προσφέρει στην αγορά εκτέλεση εργασιών ή/και έργου, προμήθεια προϊόντων ή παροχή υπηρεσιών.

3.2 Συμβάσεις παραχώρησης

Η σύμβαση παραχώρησης αποτελεί σύμβαση του διοικητικού δικαίου και εναλλακτική μορφή της δημόσιας σύμβασης με την οποία ένα κράτος ή ένα νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου αναθέτει σε ιδιώτη (νομικό ή φυσικό πρόσωπο), ο οποίος καλείται ανάδοχος παραχώρησης – παραχωρησιούχος, την κατασκευή ενός δημοσίου έργου ή την άσκηση μίας δημόσιας υπηρεσίας με δικά του έξοδα και κινδύνους, αναγνωρίζοντας ταυτόχρονα το δικαίωμα να εισπράττει την αμοιβή του από τους χρήστες του έργου ή της υπηρεσίας (Φλογαΐτης Σ., 1991). Ο ανάδοχος, δηλαδή, κατασκευάζει ή δημιουργεί το αντικείμενο της παραχώρησης, το οποίο στη συνέχεια θα εκμεταλλευθεί για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και η αμοιβή του είναι το προϊόν των ανταλλαγμάτων που λαμβάνει από τους χρήστες σύμφωνα με τους συμβατικούς όρους. Η διάρκεια της παραχώρησης καθορίζεται συμβατικά και μετά την παρέλευση του χρονικού διαστήματος το αντικείμενο της παραχώρησης ή το κατασκευασθέν έργο μπορεί να επιστραφεί στο κράτος ή στον αρχικό φορέα παραχώρησης κατά πλήρη ιδιοκτησία, ενώ συχνά προβλέπεται και η δυνατότητα της εξαγοράς του αντικειμένου (Γέροντας Α., 2009).

Ως διοικητική σύμβαση, το συμβαλλόμενο δημόσιο νομικό πρόσωπο δε βρίσκεται σε ισότιμη νομική κατάσταση σε σχέση με τον αντισυμβαλλόμενό του αλλά έχει αυξημένη δικαιοπρακτική εξουσία (εξαιρετικό καθεστώς) στο πλαίσιο της συμβατικής σχέσης (Σπηλιωτόπουλος Ε., 2011). Διαθέτει εξουσίες που του παρέχουν τη δυνατότητα μονομερούς επέμβασης στο συμβατικό δεσμό, χωρίς τη συναίνεση του αντισυμβαλλομένου, με την έκδοση μονομερών διοικητικών πράξεων, αμέσως εκτελεστών χωρίς την παρέμβαση των δικαστηρίων ή άλλων πολιτειακών οργάνων («ρήτρες δημόσιας εξουσίας») (Γέροντας Α., 2009). Η υπερέχουσα θέση δύναται να προκύπτει είτε απευθείας από τις διατάξεις της σχετικής νομοθεσίας είτε από όρους της σύμβασης, οι οποίοι πρέπει ή είναι δυνατόν να περιληφθούν στη σύμβαση βάσει σχετικής νομοθεσίας (Σπηλιωτόπουλος Ε., 2011).

Σύμφωνα με τη νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας[23] και την κρατούσα άποψη στη θεωρία[24], προκειμένου να χαρακτηρισθεί μία σύμβαση ως διοικητική, πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά τα εξής:

- Το ένα τουλάχιστον από τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει να είναι το κράτος ή άλλο νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου ή νομικό πρόσωπο διφυούς χαρακτήρα, υπό τον όρο βέβαια ότι το τελευταίο, στη συγκεκριμένη περίπτωση λειτουργεί ως φορέας άσκησης δημόσιας εξουσίας[25].

- Με τη διοικητική σύμβαση πρέπει να επιδιώκεται άμεσος δημοσίου συμφέροντος σκοπός, δηλαδή το αντικείμενο της σύμβασης να ταυτίζεται προς το σκοπό του νομικού προσώπου ή να αποτελεί ευθέως μέσο για την επιδίωξή του[26].

---

[23] Βλ. ενδεικτικά ΑΕΔ 3/1999, ΣτΕ 1031/1995, 2161/1998, 2247/1999, 1608/2001, 4314/2005, 1110/2006.

[24] Βλ. ενδεικτικά Παυλόπουλος Πρ., Ζητήματα δικαστικής προστασίας στο πλαίσιο των διαφορών από διοικητικές συμβάσεις, ΔιΔ 1991, σελ. 249 επ., του ιδίου, Ζητήματα αστικής ευθύνης από διοικητικές συμβάσεις, Σχόλιο στην απόφαση ΔεφΑθ 3024/1990, ΔιΔ 1990, σελ. 1009 επ., Ράικος Δ., Αγωγή αποζημιώσεως για το προσυμβατικό πταίσμα (Ν.2522/1997) ενώπιον των διοικητικών δικαστηρίων σε: Κριτική Επιθεώρηση, 1999, σελ. 165 επ., Ευστρατίου Π. – Μ., Οι νέες διατάξεις του Κώδικα Δημοσίου Λογιστικού (Ν. 2362/1995) για τις διοικητικές συμβάσεις, ΔιΔ 1997, σελ. 553 επ., Χασάπης Κ., Δικαιοπρακτική και εξωδικαιοπρακτική ευθύνη στο χώρο των διοικητικών συμβάσεων, ΔιΔ 1993, σελ. 278 επ.

[25] ΣτΕ 120/1987, 616/1987, 949/2000, 3106/2002, 1234/2004

[26] ΣτΕ 120/1987, 3195/1990, 1614/1992

- Η σύμβαση πρέπει να τελεί υπό εξαιρετικό (συμβατικό ή νομοθετικό) καθεστώς, το οποίο εξασφαλίζει στο κράτος, το νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου ή το νομικό πρόσωπο διφυούς χαρακτήρα, υπερέχουσα – προνομιακή θέση έναντι του αντισυμβαλλομένου του[27].

Η παραχώρηση χρησιμοποιήθηκε σε ευρύτερη έκταση από το μονοταξικό κράτος το 19ο αιώνα και το πεδίο εφαρμογής της ήταν κυρίως οι σιδηρόδρομοι, τα μέσα μαζικής μεταφοράς, ο φωτισμός με φωταέριο ή ηλεκτρισμό, η διανομή ύδατος κ.λπ. (Κούτρας Δ., Σκουρής Π., Τροβά Ε., 2005). Στην Ελλάδα η προσφυγή στις συμβάσεις αυτές ήταν συχνή και ανταποκρινόταν σε μία φάση βραδείας ανάπτυξης της κρατικής οργάνωσης και οικονομίας. Η αξιοποίηση της οργάνωσης, της τεχνολογίας και των οικονομικών μέσων ιδιωτών και ειδικότερα ξένων ομίλων ιδιωτών κρίθηκε επιβεβλημένη, προκειμένου η χώρα να παρακολουθήσει τις σύγχρονες εξελίξεις της τεχνολογίας και της επιστήμης (π.χ. οι συμβάσεις παραχώρησης των υπηρεσιών της αστικής τηλεφωνίας στη Siemens και Halske, της διεθνούς τηλεφωνίας στην Eastern, της ύδρευσης της πόλης των Αθηνών στην Ούλεν). Στη συνέχεια, η μορφή της παραχώρησης εγκαταλείφθηκε και τη θέση της κέρδισε η μορφή της δημόσιας επιχείρισης, ως νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου, το οποίο λειτουργούσε ως ανώνυμη εταιρία και της οποίας αποκλειστικός μέτοχος ήταν το κράτος, το οποίο επιφορτίστηκε με την εγγύηση της εύρυθμης και αποδοτικής λειτουργίας των έργων ή των υπηρεσιών. Τα τελευταία χρόνια το σύγχρονο κράτος, ενόψει της ανάγκης περιορισμού της δραστηριότητας ορισμένων δημοσίων επιχειρήσεων, προσφεύγει στη μέθοδο της παραχώρησης και αναθέτει μέρος της δραστηριότητας αυτής σε ιδιώτες (π.χ. κατασκευή και εκμετάλλευση του διεθνούς αεροδρομίου Αθηνών, Ν. 2338/1995, της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου, Ν. 2395/1996, της λεωφόρου Ελευσίνας – Σταυρού, Ν. 2445/1996 κ.λπ.) (Γέροντας Α., 2009).

Τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν τη σύμβαση παραχώρησης είναι τα ακόλουθα:

- η φύση της ως έννομη σχέση συμβατικού χαρακτήρα. Η σύμβαση παραχώρησης αποτελεί συνταγματικά κατοχυρωμένο θεσμό (άρθρο 57 παρ. 1 Συντάγματος), προϋποθέτει την ύπαρξη συμβατικού δεσμού μεταξύ των συμβαλλομένων και συνιστά διοικητική σύμβαση, η οποία αναπτύσσει και κανονιστικού περιεχομένου έννομες συνέπειες έναντι τρίτων. Στη σύμβαση παραχώρησης περιέρχονται όροι αμιγώς συμβατικού χαρακτήρα, όπως τα οικονομικά ανταλλάγματα του αναδόχου, και διατάξεις με κανονιστικό περιεχόμενο που αναφέρονται στην οργάνωση και λειτουργία της παρεχόμενης δημόσιας υπηρεσίας ή του δημόσιου έργου (Γέροντας Α. 2009). Μετά τη σύναψή της, η σύμβαση κυρώνεται με νόμο, γεγονός που δεν αναιρεί το συμβάτικό της χαρακτήρα[28] (Τροβά Ε., Κούτρας Δ., 2001).

- η αμοιβή του παραχωρησιούχου που συνίσταται στο αντάλλαγμα που καταβάλλουν οι χρήστες του έργου ή της υπηρεσίας (π.χ. διόδια, τέλη κ.α.). Στη σύμβαση προβλέπεται ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα πρόκειται είτε για το δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου ή της υπηρεσίας για συμφωνημένο χρονικό διάστημα είτε για το δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με τη καταβολή αμοιβής από τη Διοίκηση. Με το ζήτημα της αμοιβής ασχολήθηκε η απόφαση της 10.09.2009 επί της υπόθεσης C-206/08 (Eurawasser) που αφορούσε παροχή υπηρεσιών πόσιμου νερού και αποχέτευσης λυμάτων. Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έκρινε ότι το γεγονός ότι, στην περίπτωση μίας σύμβασης που αφορά υπηρεσίες, ο προμηθευτής δεν εισπράττει αμοιβή απευθείας

[27] ΣτΕ 4703/1987, 4617/1988

[28] Οι συμβάσεις αυτές κυρώνονται με νόμο, με σκοπό τη νομική τους θωράκιση έναντι προσβολών από τρίτους και για τη θεραπεία των νομικών πλημμελειών τους.

από την αναθέτουσα αρχή αλλά δικαιούται να αξιώσει την καταβολή αμοιβής από τρίτους αρκεί για να θεωρηθεί η σύμβαση αυτή ως σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών, οσάκις ο προμηθευτής αναλαμβάνει πλήρως ή τουλάχιστον ως επί το πλείστον τον επιχειρηματικό κίνδυνο που φέρει η αναθέτουσα αρχή, έστω και αν ο κίνδυνος αυτός είναι σημαντικά περιορισμένος εκ των προτέρων λόγω της διαμόρφωσης της επίμαχης παροχής υπηρεσιών κατά το δημόσιο δίκαιο[29].

- η μεταφορά του επιχειρηματικού κινδύνου από το Δημόσιο στον παραχωρησιούχο. Το Δημόσιο αναθέτει στον ιδιώτη την εκτέλεση ενός δημόσιου έργου ή την άσκηση μίας δημόσιας υπηρεσίας με δική του ευθύνη. Στη σύμβαση προβλέπεται ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα του παραχωρησιούχου συνίσταται στο δικαίωμά του να εκμεταλλεύεται το έργο ή την υπηρεσία για ορισμένο συμφωνημένο χρόνο. Αυτό σημαίνει ότι ο παραχωρησιούχος εκμεταλλευόμενος το έργο ή την υπηρεσία επωμίζεται ένα σημαντικό μέρος του επιχειρηματικού κινδύνου, ο οποίος καλύπτει τόσο τεχνικές και χρηματοοικονομικές πτυχές όσο και πτυχές διαχείρισης του έργου ή της υπηρεσίας. Πάντως, συχνά η Διοίκηση διασφαλίζει την αμοιβή του παραχωρησιούχου μειώνοντας τον κίνδυνο που αναλαμβάνει σε περίπτωση πιθανής ανεπάρκειας του ανταλλάγματος που εισπράττει (Γέροντας Α., 2009).

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω χαρακτηριστικά γίνεται σαφές ότι η σύμβαση παραχώρησης διαφέρει από τη δημόσια σύμβαση. Αρχικά, η σύμβαση παραχώρησης πρόκειται για διοικητική σύμβαση ενώ η δημόσια σύμβαση, που αποτελεί όρο του ευρωπαϊκού δικαίου, έχει ευρύτερη έννοια καθώς περιλαμβάνει τόσο τη σύμβαση διοικητικού όσο και τη σύμβαση ιδιωτικού δικαίου. Πέραν αυτού, βασικό κριτήριο διάκρισης αποτελεί το εργολαβικό αντάλλαγμα του αναδόχου και η ανάληψη επιχειρηματικού κινδύνου από αυτόν. Στη σύμβαση παραχώρησης, όπως ήδη έχει αναφερθεί, το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται στο δικαίωμα εκμετάλλευσης του αντικειμένου αυτής ή στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με την καταβολή αμοιβής από το Δημόσιο. Επίσης, ο ανάδοχος εκτίθεται στις αστάθμητες οικονομικές συνθήκες της αγοράς καθώς αναλαμβάνει τον κίνδυνο χρηματοδότησης και λειτουργίας του έργου ή της υπηρεσίας. Αντίθετα, στη δημόσια σύμβαση έργου ή υπηρεσίας το κόστος – αντάλλαγμα καλύπτεται από τον κύριο του έργου (Δημόσιο) και προσδιορίζεται εκ των προτέρων σε σταθερό ποσό. Στην περίπτωση αυτή ο ανάδοχος δεν αναλαμβάνει τον παραπάνω κίνδυνο[30](Κουτούπα – Ρεγκάκου Ε., 1995).

Η σύμβαση παραχώρησης διακρίνεται περαιτέρω σε σύμβαση παραχώρησης (δημοσίου) έργου, σε σύμβαση παραχώρησης (δημόσιας) υπηρεσίας[31] ή σε μεικτή σύμβαση[32], ανάλογα με το αντικείμενο της παραχώρησης. Γενικά αν η σύμβαση αφορά κατά κύριο λόγο την κατασκευή ενός έργου πρόκειται για σύμβαση παραχώρησης έργου ενώ μια σύμβαση παραχώρησης που δεν περιλαμβάνει την εκτέλεση έργου παρά μόνο επικουρικώς ή η οποία αφορά αποκλειστικά και μόνο την εκμετάλλευση ενός υπάρχοντος έργου θεωρείται σύμβαση παραχώρησης υπηρεσίας. Σύμφωνα με τη νομολογία, για το χαρακτηρισμό μίας σύμβασης, καθοριστική σημασία έχει το υπερισχύον τμήμα της σύμβασης (το κύριο αντικείμενο της σύμβασης), στο οποίο απορροφάται το παρεπόμενο τμήμα, το οποίο αποτελεί δευτερεύον

[29] ΔΕΚ C-206/08, 30 Σπετεμβρίου 2009, Wasser- und Abwasserzweckverband Gotha und Landkreisgemeinden (WAZV Gotha) κατά Eurawasser Aufbereitungs- und Entsorgungsgesellschaft mbH, ΕΕC 247 της 27.09.2008

[30] ΔΕΚ C-274/09, απόφαση της 10.03.2011, Privater Rettungsdienst und Krankentransport Stadler Zweckverband für Rettungsdienst und Feuerwehralarmierung Passau. Πρόκειται για απόφαση που αφορά στην παροχή υπηρεσιών διάσωσης στη Βαυαρία.

[31] Για τους ορισμούς βλ. αναλυτικά παρακάτω.

[32] Περιλαμβάνει τόσο την εκτέλεση έργου όσο και την παροχή υπηρεσίας.

στοιχείο και εντάσσεται στο κυρίαρχο τμήμα της σύμβασης. Η παρεπόμενη σύμβαση, δηλαδή, απορροφάται από την κύρια, για δε τον προσδιορισμό της κύριας λαμβάνεται υπόψη και η αληθής δικαιοπρακτική βούληση των μερών (Γέροντας Α., 2009). Εάν, όμως, η σύμβαση περιλαμβάνει περισσότερα του ενός ξεχωριστά αντικείμενα είναι σκόπιμο να εφαρμοστούν για το καθένα τμήμα οι κανόνες που του αρμόζουν.

Στις ενότητες που ακολουθούν αναλύεται το νομικό καθεστώς που ρυθμίζει την ανάθεση των συμβάσεων αυτών.

3.2.1 Πρωτογενές δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης – Γενικές Αρχές

Οι συμβάσεις παραχώρησης, οι οποίες προέρχονται από πράξεις που μπορούν να καταλογιστούν σε ευρωπαϊκό κράτος και έχουν ως αντικείμενο την άσκηση δραστηριοτήτων οικονομικού χαρακτήρα υπόκεινται σε ορισμένες διατάξεις της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) (πρώην Συνθήκη Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Συνθ.ΕΚ) και στις γενικές αρχές που απορρέουν από αυτήν όπως ερμηνεύονται από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ) (πρώην Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων)[33].

Πιο αναλυτικά, στις συμβάσεις παραχώρησης εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 34 έως 36 ΣΛΕΕ για την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των άρθρων 49 έως 54 ΣΛΕΕ για την ελεύθερη εγκατάσταση, των άρθρων 56 έως 62 ΣΛΕΕ για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών και των άρθρων 101 έως 109 ΣΛΕΕ για την προστασία του ανταγωνισμού. Επίσης, εφαρμόζονται οι γενικές αρχές της απαγόρευσης διακρίσεων λόγω ιθαγένειας, που προβλέπεται στο άρθρο 18 ΣΛΕΕ, της ίσης μεταχείρισης, της αναλογικότητας και της αμοιβαίας αναγνώρισης. Στην παράγραφο αυτή αναλύονται οι αρχές που βρίσκουν εφαρμογή στις συμβάσεις παραχώρησης. Συγκεκριμένα:

- Η ελεύθερη κυκλοφορία (άρθρα 34 έως 36 ΣΛΕΕ) αποτελεί σημαντικό ζήτημα του Ευρωπαϊκου Δικαίου καθώς συνδέεται στενά με δύο θεμελιώδεις στόχους της Ένωσης: τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού χώρου ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης και τη διαμόρφωση κοινής αγοράς (Καλαβρός Γ. – Ε., Γεωργόπουλος Θ., 2013). Η υλοποίηση των στόχων αυτών προϋποθέτει την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, η οποία διασφαλίζεται μέσω της εξάλειψης των τελωνειακών δασμών, των ποσοτικών περιορισμών και εν γένει των μέτρων που έχουν ισοδύναμο αποτέλεσμα με τους τελωνειακούς δασμούς ή τους ποσοτικούς περιορισμούς, όπως προβλεπεται στα άρθρα 34 και 35 ΣΛΕΕ. Το άρθρο 36 ΣΛΕΕ εισάγει εξαίρεση καθώς επιτρέπει στα κράτη μέλη να λαμβάνουν μέτρα ισοδύναμου αποτελέσματος με τους ποσοτικούς περιορισμούς εφόσον δικαιολογούνται από γενικό συμφέρον μη οικονομικού χαρακτήρα (π.χ. χρηστά ήθη, δημόσια τάξη ή δημόσια ασφάλεια)[34].

- Η αρχή της ελεύθερης εγκατάστασης προβλέπεται στα άρθρα 49 έως 54 ΣΛΕΕ. Όπως ορίζεται στο άρθρο 49 παρ. 1 εδ. α' ΣΛΕΕ οι περιορισμοί της ελευθερίας εγκατάστασης των υπηκόων ενός κράτους μέλους στην επικράτεια ενός άλλου

[33] Βλ. Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Ερμηνευτική Ανακοίνωση σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης στο κοινοτικό δίκαιο, (2000/C 121/02), σελ. 3 παρ. 2, σελ. 5 παρ. 2.4., σελ. 6 παρ. 3 και σελ 9 παρ. 3.2 και Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Πράσινη Βίβλος σχετικά με τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης, 30.04.2004 COM (2004) 327 τελικό, παρ. 1.2 αριθμ. 8.

[34] Ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, Θεματολογικά δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο – 2020, www.europarl.europa.eu/factsheets/el .

κράτους μέλους απαγορεύονται. Κάθε πολίτης της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει δικαίωμα να ασκήσει ανεξάρτητη επαγγελματική δραστηριότητα (με μόνιμο χαρακτήρα) στο έδαφος ενός αλλου κράτους μέλους. Η ελευθερία αυτή αναγνωρίζεται τόσο στα φυσικά όσο και στα νομικά πρόσωπα που έχουν την ιθαγένεια ενός κράτους μέλους της Ένωσης. Επίσης, αφορά στη δυνατότητα εγκατάστασης, κύριας ή δευτερεύουσας, σε άλλο κράτος μέλος της Ένωσης καθώς και στη δυνατότητα απρόσκοπτης άσκησης της επαγγελματικής δραστηριότητας στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους. Η απαγόρευση των περιορισμών συνίσταται στην απαγόρευση των διακρίσεων που στηρίζονται άμεσα και ρητά στο κριτήριο της ιθαγένειας, των συγκεκαλυμμένων διακρίσεων, της παρεμπόδισης που μπορεί να αφορά ευρύ φάσμα ζητημάτων π.χ. διακριτικής φορολογική μεταχείρισης στον τομέα της άμεσης φορολογίας, η οποία αποτρέπει τους ενδιαφερομένους να εγκατασταθούν στο συγκεκριμένο κράτος μέλος[35], υποχρέωση προεγγραφής σε μητρώα που τηρούνται εντός του εδάφους του κράτους υποδοχής για ορισμένο χρονικό διάστημα, υποχρέωση προηγούμενης άσκησης της δραστηριότητας για ορισμένη χρονική περίοδο εντός της επικράτειάς του προκειμένου ο ενδιαφερόμενος να ασκήσει την επαγγελματική του δραστηριότητα[36]. Η αρχή περιλαμβάνει και το δικαίωμα σύναψης συμβάσεων και συμμετοχής σε διαγωνισμούς του Δημοσίου ή άλλων φορέων δημόσιας εξουσίας και, επομένως, τυγχάνει εφαρμογής και στις συμβάσεις παραχώρησης, ρυθμίζοντας τη συμμετοχή των υποψηφίων στις διαδικασίες ανάθεσής τους (Καλαβρός Γ. – Ε., – Γεωργόπουλος Θ., 2013).

- Τα άρθρα 56 έως 62 ΣΛΕΕ αφορούν στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών με διασυνοριακό χαρακτήρα μεταξύ κρατών μελών της Ένωσης. Η αρχή αυτή εφαρμόζεται και στις συμβάσεις παραχώρησης. Προβλέπει ότι οι περιορισμοί της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στο εσωτερικό της Ένωσης απαγορεύονται όσον αφορά στους υπηκόους των κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος άλλο από εκείνο του αποδέκτη της παροχής (άρθρο 56 παρ.1 ΣΛΕΕ). Η Οδηγία για τις υπηρεσίες (Οδηγία 2006/123/ΕΚ σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά) ενισχύει την ελευθερία παροχής υπηρεσιών εντός της ΕΕ. Πρόκειται για αρχή ζωτικής σημασίας για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, καθώς διαθέτει τεράστιες δυνατότητες για να αποφέρει οφέλη στους καταναλωτές και τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις. Στόχος είναι η δημιουργία μιας ανοικτής ενιαίας αγοράς υπηρεσιών στο εσωτερικό της ΕΕ με ταυτόχρονη διασφάλιση της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχονται στους καταναλωτές[37].

- Η προστασία του ανταγωνισμού στο πλαισιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ρυθμίζεται στα άρθρα 101 έως 106 ΣΛΕΕ. Αποτελεί βασική αρχή και αρωγό στη συγκρότηση ενιαίας ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς. Με τους κανόνες αυτούς εξασφαλίζεται η συμμετοχή μεγάλου αριθμό υποψηφίων στις διαγωνιστικές διαδικασίες για τη σύναψη συμβάσεων παραχώρησης με αποτέλεσμα να αυξάνεται ο ανταγωνισμός, να αποτρέπεται η δημιουργία συμπαιγνίας ή ολιγοπωλίου και οι παραχωρούσες αρχές να διαθέτουν επιλογές ως προς τον ανάδοχο της σύμβασης παραχώρησης. Ειδικά, σε περίπτωση που ο φορέας ανάθεσης δεν έχει τη δυνατότητα να καθορίζει τις ανάγκες του με επαρκώς

[35] ΔΕΚ, Απόφαση της 28ης Ιανουαρίου 1986,Επιτροπή κατά Γαλλίας, υπόθ. 270/83, Συλλογή, σελ. 273.
[36] Άρθρο 14 Οδηγίας 2006/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά ΕΕ L376 της 27.12.2006.
[37] Ελευθερία εγκατάστασης και ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, Θεματολογικά δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο – 2020, www.europarl.europa.eu/factsheets/el .

προσδιορισμένους τεχνικούς όρους δύναται να ζητά διαφορετικές προσφορές, που ενδέχεται να προτείνουν διαφοροποιημένες λύσεις σε ένα πρόβλημα το οποίο εκφράζεται με γενικούς όρους. Προκειμένου να εξασφαλίζεται ο υγιής και αποτελεσματικός ανταγωνισμός, η προκήρυξη του διαγωνισμού πρέπει να παρουσιάζει κατά τρόπο αντικειμενικό και χωρίς διακρίσεις αυτό που ζητείται από τους υποψηφίους και, κυρίως, τους όρους της προσέγγισης την οποία πρέπει να ακολουθήσουν κατά την κατάρτιση των προσφορών τους.

- Η αρχή της απαγόρευσης των διακρίσεων λόγω ιθαγένειας αποτελεί συμπλήρωμα της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας και προβλέπεται στο άρθρο 18 ΣΛΕΕ. Απαγορεύει κάθε είδους και μορφής διάκριση σε βάρος ή προς όφελος υπηκόων άλλων κρατών μελών της Ένωσης. Αποτελεί αρχή με ιδιαίτερη σημασία για τη δημιουργία και την ομαλή λειτουργία της κοινής αγοράς.

- Η αρχή της ίσης μεταχείρισης[38] σημαίνει ότι ανάλογες καταστάσεις δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται με διαφορετικό τρόπο, εκτός εάν η διαφορετική αντιμετώπιση δικαιολογείται από αντικειμενικούς λόγους[39]. Μάλιστα, το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι η αρχή αυτή απαγορεύει τόσο την πρόδηλη όσο και τη συγκεκαλυμμένη διακριτική μεταχείριση, η οποία εντοπίζεται κυρίως σε περιπτώσεις όπου η αναθέτουσα αρχή απαιτεί από τους υποψηφίους να διαθέτουν συγκεκριμένα προσόντα τα οποία ανταποκρίνονται μόνο στους εγχώριους αναδόχους (Γκιτσάκης Ι., 2006). Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (υπόθεση Storebaelt[40], και υπόθεση Bus Wallons[41]) η τήρηση της αρχής της ίσης μεταχείρισης στον τομέα των δημοσίων συμβάσεων απαιτεί όλες οι προσφορές να είναι σύμφωνες προς τις προδιαγραφές της συγγραφής υποχρεώσεων ώστε να εξασφαλίζεται η αντικειμενική σύγκριση των προσφορών. Εάν μία αναθέτουσα αρχή λαμβάνει υπόψη της τροποποίηση των αρχικών προσφορών ενός μόνον από τους υποψηφίους, ο υποψήφιος αυτός περιέρχεται σε πλεονεκτική θέση σε σχέση με τους ανταγωνιστές του, πράγμα που προσβάλλει την αρχή της ίσης μεταχείρισης και θίγει τη διαφάνεια της διαδικασίας. Σε κάθε περίπτωση, η εφαρμογή της αρχής αυτής είναι δυνατή στις συμβάσεις παραχώρησης μόνο όταν η αναθέτουσα αρχή διαπραγματεύεται με περισσότερους από έναν πιθανούς αναδόχους. Τότε οφείλει να γνωστοποιήσει εκ των προτέρων σε όλους τους υποψηφίους τις απαιτήσεις και τις προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν σε όλα τα στάδια της διαδικασίας και να επιλέξει τον παραχωρησιούχο σύμφωνα με αντικειμενικά κριτήρια[42].

- Η αρχή της ίσης μεταχείρισης συνδέεται με την αρχή της διαφάνειας η οποία επιβάλλει στους φορείς που επιθυμούν να αναθέσουν τη διαχείριση μίας οικονομικής δραστηριότητας, μέσω σύμβαση παραχώρησης, σε τρίτο να χρησιμοποιούν κάθε

[38] Και η αρχή της απαγόρευσης των διακρίσεων λόγω ιθαγένειας, που αποτελεί ιδιαίτερη έκφρασή της
[39] Ερμηνευτική Ανακοίνωση της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης στο κοινοτικό δίκαιο, (2000/C 121/02), σελ. 6, παρ. 3.1.1.
[40] Αναφορικά με τη σύναψη σύμβασης δημοσίου έργου, γέφυρας επί του Storebaelt (Δανίας), ΔΕΚ της 22ης Ιουνίου 1993, C-243/89.
[41] Σχετικά με τη σύναψη δημόσιας σύμβασης στον τομέα των μεταφορών, προμήθεια λεωφορείων, ΔΕΚ της 22ης Απριλίου 1994, C-87/94.
[42] Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Ερμηνευτική Ανακοίνωση σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης στο κοινοτικό δίκαιο, (2000/C 121/02), σελ. 7, παρ. 3.1.1.

πρόσφορο μέσο, στο οποίο περιλαμβάνεται και η θέσπιση κανόνων δημοσιότητας[43], ακολουθώντας κατάλληλες διαδικασίες. Με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται ένα ελάχιστο ποσοστό διαφάνειας ώστε όλοι οι υποψήφιοι να έχουν ίσες ευκαιρίες όταν υποβάλλουν τις προσφορές τους. Ειδικά ως προς τις μορφές δημοσιότητας, αυτές περιλαμβάνουν γενικά τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για να μπορέσουν οι πιθανοί υποψήφιοι ανάδοχοι να αποφασίσουν αν ενδιαφέρονται να συμμετέχουν στη διαδικασία (π.χ. κριτήρια επιλογής και ανάθεσης). Μεταξύ των πληροφορίων αυτών περιλαμβάνονται το αντικείμενο της σύμβασης παραχώρησης, καθώς επίσης η φύση και η έκταση των παροχών που αναμένονται από τον ανάδοχο της σύμβασης παραχώρησης[44]. Επιπλέον, η αρχή αυτή επιτάσσει η αναθέτουσα αρχή να εφαρμόζει τα κριτήρια που περιλαμβάνονται π.χ. στην προκήρυξη κατά τρόπο αντικειμενικό και ενιαία για όλους τους υποψηφίους, ακολουθώντας την ίδια ερμηνεία τους καθ'όλα τα στάδια της διαδικασίας (Γκιτσάκης Ι, 2006).

- Επιπλέον, γενική αρχή του κοινοτικού δικαίου αποτελεί και η αρχή της αναλογικότητας. Σύμφωνα με αυτή, κάθε επιλεγόμενο μέτρο πρέπει να είναι συγχρόνως αναγκαίο και πρόσφορο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού. Στην περίπτωση των συμβάσεων παραχώρησης η αρχή αυτή σημαίνει ότι οι παραχωρούσες αρχές, αν και έχουν την ευχέρεια να καθορίσουν τον προς επίτευξη στόχο, ιδίως από πλευράς επιδόσεων και προδιαγραφών, οφείλουν να επιλέγουν μέτρα που είναι συγχρόνως αναγκαία και πρόσφορα για την επίτευξή του[45]. Επίσης, η αρχή της αναλογικότητας επιβάλλει την παράλληλη διασφάλιση του ανταγωνισμού και της χρηματοοικονομικής ισορροπίας. Συνεπώς, η διάρκεια της παραχώρησης πρέπει να καθορίζεται κατά τρόπο που να μην εμποδίζει ούτε να περιορίζει τον ελεύθερο ανταγωνισμό πέραν του ορίου που είναι αναγκαίο για να διασφαλιστεί η απόσβεση των επενδύσεων και η εύλογη αμοιβή των επενδυόμενων κεφαλαίων, διατηρώντας, ωστόσο, τον κίνδυνο της εκμετάλλευσης για τον ανάδοχο[46].

- Η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης ορίζει ότι ένα κράτος μέλος είναι υποχρεωμένο να δέχεται τα προϊόντα και τις υπηρεσίες που παρέχονται από οικονομικούς φορείς άλλων κρατών μελών της Ένωσης, στο μέτρο που τα εν λόγω προϊόντα και οι υπηρεσίες πληρούν με ισοδύναμο τρόπο τους θεμιτούς στόχους τους οποίους επιδιώκει το κράτος μέλος προορισμού. Ειδικά στις συμβάσεις παραχώρησης η αρχή αυτή υποδηλώνει ότι το κράτος μέλος στο οποίο πραγματοποιείται η παροχή υποχρεούται να δεχθεί τις τεχνικές προδιαγραφές, τους ελέγχους, τους τίτλους, τα πιστοποιητικά και τα προσόντα που απαιτούνται σε άλλο κράτος μέλος στο μέτρο που αναγνωρίζονται ως ισοδύναμα με εκείνα τα οποία απαιτούνται από το κράτος μέλος στο οποίο πραγματοποιείται η παροχή[47].

---

[43] Π.χ. προκήρυξη σύμβασης παραχώρησης, ανακοίνωση προενημέρωσης στον τύπο, σε εξειδικευμένα έντυπα ή με την ανάρτηση σχετικών ανακοινώσεων.

[44] Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Ερμηνευτική Ανακοίνωση σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης στο κοινοτικό δίκαιο, (2000/C 121/02), σελ. 7, παρ. 3.1.2.

[45] Π.χ. μια αναθέτουσα αρχή δεν έχει το δικαίωμα να απαιτήσει, κατά την επιλογή των υποψηφίων, τεχνικές, επαγγελματικές ή χρηματοοικονομικές ικανότητες δυσανάλογες και υπερβολικές σε σχέση με το αντικείμενο της σύμβασης παραχώρησης.

[46] Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Ερμηνευτική Ανακοίνωση σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης στο κοινοτικό δίκαιο, (2000/C 121/02), σελ. 7-8, παρ. 3.1.3.

[47] Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Ερμηνευτική Ανακοίνωση σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης στο κοινοτικό δίκαιο, (2000/C 121/02), σελ. 8, παρ. 3.1.4.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι προϋπόθεση για την εφαρμογή των γενικών αρχών του Ευρωπαϊκού Δικαίου αποτελεί το διακρατικό στοιχείο της σύμβασης παραχώρησης. Οι αρχές του πρωτογενούς δικαίου (και η Οδηγία 2014/23/ΕΕ που αναλύεται παρακάτω) εφαρμόζονται εφόσον στη διαγωνιστική διαδικασία και στη σύμβαση παραχώρησης υπάρχουν στοιχεία διασυνοριακότητας[48], δηλαδή όταν συμμετοχή στη διαγωνιστική διαδικασία που διενεργείται σε ένα κράτος μέλος επιθυμούν να λάβουν και φορείς που είναι εγκατεστημένοι σε άλλα κρατη μέλη[49]. Για το διασυνοριακό στοιχείο δε λαμβάνεται υπόψη μόνο η οικονομική σημασία της συμβασης[50], αλλά επίσης το αντικείμενό της και η γεωγραφική θέση της αναθέτουσας αρχής (Πρεβεδούρου Ε., ΔιΔικ (27) 4/2015).

Συνοψίζοντας, οι αρχές του πρωτογενούς δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελούν βασικές ερμηνευτικές κατευθύνσεις κατά τη σύναψη και διάρκεια ισχύος των συμβάσεων παραχώρησης που παρουσιάζουν διασυνοριακό ενδιαφέρον στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3.2.2 Η Οδηγία 2014/23/ΕΕ και ο Νόμος 4413/2016

Η απουσία σαφών κανόνων σε ενωσιακό επίπεδο ως προς την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης προκαλούσε ανασφάλεια, εμπόδιζε την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών και στρέβλωνε τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Το αποτέλεσμα ήταν οικονομικοί φορείς, ιδίως οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, να στερούνται των δικαιωμάτων τους εντός της εσωτερικής αγοράς και να χάνουν σημαντικές εμπορικές συνεργασίες. Στο ίδιο πλαίσιο οι δημόσιες αρχές, πιθανόν, δε διαχειρίζονταν τους δημόσιους πόρους κατά τρόπο ώστε οι πολίτες της ΕΕ να λαμβάνουν ποιοτικές υπηρεσίες στις καλύτερες τιμές. Κρίθηκε αναγκαίο, λοιπόν, ένα κατάλληλο, ισορροπημένο και ευέλικτο νομικό πλαίσιο για την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης το οποίο θα εξασφάλιζε πραγματική και άνευ διακρίσεων πρόσβαση στην αγορά για όλους τους οικονομικούς φορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ασφάλεια δικαίου, γεγονός που θα ευνοούσε τις δημόσιες επενδύσεις σε υποδομές και στρατηγικές υπηρεσίες προς τους πολίτες. Το εν λόγω νομικό πλαίσιο θα προσέφερε, επίσης, αυξημένη ασφάλεια δικαίου στους οικονομικούς φορείς και θα μπορούσε να αποτελέσει βάση και μέσο για περαιτέρω άνοιγμα των διεθνών αγορών δημόσιων προμηθειών και ενίσχυση των διεθνών εμπορικών συναλλαγών. Ακόμη, θα συνέβαλε στη βελτίωση των ευκαιριών πρόσβασης των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων σε ολόκληρο το φάσμα των αγορών παραχωρήσεων της Ένωσης (αιτιολογική σκέψη 1 Οδηγίας 2014/23/ΕΕ). Με βάση το παραπάνω σκεπτικό υιοθετήθηκε η Οδηγία 2014/23/ΕΕ σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης.

Σύμφωνα με το προγενέστερο κανονιστικό καθεστώς[51] οι συμβάσεις παραχώρησης έργων και υπηρεσιών διακρίνονταν από μία μη ομοιόμορφη κανονιστική αντιμετώπιση η οποία

---

[48] ΔΕΚ C-347/06, ASM Brescia SpA κατά Comune di Rodengo Saiano, απόφαση της 17.07.2008 και ΔΕΚ C-91/08, Wall AG κατά Stadt Frankfurt am Main, Frankfurter Entsorgunngs- und Service (FES) GmbH, απόφαση της 13-04-2010.

[49] ΔΕΚ της 13ης Νοεμβρίου 2007, C-507/03, Επιτροπή κατά Ιρλανδίας, Συλλογή 2007, σελ. I-9797, σκέψεις 29,32, ΔΕΚ της 21ης Φεβρουαρίου 2008, σελ I-652, σκέψεις 66 επ., ΔΕΚ της 15ης Μαΐου 2008, C-147/06 και C-148/06, SECAP SpA Comune di Rodengo Saiano, Συλλογή 2008, σελ. I-3565, σκέψη 21, ΔΕΚ της 14ης Νοεμβρίου 2013, C-221/12, Belgacom, σκέψεις 28 επ.

[50] Βλ. Καλογήρου Σ., Φως στο νέο καθεστώς σύναψης και εκτέλεσης συμβάσεων παραχώρησης υπηρεσιών κατά την Οδηγία 2014/23/ΕΕ, ΕφημΔΔ 6/2014, σελ. 795.

[51] Όπως καθοριζόταν από την Οδηγία 2004/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 2004 περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών και την Οδηγία 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του

υπαγορευόταν τεχνικώς, δηλαδή με θέσπιση τεχνικών κανόνων, οδηγώντας σε σκόπιμη και συνειδητή διάρρηξη του ενιαίου χαρακτήρα του νομικού φαινομένου της παραχώρησης[52]. Συγκεκριμένα, τόσο η Οδηγία 2004/18/ΕΚ όσο και η Οδηγία 2004/17/ΕΚ δεν τύγχαναν γενικής εφαρμογής στις συμβάσεις παραχώρησης. Η Οδηγία 2004/18/ΕΚ απέκλειε πλήρως από το κανονιστικό πεδίο εφαρμογής της τις συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών δυνάμει του άρθρου 17, ενώ για τις συμβάσεις παραχώρησης έργων προέβλεπε μόνο εφαρμογή του ΤΙΤΛΟΥ ΙΙΙ (ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ), δηλαδή των άρθρων 56 έως 65. Αντίστοιχα, η Οδηγία 2004/17/ΕΚ όριζε, δυνάμει του άρθρου 18, ότι στους εξαιρούμενους τομείς (του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών) δεν εφαρμόζεται η παρούσα Οδηγία τόσο για τις αντίστοιχες συμβάσεις παραχώρησης έργων όσο και υπηρεσιών, όπως ορίζονται στο άρθρο 1 παρ. 3, οι οποίες ανατίθενται από αναθέτοντες φορείς κατά την άσκηση μίας ή περισσοτέρων από τις δραστηριότητες που αναφέρονται στα άρθρα 3 έως 7, όταν οι παραχωρήσεις αυτές γίνονται για την άσκηση των εν λόγω δραστηριοτήτων (Κίτσος Ι., 2016).

Η Οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουίου της 26ης Φεβρουαρίου 2014 σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης ήρθε, ως πολιτική αναγκαιότητα, να αποκαταστήσει, επιβάλλοντας την ομοιόμορφη εφαρμογή των αρχών της ΣΛΕΕ σε όλα τα κράτη μέλη και την εξάλειψη των διαφορών στην κατανόησή τους σε ενωσιακό επίπεδο, τις ανωτέρω υπαρκτές στρεβλώσεις της εσωτερικής αγοράς των παραχωρήσεων (Κίτσος Ι., 2016) μέσω σαφών και απλών κανόνων για την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης. Οι κανόνες αυτοί αντικατοπτρίζουν την ιδιαιτερότητα των παραχωρήσεων σε σύγκριση με τις δημόσιες συμβάσεις (όπως αυτές ρυθμίζονται στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ) και δε δημιουργούν υπερβολική γραφειοκρατία (αιτιολογική σκέψη 2). Αποτελείται από 5 τίτλους, 55 άρθρα και 11 παραρτήματα.

Αντίστοιχα, ο νόμος 4413/2016 (ΦΕΚ 148/Α'/08.08.2016) με τίτλο «Ανάθεση και εκτέλεση συμβάσεων παραχώρησης, Εναρμόνιση με την Οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2014 σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης (ΕΕ L 94/1/28.3.2014) και άλλες διατάξεις.» μεταφέρει στην ελληνική έννομη τάξη την Οδηγία 2014/23/ΕΕ σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων παραχώρησης έργων και υπηρεσιών από αναθέτουσες αρχές και αναθέτοντες φορείς. Αποτελεί την πρώτη αυτόνομη νομοθετική ρύθμιση των συμβάσεων παραχώρησης και σκοπό έχει τη θέσπιση ενιαίου νομοθετικού πλαισίου σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων παραχώρησης έργων και υπηρεσιών από αναθέτουσες αρχές και φορείς και την εναρμόνιση με την Οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2014 σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης και τη ρύθμιση άλλων συναφών θεμάτων. Δημοσιεύθηκε στις 8 Αυγούστου 2016 και περιλαμβάνει 89 άρθρα και 11 παραρτήματα.

Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 2004 περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών.

[52] Βλ. αναλυτικά Κίτσος Ι. (2014), Συμπράξεις Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα και συμβάσεις παραχώρησης, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, σελ. 194 επ. και 226 επ., S. Arrowsmith, «Modernising the EU's public procurement regime: a blueprint for real simplicity and flexibility», PPLR (21)2012, σελ. 71 επ.

Περιεχόμενο κανόνων για την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης

Σύμφωνα με το άρθρο 5 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ (άρθρο 2 νόμου 4413/2016[53]), ως συμβάσεις παραχώρησης νοούνται οι συμβάσεις παραχώρησης έργων ή υπηρεσιών, όπως ορίζονται στα στοιχεία α. και β. :

α. ως «σύμβαση παραχώρησης έργων» νοείται η σύμβαση εξ επαχθούς αιτίας που συνάπτεται εγγράφως μέσω της οποίας μία ή περισσότερες αναθέτουσες αρχές ή αναθέτοντες φορείς αναθέτουν την εκτέλεση έργων σε έναν ή περισσότερους οικονομικούς φορείς, το δε αντίτιμο για αυτή συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης των έργων τα οποία αποτελούν το αντικείμενο της σύμβασης είτε στο δικαίωμα αυτό μαζί με καταβολή πληρωμής.

β. ως «σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών» νοείται η σύμβαση εξ επαχθούς αιτίας που συνάπτεται εγγράφως μέσω της οποίας μία ή περισσότερες αναθέτουσες αρχές ή αναθέτοντες φορείς αναθέτουν την εκτέλεση υπηρεσιών σε έναν ή περισσότερους οικονομικούς φορείς, το δε αντίτιμο για αυτήν συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης των έργων τα οποία αποτελούν το αντικείμενο της σύμβασης, είτε στο δικαίωμα αυτό μαζί με καταβολή πληρωμής.

Το κύριο χαρακτηριστικό μιας παραχώρησης, δηλαδή το δικαίωμα εκμετάλλευσης των έργων ή των υπηρεσιών, περιλαμβάνει πάντα τη μεταβίβαση στον παραχωρησιούχο ενός λειτουργικού κινδύνου οικονομικής υφής ο οποίος εμπεριέχει την πιθανότητα μη απόδοσης ολόκληρης της επένδυσης και μη ανάκτησης του κόστους λειτουργίας των έργων ή παροχής των υπηρεσιών που του έχουν ανατεθεί υπό φυσιολογικές συνθήκες λειτουργίας έστω και αν μέρος του κινδύνου παραμένει στην αναθέτουσα αρχή ή τον αναθέτοντα φορέα. Η εφαρμογή συγκεκριμένων κανόνων που διέπουν την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης δε θα ήταν αιτιολογημένη εάν η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας είχε απαλλάξει τον οικονομικό φορέα από οποιαδήποτε δυνητική ζημιά, με την εξασφάλιση ελάχιστης προσόδου, ίσης ή υψηλότερης από τις επενδύσεις που πραγματοποίησε και από τη δαπάνη που καλείται να αναλάβει ο οικονομικός φορέας σε σχέση με την εκτέλεση της σύμβασης. Συγχρόνως, πρέπει να καταστεί σαφές ότι ορισμένες συμφωνίες που αμείβονται αποκλειστικά από την αναθέτουσα αρχή ή τον αναθέτοντα φορέα πρέπει να χαρακτηρίζονται ως παραχωρήσεις όταν η ανάκτηση των επενδύσεων ή της δαπάνης που επωμίστηκε ο οικονομικός φορέας για την εκτέλεση του έργου ή την παροχή της υπηρεσίας εξαρτάται από την πραγματική ζήτηση ή προσφορά για την υπηρεσία ή το περιουσιακό στοιχείο (αιτιολογική σκέψη 18 Οδηγίας 2014/23/ΕΕ). Όπως ορίζεται και στη αιτιολογική σκέψη 20 της Οδηγίας, ο λειτουργικός κίνδυνος πρέπει να είναι αποτέλεσμα παραγόντων εκτός του ελέγχου των μερών. Ο κίνδυνος που συνδέεται με κακή διαχείριση, με μη εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεων από τον οικονομικό φορέα ή με γεγονότα ανωτέρας βίας δεν είναι αποφασιστικής σημασίας για τον σκοπό της ταξινόμησης ως παραχώρησης, δεδομένου ότι οι κίνδυνοι αυτοί είναι εγγενείς σε κάθε σύμβαση, είτε πρόκειται για δημόσια σύμβαση είτε για σύμβαση παραχώρησης. Ως λειτουργικός κίνδυνος ορίζεται ο κίνδυνος έκθεσης στις αστάθμητες συνθήκες της αγοράς, ο οποίος μπορεί να συνίσταται είτε σε κίνδυνο σχετιζόμενο με τη ζήτηση ή με την προσφορά ή και με την προσφορά και με τη ζήτηση. Ως κίνδυνος που σχετίζεται με τη ζήτηση νοείται ο κίνδυνος που αφορά στην πραγματική ζήτηση για τα έργα ή τις υπηρεσίες που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης. Ως κίνδυνος που σχετίζεται με την προσφορά νοείται ο κίνδυνος που αφορά στην παροχή των έργων ή των υπηρεσιών που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης και ειδικότερα ο κίνδυνος να μην ανταποκρίνεται στη ζήτηση η παροχή των υπηρεσιών. Για την αξιολόγηση του

[53] Πριν την τροποποίησή του με το άρθρο 21 παρ. 1 του νόμου 4441/2016 (ΦΕΚ 227/Α'/06.12.2016) «Απλοποίηση διαδικασιών σύστασης επιχειρήσεων, άρση κανονιστικών εμποδίων στον ανταγωνισμό και λοιπές διατάξεις».

λειτουργικού κινδύνου θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η καθαρή παρούσα αξία του συνόλου της επενδύσεως, των δαπανών και των εσόδων του παραχωρησιούχου, κατά τρόπο συνεπή και ενιαίο.

Συμβαλλόμενα μέρη: Συμβαλλόμενα μέρη των συμβάσεων αυτών είναι από τη μία πλευρά η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας, βάσει των άρθρων 6 και 7 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ (άρθρα 3 και 4 του νόμου 4413/2016), που καλείται παραχωρούσα αρχή ή παραχωρών και από την άλλη ο οικονομικός φορέας, βάσει άρθρου 5 της Οδηγίας (άρθρο 2 του νόμου), που έχει υποβάλει προσφορά και στον οποίο τελικά ανατέθηκε η σύμβαση οπότε καλείται ανάδοχος παραχώρησης ή παραχωρησιούχος.

- Αναθέτουσες αρχές είναι το κράτος, οι τοπικές ή περιφερειακές αρχές, οι οργανισμοί δημοσίου δικαίου, οι ενώσεις που απαρτίζονται από μία ή περισσότερες από τις προαναφερόμενες αρχές, οργανισμούς ή ενώσεις, πλην εκείνων που ασκούν μία από τις δραστηριότητες που αναφέρονται στο Παράρτημα ΙΙ και αναθέτουν σύμβαση παραχώρησης για την άσκηση μίας από τις εν λόγω δραστηριότητες.

  Αναθέτοντες φορείς νοούνται οι φορείς που ασκούν μία από τις δραστηριότητες που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα ΙΙ[54] και αναθέτουν σύμβαση παραχώρησης για την άσκηση μίας από τις εν λόγω δραστηριότητες. Πρόκειται, συγκεκριμένα, για κρατικές, περιφερειακές ή τοπικές αρχές, οργανισμούς δημοσίου δικαίου, ενώσεις που απαρτίζονται από μία ή περισσότερες από τις προαναφερόμενες αρχές ή έναν ή περισσότερους από τους προαναφερόμενους οργανισμούς δημοσίου δικαίου, δημόσιες επιχειρήσεις όπως ορίζονται στην παρ. 4 του παρόντος άρθρου και φορείς οι οποίοι δεν εμπίπτουν στους ανωτέρω φορείς αλλά λειτουργούν επί τη βάσει ειδικών ή αποκλειστικών δικαιωμάτων τα οποία εκχωρούνται για την άσκηση μίας εκ των δραστηριοτήτων που ορίζονται στο Παράρτημα ΙΙ.

- Οικονομικός φορέας είναι κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή δημόσιος φορέας ή ομάδα αυτών των προσώπων και/ή φορέων, συμπεριλαμβανομένων των προσωρινών ενώσεων επιχειρήσεων, που προσφέρει την εκτέλεση εργασιών και/ή έργου, την προμήθεια προϊόντων ή την παροχή υπηρεσιών στην αγορά, ανεξάρτητα από τη νομική μορφή υπό την οποία λειτουργεί αυτός[55].

Γενικές αρχές: Στα άρθρα 2 έως 4 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ (5 έως 7 του νομου 4413/2016) αναφέρονται οι γενικές αρχές του δικαίου των συμβάσεων παραχώρησης, οι οποίες αποτελούν αξιολογικά και ορθολογικά θεμέλια και παρέχουν γενικές ερμηνευτικές κατευθύνσεις για το σύνολο της Οδηγίας και του νόμου αντίστοιχα. Μέσω των αρχών αυτών αναζητάται η επίτευξη ισορροπίας μεταξύ της ελευθερίας διαχείρισης από τις κρατικές αρχές και των επιταγών του ελεύθερου ανταγωνισμού. Στην πρόταση Οδηγίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και στην Οδηγία για τις δημόσιες συμβάσεις έργων, προμηθειών και υπηρεσιών δεν περιλαμβάνονται τέτοιες αρχές, παρά το γεγονός ότι θα μπορούσαν να εφαρμοστούν και εκεί. Αυτό φανερώνει τη σημασία που έχουν στην κατάρτιση και στην ερμηνεία των συμβάσεων παραχώρησης. Από

[54] Πρόκειται για φορείς που ασκούν δραστηριότητες που σχετίζονται με το αέριο και τη θερμότητα, την ηλεκτρική ενέργεια, την παροχή ή εκμετάλλευση δικτύων που παρέχουν υπηρεσίες στους τομείς των μεταφορών, την εκμετάλλευση μίας γεωγραφικής περιοχής με σκοπό την παροχή υπηρεσιών αερολιμένων, θαλάσσιων λιμένων ή λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή άλλων τερματικών σταθμών μεταφορικών μέσων, σε αεροπορικούς, θαλάσσιους ή ποτάμιους μεταφορείς, την παροχή ταχυδρομικών υπηρεσιών, την εκμετάλλευση γεωγραφικής περιοχής με σκοπό την εξόρυξη πετρελαίου, φυσικού αερίου, άνθρακα ή άλλων στερεών καυσίμων.

[55] Ειδικότερα ζητήματα σχετικά με την έννοια των οικονομικών φορέων ρυθμίζονται στις διατάξεις 26, 28 και 38 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ (άρθρα 25,27, 39 νόμου 4413/2016).

αυτές, οι αρχές των άρθρων 2 και 4 αφορούν στην ελεύθερη διαχείριση και διοίκηση των δημοσίων υπηρεσιών ενώ οι αρχές του άρθρου 3 τονίζουν την ανάγκη διασφάλισης ελεύθερου και ανόθευτου ανταγωνισμού (Πρεβεδούρου Ε., ΔιΔικ (27) 4/2015 (27).

Ακολουθεί ανάλυση των αρχών όπως αναφέρονται στην Οδηγία 2014/23/ΕΕ με σκοπό την καλύτερη κατανόηση της σύνδεσής τους με τις συμβάσεις παραχώρησης.

- Η αρχή της ελεύθερης διαχείρισης από τις δημόσιες αρχές

Στο άρθρο 2 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ (άρθρο 5 του νόμου 4413/2016) κατοχυρώνεται η αρχή της ελεύθερης διαχείρισης από τις δημόσιες αρχές. Η αρχή υποδηλώνει την εξουσία των κρατών μελών να μην ιδιωτικοποιούν τη δημόσια δράση. Όπως αναφέρεται, η Οδηγία αναγνωρίζει την αρχή της ελεύθερης διοίκησης εκ μέρους των εθνικών, περιφερειακών και τοπικών αρχών σύμφωνα με τις Συνθήκες σύμφωνα με το εθνικό και το ενωσιακό δίκαιο. Οι αρχές αυτές διαθέτουν την ελευθερία να αποφασίζουν για τη βέλτιστη εκτέλεση των έργων ή παροχή των υπηρεσιών, για τη διασφάλιση υψηλού επιπέδου ποιότητας, ασφάλειας και οικονομικής προσιτότητας, ίσης μεταχείρισης και την προώθηση της καθολικής πρόσβασης και των δικαιωμάτων των χρηστών των δημόσιων υπηρεσιών. Μπορούν να επιλέξουν να εκτελούν τα καθήκοντα δημόσιου συμφέροντος που τους ανατίθενται είτε ιδίοις πόροις ή σε συνεργασία με άλλες δημόσιες αρχές ή να τα αναθέτουν σε οικονομικούς φορείς μέσω δημόσιων συμβάσεων ή συμβάσεων παραχώρησης.

Συνεπώς, η εισαγωγή της νέας Οδηγίας δε συνδέεται με την αναγκαστική προσφυγή ή την προτίμηση σε συνεργασίες παραχώρησης από τον Ευρωπαίο νομοθέτη[56], καθώς δε θίγει τα συστήματα των κρατών μελών όσον αφορά στην ιδιοκτησία και, ιδίως, δεν απαιτεί την ιδιωτικοποίηση δημόσιων επιχειρήσεων που παρέχουν υπηρεσίες στο κοινό. Ουσιαστικά, επαναλαμβάνεται η γενική αρχή του ευρωπαϊκού δικαίου που κατοχυρώνεται στο άρθρο 345 ΣΛΕΕ, σύμφωνα με την οποία οι Συνθήκες δεν προδικάζουν με κανένα τρόπο το καθεστώς της ιδιοκτησίας στα κράτη μέλη (Κίτσος Ι., 2016).

- Η ελευθερία ορισμού των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος

Στο άρθρο 4 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ (άρθρο 7 του νόμου 4413/2016) διατυπώνεται η αρχή της ελευθερίας ορισμού των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος[57]. Όπως αναφέρεται στην παρ. 1, η Οδηγία δε θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να ορίζουν, σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο, ποιες υπηρεσίες θεωρούν γενικού οικονομικού συμφέροντος, πώς θα πρέπει να οργανώνονται και να χρηματοδοτούνται οι υπηρεσίες αυτές, σύμφωνα με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων, και σε ποιες ειδικές υποχρεώσεις θα πρέπει να υπόκεινται. Επίσης, γίνεται σαφές ότι η Οδηγία δε θίγει τον τρόπο με τον οποίο τα κράτη μέλη οργανώνουν τα οικεία συστήματα κοινωνικής ασφάλισης.

Στο Προοίμιο της Οδηγίας (αιτιολογική σκέψη 6 και 7) αναφέρεται ότι τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να αποφασίζουν, σύμφωνα με τις αρχές της ΣΛΕΕ περί ίσης μεταχείρισης, μη διάκρισης, διαφάνειας και ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων, να οργανώνουν την παροχή υπηρεσιών είτε ως υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος, είτε ως μη οικονομικές υπηρεσίες γενικού συμφέροντος, είτε ως μείγμα των ανωτέρω. Η παρούσα Οδηγία δε θίγει την ελευθερία των εθνικών, περιφερειακών και τοπικών αρχών να καθορίζουν, σύμφωνα με το

[56] Μάλιστα η ανάθεση σε εξωτερικούς φορείς αναφέρεται τελευταία μετά την αυτεπιστασία και τη συνεργασία μεταξύ δημοσίων φορέων και δε σημαίνει ότι προτιμάται σε σχέση με άλλους τρόπους διαχείρισης.

[57] Γι' αυτό άλλωστε ο Ευρωπαϊκός νομοθέτης αναγνώρισε σε καθένα από τα νομικά συστήματα των κρατών μελών την ευχέρεια εννοιολογικής οριοθέτησης και προσδιορισμού των βασικών χαρακτηριστικών της δημόσιας υπηρεσίας (Κίτσος Ι., 2016).

δίκαιο της Ένωσης, τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος, το πεδίο εφαρμογής και τα χαρακτηριστικά της υπηρεσίας που θα παρασχεθεί, συμπεριλαμβανομένων τυχόν όρων σχετικά με την ποιότητά της, προκειμένου να επιτευχθούν οι οικείοι στόχοι δημόσιας πολιτικής της. Ακόμη, δε θα πρέπει να θίγει την εξουσία των εθνικών, περιφερειακών και τοπικών αρχών να παρέχουν, να παραγγέλλουν και να χρηματοδοτούν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος, σύμφωνα με το άρθρο 14 της ΣΛΕΕ και το Πρωτόκολλο αριθμ. 26 που προσαρτάται στη ΣΛΕΕ και στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ). Επιπλέον, η παρούσα Οδηγία δεν αφορά στη χρηματοδότηση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος ή στα συστήματα ενισχύσεων που χορηγούν τα κράτη μέλη, ιδίως στον κοινωνικό τομέα, σύμφωνα με τους ενωσιακούς κανόνες περί ανταγωνισμού. Τονιστέον ότι οι μη οικονομικές υπηρεσίες γενικού συμφέροντος δε θα πρέπει να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας Οδηγίας. Η παρούσα Οδηγία δε θα πρέπει να επηρεάζει τη νομοθεσία των κρατών μελών στον τομέα της κοινωνικής ασφάλισης. Ομοίως, δε θα πρέπει να επιφέρει ελευθέρωση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος που ανατίθενται σε δημόσιες ή ιδιωτικές οντότητες ούτε την ιδιωτικοποίηση κρατικών φορέων παροχής υπηρεσιών.

Επομένως, εμμένοντας στην ελευθερία του κράτους στον τομέα των υπηρεσιών γενικού συμφέροντος, η αρχή αυτή ανάγεται σε ερμηνευτική αρχή των κανόνων σύναψης των συμβάσεων παραχώρησης δημοσίων υπηρεσιών. Με άλλα λόγια, σε κάθε μελλοντική ερμηνεία από την Επιτροπή ή το Δικαστήριο της ΕΕ των κανόνων που περιλαμβάνονται στην Οδηγία θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η εν λόγω ελευθερία των κρατών μελών να ορίσουν και να οργανώσουν τις υπηρεσίες γενικού συμφέροντος (Πρεβεδούρου Ε., ΔιΔικ (27) 4/2015).

- Η αρχή της ίσης μεταχείρισης, της απαγόρευσης των διακρίσεων και της διαφάνειας

Οι αρχές αυτές απαριθμούνται στο άρθρο 3 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ (άρθρο 6 νόμου 4413/2016) και ανάγονται στις γενικές αρχές που απορρέουν από τη ΣΛΕΕ όπως αποτυπώθηκαν στην απόφαση Telaustria[58]. Αν και φαίνεται παράδοξο να περιλαμβάνονται στην Οδηγία για τις παραχωρήσεις αρχές οι οποίες προκαλούν ανασφάλεια δικαίου λόγω του αόριστου χαρακτήρα τους, λειτουργούν διττά. Πρώτον, πρόκειται για την κωδικοποίηση της νομολογίας Telaustria, η οποία θα εξακολουθήσει να εφαρμόζεται στις παραχωρήσεις που είναι κάτω από το χρηματικό κατωφλι της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ υπο την προϋπόθεση ότι διατηρούν διασυνοριακό ενδιαφέρον. Το διασυνοριακό ενδιαφέρον δεν απορρέει μόνον από το ποσό της σύμβασης αλλά και από άλλες παραμέτρους, όπως ο τόπος εκτέλεσης (και ιδίως η εκτέλεση σε μία διασυνοριακή ζώνη) ή ακόμη ο τεχνικός χαρακτήρας της σύμβασης[59]. Δεύτερον, οι θεμελιώδεις αρχές της ισότητας, της απαγόρευσης των διακρίσεων και της διαφάνειας στηρίζουν και δικαιολογούν την ευελιξία των διαδικαστικών κανόνων που έθεσε η Οδηγία για τη σύναψη των συμβάσεων αυτών (Platon S., AJDA 15/2014). Το άρθρο 3 υπενθυμίζει, επομένως, ότι στα κενά της διαδικασίας σύναψης συμβάσεων παραχώρησης εξακολουθούν να εφαρμόζονται οι θεμελιώδεις αρχές της ίσης μεταχείρισης, της μη διάκρισης και της διαφάνειας. Οι αναθέτουσες αρχές δεν εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το δίκαιο της Ένωσης με μόνη την τήρηση των τυπικών κανόνων της Οδηγίας. Το σύνολο της διαδικασίας πρέπει να συνάδει προς τις εν λόγω αρχές (Πρεβεδούρου Ε., ΔιΔικ (27) 4/2015).

Εκτός από τις αρχές αυτές αναφορά γίνεται και στην αρχή της καλής πίστης και της απαγόρευσης της απάτης. Στο άρθρο 3 παρ. 1 εδ. β' της Οδηγίας (άρθρο 6 παρ. 1 του νόμου 4413/2016) ορίζεται ότι ο σχεδιασμός της διαδικασίας ανάθεσης σύμβασης παραχώρησης, συμπεριλαμβανομένης της εκτίμησης της τιμής, δεν μπορεί να γίνεται με πρόθεση τον

[58] Σχετικά με την παροχή δημόσιων υπηρεσιών τηλεπικοινωνιών, διανομή τηλεφωνικών καταλόγων στο κοινό, ΔΕΚ της 7ης Δεκεμβρίου 2000, C-324/98, Συλλογή 2000.
[59] ΔΕΚ της 15ης Μαΐου 2008, C-147/06, SECAP, σκέψη 24, AJDA 2008, σελ. 1533, chron. E Broussy/F. Donnat/D. Cassas.

αποκλεισμό της σύμβασης από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας Οδηγίας ή την αδικαιολόγητα ευνοϊκή ή δυσμενή μεταχείριση ορισμένων οικονομικών φορέων ή κάποιων έργων, παροχών αγαθών ή υπηρεσιών. Είναι εμφανής η πρόθεση προβολής της αρχής αυτής αν ληφθεί υπόψη ότι επαναλαμβάνεται και στο άρθρο 8 της Οδηγίας που περιέχει ρυθμίσεις για τα κατώφλια και τις μεθόδους υπολογισμού των παραχωρήσεων. Η εμμονή απορρέει από το πρόβλημα που είναι εγγενές σε κάθε εφαρμογή προϋπόθεσης κατωφλίου στον τομέα των παραχωρήσεων υπηρεσιών: πρόκειται για τον κατά προσέγγιση και υποθετικό χαρακτήρα που έχει αναπόφευκτα ο υπολογισμός της αξίας των συμβάσεων αυτών. Πράγματι, είναι δύσκολο να υπολογιστεί το συνολικό ύψος των υπηρεσιών σε αντιδιαστολή προς τις παραχωρήσεις έργων, όπως γίνεται στο άρθρο 56 παρ. 2 της Οδηγίας 2004/18/ΕΕ. Είναι δυνατή μόνον η κατά προσέγγιση εκτίμηση του συνολικού κύκλου εργασιών του παραχωρησιούχου καθ'όλη τη διάρκεια της σύμβασης, εκτίμηση ακόμη πιο αβέβαιη, εφόσον ο ίδιος ορισμός της παραχώρησης υπηρεσίας στηρίζεται στην ύπαρξη του κινδύνου εκμετάλλευσης και, κατά συνέπεια, σε αβεβαιότητα ως προς τον κύκλο εργασιών. Για το λόγο αυτό ενισχύεται η σημασία της καλής πίστης της αναθέτουσας αρχής, η οποία συνδυάζεται με την αυστηρή ρύθμιση της μεθόδου υπολογισμού (Πρεβεδούρου Ε., ΔιΔικ (27) 4/2015).

Κατώτατα όρια αξίας συμβάσεων παραχώρησης: Η Οδηγία 2014/23/ΕΕ και κατ' επέκταση ο νόμος 4413/2016 εφαρμόζεται μόνο σε συμβάσεις παραχώρησης των οποίων η αξία είναι ανώτερη ή ίση ενός κατώτατου ορίου, το οποίο αντικατοπτρίζει το έκδηλο διασυνοριακό ενδιαφέρον των εγχειρημάτων παραχώρησης για τους οικονομικούς παράγοντες άλλων κρατών μελών, εκτός αυτών της αναθέτουσας αρχής ή οντότητος (αιτιολογική σκέψη 23 Οδηγίας 2014/23/ΕΕ). Σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 1 της Οδηγίας (άρθρο 1 νόμου 4413/2016), όπως τροποποιήθηκε[60] και ισχύει, η Οδηγία 2014/23/ΕΕ και κατ'επέκταση ο νόμος 4413/2016 εφαρμόζονται σε συμβάσεις παραχώρησης των οποίων η αξία ισούται με ή υπερβαίνει τα πέντε εκατομμύρια πεντακόσια σαράντα οκτώ χιλιάδες (5.548.000) ευρώ. Συνεπώς για τις συμβάσεις παραχώρησης που έχουν υπολογιζόμενη αξία κάτω του τιθέμενου κατωφλίου εφαρμόζονται οι βασικοί κανόνες και οι θεμελιώδεις αρχές της ΣΛΕΕ, εφόσον υπάρχει διασυνοριακό ενδιαφέρον (Κίτσος Ι., 2016).

Διαδικαστικές εγγυήσεις, αξιολόγηση υποψηφίων, κριτήρια ανάθεσης: Στο άρθρο 37 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ (άρθρο 38 του νόμου 4413/2016) υπάρχει ρητή κατοχύρωση κάποιων διαδικαστικών εγγυήσεων, οι οποίες είναι πολύ σημαντικές για τον τρόπο διεξαγωγής της διαγωνιστικής διαδικασίας από την αναθέτουσα αρχή ή τον αναθέτοντα φορέα προκειμένου να γίνει τελικώς η επιλογή του παραχωρησιούχου. Βάσει αυτών των εγγυήσεων:

(α) Οι συμβάσεις παραχώρησης ανατίθενται με βάση κριτήρια που έχει επιλέξει η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας σύμφωνα με το άρθρο 41 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ (άρθρο 45 του νόμου 4413/2016), εφόσον πληρούνται τα ακόλουθα:

i. η προσφορά πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις (προϋποθέσεις, τεχνικά, φυσικά, λειτουργικά και νομικά χαρακτηριστικά που όλοι οι προσφέροντες πρέπει να πληρούν ή να διαθέτουν) που έχει ορίσει, κατά περίπτωση, η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας·

ii. ο προσφέρων πληροί τις προϋποθέσεις συμμετοχής που αναφέρονται στο άρθρο άρθρο 38 παρ. 1 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ (άρθρο 39 παρ. 1 του νόμου 4413/2016) και

[60] Κατ'εξουσιοδότηση Κανονισμός (ΕΕ) 2017/2366 της Επιτροπής της 18ης Δεκεμβρίου 2017 για την τροποποίηση της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά στα κατώτερα όρια εφαρμογής για τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων (ΕΕ L 337 της 19.12.2017).

iii. ο προσφέρων δεν αποκλείεται από τη συμμετοχή στη διαδικασία ανάθεσης βάσει του άρθρου 38 παρ. 4 έως 7 και με την επιφύλαξη του άρθρου 38 παρ. 9 (του άρθρου 39 παρ. 4 έως 7 και με την επιφύλαξη του άρθρο 39 παρ. 9 του νόμου 4413/2016).

(β) Η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας παρέχουν:

i. στη γνωστοποίηση της προκήρυξης της σύμβασης παραχώρησης, περιγραφή της παραχώρησης και των προϋποθέσεων συμμετοχής.

ii. στη γνωστοποίηση της προκήρυξης της σύμβασης παραχώρησης, στην πρόσκληση υποβολής προσφορών ή σε άλλα έγγραφα της σύμβασης παραχώρησης, περιγραφή των κριτηρίων ανάθεσης και, κατά περίπτωση, τις ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται.

(γ) Σχετικά με τον αποκλεισμό συμμετεχόντων προβλέπεται ότι, εφόσον γίνεται με διαφάνεια και με αντικειμενικά κριτήρια, η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας μπορεί να περιορίσει τον αριθμό των υποψηφίων ή των προσφερόντων σε κατάλληλο επίπεδο, όμως, σε κάθε περίπτωση ο αριθμός των υποψηφίων ή των προσφερόντων που καλούνται να συμμετάσχουν πρέπει να είναι επαρκής ώστε να εξασφαλίζεται πραγματικός ανταγωνισμός.

(δ) Η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας κοινοποιεί σε όλους τους συμμετέχοντες την περιγραφή της προβλεπόμενης οργάνωσης της διαδικασίας και ενδεικτική προθεσμία. Ενδεχόμενη τροποποίηση κοινοποιείται σε όλους τους συμμετέχοντες και, στον βαθμό που αφορά στοιχεία που περιλαμβάνονται στη γνωστοποίηση της προκήρυξης, ανακοινώνεται σε όλους τους οικονομικούς φορείς.

(ε) Η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας εξασφαλίζει την κατάλληλη καταγραφή των σταδίων της διαδικασίας σύμφωνα με τα μέσα που κρίνει επιβεβλημένα, με την επιφύλαξη του άρθρου 28 παρ. 1 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ (του άρθρου 27 παρ.1 του νόμου 4413/2016) σχετικά με ζητήματα εχεμύθειας.

(στ)Η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας μπορεί να προβαίνει σε διαπραγματεύσεις με τους υποψηφίους και τους προσφέροντες. Το αντικείμενο της σύμβασης παραχώρησης, τα κριτήρια ανάθεσης και οι ελάχιστες απαιτήσεις δεν τροποποιούνται κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων.

Το άρθρο 38 παρ. 1 της Οδηγίας και αντίστοιχα το άρθρο 39 παρ. 1 του νόμου 4413/2016 ρυθμίζει την επιλογή και ποιοτική αξιολόγηση των υποψηφίων. Συγκεκριμένα, προβλέπεται πως οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς οφείλουν να εξακριβώνουν τις προϋποθέσεις συμμετοχής που σχετίζονται αποκλειστικά με την επαγγελματική και τεχνική ικανότητα, τη χρηματοπιστωτική και οικονομική επάρκεια των υποψηφίων ή των προσφερόντων βάσει υπεύθυνων δηλώσεων και συστάσεων που πρέπει να υποβάλλονται ως αποδεικτικά στοιχεία, σύμφωνα με τις απαιτήσεις που διευκρινίζονται στην προκήρυξη της παραχώρησης και οι οποίες πρέπει να μην εισάγουν διακρίσεις και να είναι αναλογικές με το αντικείμενο της σύμβασης παραχώρησης. Οι τιθέμενες προϋποθέσεις συμμετοχής σχετίζονται και είναι αναλογικές με την ανάγκη διασφάλισης της ικανότητας του παραχωρησιούχου να εκτελέσει τη σύμβαση παραχώρησης, λαμβάνοντας υπόψη το αντικείμενό της και με τον στόχο

εξασφάλισης πραγματικού ανταγωνισμού. Σε κάθε περίπτωση οι οικονομικοί φορείς, στο πρόσωπο των οποίων τυγχάνει κάποιος λόγος αποκλεισμού, έχουν τη δυνατότητα να προσκομίσουν στοιχεία από τα οποία να προκύπτει ότι έλαβαν μέτρα που αποδεικνύουν επαρκώς την αξιοπιστία τους παρά την ύπαρξη του σχετικού λόγου αποκλεισμού. Εάν τα στοιχεία κριθούν επαρκή ο εν λόγω οικονομικός φορέας δεν αποκλείεται από τη διαδικασία.

Στις παρ. 4 έως 9 του ίδιου άρθρου αναλύονται οι περιπτώσεις υποχρεωτικού και δυνητικού αποκλεισμού ενός οικονομικού φορέα από τη συμμετοχή του σε διαγωνισμό παραχώρησης. Αξίζει να διευκρινιστεί ότι στους δημόσιους διαγωνισμούς εφαρμόζεται η αρχή της τυπικότητας, σύμφωνα με την οποία οι συμμετέχοντες σε ένα διαγωνισμό πρέπει να συντάξουν την προσφορά τους επί ποινή αποκλεισμού με ό,τι ακριβώς ζητάει η διακήρυξη, με την αναθέτουσα αρχή να είναι υποχρεωμένη να εφαρμόσει τους όρους της διακήρυξης χωρίς παρεκκλίσεις και ισότιμα για όλους τους διαγωνιζομένους[61] (Κίτσος Ι., 2016) .

Κατά το άρθρο 41 της Οδηγίας (άρθρο 45 του νόμου 4413/2016) προσδιορίζονται τα κριτήρια ανάθεσης με βάση τα οποία η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας αξιολογεί τους προσφέροντες και αναθέτει τη σύμβαση. Προϋπόθεση αποτελεί ότι οι προσφέροντες:

- πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις που έχει ορίσει κατά περίπτωση η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας,

- πληρούν τις προϋποθέσεις συμμετοχής που σχετίζονται αποκλειστικά με την επαγγελματική και τεχνική ικανότητα καθώς και τη χρηματοοικονομική και οικονομική επάρκεια,

- δεν αποκλείονται από τη διαδικασία ανάθεσης βάσει του άρθρου 38 της Οδηγίας (άρθρο 39 του νόμου 4413/2016).

Όπως αναφέρεται στο άρθρο, οι συμβάσεις παραχώρησης ανατίθενται βάσει αντικειμενικών κριτηρίων, που συμμορφώνονται προς τις αρχές που ορίζονται στο άρθρο 3 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ (άρθρο 6 του νόμου 4413/2016), και διασφαλίζουν την αξιολόγηση των προσφορών υπό συνθήκες πραγματικού ανταγωνισμού κατά τρόπον ο οποίος να παρέχει συνολικό οικονομικό πλεονέκτημα για την αναθέτουσα αρχή ή τον αναθέτοντα φορέα. Τα κριτήρια ανάθεσης συνδέονται με το αντικείμενο της παραχώρησης, δεν παρέχουν απεριόριστη ελευθερία επιλογής στην αναθέτουσα αρχή ή στον αναθέτοντα φορέα και κατατάσσονται με φθίνουσα σειρά σπουδαιότητας. Μπορούν να περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, περιβαλλοντικά ή κοινωνικά κριτήρια ή κριτήρια σχετικά με την καινοτομία[62].

<u>Διάρκεια συμβάσεων παραχώρησης:</u> Στο άρθρο 18 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ και στο άρθρο 17 του νόμου 4413/2016 επισημαίνεται ότι οι συμβάσεις παραχώρησης έχουν περιορισμένη διάρκεια προκειμένου να αποφεύγεται η στεγανοποίηση της αγοράς και ο περιορισμός του ανταγωνισμού. Παραχωρήσεις πολύ μακράς διάρκεια ενδέχεται να οδηγούν σε αποκλεισμό

[61] Οι προϋποθέσεις συμμετοχής και οι λόγοι αποκλεισμού διαγωνιζομένων θα αναλυθούν διεξοδικά σε επόμενο κεφάλαιο.

[62] Σε συνδυασμό με το άρθρο 30 παρ. 3 της Οδηγίας ενισχύεται ο κοινωνικός και περιβαλλοντικός χαρακτήρα των διαδικασιών ανάθεσης συμβάσεων παραχώρησης. Βλ. ΔΕΚ C-513/99 απόφαση της 17.09.2002, Concordia Bus Finland Oy Ab, πρώην Stagecoach Finland Oy Ab κατά Heilsingin kaupunki και HKL-Bussiliikenne (Concordia Bus Finland), σκέψη 69 όπου αναφέρεται ότι «…η αναθέτουσα αρχή…μπορεί να λαμβάνει οικολογικά κριτήρια, όπως είναι το επίπεδο εκπομπών μονοξειδίου του αζώτου ή το επίπεδο θορύβου των λεωφορείων, εφόσον τα κριτήρια αυτά συνδέονται με το αντικείμενο της σύμβασης, δεν παρέχουν στην εν λόγω αναθέτουσα αρχή απεριόριστη ελευθερία επιλογής, μνημονεύονται ρητώς στη συγγραφή υποχρεώσεων ή στην προκήρυξη του διαγωνισμού και τηρούν όλες τις θεμελιώδεις αρχές του κοινοτικού δικαίου, ιδίως την αρχή της απαγόρευσης των διακρίσεων.».

από την αγορά και να εμποδίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών και την ελευθερία εγκατάστασης. Η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας υπολογίζει τη διάρκεια της σύμβασης ανάλογα με τα έργα ή τις υπηρεσίες που ζητούνται. Περιπτώσεις αόριστης χρονικής διάρκειας της παραχώρησης, όπου δε συμφωνείται το απώτατο συμβατικό σημείο λήξης της εκμετάλλευσης, είναι αντίθετες με το ευρωπαϊκό δίκαιο της παραχώρησης. Συνήθως, η μέση διάρκειά της κυμαίνεται από 20 μέχρι 30 έτη (Κίτσος Ι., 2016). Για τις συμβάσεις παραχώρησης που διαρκούν περισσότερο από 5 έτη, η μέγιστη διάρκεια της παραχώρησης δεν πρέπει να υπερβαίνει τον εύλογο χρόνο εντός του οποίου ο παραχωρησιούχος θα μπορούσε να αποσβέσει τις επενδύσεις που πραγματοποίησε για την εκτέλεση των έργων ή την παροχή των υπηρεσιών μαζί με κάποια λογική απόδοση του επενδυμένου κεφαλαίου, λαμβάνοντας υπόψη τις επενδύσεις που απαιτούνται για την επίτευξη των συγκεκριμένων συμβατικών υποχρεώσεων[63]. Σε κάθε περίπτωση, η μέγιστη διάρκεια της παραχώρησης πρέπει να αναφέρεται στα έγγραφα παραχώρησης, εκτός εάν η διάρκεια συνιστά κριτήριο για την ανάθεση της σύμβασης (αιτιολογική σκέψη 52 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ).

Λύση συμβάσεων παραχώρησης: Το άρθρο 44 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ (άρθρο 52 του νόμου 4413/2016) αφορά στη λύση των συμβάσεων παραχώρησης. Στο άρθρο 52 παρ. 1 του νόμου 4413/2016 ορίζεται ότι η σύμβαση παραχώρηση λύεται, σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στους οικείους όρους των συμβατικών τευχών:

- με την πάροδο της συμφωνηθείσας διάρκειας αυτής, όπως τυχόν τροποποιήθηκε ή
- με καταγγελία από την αναθέτουσα αρχή ή τον αναθέτοντα φορέα ή τον παραχωρησιούχο ή
- με κοινή συμφωνία των συμβαλλομένων μερών και
- σε κάθε άλλη περίπτωση που ορίζεται στα συμβατικά τεύχη, συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης συνδρομής λόγων ανώτερης βίας.

Ειδικά, όσον αφορά στην καταγγελία της σύμβασης, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς έχουν την αρμοδιότητα, δυνάμει των προϋποθέσεων που ορίζει το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο, να προβούν σε αναγκαστική λύση, δηλαδή να καταγγείλουν[64], μια σύμβαση παραχώρησης κατά τη διάρκεια της εκτέλεσής της, εφόσον πληρούται μία ή περισσότερες από τις κατωτέρω προϋποθέσεις:

- έγινε μια τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης που θα είχε άλλως απαιτήσει μια νέα διαδικασία παραχώρησης, βάσει του άρθρου 43 της Οδηγίας (άρθρου 51 του νόμου),
- ο ανάδοχος, τη στιγμή της ανάθεσης της σύμβασης, τελούσε σε μία από τις καταστάσεις που τον αποκλείουν από τη διαδικασία παραχώρησης (άρθρο 38 παρ. 4 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ, 39 παρ. 4 του νόμου 4413/2016),
- το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφαίνεται, στο πλαίσιο διαδικασίας σύμφωνα με το άρθρο 258 της ΣΛΕΕ ότι ένα κράτος μέλος (η Ελληνική Δημοκρατία) δεν έχει εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του δυνάμει των Συνθηκών λόγω του γεγονότος

[63] Αρχική επένδυση και επενδύσεις κατά τη διάρκεια της σύμβασης.

[64] Με βάση το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο ρυθμίζονται οι προϋποθέσεις, ο τρόπος άσκησης της καταγγελίας από τις αναθέτουσες αρχές και φορείς, τα αποζημιωτικά δικαιώματα που μπορούν να εγείρουν οι συμβαλλόμενοι από την άσκηση του δικαιώματος καταγγελίας της σύμβασης παραχώρησης (πρβλ. αιτιολογική σκέψη 19 εδ. γ της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ).

ότι η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας που ανήκει στο εν λόγω κράτος μέλος έχει αναθέσει τη σχετική σύμβαση παραχώρησης χωρίς να συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις του/της δυνάμει των Συνθηκών και της παρούσας Οδηγίας (του παρόντος νόμου)[65].

- συντρέχει λόγος εφαρμογής του άρθρου 35 παρ. 6 νόμου 4413/2016 (σύγκρουση συμφερόντων).

Συμπερασματικά, η Οδηγία 2014/23/ΕΕ αποτελεί προσπάθεια αναμόρφωσης του ευρωπαϊκού νομικού πλαισίου για τις δημόσιες συμβάσεις και ομοιόμορφης κανονιστικής αντιμετώπισης των συμβάσεων παραχωρήσεων. Τόσο αυτή όσο και ο νόμος 4413/2016 εισάγουν ένα κατάλληλο, ισορροπημένο και ευέλικτο νομοθετικό πλαίσιο για την ανάθεση των συμβάσεων αυτών, αποτελούμενο από σαφείς και απλούς κανόνες. Το σταθερό αυτό νομικό περιβάλλον χαρακτηρίζεται από διαφάνεια που προσελκύει ιδιωτικά κεφάλαια και νέες επενδύσεις, συμβάλλοντας στην καινοτομία, στην ανάπτυξη των δημοσίων υποδομών και υπηρεσιών και, τελικά, στην ανάκτηση της ανταγωνιστικότητας της χώρας και της Ευρώπης σε παγκόσμιο επίπεδο και στην οικονομική τους ανάκαμψη[66]. Στόχος είναι η εξασφάλιση της πραγματικής, ισότιμης και δίκαιης, χωρίς διακρίσεις, πρόσβασης στην αγορά για όλους τους οικονομικούς φορείς της Ένωσης, με έμφαση στις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, η εγκαθίδρυση ασφάλειας δικαίου που θα ευνοήσει την ανταποδοτικότητα των δημοσίων επενδύσεων σε υποδομές και στρατηγικές υπηρεσίες προς τους πολίτες αλλά και η αξιοποίηση του νομικού αυτού πλαισίου ως βάση και μέσο για το περαιτέρω άνοιγμα των διεθνών αγορών δημοσίων προμηθειών και για την ενίσχυση των διεθνών εμπορικών συναλλαγών (αιτιολογική σκέψη 1 Οδηγίας 2014/23/ΕΕ).

3.3 Συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα

3.3.1 Η φιλοσοφία των ΣΔΙΤ

Οι Συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα ("public – private partnership") αποτελούν συμβατικές σχέσεις μακράς διάρκειας (από 15 έως 30 έτη) οι οποίες συνάπτονται μεταξύ Δημόσιου (π.χ. ΟΤΑ, ΝΠΔΔ, ΝΠΙΔ που ανήκουν εξ ολοκλήρου στο Δημόσιο) και Ιδιωτικού Φορέα (ιδιωτών επενδυτών) για την εκτέλεση έργων και/ή την παροχή υπηρεσιών δημόσιου χαρακτήρα που ανήκουν στην αρμοδιότητα του κράτους. Ο όρος αυτός αναφέρεται γενικά σε μορφές συνεργασίας των δημοσίων αρχών με τον κόσμο των επιχειρήσεων, που αποσκοπούν στην εξασφάλιση της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της ανακαίνισης, της διαχείρισης ή της συντήρησης μίας υποδομής ή στην παροχή μίας υπηρεσίας. Διαθέτουν διαφορετική μορφή σε σχέση με την παραδοσιακή ικανοποίηση δημοσίων καθηκόντων καθώς διαμορφώνουν μία «επιχειρηματική σχέση» μεταξύ δημοσίων και ιδιωτικών φορέων. Στην πράξη αποτελούν μοντέρνο τρόπο δανεισμού που δε γίνεται από το κράτος αλλά από τους ιδιώτες για εκπλήρωση κρατικού σκοπού, μία σύνθετη σύμβαση που περιορίζει τον κρατικό δανεισμό με πολλές παραλλαγές.

Με βάση τη σύμβαση που συνάπτεται, ο ιδιωτικός φορέας υποχρεούται να χρηματοδοτήσει την επένδυση, ενώ αναλαμβάνει και σημαντική ευθύνη για το σχεδιασμό του έργου. Η

[65] Βλ. ΣτΕ 2551/2014

[66] Βλ. Ευρωπαϊκή Επιτροπή – Εσωτερική Αγορά και Υπηρεσίες, Οι νεοι κανόνες για τις δημόσιες συμβάσεις και τις συμβάσεις παραχώρησης: πιο απλοί και πιο ευέλικτοι, Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Εκδόσεων της Ε.Ε. 2014, σελ. 14.

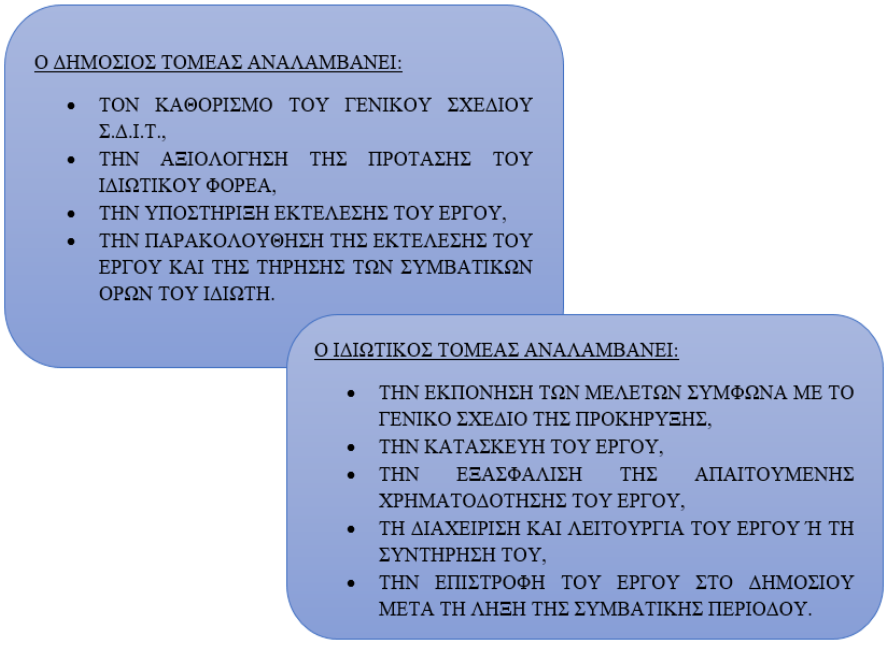
Αναθέτουσα Αρχή καθορίζει τις απαιτήσεις της με βάση λειτουργικές προδιαγραφές και εγκρίνει τον αναλυτικό σχεδιασμό του έργου. Ο ιδιωτικός φορέας αμείβεται κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του έργου, χρεώνοντας σε ετήσια βάση είτε την Αναθέτουσα Αρχή, είτε απευθείας τους χρήστες, είτε, σε ορισμένες περιπτώσεις, και τους δύο.

Ιστορικά, οι συμπράξεις πρωτοεμφανίστηκαν και αναπτύχθηκαν στη Μεγάλη Βρετανία στις αρχές της δεκαετίας του 1990[67] για την εκτέλεση μεγάλων έργων με ιδιωτική χρηματοδότηση σε τομείς, στους οποίους δεν ήταν εφικτή η πλήρης ανταποδοτικότητα του έργου και έπρεπε το Δημόσιο να αναλάβει μέρος ή το σύνολο των πληρωμών εκτέλεσης ως χρήστης (Γέροντας Α., 2009). Από τότε ο θεσμός εξελίχθηκε ραγδαία με αποκορύφωμα την έκδοση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2003 κατευθυντήριων οδηγιών για τη διάδοση των πρακτικών συμπράξεων και το 2004 της Πράσινης Βίβλου σχετικά με τις ΣΔΙΤ.

Στην Ελλάδα οι ΣΔΙΤ ρυθμίζονται από το νόμο 3389/2005 με τίτλο «Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα»[68]. Στόχος είναι ο σαφής προσδιορισμός των κανόνων λειτουργίας του θεσμού , η ενσωμάτωση της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας και η προσαρμογή με το ελληνικό κοινωνικο – οικονομικό και αναπτυξιακό περιβάλλον. Σε κάθε περίπτωση, η ανάπτυξη των συμπράξεων σχετίζεται με την μετεξέλιξη του ρόλου του κράτους «ο οποίος μεταπίπτει προοδευτικά από αυτόν του άμεσου διαχειριστή σε αυτόν του οργανωτή, ρυθμιστή και ελεγκτή της οικονομικής δραστηριότητας» (Παναγόπουλος Σ., 2006).

Όσον αφορά στις αρμοδιότητες που το κάθε συμβαλλόμενο μέρος αναλαμβάνει, οι ρόλοι είναι σαφώς ορισμένοι, όπως εμφαίνεται στο παρακάτω σχήμα:

Σχήμα 3.1: Υποχρεώσεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στο πλαίσιο σύμβασης ΣΔΙΤ.



Πηγή: Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα (2006), ιδία επεξεργασία

[67] Πρόκειται για το θεσμό των σχεδίων Private Finance Initiative (PFI).
[68] ΦΕΚ 232/Α'/22.09.2005

Στο πλαίσιο της υλοποίησης έργων μέσω των συμβάσεων σύμπραξης υπάρχουν κάποιοι παράγοντες που καθορίζουν την επιτυχία τους. Οι παράγοντες αυτοί διακρίνονται σε εκείνους που καθορίζονται από το δημόσιο τομέα, από τον ιδιωτικό τομέα και στους παράγοντες οι οποίοι ελέγχονται και από τα δύο μέρη.

Οι παράγοντες οι οποίοι ελέγχονται από το δημόσιο τομέα είναι οι εξής (Αρβανιτάκη Τ., 2007):

- Η ιεράρχηση των πολιτικών προτεραιοτήτων ως προς τα έργα που πρόκειται να υλοποιηθούν,
- Ο συντονισμός και η συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων δημόσιων φορέων, των υπηρεσιών κ.λπ.,
- Η ικανότητα του Δημοσίου να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των συμβάσεων αυτών στο πλαίσιο της διαπραγμάτευση, της παρακολούθησης, του ελέγχου και της αξιολόγησης του έργου,
- Η προσέλκυση του ενδιαφέροντος των ιδιωτών με την αυξημένη ελκυστικότητα των υποψήφιων έργων,
- Η οικονομική βιωσιμότητα (affordability) του έργου από την πλευρά του Δημοσίου,
- Το οικονομικό, νομοθετικό και θεσμικό πλαίσιο εντός του οποίου αναπτύσσεται το έργο,
- Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του έργου καθώς στα έργα που υλοποιούνται μέσω ΣΔΙΤ το Δημόσιο καθορίζει τις ποιοτικές απαιτήσεις,
- Η διάρκεια της σύμβασης,
- Η εμπειρία του Δημόσιου Τομέα, η τυποποίηση των διαδικασιών δημοπράτησης και εφαρμογής ενός σχεδίου για περιορισμό του κόστους και ο καθορισμός αποτελεσματικών διαδικασιών προμηθειών.

Ο ιδιωτικός τομέας ελέγχει τους παρακάτω παράγοντες:

- Την ικανότητα της αγοράς να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του Δημοσίου και του έργου,
- Την οικονομική βιωσιμότητα (viability) για την υλοποίηση του έργου από τη πλευρά του Ιδιωτικού Τομέα,
- Τη δυνατότητα αποκόμισης αποδεκτού κέρδους.

Επιπλέον, υπάρχουν κάποιοι παράγοντες οι οποίοι καθορίζονται και από τους δύο:

- Η επαρκής χρηματοδότηση για την ολοκλήρωση του έργου,
- Η συμβατότητα των συμβάσεων με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο,

- Η δόμηση και διαχείριση των συμβάσεων (καθορισμός ελαχίστων προδιαγραφών, μηχανισμοί πληρωμών κ.λπ.)

- Ο προσδιορισμός, η αποτελεσματική διαχείριση και ο κατάλληλος επιμερισμός κινδύνων,

- Η τεχνογνωσία και η εμπειρία.

Από τις μέχρι σήμερα προσπάθειες και συναφθείσες συμβάσεις έχει διαπιστωθεί ότι η επιτυχής εφαρμογή τέτοιων συνεργασιών συνεπάγεται μείωση του συνολικού χρηματοοικονομικού κόστους κατασκευής του δημοσίου έργου ή παροχής της δημόσιας υπηρεσίας κατά 15 – 20% σε σχέση με τον παραδοσιακό τρόπο ανάθεσης. Παρ'όλα αυτά, η προσφυγή στις συμπράξεις δεν πρέπει να παρουσιάζεται ως η καλύτερη λύση για ένα δημόσιο φορέα που αντιμετωπίζει δημοσιονομικούς περιορισμούς. Οι οικονομικές και οργανωτικές επιλογές της εκάστοτε σύμπραξης για την υλοποίηση κάθε σχεδίου πρέπει να παρουσιάζουν πραγματική προστιθέμενη αξία σε σχέση με άλλες επιλογές (όπως είναι η κλασική σύναψη σύμβασης δημόσιου έργου ή υπηρεσίας) προκειμένου να προωθηθούν σε εφαρμογή.

Η επιτυχία μιας σύμπραξης στην πράξη εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το περιεχόμενο της σύμβασης και από την ακρίβεια και σαφήνεια των όρων που θα διέπουν την υλοποίησή της. Κατά συνέπεια, έχει καθοριστική σημασία η διάκριση των ρόλων, η βέλτιστη κατανομή των κινδύνων μεταξύ των δύο μερών και ο σαφής καθορισμός των ευθυνών που αναλαμβάνει καθένας εξ αυτών. Στο πλαίσιο αυτό επιβάλλεται το αντικείμενο συνεργασίας και οι κίνδυνοι που σχετίζονται με αυτό να επιμερίζονται μεταξύ των μερών με βάση τη δυνατότητα καθενός εξ αυτών να τις χειριστεί και να τις ελέγξει αποτελεσματικότερα.

3.3.2 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα υλοποίησης έργων και υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ

Πυρήνας της φιλοσοφίας των συμβάσεων ΣΔΙΤ είναι η επίτευξη καλύτερης οικονομικής αποδοτικότητας του έργου καθ'όλη τη διάρκεια της ζωής του. Η ανάμειξη του ιδιωτικού τομέα σε δημόσια έργα εξηγείται αφενός από την ανάγκη προσφυγής του σύγχρονου κράτους σε ιδιωτικούς οικονομικούς πόρους για την κατασκευή έργων υποδομής υψηλών απαιτήσεων και την παροχή αντίστοιχων υπηρεσιών και αφετέρου από τα χαρακτηριστικά του ιδιωτικού τομέα (τεχνογνωσία, εμπειρία, οργάνωση κ.α.). Οι συμπράξεις μπορούν να αναπτυχθούν σε πολλούς βασικούς τομείς υποδομών – δραστηριοτήτων όπως η ύδρευση, η ενέργεια, οι τηλεπικοινωνίες, οι μεταφορές κ.α. και στους τομείς ανάπτυξης της ακίνητης περιουσίας του Δημοσίου.

Με τη συμμετοχή ιδιωτικών φορέων στην κατασκευή δημόσιων έργων ή την παροχή δημόσιων υπηρεσιών απελευθερώνονται δημόσιοι οικονομικοί πόροι που διατίθενται σε άλλους τομείς για την κάλυψη αναγκών κοινωνικού χαρακτήρα όπως η παιδεία και η υγεία. Η ευθύνη και το κόστος χρηματοδότησης καλύπτεται κατά το μεγαλύτερο μέρος από τους ιδιώτες (αυτοχρηματοδότηση).

Τα έργα που παρέχονται από τον ιδιωτικό τομέα είναι υψηλής ποιότητας και βελτιωμένης απόδοσης. Ο ιδιωτικός τομέας διαθέτει την εμπειρία, την τεχνογνωσία, τη μεθοδολογία και τον εξοπλισμό για την ανάπτυξη καινοτόμων έργων και υπηρεσιών προς όφελος του Δημοσίου.

Μέσω των συμπράξεων γίνεται καλύτερη κατανομή των κινδύνων καθώς τα συμβαλλόμενα μέρη επικεντρώνονται στις διαφορετικές ευθύνες και αρμοδιότητες που αναλαμβάνουν. Με

άλλα λόγια, ο δημόσιος τομέας εστιάζει στο ποια έργα και υπηρεσίες πρέπει να παρασχεθούν, ενώ ο ιδιωτικός τομέας εξετάζει πώς αυτά πρέπει να υλοποιηθούν.

Παράλληλα, τα έργα υλοποιούνται χωρίς ιδιαίτερες καθυστερήσεις και ελαττώματα. Η απόδοση έργων και υπηρεσιών βάσει των συμφωνημένων προδιαγραφών και εντός του προβλεπόμενου χρονοδιαγράμματος αποτελεί τη μοναδική περίπτωση ο ιδιώτης να επανεισπράξει τα κεφάλαια που επένδυσε και να επιτύχει κερδοφορία. Στο ίδιο πλαίσιο, ο ιδιώτης, εφόσον αναλαμβάνει την συντήρηση και επισκευή των έργων στη διάρκεια της σύμπραξης, επιδιώκει τη βέλτιστη δυνατή απόδοση αυτών προκειμένου να μειώσει το υψηλό κόστος συντήρησης και επισκευής τους.

Ουσιαστικά με τις συμπράξεις επιτυγχάνεται ταχύτερη ολοκλήρωση περισσότερων έργων υψηλών προδιαγραφών από τους ιδιωτικούς φορείς και αξιοποίηση των διαθέσιμων δημόσιων οικονομικών πόρων σε άλλους τομείς. Όσον αφορά στα κατασκευαστικά ζητήματα, δίνονται κίνητρα στους ιδιώτες για επιτυχημένο σχεδιασμό των έργων και μεγαλύτερη απόδοση αυτών με σκοπό την αύξηση των κερδών τους.

Φυσικά, πέραν των πλεονεκτημάτων που προσφέρουν, οι ΣΔΙΤ αναπτύσσουν και μία σειρά από μειονεκτήματα.

Αρχικά τα έργα που υλοποιούνται μέσω ΣΔΙΤ είναι υψηλότερου κόστους σε σύγκριση με το κόστος που θα είχε ένα έργο αν κατασκευαζόταν ως κλασικό δημόσιο έργο. Αυτό οφείλεται στο υψηλότερο κόστος δανεισμού του ιδιωτικού τομέα προκειμένου να εγγυηθεί την αξιοπιστία του στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα σε σχέση με αυτό του Δημοσίου. Αντίθετα, στην περίπτωση που το έργο υλοποιείται ως κλασικό δημόσιο έργο, δανειζόμενος είναι το Κράτος, το οποίο διαθέτει μεγαλύτερη χρηματοπιστοληπτική αξιοπιστία και επιτυγχάνει ευνοϊκότερα επιτόκια.

Στη διάρκεια ισχύος μίας ΣΔΙΤ το Δημόσιο θέτει τις προδιαγραφές του έργου χωρίς να εξασφαλίζει το συνεχή έλεγχο και την κυβερνητική εποπτεία του. Ως αποτέλεσμα δεν επιτυγχάνονται πάντοντε τα επιθυμητά αποτελέσματα (επίπεδο υπηρεσιών, μηχανισμός πληρωμών, ανάληψη κινδύνων κ.λπ.). Προς αποφυγή αυτού απαιτείται η υιοθέτηση κανονιστικών ρυθμίσεων που θα ενισχύουν την παρακολούθηση του έργου της σύμβασης.

Επιπλέον, ως μειονέκτημα θα μπορούσε να αναφερθεί η πιθανή αυξημένη οικονομική επιβάρυνση των χρηστών (αυξημένη τιμολογιακή πολιτική) στο αντικείμενο της σύμβασης σε σύγκριση με την υπό του Δημοσίου. Εφόσον ο ιδιωτικός τομέας λειτουργεί με σκοπό την κερδοφορία, οι χρήστες, ενδεχομένως, να υποχρεωθούν σε καταβολή υψηλότερου αντιτίμου στο πλαίσιο της εκμετάλλευσης του έργου ή της υπηρεσίας.

Τέλος, υπάρχει υπόνοια παραβίασης της αρχής του ελεύθερου ανταγωνισμού καθώς ο αριθμός των ιδιωτικών επιχειρήσεων που είναι σε θέση να ανταποκριθούν στις υψηλές οικονομικές και τεχνικές απαιτήσεις των συμβάσεων αυτών είναι περιορισμένος. Έτσι, αποκλείονται από τη διαγωνιστική διαδικασία μικρές επιχειρήσεις με αποτέλεσμα να δημιουργείται κίνδυνος για ολιγοπώλιο.

Σε κάθε περίπτωση η προσφυγή στις συμπράξεις δεν πρέπει να θεωρείται μοναδική λύση. Θα πρέπει να αξιολογείται εάν η σύμπραξη παρουσιάζει πραγματική προστιθέμενη αξία σε σχέση με άλλες εναλλακτικές και να επιλέγεται με γνώμονα τη μορφή της επένδυσης, το οικονομικό αντάλλαγμα, την τεχνογνωσία του ιδιώτη και γενικά το συνολικό όφελος για το δημόσιο τομέα. Σκοπός θα πρέπει να είναι αφενός η προσέλκυση ιδιωτών που ενδιαφέρονται να μεγιστοποιήσουν το κέρδος τους με επενδύσεις σε δημόσια έργα υποδομής και αφετέρου η μεγιστοποίηση του κοινωνικού οφέλους από τη σύμπραξη. Προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν τα μειονεκτήματα, απαιτείται σωστός σχεδιασμός και υλοποίηση του έργου

καθώς και υποστήριξη από την πλευρά της πολιτείας σε πολιτικό, νομοθετικό και θεσμικό επίπεδο[69].

3.3.3 Τυπολογία ΣΔΙΤ

Οι συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα χαρακτηρίζονται από τα ακόλουθα στοιχεία σύμφωνα με το Πράσινο Βιβλίο 2004 (Γέροντας Α., 2009) :

- τη μακρά σχετικά διάρκεια της σχέσης που συνεπάγεται μία συνεργασία μεταξύ του εταίρου του δημοσίου και του εταίρου του ιδιωτικού τομέα, με αντικείμενο τις διάφορες πτυχές ενός σχεδίου που πρόκειται να υλοποιηθεί,

- τον τρόπο χρηματοδότησης του σχεδίου, που εξασφαλίζεται με κεφάλαια και πόρους από τον ιδιωτικό τομέα αλλά μπορεί να συμπληρωθεί από δημόσια χρηματοδότηση, συχνά μεγάλου ύψους,

- το σημαντικό ρόλο του οικονομικού φορέα, ο οποίος συμμετέχει σε διάφορα στάδια του σχεδίου (μελέτη, υλοποίηση, εφαρμογή, χρηματοδότηση), ενώ ο εταίρος του δημοσίου τομέα επικεντρώνεται στον καθορισμό των στόχων που πρέπει να επιτευχθούν, όσον αφορά στο δημόσιο συμφέρον, την ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών, την πολιτική των τιμών και τον έλεγχο της τήρησής τους,

- την κατανομή των κινδύνων μεταξύ του εταίρου του δημοσίου τομέα και του εταίρου του ιδιωτικού τομέα, στον οποίο μεταφέρονται αστάθμητοι παράγοντες που βαρύνουν συνήθως το δημόσιο τομέα. Οι κίνδυνοι συνδέονται με τη χρηματοδότηση, την κατασκευή, τη διαθεσιμότητα ή τη ζήτηση του αντικειμένου της σύμπραξης και των συναφών κινδύνων π.χ. το διαχειριστικό και τον τεχνικό κίνδυνο (Γέροντας Α., 2009).

- Τη διατήρηση της ιδιοκτησία των παγίων από το Δημόσιο και τον ισχυρό ρυθμιστικό και εποπτικό του ρόλο, δίνοντας την ευκαιρία να υλοποιούνται δημόσια έργα ακόμα και σε δυσχερείς οικονομικές συγκυρίες (ιστοσελίδα της Ειδικής Γραμματείας για τις ΣΔΙΤ[70]).

Οι Συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα διακρίνονται σε ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου και σε ΣΔΙΤ θεσμοθετημένου τύπου.

α. ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου: συμπράξεις που βασίζονται σε αποκλειστικά συμβατικούς δεσμούς μεταξύ των συμμετεχόντων στη σύμπραξη. Με τη διάκριση αυτή συνέχεται πρωτίστως το μοντέλο της παραχώρησης, όπου ο ιδιωτικός τομέας παρέχει ένα έργο ή μια υπηρεσία στο κοινό υπό τον έλεγχο

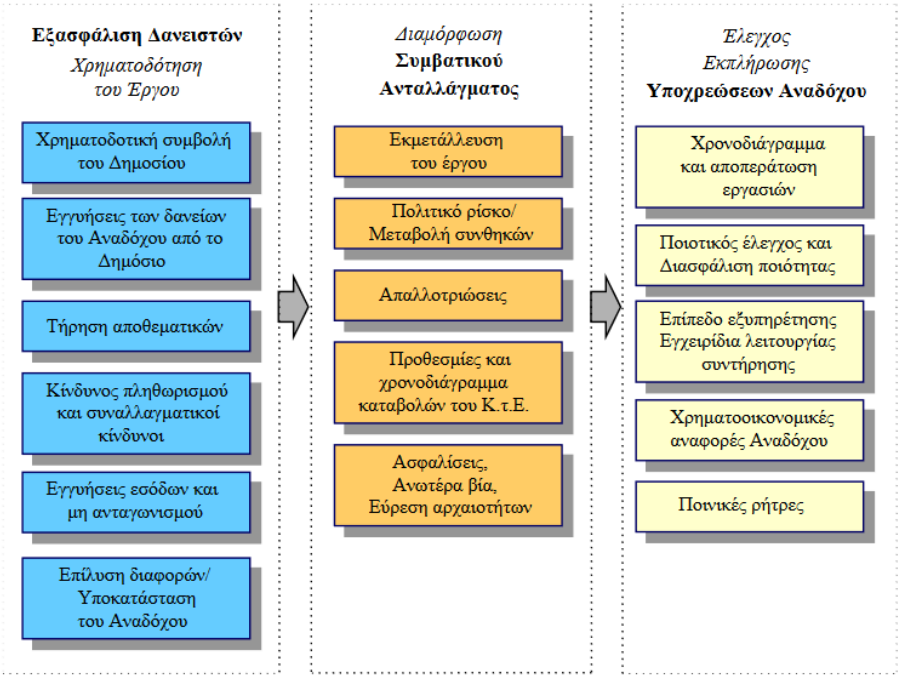
[69] Για περισσότερα βλ. Γκιτσάκης Ι., (2006), Η παραχώρηση δημόσιας υπηρεσίας και δημοσίου έργου – Ενοιολογικά στοιχεία, κανονιστικό πλαίσιο και περιπτώσεις πρακτικής εφαρμογής κατά το ελληνικό και το ευρωπαϊκό κοινοτικό δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, σελ. 78 επ., Κίτσος Ι., (2014), Συμπράξεις δημοσίου ιδιωτικού τομέα και συμβάσεις παραχώρησης, Συνεργασίες δημοσίων και ιδιωτικών φορέων για την ανάπτυξη δημοσίων υποδομών με ιδιωτικές επενδύσεις κεφαλαίων, Σύμφωνα με το διεθνές το ευρωπαϊκό και το ελληνικό δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη.
[70]Διαθέσιμο στο: http://www.sdit.mnec.gr

του δημοσίου τομέα και αναπτύσσει μια άμεση σχέση με τους τελικούς χρήστες του έργου ή της υπηρεσίας.

β. ΣΔΙΤ θεσμοθετημένου τύπου: συμπράξεις που η σύναψή τους συνεπάγεται είτε τη δημιουργία ενός φορέα ο οποίος ελέγχεται από κοινού από τον εταίρο του δημοσίου και από τον εταίρο του ιδιωτικού τομέα είτε τη συμμετοχή του ιδιώτη σε δημόσιο φορέα. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι δημόσιες αρχές προσφεύγουν σε αυτή τη δομή σύμπραξης όταν πρόκειται να διαχειριστούν δομές σε τοπικό επίπεδο, όπως υπηρεσίες ύδρευσης (Γέροντας Α., 2009).

Σε κάθε περίπτωση και ανεξάρτητα από τον τύπο της σύμβασης ΣΔΙΤ που θα επιλεγεί, κάθε συμβαλλόμενο μέρος έχει διαφορετικά κίνητρα και αναμένει διαφορετικής μορφής ωφέλειες και κέρδη από τη συνεργασία. Οι διαφορετικές αυτές επιδιώξεις περιλαμβάνονται στο κείμενο της σύμβασης με τη μορφή ιδιαίτερων ρυθμίσεων. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι κατηγορίες των ζητημάτων που διαπραγματεύονται οι συμβαλλόμενοι με σκοπό την ικανοποίηση των συμφερόντων τους.

Σχήμα 3.2: Κατηγορίες ζητημάτων προς συζήτηση κατά τις διαπραγματεύσεις των συμβαλλόμενων μερών.



Πηγή: Τσαμπούλας Δ., (2003)

Από τις κατηγορίες αυτές, οι οποίες αποτελούν βασικό αντικείμενο διαπραγματεύσεων μεταξύ του Δημοσίου και του υποψηφίου Αναδόχου:

α. Η πρώτη αποσκοπεί στην εξασφάλιση δανειστών και γενικότερα χρηματοδότησης, γεγονός που επηρεάζει αρκετά σημεία της σύμβασης, κυρίως τα χρηματοοικονομικά. Οι περισσότερες ρυθμίσεις είναι αιτήματα των δανειστών του Αναδόχου. Ουσιαστικά, οι ρυθμίσεις αυτές διαμορφώνονται μετά από σχετική αίτηση του Αναδόχου, η οποία προέρχεται από τις πιέσεις που δέχεται από τους Δανειστές του. Αφορούν κυρίως στους κινδύνους που προκύπτουν από το επιχειρηματικό ρίσκο (επιτόκια, πληθωρισμός, κ.α.) και το ρίσκο αγοράς (αναμενόμενα έσοδα, ανταγωνιστικά έργα κ.α.).

β. Η δεύτερη αφορά στη διαμόρφωση του συμβατικού ανταλλάγματος, δηλαδή τι είναι διατιθεμένο το Δημόσιο να παραχωρήσει και πώς το αντιμετωπίζει αυτό ο Ανάδοχος. Ουσιαστικά, περιέχει ρυθμίσεις που προκύπτουν από τις αρχικές προθέσεις του Δημοσίου για τη διαμόρφωση του συμβατικού ανταλλάγματος, οι οποίες, όμως, είναι δυνατόν να τροποποιηθούν, προκειμένου να ικανοποιηθούν στο μέγιστο βαθμό οι σχετικές επιδιώξεις του Αναδόχου. Αφορούν κυρίως ρυθμίσεις που καλύπτουν το πολιτικό ρίσκο (νομοθετικές ρυθμίσεις, ανωτέρα βία, περιβαλλοντικές ρυθμίσεις κ.λπ.) και το ρίσκο κατασκευής (ατυχήματα, εύρεση αρχαιοτήτων κ.α.).

γ. Η τρίτη αφορά στον έλεγχο εκπλήρωσης των υποχρεώσεων του Αναδόχου και πρόκειται για ρυθμίσεις που επιδιώκει ο κύριος του έργου, έτσι ώστε να έχει μια σαφή εικόνα τόσο της πορείας των εργασιών, όσο και της οικονομικής κατάστασης του Αναδόχου. Ουσιαστικά, τα περιεχόμενα της τελευταίας αυτής στήλης εκφράζουν κυρίως τη διάθεση του Δημοσίου για έλεγχο καλής εκτέλεσης της σύμβασης. Το Δημόσιο είναι διατεθειμένο να παράσχει στον Ανάδοχο όλα τα δικαιώματα που απορρέουν από τη σύμβαση, με μοναδικό περιορισμό να κατασκευαστεί και να λειτουργήσει το έργο σύμφωνα με τις προδιαγραφές και μέσα στο χρονικό διάστημα, που έχει προσυμφωνηθεί.

3.3.4 Μορφές των συμβάσεων ΣΔΙΤ

Η προσφυγή σε μία από τις μορφές των ΣΔΙΤ συμβατικού τύπου, και ειδικότερα η επιλογή του τρόπου λήψης του ανταλλάγματος από τον ανάδοχο που χρηματοδοτεί το έργο, εξαρτάται από διάφορους παράγοντες και συγκεκριμένα από την οικονομική κατάσταση της συγκεκριμένης χώρας, τη φερεγγυότητά της διεθνώς, την πολιτική της σταθερότητα, το είδος του έργου, τη μορφή και τα όρια της εκχώρησης δικαιωμάτων, το ιδιοκτησιακό καθεστώς, την κατανομή των κινδύνων στα συμβαλλόμενα μέρη, το τεχνικό και οικονομικό επίπεδό τους κ.λπ.[71] Ενδεικτικά μορφές των συμβάσεων αυτών είναι οι ακόλουθες (Γέροντας Α., 2009) :

(α) Η κλασσική μορφή σύμβασης παραχώρησης είναι εκείνη στην οποία ως εργολαβικό αντάλλαγμα ο ανάδοχος αποκτά δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του έργου για ορισμένο χρονικό διάστημα. Πρόκειται για τη σύμβαση BOT (Build – Operate – Transfer), με την οποία έχουν δημοπρατηθεί τα περισσότερα από τα μεγάλα έργα. Η μέθοδος BOT, ως τρόπος εκτέλεσης έργων με χρηματοδότηση από ιδιωτικούς φορείς και παραχώρηση της εκμετάλλευσης, αν και δεν παρουσιάζει ενιαία εφαρμογή λόγω της ιδιαιτερότητας του έργου, διαρθρώνεται στα εξής στάδια:

- Κατασκευή: Μελέτη, δημοπράτηση, σύσταση του νομικού προσώπου του παραχωρησιούχου, σχεδιασμός, κατασκευή, ολοκλήρωση, θέση σε λειτουργία και χρηματοδότηση.

- Λειτουργία: Διοίκηση, διαχείριση, παραγωγή και διάθεση προϊόντος ή παροχή υπηρεσιών, συντήρηση, ανάπτυξη, εξυπηρέτηση και αποπληρωμή δανείων.

[71] Βλ.αναλυτικά Βερβενιώτη Γ., (1993), Κατασκευές και διαιτησία. Εκτέλεση έργων με παραχώρηση της εκμετάλλευσης – BOT συμβάσεις, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλας, σελ. 17-20.

- Μεταβίβαση: Παράδοση του έργου μετά τη λήξη της σύμβασης παραχώρησης στον κύριο του έργου.

(β) Η σύμβαση BOO (Build – Own – Operate) πρόκειται για τη σύμβαση με την οποία μεταβιβάζεται στον ανάδοχο ως αντάλλαγμα το δικαίωμα κυριότητας του κατασκευζόμενου έργου απαρχής, με τον όρο ότι θα διατηρεί το έργο, για ορισμένη περίοδο, σε λειτουργία, αναπληρώνοντας κρατική δραστηριότητα[72]. Στην περίπτωση αυτής της σύμβασης, δεν πρόκειται για σύμβαση έργου και ούτε παραχωρείται η εκμετάλλευση σε ανάδοχο, αλλά «εγγύτερα στη φύση του πράγματος βρίσκεται ο χαρακτηρισμός της σύμβασης ως σύμβασης πώλησης με τις σχετικές βέβαια ιδιομορφίες και αποκλίσεις, που υπαγορεύονται από το γεγονός ότι με την κατάρτιση συμβάσεων αυτού του περιεχομένου επιδιώκεται η εκτέλεση έργων και η εξασφάλιση της αποδοτικής λειτουργίας τους προς το σκοπό αναπλήρωσης υπηρεσιών δημοσίου και κοινωνικού χαρακτήρα[73]».

(γ) Η σύμβαση BBO (Buy – Build – Operate) είναι η σύμβαση με την οποία ο κρατικός φορέας μεταβιβάζει υφιστάμενες εγκαταστάσεις κοινής ωφελείας σε ιδιώτες με σκοπό την υλοποίηση πρόσθετων επενδύσεων, ιδίως επέκταση, βελτίωση και ανακαίνιση, για να καταστεί δυνατή η περαιτέρω εκμετάλλευση των κατασκευαστικών και διοικητικών δεξιοτήτων των ιδιωτών, οι οποίοι λειτουργούν τις εγκαταστάσεις αυτές ως ένα κρατικά εποπτευόμενο κερδοφόρο κοινωφελές έργο.

(δ) Η σύμβαση BOOT (Build – Own – Operate – Transfer) αναφέρεται στη σύμβαση με την οποία μεταβιβάζεται στον ανάδοχο όχι μόνο το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του έργου αλλά και το δικαίωμα κυριότητας επ'αυτού μέχρι την αποπληρωμή του. Ο ανάδοχος υποχρεούται, αφού λειτουργήσει και εκμεταλλευτεί το έργο για όλο το συμφωνηθέν χρονικό διάστημα, να αναμεταβιβάσει αυτό στον κύριο του έργου. Στο είδος αυτό της σύμβασης οδηγούνται τα μέρη μετά από εμμονή του αναδόχου, προκειμένου να έχει πληρέστερη ασφάλεια σε περιπτώσεις αβεβαιοτήτων για την οικονομική κατάσταση του κυρίου και το βαθμό φερεγγυότητάς του.

(ε) Η σύμβαση BLOT (Build – Lease – Operate – Transfer) περιέχει και στοιχεία της σύμβασης leasing, με την οποία ο ανάδοχος αποκτά την κυριότητα του έργου εφόσον έχει εισπράξει το κεφάλαιο με συμψηφισμό του οφειλομένου προς τον εργοδότη από τη σύμβαση ανταλλάγματος.

(στ) Η σύμβαση BOLT (Build – Own – Lease – Transfer) αναφέρεται στη χρηματοδότηση και κατασκευή των συγκεκριμένων εγκαταστάσεων από ιδιώτη τις οποίες στη συνέχεια ενοικιάζει με leasing στον κρατικό φορέα, ο οποίος υποχρεούται να καταβάλει περιοδικές πληρωμές στον ιδιώτη. Στο τέλος της μισθωτικής περιόδου ο κρατικός φορέας γίνεται ιδιοκτήτης των εγκαταστάσεων ή μπορεί να προβεί στην εξαγορά τους με τίμημα που ορίζεται στη σύμβαση leasing.

(ζ) Οι συμβάσεις BOOT και BOOTT υποχρεώνουν τον ανάδοχο, πριν από την ολοκλήρωση του συγκεκριμένου έργου, να προβεί στην εκπαίδευση του αναγκαίου

[72] Βλ. νόμο 2165/1993 (ΦΕΚ 127/Α'/29.07.1993) «Ρύθμιση θεμάτων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και συναφείς διατάξεις.» για την παραγωγή και διάθεση ηλεκτρικής ενέργειας από μονάδες που θα κατασκευασθούν με αυτοχρηματοδότηση.

[73] Βλ. Βερβενιώτη Γ., (1993), Κατασκευές και διαιτησία. Εκτέλεση έργων με παραχώρηση της εκμετάλλευσης – BOT συμβάσεις, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλας, σελ. 71.

προσωπικού του κυρίου του έργου, ώστε να είναι σε θέση να λειτουργήσει το έργο. Με τον τύπο BOOTT δημοπρατήθηκε το έργο του Μετρό Θεσσαλονίκης, ενώ σχετική ρήτρα για την εκπαίδευση του προσωπικού περιέχεται και στη σύμβαση της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου.

(η) Ο τύπος της σύμβασης BOOST προσιδιάζει κυρίως σε ενεργειακά έργα, ενώ ο τύπος BOO δεν αναφέρεται σε σύμβαση παραχώρησης, αφού σε αυτή τη μορφή της σύμβασης ο ανάδοχος καθίσταται εξ αρχής κύριος του έργου και υποχρεούται να λειτουργεί το έργο για μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο.

3.3.5 Σχέση συμβάσεων παραχώρησης και ΣΔΙΤ

Η ομοιότητα που υπάρχει μεταξύ των ΣΔΙΤ και των συμβάσεων παραχώρησης είναι δεδομένη. Τόσο οι συμβάσεις παραχώρησης όσο και οι ΣΔΙΤ συνιστούν είδος συνεργασίας του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα για την ικανοποίηση δημόσιων σκοπών και αναγκών. Όπως αναφέρεται στην ιστοσελίδα της Ειδικής Γραμματείας για τις ΣΔΙΤ, ο θεσμός της παραχώρησης αποτελεί υποσύνολο του εννοιολογικά και πρακτικά ευρύτερου θεσμού των συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα[74]. Πρόκειται για συμβάσεις από επαχθή αιτία, οι οποίες περιβάλλονται τον έγγραφο τύπο και συνάπτονται μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Αντικείμενό τους είναι η εκτέλεση δημόσιων έργων ή η παροχή δημόσιων υπηρεσιών μετά από επιλογή του αναδόχου.

Παρόλα αυτά, υπάρχει διαφοροποίηση μεταξύ τους στον τρόπο αποπληρωμής του ιδιώτη, δηλαδή στο εργολαβικό αντάλλαγμα, και στην κατανομή των κινδύνων.

Στις συμβάσεις παραχώρησης το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται κυρίως στο αντίτιμο που καταβάλλουν οι χρήστες του έργου ή της υπηρεσίας. Αντίθετα στις ΣΔΙΤ η αποπληρωμή του ιδιώτη γίνεται είτε με καταβολή των δαπανών και της αμοιβής από το δημόσιο φορέα χωρίς εκμετάλλευση του έργου είτε με καταβολή αντιτίμου από τους χρήστες.

Επιπλέον, στις συμβάσεις παραχώρησης ο ανάδοχος επωμίζεται σημαντικό μερίδιο, αν όχι όλο, από τον επιχειρηματικό κίνδυνο που συνδέεται με την εκμετάλλευση του έργου ή της υπηρεσίας. Αντίθετα, στις ΣΔΙΤ ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα δεν είναι αυτονόητο ότι αναλαμβάνει όλους τους κινδύνους ή το μεγαλύτερο μέρος αυτών. Η ακριβής κατανομή των κινδύνων μεταξύ των συμβαλλομένων πραγματοποιείται κατά περίπτωση ανάλογα με την ικανότητα κάθε πλευράς να τους αξιολογεί, να τους ελέγχει και να τους διαχειρίζεται (Γέροντας Α., 2009).

3.3.6 Έργα που υλοποιούνται μέσω ΣΔΙΤ

Οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα αποτελούν ένα χρηματοδοτικό εργαλείο υλοποίησης έργων και παροχής υπηρεσιών, το οποίο έχει εφαρμοσθεί διεθνώς με πολλές εναλλακτικές μορφές. Ανάλογα με το αντικείμενο της σύμπραξης, το είδος και το μέγεθος της εμπλοκής του ιδιωτικού φορέα σε αυτό και των κινδύνων που αναλαμβάνουν τα δύο μέρη, μπορούμε να διακρίνουμε τις συμπράξεις σε δύο βασικές κατηγορίες: σε ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ και σε μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ.

[74] Διαθέσιμο στο: http://www.sdit.mnec.gr

- Ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ νοούνται εκείνα τα έργα ή/και οι υπηρεσίες, στις οποίες εκτός από την χρηματοδότηση, το σχεδιασμό, την κατασκευή και τη συντήρησή τους, οι ιδιωτικοί φορείς αναλαμβάνουν και την εκμετάλλευσή τους. Από την εκμετάλλευση αυτή, μέσω της είσπραξης τελών από τους τελικούς χρήστες για τη χρήση του έργου ή της υπηρεσίας, οι ιδιωτικοί φορείς αποπληρώνουν την αρχική χρηματοδότηση και προσδοκούν στην εξασφάλιση εύλογου κέρδους. Το ύψος των τελών, οι προϋποθέσεις και ο τρόπος είσπραξής τους προσδιορίζονται με ακρίβεια στη σύμβαση σύμπραξης. Στην περίπτωση των ανταποδοτικών έργων ΣΔΙΤ, οι ιδιωτικοί φορείς αναλαμβάνουν, εκτός από τους κινδύνους της χρηματοδότησης και της κατασκευής, και τον κίνδυνο της ζήτησης, εάν δηλαδή οι πολίτες θα προβούν στην προβλεπόμενη χρήση του έργου ή της υπηρεσίας ώστε κατ' επέκταση οι ιδιώτες να μπορέσουν να εισπράξουν τα προσδοκώμενα από την σύμπραξη έσοδα. Μετά το πέρας της συμβατικής περιόδου λειτουργίας το έργο μεταβιβάζεται στο Δημόσιο. Εάν το έργο δεν είναι πλήρως ανταποδοτικό, η βιωσιμότητα της επένδυσης μπορεί να υποστηριχθεί και με τη χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου είτε με εφάπαξ ποσό κατά την περίοδο κατασκευής είτε με τμηματικές καταβολές κατά την περίοδο λειτουργίας. Συνήθη ανταποδοτικά έργα είναι τα συγκοινωνιακά έργα (λιμάνια, αεροδρόμια,σιδηρόδρομοι, σταθμοί αυτοκινήτων κ.λπ.), περιβαλλοντικά έργα (ύδρευση,αποχέτευση, διαχείριση αποβλήτων), ενεργειακά έργα, έργα τουριστικής υποδομής και θεματικά πάρκα.

Σχήμα 3.3: Ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ.

Πηγή: Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα (2006)

- Μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ νοούνται εκείνα τα έργα ή οι υπηρεσίες, στις οποίες δεν υπάρχει το στοιχείο της εκμετάλλευσης για τους ιδιωτικούς φορείς. Πρόκειται ουσιαστικά για κοινωνικού χαρακτήρα υποδομές ή υπηρεσίες, τις οποίες λειτουργεί το κράτος και απολαμβάνουν δωρεάν οι πολίτες. Σε αυτά τα έργα οι ιδιώτες που αναλαμβάνουν την υλοποίησή τους αποπληρώνονται απευθείας από το κράτος, ενώ αναλαμβάνουν τους κινδύνους που σχετίζονται με τη χρηματοδότηση και την κατασκευή, όχι όμως και τον κίνδυνο της ζήτησης. Αντ' αυτού, αναλαμβάνουν τον κίνδυνο της διαθεσιμότητας – δηλαδή, τη διαχείριση και συντήρηση της υποδομής ή της υπηρεσίας – ώστε να την καθιστούν διαθέσιμη, να διατηρούν, δηλαδή, τη

λειτουργικότητά της σε σαφώς καθορισμένα από το Δημόσιο επίπεδα ποιότητας για όσο χρόνο ορίζει η σύμβαση σύμπραξης. Οι τμηματικές καταβολές του Δημοσίου ονομάζονται πληρωμές διαθεσιμότητας (availability payments), καθώς για να καταβληθούν στο ακέραιο στον ιδιωτικό φορέα, αυτός πρέπει να διασφαλίζει την εύρυθμη λειτουργία και συντήρηση των υποδομών ή των υπηρεσιών που προσφέρει. Σε αντίθετη περίπτωση, εάν δηλαδή το επίπεδο ποιότητας των υπηρεσιών ή λειτουργικότητας των υποδομών είναι χαμηλότερο από το οριζόμενο στη σύμβαση σύμπραξης, οι πληρωμές αυτές μειώνονται ανάλογα ή/και αναστέλλονται έως ότου ο ιδιωτικός φορέας συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις του (και επιτύχει το ελάχιστο επίπεδο ποιότητας που απαιτεί η σύμβαση σύμπραξης). Μετά το πέρας της συμβατικής περιόδου λειτουργίας το έργο περιέρχεται στο Δημόσιο. Τα μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ είναι συνήθως έργα κοινωνικού χαρακτήρα. Τέτοια έργα είναι τα σχολεία, τα νοσοκομεία, τα κτίρια δημόσιων υπηρεσιών, η παροχή υπηρεσιών τηλεπικοινωνιών και μηχανογράφησης καθώς και τα συγκοινωνιακά έργα με χαμηλή ζήτηση (επαρχιακοί οδοί, δημόσιες συγκοινωνίες κλπ).

Σχήμα 3.4: Μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ.

Πηγή: Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα (2006)

Η επιλογή του σχήματος ΣΔΙΤ εξαρτάται τόσο από τη φύση του υπό υλοποίηση έργου ή υπηρεσίας, όσο και από την απόφαση των φορέων του Δημοσίου για το μέγεθος της εμπλοκής των ιδιωτών σε αυτή. Σε κάθε περίπτωση όμως η απόφαση θα πρέπει να σχετίζεται με τη βέλτιστη κατανομή σε Δημόσιο και ιδιώτες κάθε είδους κινδύνου που σχετίζεται με την υλοποίηση της σύμπραξης. Η ανάληψή τους από το μέρος εκείνο που είναι σε θέση να τους διαχειριστεί καλύτερα αποτελεί το κομβικό σημείο επιτυχίας μίας σύμπραξης (Ιστοσελίδα Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα[75]).

[75] Διαθέσιμο στο: http://www.sdit.mnec.gr

3.3.7 Διαδικασία υλοποίησης και ανάθεσης συμβάσεων ΣΔΙΤ

Σύμφωνα με το νόμο 3389/2005, ο δημόσιος φορέας που σκοπεύει να προχωρήσει σε μία σύμβαση ΣΔΙΤ υποβάλλει σχετική πρόταση προς την Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ, η οποία συνοδεύεται από τα απαραίτητα στοιχεία που τεκμηριώνουν τη σκοπιμότητα υλοποίησής της. Η πρόταση περιλαμβάνει τα εξής:

- Αναλυτική περιγραφή του έργου που αποτελεί το αντικείμενο της σύμπραξης και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του,
- Ενδεικτικό προϋπολογισμό,
- Κόστος λειτουργίας και συντήρησης μαζί με χρονοδιάγραμμα υλοποίησης,
- Προτεινόμενη μορφή σύμπραξης (είσπραξη τελών από χρήστες ή Δημόσιο, χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου κ.λπ.),
- Έλεγχο οικονομικής αποδοτικότητας (value for money) που θα αιτιολογεί την επιλογή της σύμπραξης σε σχέση με την υλοποίηση του έργου με δημόσια χρηματοδότηση,
- Άλλα θέματα που μπορεί να επηρεάζουν σημαντικά την υλοποίηση του έργου, όπως νομικά, περιβαλλοντικά κ.λπ.

Η Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ μελετά την πρόταση και αξιολογεί κατά πόσο αυτή μπορεί να υλοποιηθεί ως σύμπραξη και να υπαχθεί στις διατάξεις Ν. 3389/2005. Σε περίπτωση που η πρόταση αξιολογείται θετικά, η Ειδική Γραμματεία την περιλαμβάνει στον «Κατάλογο Προτεινόμενων Συμπράξεων», γνωστοποιεί την απόφασή της στο δημόσιο φορέα και τον καλεί εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο μηνών να καταθέσει στη Διυπουργική Επιτροπή ΣΔΙΤ «Αίτηση Υπαγωγής» της συγκεκριμένης σύμπραξης στο νόμο 3389/2005.

Εφόσον ο δημόσιος φορέας υποβάλλει «Αίτηση Υπαγωγής», ο πρόεδρος της ΔΕΣΔΙΤ, Υπουργός Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού, συμπεριλαμβάνει τη συζήτηση της αίτησης αυτής στην ημερήσια διάταξη της επομένης συνεδρίασης της ΔΕΣΔΙΤ και προσκαλεί τα τακτικά μέλη αυτής και τον κατά περίπτωση αρμόδιο Υπουργό, ο οποίος συμμετέχει ως έκτακτο μέλος.

Κατά τη συνεδρίαση της ΔΕΣΔΙΤ, παρουσιάζεται Συνοπτική Αιτιολογική Έκθεση που έχει συντάξει η ΕΓΣΔΙΤ ως εισήγηση προς τη ΔΕΣΔΙΤ και η οποία περιλαμβάνει όλες τις πληροφορίες σχετικά με τη σύμπραξη. Στη συνέχεια, η ΔΕΣΔΙΤ εκδίδει απόφαση, «Απόφαση Υπαγωγής», με την οποία εγκρίνει ή απορρίπτει την «Αίτηση Υπαγωγής».

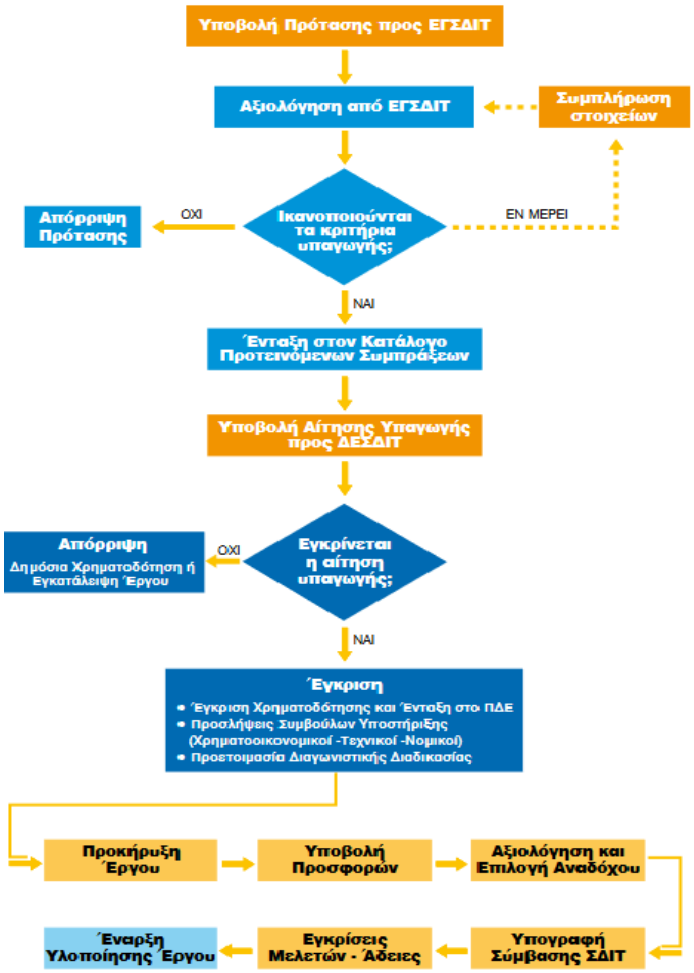
Μετά την έκδοση της «Απόφασης Υπαγωγής», η ΕΓΣΔΙΤ αναλαμβάνει το συντονισμό των διαδικασιών ανάθεσης που ορίζονται στο νόμο 3389/2005, για την επιλογή του ιδιωτικού φορέα που θα συμμετάσχει στη σύμπραξη.

Στις διαδικασίες ανάθεσης και στις σχέσεις του δημόσιου φορέα που ενεργεί ως Αναθέτουσα Αρχή με τους υποψηφίους, εφαρμόζονται οι γενικές αρχές της ευρωπαϊκής και εθνικής νομοθεσίας (ίσης μεταχείρισης, διαφάνειας, προστασίας του δημόσιου συμφέροντος κ.λπ.). Η ανάθεση γίνεται μετά από δημόσιο διαγωνισμό με ανοικτή ή κλειστή διαδικασία. Υπό ορισμένους όρους, που προβλέπονται στον νόμο, μπορεί να εφαρμοστεί και η διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου ή η διαδικασία διαπραγμάτευσης.

Η ανάθεση των συμβάσεων ΣΔΙΤ γίνεται με κριτήριο είτε την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά είτε τη χαμηλότερη τιμή. Τα ελάχιστα προσόντα και ικανότητες των υποψηφίων που συμμετέχουν στη διαδικασία ανάθεσης ορίζονται στην προκήρυξη του διαγωνισμού (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, 2006).

Στο σχήμα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα στάδια για την ανάθεση μίας σύμβασης ΣΔΙΤ μέχρι την έναρξη υλοποίησης του έργου. Ο χρόνος που απαιτείται για την προκήρυξη ενός έργου ΣΔΙΤ εξαρτάται από την ωριμότητά του και τις ενέργειες στις οποίες έχει προβεί η Αναθέτουσα Αρχή (ο δημόσιος φορέας) προκειμένου να εξασφαλίσει τις συνθήκες επιτυχούς υλοποίησης του. Σε κάθε περίπτωση, είναι δύσκολο να προσδιορισθεί εκ των προτέρων ο χρόνος που απαιτείται μέχρι την υπογραφή της σύμβασης λόγω της διαφορετικότητας κάθε έργου. Ωστόσο, δεδομένου ότι οι διαγωνισμοί για την ανάθεση τους γίνονται με βάση το κοινοτικό δίκαιο που καθορίζει συγκεκριμένες χρονικές περιόδους δημοσίευσης, κατάθεσης προσφορών, προσφυγών κ.λπ. έχει παρατηρηθεί σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες ότι η συνήθης χρονική διάρκεια από την προκήρυξη μέχρι την υπογραφή της σύμβασης ΣΔΙΤ ανέρχεται σε 9 με 12 μήνες (Ιστοσελίδα Ειδικής Γραμματείας Συμπράξεων Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα[76]).

Σχήμα 3.5: Διαγραμματική απεικόνιση συνολικής διαδικασίας για τη σύναψη μίας ΣΔΙΤ.



Πηγή: Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (2006)

[76] Διαθέσιμο στο: http://www.sdit.mnec.gr

Ειδικά όσον αφορά στην επιλογή του αναδόχου, το στάδιο αυτό είναι το πιο κρίσιμο διότι ουσιαστικά καθορίζει την επιτυχία της ΣΔΙΤ. Η επιλογή γίνεται μετά από δημόσιο διαγωνισμό. Διακρίνεται σε 8 επιμέρους στάδια:

Στάδιο 1ο: Προεπιλογή υποψηφίων με βάση γενικά κριτήρια.

Στάδιο 2ο: Διαβούλευση.

Στάδιο 3ο: Υποβολή προσφορών.

Στάδιο 4ο: Αξιολόγηση και επιλογή προσωρινού αναδόχου.

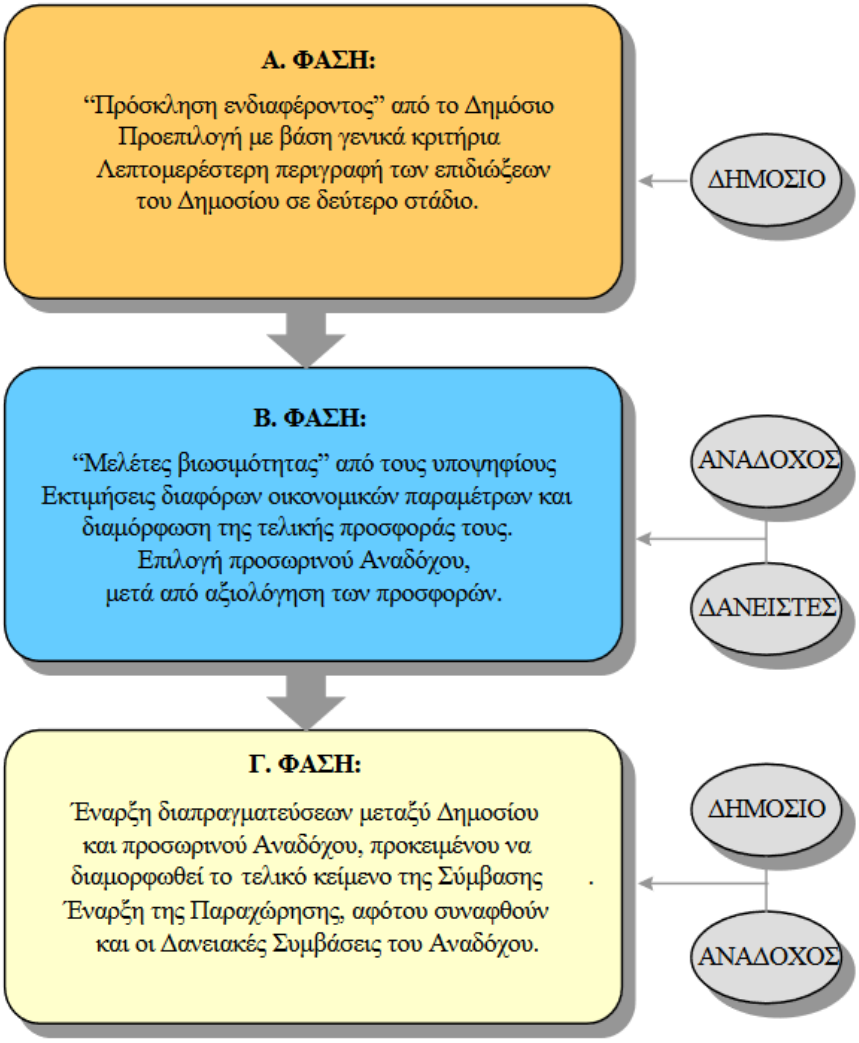
Στάδιο 5ο: Διαπραγμάτευση του Δημοσίου με τον προσωρινό ανάδοχο προκειμένου να διαμορφωθεί το τελικό κείμενο της σύμβασης.

Στάδιο 6ο: Επίτευξη χρηματοοικονομικού κλεισίματος.

Στάδιο 7ο: Κατακύρωση της σύμβασης.

Στάδιο 8ο: Διαχείριση της σύμβασης.

Στο σχήμα παρουσιάζεται η διαδικασία για την επιλογή του αναδόχου (Σχήμα 3.6):



Πηγή: Τσαμπούλας Δ. (2003)

Η σύμβαση που υπογράφεται περιγράφει λεπτομερώς όλες τις παραμέτρους του έργου, τόσο κατά την περίοδο κατασκευής όσο και κατά την περίοδο λειτουργίας, καθώς και τις υποχρεώσεις των μερών. Υπενθυμίζεται ότι τα έργα που υλοποιούνται μέσω ΣΔΙΤ επιστρέφονται στο Δημόσιο μετά από συγκεκριμένη περίοδο λειτουργίας,όπως αυτή ορίζεται στη σύμβαση.

Μεταξύ άλλων στο περιεχόμενο της σύμβασης περιλαμβάνεται η υποχρέωση του υποψήφιου ιδιωτικού φορέα – αναδόχου να συστήσει ανώνυμη Εταιρεία Ειδικού Σκοπού (ΕΕΣ) η οποία θα συμβληθεί με το Δημόσιο. Η ΕΕΣ αναλαμβάνει την ευθύνη της υλοποίησης της υποδομής του έργου (κατασκευή έργου, ανακαίνιση υφιστάμενων υποδομών, εγκατάσταση εξοπλισμού κ.ά.) και της παροχής των συμφωνημένων υπηρεσιών καθ' όλη τη διάρκεια της σύμπραξης είτε με ίδια μέσα είτε μέσω επιλεγμένων υπεργολάβων που πληρούν τα κριτήρια της αναθέτουσας αρχής. Κατά τη διάρκεια της λειτουργίας της, η ΕΕΣ εισπράττει τμηματικές πληρωμές διαθεσιμότητας από το Δημόσιο ή/και τέλη από τους χρήστες, αποπληρώνει σταδιακά τα δάνεια των τραπεζών και, εφόσον έχει κέρδη, καταβάλλει μέρισμα στους μετόχους της, αναμένοντας μια εύλογη απόδοση στα ίδια κεφάλαια που έχει επενδύσει.

Συνοψίζοντας ο νόμος 3389/2005 αποτελεί κατάλληλο νομικό πλαίσιο για την επίλυση δυσχερειών και προβλημάτων που υπήρχαν λόγω της απουσίας σαφών κανόνων στο πλαίσιο συνεργασίας Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα. Η ανάγκη για συνεργασία Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα είναι επιτακτική ιδιαίτερα σε περιόδους οικονομικής δυσπραγίας. Βασικός στόχος της σύμπραξης είναι η αξιοποίηση της τεχνογνωσίας του ιδιωτικού τομέα στα δημόσια έργα και τις υπηρεσίες καθώς και ο συντονισμός των δράσεων της Διοίκησης. Τα θετικά αποτελέσματα των συμβάσεων αυτών είναι αισθητά στην ελληνική οικονομία και την κοινωνία διασφαλίζοντας την έγκαιρη και ποιοτική ολοκλήρωση πολλών αναγκαίων υποδομών, απελευθερώνοντας πόρους για περισσότερες επενδύσεις, αλλά και διευκολύνοντας την άσκηση κοινωνικής πολιτικής.

4

ΤΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

4.1 Ο νόμος 2160/1993 «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις.»

Το βασικό νομοθέτημα που αφορά στη δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων είναι ο νόμος 2160/1993 με τίτλο «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις.», όπως τροποποιήθηκε με μεταγενέστερους νόμους και ισχύει σήμερα[77]. Πριν τη θέσπισή του το νομικό καθεστώς προέβλεπε τη δημιουργία κοινόχρηστων λιμενικών έργων, ύστερα από έγκριση πολλών συναρμόδιων φορέων (Υπουργείο Οικονομικών, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Υπουργείο Τουρισμού, Υπουργείο Περιβάλλοντος, Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, Γενικό Επιτελείο Ναυτικού, Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού κ.α.) και απέκλειε την ιδιωτική πρωτοβουλία από επενδύσεις τέτοιας μορφής. Η ραγδαία εξέλιξη του τουρισμού στη δεκαετία του 1980 και η μεγάλη αύξηση του αριθμού των ιδιωτικών και των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής οδήγησαν στη δημιουργία ενός σύγχρονου νομοθετικού πλαισίου, που θα επέλυε την πολυπλοκότητα του μέχρι τότε ισχύοντος καθεστώτος και θα βοηθούσε την είσοδο ιδιωτικών κεφαλαίων στον τομέα των ειδικών υποδομών του θαλασσίου τουρισμού. Οι διατάξεις του νόμου εφαρμόζονται αποκλειστικά όσον αφορά στη δημιουργία νέου τουριστικού λιμένα ή την επέκταση, συμπλήρωση ή μετατροπή υπάρχοντος λιμένα σε τουριστικό. Το ίδιο ισχύει και για τη λειτουργία και τη διαχείριση του συνόλου των υφιστάμενων τουριστικών λιμένων ανεξάρτητα από το χρόνο δημιουργίας τους και του καθεστώτος διαχείρισής τους[78].

Στο ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ', άρθρα 29 – 37 του νόμου, δίνονται οι ορισμοί των κατηγοριών των τουριστικών λιμένων και αναλύεται η διαδικασία χωροθέτησης, κατασκευής, αδειοδότησης, διαχείρισης και λειτουργίας αυτών. Αξίζει να διευκρινιστεί ότι με τη θέσπισή του για τη χωροθέτηση και αδειοδότηση των τουριστικών λιμένων έπαψε να ακολουθείται η διαδικασία που προβλεπόταν για τους υπόλοιπους λιμένες και το ρόλο της εποπτεύουσας αρχής ανέλαβε το Υπουργείο Τουρισμού έναντι του μέχρι τότε αρμοδίου για τις λιμενικές εγκαταστάσεις Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

[77] Εκτός του νόμου αυτού η δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων προβλέπεται και σε άλλους νόμου όπως το νόμο 3894/2010 (ΦΕΚ 204/Α'/02.12.2010) «Επιτάχυνση και διαφάνεια υλοποίησης Στρατηγικών Επενδύσεων» και το νόμο 3986/2011 (ΦΕΚ 152/Α'/01.07.2011) «Επείγοντα Μέτρα Εφαρμογής Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015.» (ΕΣΧΑΔΑ – ΕΣΧΑΣΕ κ.λπ.), στους οποίους δε θα αναφερθεί η παρούσα εργασία.

[78] Άρθρο 29 παρ. 6 νόμου 2160/1993

4.2 Ορισμοί τουριστικών λιμένων

Στο άρθρο 29 παρ. 1 δίνεται ο ορισμός του τουριστικού λιμένα ως ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο και υποστηρίζει λειτουργικά τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής και ναυταθλητισμού.

Όπως προειπώθηκε οι τουριστικοί λιμένες διακρίνονται σε:

α) Μαρίνες,

β) Καταφύγια,

γ) Αγκυροβόλια τουριστικών σκαφών.

Εντός ζώνης τουριστικού λιμένα μπορεί να συνυπάρχουν οι παραπάνω κατηγορίες τουριστικών λιμένων.

Μαρίνα είναι ο τουριστικός λιμένας που διαθέτει χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις και υποδομές προδιαγραφών που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους. Περαιτέρω χωρίζονται σε δύο κατηγορίες, σε μαρίνες εξυπηρέτησης θαλαμηγών (mega yachts) και σε μαρίνες όλων των υπολοίπων σκαφών. Οι μαρίνες της πρώτης κατηγορίας έχουν ιδιαίτερες απαιτήσεις τόσο από λιμενικά έργα (π.χ. μεγαλύτερα βάθη) όσο και από πλευράς παροχών (π.χ. ελικοδρόμιο). Σήμερα στην Αττική λειτουργούν δύο μαρίνες για θαλαμηγούς (μαρίνα Φλοίσβου και μαρίνα Αθηνών) ενώ στην περιφέρεια μόνο η μαρίνα Γουβιών στην Κέρκυρα δύναται να εξυπηρετεί θαλαμηγούς. Στην υπόλοιπη επικράτεια οι θαλαμηγοί ελλιμενίζονται εντός των εμπορικών λιμένων όπου οι εγκαταστάσεις το επιτρέπουν (Γιαντσή Θ., Παρδάλη Α., 2015).

Καταφύγιο είναι ο τουριστικός λιμένας που δημιουργείται εντός λιμένων ή προστατευμένων όρμων με βασικές κτιριολογικές υποδομές εμβαδού μέχρι 300 τετραγωνικά μέτρα και με ελάχιστες παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, διαδικτύου, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμάτων κ.α.

Σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση του νόμου, η παράλειψη θέσπισης ανώτατου ορίου εμβαδού των κτιριακών υποδομών των καταφυγίων[79] είχε ως αποτέλεσμα να είναι νομικά δυσδιάκριτη η διαφοροποίηση τάξης μεγέθους και κλίμακας μεταξύ μαρίνας και καταφυγίου. Η θέσπιση του ορίου για τη διαφοροποίηση του καταφυγίου από τη μαρίνα έχει ως έννομη συνέπεια τη διαφορετική νομική και διοικητική αντιμετώπισή τους.

Αγκυροβόλιο τουριστικών σκαφών είναι ο τουριστικός λιμένας που δημιουργείται εντός προστατευμένων όρμων, εντός λιμνών και ποταμών, με ελαφρύ εξοπλισμό, ο οποίος δεν προκαλεί οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος, με περιορισμένο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού και βασικές εγκαταστάσεις. Επίσης, προβλέπεται ότι ένα αγκυροβόλιο μπορεί να μη συνοδεύεται από εγκαταστάσεις.

Σε κάθε τουριστικό λιμένα καθορίζεται τμήμα ξηράς (χερσαία ζώνη) και θαλάσσης (θαλάσσια ζώνη) όπου επιτρέπεται η εκτέλεση λιμενικών έργων και η κατασκευή πάσης φύσεως χερσαίων κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων που απαιτούνται για τη λειτουργία, την αξιοποίηση και την οικονομική βιωσιμότητα του λιμένα. Η χερσαία και θαλάσσια ζώνη συναποτελούν τη ζώνη τουριστικού λιμένα. Στα ανωτέρω έργα και εγκαταστάσεις περιλαμβάνονται ιδίως οι απαραίτητες προσχώσεις του θαλασσίου χώρου (παράλιου και χερσαίου) για εναπόθεση, συντήρηση και επισκευή σκαφών αναψυχής καθώς και οι πάσης φύσεως κτιριακές

[79] Αρχικά 100 τ.μ. με βάση το νόμο 4070/2012 και στη συνέχεια 300 τ.μ. με βάση το νόμο 4276/2014.

εγκαταστάσεις για δραστηριότητες υποστήριξης των συναφών και λοιπών εμπορικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της ανέγερσης κατοικιών στη ζώνη τουριστικού λιμένα για μακροχρόνια εκμετάλλευση.

Πιο αναλυτικά, η χερσαία ζώνη του τουριστικού λιμένα αποτελείται από τον αιγιαλό και τους συνεχόμενους χώρους, που είναι αναγκαίοι για την εκτέλεση των απαιτούμενων έργων. Όπου υπάρχει εγκεκριμένο σχέδιο ρυμοτομίας, η εσωτερική οριακή γραμμή της χερσαίας ζώνης δεν μπορεί να υπερβεί την πλησιέστερη ρυμοτομική γραμμή. Εάν η έκταση της χερσαίας ζώνης δεν επαρκεί για τις ανάγκες του τουριστικού λιμένα δύναται να επεκταθεί, με τροποποίηση του τυχόν υφιστάμενου σχεδίου ρυμοτομίας με προεδρικό διάταγμα. Οι αποζημιώσεις από την τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου, που κατά τις κείμενες διατάξεις βαρύνουν το δήμο ή την κοινότητα, καταβάλλονται από το φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα. Επιτρέπεται η περίφραξη μέρους ή του συνόλου της χερσαίας ζώνης τουριστικού λιμένα, προκειμένου να εξασφαλίζεται η ασφάλεια και η τάξη στη ζώνη του λιμένα[80].

Αντίστοιχα, η θαλάσσια ζώνη του τουριστικού λιμένα περιλαμβάνει τις λιμενολεκάνες και τους διαύλους που ορίζονται από τα εξωτερικά (μώλοι, κυματοθραύστες) και εσωτερικά (κρηπίδες, όρια επιχώσεων) λιμενικά έργα ή ταυτίζεται με θαλάσσιους προφυλαγμένους όρμους. Η θαλάσσια ζώνη δεν μπορεί να επεκταθεί σε απόσταση μεγαλύτερη των πεντακοσίων (500) μέτρων από τα όρια της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα προς την ανοικτή θάλασσα. Η έκταση αυτή ορίζεται εκατέρωθεν από νοητό τόξο κύκλου που γράφεται με κέντρα τα άκρα της χερσαίας ζώνης και ακτίνα πεντακοσίων (500) μέτρων. Εάν η προ του αιγιαλού θαλάσσια ζώνη είναι αβαθής, επιτρέπεται η επέκτασή της και πέρα από τη γραμμή των πεντακοσίων (500) μέτρων, μέχρι να συναντήσει θάλασσα βάθους δέκα (10) μέτρων.

Στο νόμο[81] προβλέπεται ότι θέσεις ελλιμενισμού τουριστικών σκαφών μπορούν να διαθέτουν υφιστάμενοι λιμένες άλλης κατηγορίας (ακτοπλοΐας, εμπορικοί κ.α). Μάλιστα, απαγορευόταν[82] ο ελλιμενισμός σκαφών αναψυχής σε εμπορικούς ή αλιευτικούς λιμένες ή καταφύγια, εφόσον σε απόσταση μικρότερη των πέντε (5) ναυτικών μιλίων λειτουργούσε χωροθετημένος και αδειοδοτημένος τουριστικός λιμένας σκαφών αναψυχής, εκτός εάν ο φορέας διαχείρισης του τουριστικού λιμένα βεβαίωνε την αδυναμία ελλιμενισμού τους. Ο περιορισμός αυτός καταργήθηκε με την άρση των εμποδίων, όπως αυτά προσδιορίσθηκαν από τον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης[83] (ΟΟΣΑ).

Οι περισσότεροι λιμένες, εκτός του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, διαθέτουν χώρους ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής με αποβάθρες, κυματοθραύστες και λοιπές βασικές ευκολίες, όπου επιτρέπεται η πρόσδεση καταβάλλοντας τα αντίστοιχα λιμενικά τέλη. Τέτοιοι λιμένες βρίσκονται σε διάφορες περιοχές της Ελλάδας όπως στην Αίγινα, στον Πόρο, στην Ύδρα, στις Σπέτσες, στη Ζάκυνθο, στην Ιθάκη, στην Κεφαλονιά, στην Λευκάδα, στους Παξούς στην Ίο, στη Μύκονο, στην Πάτμο, στη Σύμη, στη Σάμο, στη Λεσβο, στη Μυτιλήνη, στη Χίο, στο Ναύπλιο, στο Γύθειο, στην Πύλο κ.α. (Papadimitriou P., 2009).

Ακόμη, πέραν των ανωτέρω, προβλέπεται η δυνατότητα τοποθέτησης ναυδέτων και πλωτών εξεδρών για εξυπηρέτηση τουριστικών σκαφών σε περιοχές όπου δεν είναι εφικτή ή επιθυμητή η κατασκευή σταθερών λιμενικών εγκαταστάσεων.

---

[80] Άρθρο 29 παρ. 4 του νόμου 2160/1993
[81] Άρθρο 30 παρ. 6 του νόμου 2160/1993
[82] Άρθρο 30 παρ. 7 του νόμου 2160/1993
[83] Άρθρο 1 παρ. ΣΤ υποπαρ. ΣΤ 16 περ. 2 νόμου 4254/2014 (ΦΕΚ 85/Α'/07.04.2014) «Μέτρα στήριξης και ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας στο πλαίσιο εφαρμογής του ν. 4046/2012 και άλλες διατάξεις.».

Διάγραμμα 4.1: Κατηγορίες τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα.

Πηγή: Νόμος 2160/1993, ιδία επεξεργασία

4.3 Διαδικασία χωροθέτησης, αδειοδότησης, κατασκευής και λειτουργίας τουριστικών λιμένων

Προκειμένου να χωροθετηθεί, να επεκταθεί, να συμπληρωθεί ένας τουριστικός λιμένας ή να μετατραπεί υπάρχων λιμένας σε τουριστικό στην Ελλάδα εφαρμόζεται ο νόμος 2160/1993, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω. Πρωτοβουλία για δημιουργία τουριστικού λιμένα μπορεί να έχει το Υπουργείο Τουρισμού ή οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου. Το αίτημα της χωροθέτησης υποβάλλεται στη Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού και Υποδομών του Υπουργείου Τουρισμού.

Πιο συγκεκριμένα, στην περίπτωση μαρίνας που πληροί τις προβλεπόμενες στο νόμο προϋποθέσεις ή έχει χερσαία ζώνη μεγαλύτερη από 80.000 τ.μ. η διαδικασία χωροθέτησης είναι σύνθετη καθώς περιλαμβάνει δύο στάδια χωροθέτησης. Στο πρώτο στάδιο γίνεται ο γενικός σχεδιασμός της μαρίνας και εγκρίνονται οι γενικοί περιβαλλοντικοί όροι της μαρίνας (master plan και ΣΜΠΕ). Το στάδιο ολοκληρώνεται με την έκδοση Προεδρικού Διατάγματος (ΠΔ) χωροθέτησης μετά από πρόταση των Υπουργών Τουρισμού, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και ύστερα από γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων. Στο δεύτερο στάδιο που ακολουθεί, εκδίδεται Κοινή Υπουργική Απόφαση[84] (ΚΥΑ) που εγκρίνει τη χωροθέτηση των προτεινόμενων λιμενικών – χερσαίων έργων και τους περιβαλλοντικούς όρους για την κατασκευή της μαρίνας.

Για όλες τις υπόλοιπες μαρίνες, τα καταφύγια και τα αγκυροβόλια τουριστικών σκαφών η χωροθέτηση αποτελείται από ένα μόνο στάδιο, δηλαδή ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει μια σειρά από δικαιολογητικά προκειμένου να εκδοθεί ΚΥΑ έγκρισης των προτεινόμενων έργων και των περιβαλλοντικών όρων κατασκευής του τουριστικού λιμένα.

Αξίζει να αναφερθεί ότι με την τροποποίηση του νομοθετικού πλαισίου[85] η έγκριση περιβαλλοντικών όρων αποτελεί μέρος της διαδικασίας και ενσωματώνεται στο ΠΔ και την ΚΥΑ έγκρισης χωροθέτησης του τουριστικού λιμένα.

---

[84] Πρόκειται για κοινή απόφαση του Υπουργού Τουρισμού και του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

[85] Άρθρο 36 νόμου 4582/2018 (ΦΕΚ 208/Α΄/11.12.2018) και Κ.Υ.Α 107017/2006 (ΦΕΚ 1225/Β’/05.09.2006) «Εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της Οδηγίας 2001/42//ΕΚ σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2001».

Μετά τη χωροθέτηση ακολουθεί το στάδιο της δημιουργίας του τουριστικού λιμένα και της κατασκευής των απαιτούμενων έργων αυτού. Η εκτέλεσή τους δύναται να παραχωρείται σε επιχείρηση/-εις δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου ή σε όμιλο επιχειρήσεων. Στην περίπτωση αυτή υπογράφεται σύμβαση παραχώρησης, μετά από διαγωνιστική διαδικασία, μεταξύ του Υπουργού Τουρισμού και του παραχωρησιούχου που καθίσταται φορέας διαχείρισης του τουριστικού λιμένα. Η σύμβαση ρυθμίζει:

α. τη διάρκεια της παραχώρησης,

β. το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των έργων,

γ. το καταβλητέο στο Δημόσιο ετήσιο αντάλλαγμα,

δ. τις ποινικές ρήτρες για παράβαση της σύμβασης,

ε. τους λόγους λύσης της σύμβασης,

στ. την επίλυση των διαφορών μέσω των Ελληνικών Δικαστηρίων,

ζ. τους όρους ασφάλισης και

η. την εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης των όρων της σύμβασης.

Κατά την εκτέλεση της σύμβασης παραχώρησης εφαρμόζονται οι διατάξεις των συμβατικών τευχών, του νόμου 2160/1993 και συμπληρωματικά ο Αστικός Κώδικας.

Εφόσον κατασκευαστεί ο τουριστικός λιμένας, εκδίδεται η άδεια λειτουργίας του με ευθύνη του φορέα διαχείρισης. Στη συνέχεια ο φορέας υποχρεούται να συντάξει και να υποβάλει προς έγκριση Ειδικό Κανονισμό Λειτουργίας του λιμένα ο οποίος ρυθμίζει τους ειδικούς όρους λειτουργίας και εκμετάλλευσης αυτού.

Η ανωτέρω διαδικασία θα αναλυθεί διεξοδικά στα επόμενα κεφάλαια.

4.4 Συμβάσεις παραχώρησης τουριστικών λιμενικών υποδομών

Οι τουριστικοί λιμένες αποτελούν έργα που απαιτούν σημαντικές επενδύσεις εντάσεως κεφαλαίου σε λιμενικές εγκαταστάσεις, εξειδικευμένο εξοπλισμό και ποιοτικές υπηρεσίες. Για την πραγματοποίηση των επενδύσεων αυτών χρησιμοποιούνταν για πολλά χρόνια οι κλασικές μέθοδοι χρηματοδότησης δημόσιων υποδομών και υπηρεσιών, δηλαδή εθνικοί πόροι (έσοδα από εξαγωγές, φόρους κ.λπ.) που συμπληρώνονταν με κονδύλια από την Ευρωπαϊκή Ένωση ή/και δάνεια πιστωτικών ιδρυμάτων. Η πρακτική αυτή αποδείχθηκε ασύμφορη καθώς ο Δημόσιος Τομέας επιβαρυνόταν από το υψηλό κόστος διαχείρισης και συντήρησης των έργων υποδομής και αδυνατούσε να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις των επενδύσεων τέτοιας κλίμακας, ιδιαίτερα σε περιόδους οικονομικής αστάθειας. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την ανάγκη παροχής ανταγωνιστικών υπηρεσιών επηρέασε την οργανωτική δομή της τουριστικής δραστηριότητας με το κράτος να υιοθετεί νέες πολιτικές (ανάμειξη ιδωτικού τομέα στους λιμένες).

Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση των ελληνικών τουριστικών λιμένων λαμβάνει διάφορες μορφές με κυριότερες τη σύμπραξη δημοσίου – ιδιωτικού τομέα και τη σύμβαση παραχώρησης, οι οποίες αναλύθηκαν λεπτομερώς

στο προηγούμενο κεφάλαιο της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Ο όλο και αυξανόμενος ρόλος του ιδιωτικού τομέα τόσο ως πηγή χρηματοδότησης όσο και ως πηγή παροχής λιμενικών υπηρεσιών προκαλεί σημαντικές αλλαγές στην ιδιοκτησία και στην λειτουργική δομή πολλών λιμένων παγκοσμίως (Holman F. W., 2015). Η συνεργασία Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα, εφόσον έχει διαμορφωθεί σωστά, συμβάλλει στην ανάπτυξη ανταγωνιστικών λιμένων και στην απελευθέρωση αυτών από το δημόσιο καθεστώς διαχείρισης και λειτουργίας, μοντέλο παρωχημένο στη σύγχρονη εποχή.

Στο Πράσινο Βιβλίο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (2004) διευκρινίζεται ότι τα μοντέλα παραχώρησης εντάσσονται στην έννοια των ΣΔΙΤ. Η παραχώρηση ρυθμίζει τις υποχρεώσεις και τις αρμοδιότητες που αναλαμβάνουν τα συμβαλλόμενα μέρη για ένα συμφωνημένο χρονικό διάστημα. Συνήθως ο ιδιώτης παρέχει υπηρεσίες ελλιμενισμού και εν γένει εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής υπό τον έλεγχο του κράτους. Ο δημόσιος τομέας εξακολουθεί να έχει την απόλυτη κυριότητα της γης του λιμένα και είναι υπεύθυνος για το σχεδιασμό και την εποπτεία της κατασκευή του τουριστικού λιμένα. Έτσι το κράτος αξιοποιεί ιδιωτικά κεφάλαια για επενδύσεις στους λιμένες αναψυχής χωρίς να χάνει τον έλεγχο της δραστηριότητας ή τα δικαιώματα ιδιοκτησίας των λιμενικών εκτάσεων.

Επίσης, τις περισσότερες φορές η παραχώρηση χαρακτηρίζεται από την άμεση σχέση μεταξύ του ιδιωτικού φορέα και του τελικού χρήστη. Η αμοιβή του προέρχεται, δηλαδή, από το αντάλλαγμα που καταβάλλουν οι χρήστες του τουριστικού λιμένα και, κατά περίπτωση, συμπληρώνεται από επιδοτήσεις εκ μέρους του Δημοσίου. Αυτό, ωστόσο, δεν είναι απαραίτητο καθώς το μοντέλο και η μέθοδος που θα χρησιμοποιηθούν για τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην επένδυση εξαρτώνται από πολλούς παράγοντες. Οι κυριότεροι, κατά τους Brooks M., Cullinane K. (2006), είναι το περιβάλλον, δηλαδή οι πολιτιστικές και πολιτικές συνιστώσες, η νομοθεσία της χώρας, το εθιμοτυπικό της πλαίσιο, το επίπεδο της ζήτησης και της προσφοράς των υπηρεσιών, η έκταση του ανταγωνισμού, καθώς και οι στρατηγικές και οι δομές των μοντέλων που ενδεχομένως θα τεθούν σε εφαρμογή.

Οι λόγοι που ωθούν στη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην κατασκευή και εκμετάλλευση των τουριστικών λιμένων είναι το γεγονός ότι οι συμπράξεις δεν επιτυγχάνουν μόνο μείωση των κρατικών δαπανών για την εκτέλεση των έργων, αλλά επιπλέον συνδέονται με την καλύτερη ποιότητα κατασκευής των έργων, το συντομότερο χρόνο εκτέλεσής τους, την καλύτερη διαχείριση, τη βελτίωση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών, τη μεταφορά τεχνογνωσίας και εμπειρίας στο δημόσιο τομέα. Οι σχετικές συμβάσεις συνιστούν σύνθετα νομικά κείμενα με μακροχρόνιες δεσμεύσεις που επιδιώκουν ελεγχόμενες ιδιωτικοποιήσεις τομέων της οικονομίας, που παραδοσιακά ανήκαν στο Δημόσιο.

Σύμφωνα με τον Notteboom (2006), οι συμβάσεις παραχώρησης αποτελούν βασικό εργαλείο στη διαχείριση των λιμένων εν γένει. Σε αντίθεση με την απλή πώληση στοιχείων από το δημόσιο τομέα στον ιδιωτικό, η πολιτική των παραχωρήσεων επιτρέπει στο κράτος να διατηρεί τον έλεγχο της δομής και της οργάνωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών στους λιμένες (Notteboom et.al , 2012). Οι δεξιότητες στη διαχείριση, η εμπειρία, η τεχνογνωσία και τα διαθέσιμα κεφάλαια που προσφέρει ο ιδιωτικός τομέας καθιστούν τη συμμετοχή του στη παροχή λιμενικών υπηρεσιών απαραίτητη (Vaggelas G., 2007). Οι φορείς εκμετάλλευσης έχουν τις απαιτούμενες γνώσεις για την κατασκευή και τη λειτουργία των εγκαταστάσεων με αποτέλεσμα να μπορούν να παράγουν υπηρεσίες προσαρμοσμένες στις υψηλές ανάγκες της αγοράς, αυξάνοντας την αποδοτικότητα του λιμένα. Γενικότερα, με τη σύμβαση μεταβιβάζονται οι κίνδυνοι για τη χρηματοδότηση, την κατασκευή και τη λειτουργία του λιμένα από το δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα ενώ παράλληλα αξιοποιούνται ιδιωτικοί πόροι

προς κοινωνικά και οικονομικά επιθυμητά έργα, αποδεσμεύοντας πόρους του δημοσίου για άλλα έργα προτεραιότητας (WorldBank, 2007).

Όπως επισημαίνει η ICOMIA (2019), οι τουριστικοί λιμένες αναπτύσσονται και λειτουργούν συνήθως με ιδιωτική επένδυση, γεγονός που δεν επιβαρύνει οικονομικά το κράτος, εξασφαλίζει την επιστροφή των περιουσιακών στοιχείων σε αυτό μετά τη λήξη της παραχώρησης και απαλλάσσει το Δημόσιο από λειτουργικούς – επιχειρηματικούς κινδύνους και ρίσκο που συνδέονται με την επένδυση.

4.5 Δικαίωμα εκμετάλλευσης των τουριστικών λιμένων

Με το νόμο 2160/1993 το Υπουργείο Τουρισμού καθίσταται αρμόδιο για την εποπτεία των διαδικασιών χωροθέτησης, κατασκευής, αδειοδότησης, παραχώρησης, λειτουργίας, διοίκησης και διαχείρισης των τουριστικών λιμένων της Ελλάδας.

Το 2011 συστάθηκε το Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε. (το «Ταμείο» ή «ΤΑΙΠΕΔ»). Αποτελεί ανώνυμη εταιρία που ιδρύθηκε βάσει του νόμου 3986/2011[86] «Επείγοντα Μέτρα Εφαρμογής Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015» («Ιδρυτικός Νόμος»), το συνολικό μετοχικό κεφάλαιο της οποίας ανήκει και ελέγχεται από την Ελληνική Εταιρία Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε. (ΕΕΣΥΠ), η οποία συστάθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 4389/2016[87] «Επείγουσες διατάξεις για την εφαρμογή της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις.». Σύμφωνα με τον Ιδρυτικό Νόμο, το Ταμείο είναι επιφορτισμένο με την αξιοποίηση των περιουσιακών στοιχείων του Ελληνικού Δημοσίου και των περιουσιακών στοιχείων των νομικών προσώπων και εταιρειών του δημόσιου τομέα, το μετοχικό κεφάλαιο των οποίων ανήκει πλήρως, άμεσα ή έμμεσα, στο Ελληνικό Δημόσιο ή σε νομικά πρόσωπα του δημόσιου τομέα που περιλαμβάνονται στο Πρόγραμμα Αποκρατικοποιήσεων του νόμου 3985/2011[88] «Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012 – 2015». Τα περιουσιακά αυτά στοιχεία τού έχουν ανατεθεί σύμφωνα με τις διεθνείς υποχρεώσεις της χώρας με απώτερω σκοπό την αποπληρωμή του δημόσιου χρέους[89].

---

[86] ΦΕΚ 152/Α'/01.07.2011
[87] ΦΕΚ 94/Α'/27.05.2016
[88] ΦΕΚ 151/Α'/01.07.2011
[89] Ενδεικτικά βλ. αποφάσεις ΣτΕ Ολ 1129/2016 και ΣτΕ Ολ 1144/2016 στις οποίες το Δικαστήριο υπενθύμισε ότι οι λιμένες αποτελούν κοινόχρηστα πράγματα κατά την έννοια του άρθρου 967 ΑΚ, πλην όμως, κατά πάγια νομολογία, στο πλαίσιο της διαχείρισης των εν λόγω πραγμάτων από τη Διοίκηση είναι δυνατόν, σύμφωνα με το βασικό, δημοσίου δικαίου, κανόνα του άρθρου 970 του ΑΚ, να παραχωρούνται επ' αυτών ιδιαίτερα δικαιώματα προς φυσικά ή νομικά πρόσωπα, εφόσον με την παραχώρηση των ιδιαιτέρων αυτών δικαιωμάτων – τα οποία έχουν χαρακτήρα δημοσίου και όχι ιδιωτικού δικαίου και αποσκοπούν, κατά κύριο λόγο, στην εξυπηρέτηση της εμπορικής, επιβατικής, ναυτιλιακής, τουριστικής και αλιευτικής κίνησης και γενικότερα των λειτουργικών αναγκών του λιμένα, – εξακολουθεί να εξυπηρετείται ή, τουλάχιστον, δεν αναιρείται η κοινή χρήση (βλ. ΣτΕ Ολ 394/1963, 1377/1971, 2799/1972, 61/1974,1467/1990, 891-895/2008, ΣτΕ 2696/1980, 2188/1982, 4807/1984, 386/1989, 1708/1995). Με την εν λόγω παραχώρηση δεν αποκλείεται η επιδίωξη και ταμιευτικού σκοπού, εφόσον εξυπηρετούνται οι λειτουργικές ανάγκες του λιμένα και δεν αναιρείται ο κατά τα ανωτέρω προέχων σκοπός (ΣτΕ Ολ 1211/2010). Στη συγκεκριμένη περίπτωση, με τους ορισμούς των διατάξεων της νομοθεσίας περί ΤΑΙΠΕΔ, οι οποίες αποσκοπούν στην ικανοποίηση συγκεκριμένου σκοπού δημοσίου συμφέροντος, δηλαδή την αποπληρωμή του δημοσίου χρέους βάσει σχετικού συνολικού προγράμματος, δεν αίρεται, με την μεταβίβαση του δικαιώματος παραχώρησης των δικαιωμάτων, ο κοινόχρηστος χαρακτήρας των προς παραχώρηση πραγμάτων, ενώ το ίδιο το ΤΑΙΠΕΔ, στο οποίο μεταβιβάζεται το δικαίωμα, διέπεται από ιδιαίτερο νομικό καθεστώς που εξασφαλίζει τον έλεγχό του εκ μέρους του Δημοσίου. Στο ΤΑΙΠΕΔ, δηλαδή, δε μεταβιβάζονται νέα δικαιώματα επί των λιμένων απλώς η άσκηση ήδη προβλεπομένων από την κείμενη νομοθεσία δικαιωμάτων. Τα δε

Το ΤΑΙΠΕΔ προωθεί την υλοποίηση των ιδιωτικοποιήσεων στη χώρα λαμβάνοντας υπόψη την εφαρμογή της πολιτικής που τις διέπει. Στόχος των αποκρατικοποιήσεων αποτελεί η τροφοδότηση της ανάπτυξης, η προσέλκυση σημαντικών διεθνών ροών κεφαλαίου, που συνεισφέρουν στην επανεκκίνηση της ελληνικής οικονομίας και τροφοδοτούν την οικονομική ανάπτυξη, η προσέλκυση άμεσων επενδύσεων στις υποδομές, τα ακίνητα καθώς και άλλους τομείς, η δημιουργία θέσεων εργασίας και η εδραίωση της αξιοπιστίας της χώρας στο εξωτερικό (Ιστοσελίδα ΤΑΙΠΕΔ [90]).

Το ΤΑΙΠΕΔ συστάθηκε την 1η Ιουλίου 2011 και η διάρκειά του προβλεπόταν για έξι (6) έτη. Μετά την πάροδο της χρονικής αυτής διάρκειας η λειτουργία του έχει παραταθεί με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του μοναδικού μετόχου αυτού, ήτοι της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε. (Ιστοσελίδα ΤΑΙΠΕΔ[91]).

Σύμφωνα με την παρ. 4 περ. β' και 5 του άρθρου 2 του Ιδρυτικού Νόμου, τα περιουσιακά στοιχεία του Ελληνικού Δημοσίου που περιλαμβάνονται στο Πρόγραμμα Αποκρατικοποιήσεων μεταβιβάζονται και περιέρχονται στο ΤΑΙΠΕΔ με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων (ΔΕΑΑ). Συγκεκριμένα, δυνάμει της υπ' αριθμ. 218/13.08.2012 Απόφασης ΔΕΑΑ[92] και της υπ'αριθμ. 237/05.07.2013 Απόφασης ΔΕΑΑ[93] το Ελληνικό Δημόσιο, μετά από εισήγηση του Υπουργού Οικονομικών, μεταβίβασε χωρίς αντάλλαγμα στο Ταμείο το δικαίωμα παραχώρησης σε τρίτους, μέσω συμβάσεων παραχώρησης, κάθε δικαιώματος χρήσης, διοίκησης, διαχείρισης και εκμετάλλευσης επί των κινητών και ακινήτων εντός της χερσαίας ή/και της θαλάσσιας ζώνης συγκεκριμένων χωροθετημένων τουριστικών λιμένων που σχετίζονται με τη λειτουργία τους και γενικώς κάθε είδους περιουσιακής φύσης δικαιωμάτων, κεκτημένων οικονομικών συμφερόντων, άυλων δικαιωμάτων και δικαιωμάτων λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης υποδομών τους, που ανήκουν στο Δημόσιο, στην Εταιρία Ακινήτων Δημοσίου Α.Ε. (πρώην «Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα Α.Ε.») και σε Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου, ιδίως Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Λιμενικά Ταμεία και Δημοτικά ή Διαδημοτικά Λιμενικά Ταμεία.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 7 του νόμου 3986/2011 το δικαίωμα αυτό που μεταβιβάστηκε στο Ταμείο δεν μπορεί να αναμεταβιβαστεί στον προηγούμενο κύριο ή δικαιούχο, καθ΄ οιονδήποτε τρόπο. Ο προηγούμενος κύριος ή δικαιούχος παραμένει στη διοίκηση και διαχείριση του πράγματος ή του δικαιώματος ως εκ του νόμου εντολοδόχος του Ταμείου, χωρίς αμοιβή, μέχρι τη σύναψη των σχετικών συμβάσεων παραχώρησης. Υποχρεούται να το διατηρεί κατάλληλο για τον προορισμό του, σύμφωνα με τις οδηγίες που δίνονται εγγράφως σε αυτόν από το Ταμείο, και προκειμένου να προβεί σε οποιαδήποτε ενέργεια απαιτείται έγκριση από αυτό. Επίσης, εξακολουθεί να βαρύνεται με τις δαπάνες που προκύπτουν από τη διοίκηση και διαχείριση του πράγματος ή του δικαιώματος. Κατά τα λοιπά, εφαρμόζονται οι διατάξεις περί

μεταβιβαζόμενα δικαιώματα εξακολουθούν να τελούν υπό όλους τους περιορισμούς και τα βάρη που συνεπάγεται η εφαρμογή των διατάξεων της νομοθεσίας για την κοινοχρησία των λιμένων και των τουριστικών λιμένων, η οποία διασφαλίζεται, μεταξύ άλλων, με την κρατική εποπτεία (ΟλΣτΕ 1154/2016).

[90] Διαθέσιμο στο: https://www.hradf.com/fund?tab-2

[91] Διαθέσιμο στο: https://www.hradf.com/fund?tab-2

[92] (ΦΕΚ 2322/Β'/13.08.2013) «Μεταφορά στην εταιρία Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου περιουσιακών στοιχείων του Δημοσίου κατά τις διατάξεις του νόμου 3986/2011»

[93] (ΦΕΚ 1668/Β'/05.07.2013) «Τροποποίηση και συμπλήρωση της υπ' αριθμ. 218/2012 (Β' 2322) απόφασης και μεταφορά στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.» περιουσιακών στοιχείων του Δημοσίου κατά τις διατάξεις του ν. 3986/2011 (ΦΕΚ Α'΄ 152)»

εντολής του Αστικού Κώδικα, με εξαίρεση τα άρθρα 719 και 721 έως 723 αυτού. Η εντολή λύνεται με την αξιοποίηση του δικαιώματος από το Ταμείο, μπορεί δε να ανακαλείται ή να τροποποιείται ελεύθερα οποτεδήποτε, με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του, η οποία ισχύει από την κοινοποίησή της στον εντολοδόχο.

Στις προαναφερόμενες αποφάσεις ΔΕΑΑ αριθμώνται οι τουριστικοί λιμένες αρμοδιότητας ΤΑΙΠΕΔ. Πρόκειται για τους ακόλουθους:

1. τουριστικός λιμένας Ζακύνθου,
2. τουριστικός λιμένας Κατακόλου,
3. εμπορικός τουριστικός λιμένας Τουρλού/ «Νέος Λιμένας Μυκόνου»,
4. τουριστικός λιμένας Χίου,
5. τουριστικός λιμένας Πύλου Μεσσηνίας,
6. τουριστικός λιμένας (ζώνη αγκυροβολίου) Νέας Επιδαύρου Ν. Αργολίδας,
7. τουριστικοί λιμένες (μαρίνες) Γλυφάδας,
8. τουριστικός λιμένας Πόρου (καταφύγιο τουριστικών σκαφών),
9. τουριστικός λιμένας Σκιάθου,
10. τουριστικός λιμένας (καταφύγιο τουριστικών σκαφών) στη Λιναριά Σκύρου,
11. τουριστικός λιμένας Αγίου Νικολάου Κρήτης,
12. τουριστικός λιμένας στην Ιτέα Φωκίδος,
13. τουριστικός λιμένας Αρετσού Καλαμαριάς,
14. τουριστικός λιμένας Κως,
15. τουριστικός λιμένας (μαρίνα) Αλίμου,
16. τουριστικός λιμένας Μανδρακίου Ρόδου και
17. τουριστικός λιμένας Αργοστολίου.

Επιπλέον, στα περιουσιακά στοιχεία του Ταμείου περιλαμβάνονται έμμεσα τουριστικοί λιμένες που βρίσκονται εντός ζώνης υφιστάμενων εμπορικών λιμένων εποπτείας συγκεκριμένων Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. Πιο αναλυτικά, σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 222/05.11.2012 Απόφαση ΔΕΑΑ[94], μεταφέρθηκαν στο ΤΑΙΠΕΔ μετοχές που αντιστοιχούν στο 100% των μετοχών του μετοχικού κεφαλαίου των ακόλουθων Οργανισμών Λιμένος Α.Ε.:

[94] (ΦΕΚ 2996/Β'/12.11.2012) «Μεταφορά στην Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.» περιουσιακών στοιχείων του Δημοσίου κατά τις διατάξεις του ν. 3986/2011 (Α' 152).»

Αλεξανδρούπολης, Καβάλας, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Κέρκυρας, Ηρακλείου, Λαυρίου, Ελευσίνας και Ραφήνας μέχρι το έτος 2042.

Σε κάθε περίπτωση αξίζει να αναφερθεί ότι το Συμβούλιο της Επικρατείας έχει κρίνει[95] ότι το Σύνταγμα δεν επιβάλλει ορισμένη νομική μορφή του δημοσίου φορέα που ασκεί τη διοίκηση και διαχείριση των τουριστικών λιμένων. Συνεπώς, μπορεί να οριστεί ως αρμόδιος φορέας τόσο νομικό πρόσωπο δημοσίου (Λιμενικό Ταμείο, ΟΤΑ, ΕΟΤ κ.α.) όσο και ιδιωτικού δικαίου (ΕΤΑΔ Α.Ε., η οποία ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο, ΤΑΙΠΕΔ Α.Ε.). Σύμφωνα με το Δικαστήριο, δεν προσκρούει στο Σύνταγμα η άσκηση της διοίκησης και διαχείρισης των τουριστικών μονάδων κατά τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας και κατά τρόπο επικερδή για το Κράτος, εφόσον εξυπηρετείται το δημόσιο συμφέρον και τηρούνται οι δημοσίου δικαίου δεσμεύσεις που απορρέουν από τη συναφή νομοθεσία περί κοινόχρηστων πραγμάτων, περί προστασίας του περιβάλλοντος, περί αρχαιολογικών χώρων κ.λπ. Το συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι η διοίκηση και διαχείριση των τουριστικών λιμένων δύναται είτε να ασκείται από τον ίδιο το δημόσιο φορέα (δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου) με αυτεπιστασία, είτε να παραχωρηθεί σε τρίτον έναντι ανταλλάγματος, εφόσον στην περίπτωση αυτή διασφαλίζεται ο έλεγχος από το Δημόσιο[96] (Μπάκαβου Μ., Φωτόπουλος Φ., 2017).

Σε συμπλήρωση των ανωτέρω, γίνεται παγίως δεκτό[97] ότι τα κοινόχρηστα πράγματα, στα οποία περιλαμβάνονται σύμφωνα με το άρθρο 967 ΑΚ[98] και οι τουριστικοί λιμένες, ανήκουν στη δημόσια κτήση και προορίζονται για την άμεση εξυπηρέτηση δημοσίου σκοπού, ο οποίος συνίσταται στην κοινοχρησία τους, η δε διαχείρισή τους αντιδιαστέλλεται προς τη διαχείριση της ιδιωτικής περιουσίας του Δημοσίου και συνιστά άσκηση δημόσιας εξουσίας. Στο πλαίσιο της διαχείρισης των εν λόγω πραγμάτων από τη Διοίκηση είναι δυνατόν, σύμφωνα με το βασικό κανόνα του άρθρου 970 ΑΚ, να παραχωρούνται επ' αυτών ιδιαίτερα δικαιώματα προς τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, εφόσον με την παραχώρηση των ιδιαίτερων αυτών δικαιωμάτων, τα οποία έχουν χαρακτήρα δημοσίου και όχι ιδιωτικού δικαίου, εξακολουθεί να εξυπηρετείται ή, τουλάχιστον, δεν αίρεται η κοινή χρήση[99]. Εξάλλου, η παραχώρηση ιδιαίτερων δικαιωμάτων επί των κοινόχρηστων πραγμάτων αποβλέπει στην εξυπηρέτηση του γενικού συμφέροντος. Σε κάθε περίπτωση, όμως, δεν αποκλείεται η επιδιώξη και ταμιευτικού σκοπού μόνο δευτερευόντως και εφόσον δεν αναιρείται ο κατά τα ανωτέρω προέχων σκοπός[100] (Μπάκαβου Μ., Φωτόπουλος Φ., 2017).

Επομένως, σήμερα το δικαίωμα χρήσης, διοίκησης, διαχείρισης, εκμετάλλευσης και γενικώς κάθε είδους περιουσιακής φύσης δικαιώματα, κεκτημένα οικονομικά συμφέροντα, άυλα δικαιώματα και δικαιώματα λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης των τουριστικών λιμένων ανήκουν και αναγνωρίζονται:

- στο Δημόσιο,
- στα Λιμενικά Ταμεία,
- σε Ιδιώτη (ιδιωτική διαχείριση),

[95] ΣτΕ 701/2015
[96] Βλ. ΣτΕ 2793 – 2797/2012
[97] ΟλΣτΕ 2405/2014, ΟλΣτΕ 1211/2010
[98] Και άρθρο 22 νόμου 2971/2001
[99] Βλ. ΟλΣτΕ 394/1963, 1377/1971, 1467/1990, 1708/1995, 891-895/2008
[100] ΟλΣτΕ 1211/2010

- στο ΤΑΙΠΕΔ Α.Ε.,
- στην Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου Α.Ε.,
- στους Οργανισμούς Λιμένων Α.Ε.,
- στους ΟΤΑ και
- σε άλλα Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου (ΝΠΔΔ) (π.χ. ΕΟΤ).

Στα επόμενα κεφάλαια θα γίνει εκτενής αναφορά στο νόμο 2160/1993 ως προς τη διαδικασία χωροθέτησης, παραχώρησης και λειτουργίας των τουριστικών λιμένων. Επίσης, θα αναλυθεί το περιεχόμενο σύμβασης παραχώρησης τουριστικού λιμένα.

5

ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

5.1 Αρχές σχεδιασμού τουριστικών λιμένων

Η υλοποίηση ενός τουριστικού λιμένα αποτελεί «σύνθετη» επένδυση υψηλού κόστους και όχι απλώς ένα σύνολο λιμενικών και χερσαίων έργων. Ο τουριστικός λιμένας είναι συνυφασμένος με λειτουργικά και διαχειριστικά ζητήματα, καθώς και με ζητήματα βιωσιμότητας, ανταγωνισμού και παροχής υπηρεσιών προς τους πελάτες.

Οι βασικοί κανόνες ορθολογικού σχεδιασμού τουριστικών λιμένων επικεντρώνονται στα εξής (Παπαδόπολης Δετζώρτζης Α., 2015):

(α) Πρέπει να έχουν επαρκείς χερσαίους χώρους (στάθμευση, χώροι υγιεινής, κτιριακές υποδομές).

(β) Ο σχεδιασμός και η υλοποίηση πρέπει να γίνεται σε περιοχές με ικανοποιητική κίνηση των υδάτων ώστε να εξασφαλίζεται η ανανέωσή τους και να αποφεύγεται η συσσώρευση ρυπαντών και άλλων οργανικών ουσιών στον πυθμένα της λιμενικής εγκατάστασης.

(γ) Δεν πρέπει να χωροθετούνται κοντά σε περιοχές υψηλής περιβαλλοντικής σημασίας.

(δ) Δραστηριότητες με σωρευτική επίπτωση στο περιβάλλον πρέπει να αποφεύγονται στο χώρο του τουριστικού λιμένα.

Επιπλέον, κάθε τουριστικός λιμένας πρέπει να παρέχει κάποιες απολύτως απαραίτητες υπηρεσίες στους χρήστες του, όπως θα αναλυθούν παρακάτω. Εκτός από αυτές, στο χώρο του τουριστικού λιμένα πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη και για πρόσθετες λειτουργίες και δραστηριότητες οι οποίες τον καθιστούν ελκυστικότερο και αποφέρουν πρόσθετα έσοδα. Οι παραπάνω αφορούν σε λειτουργίες και δραστηριότητες στη χερσαία και στη θαλάσσια ζώνη αυτού.

Όσον αφορά στην τοποθεσία, ο τουριστικός λιμένας πρέπει να υλοποιείται σε περιοχές με αυξημένη ζήτηση για μόνιμο ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής (κοντά στα αστικά κέντρα) ή σε περιοχές όπου αναπτύσσονται έντονες δραστηριότητες ναυσιπλοΐας αναψυχής λόγω τοπικών γεωγραφικών, φυσικών και λοιπών παραγόντων (π.χ. κατάλληλες μετεωρολογικές συνθήκες, περιοχές φυσικού κάλλους, πολιτιστικού ενδιαφέροντος, γειτνίαση με ξενοδοχειακές μονάδες, συνεδριακό κέντρο, κέντρο εναλλακτικού τουρισμού κ.λπ.). Ακόμη, προκειμένου ο τουριστικός λιμένας να είναι ελκυστικός θα πρέπει να είναι εύκολα προσβάσιμος από μεγάλους οδικούς άξονες και να βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από διεθνές αεροδρόμιο καθώς μεγάλος αριθμός πελατών επαγγελματικών σκαφών αναψυχής φθάνει στην Ελλάδα με αεροπλάνο με σκοπό την ενοικίαση σκάφους. Πέραν των ανωτέρω, ένας επιπλέον παράγοντας ελκυστικότητας είναι η ασφάλεια που παρέχει ο τουριστικός λιμένας στα σκάφη και στους χρήστες του.

Σε κάθε περίπτωση, υπολογίσιμοι παράμετροι για την χωροθέτηση και υλοποίηση αυτού του έργου είναι η περιβαλλοντική του ένταση, η συμβατότητα της επένδυσης με τις χρήσεις γης της περιοχής όπου εντάσσεται, και η αποδοχή του από την τοπική κοινωνία (Αντωνόπουλος Χ., ΜΟΔ Α.Ε., 2009).

5.2 Διαδικασία χωροθέτησης τουριστικών λιμένων

Σύμφωνα με την Υπουργική Απόφαση υπ' αριθμ. 11214/2012[101], για τη δημιουργία και χωροθέτηση ενός τουριστικού λιμένα καθορίζονται οι ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται ανά κατηγορία λιμένα.

Για τις μαρίνες πρέπει να πληρούνται τα ακόλουθα:

- εγκαταστάσεις για τη διοίκηση του λιμένα συμπεριλαμβανομένων εγκαταστάσεων άλλων συναφών αρχών,
- θέση πρόσδεσης σκάφους του λιμενικού σώματος,
- εγκατάσταση σταθμού πρώτων βοηθειών (γραφείο κ.λπ.),
- δίκτυο παροχών (νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, επικοινωνιών κ.λπ.),
- εγκαταστάσεις συλλογής, προσωρινής αποθήκευσης και ασφαλούς απομάκρυνσης των βιολογικών και των πετρελαιοειδών – ελαιωδών καταλοίπων,
- χώροι στάθμευσης,
- εγκαταστάσεις εξυπηρετήσεων υγιεινής και ενδιαίτησης με εξασφάλιση προσβασιμότητας ΑΜΕΑ,
- συστήματα ασφαλείας της ζώνης του τουριστικού λιμένα όπως ορίζονται στις κείμενες διατάξεις (πυρασφάλεια της ζώνης του λιμένα, συστήματα επίβλεψης των εγκαταστάσεων κ.λπ.),
- εγκαταστάσεις αποθηκών και
- καταστήματα διάθεσης ειδών πρώτης ανάγκης.

Αντίστοιχα, τα καταφύγια σκαφών αναψυχής οφείλουν να διαθέτουν:

- βασικές κτιριολογικές υποδομές εξυπηρέτησης – παροχής υπηρεσιών,
- δίκτυο παροχών (νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, επικοινωνιών κ.λπ.),
- εγκαταστάσεις εξυπηρετήσεων υγιεινής και ενδιαίτησης με πρόβλεψη για ΑΜΕΑ,
- εγκαταστάσεις συλλογής, προσωρινής αποθήκευσης και ασφαλούς απομάκρυνσης βιολογικών και πετρελαιοειδών – ελαιωδών καταλοίπων

[101] Περί καθορισμού παραστατικών της παραγράφου 7 του άρθρου 31 του νόμου 2160/1993 όπως τροποποιήθηκε με το νόμο 4070/2012 (ΦΕΚ 2339/Β'/21.08.2012)

- αποθήκες και
- σύστηματα ασφαλείας της ζώνης του τουριστικού λιμένα όπως ορίζονται στις κείμενες διατάξεις (πυρασφάλεια κ.λπ.).

Τέλος, στα αγκυροβόλια τουριστικών σκαφών πρέπει να υπάρχουν:

- εγκαταστάσεις εξυπηρετήσεων υγιεινής και ενδιαίτησης με εξασφάλιση προσβασιμότητας ΑΜΕΑ,
- δίκτυο παροχών (νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, επικοινωνιών κ.λπ.),
- εγκαταστάσεις συλλογής, προσωρινής αποθήκευσης και ασφαλούς απομάκρυνσης των βιολογικών και πετρελαιοειδών − ελαιωδών καταλοίπων και
- συστήματα ασφαλείας της ζώνης του τουριστικού λιμένα όπως ορίζονται στις κείμενες διατάξεις (πυρασφάλεια κ.λπ.).

Πριν από την έναρξη της διαδικασίας χωροθέτησης του τουριστικού λιμένα[102] απαιτείται να έχουν καθοριστεί οι οριογραμμές αιγιαλού και παραλίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 του νόμου 2971/2001[103].

5.2.1 Χωροθέτηση τουριστικού λιμένα κατηγορίας μαρίνας

Μαρίνα μπορεί να δημιουργηθεί με πρωτοβουλία του Υπουργείου Τουρισμού ή οποιουδήποτε φυσικού προσώπου ή νομικού προσώπου δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου. Η διαδικασία χωροθέτησης διακρίνεται στη διαδικασία που περιλαμβάνει δύο στάδια (ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ Α’) και στη διαδικασία του ενός σταδίου (ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ Β’).

[102]Τροποποίησης ή συμπλήρωσης του τουριστικού λιμένα ή τη μετατροπή υπάρχοντος λιμένα σε τουριστικό.
[103] (ΦΕΚ 285/Α’/19.12.2001) «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις»

Διάγραμμα 5.1: Στάδια χωροθέτησης τουριστικών λιμένων.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ 2 ΣΤΑΔΙΩΝ:
ΧΕΡΣΑΙΑ ΖΩΝΗ ≥ 80.000 Τ.Μ.

- **1ο ΣΤΑΔΙΟ:**
- ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ (ΠΔ)
- ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΜΑΡΙΝΑΣ + ΣΜΠΕ
- **2Ο ΣΤΑΔΙΟ:**
- ΚΟΙΝΗ ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΚΥΑ) ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
- ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΕΡΓΩΝ + ΜΠΕ

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ 1 ΣΤΑΔΙΟΥ:
ΛΟΙΠΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

- **1 ΣΤΑΔΙΟ:**
- ΚΟΙΝΗ ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΚΥΑ) ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
- ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΕΡΓΩΝ + ΜΠΕ

Πηγή: Νόμος 2160/1993, ιδία επεξεργασία

ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ Α':

Στην πρώτη περίπτωση υπάγονται βάσει του άρθρου 31 παρ. 1 περ. β' του νόμου 2160/1993 μαρίνες που εμπίπτουν εντός αρχαιολογικών χώρων, ιστορικών τόπων ή παραδοσιακών οικισμών ή εντός περιοχών του άρθρου 19 νόμου 1650/1986[104], όπως ισχύει, ή βρίσκονται εντός της παραλιακής ζώνης της Αττικής, η οποία ρυθμίζεται από τις διατάξεις του από 1/03.05.2004 Προεδρικού Διατάγματος[105], ή έχουν χερσαία ζώνη που υπερβαίνει τα 80.000 τ.μ.[106]

Α' ΣΤΑΔΙΟ: Κατά το πρώτο στάδιο γίνεται ο γενικός σχεδιασμός της μαρίνας με την έκδοση προεδρικού διατάγματος μετά από πρόταση των Υπουργών Τουρισμού και Περιβάλλοντος και Ενέργειας ύστερα από γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων όπως προβλέπεται στην παρ. 1 περ.γ' του άρθρου 31. Με το προεδρικό διάταγμα:

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

- Καθορίζονται οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης, ανά τομέα, επί της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα. Μεταξύ των χρήσεων αυτών μπορεί να περιλαμβάνονται αθλητικές εγκαταστάσεις, γραφεία/τράπεζες/κτίρια διοίκησης, τουριστικές

[104] (ΦΕΚ 160/Α'/16.10.1986) «Προστασία του περιβάλλοντος»
[105] (ΦΕΚ 254/Δ'/03.05.2004) «Καθορισμός ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από τον Φαληρικό Όρμο μέχρι της Αγία Μαρίνα Κρωπίας»
[106] Σύμφωνα με την τροποποίηση που επέφερε το άρθρο 23 του πρόσφατου νόμου 4688/2020 (ΦΕΚ 101/Α'/24.05.2020) «Ειδικές μορφές τουρισμού, διατάξεις για την τουριστική ανάπτυξη και άλλες διατάξεις.»

εγκαταστάσεις, εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής υπηρεσιών, εστιατόρια/αναψυκτήρια/κέντρα διασκέδασης, κατοικίες για μακροχρόνια μίσθωση, χώροι συνάθροισης κοινού/πολιτιστικά κτίρια, χώροι πρασίνου, κτίρια/γήπεδα στάθμευσης και αποθήκευσης, πρατήρια καυσίμων και εγκαταστάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς.

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

- Εγκρίνονται οι γενικοί περιβαλλοντικοί όροι για τη δημιουργία της μαρίνας, ύστερα από Στρατηγική Μελέτη Πειβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) σύμφωνα με το άρθρο 6 και το άρθρο 7 της υπ' αριθμ. 107017/2006[107] ΚΥΑ.

Για την έκδοση του ανωτέρω προεδρικού διατάγματος το ίδιο άρθρο στην παρ. 1 περ. δ' προβλέπει ότι ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει αίτημα χωροθέτησης που συνοδεύεται από τοπογραφικό διάγραμμα κλίμακας 1:500 ή 1:1.000, στο οποίο αποτυπώνονται τα στοιχεία που αναφέρονται στο προεδρικό διάταγμα, όπως αναφέρθηκαν παραπάνω, και έκθεση χωροθέτησης ως αυτοτελές παράρτημα της ΣΜΠΕ, στην οποία περιγράφονται και τεκμηριώνονται οι βασικές χωροθετικές επιλογές του σχεδιαζόμενου έργου, ιδίως όσον αφορά στις προτεινόμενες χρήσεις γης και όρους και περιορισμούς δόμησης, σε συνάρτηση με το χαρακτήρα των όμορων και γειτνιαζουσών περιοχών, την υπάρχουσα συγκοινωνιακή υποδομή και τις λοιπές εξυπηρετήσεις, καθώς και τα βασικά χωρικά χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής, τουλάχιστον στο επίπεδο της οικείας δημοτικής ενότητας. Στην έκθεση, επίσης, τεκμηριώνεται η συμβατότητα του προτεινόμενου έργου προς τα δεδομένα του ειδικού χωροταξικού πλαισίου για τον τουρισμό και προς τους ευρύτερους αναπτυξιακούς στόχους εθνικής, περιφερειακής ή τοπικής κλίμακας. Με το προεδρικό διάταγμα μπορεί να τροποποιούνται τυχόν ισχύουσες για την περιοχή της μαρίνας γενικές και ειδικές πολεοδομικές ρυθμίσεις, ιδίως όσον αφορά στα όρια της χερσαίας ζώνης, καθώς και στις επιτρεπόμενες εντός αυτής χρήσεις γης και όρους δόμησης, εφόσον τούτο καθίσταται αναγκαίο εν όψει του ειδικού και σύνθετου χαρακτήρα της μαρίνας, τεκμηριώνεται ειδικώς στην παραπάνω ειδική έκθεση και δεν ανατρέπεται πάντως η γενική χωροταξική λειτουργία της ευρύτερης περιοχής. Εκτός από τα ανωτέρω μπορεί να απαιτούνται επιπλέον δικαιολογητικά όπως ακτομηχανική μελέτη, ειδική πολεοδομική μελέτη, μελέτη καθορισμού προσωρινών οριογραμμών υδατορεμάτων κ.λπ.

Η αρμόδια Υπηρεσία λειτουργώντας ως «Αρχή Σχεδιασμού» διαβιβάζει το αίτημα χωροθέτησης και το σχετικό φάκελο της κατατιθέμενης ΣΜΠΕ στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, διακινεί τη σχετική αλληλογραφία που αφορά στην πληρότητα του φακέλου και ακολουθεί την κανονιστικά προβλεπόμενη διαδικασία διαβούλευσης με το κοινό. Τυχόν έξοδα δημοσίευσης καταβάλλονται από τον αιτούντα τη χωροθέτηση. Με το νέο νόμο, 4688/2020[108], προστίθενται δύο εδάφια στην παρ. 1 περ. δ' του άρθρου 31 ως εξής: «Το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου ενεργεί ως

[107] (ΦΕΚ 1225/Β'/05.09.2006) Κοινή Απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και του Υφυπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης σχετικά με την «Εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ»

[108] (ΦΕΚ Α 101/Α'/24.05.2020) «Ειδικές μορφές τουρισμού, διατάξεις για την τουριστική ανάπτυξη και άλλες διατάξεις.»

«Αρχή Σχεδιασμού» για τους τουριστικούς λιμένες που αξιοποιούνται αυτοτελώς από αυτό. Το ίδιο ισχύει, μέχρι την αξιοποίηση από το ΤΑΙΠΕΔ, και για τον κατά νόμο φορέα διαχείρισής τους, υπό την προϋπόθεση της σύμφωνης γνώμης του ΤΑΙΠΕΔ».

Η έκδοση ΠΔ απαιτείται και σε κάθε αναθεώρηση ή ουσιώδη τροποποίηση του γενικού σχεδιασμού μαρινών με εξαίρεση αυτές που έχουν χωροθετηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 30 παρ. 5[109] και του άρθρου 41 του νόμου 2160/1993. Αντίθετα, μεμονωμένες και μη ουσιώδεις τροποποιήσεις στον γενικό σχεδιασμό των ανωτέρω μαρίνων μπορεί να επέρχονται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Τουρισμού και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ύστερα από γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων. Στην περίπτωση αυτή η σκοπούμενη τροποποίηση υποβάλλεται σε διαδικασία στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησης, μόνον εφόσον αξιολογηθεί, κατά τα οριζόμενα στην Κοινή Απόφαση 107017/2006 των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και του Υφυπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, ότι ενδέχεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

Β' ΣΤΑΔΙΟ: Την έκδοση του προεδρικού διατάγματος ακολουθεί το δεύτερο στάδιο χωροθέτησης κατά το οποίο εγκρίνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Τουρισμού και Περιβάλλοντος και Ενέργειας τα προτεινόμενα λιμενικά έργα για τη δημιουργία της μαρίνας, οι απαιτούμενες προσχώσεις και έργα εκσκαφής για τη διάνοιξη εσωτερικών λιμενολεκανών, καναλιών ή/και διαμόρφωση προστατευτικών νησίδων, τα αναγκαία έργα υποδομής, οι εγκαταστάσεις και τα κτίρια επί της χερσαίας ζώνης. Επίσης, με την ίδια απόφαση εγκρίνονται οι περιβαλλοντικοί όροι για την κατασκευή, μετατροπή, μετασκευή, προσθήκη ή τροποποίηση της μαρίνας καθώς και τη λειτουργία της, τηρουμένης της διαδικασίας που ορίζεται στις παρ. 2 περ. β' και 3 του άρθρου 3 του νόμου 4014/2011[110], πλην των υποπεριπτώσεων στστ' και ζζ' (οι περιβαλλοντικοί όροι της Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων περιέχονται στην ΚΥΑ χωροθέτησης). Η ΚΥΑ εκδίδεται ύστερα από γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων[111] και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Κατά της γνωμοδότησης της

---

[109] Άρθρο 30 παρ. 5 : Εγκρίνονται από την ισχύ του παρόντος νόμου στις ακόλουθες θέσεις και περιοχές η χωροθέτηση, τα όρια της χερσαίας ζώνης, οι προσχώσεις, καθώς και οι χρήσεις γης και οι όροι και περιορισμοί δόμησης για τη δημιουργία των κάτωθι τουριστικών λιμένων. Οι θέσεις και οι περιοχές που εγκρίνονται είναι:
ΑΡΕΤΣΟΥ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ, ΦΛΟΙΣΒΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ, ΓΟΥΒΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ, ΧΙΟΣ, ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ, ΑΓΥΙΑ ΠΑΤΡΑΣ, ΠΥΛΟΣ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ, ΡΕΘΥΜΝΟ ΚΡΗΤΗΣ, ΡΟΔΟΣ, ΚΩΣ, ΛΟΥΤΡΑΚΙ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ, ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΜΥΚΟΝΟΥ, ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΡΗΤΗΣ, ΠΥΘΟΓΟΡΕΙΟ ΣΑΜΟΥ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΤΟΥΡΛΟΣ ΜΥΚΟΝΟΥ.

[110] ΦΕΚ 209/Α'/21.09.2011 «Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαίρετων σε συνάρτηση με τη δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος.»

[111] Σύμφωνα με το άρθρο 30 παρ. 4, για τη χωροθέτηση, την ανάκληση χωροθέτησης, την τροποποίηση, τη συμπλήρωση, την έγκριση των χρήσεων γης και των όρων και περιορισμών δόμησης του τουριστικού λιμένα ή τη μετατροπή υπάρχοντος λιμένα σε τουριστικό, καθώς και για τη νομιμοποίηση υφιστάμενων εγκαταστάσεων και λιμενικών έργων της παραγράφου 4β του άρθρου 31 απαιτείται η γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων, σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παράγραφο 4 του άρθρου 31. Πριν από την έναρξη της διαδικασίας χωροθέτησης, τροποποίησης, συμπλήρωσης του τουριστικού λιμένα ή τη μετατροπή υπάρχοντος λιμένα σε τουριστικό, καθώς και για τη νομιμοποίηση υφιστάμενων εγκαταστάσεων και λιμενικών έργων της παραγράφου 4β του άρθρο 31 απαιτείται να έχουν καθοριστεί οι οριογραμμές αιγιαλού και παραλίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 του νόμου 2971/2001.
Η Επιτροπή, στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της, μπορεί να διενεργεί αυτοψίες, καθώς και να ζητεί πληροφορίες, τεχνικά ή άλλα στοιχεία από τη διεύθυνση τεχνικών υπηρεσιών της κατά τόπο αρμόδιας Περιφέρειας ή Δήμου. Η χωροθέτηση, η έγκριση χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης κατά τη διαδικασία του νόμου αυτού δεν απαιτείται εάν η θέση δημιουργίας του τουριστικού λιμένα έχει νομίμως εγκριθεί με βάση άλλες διατάξεις πριν από την ισχύ του νόμου αυτού.

Επιτροπής χωρεί αίτηση θεραπείας μέσα σε προθεσμία είκοσι (20) ημερών από την κοινοποίησή της στον αιτούντα.

Για την εισαγωγή προς συζήτηση στην Επιτροπή αιτήματος χωροθέτησης και δημιουργίας μαρίνας ή για τροποποίηση απόφασης χωροθέτησης αυτής ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Τουρισμού τα δικαιολογητικά της παρ. 2 του άρθρου 31.

Αναλυτικά υποβάλλονται:

- γενικό τοπογραφικό διάγραμμα κλίμακας 1:10.000 ή απόσπασμα χάρτη στο οποίο αποτυπώνονται η ακριβής θέση του έργου και οι χρήσεις γης της ευρύτερης περιοχής,

- τοπογραφικό διάγραμμα κλίμακας 1:1.000 με την αιτούμενη χερσαία και θαλάσσια ζώνη του λιμένα, τα όρια της ιδιοκτησία, την καθορισμένη οριογραμμή του αιγιαλού και της παραλίας και του παλαιού αιγιαλού και την πρόταση καθορισμού των τυχών νέων οριογραμμών αιγιαλού και παραλίας,

- σχέδιο γενικής διάταξης κλίμακας 1:500 ή 1:1.000 των προτεινόμενων ή/και υφιστάμενων έργων και κατασκευών στο οποίο εμφαίνονται τα στοιχεία του προηγούμενου τοπογραφικού, η έκταση των προτεινόμενων προσχώσεων στο θαλάσσιο χώρο, η οριοθέτηση της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης, περιγραφικά στοιχεία όπως το εμβαδόν χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης τουριστικού λιμένα και υφιστάμενων ή προτεινόμενων υποδομών, οι προτεινόμενες χρήσεις γης, οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης[112],

- φάκελος μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΜΠΕ) εις διπλούν με συνοδευτικά έγγραφα και σχέδια τεκμηρίωσης,

- τεχνική έκθεση γενικής περιγραφής των προτεινόμενων λιμενικών έργων για τη δημιουργία του λιμένα, των προτεινόμενων χρήσεων γης, των όρων και των περιορισμών δόμησης, των βασικών έργων υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των έργων υποδομής για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία, για τη λειτουργία, εκμετάλλευση και οικονομική βιωσιμότητά τους,

- το προβλεπόμενο ύψος της επένδυσης,

- τίτλοι κυριότητας ή δικαιωμάτων επικαρπίας εφόσον τμήμα της χερσαίας ζώνης του λιμένα περιλαμβάνει εκτάσεις όπισθεν της καθορισμένης γραμμής παραλίας, απόσπασμα κτηματολογικού διαγράμματος και πιστοποιητικό κτηματολογικών εγγραφών εγγραπτέων δικαιωμάτων ή βεβαίωση δήλωσης ιδιοκτησίας για περιοχές στις οποίες λειτουργεί κτηματολογικό ή κτηματογραφικό γραφείο,

- η έκθεση αναλυτικής αρχαιολογικής τεκμηρίωσης (ΕΕΑΤ) για τη χερσαία και θαλάσσια ζώνη της μαρίνας[113].

---

[112] Τα κτίρια ανεγείρονται μέχρι την οριογραμμή της ζώνης παραλίας. Για τον κοινόχρηστο χώρο του αιγιαλού ισχύουν οι διατάξεις των παρ. 3 και 4 του άρθρο 2 του νόμου 2971/2001.

[113]Σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 4072/2012 (ΦΕΚ 86/Α'/11.04.2012) «Βελτίωση επιχειρηματικού περιβάλλοντος – Νέα εταιρική μορφή – Σήματα – Μεσίτες Ακινήτων – Ρύθμιση θεμάτων ναυτιλίας, λιμένων και αλιείας και άλλες διατάξεις.».

Σε περίπτωση χωροθέτησης νέας μαρίνας με πρωτοβουλία της Γενικής Γραμματείας Τουρισμού τα ανωτέρω δικαιολογητικά συντάσσονται με μέριμνα και δαπάνες της ή άλλων δημοσίων φορέων.

ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ Β':

Για τις υπόλοιπες μαρίνες η διαδικασία έγκρισης χωροθέτησης και περιβαλλοντικών όρων είναι πιο απλή καθώς περιλαμβάνει ένα μόνο στάδιο. Σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 31, η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Τουρισμού ελέγχει την πληρότητα των υποβαλλόμενων δικαιολογητικών του άρθρου 31 παρ. 2 και διαβιβάζει το φάκελο μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, σε ένα μόνο αντίγραφο, στην αρμόδια περιβαλλοντική αρχή του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ανεξαρτήτως της περιβαλλοντικής κατάταξης της μαρίνας στην υποκατηγορία Α1 ή Α2 του νόμου 4014/2011[114], προκειμένου να ακολουθηθεί περαιτέρω η διαδικασία των παραγράφων 2 περ. β΄ και 3 του άρθρου 3 του νόμου, πλην των υποπεριπτώσεων στστ΄ και ζζ΄ (οι περιβαλλοντικοί όροι της Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων περιλαμβάνονται στην ΚΥΑ χωροθέτησης) κ.λπ[115]. Επίσης, διαβιβάζει πλήρη σειρά δικαιολογητικών και στον οικείο Δήμο, προκειμένου να διατυπώσει απλή γνώμη για την ανάγκη δημιουργίας της νέας μαρίνας, μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από τη λήψη του σχετικού φακέλου. Αν ο Δήμος δε διατυπώσει γνώμη μέσα στην ανωτέρω προθεσμία, η διαδικασία για τη χωροθέτηση της νέας μαρίνας συνεχίζεται και χωρίς γνωμοδότησή του. Αν το αίτημα χωροθέτησης τουριστικού λιμένα υποβάλλεται από τον οικείο Δήμο δεν απαιτείται η τήρηση της ανωτέρω διαδικασίας γνωμοδότησης.

Μέσα σε τέσσερις (4) μήνες από την υποβολή της αίτησης η Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων αποφαίνεται για τη συνδρομή των νόμιμων προϋποθέσεων δημιουργίας της μαρίνας και γνωμοδοτεί σχετικά. Κατά της γνωμοδότησης της Επιτροπής χωρεί αίτηση θεραπείας μέσα σε προθεσμία είκοσι (20) ημερών από την κοινοποίησή της στον αιτούντα. Η διαδικασία ολοκληρώνεται με την έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Τουρισμού και Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Η απόφαση αυτή δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Για την τροποποίηση της χωροθέτησης, των επιτρεπόμενων χρήσεων γης, των όρων και περιορισμών δόμησης, των απαιτούμενων προσχώσεων ή έργων εκσκαφής για τη διάνοιξη εσωτερικών λιμενολεκανών, καναλιών ή/και διαμόρφωση προστατευτικών νησίδων, των

[114] Τα έργα και οι δραστηριότητες του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, των οποίων η κατασκευή ή λειτουργία δύναται να έχουν επιπτώσεις στο περιβάλλον, κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες (Α και Β) ανάλογα με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον.
Τα έργα και οι δραστηριότητες της κατηγορίας Α κατατάσσονται: α) σε αυτά που ενδέχεται να προκαλέσουν πολύ σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και αποτελούν την υποκατηγορία Α1 και β) σε αυτά που ενδέχεται να προκαλέσουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και αποτελούν την υποκατηγορία Α2.
Η δεύτερη κατηγορία (Β) περιλαμβάνει έργα και δραστηριότητες τα οποία χαρακτηρίζονται από τοπικές και μη σημαντικές μόνο επιπτώσεις στο περιβάλλον και υπόκεινται σε γενικές προδιαγραφές, όρους και περιορισμούς που τίθενται για την προστασία του περιβάλλοντος.
[115] Εφόσον ο φάκελος κριθεί πλήρης αποστέλλεται στις αρμόδιες υπηρεσίες και φορείς της Διοίκησης για να γνωμοδοτήσουν σχετικά (Υπουργική Απόφαση υπ' αριθμ. 1649/45/2014 (ΦΕΚ 45/Β'/2014). Ταυτόχρονα, λαμβάνει χώρα δημοσιοποίηση της ΜΠΕ. Στη συνέχεια γίνεται συλλογή των γνωμοδοτήσεων και αξιολόγηση αυτών. Τέλος, το ζήτημα εισάγεται στην Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων.

αναγκαίων έργων υποδομής, των εγκαταστάσεων και κτιρίων επί της χερσαίας ζώνης και των περιβαλλοντικών όρων για την κατασκευή, τη μετατροπή, τη μετασκευή, την προσθήκη ή την τροποποίηση και τη λειτουργία της μαρίνας ακολουθείται η διαδικασία της έγκρισης, δηλαδή εκδίδεται, με μέριμνα της αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου Τουρισμού, κοινή απόφαση των Υπουργών Τουρισμού και Περιβάλλοντος και Ενέργειας ύστερα από γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων.

5.2.2 Χωροθέτηση τουριστικού λιμένα κατηγορίας καταφυγίου ή αγκυροβολίου τουριστικών σκαφών

Στο άρθρο 34 παρ. 4 του νόμου 2160/1993 προβλέπεται η δημιουργία ζωνών αγκυροβολίου και καταφυγίων τουριστικών σκαφών. Πιο συγκεκριμένα, για τη συζήτηση στην Επιτροπή θεμάτων χωροθέτησης και παραχώρησης ζωνών αγκυροβολίου και καταφυγίων σκαφών αναψυχής[116] απαιτείται η υποβολή σχετικού αιτήματος. Το αίτημα υποβάλλεται από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου ή από οποιονδήποτε ενδιαφερόμενο προς την ανωτέρω Διεύθυνση.

Αν υποβληθούν στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Τουρισμού περισσότερες αιτήσεις για τη χωροθέτηση – παραχώρηση αγκυροβολίου ή καταφυγίου τουριστικών σκαφών έμπροσθεν των εγκαταστάσεων λειτουργούσας ξενοδοχειακής μονάδας, παρέχεται δικαίωμα στον ιδιοκτήτη της ανωτέρω μονάδας, να υποβάλει μέσα σε εξήντα (60) ημέρες από τη σχετική ειδοποίηση τα προβλεπόμενα στο νόμο δικαιολογητικά. Αν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία, διενεργείται διαγωνισμός σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 31. Σε περίπτωση αίτησης χωροθέτησης το έργο οφείλει να έχει ολοκληρωθεί μέσα σε δύο (2) έτη από την παρέλευση της παραπάνω προθεσμίας, διαφορετικά διενεργείται διαγωνισμός σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 31.

Τα δικαιολογητικά που συνοδεύουν το αίτημα χωροθέτησης σύμφωνα με την παρ. 4 περ. δ' του άρθρου 34, είναι:

- γενικό τοπογραφικό διάγραμμα κλίμακας 1:10.000 ή απόσπασμα χάρτη στο οποίο εμφαίνονται η ακριβής θέση των έργων και οι χρήσεις γης της ευρύτερης περιοχής,

- τοπογραφικό διάγραμμα κλίμακας 1:1.000 με την αιτούμενη χερσαία και θαλάσσια ζώνη λιμένα, τα όρια της ιδιοκτησίας, η καθορισμένη οριογραμμή αιγιαλού και παραλίας και του παλαιού αιγιαλού, καθώς και πρόταση καθορισμού νέων οριογραμμών αιγιαλού και παραλίας,

- σχέδιο γενικής διάταξης κλίμακας 1:1.000 των προτεινόμενων έργων και εγκαταστάσεων, στο οποίο εμφαίνονται τα στοιχεία του προηγουμένως αναφερθέντος τοπογραφικού διαγράμματος, η έκταση των προτεινόμενων προσχώσεων στο θαλάσσιο χώρο, η οριοθέτηση της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης, περιγραφικά στοιχεία όπως το εμβαδόν της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης του τουριστικού λιμένα και υφιστάμενων ή προτεινόμενων υποδομών, οι προτεινόμενες χρήσεις γης, οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης.[117]

---

[116] Ή την τροποποίηση ή ανάκληση της χωροθέτησης ή της παραχώρησής τους
[117] Τα κτίρια εγείρονται μέχρι τη γραμμή παραλίας.

- τεχνική έκθεση γενικής περιγραφής των προτεινόμενων λιμενικών έργων και των λοιπών έργων και εγκαταστάσεων της θαλάσσιας ζώνης που απαιτούνται για τη δημιουργία του λιμένα και των προτεινόμενων χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δόμησης,

- φάκελος μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΜΠΕ) με συνοδευτικά έγγραφα αυτού και σχέδια τεκμηρίωσης σε δύο αντίγραφα και

- Έκθεση Αναλυτικής Αρχαιολογικής Τεκμηρίωσης (ΕΕΑΤ) για το χερσαίο τμήμα και τη θαλάσσια ζώνη του αγκυροβολίου ή του καταφυγίου τουριστικών σκαφών.

Για τη χωροθέτηση ζώνης αγκυροβολίου και καταφυγίου τουριστικών σκαφών ακολουθείται η διαδικασία των παρ. 3 και 4 του άρθρου 31, δηλαδή η διαδικασία χωροθέτησης μαρινών του ενός σταδίου και ολοκληρώνεται με την έκδοση ΚΥΑ χωροθέτησης.

Το παρακάτω διάγραμμα συνοψίζει τη διαδικασία χωροθέτησης τουριστικού λιμένα ανεξάρτητα από την κατηγορία στην οποία ανήκει.

Διάγραμμα 5.2: Επισκόπηση διαδικασίας χωροθέτησης τουριστικών λιμένων.

Πηγή: Νόμος 2160/1993, ιδία επεξεργασία

Παρατηρήσεις:

➢ Σε χωροθετημένους τουριστικούς λιμένες κυριότητας του Ελληνικού Δημοσίου, οι οποίοι διαθέτουν περιβαλλοντική αδειοδότηση και αξιοποιούνται από το Ελληνικό Δημόσιο, την ΕΤΑΔ ή το ΤΑΙΠΕΔ, μέσω διαγωνιστικής διαδικασίας, επιτρέπεται η νομιμοποίηση των υφιστάμενων καθ' υπέρβαση ή χωρίς άδεια κατασκευασθέντων έργων και εγκαταστάσεων εντός της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης, τα οποία συνδέονται λειτουργικά με αυτά που είχαν αρχικά εγκριθεί μέσω της απόφασης χωροθέτησης, με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού, ύστερα από σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων[118]. Στην περίπτωση αυτή απαιτείται να έχουν καθοριστεί οι οριογραμμές αιγιαλού και παραλίας

[118] Άρθρο 31 παρ. 4 περ. β' νόμου 2160/1993

σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 του νόμου 2971/2001 σύμφωνα με το άρθρο 30 παρ. 4 εδ. β' του νόμου 2160/1993.

- Όσον αφορά στη χωροθέτηση τουριστικού λιμένα (μαρίνας ή καταφύγιου[119]) εντός ζώνης υφιστάμενου εμπορικού λιμένα, το άρθρο 30 παρ. 6 περ. α' προβλέπει ότι η Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων, πριν γνωμοδοτήσει, διαβιβάζει το σχετικό φάκελο χωροθέτησης στην Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, προκειμένου να γνωμοδοτήσει, μέσα σε ένα δίμηνο το αργότερο από τη λήψη του φακέλου, αν από τον υπό χωροθέτηση τουριστικό λιμένα παρακωλύεται η λειτουργία του εμπορικού λιμένα ή η κατασκευή προγραμματισμένων έργων επέκτασής του ή παραβλάπτεται η ασφάλειά του ή των υπαρχουσών εγκαταστάσεών του. Αν παρέλθει άπρακτη η ανωτέρω προθεσμία τεκμαίρεται ότι το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έχει γνωμοδοτήσει θετικά.

  Στην περ. β' του ίδιου άρθρου διευκρινίζεται ότι η χωροθέτηση τουριστικού λιμένα έντος ζώνης υφιστάμενου εμπορικού λιμένα μπορεί να γίνει και με πρωτοβουλία του οικείου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα. Εάν ο φορέας δεν αναλάβει πρωτοβουλία και η χωροθέτηση κρίνεται σκόπιμη για λόγους δημοσίου συμφέροντος είναι δυνατή η ανάληψη της σχετικής πρωτοβουλίας από τον Υπουργό Τουρισμού με σκοπό τη χώροθέτηση του τουριστικού λιμένα.

- Για τουριστικούς λιμένες που αξιοποιούνται αυτοτελώς από το ΤΑΙΠΕΔ το άρθρο 12 παρ. 9 περ. β' του νόμου 3986/2011 ορίζει ότι το Ταμείο δύναται να κινεί τη διαδικασία χωροθέτησης, επέκτασης ή τροποποίησής τους σύμφωνα με το άρθρο 31 και το άρθρο 34 του νόμου 2160/1993. Το ίδιο ισχύει και για την αλλαγή χρήσης τμήματος ζώνης υφιστάμενου λιμένα ή/και επέκταση αυτού σε τουριστικό λιμένα. Για τη σύνταξη της ΣΜΠΕ εφαρμόζεται το άρθρο 12 παράγραφος 2 περίπτωση β΄ νόμου 3986/2011. Το προεδρικό διάταγμα της περίπτωσης γ΄ της παρ. 1 του άρθρου 31 του νόμου 2160/1993 προτείνεται και από τον Υπουργό Οικονομικών, όπως επίσης οι Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις της περίπτωσης στ΄ της παρ. 1 του άρθρου 31 και της παρ. 5 του άρθρου 34 του νόμου 2160/1993 υπογράφονται και από τον Υπουργό Οικονομικών.

  Επίσης, στο ίδιο άρθρο ορίζεται ότι αντί του οικείου Δήμου κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 31 παρ. 3 του νόμου 2160/1993 γνωμοδοτεί το οικείο Περιφερειακό Συμβούλιο. Σε περίπτωση που για λόγους σφαιρικής εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων απαιτείται για τη χωροθέτηση τουριστικού λιμένα να προηγηθεί η τήρηση της διαδικασίας και η έγκριση είτε ΣΜΠΕ του σχεδίου ή προγράμματος είτε ΜΠΕ του έργου για ευρύτερη περιοχή των προς παραχώρηση λιμενικών εγκαταστάσεων, αρμόδια αρχή για την έκδοση τους είναι η αρμόδια υπηρεσία περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ανεξαρτήτως της κατάταξης του έργου στην υποκατηγορία Α1 ή Α2 της υπ' αριθμ. 1958/13.01.2012 υπουργικής απόφασης[120]. Το ΤΑΙΠΕΔ δύναται να κινεί τη διαδικασία της περιβαλλοντικής αδειοδότησης και για τις ευρύτερες λιμενικές εγκαταστάσεις. Τα δύο προηγούμενα εδάφια εφαρμόζονται και σε εκκρεμείς διαδικασίες χωροθέτησης και περιβαλλοντικής αδειοδότησης τουριστικών λιμένων.

---

[119] Σύμφωνα με το άρθρο 34 παρ. 5 νόμου 2160/1993, η χωροθέτηση καταφυγίων τουριστικών σκαφών εντός ζώνης υφιστάμενου εμπορικού λιμένα γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 30 του νόμου 2160/1993.

[120] (ΦΕΚ 21/Β/13.01.2012) «Κατάταξη δημόσιων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες και υποκατηγορίες σύμφωνα με το Άρθρο 1 παράγραφος 4 του Ν. 4014/21.09.2011 (ΦΕΚ 209/Α'/2011)»

- Σε περίπτωση που γίνει ανάκληση της απόφασης χωροθέτησης μαρίνας, το άρθρο 31 παρ. 14 του νόμου ορίζει ότι η κατά τόπον αρμόδια Κτηματική Υπηρεσία λαμβάνει όλα τα μέτρα προστασίας που προβλέπονται στα άρθρα 27 και 29 του νόμου 2971/2001[121] και αφορούν καταπατήσεις ή εκτέλεση έργων άνευ αδείας ή καθ' υπέρβαση αυτής στις οριοθετημένες κοινόχρηστες ζώνες αιγιαλού και παραλίας τουριστικών λιμένων.

- Τέλος, στο άρθρο 31 παρ. 1 περ. στ' του νόμου 2160/1993 προβλέπεται η δυνατότητα σε υφιστάμενους τουριστικούς λιμένες να δημιουργούνται ανεξάρτητες θαλάσσιες ζώνες εξυπηρέτησης υδροπλάνων μετά από σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων, εφόσον ο φορέα διαχείρισης αιτηθεί για αυτό και υποβάλει τις απαιτούμενες μελέτες.

[121] Όπως τα άρθρα αυτά τροποποιήθηκαν με το άρθρο 39 και το άρθρο 40 του νόμου 4607/2019 (ΦΕΚ 65/Α'/24.04.2019) «Ι. Κύρωση της Συμφωνίας για την Ασιατική Τράπεζα Υποδομών και Επενδύσεων, ΙΙ. Εναρμόνιση του Κώδικα ΦΠΑ με την Οδηγία (ΕΕ) 2016/1065, ΙΙΙ. Ενσωμάτωση των σημείων 1, 2, 4 και 5 του άρθρου 2 και των άρθρων 4, 6, 7 και 8 της Οδηγίας 1164/2016, IV. Τροποποίηση του ν. 2971/2001 και άλλες διατάξεις.»

5.3 Χωροθετημένοι τουριστικοί λιμένες Ελλάδας

Στους παρακάτω πίνακες απαριθμούνται οι χωροθετημένοι τουριστικοί λιμένες (μαρίνες, καταφύγια, αγκυροβόλια τουριστικών σκαφών και ξενοδοχειακοί λιμένες) της Ελλάδας ομαδοποιημένοι ανά περιφέρεια και ανα ζώνη ναυσιπλοΐας αναψυχής (ΖΝΑ). Τα στοιχεία χορηγήθηκαν από το Υπουργείο Τουρισμό στο πλαίσιο εκπόνησης της παρούσας μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας.

Πίνακας 5.1: Χωροθετημένες μαρίνες Ελλάδας.

ΑΑ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΘΕΣΗ
1	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ & ΘΡΑΚΗ	ΕΒΡΟΥ	ΑΛΕΞΑΝΔΡ/ΠΟΛΗ
2	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ & ΘΡΑΚΗ	ΘΑΣΟΥ	ΘΑΣΟΣ
3	ΑΤΤΙΚΗΣ	Ν. ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΑΓΙΟΣ ΚΟΣΜΑΣ
4	ΑΤΤΙΚΗΣ	Ν. ΤΟΜΕΑΣ ΑΘΗΝΩΝ	ΑΛΙΜΟΣ
5	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ
6	ΑΤΤΙΚΗΣ	Ν. ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΓΛΥΦΑΔΑ
7	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΖΕΑ
8	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΗΣΩΝ	ΜΕΘΑΝΑ
9	ΑΤΤΙΚΗΣ	Ν. ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΚΑΛΛΙΘΕΑ[122]
10	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΟΡΜΟΣ ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ
11	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΦΑΛΗΡΟ (ΣΕΦ)
12	ΑΤΤΙΚΗΣ	Ν. ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΦΛΟΙΣΒΟΣ
13	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΧΙΟΥ	ΚΑΣΤΕΛΟ
14	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΛΕΣΒΟΥ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ
15	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΙΚΑΡΙΑΣ	ΟΡΜΟΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ
16	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΣΑΜΟΥ	ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ

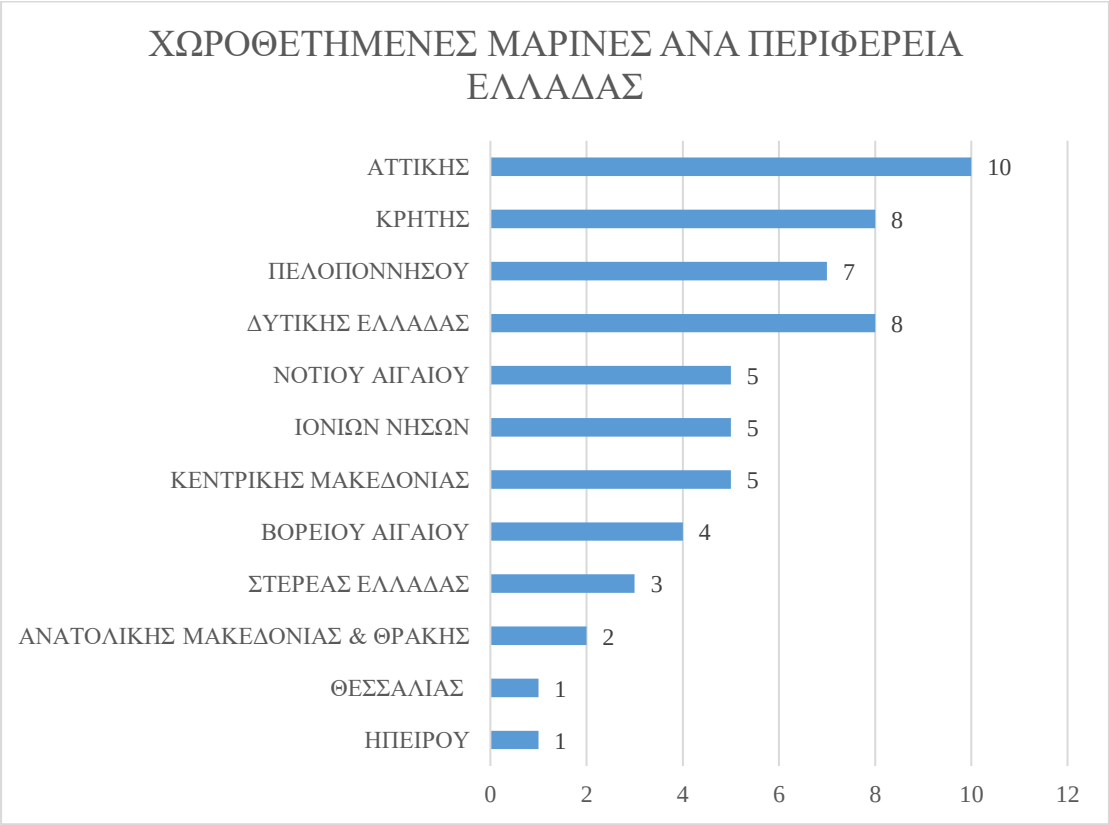
[122] Πρόκειται για ναυταθλητική μαρίνα.

17	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΠΑΤΡΕΩΝ	ΑΓΥΙΑ ΠΑΤΡΑΣ
18	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ	ΑΚΤΙΟ
19	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΑΧΑΪΑΣ	ΓΛΥΦΑΔΑ ΠΑΤΡΩΝ
20	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ	ΓΡΙΜΠΟΒΟ ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ
21	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΗΛΕΙΑΣ	ΚΑΤΑΚΟΛΟ
22	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΗΛΕΙΑΣ	ΚΥΛΛΗΝΗ
23	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ
24	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ	ΠΑΛΑΙΡΟ VOUNAKI BEACH
25	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΠΡΕΒΕΖΑ
26	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΣΠΟΡΑΔΩΝ	ΣΚΙΑΘΟΣ
27	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ
28	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΓΟΥΒΙΑ
29	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΖΑΚΥΝΘΟΥ	ΖΑΚΥΝΘΟΣ
30	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΚΕΡΚΥΡΑ
31	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΛΕΥΚΑΔΑΣ	ΛΕΥΚΑΔΑ ΑΛΥΚΕΣ
32	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΑΡΕΤΣΟΥ
33	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΕΝΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
34	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ
35	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΠΥΛΑΙΑ
36	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΣΑΝΗ
37	ΚΡΗΤΗΣ	ΡΕΘΥΜΝΗΣ	ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ
38	ΚΡΗΤΗΣ	ΛΑΣΙΘΙΟΥ	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
39	ΚΡΗΤΗΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΓΟΥΒΕΣ

40	ΚΡΗΤΗΣ	ΧΑΝΙΩΝ	ΚΙΣΣΑΜΟΣ
41	ΚΡΗΤΗΣ	ΗΡΑΚΕΙΟΥ	ΜΑΛΙΑ
42	ΚΡΗΤΗΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΟΡΜΟΣ ΔΕΡΜΑΤΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
43	ΚΡΗΤΗΣ	ΧΑΝΙΩΝ	ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ
44	ΚΡΗΤΗΣ	ΡΕΘΥΜΝΗΣ	ΡΕΘΥΜΝΟ
45	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΩ	ΚΩΣ
46	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΡΟΔΟΥ	ΜΑΝΔΡΑΚΙ ΡΟΔΟΥ
47	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΣΥΡΟΥ	ΠΗΔΑΛΙ
48	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΡΟΔΟΥ	ΣΦΑΓΕΙΑ ΡΟΔΟΥ
49	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΜΥΚΟΝΟΥ	ΤΟΥΡΛΟΣ
50	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	ΕΡΜΙΟΝΗ
51	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΚΑΛΑΜΑΤΑ
52	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΛΟΥΤΡΑΚΙ
53	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ
54	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	ΝΑΥΠΛΙΟ
55	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟ
56	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΠΥΛΟΣ
57	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΑΧΙΛΛΙ ΣΚΥΡΟΥ
58	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΚΟΡΠΟΝΕΡΙ
59	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΦΩΚΙΔΑΣ	ΙΤΕΑ

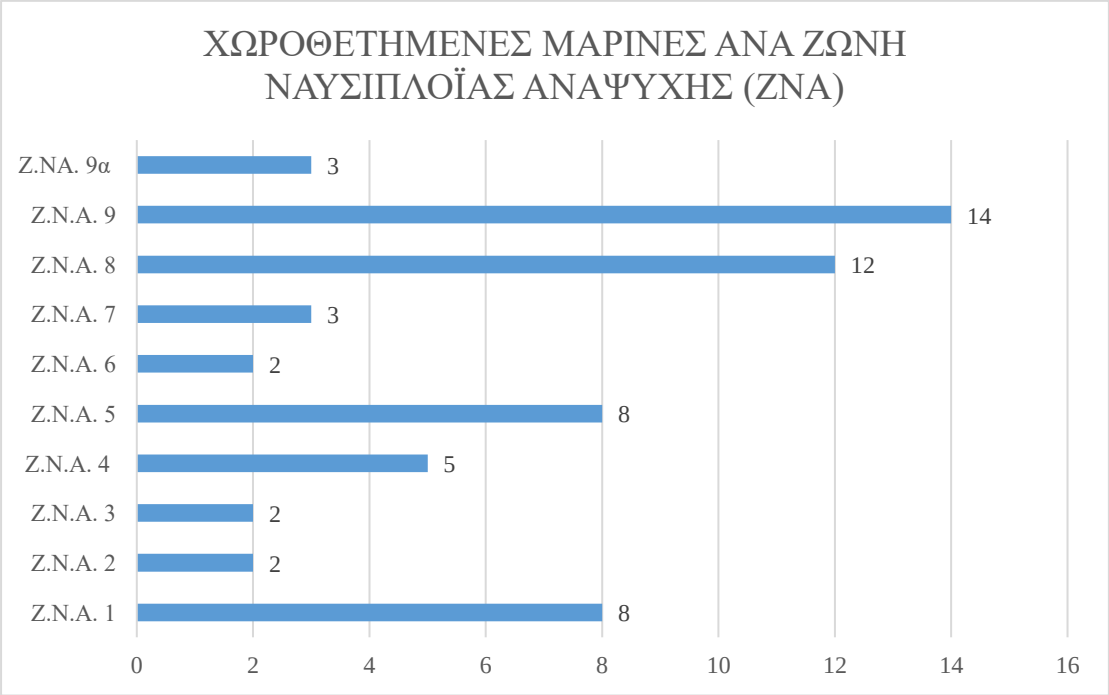
Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού (2020), ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 5.3: Χωροθετημένες μαρίνες ανά Περιφέρεια.



Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού (2020), ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 5.4: Χωροθετημένες μαρίνες Ελλάδας ανά Ζώνη Ναυσιπλοΐας Αναψυχής (ΖΝΑ).



Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού (2020), ιδία επεξεργασία

Πίνακας 5.2: Χωροθετημένα καταφύγια Ελλάδας.

ΑΑ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΘΕΣΗ
1	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ & ΘΡΑΚΗΣ	ΘΑΣΟΥ	ΛΙΜΕΝΑΡΙΑ
2	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ & ΘΡΑΚΗΣ	ΘΑΣΟΥ	ΘΑΣΟΣ
3	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ & ΘΡΑΚΗΣ	ΚΑΒΑΛΑ	ΝΕΑ ΗΡΑΚΛΕΙΤΣΑ
4	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΗΣΩΝ	ΑΓΚΙΣΤΡΙ
5	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΠΑΧΗ ΜΕΓΑΡΩΝ
6	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΗΣΩΝ	ΠΟΡΟΣ
7	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΗΣΩΝ	ΣΟΥΒΑΛΑ ΑΙΓΙΝΑΣ
8	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΙΚΑΡΙΑΣ	ΑΓΙΟΣ ΚΗΡΥΚΟΣ
9	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΧΙΟΥ	ΒΟΛΙΣΣΟΣ
10	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΣΑΜΟΥ	ΜΑΡΑΘΟΚΑΜΠΟΣ
11	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΛΗΜΝΟΥ	ΜΟΥΔΡΟΣ
12	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΛΗΜΝΟΥ	ΠΟΥΡΝΙΑΣ
13	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ	ΑΜΦΙΛΟΧΙΑ
14	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ	ΑΣΤΑΚΟΣ
15	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ	ΒΟΝΙΤΣΑ
16	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΗΛΕΙΑΣ	ΓΛΥΦΑ
17	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΑΧΑΪΑΣ	ΟΡΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΑΙΓΙΟΥ
18	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΖΕΡΙ ΣΥΒΟΤΩΝ
19	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΣΥΒΟΤΑ
20	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΣΠΟΡΑΔΩΝ	ΧΩΡΑ ΣΚΟΠΕΛΟΥ
21	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΑΛΥΠΑ ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΣΑ
22	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΛΕΥΚΑΔΑΣ	ΟΡΜΟΣ ΒΑΘΥ ΜΕΓΑΝΗΣΙΟΥ

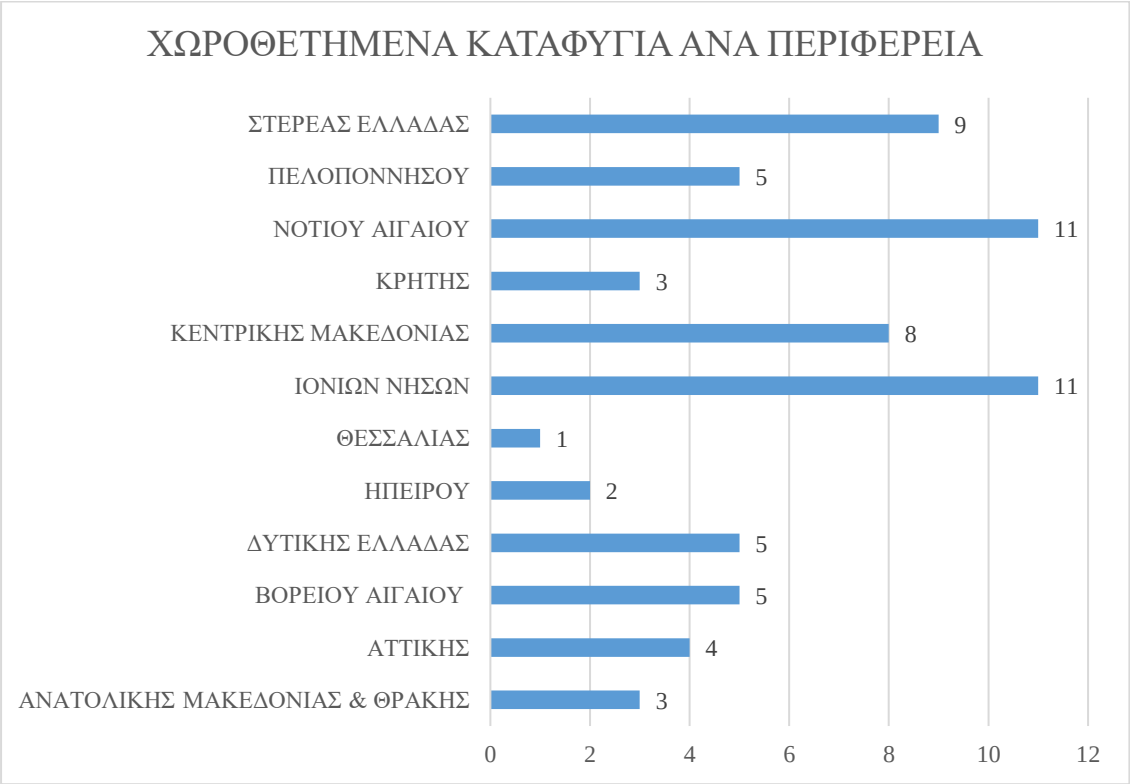
23	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΛΕΥΚΑΔΑΣ	ΟΡΜΟΣ ΑΘΕΡΙΝΟΣ ΔΗΜΟΥ ΜΕΓΑΝΗΣΙΟΥ
24	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΛΕΥΚΑΔΑΣ	ΒΑΣΙΛΙΚΗ
25	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΛΕΥΚΑΔΑΣ	ΒΛΥΧΟΣ
26	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΚΑΣΣΙΩΠΗ (ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΘΕΡΙΣΤΙΚΟΥ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΙΟΥ)[123]
27	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΛΑΚΚΑ ΠΑΞΩΝ
28	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ
29	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΛΕΥΚΑΔΑΣ	ΝΥΔΡΙ
30	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΠΕΝΤΑΤΙ
31	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΣΠΗΛΙΑ–ΠΑΛΑΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ
32	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΚΑΝΙΣΤΡΟ ΚΑΣΣΑΝΔΡΑΣ
33	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΝΕΑ ΜΟΥΔΑΝΙΑ
34	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΝΙΚΗΤΗ
35	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΟΡΜΟΣ ΠΑΝΑΓΙΑΣ
36	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗ
37	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΠΗΓΑΔΑΚΙ ΣΥΚΙΑΣ
38	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΠΛΑΤΑΜΩΝΑΣ
39	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΟ
40	ΚΡΗΤΗΣ	ΧΑΝΙΩΝ	ΒΟΛΑΚΑΣ ΑΡΜΕΝΩΝ
41	ΚΡΗΤΗΣ	ΛΑΣΙΘΙΟΥ	ΟΡΜΟΣ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗΣ
42	ΚΡΗΤΗΣ	ΡΕΘΥΜΝΗΣ	ΠΑΝΟΡΜΟΣ Δ. ΜΥΛΟΠΟΤΑΜΟΥ

[123] Πρόκειται για τουριστική λιμενική εγκατάσταση δυναμικότητας 57 θέσεων ελλιμενισμού σύμφωνα με την υπ' αριθμ. ΓΓΔΠ 0006631 ΕΞ2016 ΚΥΑ χωροθέτησης (ΦΕΚ ΑΠΠ 74/22.04.2016)

			(πρώην Δ. ΓΕΡΟΠΟΤΑΜΟΥ)
43	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΘΗΡΑΣ	ΑΝΑΦΗ
44	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΑΛΥΜΝΟΥ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ
45	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΝΑΞΟΥ	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ
46	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΩ	ΜΑΝΔΡΑΚΙ ΚΩ
47	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΜΗΛΟΥ	ΛΙΒΑΔΙ ΣΕΡΙΦΟΥ
48	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΑΝΔΡΟΥ	ΜΠΑΤΣΙ
49	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΑΛΥΜΝΟΥ	ΝΕΤΙΑ ΣΚΑΛΑΣ ΠΑΤΜΟΥ
50	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΑΛΥΜΝΟΥ	ΟΡΜΟΣ ΑΛΙΝΤΩΝ ΛΕΡΟΥ
51	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΩ	ΠΑΛΛΟΙ ΝΙΣΥΡΟΥ
52	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΡΟΔΟΥ	ΠΕΔΙ ΣΥΜΗΣ
53	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΑΛΥΜΝΟΥ	ΤΕΜΕΝΙΑ ΛΑΚΚΙΑ ΛΕΡΟΥ
54	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΓΥΘΕΙΟ
55	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΠΛΥΤΡΑ ΑΣΩΠΟΥ
56	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ
57	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	ΣΑΛΑΝΤΙ ΚΡΑΝΙΔΙΟΥ
58	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	ΚΑΝΤΙΑ ΙΡΙΩΝ
59	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΒΟΥΡΚΑΡΙ ΧΑΛΚΙΔΑΣ
60	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΕΡΕΤΡΙΑ
61	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΚΑΜΕΝΑ ΒΟΥΡΛΑ
62	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΚΥΜΗ
63	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΛΙΝΑΡΙΑ ΣΚΥΡΟΥ
64	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΛΟΥΤΡΑ ΑΙΔΗΨΟΥ
65	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΕΥΒΟΙΑΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΛΟΥΤΡΑ ΑΙΔΗΨΟΥ– THERMAE SYLLA
66	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΡΟΒΙΕΣ
67	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΩΡΕΟΙ

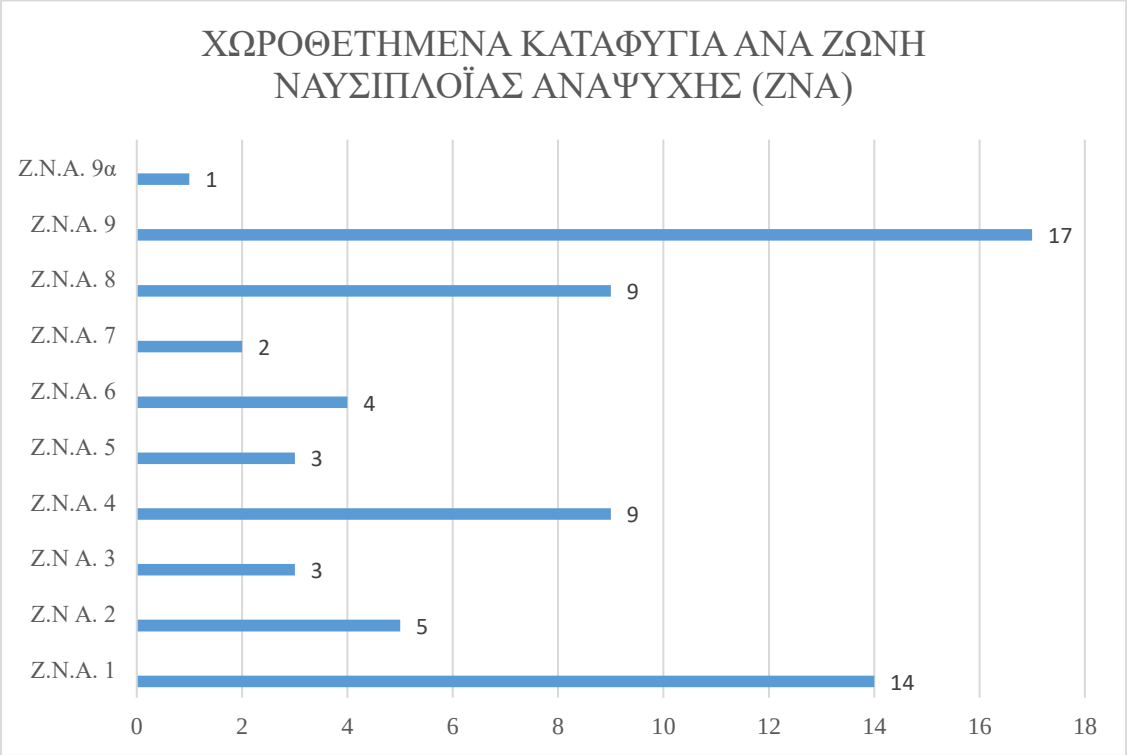
Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού (2020), ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 5.5: Χωροθετημένα καταφύγια ανά Περιφέρεια.



Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού (2020), ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 5.6: Χωροθετημένα καταφύγια ανά Ζώνη Ναυσιπλοΐας Αναψυχής (ΖΝΑ).



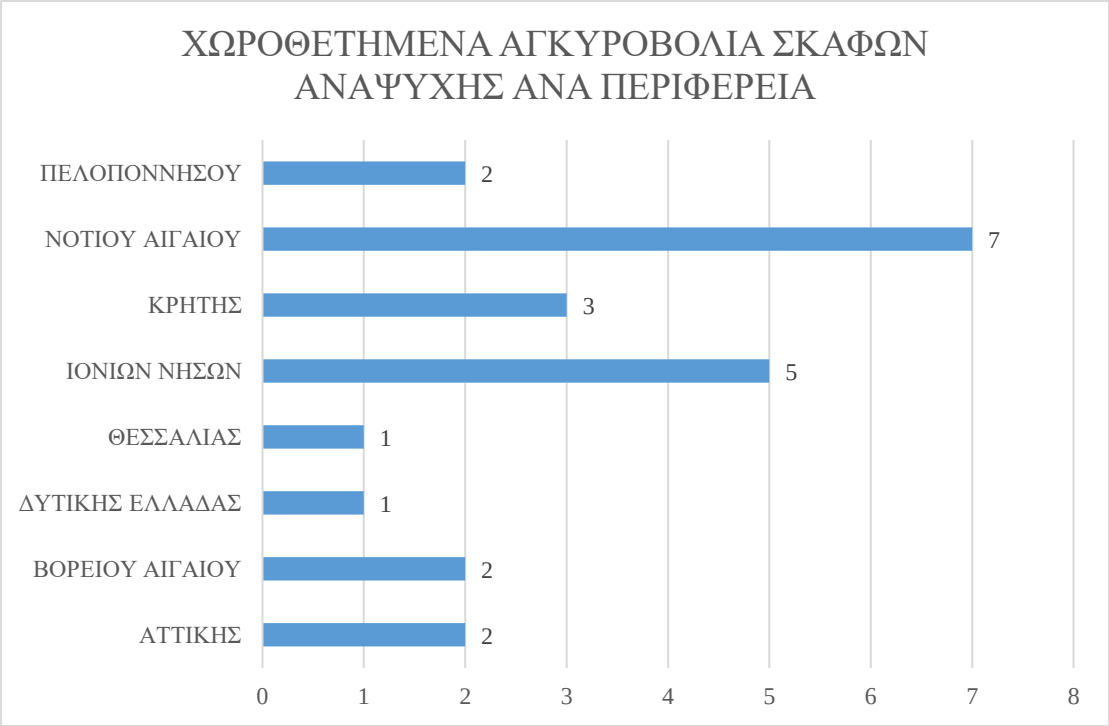
Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού (2020), ιδία επεξεργασία

Πίνακας 5.3: Χωροθετημένα αγκυροβόλια σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα.

ΑΑ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΘΕΣΗ
1	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΗΣΩΝ	ΚΑΨΑΛΙ ΚΥΘΗΡΩΝ
2	ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΗΣΩΝ	ΤΜΗΜΑ ΛΙΜΕΝΑ ΥΔΡΑ
3	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΣΑΜΟΥ	ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ
4	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΛΕΣΒΟΥ	ΠΛΩΜΑΡΙ
5	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ	ΒΟΝΙΤΣΑ
6	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΣΠΟΡΑΔΩΝ	ΕΛΗΟΣ ΝΕΟ ΚΛΗΜΑ ΣΚΟΠΕΛΟΥ
7	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ
8	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΙΘΑΚΗΣ	ΒΑΘΥ
9	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	ΛΕΓΑΤΑΤΑ ΛΗΞΟΥΡΙΟΥ
10	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	ΑΓΙΑ ΠΕΛΑΓΙΑ ΣΒΟΡΩΝΑΤΩΝ
11	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	ΣΚΑΛΑ
12	ΚΡΗΤΗΣ	ΧΑΝΙΩΝ	ΓΑΥΔΟΣ
13	ΚΡΗΤΗΣ	ΛΑΣΙΘΙΟΥ	ΛΗΣΤΗ ΣΠΗΛΙΟ ΑΜΜΟΥΔΑΡΑΣ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ
14	ΚΡΗΤΗΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΤΣΟΥΤΣΟΥΡΑΣ
15	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΑΛΥΜΝΟΥ	ΛΑΚΚΙ ΛΕΡΟΥ
16	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΡΟΔΟΥ	ΛΙΒΑΔΕΙΑ ΤΗΛΟΥ
17	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΑΡΟΥ	ΝΑΟΥΣΑ ΠΑΡΟΥ
18	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΛΕΡΟΣ	ΠΑΝΤΕΛΙ ΛΕΡΟΥ
19	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΑΡΠΑΘΟΥ	ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ
20	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΑΛΥΜΝΟΥ	ΣΚΑΛΑ ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑΣ
21	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΝΑΞΟΥ	ΧΩΡΑ ΝΑΞΟΥ
22	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΚΟΚΚΑΛΑ
23	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	ΝΕΑ ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ

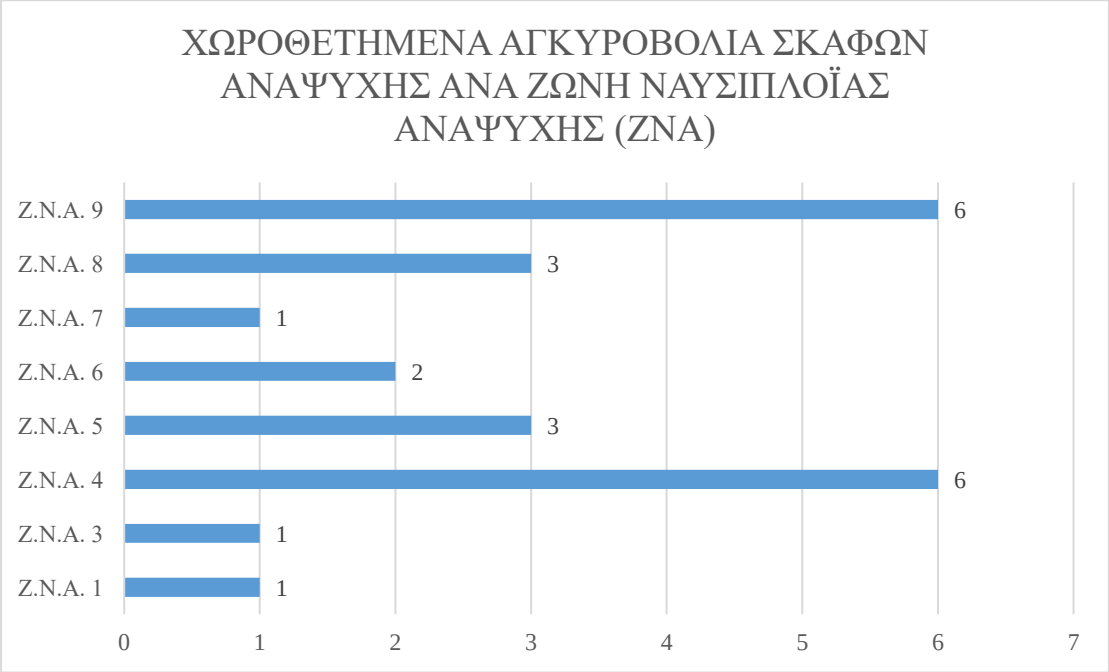
Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού (2020), ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 5.7: Χωροθετημένα αγκυροβόλια σκαφών αναψυχής ανά Περιφέρεια.



Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού 2020, ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 5.8: Χωροθετημένα αγκυροβόλια σκαφών αναψυχής ανά Ζώνη Ναυσιπλοΐας Αναψυχής (ΖΝΑ).



Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού (2020), ιδία επεξεργασία

Πίνακας 5.4: Χωροθετημένοι ξενοδοχειακοί λιμένες Ελλάδας.

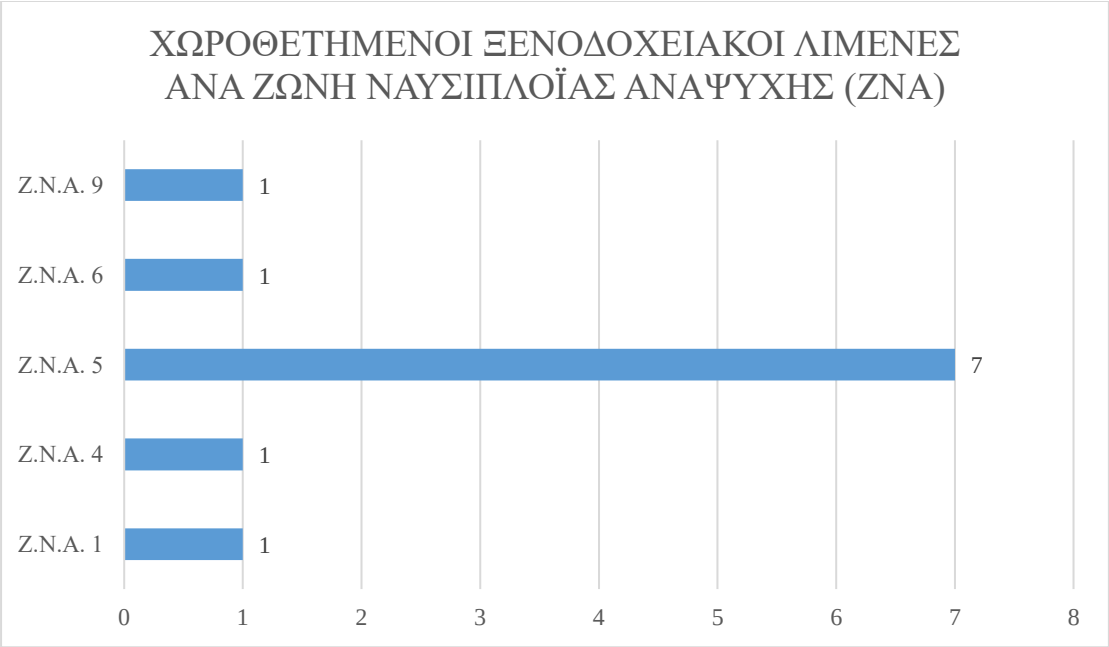
ΑΑ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΠΕΡΙΦ. ΕΝΟΤΗΤΑ	ΘΕΣΗ
1	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ	ΣΤΑΥΡΟΛΙΜΝΙΩΝΑΣ ΑΣΤΑΚΟΥ
2	ΚΡΗΤΗΣ	ΛΑΣΙΘΙΟΥ	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ "MARIBELLO BEACH"
3	ΚΡΗΤΗΣ	ΛΑΣΙΘΙΟΥ	ΕΛΟΥΝΤΑ "PORTO ELOUNDA MARE" "PORTO ELOUNDA RESORT"
4	ΚΡΗΤΗΣ	ΡΕΘΥΜΝΟΥ	ΛΙΑΝΟΣ ΚΑΒΟΣ ΠΑΝΟΡΜΟΥ "CRETA PANORAMA"
5	ΚΡΗΤΗΣ	ΛΑΣΙΘΙΟΥ	ΟΡΜΟΣ ΒΑΘΥ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ
6	ΚΡΗΤΗΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΟΡΜΟΣ ΦΟΔΕΛΕ "FODELE VIP THALASSO"
7	ΚΡΗΤΗΣ	ΛΑΣΙΘΙΟΥ	ΠΛΑΚΑ ΕΛΟΥΝΤΑΣ "BLUE PALACE"
8	ΚΡΗΤΗΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ NANA BEACH
9	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΩ	ΚΑΡΔΑΜΑΙΝΑ ΚΩ "PORTO BELLO"
10	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΑΡΟΥ	ΠΟΡΤΟ ΠΑΡΟΣ ΝΑΟΥΣΑΣ ΠΑΡΟΥ
11	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΧΑΔΑΣ «ΓΡΕΓΟΛΙΜΑΝΟ»

Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού (2020), ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 5.9: Χωροθετημένοι ξενοδοχειακοί λιμένες ανά Περιφέρεια.

Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού (2020), ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 5.10: Χωροθετημένοι ξενοδοχειακοί λιμένες ανά Ζώνη Ναυσιπλοΐας Αναψυχής (ΖΝΑ).



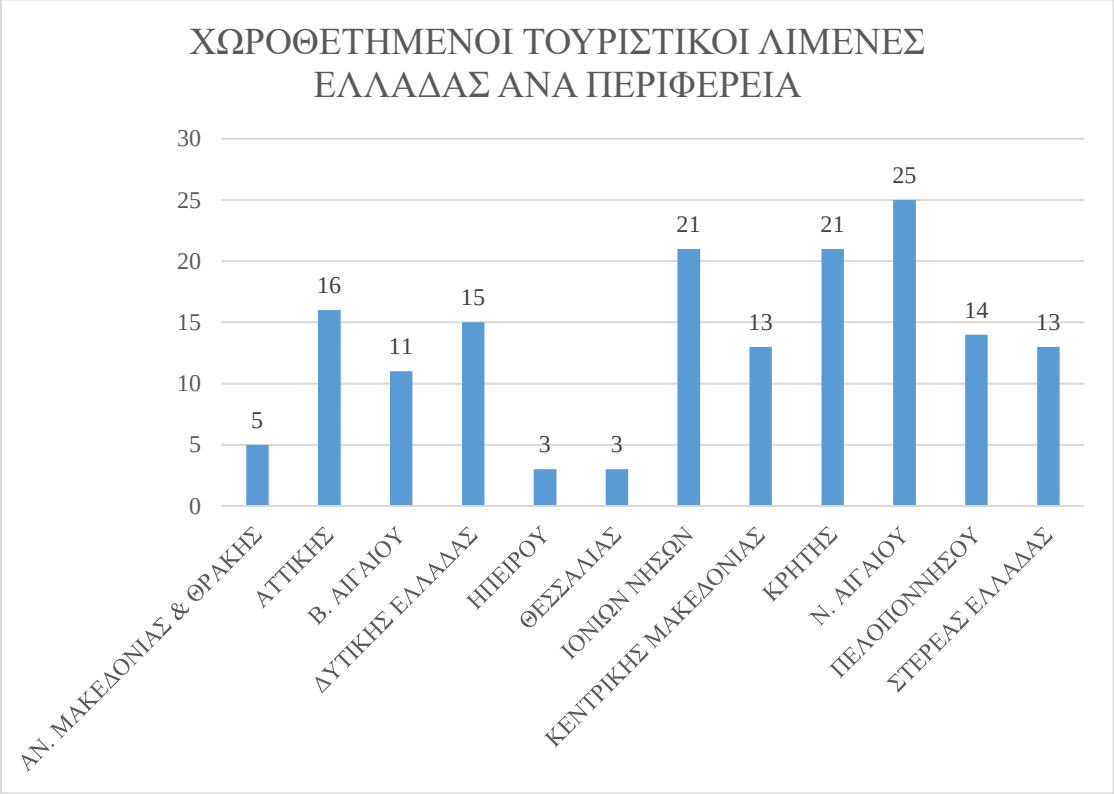
Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού (2020), ιδία επεξεργασία

Πίνακας 5.5: Οι συνολικά χωροθετημένοι τουριστικοί λιμένες της Ελλάδας.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΛΙΜΕΝΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ	%
ΜΑΡΙΝΑ	59	37%
ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	67	42%
ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ	23	14%
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	11	7%
ΣΥΝΟΛΟ	**160**	**100%**

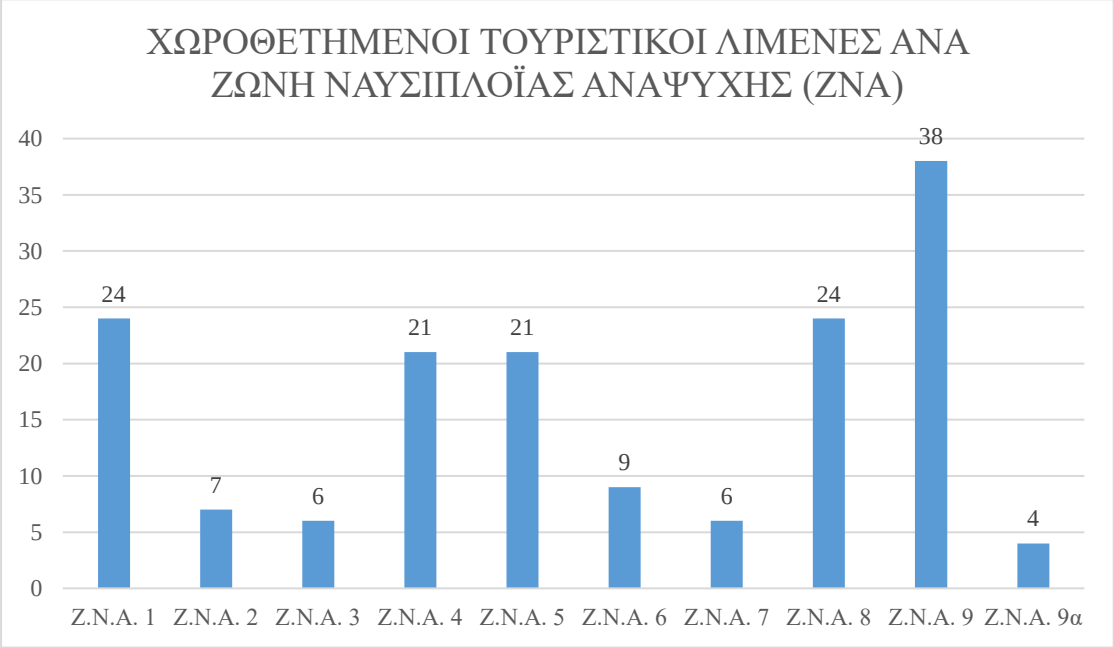
Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού (2020), ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 5.11: Χωροθετημένοι τουριστικοί λιμένες Ελλάδας ανά Περιφέρεια.



Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού (2020), ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 5.12: Χωροθετημένοι τουριστικοί λιμένες Ελλάδας ανά Ζώνη Ναυσιπλοΐας Αναψυχής (ΖΝΑ).



Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού (2020), ιδία επεξεργασία

Όπως αποτυπώνεται στα ανωτέρω διαγράμματα από τους συνολικά 160 χωροθετημένους τουριστικούς λιμένες της Ελλάδας οι περισσότεροι, ανεξάρτητα από την κατηγορία τους (μαρίνες, καταφύγια, αγκυροβόλια τουριστικών σκαφών), βρίσκονται στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου (25), Ιονίων Νήσων (21) και Κρήτης (21). Ως προς την κατανομή των λιμένων αυτών στις Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής (ΖΝΑ), ο μεγαλύτερος αριθμός βρίσκεται στη ΖΝΑ 9 (38) και ακολουθούν με διαφορά οι ΖΝΑ 1 (24) και ΖΝΑ 8 (24). Πιο αναλυτικά, από τις 59 χωροθετημένες μαρίνες της Ελλάδας οι περισσότερες ανήκουν στην Περιφέρεια Αττικής (10) και στη ΖΝΑ 9 (14). Αντίστοιχα, ο μεγαλύτερος αριθμός καταφυγίων βρίσκεται στο Νότιο Αιγαίο και τα Ιόνια Νησιά (11 καταφύγια από τα συνολικά 67 στις δύο Περιφέρειες) και στη ΖΝΑ 9 (17). Ως προς τα αγκυροβόλια τουριστικών σκαφών, μεγάλη συγκέντρωση προβλέπεται κυρίως στο Νότιο Αιγαίο (7 από το σύνολο των 23 καταφυγίων) και στις ΖΝΑ 9 και 4 (κάθε μία διαθέτει 6). Τέλος, οι χωροθετημένοι ξενοδοχειακοί λιμένες είναι συνολικά 11 στην Ελλάδα με τους περισσότερους να βρίσκονται στην Περιφέρεια Κρήτης (7) και στη ΖΝΑ 5 (7).

6

ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

6.1 Η έννοια της παραχώρησης τουριστικών λιμένων

Τις τελευταίες δεκαετίες η ανάγκη για ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών και των υπηρεσιών εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα ενισχύεται λόγω των ανταγωνιστικών συνθηκών στο θαλάσσιο τουρισμό παγκοσμίως. Ως επακόλουθο η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην κατασκευή και διαχείριση λιμένων καθίσταται επιτακτική. Ο ιδιωτικός τομέας προφέρει κεφάλαια, εξειδικευμένες διευθυντικές και διοικητικές υπηρεσίες, επιχειρησιακές δεξιότητες, τεχνολογίες αιχμής, εμπειρία στην κατασκευή, στη λειτουργία και στη συντήρηση της υποδομής, στοιχεία τα οποία σε πολλές περιπτώσεις και ειδικά σε περίοδο οικονομικής αστάθειας, δε διαθέτει ο δημόσιος τομέας.

Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα σε ένα λιμένα λαμβάνει διάφορες μορφές όπως η χρηματοδοτική εκμίσθωση, η άμεση πώληση παγίων στοιχείων του λιμανιού, η δημιουργία κοινοπραξιών μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και οι διάφορες παραλλαγές συμβάσεων παραχώρησης, οι οποίες αναλύθηκαν σε προηγούμενο κεφάλαιο. Επικρατέστερο μοντέλο στους ελληνικούς τουριστικούς λιμένες είναι η παραχώρηση δικαιωμάτων διαχείρισης και εκμετάλλευσης από το Δημόσιο σε τρίτα πρόσωπα δομώντας ένα λιμάνι συνεργασίας δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Η άριστη δομή της συνεργασίας προϋποθέτει την άρτια κατανομή τόσο των επενδύσεων και των λειτουργιών όσο και των ευθυνών χρηματοδότησης και κινδύνων μεταξύ Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, περιλαμβάνει ρύθμιση για την αποκατάσταση ή την κατασκευή των υποδομών από τον παραχωρησιούχο και επιτρέπει στο κράτος να διατηρεί στην ιδιοκτησία του το λιμενικό έδαφος χορηγώντας άδειες εκμετάλλευσης λιμενικών και οικοδομικών δραστηριοτήτων.

Στις συμβάσεις παραχώρησης τουριστικών λιμένων προβλέπεται η παραχώρηση δικαιώματος εκτέλεσης χερσαίων και λιμενικών έργων – παροχής υπηρεσιών λειτουργίας λιμένος (υπηρεσίες ελλιμενισμού και άλλες υπηρεσίες) και δικαιώματος χρήσης, λειτουργίας, διαχείρισης και εκμετάλλευσης των κινητών και/ή των ακινήτων περιουσιακών στοιχείων εντός της χερσαίας και/ή της θαλάσσιας ζώνης του λιμένα από το κράτος σε φορείς διαχείρισης για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Η κυριότητα της γης εξακολουθεί να ανήκει στο δημόσιο τομέα ο οποίος είναι αρμόδιος για θέματα σχεδιασμού – κατασκευής και έχει την ευθύνη για την παροχή αδειών για λιμενικές και κατασκευαστικές δραστηριότητες. Ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα αναπτύσσει άμεση σχέση με τον τελικό χρήστη καθώς η αμοιβή του προέρχεται από τα τέλη που επιβάλλονται σε αυτόν και, κατά περίπτωση, συμπληρώνεται από επιδοτήσεις εκ μέρους των δημοσίων αρχών.

Σκοπός της παραχώρησης αυτής είναι να ικανοποιηθεί η ανάγκη για τεχνολογικά προηγμένους λιμένες, να βελτιωθεί η παραγωγικότητα και η αποδοτικότητα στη τουριστική βιομηχανία και να μειωθεί η κρατική χρηματοδότηση στις τουριστικές λιμενικές υποδομές. Στο μοντέλο αυτό το κράτος δύναται να αξιοποιήσει τις διαχειριστικές ικανότητες, την εμπειρία, την τεχνογνωσία του ιδιωτικού τομέα και τα ξένα κεφάλαια για επενδύσεις και ποιοτικές υπηρεσίες στους

λιμένες του χωρίς να χάνει το δικαίωμα ιδιοκτησίας. Τα μειονεκτήματα που παρουσιάζονται στην περίπτωση αυτή είναι ο κίνδυνος απώλειας του ελέγχου από το δημόσιο τομέα, η ανάγκη για συνεχή κυβερνητική εποπτεία – κανονιστικές ρυθμίσεις, οι δυσκολίες στην επιλογή φορέα εκμετάλλευσης και η χρονοβόρα διαδικασία για την επίτευξη παραχωρήσεων. Άλλα μειονεκτήματα, που μπορεί να προκύψουν, είναι τα μειωμένα έσοδα για το κράτος, το ενδεχόμενο η προσφορά του παραχωρησιούχου να βασίζεται σε εξωπραγματικές προβλέψεις που θέτουν σε κίνδυνο τη βιωσιμότητα της σύμβασης, ο κίνδυνος για ανεπαρκή συντήρηση των εγκαταστάσεων από τον ιδιώτη, η δυσκολία στο συντονισμό δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων και ο κίνδυνος ανάπτυξης πρακτικών αθέμιτου ανταγωνισμού.

Σε κάθε περίπτωση η σύμπραξη Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα στους τουριστικούς λιμένες με τη μορφή της παραχώρησης δε θα πρέπει να αντιμετωπίζεται ως η μοναδική λύση αλλά θα πρέπει να αξιολογείται ανάλογα με τις εκάστοτε συνθήκες.

6.2 Διαδικασία παραχώρησης τουριστικών λιμένων

Όπως προβλέπεται στην παρ. 6 του άρθρου 31 νόμου 2160/1993, μετά τη χωροθέτηση, η εκτέλεση των έργων που απαιτούνται για τη δημιουργία, λειτουργία, εκμετάλλευση και οικονομική βιωσιμότητα του τουριστικού λιμένα μπορεί να παραχωρείται σε επιχείρηση ή επιχειρήσεις (δημόσιες ή ιδιωτικές) ή σε όμιλο επιχειρήσεων με τη σύναψη σύμβασης παραχώρησης. Το πρόσωπο αυτό αναλαμβάνει συνήθως τη χρήση και την εκμετάλλευση του τουριστικού λιμένα που δημιουργείται για ορισμένο χρονικό διάστημα που προβλέπεται στη σύμβαση και καλείται «Φορέας Διαχείρισης Τουριστικού Λιμένα». Στο άρθρο 29 παρ. 3 του νόμου 2160/1993 δίνεται ο ορισμός του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα. Πρόκειται για το φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου το οποίο έχει αναλάβει με σύμβαση παραχώρησης, μετά του Δημοσίου ή μετά της «Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα Ανώνυμης Εταιρείας» (πλέον «Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου Ανώνυμη Εταιρεία»), ή εκ του νόμου, την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση τουριστικού λιμένα σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 2160/1993.

Το αντικείμενο στις συμβάσεις παραχώρησης τουριστικών λιμένων είναι η προμήθεια έργων, εγκαταστάσεων, υποδομών και υπηρεσιών από επιχείρηση ή επιχειρήσεις (δημόσιες ή ιδιωτικές) ή όμιλο επιχειρήσεων (δημοσίων ή ιδιωτικών) και στη συνέχεια η παραχώρησή τους από το Ελληνικό Δημόσιο στα ανωτέρω πρόσωπα (φορέα διαχείρισης) για ορισμένο χρονικό διάστημα. Η παραχώρηση συνίσταται στο δικαίωμα εκμετάλλευσης του τουριστικού λιμένα από το φορέα διαχείρισης ή στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με αμοιβή. Το δικαίωμα εκμετάλλευσης συνεπάγεται τη μεταβίβαση στο φορέα διαχείρισης του λειτουργικού κινδύνου οικονομικής φύσης ο οποίος εμπεριέχει την πιθανότητα μη απόδοσης ολόκληρης της επένδυσης και μη ανάκτησης του κόστους λειτουργίας των έργων και παροχής των υπηρεσιών που του έχουν ανατεθεί υπό φυσιολογικές συνθήκες λειτουργίας.

Η παραχώρηση γίνεται με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ύστερα από πρόσκληση του Υπουργού για εκδήλωση ενδιαφέροντος με δημόσιο διαγωνισμό[124].

[124] Εκτός από την απευθείας ανάθεση στον αποκλειστικό αιτούντα τη χωροθέτηση του τουριστικού λιμένα, διαγωνιστική διαδικασία ακολουθείται επίσης:

- για την ανάδειξη φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα που χωροθετήθηκε με πρωτοβουλία του Υπουργείου Τουρισμού και των τουριστικών λιμένων που έχουν χωροθετηθεί σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 30 και το άρθρο 41 του νόμου 2160/1993 και

Το συνολικό κόστος κατασκευής των χερσαίων και λιμενικών έργων των τουριστικών λιμένων μπορεί να συγχρηματοδοτείται από το Δημόσιο μέσω του Προϋπολογισμού Δημοσίων Επενδύσεων. Στην περίπτωση αυτή, προ της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος, απαιτείται η σύνταξη χρηματοοικονομικής μελέτης κόστους οφέλους για τη βιωσιμότητα και ανταποδοτικότητα του τουριστικού λιμένα και η έκδοση Κοινής Υπουργικής Απόφασης των Υπουργών Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Τουρισμού με την οποία ορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και η σχετική διαδικασία της συγχρηματοδότησης του κόστους της επένδυσης μέσω του Προϋπολογισμού Δημοσίων Επενδύσεων.

Η χρήση και η εκμετάλλευση των τουριστικών λιμένων της παρ. 5 του άρθρου 30 και των τουριστικών λιμένων που έχουν χωροθετηθεί με πρωτοβουλία του Δημοσίου ή του ΕΟΤ, εφόσον δεν έχουν αναδειχθεί φορείς διαχείρισης, μπορεί να παραχωρείται, ύστερα από σύμβαση στην οποία καθορίζεται και το αντάλλαγμα, σε ΟΤΑ α' και β' βαθμού ή σε εταιρία στην οποία μετέχει ο ΟΤΑ, ο οποίος υποβάλλει σχετικό αίτημα και αναλαμβάνει τη δέσμευση εκτέλεσης όλων των αναγκαίων για τη λειτουργία του τουριστικού λιμένα έργων είτε ο ίδιος είτε η εταιρία, χωρίς την απαίτηση να είναι κύριος ή επικαρπωτής παράκτιου ακινήτου στη χερσαία ζώνη[125]. Από τους ανωτέρω τουριστικούς λιμένες εξαιρούνται όσοι ανήκουν στην αρμοδιότητα του ΤΑΙΠΕΔ.

Ειδικά, όπως ορίζεται στο άρθρο 34 παρ. 6 και 7, όσον αφορά ζώνη αγκυροβολίου ή καταφυγίου τουριστικών σκαφών που χωροθετήθηκε με πρωτοβουλία της Γενικής Γραμματείας Τουρισμού, η εκτέλεση των προβλεπόμενων έργων για τη δημιουργία και λειτουργία του ανατίθεται σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου με σύναψη σύμβασης παραχώρησης μετά τη διενέργεια δημοσίου διαγωνισμού. Η χρήση και η εκμετάλλευσή τους παραχωρείται στον ανάδοχο των έργων. Με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού η εκτέλεση, η χρήση και η εκμετάλλευση ή μόνο η χρήση και εκμετάλλευση των παραπάνω έργων μπορεί να παραχωρείται απευθείας στους οικείους ΟΤΑ, έναντι ανταλλάγματος.

Σε περίπτωση χωροθέτησης ή τροποποίησης χωροθέτησης ζώνης αγκυροβολίου ή καταφυγίου τουριστικών σκαφών, ύστερα από αίτηση οποιουδήποτε τρίτου, η χρήση και η εκμετάλλευση της ζώνης αγκυροβολίου ή καταφυγίου παραχωρείται σε αυτόν, που καθίσταται φορέα διαχείρισης, έναντι ανταλλάγματος με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού[126] άνευ διαγωνισμού. Η αίτηση ανακοινώνεται από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Τουρισμού στον οικείο Δήμο[127] που υποχρεούται να την αναρτήσει στο κατάστημά του επί τριάντα (30) ημέρες. Αν υποβληθούν στην αρμόδια Δεύθυνση, μέσα σε δεκαπέντε (15) ημέρες από την εκπνοή της παραπάνω προθεσμίας, περισσότερες αιτήσεις για χωροθέτηση και παραχώρηση της χρήσης και εκμετάλλευσης της ίδιας ζώνης αγκυροβολίου ή του ίδιου

- σε περίπτωση που υποβληθούν περισσότερες της μίας αιτήσεις για χωροθέτηση και παραχώρηση της χρήσης και εκμετάλλευσης της ίδιας ζώνης αγκυροβολίου ή του ίδιου καταφυγίου τουριστικών σκαφών έμπροσθεν των εγκαταστάσεων λειτουργούσας ξενοδοχειακής μονάδας κατ' ανάλογη εφαρμογή της παρ. 6 του άρθρου 31 του νόμου.

[125] Άρθρο 30 παρ. 5 νόμου 2160/1993

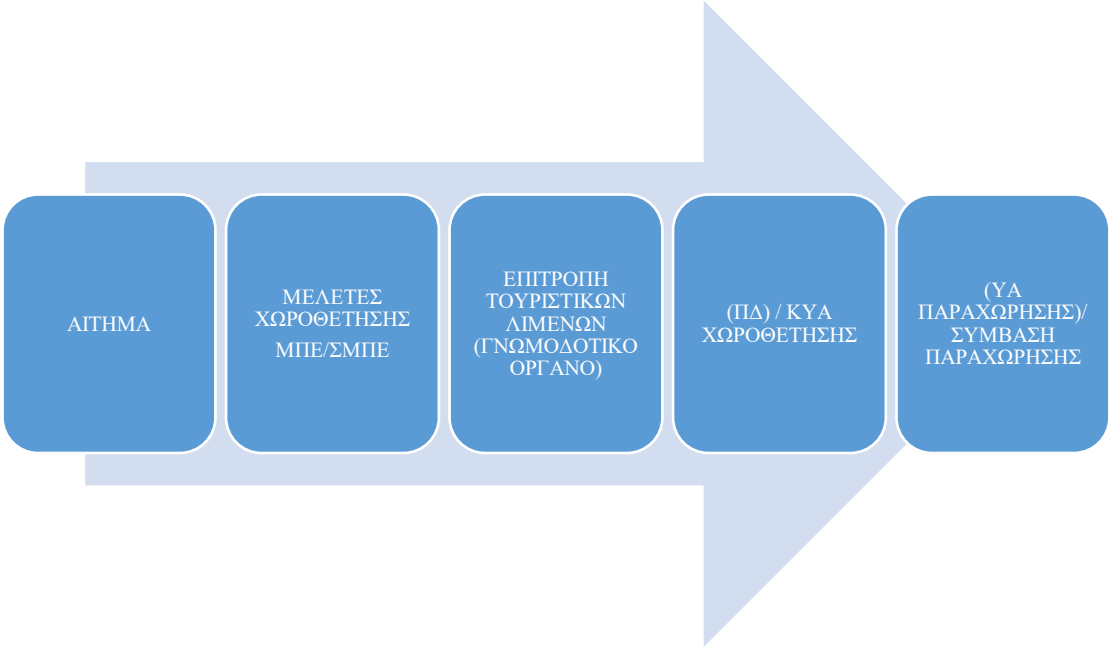
[126] Υπουργικές αποφάσεις παραχώρησης ή χωροθέτησης – παραχώρησης ζωνών αγκυροβολίων ή καταφυγίων τουριστικών σκαφών είναι δυνατόν να τροποποιηθούν ως προς το σκέλος της παραχώρησης με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως σύμφωνα με το άρθρο 14 παρ. 4 νόμου 4276/2014 **(**ΦΕΚ 155/Α'/30.7.2014).

[127] Αντί του οικείου Δήμου γνωμοδοτεί το οικείο Περιφερειακό Συμβούλιο για καταφύγια και αγκυροβόλια τουριστικών σκαφών που αξιοποιούνται αυτοτελώς από το ΤΑΙΠΕΔ σύμφωνα με το άρθρο 12 παρ. 9 περ. β' του νόμου 3986/2011.

καταφυγίου τουριστικών σκαφών, η παραχώρηση γίνεται με δημόσιο διαγωνισμό που διενεργείται βάσει παρ. 6 άρθρου 31 όπως αναφέρθηκε ανωτέρω.

Αξίζει να διευκρινιστεί ότι σε περίπτωση μαρίνας η παραχώρηση πραγματοποιείται με την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης. Αντίθετα, στα καταφύγια ή στα αγκυροβόλια ύστερα από την έκδοση της κοινής υπουργικής απόφασης χωροθέτησης ακολουθεί υπουργική απόφαση παραχώρησης στην οποία τίθεται δεσμευτική προθεσμία έξι (6) μηνών για την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης. Σε κάθε περίπτωση, η σύμβαση υπογράφεται από τον Υπουργό Τουρισμού (για λογαριασμό του Δημοσίου) και από το φορέα διαχείρισης εντός οκτώ (8) μηνών από τη δημοσίευση της υπουργικής απόφασης χωροθέτησης. Σύμφωνα με το άρθρο 24 του νόμου 4688/2020, εάν η προθεσμία παρέλθει άπρακτη, το αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Τουρισμού δύναται να προχωρήσει στη διαδικασία ανεύρεσης αναδόχου μέσω διαγωνιστικής διαδικασίας.

Διάγραμμα 6.1: Επισκόπηση διαδικασίας χωροθέτησης και παραχώρησης.



Πηγή: Νόμος 2160/1993, ιδία επεξεργασία

Από την υποχρέωση σύναψης της σύμβασης παραχώρησης εξαιρούνται τουριστικοί λιμένες που τελούν υπό καθεστώς διαχείρισης και εκμετάλλευσης από Οργανισμό Λιμένα Α.Ε. δυνάμει σύμβασης που έχει συναφθεί κατά τα άρθρα 24 και 35 του νόμου 2932/2001[128] και κατά το άρθρο 17 του νόμου 2892/2001[129].

Σε περίπτωση κατά την οποία στην χερσαία ζώνη χωροθετημένου τουριστικού λιμένα προτείνεται εγκατάσταση επιχείρησης καζίνο κατά τις διατάξεις του νόμου 2206/1994[130] η παραχώρηση της χρήσης και εκμετάλλευσης τουριστικού λιμένα, συμπεριλαμβανομένης και της χερσαίας ζώνης, διενεργείται από την Επιτροπή των διατάξεων των παρ. 7 και 8 και τη Γραμματεία της παρ. 10 του άρθρου 1 του νόμου 2206/1994, μετά από προηγούμενη γνώμη

[128] (ΦΕΚ 145/Α'/27.06.2001) «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις.»
[129] (ΦΕΚ 46/Α'/09.03.2001) «Ελαφρύνσεις στη Φορολογία κεφαλαίου και άλλες διατάξεις.»
[130] (ΦΕΚ 62/Α'/20.04.1999) «Ίδρυση, οργάνωση, λειτουργία, έλεγχος καζίνων και άλλες διατάξεις.»

της Επιτροπής του άρθρου 30 του νόμου 2160/1993. Η παραχώρηση διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ. 7, 12, 13, 14, 15 του άρθρου 2 του νόμου 2206/1994 σε συνδυασμό με την παρ. 7 του άρθρου 31 του νόμου 2160/1993.

Εφόσον η σύμβαση παραχώρησης απαιτείται να καταρτιστεί με συμβολαιογραφικό έγγραφο τα συμβολαιογραφικά δικαιώματα και όποια δαπάνη απαιτείται ως την ολοκλήρωση της μεταγραφής βαρύνουν το φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα. Αν η κυριότητα, διοίκηση, διαχείριση και αξιοποίηση των τουριστικών λιμένων ανήκει στην ΕΤΑΔ η σύμβαση παραχώρησης και όποια τροποποίησή της υπογράφεται από την ΕΤΑΔ[131].

Συνοψίζοντας, με τη σύμβαση παραχώρησης τουριστικού λιμένα το φυσικό ή νομικό πρόσωπο, ο οποίος καλείται ανάδοχος παραχώρησης – παραχωρησιούχος, αναλαμβάνει, με δικά του έξοδα και κινδύνους, την εκτέλεση των απαραίτητων έργων για τη λειτουργία του τουριστικού λιμένα και την παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού και εν γένει εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής. Ως αντάλλαγμα για τα ανωτέρω παραχωρείται σε αυτόν το δικαίωμα να εκμεταλλεύεται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα τον τουριστικό λιμένα και η αμοιβή του είναι το προϊόν των ανταλλαγμάτων που λαμβάνει από τους χρήστες σύμφωνα με τους συμβατικούς όρους. Με το δικαίωμα εκμετάλλευσης καθίσταται φορέας διαχείρισης του τουριστικού λιμένα.

6.3 Διαγωνιστική διαδικασία για την παραχώρηση τουριστικού λιμένα

Διαγωνισμό για τη μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή, λειτουργία, διαχείριση και εκμετάλλευση τουριστικού λιμένα με σκοπό την ανάδειξη φορέα διαχείρισης αυτού δύνανται να προκηρύσσουν μεταξύ άλλων:

- το Υπουργείο Τουρισμού,
- το ΤΑΙΠΕΔ Α.Ε.,
- Λιμενικό Ταμείο ή/και ΟΤΑ.

Το Υπουργείο Τουρισμού:

Προκηρύσσει διαγωνισμό για την επιλογή φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα εποπτείας του σύμφωνα με το άρθρο 31 παρ. 6 του νόμου 2160/1993. Πρόσφατα, τουλάχιστον μετά το 2016, τέτοια απόφαση δεν έχει ληφθεί και δεν έχει διενεργηθεί σχετική διαγωνιστική διαδικασία.

Λαμβάνοντας υπόψη στοιχεία που χορηγήθηκαν από το Υπουργείο Τουρισμού στο πλαίσιο συγγραφής της παρούσας εργασίας, υπουργικές αποφάσεις και προκηρύξεις παλαιότερων ετών, το Υπουργείο Τουρισμού κηρύσσει διεθνή ανοικτό δημόσιο πλειοδοτικό διαγωνισμό με σφραγισμένες προσφορές για την επιλογή φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα. Το Ελληνικό Δημόσιο αναθέτει με σύμβαση παραχώρησης την με αποκλειστική επιμέλεια, ευθύνη, κίνδυνο και χρηματοδότηση του αναδόχου – πλειοδότη – φορέα διαχείρισης, την ανάπτυξη και αξιοποίηση του τουριστικού λιμένα με αντάλλαγμα την παραχώρηση στον ανάδοχο – φορέα

[131] Άρθρο 31 παρ. 9 νόμου 2160/1993 όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 36 παρ. 4 του νόμου 4582/2018 (ΦΕΚ 208/Α'/11.12.2018).

διαχείρισης της χρήσης, διοίκησης, διαχείρισης και εκμετάλλευσης αυτού, για ορισμένη χρονική διάρκεια από την ημερομηνία σύναψης της σχετικής σύμβασης παραχώρησης, έναντι του συμφερότερου για το Ελληνικό Δημόσιο οικονομικού ανταλλάγματος.

Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να επισημανθεί ότι το νομικό πλαίσιο βάσει του οποίου το Υπουργείο Τουρισμού προέβαινε σε προκήρυξη διαγωνισμού παραχώρησης (ΠΔ 60/2007) έχει υποστεί σημαντικές τροποποιήσεις. Σήμερα στη διαγωνιστική διαδικασία για την παραχώρηση τουριστικών λιμένων εφαρμόζονται, μεταξύ άλλων, οι διατάξεις του νόμου 3889/2005, του νόμου 4412/2016 και του νόμου 4413/2016 τους οποίους το Υπουργείο Τουρισμού καλείται να εφαρμόζει σε μελλοντικούς διαγωνισμούς.

Το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου Α.Ε.:

Είναι αρμόδιο ως αναθέτων φορέας για τη σύναψη συμβάσεων παραχώρησης κάθε δικαιώματος χρήσης, διοίκησης, διαχείρισης και εκμετάλλευσης των τουριστικών λιμένων που προβλέπονται στη υπ'αριθμ. 218/13.08.2012 Απόφαση ΔΕΑΑ και στην υπ'αριθμ. 237/05.07.2013 Απόφαση ΔΕΑΑ. Εκτός αυτών, το ΤΑΙΠΕΔ έχει πλήρη κυριότητα των μετοχών που αντιστοιχούν σε ποσοστό 100% του μετοχικού κεφαλαίου των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. που ορίζονται στην υπ'αριθμ. 222/05.11.2012 ΔΕΑΑ, γεγονός που το καθιστά αρμόδιο για ζητήματα παραχωρήσεων σε αυτούς.

Το ΤΑΙΠΕΔ συνάπτει «συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών» υπαγόμενο στο πεδίο εφαρμογής του νόμου 4413/2016 πλην των διατάξεων του δεύτερου εδαφίου της παρ. 5 του άρθρου 19, των παρ. 1 έως 6 του άρθρου 41 και των άρθρων 48, 49, 53, 54, 55, 59, 62, 63, 64, 65, 66 και 67 αυτού. Συμπληρωματικά στις διατάξεις του νόμου αυτού εφαρμόζονται οι διατάξεις του νόμου 3986/2011, εφόσον δεν έρχονται σε αντίθεση με αυτόν. Ειδικά για τις συμβάσεις παραχώρησης τουριστικών λιμένων εφαρμόζεται και ο νόμος 2160/1993, όπως ισχύει.

Η διαδικασία ανάθεσης σύμβασης παραχώρησης τουριστικού λιμένα περιλαμβάνει δύο στάδια: την Α' Φάση που αποτελεί ένα είδος προεπιλογής και διέπεται από τις διατάξεις της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος και τη Β' Φάση που διέπεται από την πρόσκληση υποβολής προσφορών, με την οποία ζητείται η υποβολή δεσμευτικών οικονομικών προσφορών για την εκάστοτε παραχώρηση. Με την ολοκλήρωση και της Β' Φάσης και την ανάδειξη του προτιμητέου επενδυτή υπογράφεται η σύμβαση παραχώρησης τουριστικού λιμένα.

Το Ταμείο, αφού προηγηθεί απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του που εγκρίνει τους όρους – προϋποθέσεις της διεθνούς διαγωνιστικής διαδικασίας για την ανάδειξη παραχωρησιούχου και τους όρους – διατάξεις της πρόκλησης, προσκαλεί υποψήφιους επενδυτές να υποβάλουν εκδήλωση ενδιαφέροντος, μαζί με τα απαραίτητα δικαιολογητικά που διευκρινίζονται στην πρόσκληση, για τη σύναψη σύμβασης παραχώρησης.

Σκοπός της πρόσκλησης είναι η προσέλκυση καταλλήλων επενδυτών για τον τουριστικό λιμένα και η βέλτιστη παροχή υπηρεσιών, λειτουργία και διαχείριση αυτού του περιουσιακού στοιχείου. Το Ταμείο επιδιώκει να αναθέτει την παραχώρηση επί τη βάσει της καθαρής παρούσας αξίας (ΚΠΑ) των υψηλότερων προσόδων της παραχώρησης που θα προσφερθούν και τις οποίες θα καταβάλλει ο παραχωρησιούχος, όπως εξειδικεύται στην πρόσκληση υποβολής προσφορών που εκδίδεται κατά την Β' Φάση. Επιπλέον στοχεύει στην επίτευξη και διασφάλιση του συνδυασμού υψηλής ποιότητας λιμενικών υπηρεσιών και υπηρεσιών λειτουργίας και συντήρησης του προς παραχώρηση τουριστικού λιμένα προς όφελος του ίδιου του περιουσιακού στοιχείου, αλλά και των τελικών χρηστών. Προς τούτο, επιλέγει οικονομικούς φορείς με συναφή εμπειρία σε εθνικό και/ή διεθνές επίπεδο.

Πριν από την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος το Ταμείο έχει γνωστοποιήσει την πρόθεσή του να αναθέσει σύμβαση παραχώρησης μέσω της δημοσίευσης προκήρυξης σύμβασης παραχώρησης τουριστικού λιμένα σύμφωνα με το άρθρο 30 παρ. 1 και το άρθρο 32 του νόμου 4413/2016 σε εναρμόνιση με το άρθρο 31 και 33 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ αντίστοιχα. Η προκήρυξη δημοσιεύεται στο Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης (άρθρο 32 νόμου 4413/2016 και άρθρο 33 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ), στο Κεντρικό Ηλεκτρονικό Μητρώο Δημοσίων Συμβάσεων (ΚΗΜΔΗΣ) και στο διεθνή και ελληνικό τύπο, γεγονός που σηματοδοτεί την έναρξη της διαγωνιστικής διαδικασίας για την ανάθεση της σύμβασης.

Στην Α' Φάση της διαγωνιστικής διαδικασίας υποψήφιοι, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, κοινοπραξίες ή ενώσεις νομικών ή/και φυσικών προσώπων («ενδιαφερόμενα μέρη») εκδηλώνουν το ενδιαφέρον τους με την υποβολή έγγραφης εκδήλωσης ενδιαφέροντος στο Ταμείο, δηλαδή υποβάλλουν σφραγισμένους φακέλους μαζί με τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, μέσα στην οριζόμενη από το Ταμείο προθεσμία που πρέπει να ανέρχεται σε τριάντα (30) τουλάχιστον ημέρες από την ημερομηνία αποστολής της προκήρυξης σύμβασης παραχώρησης στην Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η αποσφράγιση των εκδηλώσεων ενδιαφέροντος γίνεται από το Ταμείο κατά την ημερομηνία και την ώρα που θα γνωστοποιηθούν προηγουμένως και εγγράφως στους προσφέροντες.

Οι εκδηλώσεις ενδιαφέροντος εξετάζονται ώστε να διαπιστωθεί ότι περιλαμβάνουν όλα τα στοιχεία που ζητούνται και ότι, επομένως, είναι πλήρεις. Ο έλεγχος της πληρότητας διασφαλίζει ότι:

- το απαιτούμενο περιεχόμενο έχει υποβληθεί και
- ότι το περιεχόμενο αυτό έχει υποβληθεί με την μορφή που καθορίζεται στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος.

Οι ουσιωδώς πλήρεις εκδηλώσεις ενδιαφέροντος αξιολογούνται από το Ταμείο σύμφωνα με τα κριτήρια που ορίζονται στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Στην περίπτωση που κάποιο ενδιαφερόμενο μέρος δεν ανταποκρίνεται σε κάποιο από τα κριτήρια που απαιτούνται το Ταμείο θα αποκλείσει αυτό το ενδιαφερόμενο μέρος. Η αποτυχία υποβολής ουσιωδώς πλήρους εκδήλωσης ενδιαφέροντος μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα να μην αξιολογηθεί περαιτέρω για το περιεχόμενο της.

Το Ταμείο εξετάζει τις εκδηλώσεις ενδιαφέροντος που θα έχουν υποβληθεί και, ύστερα από σχετική απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του, προσκαλεί όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που πληρούν τα κριτήρια προεπιλογής να συμμετάσχουν στη Β' Φάση της διαγωνιστικής διαδικασίας. Τα ενδιαφερόμενα μέρη που προκρίνονται ως προεπιλεγέντες επενδυτές ενημερώνονται εγγράφως και προσκαλούνται περαιτέρω να συμμετάσχουν στη Β΄ Φάση. Τα ενδιαφερόμενα μέρη που αποκλείονται ενημερώνονται εγγράφως για τους λόγους του αποκλεισμού τους.

Η Β' Φάση της διαγωνιστικής διαδικασίας διέπεται από τους όρους και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται λεπτομερώς στην πρόσκληση υποβολής προσφορών. Προκειμένου να συμμετάσχουν στη Β΄ Φάση, οι προεπιλεγέντες επενδυτές καλούνται να υπογράψουν σύμβαση εμπιστευτικότητας. Μετά την υπογραφή της οι προεπιλεγέντες επενδυτές λαμβάνουν δεσμευτικές οδηγίες και λεπτομερή περιγραφή της Β΄ Φάσης και της υπόλοιπης διαγωνιστικής διαδικασίας.

Με την υπογραφή της σύμβασης εμπιστευτικότητας παράσχεται μεταξύ άλλων στους προεπιλεγέντες επενδυτές το δικαίωμα να:

- αποκτήσουν πρόσβαση σε μια εικονική αίθουσα τεκμηρίωσης (ΕΑΤ), προκειμένου να διεξάγουν έλεγχο του προς παραχώρηση τουριστικού λιμένα,

- πραγματοποιήσουν επιτόπου επισκέψεις μετά από κατάλληλο συντονισμό και προγραμματισμό,

- υποβάλουν μη δεσμευτικά σχόλια επί του σχεδίου της σύμβασης παραχώρησης, που θα είναι διαθέσιμο στους προεπιλεγέντες επενδυτές κατά την κοινοποίηση της πρόσκλησης υποβολής προσφοράς ή οποιαδήποτε στιγμή αργότερα. Το Ταμείο θα δικαιούται να αποδεχτεί ή να απορρίψει τα εν λόγω σχόλια, εν όλω ή εν μέρει, κατά την απόλυτη διακριτική του ευχέρεια,

- υποβάλουν δεσμευτικές οικονομικές προσφορές μαζί με τις σχετικές χρηματοοικονομικές δεσμεύσεις και λοιπό υποστηρικτικό υλικό.

Στη φάση αυτή καλούνται οι προεπιλεγέντες επενδυτές μέσω της πρόσκλησης υποβολής προσφορών να υποβάλουν δεσμευτικές προσφορές. Η πρόσκληση αποστέλλεται στον αντίκλητο που είχε ορίσει κάθε υποψήφιος κατά την Α' Φάση της διαγωνιστικής διαδικασίας. Κατόπιν μελέτης της, οι υποψήφιοι δικαιούνται να υποβάλουν την προσφορά τους σε δύο φακέλους. Σε επόμενο στάδιο το Ταμείο εξετάζει τον Φάκελο Α' όλων των προσφορών που έχουν υποβληθεί, τους αξιολογεί και αποφασίζει ποιοι από τους προσφέροντες προκρίνονται προς περαιτέρω αξιολόγηση του Φακέλου Β' των προσφορών τους.

Με βάση την αξιολόγηση των Φακέλων Β' των προσφερόντων καταρτίζεται προσωρινός πίνακας κατάταξης προσφερόντων. Το Ταμείο δύναται να καλέσει όλους ή ορισμένους από τους προσφέροντες που υπέβαλαν έγκυρες οικονομικές προσφορές, προκειμένου να υποβάλουν βελτιωμένες. Μετά διαμορφώνεται η τελική κατάταξη των προσφορών. Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ταμείου, το οποίο έχει λάβει υπόψη τις εισηγήσεις του χρηματοοικονομικού, του νομικού, του τεχνικού συμβούλου και του ανεξάρτητου εκτιμητή (σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 2 του νόμου 3986/2011) εγκρίνεται η υψηλότερη οικονομική προσφορά ως σύμφωνη με τα απαιτούμενα στην πρόσκληση υποβολής προσφορών και ανακηρύσσεται ο προσφέρων αυτής ως προτιμητέος επενδυτής. Ο δεύτερος κατά σειρά προσφέρων στον τελικό πίνακα κατάταξης ανακηρύσσεται ως επιλαχών προτιμητέος επενδυτής. Πριν από την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης και εντός προθεσμίας που ορίζεται από το Ταμείο, ο προτιμητέος επενδυτής οφείλει να συστήσει την Εταιρία Ειδικού Σκοπού (ΕΕΣ), προκειμένου να υπογράψει τη σύμβαση παραχώρησης.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης τελεί υπό την αίρεση του προσυμβατικού ελέγχου νομιμότητας[132] που διενεργείται από το Ελεγκτικό Συνέδριο σύμφωνα με το άρθρο 9 παρ. 4 του νόμου 3986/2011 επί της διαδικασίας ανάδειξης του προτιμητέου επενδυτή και των όρων της προς υπογραφή σύμβασης παραχώρησης. Συμβάσεις που συνομολογούνται, σύμφωνα με τον προσυμβατικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου,

[132] Άρθρο 324 νόμου 4700/2020 (ΦΕΚ 127/Α'/29.06.2020) «Ενιαίο κείμενο Δικονομίας για το Ελεγκτικό Συνέδριο, ολοκληρωμένο νομοθετικό πλαίσιο για τον προσυμβατικό έλεγχο, τροποποιήσεις στον Κώδικα Νόμων για το Ελεγκτικό Συνέδριο, διατάξεις για την αποτελεσματική απονομή της δικαιοσύνης και άλλες διατάξεις.»

θεωρούνται επωφελείς και συμφέρουσες για το Ταμείο και το Ελληνικό Δημόσιο, όσον αφορά την ευθύνη, αστική ή ποινική, των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου. Η σύμβαση παραχώρησης υπογράφεται από τα συμβαλλόμενα μέρη μετά την έγκριση από το Ελεγκτικό Συνέδριο και υπό τον όρο αυτής.

Ο προτιμητέος επενδυτής είναι υπεύθυνος και ενεργεί προσηκόντως και οπωσδήποτε πριν την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης, για οποιαδήποτε άλλη άδεια, έγκριση ή γνωστοποίηση τυχόν απαιτείται, παράδειγμα της οποίας αποτελεί η τυχόν απαιτουμένη ειδική άδεια από τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας σύμφωνα με το νόμο 1892/1990[133] σε συνδυασμό με το υπ' αριθμ. 22/24.06.1927 προεδρικό διάταγμα, ή οποιασδήποτε Ευρωπαϊκής και/ή εθνικής υποβολής ελέγχου αντιμονοπωλιακής συγκέντρωσης.

Ιδιαίτερη σημασία πρέπει να δοθεί στα κριτήρια τα οποία πρέπει να πληρούν τα ενδιαφερόμενα μέρη που υποβάλλουν εκδήλωση ενδιαφέροντος προκειμένου να προκριθούν στην Β' Φάση του διαγωνισμού. Σε περίπτωση αδυναμίας πλήρωσής τους επισημαίνεται ότι αποκλείονται από το διαγωνισμό. Πρόκειται για τα εξής Κριτήρια Προεπιλογής:

1. Κριτήρια Προσωπικής Κατάστασης,

2. Κριτήρια Οικονομικής Επάρκειας και

3. Κριτήρια Τεχνικής Ικανότητας.

Τα Κριτήρια Προσωπικής Κατάστασης και τα Κριτήρια Οικονομικής Επάρκειας πρέπει να πληρούνται από τα ενδιαφερόμενα μέρη κατά την υποβολή της εκδήλωσης ενδιαφέροντός τους και καθ' όλη τη διάρκεια της διαγωνιστικής διαδικασίας. Τα Κριτήρια Τεχνικής Ικανότητας πρέπει να πληρούνται κατά την υποβολή των δεσμευτικών τους προσφορών στη Β' Φάση, σύμφωνα με τους συναφείς όρους της πρόσκλησης υποβολής προσφορών[134].

Παρακάτω αναλύονται εκτενώς τα κριτήρια αυτά.

1. <u>Κριτήρια Προσωπικής Κατάστασης</u>

Ενδιαφερόμενο μέρος αποκλείεται από τη συμμετοχή στη διαγωνιστική διαδικασία, εάν σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή κατά τη διάρκεια αυτής, αποδεικνύεται ότι βρίσκεται, ενόψει πράξεων ή παραλείψεών του, είτε πριν από είτε κατά τη διάρκεια της διαγωνιστικής διαδικασίας, σε μία από τις καταστάσεις και υπό τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 39 του νόμου 4413/2016. Συνοπτικά:

(α) Σε περίπτωση που περιέλθει σε γνώση του Ταμείου ότι εις βάρος ενδιαφερόμενου μέρους υπάρχει τελεσίδικη καταδικαστική απόφαση για:

- Συμμετοχή σε εγκληματική οργάνωση, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 2 της απόφασης – πλαίσιο 2008/841/ΔΕΥ του Συμβουλίου της 24ης Οκτωβρίου 2008, για την καταπολέμηση του οργανωμένου εγκλήματος (ΕΕ L 300),

[133] (ΦΕΚ 101/Α'/31.07.1990) «Για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη και άλλες διατάξεις.»
[134] Η συμμόρφωση με τα κριτήρια προεπιλογής αποτελεί διαρκή απαίτηση η οποία πρέπει να πληρούται καθ'όλη τη διάρκεια του διαγωνισμού.

- Δωροδοκία, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 της σύμβασης περί της καταπολέμησης της διαφθοράς στην οποία ενέχονται υπάλληλοι των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ή των κρατών – μελών της Ένωσης (ΕΕ C 195) και στο άρθρο 2 παράγραφος 1 της απόφασης – πλαίσιο 2003/568/ ΔΕΥ του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 2003 για την καταπολέμηση της δωροδοκίας στον ιδιωτικό τομέα (ΕΕ L 192), καθώς και όπως ορίζεται στο εθνικό δίκαιο της αναθέτουσας αρχής ή του οικονομικού φορέα,

- Απάτη, κατά την έννοια του άρθρου 1 της σύμβασης σχετικά με την προστασία των οικονομικών συμφερόντων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕ C 316), η οποία κυρώθηκε με το Ν. 2803/2000 (Α΄ 48),

- Τρομοκρατικά εγκλήματα ή εγκλήματα συνδεόμενα με τρομοκρατικές δραστηριότητες ή ηθική αυτουργία ή συνέργεια ή απόπειρα διάπραξης εγκλήματος, όπως ορίζονται, αντιστοίχως, στα άρθρα 1 και 3 της απόφασης – πλαίσιο 2002/475/ΔΕΥ του Συμβουλίου της 13ης Ιουνίου 2002, για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας (ΕΕ L 164 της 22.6.2002, σ.3) ή ηθική αυτουργία ή συνέργεια ή απόπειρα διάπραξης εγκλήματος, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 αυτής,

- Νομιμοποίηση εσόδων από παράνομες δραστηριότητες ή χρηματοδότηση της τρομοκρατίας, όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 1 της Οδηγίας 2005/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Οκτωβρίου 2005, σχετικά με την πρόληψη της χρησιμοποίησης του χρηματοπιστωτικού συστήματος για τη νομιμοποίηση εσόδων από παράνομες δραστηριότητες και τη χρηματοδότηση της τρομοκρατίας (ΕΕ L 309), η οποία ενσωματώνεται με το Ν. 3691/2008 (Α΄166) και αντικαθίστανται οι σχετικές διατάξεις του Ν. 2331/1995 (Α΄173),

- Παιδική εργασία και άλλες μορφές εμπορίας ανθρώπων, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 της Οδηγίας 2011/36/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Απριλίου 2011, για την πρόληψη και την καταπολέμηση της εμπορίας ανθρώπων και για την προστασία των θυμάτων της, καθώς και για την αντικατάσταση της απόφασης-πλαίσιο 2002/629/ΔΕΥ του Συμβουλίου (ΕΕ L 101), η οποία ενσωματώνεται με το Ν. 4198/2013 (Α΄ 215).

(β) Σε περίπτωση που έχει περιέλθει σε γνώση του Ταμείου ότι ενδιαφερόμενο μέρος έχει αθετήσει τις υποχρεώσεις του όσον αφορά στην καταβολή φόρων ή εισφορών κοινωνικής ασφάλισης και εφόσον αυτό πιστοποιείται από δικαστική απόφαση με ισχύ δεδικασμένου ή διοικητική απόφαση με δεσμευτική ισχύ σύμφωνη με τις νομικές διατάξεις της Ελλάδας ή της χώρας στην οποία είναι εγκατεστημένο· Ή/και σε περίπτωση που το Ταμείο μπορεί να αποδείξει με κατάλληλα μέσα ότι το ενδιαφερόμενο μέρος έχει παραβεί τις υποχρεώσεις του όσον αφορά την καταβολή φόρων ή εισφορών κοινωνικής ασφάλισης.

(γ) Σε περίπτωση που το Ταμείο μπορεί να αποδείξει με κατάλληλα μέσα οποιαδήποτε παραβίαση των υποχρεώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 29 παρ. 3 του νόμου 4413/2016 (άρθρο 30 παρ. 3 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ).

(δ) Σε περίπτωση που το ενδιαφερόμενο μέρος τελεί υπό πτώχευση ή έχει υπαχθεί σε διαδικασία εξυγίανσης ή ειδικής εκκαθάρισης ή τελεί υπό αναγκαστική διαχείριση από εκκαθαριστή ή από το δικαστήριο, έχει υπαχθεί σε διαδικασία πτωχευτικού συμβιβασμού, έχει αναστείλει τις επιχειρηματικές δραστηριότητές του ή βρίσκεται σε οποιαδήποτε

ανάλογη κατάσταση που προκύπτει από παρόμοια διαδικασία προβλεπόμενη στις εθνικές νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις[135].

(ε) Σε περίπτωση που σύγκρουση συμφερόντων, κατά την έννοια του άρθρου 35 παρ. 3 του νόμου 4413/2016, δεν μπορεί να επανορθωθεί με άλλα, λιγότερο παρεμβατικά, μέσα[136].

(στ)Σε περίπτωση που το Ταμείο διαθέτει επαρκώς εύλογες ενδείξεις που οδηγούν στο συμπέρασμα ότι το ενδιαφερόμενο μέρος συνήψε συμφωνίες με άλλους οικονομικούς φορείς με στόχο τη στρέβλωση του ανταγωνισμού σχετικά με την παραχώρηση.

(ζ) Σε περίπτωση που το ενδιαφερόμενο μέρος έχει επιδείξει σοβαρή ή επαναλαμβανόμενη πλημμέλεια κατά την εκτέλεση ουσιώδους απαίτησης στο πλαίσιο προηγούμενης σύμβασης παραχώρησης ή προηγούμενης δημόσιας σύμβασης που είχαν ως αποτέλεσμα την πρόωρη καταγγελία της εν λόγω σύμβασης, αποζημιώσεις ή άλλες παρόμοιες κυρώσεις.

(η) Σε περίπτωση που το ενδιαφερόμενο μέρος έχει κριθεί ένοχο σοβαρών ψευδών δηλώσεων κατά την παροχή των πληροφοριών που απαιτούνται για την εξακρίβωση της απουσίας λόγων αποκλεισμού ή την πλήρωση των κριτηρίων επιλογής, έχει αποκρύψει τέτοιες πληροφορίες ή δεν είναι σε θέση να προσκομίσει τα απαιτούμενα έγγραφα προς επίρρωση αυτών των πληροφοριών.

(θ) Σε περίπτωση που το ενδιαφερόμενο μέρος επιχειρεί να επηρεάσει με αθέμιτο τρόπο τη διαδικασία λήψης αποφάσεων του Ταμείου, να αποκτήσει εμπιστευτικές πληροφορίες που ενδέχεται να συνεπάγονται αθέμιτα πλεονεκτήματα για το ίδιο στη διαγωνιστική διαδικασία ή να παράσχει από πταίσμα παραπλανητικές πληροφορίες που ενδέχεται να επηρεάσουν ουσιωδώς τις αποφάσεις του Ταμείου που αφορούν τον αποκλεισμό, την επιλογή ή την ανάθεση της σύμβασης.

(ι) Σε περίπτωση που το Ταμείο αποδείξει ότι ο οικονομικός φορέας έχει διαπράξει σοβαρό επαγγελματικό παράπτωμα το οποίο θέτει εν αμφιβόλω την ακεραιότητά του.

(ια) Σε περίπτωση που συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής της παρ. 4 του άρθρου 8 του νόμου 3310/2005[137] περί διαφάνειας (εθνικός λόγος αποκλεισμού) και ως εκ τούτου συναφής λόγος αποκλεισμού του προσφέροντος.

(ιβ) Σε περίπτωση που υφίστανται νομικοί περιορισμοί σχετικά με τη λειτουργία του ενδιαφερόμενου μέρους.

(ιγ) Σε περίπτωση που το ενδιαφερόμενο μέρος έχει αποκλειστεί, με τελεσίδικη απόφαση, από τη συμμετοχή σε διαδικασία ανάθεσης δημόσιας σύμβασης ή σύμβασης παραχώρησης στην Ελλάδα ή στη χώρα σύστασης ή/και σημερινής εγκατάστασής του ή σε οποιαδήποτε άλλη χώρα, με αμετάκλητη απόφαση οποιασδήποτε ελληνικής ή αλλοδαπής δημόσιας ή δικαστικής αρχής και έχει αποκλειστεί από διαδικασία ανάθεσης δημόσιας σύμβασης ή

---

[135] Στην Ελλάδα βλ. νόμο 3588/2007 «Πτωχευτικός Κώδικας» (ΦΕΚ 153/Α'/10.07.2007)

[136] Η έννοια της σύγκρουσης συμφερόντων καλύπτει τουλάχιστον τις περιπτώσεις στις οποίες τα μέλη του προσωπικού του Ταμείου που συμμετέχουν στη διεξαγωγή της διαγωνιστικής διαδικασίας ή που μπορούν να επηρεάσουν την έκβαση της εν λόγω διαδικασίας έχουν, άμεσα ή έμμεσα, χρηματοπιστωτικά, οικονομικά ή άλλα προσωπικά συμφέροντα που θα μπορούσαν να θεωρηθούν ότι θέτουν σε κίνδυνο την αμεροληψία και την ανεξαρτησία στο πλαίσιο της διαγωνιστικής διαδικασίας.

[137](ΦΕΚ 30/Α'/14.02.2005) «Μέτρα για τη διασφάλιση της διαφάνειας και την αποτροπή καταστρατηγήσεων κατά τη διαδικασία σύναψης δημοσίων συμβάσεων.».

σύμβασης παραχώρησης στην Ελλάδα ή στη χώρα σύστασης ή/και σημερινής εγκατάστασής του ή σε οποιαδήποτε άλλη χώρα, λόγω υποβολής πλαστών πιστοποιητικών ή/και εγγράφων ή/και δηλώσεων.

2. Κριτήρια Οικονομικής Επάρκειας

Τα ενδιαφερόμενα μέρη – νομικά πρόσωπα πρέπει να πληρούν και να αποδεικνύουν τη συμμόρφωσή τους προς τα ακόλουθα χρηματοοικονομικά κριτήρια που καλούνται Κριτήρια Οικονομικής Επάρκειας για τα τελευταία τρία (3) ελεγμένα οικονομικά έτη:

- Μέση ετήσια ενοποιημένη καθαρή θέση (υπολογιζόμενη ως η διαφορά μεταξύ του συνόλου ενοποιημένων στοιχείων του ενεργητικού και του συνόλου των ενοποιημένων υποχρεώσεων) τουλάχιστον ορισμένο χρηματικό ποσό που προβλέπεται στην εκάστοτε πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος και αφορά στο συγκεκριμένο λιμένα[138].

Σε περίπτωση φυσικού προσώπου, αυτό πρέπει να επιδείξει προσωπική και άμεση κυριότητα και κατοχή διαθέσιμων, ρευστών και μη δεσμευμένων χρηματοοικονομικών περιουσιακών στοιχείων (προσωπική καθαρή θέση) με συνολική αγοραία αξία τουλάχιστον το χρηματικό ποσό που προβλέπεται στην εκάστοτε πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος και αφορά στο συγκεκριμένο λιμένα. Για τον υπολογισμό της προσωπικής καθαρής θέσης ενός προσώπου, μπορούν να ληφθούν υπόψη τα ακόλουθα:

(α) Καταθέσεις μετρητών σε τράπεζα ή σε οποιοδήποτε άλλο πιστωτικό ίδρυμα.

(β) Ρευστά και μεταβιβάσιμα χρεόγραφα.

Ανεξάρτητα από το αν το ενδιαφερόμενο μέρος είναι φυσικό ή νομικό πρόσωπο προβλέπεται η δυνατότητα στήριξής του σε άλλους οικονομικούς φορείς για την εκπλήρωση των Κριτηρίων Οικονομικής Επάρκειας σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην εκάστοτε πρόσκληση.

3. Κριτήρια Τεχνικής Επάρκειας

Κατά την Β' Φάση της διαγωνιστικής διαδικασίας και σύμφωνα με τους σχετικούς όρους της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, κάθε ενδιαφερόμενο μέρος πρέπει να πληροί και να αποδεικνύει τη συμμόρφωσή του προς τα ακόλουθα κριτήρια τεχνικής και επαγγελματικής ικανότητας που ονομάζονται Κριτήρια Τεχνικής Ικανότητας:

(α) Σε περίπτωση φυσικού προσώπου ή νομικού προσώπου, το ενδιαφερόμενο μέρος πρέπει να παράσχει αποδεικτικά στοιχεία περί του ότι είχε αναλάβει τη διαχείριση:

- Μίας (1) μαρίνας με δυναμικότητα τουλάχιστον εκατόν πενήντα (150) θέσεων ελλιμενισμού για χρονικό διάστημα τουλάχιστον τριών (3) συνεχόμενων ετών, εντός της τελευταίας δεκαετούς περιόδου· Ή εναλλακτικά

- Τουλάχιστον δύο (2) μαρινών και/ή καταφυγίων τουριστικών σκαφών με σωρευτική δυναμικότητα τουλάχιστον εκατόν ογδόντα (180) θέσεων ελλιμενισμού, για χρονικό

[138] Για παράδειγμα στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για τη Μαρίνα Χίου το ποσό ανερχόταν σε τουλάχιστον τρία εκατομμύρια (3.000.000) ευρώ ενώ για τη Μαρίνα Ιτέας σε τουλάχιστον ένα εκατομμύριο πεντακόσιες χιλιάδες (1.500.000) ευρώ.

διάστημα τουλάχιστον τριών (3) συνεχόμενων ετών, εντός της τελευταίας δεκαετούς περιόδου.

Η έννοια «διαχείριση» σημαίνει ότι το ενδιαφερόμενο μέρος είναι είτε παραχωρησιούχος και/ή φορέας λειτουργίας της σχετικής μαρίνα/καταφυγίου τουριστικών σκαφών, είτε έχει συμμετάσχει με μερίδα τουλάχιστον 1/3 του κεφαλαίου της εταιρείας διαχείρισης της μαρίνας/καταφυγίου τουριστικών σκαφών (η οποία είναι είτε παραχωρησιούχος είτε εταιρεία δραστηριοποιούμενη δυνάμει σύμβασης διαχείρισης ή υπεργολαβικής σύμβασης).

Και στο κριτήριο αυτό το ενδιαφερόμενο μέρος μπορεί να στηρίζεται στις ικανότητες άλλων οντοτήτων ασχέτως της νομικής φύσης των δεσμών του με αυτές. Στην περίπτωση αυτή, το ενδιαφερόμενο μέρος θα πρέπει να αποδείξει στο Ταμείο ότι θα έχει στη διάθεσή του τους τεχνικούς και ανθρώπινους πόρους που είναι απαραίτητοι για την εκτέλεση της σύμβασης.

Το Λιμενικό Ταμείο:

Παρομοίως, το Λιμενικό Ταμείο[139] σε συνεργασία με τον αντίστοιχο ΟΤΑ[140] ως αναθέτουσα αρχή προκηρύσσει δημόσιο διεθνή διαγωνισμό για το έργο της μελέτης, χρηματοδότησης, κατασκευής, λειτουργίας, τεχνικής διαχείρισης και εκμετάλλευσης τουριστικού λιμένα ευθύνης του, με σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ), για ορισμένο χρονικό διάστημα με σκοπό την ανάδειξη ιδιωτικού φορέα σύμπραξης (ΙΦΣ). Ο διαγωνισμός διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 3389/2005, του νόμου 4413/2016, του νόμου 4412/2016 κ.α.

Η επιλογή του ΙΦΣ γίνεται με τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου του άρθρου 13 του νόμου 3389/2005, σε συνδυασμό με το άρθρο 30 του νόμου 4412/2016. Λαμβάνοντας υπόψη την τεχνική πολυπλοκότητα του έργου, τη νομική και χρηματοοικονομική οργάνωσή του και τους κινδύνους που συνδέονται με αυτά, ο διαγωνισμός διαρθρώνεται σε δύο φάσεις (Α' Φάση και Β' Φάση) προκειμένου η αναθέτουσα αρχή να ορίσει τα βέλτιστα μέσα που θα μπορούσαν να ικανοποιήσουν τις ανάγκες της ή να εκτιμήσει τι μπορεί να προσφέρει η αγορά από την άποψη των τεχνικών, χρηματοδοτικών ή νομικών λύσεων και με την προσαρμογή των άμεσα διαθέσιμων από αυτή λύσεων.

Στην Α' Φάση οι ενδιαφερόμενοι καλούνται να καταθέσουν φάκελο εκδήλωσης ενδιαφέροντος σύμφωνα με όσα προβλέπονται ειδικότερα στην πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Με βάση τα υποβληθέντα στοιχεία, η αναθέτουσα αρχή προεπιλέγει τους υποψηφίους που ικανοποιούν τις προϋποθέσεις συμμετοχής (κριτήρια προεπιλογής[141]).

Η Β' Φάση του διαγωνισμού έπεται της προεπιλογής των υποψηφίων και διαρκεί μέχρι το πέρας της διαγωνιστικής διαδικασίας. Διακρίνεται στα εξής δύο στάδια:

- Στάδιο Ι: Διενέργεια διαλόγου με τους προεπιλεχθέντες υποψηφίους[142].

[139] Φορέας διαχείρισης του τουριστικού λιμένα
[140] Φορέας υλοποίησης του έργου
[141] Ομοιάζουν με τα αντίστοιχα κριτήρια που θέτει το ΤΑΙΠΕΔ Α.Ε. σε συναφείς διαγωνισμούς.
[142] Σκοπός του διαλόγου είναι η διερεύνηση και ο προσδιορισμός των μέσων που μπορούν να ικανοποιήσουν με τον καλύτερο τρόπο τις ανάγκες της Αναθέτουσας Αρχής.

- Στάδιο ΙΙ[143]: Υποβολή δεσμευτικών προσφορών – ανάθεση (επιλογή φορέα σύμπραξης).

Κριτήριο ανάθεσης της σύμβασης είναι εκείνο της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς, από πλευράς βέλτιστης σχέσης ποιότητας τιμής[144], η οποία εκτιμάται βάσει παραμέτρων που συνδέονται με το αντικείμενο της συγκεκριμένης σύμβασης. Ο διαγωνιζόμενος, στον οποίο τελικά κατακυρώνονται τα αποτελέσματα του διαγωνισμού, καλείται να συστήσει Ανώνυμη Εταιρεία Ειδικού Σκοπού (ΑΕΕΣ) που υπογράφει τη σύμβαση.

6.4 Περιεχόμενο σύμβασης παραχώρησης τουριστικών λιμένων

Ο πλειοδότης του διαγωνισμού ή ο αποκλειστικός αιτών τη χωροθέτηση τουριστικού λιμένα υπογράφει σύμβαση παραχώρησης για την κατασκευή, λειτουργία, διαχείριση και εκμετάλλευση του τουριστικού λιμένα. Με τον τρόπο αυτό καθίσταται ο φορέας διαχείρισης αυτού. Στην ενότητα αυτή αναλύεται το περιεχόμενο της σύμβασης παραχώρησης τουριστικού λιμένα. Τα στοιχεία δόθηκαν από το Υπουργείο Τουρισμού στο πλαίσιο εκπόνηση της παρούσας μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας.

- **Συμβαλλόμενα μέρη**

Σε συμβάσεις παραχώρησης τουριστικών λιμένων συμβαλλόμενα μέρη είναι αφενός το Ελληνικό Δημόσιο, νομίμως εκπροσωπούμενο από τον Υπουργό Τουρισμού ως παραχωρών[145], και αφετέρου ο πλειοδότης του διαγωνισμού που μπορεί να είναι οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου ως παραχωρησιούχος (φορέας διαχείρισης). Στην πράξη φορέας διαχείρισης επιλέγεται συνήθως το πρόσωπο με πρωτοβουλία του οποίου δημιουργήθηκε – χωροθετήθηκε ο τουριστικός λιμένας.

- **Αντικείμενο της σύμβασης**

Με τη σύμβαση το Ελληνικό Δημόσιο παραχωρεί, σύμφωνα με το νόμο 2160/1993, τη χρήση και εκμετάλλευση του χωροθετημένου τουριστικού λιμένα στο φορέα διαχείρισης. Ο φορέας διαχείρισης αποδέχεται την παραχώρηση του εν λόγω τουριστικού λιμένα με τους όρους που περιέχονται στη σύμβαση.

Στη σύμβαση προβλέπεται το δικαίωμα του φορέα διαχείρισης να παραχωρεί σε τρίτους διαρκή ή πολυετή δικαιώματα, σύμφωνα με το άρθρο 33 παρ. 1 του νόμου 2160/1993, όπως ισχύει, είτε για επιχειρηματικές δραστηριότητες σε σκάφη αναψυχής που ελλιμενίζονται εντός της ζώνης του τουριστικού λιμένα είτε για την εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων της χερσαίας ζώνης (ιδίως για μίσθωση/παραχώρηση εκμετάλλευσης εστιατορίων, μπαρ, τουριστικών καταλυμάτων, οικιών, διαμερισμών, σταθμού ανεφοδιασμού) είτε για επιχειρηματικές δραστηριότητες στο σύνολο του τουριστικού λιμένα. Η λήξη ή καθ' οποιοδήποτε τρόπο λύση της σύμβασης παραχώρησης του Δημοσίου με το φορέα διαχείρισης συνεπάγεται ότι οι μισθώσεις ή άλλα ενοχικά δικαιώματα οποιασδήποτε φύσης που αφορούν στον τουριστικό

[143] Η συμμετοχή στο διάλογο αποτελεί αναγκαία συνθήκη για την συμμετοχή του προεπιλεγέντος ως διαγωνιζόμενου στο Στάδιο ΙΙ του διαγωνισμού.
[144] Σύμφωνα με το άρθρο 10 παρ. 1 του νόμου 3389/2005 και τα άρθρα 30 και 86 παρ. 2 του νόμου 4412/2016.
[145] Σε περίπτωση που πρόκειται για παραχώρηση τουριστικού λιμένα αρμοδιότητας ΤΑΙΠΕΔ παραχωρών είναι το Ταμείο και ως εκ τρίτου συμβαλλόμενος το Ελληνικό Δημόσιο.

λιμένα και στις εγκαταστάσεις αυτού καταργούνται. Ομοίως, ο φορέας διαχείρισης δικαιούται να αιτηθεί την υποκατάστασή του, σύμφωνα με το άρθρο 33 παρ. 2 του νόμου 2160/1993, όπως ισχύει, εν όλω ή εν μέρει στη σύμβαση παραχώρησης και σε οποιαδήποτε από τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτήν. Η υποκατάσταση συντελείται με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού, μετά από σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

- **Ρυθμιστικό πλαίσιο**

Η παραχώρηση διέπεται από τους όρους της συναφθείσας σύμβασης, τις διατάξεις του νόμου 2160/1993 και του Αστικού Κώδικα, όπως ισχύουν. Η σύμβαση που καταρτίζουν τα μέρη δεν εμπίπτει στις διατάξεις του νόμου περί εμπορικών μισθώσεων.

- **Περιγραφή τουριστικού λιμένα**

Στο σημείο αυτό περιγράφεται η δυναμικότητα του προς παραχώρηση λιμένα σε θέσεις ελλιμενισμού, το συνολικό εμβαδόν της θαλάσσιας και της χερσαίας ζώνης, τα έργα που υποχρεούται να κατασκευάσει στη θαλάσσια και χερσαία ζώνη ο φορέας διαχείρισης βάσει της απόφασης χωροθέτησης αυτού. Γίνεται εκτενής περιγραφή του εν λόγω έργου.

- **Υποβολή μελετών και δικαιολογητικών**

Εντός οκτώ (8) μηνών από την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης ο φορέας διαχείρισης του τουριστικού λιμένα υποχρεούται να υποβάλει στο Υπουργείο Τουρισμού (Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού και Υποδομών) το σύνολο των εγγράφων, μελετών και λοιπών δικαιολογητικών που ορίζονται στην υπ' αριθμ. 11214/2012 Υπουργική Απόφαση. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται για το χρονικό διάστημα που κρίνεται απαραίτητο, κατόπιν αιτιολογημένης αίτησης του φορέα διαχείρισης για τους λόγους που δεν είναι δυνατή η προσκόμιση των απαιτούμενων παραστατικών.

- **Κόστος επένδυσης**

Αναφέρεται το προϋπολογιζόμενο συνολικό κόστος των πάσης φύσεως έργων του τουριστικού λιμένα σύμφωνα με τα υποβληθέντα στην αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Τουρισμού στοιχεία. Ο φορέας διαχείρισης δηλώνει τον τρόπο κάλυψης του συνόλου της δαπάνης. Σε κάθε περίπτωση αυτός αναλαμβάνει την υποχρέωση κατασκευής των πάσης φύσεως έργων και εγκαταστάσεων του εν λόγω λιμένα. Οποιοσδήποτε λόγος αδυναμίας χρηματοδότησης του προϋπολογισμού του έργου δε συνιστά λόγο έγερσης αξιώσεων του φορέα διαχείρισης κατά του Ελληνικού Δημοσίου.

- **Διάρκεια παραχώρησης**

Η παραχώρηση της χρήσης και εκμετάλλευσης του τουριστικού λιμένα αρχίζει από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης και λήγει με την πάροδο του συμφωνημένου χρόνου, ο οποίος δεν μπορεί να υπερβαίνει τα ενενήντα εννέα (99) έτη κατ'ανώτατο όριο, σύμφωνα με το άρθρο 31 παρ. 9 του νόμου 2160/1993, και συνήθως ορίζεται σε τριάντα (30) έως σαράντα (40) έτη. Με συμφωνία των μερών δύναται να παραταθεί η διάρκεια της παραχώρησης για μία επιπλέον δεκαετία εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα του φορέα διαχείρισης και συμφωνία των συμβαλλομένων μερών για προσαρμογή των όρων της σύμβασης (αντάλλαγμα κ.λπ.) στις τότε κρατούσες συνθήκες.

Η σιωπηρή ανανέωση ή παράταση της συμφωνημένης διάρκειας της σύμβασης αποκλείονται απολύτως. Η για οποιαδήποτε αιτία παραμονή του φορέα διαχείρισης στον τουριστικό λιμένα, μετά τη λήξη ή τη λύση της σύμβασης δεν μπορεί να θεωρηθεί ως σιωπηρή ανανέωση ή σιωπηρή παράταση της διάρκειας αυτής. Στην περίπτωση αυτή δε γεννάται κανένα δικαίωμα υπέρ του φορέα διαχείρισης για οποιονδήποτε λόγο και το Υπουργείο Τουρισμού διατηρεί το απόλυτο δικαίωμα να επιδιώξει την αποβολή του από τον τουριστικό λιμένα. Το τυχόν εισπραχθέν χρηματικό αντάλλαγμα θα θεωρείται ως αποζημίωση αυθαίρετης χρήσης του τουριστικού λιμένα από το φορέα διαχείρισης λόγω μη εμπρόθεσμης απόδοσης αυτού.

Επίσης, είναι δυνατόν με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού να παραταθεί η διάρκεια της παραχώρησης του τουριστικού λιμένα σε περίπτωση πρόσκαιρης εθνικής ανάγκης και της συνεπεία αυτής χρησιμοποίησης των εγκαταστάσεων του τουριστικού λιμένα χωρίς να οφείλεται αποζημίωση στο φορέα διαχείρισης ή στον καθ'οποιονδήποτε τρόπο εκμεταλλευόμενο τις εγκαταστάσεις του[146].

- **Αντάλλαγμα**

Στη σύμβαση αναφέρεται το καταβλητέο από το φορέα διαχείρισης στο Ελληνικό Δημόσιο ετήσιο αντάλλαγμα για την παραχώρηση της χρήσης και εκμετάλλευσης του τουριστικού λιμένα, το οποίο καταβάλλεται στη ΔΟΥ μέσα στο πρώτο εικοσαήμερο κάθε έτους παραχώρησης.

Ως ελάχιστο ετήσιο αντάλλαγμα καταβάλλεται το ποσό που προκύπτει από την αγοραία αξία του ακινήτου με πρόσοδο (π.χ. 4%), δηλαδή, «Εμβαδόν Χερσαίας Ζώνης Λιμένος» επί «Αγοραία Αξία Γης ανά τετραγωνικό μέτρο» (βάσει στοιχείων οικείας ΔΟΥ) επί πρόσοδο. Για τη θαλάσσια ζώνη ορίζεται συνήθως το 1/3 της προαναφερόμενης τιμής (Παπακώστας Ι., 2007). Στο ποσό δε συμπεριλαμβάνονται τυχόν εισφορές, φόροι ή τέλη που σε κάθε περίπτωση βαρύνουν το φορέα διαχείρισης.

Το ετήσιο αντάλλαγμα θα αναπροσαρμόζεται στην αρχή κάθε έτους παραχώρησης, κατά ποσοστό ίσο με το ποσοστό αύξησης του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή, όπως αυτό καθορίζεται από την Τράπεζα της Ελλάδος ή άλλη κατά νόμο αρμόδια αρχή, επί του ποσού που διαμορφώθηκε κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, συμπεριλαμβανομένης και της έως τότε προσαύξησης. Η ως ανω προσαρμογή ισχύει από το δεύτερο έτος παραχώρησης και εφεξής. Η καταβολή του ανταλλάγματος δεν αναστέλλεται για οποιοδήποτε λόγο και διέπεται από τις διατάξεις περί είσπραξης δημοσίων εσόδων.

Σε περίπτωση μη καταβολής δύο (2) συνεχών δόσεων του ανταλλάγματος, το Δημόσιο δύναται:

(α) Να απαιτήσει το εκάστοτε οφειλόμενο ποσό ανταλλάγματος ως δημόσιο έσοδο το οποίο εισπράττεται από την καθ'ύλην αρμόδια ΔΟΥ κατά τις διατάξεις περί είσπραξης δημοσίων εσόδων με τις νόμιμες προσαυξήσεις

(β) Ή/και να απαιτήσει την κατάπτωση λόγω συμπεφωνημένης ποινικής ρήτρας, ολόκληρου του ποσού της τραπεζικής εγγυητικής επιστολής για την καλή εκτέλεση των όρων της σύμβασης

[146] Άρθρο 33 παρ. 3 νόμου 2160/1993

(γ) Ή/και να προβεί σε καταγγελία της σύμβασης, για παράβαση ουσιώδους όρου αυτής, όπως προβλέπει σχετικό άρθρο της σύμβασης.

- **Χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης των έργων**

Προβλέπεται ένα χρονικό διάστημα, ενδεικτικά τριών (3) ετών από την υπογραφή της σύμβασης, εντός του οποίου θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί τα πάσης φύσεως έργα (λιμενικά, χερσαία, ηλεκτρομηχανολογικά) και εγκαταστάσεις, που ορίζονται στην Κοινή Υπουργική Απόφαση χωροθέτησης και στις εγκεκριμένες οριστικές μελέτες των έργων, για την εύρυθμη λειτουργία του τουριστικού λιμένα. Είναι αυτονόητο ότι η κατασκευή των έργων πρέπει να είναι σύμφωνη με τις προαναφερόμενες μελέτες, τις απαιτούμενες κατά περίπτωση άδειες και τους κανόνες της επιστήμης και της τέχνης.

Η προθεσμία αποπεράτωσης των έργων δύναται να παραταθεί για όσο χρονικό διάστημα δεν είναι δυνατή η αποπεράτωσή τους χωρίς ευθύνη του φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα. Στην περίπτωση αυτή απαιτείται σχετικό αίτημα του φορέα διαχείρισης που θα συνοδεύεται από επαρκή αιτιολόγηση των λόγων καθυστέρησης των έργων.

Η μη ολοκλήρωση του έργου εντός του προαναφερόμενου χρόνου λόγω υπαιτιότητας του φορέα διαχείρισης συνεπάγεται οικονομική κύρωση εις βάρος του ποσού ίσου με το 1/12 του ετήσιου ανταλλάγματος, όπως αυτό αναπροσαρμόζεται για κάθε μήνα καθυστέρησης.

- **Χρήση και λειτουργία του τουριστικού λιμένα**

Ο φορέας διαχείρισης κατά τη διάρκεια της παραχώρησης υποχρεούται:

(α) Να μεριμνήσει για την έκδοση άδειας λειτουργίας μετά την ολοκλήρωση των έργων του λιμενα όπως προβλέπεται στο άρθρο 31 παρ. 10 του νόμου 2160/1993, όπως ισχύει.

(β) Να λειτουργεί ο τουριστικός λιμένας κατά τη φύση και τον προορισμό του όλο τον χρόνο τηρώντας την κείμενη νομοθεσία, τις διατάξεις του Κεφαλαίου Γ' του νόμου 2160/1993 και του Γενικού Κανονισμού Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων, όπως έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν, τον Ειδικό Κανονισμό Λειτουργίας του εν λόγω τουριστικού λιμένα, που εγκρίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 31α του νόμου 2160/1993 και τη σύμβαση παραχώρησης, υπαγορευόμενης οποιασδήποτε μεταβολής της χρήσης του.

(γ) Να τηρεί τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις της εργατικής νομοθεσίας και τις υγειονομικές διατάξεις για το προσωπικό του τουριστικού λιμένα και να λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις για την προστασία του περιβάλλοντος, καθώς και για την ασφάλεια και προστασία των εγκαταστασεων του τουριστικού λιμένα, των ατόμων, των ελλιμενιζόμενων σκαφών και των οχημάτων που βρίσκονται στη ζώνη του τουριστικού λιμένα. Τυχόν αξιώσεις τρίτων θα βαρύνουν αποκλειστικά το φορέα διαχείρισης.

(δ) Να λάβει τα προληπτικά και κατασταλτικά μέτρα και μέσα πυροπροστασίας που προβλέπονται στην υπ'αριθμ. 10/2002 Πυροσβεστική Διάταξη[147], όπως εκάστοτε ισχύει.

(ε) Να μεριμνήσει για την κατάρτιση και έγκριση «Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης» (Contingency Plan), συμβατού με το Τοπικό Σχέδιο της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής, για την αντιμετώπιση ενδεχόμενων περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών, καθώς και για την ύπαρξη εξοπλισμού πρόληψης και καταπολέμησης της ρύπανσης της θάλασσας από πετρελαιοειδή (πλωτά φράγματα, απορροφητικά υλικά κ.λπ.), σύμφωνα με τις υποδείξεις της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής. Στην περίπτωση αυτή οφείλει να ειδοποιεί i) την αρμόδια Λιμενική Αρχή και να εκτελεί τις παρεχόμενες οδηγίες για την αντιμετώπισή του και ii) τους ιδιοκτήτες/αντικλήτους των ελλιμενιζόμενων σκαφών.

(στ)Να μεριμνήσει για την κατάρτιση και έγκριση «Σχεδίου παραλαβής και διαχείρισης πετρελαιοειδών καταλοίπων, χρησιμοποιούμενων λιπαντελαίων και απορριμάτων, καθώς και επικίνδυνων αποβλήτων» κατ'εφαρμογή της ισχύουσας εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

(ζ) Να μεριμνά για την ύπαρξη και λειτουργία επαρκών και κατάλληλων ευκολιών υποδοχής καταλοίπων για τη συγκέντρωση και τελική νόμιμη διάθεση τόσο των πετρελαιοειδών καταλοίπων – λιπαντελαίων όσο και των λοιπών άχρηστων υλικών – απορριμάτων καθώς και των λυμάτων των εξυπηρετούμενων σκαφών.

(η) Να διατηρεί καθ'όλη τη διάρκεια της παραχώρησης τους χώρους, τις εγκαταστάσεις και τα πάσης φύσεως έργα του τουριστικού λιμένα σε καλή κατάσταση από πλευράς υγιεινής, καθαριότητας και λειτουργικότητας, να μεριμνά για την ευταξία και ευπρέπεια του περιβάλλοντος χώρου και να προβαίνει στην άμεση αποκατάσταση κάθε φθοράς ή βλάβης που τυχόν παρουσιασθεί.

(θ) Να μεριμνά για την τακτική και έκτακτη συντήρηση των έργων, των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού του τουριστικού λιμένα καθώς και τις αναγκαίες αντικαταστάσεις και επισκευές αυτών, συμμορφούμενος προς τις τυχόν υποδείξεις των αρμόδιων προς τούτο οργάνων, που θα πραγματοποιούν τακτικούς και έκτακτους ελέγχους καθ'όλη τη διάρκεια λειτουργίας του τουριστικού λιμένα.

(ι) Να εξοπλίσει τον τουριστικό λιμένα με τις κατάλληλες για τη λειτουργία του μηχανολογικές, υδραυλικές και λοιπές εγκαταστάσεις και απαιτούμενο κινητό εξοπλισμό καθώς και με τον εξοπλισμό για την ασφαλή αγκυροβολία και πρόσδεση των σκαφών. Εάν κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων διαπιστωθούν αποκλίσεις, φθορές, βλάβες, ζημίες και γενικά εάν η λειτουργική και αισθητική κατάσταση του λιμένα είναι υποδεέστερη της απαιτούμενης, ο φορέας διαχείρισης υποχρεούται να προβεί στις αναγκαίες ενέργειες σύμφωνα με τις υποδείξεις των αρμόδιων οργάνων.

- **Εκτέλεση έργων**

Τα έργα εκτελούνται με την αποκλειστική ευθύνη, κίνδυνο και φροντίδα του φορέα διαχείρισης, σύμφωνα με τις εγκεκριμένες μελέτες, τις απαιτούμενες κατά περίπτωση άδειες

[147] (ΦΕΚ 844/Β'/08.07.2002) «Λήψη μέτρων πυροπροστασίας σε τουριστικούς λιμένες σκαφών αναψυχής»

και τους κανόνες της επιστήμης και της τέχνης. Κατά της εκτέλεση των έργων, ο φορέας διαχείρισης έχει την υποχρέωση να λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος και να τηρεί τις ισχύουσες διατάξεις για την προστασία της περιουσίας και την πρόληψη ατυχημάτων του προσωπικού και τρίτων. Τυχόν αξιώσεις αυτών βαρύνουν αποκλειστικά το φορέα διαχείρισης.

Επίσης, υποχρεούται να υλοποιήσει το επενδυτικό πρόγραμμα χρησιμοποιώντας κατάλληλα υλικά και εργατοτεχνίτες απόλυτα εξειδικευμένους και να λαμβάνει κάθε μέτρο για την άρτια εκτέλεση των έργων.

- **Εγγύηση καλής εκτέλεσης της σύμβασης**

Για την εξασφάλιση της εμπρόθεσμης καταβολής του ανταλλάγματος και της προσήκουσας εκπλήρωσης των συμβατικών του υποχρεώσεων, ο φορέας διαχείρισης υποχρεούται να καταθέσει εντός οκταμήνου από τη σύναψη της σύμβασης στη Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού και Υποδομών του Υπουργείου Τουρισμού εγγυητική επιστολή προς το Ελληνικό Δημόσιο (Υπουργείο Τουρισμού) από τράπεζα που λειτουργεί νόμιμα είτε στην Ελλάδα είτε σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αορίστου διαρκείας, ισόποση με το καταβλητέο αντάλλαγμα του πρώτου έτους παραχώρησης.

Σε κάθε αναπροσαρμογή του ανταλλάγματος, η ως άνω εγγυητική επιστολή θα συμπληρώνεται ή θα αντικαθίσταται με ευθύνη του φορέα διαχείρισης, χωρίς να απαιτείται ιδιαίτερη όχληση από τη Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού και Υποδομών του Υπουργείου Τουρισμού, ώστε να είναι πάντοτε ισόποση με το εκάστοτε νέο αντάλλαγμα, η δε επιστροφή της στο φορέα διαχείρισης θα γίνεται με την παράδοση της νέας εγγυητικής επιστολής.

Η εγγύηση καλής εκτελέσεως των όρων της σύμβασης θα παραμείνει στο Δημόσιο μέχρι τη λήξη ή την καθ'οποιοδήποτε τρόπο λύση της σύμβασης.

Ο φορέας διαχείρισης υποχρεούται επίσης να συμπληρώνει ανάλογα την εγγυητική επιστολή όταν μειωθεί μετά από τυχόν κατάπτωσή της.

Το Δημόσιο δικαιούται να εισπράττει από την εγγυητική επιστολή, με ισόποση κατάπτωσή της, κάθε οφειλή του φορέα διαχείρισης από το αντάλλαγματα, ποινικές ρήτρες, πρόστιμα κ.λπ. καθώς και κάθε απαίτηση που πηγάζει από τυχόν παραβάσεις των όρων της σύμβασης.

Η εγγύηση παραμένει με την ρήτρα ότι είναι πληρωτέα από την εγγυήτρια τράπεζα «χωρίς όρους ή αντιρρήσεις» και σε «πρώτη ζήτηση» του Δημοσίου. Τα έξοδα για την έκδοση και τη διατήρησή της σε ισχύ βαραίνουν αποκλειστικά το φορέα διαχείρισης.

Εάν ο φορέας δεν υποβάλλει εντός οκταμήνου από τη σύναψη της σύμβασης την εγγυητική επιστολή, η υπογραφείσα σύμβαση παραχώρησης λύεται με διαπιστωτική πράξη της Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού και Υποδομών του Υπουργείου Τουρισμού και χωρίς κανένα δικαίωμα του φορέα διαχείρισης για αποζημίωσή του από το Ελληνικό Δημόσιο.

- **Ασφάλειες**

Για την ασφάλιση του τουριστικού λιμένα ορίζονται τα ακόλουθα:

(α) Ο φορέας διαχείρισης του τουριστικού λιμένα υποχρεούται να ασφαλίσει την αστική ευθύνη του έναντι κάθε τρίτου καθ'όλη τη διάρκεια εκτέλεσης των έργων και για όλη

τη διάρκεια της παραχώρησης. Ως τρίτοι θεωρούνται και οι πλοιοκτήτες των ελλιμενιζόμενων στον τουριστικό λιμένα σκαφών αναψυχής. Το Δημόσιο, ως κύριος του τουριστικού λιμένα, δε θα έχει καμία συμμετοχή στην κάλυψη οποιουδήποτε κινδύνου ή ζημίας.

(β) Στην κάλυψη των κινδύνων αστικής ευθύνης έναντι τρίτων τα ασφαλιζόμενα πρόσωπα θεωρούνται τρίτα μεταξύ τους σύμφωνα με τον ειδικό όρο «διασταυρούμενη ευθύνη» (cross liability).

(γ) Με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο καλύπτεται και η ευθύνη του προστήσαντος σύμφωνα με το άρθρο 922 ΑΚ.

(δ) Ο φορέας διαχείρισης του τουριστικού λιμένα συνάπτει τα ασφαλιστήρια με δική του δαπάνη και επ'ονόματι του Ελληνικού Δημοσίου και διατηρεί τις ασφαλίσεις σε ισχύ καθ'όλη τη διάρκεια της παραχώρησης.

(ε) Αντίγραφα των εν λόγω ασφαλιστηρίων συμβολαίων υποβάλλονται στη Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού και Υποδομών εντός προθεσμίας ενενήντα (90) ημερών από την υπογραφή της σύμβασης. Ανανεώσεις των ασφαλιστηρίων συμβολαίων πρέπει να γίνονται εμπρόθεσμα και αντίγραφά τους να κατατίθενται στη ανωτέρω αναφερόμενη Διεύθυνση.

(στ)Σε περίπτωση λήξης της ασφαλιστικής κάλυψης μερικώς ή ολικώς, ο φορέας διαχείρισης υποχρεούται να προσκομίζει νέο ασφαλιστήριο συμβόλαιο ώστε το αντικείμενο της ασφάλισης να βρίσκεται διαρκώς και αδιαλείπτως υπό ασφαλιστική κάλυψη.

(ζ) Σε περίπτωση επέλευσης ασφαλιστικού κινδύνου, ο οποίος συμπεριλαμβάνεται στις ασφαλιστικές καλύψεις, σε έργα και εγκαταστάσεις που έχουν ασφαλιστεί, η ασφαλιστική αποζημίωση εισπράττεται από το φορέα διαχείρισης, ο οποίος υποχρεούται να αποκαταστήσει τη ζημία εντός προθεσμίας που συμφωνείται μεταξύ των συμβαλλόμενων στη σύμβαση παραχώρησης μερών κατόπιν εκτιμήσεως των ειδικών συνθηκών. Σε περίπτωση παρέλευσης άπρακτης της προθεσμίας αυτής, το Δημόσιο έχει κατά του φορέα διαχείρισης απαίτηση ίση με την ασφαλιστική αποζημίωση την οποία αυτός εισέπραξε ή θα εισέπραττε εάν επεδείκνυε την οφειλόμενη κατά τις περιστάσεις επιμέλεια. Το Δημόσιο μπορεί να επιδιώξει την απαίτησή του αυτή κατά τις διατάξεις περί είσπραξης δημοσίων εσόδων. Επιπλέον, το Δημόσιο διατηρεί ακέραιες τις αξιώσεις του κατά του φορέα διαχείρισης για τυχόν μη καλυπτόμενο από την ασφάλεια ή την εγγύηση κίνδυνο, καθώς και για οποιαδήποτε άλλη αποζημίωση.

- **Προστασία δικαιωμάτων Δημοσίου**

Ο φορέας διαχείρισης υποχρεούται καθ'όλη τη διάρκεια της παραχώρησης να φροντίζει για τη διατήρηση της κατοχής του τουριστικού λιμένα και να αποκρούει με κάθε νόμιμο μέσο κάθε καταπάτηση ή διεκδίκηση αυτού, ανεξάρτητα από οποιαδήποτε δικαστική ή εξώδικο ενέργεια στην οποία τυχόν θα προβεί το Ελληνικό Δημόσιο. Επίσης, οφείλει να γνωστοποιεί άμεσα στο Υπουργείο Τουρισμού κάθε προσβολή δικαιώματος και κάθε σχετική δίκη, στην οποία το Ελληνικό Δημόσιο δικαιούται να παρέμβει.

Ο φορέας διαχείρισης έχει ευθύνη για κάθε βλάβη, μείωση ή απώλεια δικαιωμάτων του Δημοσίου έστω και από ελαφρά αμέλεια.

- **Συνέπειες παράβασης όρων της σύμβασης**

Όλοι οι όροι της σύμβασης είναι ουσιώδεις. Σε περίπτωση παράβασης οποιουδήποτε όρου από το φορέα διαχείρισης, το Υπουργείο Τουρισμού, μέσω των αρμόδιων οργάνων του, δικαιούται να ειδοποιήσει εγγράφως το φορέα διαχείρισης προκειμένου να συμμορφωθεί προς τις συμβατικές του υποχρεώσεις εντός χρονικού διαστήματος τουλάχιστων τεσσάρων (4) μηνών. Εάν αυτός δεν τις εκπληρώσει εντός της τασσόμενης προς τούτο προθεσμίας το Υπουργείο Τουρισμού δύναται να καταγγείλει τη σύμβαση χωρίς κανένα δικαίωμα του φορέα διαχείρισης για αποζημίωση από το Ελληνικό Δημόσιο.

Στην περίπτωση της καταγγελίας ο φορέας διαχείρισης διατηρεί το δικαίωμα να προσφύγει στα καθ'ύλην και κατά τόπο αρμόδια Ελληνικά Δικαστήρια εντός διμήνου από την κοινοποίηση σε αυτόν της καταγγελίας. Από την κοινοποίηση της προσφυγής του φορέα διαχείρισης στο Υπουργείο Τουρισμού αλλά και καθ'όλο το διαστημα της δίμηνης προθεσμίας αναστέλλονται αυτοδικαίως τα αποτελέσματα της καταγγελίας.

Εάν η προσφυγή του απορριφθεί από τα αρμόδια Ελληνικά Δικαστήρια, ο φορέας διαχείρισης υποχρεούται να συμμορφωθεί με τη δικαστική απόφαση εντός τεσσάρων (4) μηνών από την επίδοσή της σε αυτόν. Εφόσον δε συμμορφωθεί με την απόφαση του Δικαστηρίου η Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού και Υποδομών του Υπουργείου Τουρισμού δικαιούται να ζητήσει την άμεση κατάπτωση της εγγυητικής επιστολής καλής εκτέλεσης των όρων της σύμβασης παραχώρησης της χρήσης και της εκμετάλλευσης του τουριστικού λιμένα.

Σε κάθε περίπτωση η σύμβαση καταγγέλλεται με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού.

- **Λήξη της παραχώρησης**

Η παραχώρηση λήγει μετά την πάροδο του συμβατικού χρόνου.

Πριν από την πάροδο του συμβατικού χρόνου η σύμβαση λύεται:

(α) αυτοδικαίως στις περιπτώσεις:

- πτώχευσης ή θέσης του φορέα υπό αναγκαστική διαχείριση ή

- λύσης του νομικού προσώπου του φορέα διαχείρισης εκτός εάν η λύση είναι αποτέλεσμα συγχώνευσης αυτού.

(β) με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης για λόγους που προβλέπουν οι όροι της σύμβασης, οι διατάξεις του νόμου 2160/1993 και του Αστικού Κώδικα, τηρουμένης της διαδικασίας που προβλέπεται παραπάνω[148].

(γ) με διαπιστωτική πράξη της Διεύθυνσης Χωρικού Σχεδιασμού και Υποδομών του Υπουργείου Τουρισμού σε περίπτωση μη εμπρόθεσμης κατάθεσης της εγγυητικής επιστολής καλής εκτέλεσης των όρων της σύμβασης.

[148] Συνέπειες παράβασης όρων της σύμβασης

Μετά τη λήξη της παραχώρησης ή την καθ'οποιοδήποτε τρόπο λύση της σύμβασης, ο φορέας διαχείρισης οφείλει να παραδώσει αμέσως και χωρίς αντιρρήσεις τον τουριστικό λιμένα, ο οποίος περιέρχεται στο Ελληνικό Δημόσιο με όλα τα εντός αυτού έργα, εγκαταστάσεις και εξοπλισμό χωρίς κανένα δικαίωμα για αποζημίωση του φορέα διαχείρισης από το Ελληνικό Δημόσιο.

Τυχόν παραμονή του φορέα διαχείρισης μετά τη λήξη της παραχώρησης, δεν επιφέρει παράταση ή ανανέωσή της, η δε είσπραξη οποιουδήποτε ποσού θεωρείται αποζημίωση αυθαίρετης χρήσης.

Υποκατάσταση του φορέα διαχείρισης στο σύνολο ή εν μέρει στη σύμβαση παραχώρησης και σε οποιαδήποτε από τα δικαιώματα και υποχρεώσεις που απορρέουν, από άλλο φυσικό ή νομικό πρόσωπο, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 33 του νόμου 2160/1993, δεν αποτελεί λόγο λύσης της σύμβασης.

- **Τροποποιήσεις**

Στη συμβαση προβλέπεται δυνατότητα τροποποίησης των όρων της σύμβασης με έγγραφη συμφωνία μεταξύ των συμβαλλομένων. Οποιαδήποτε τροποποίηση θα αποδεικνύεται μόνο εγγράφως, αποκλειομένου οποιουδήποτε άλλου αποδεικτικού μέσου, περιλαμβανομένου και του όρκου.

Τυχόν μη έγκαιρη άσκηση από τους συμβαλλομένους των δικαιωμάτων που απορρέουν από την παρούσα σύμβαση, είτε εφ'άπαξ είτε κατ'επανάληψη, δε θεωρείται ως παραίτηση από τα δικαιώματά τους αυτά.

- **Δωσιδικία-Εφαρμοτέο Δίκαιο**

Οι διαφορές που ανακύπτουν μεταξύ του Δημοσίου και του φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα επιλύονται ενώπιον των καθ'ύλην και κατά τόπον αρμόδιων Ελληνικών Δικαστηρίων, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας. Εφαρμοστέο δίκαιο ορίζεται το ελληνικό.

Συνοψίζοντας, κάθε σύμβαση παραχώρησης τουριστικού λιμένα αποτελεί σύνθετο νομικό κείμενο που διαμορφώνει μακροχρόνιες σχέσεις μεταξύ των συμβαλλομένων μερών. Σκοπός είναι να ρυθμίσει ευρύ φάσμα ζητημάτων που ανακύπτουν στο πλαίσιο της συνεργασίας των προσώπων αυτών και να ικανοποιήσει τα αντιτιθέμενα συμφέροντά τους.

6.5 Διαδικασία μετά τη σύναψη της σύμβασης παραχώρησης

Όπως προβλέπεται και στο περιεχόμενο της σύμβασης, εντός οκταμήνου από την υπογραφή της, ο φορέας διαχείρισης του τουριστικού λιμένα υποχρεούται σύμφωνα με την παρ. 7 του άρθρου 31 του νόμου 2160/1993 να υποβάλει στη Γενική Γραμματεία Τουρισμού φάκελο με τα παραστατικά που προβλέπονται στην υπ' αριθμ. 11214/2012 Υπουργική Απόφαση[149].

[149] (ΦΕΚ 2339/Β'/21.08.2012) «Καθορισμός παραστατικών της παρ. 7 του άρθρου 31 του Ν. 2160/1993, όπως τροποποιήθηκε με τον Ν. 4070/2012».

Συγκεκριμένα, για μαρίνες οι ελάχιστες προς κατάθεση μελέτες περιγράφονται ακολούθως:

(α) σχέδιο γενικής διάταξης έργων χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης (Master plan) - ρυμοτομικό σχέδιο.

(β) οριστικές μελέτες λιμενικών, τεχνικών, υδραυλικών, έργων (συνοδευόμενες από σχέδιο αποτύπωσης των θέσεων μόνιμων αγκυροβολίων − ρεμέτζα).

(γ) οριστική κυκλοφοριακή μελέτη και μελέτη κόμβου σύνδεσης με Δημόσια οδό.

(δ) οριστικές μελέτες (Αρχιτεκτονικών, Στατικών, παθητικής – ενεργητικής πυροπροστασίας κ.λπ.).

(ε) οριστικές μελέτες Η/Μ, όλων των έργων και εγκαταστάσεων.

Για καταφύγια οι ελάχιστες προς κατάθεση μελέτες είναι οι εξής:

(α) σχέδιο γενικής διάταξης έργων χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης (Master plan) - ρυμοτομικό σχέδιο.

(β) οριστικές μελέτες λιμενικών, τεχνικών, υδραυλικών, έργων (συνοδευόμενες από σχέδιο αποτύπωσης των θέσεων μόνιμων αγκυροβολίων − ρεμέτζα).

(γ) οριστική μελέτη κόμβου σύνδεσης με Δημόσια οδό.

(δ) οριστικές μελέτες (Αρχιτεκτονικών, Στατικών, πυροπροστασίας (παθητική − ενεργητική κ.λπ.).

(ε) οριστικές μελέτες Η/Μ, όλων των έργων και εγκαταστάσεων.

Τέλος, για αγκυροβόλια οι ελάχιστες προς κατάθεση μελέτες είναι:

(α) σχέδιο γενικής διάταξης έργων χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης (Master plan)- ρυμοτομικό σχέδιο.

(β) οριστικές μελέτες λιμενικών, τεχνικών, υδραυλικών, έργων (συνοδευόμενες από σχέδιο αποτύπωσης των θέσεων μόνιμων αγκυροβολίων − ρεμέτζα.)

(γ) οριστικές μελέτες (Αρχιτεκτονικών, Στατικών, παθητικής – ενεργητικής πυροπροστασίας κ.λπ.).

(δ) οριστικές μελέτες Η/Μ, όλων των έργων και εγκαταστάσεων.

Η αρμόδια Διεύθυνση ελέγχει τις υποβαλλόμενες οριστικές μελέτες και σχέδια που αναφέρονται στα πάσης φύσεως έργα και εγκαταστάσεις του τουριστικού λιμένα και εφόσον συμφωνούν με την ΚΥΑ χωροθέτησης ή τη σύμβαση παραχώρησης τις προωθεί μέσα σε είκοσι (20) ημέρες στις αρμόδιες υπηρεσίες προκειμένου να εκδοθούν, εντός τετραμήνου από την υποβολή τους, οι απαραίτητες οικοδομικές και λοιπές άδειες για τη δημιουργία του τουριστικού λιμένα.

Ενδεικτικά αναφέρονται η απόφαση έγκρισης εκτέλεσης λιμενικών έργων από την Περιφέρεια και την Αποκεντρωμένη Διοίκηση, οι άδειες δόμησης εντός τουριστικού λιμένα από την αρμόδια υπηρεσία του άρθρου 12 του νόμου 4002/2011[150] Ειδική Υπηρεσία Προώθησης και Αδειοδότησης Τουριστικών Επενδύσεων στον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (ΕΥΠΑΤΕ) ή τον κατά την περίοδο έκδοσης αρμόδιο φορέα για χερσαία έργα, η έκδοση πιστοποιητικού πυροπροστασίας του λιμένα από την οικεία Πυροσβεστική Υπηρεσία και η έγκριση σχεδίου διαχείρισης αποβλήτων.

Μέσα σε δύο (2) μήνες από την ολοκλήρωση των απαιτούμενων έργων για τη λειτουργία του λιμένα ο φορέας διαχείρισης οφείλει να υποβάλει αίτηση για την έκδοση άδειας λειτουργίας στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Τουρισμού, στην οποία επισυνάπτονται τα εξής έγγραφα και παραστατικά στοιχεία, βάσει παρ. 10.3 του άρθρου 31:

(α) θεωρημένες οικοδομικές άδειες,

(β) σχέδια γενικής διάταξης χερσαίων και λιμενικών έργων, όπως τα έργα αυτά κατασκευάσθηκαν και υφίστανται, συνοδευόμενα από υπεύθυνες δηλώσεις μηχανικών ως προς τη νομιμότητα κατασκευής των έργων αυτών,

(γ) σχέδιο ειδικού κανονισμού λειτουργίας,

(δ) ασφαλιστήριο συμβόλαιο σύμφωνα με όσα προβλέπονται στην απόφαση παραχώρησης ή τη σύμβαση παραχώρησης,

(ε) πιστοποιητικό πυροπροστασίας ή βεβαίωση υποβολής των απαιτούμενων δικαιολογητικών. Αν υποβληθεί βεβαίωση κατά το προηγούμενο εδάφιο, το πιστοποιητικό πυροπροστασίας υποβάλλεται μέσα σε αποκλειστική προθεσμία έξι (6) μηνών από την έκδοση της άδειας λειτουργίας. Σε περίπτωση που το πιστοποιητικό πυροπροστασίας δεν υποβληθεί μέσα στην προθεσμία των έξι (6) μηνών, ισχύουν τα αναγραφόμενα στην παρ. 10.2. περ. β' του άρθρου 31,

(στ) άδειες εκτέλεσης λιμενικών έργων,

(ζ) βεβαίωση της αρμόδιας Υπηρεσίας Φάρων για φωτοσήμανση των λιμενικών έργων,

(η) βεβαίωση υποβολής των απαιτούμενων δικαιολογητικών για τον επανακαθορισμό αιγιαλού – παραλίας σύμφωνα με το νόμο 2971/2001.

Σε διάστημα εξήντα (60) ημερών από την υποβολή της αίτησης, η αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Τουρισμού ελέγχει τα υποβληθέντα δικαιολογητικά ως προς την πληρότητά τους και ενημερώνει το φορέα διαχείρισης για ελλείψεις. Εφόσον η κατασκευή των χερσαίων και λιμενικών έργων συμφωνεί με το περιεχόμενο της απόφασης χωροθέτησης, τις εγκεκριμένες οριστικές μελέτες των έργων και τις αντίστοιχες άδειες εκτέλεσης αυτών η Διεύθυνση εκδίδει την άδεια λειτουργίας τουριστικού λιμένα. Τα ανωτέρω παραστατικά είναι δυνατόν να τροποποιηθούν με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού.

[150] (ΦΕΚ 180/Α'/22.08.2011) «Τροποποίηση της συνταξιοδοτικής νομοθεσίας του Δημοσίου - Ρυθμίσεις για την ανάπτυξη και τη δημοσιονομική εξυγίανση - Θέματα αρμοδιότητας Υπουργείων Οικονομικών, Πολιτισμού και Τουρισμού και Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης.», όπως το άρθρο τροποποιήθηκε με την παρ.3 άρθρο 14 νόμου 4179/2013 (ΦΕΚ 175/Α'/08.08.2013) «Απλούστευση διαδικασιών για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον τουρισμό, αναδιάρθωση του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού και λοιπές διατάξεις.» και ισχύει.

Για την άδεια λειτουργίας για την ίδρυση καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος του άρθρου 80 του νόμου 3463/2006[151] και των κολυμβητικών δεξαμενών, καθώς και για την έκδοση κάθε άδειας δόμησης εντός τουριστικού λιμένα, περιλαμβανομένων και των τουριστικών καταφυγίων και αγκυροβολίων, η παρ. 10.2 αναφέρει ότι αρμόδια είναι η Υπηρεσία του άρθρου 12 του νόμου 4002/2011 (ΕΥΠΑΤΕ). Για τη χορήγηση της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις των άρθρων 151, 152, 153 και 154 του νόμου 4070/2012. Για τη χορήγηση της άδειας δόμησης εφαρμόζεται η διαδικασία της υποπερ. γγ΄ της περίπτωσης α΄ και της περ. γ΄ της παρ. 3 του άρθρου 12 του νόμου 4002/2011 και υποβάλλεται υπεύθυνη δήλωση του μηχανικού περί τήρησης των όρων και των περιορισμών δόμησης που ισχύουν για τον τουριστικό λιμένα.

Επίσης, Αρμόδια Υπηρεσία για την έκδοση άδειας εγκατάστασης και λειτουργίας για την άσκηση ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων, όπως λούνα παρκ, πίστες αυτοκινητιδίων, τσίρκο, μουσικές συναυλίες, επιδείξεις, παγοδρόμιο και άλλες καλλιτεχνικές, πολιτιστικές και αθλητικές εκδηλώσεις, που ασκούνται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα ως εμπορικές δραστηριότητες σε ακάλυπτο χερσαίο χώρο εντός τουριστικών λιμένων, είναι η ΕΥΠΑΤΕ[152]. Για τη χορήγηση της άδειας του προηγούμενου εδαφίου υποβάλλονται στην ΕΥΠΑΤΕ, ύστερα από έγκριση του φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα, τα προβλεπόμενα στο άρθρο δικαιολογητικά[153].

Οι κινηματογράφοι και τα θέατρα εντός τουριστικών λιμένων αδειοδοτούνται από την ΕΥΠΑΤΕ και λειτουργούν, σύμφωνα με όσα ορίζονται στους αναγκαστικούς νόμους 445/1937[154] και 446/1937[155], όπως έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν, και στο από 15/17 Μαΐου 1956 βασιλικό διάταγμα[156] σε συνδυασμό με τη νομοθεσία πυρασφάλειας περί χώρων συνάθροισης κοινού και ειδικότερα, σύμφωνα με την 3/2015 πυροσβεστική διάταξη[157], όπως κάθε φορά ισχύει για κινηματογράφους που στεγάζονται σε υφιστάμενα κτίρια και του άρθρου 10 του υπ'αριθμ. 71/1988 Προεδρικού Διατάγματος[158], όπως κάθε φορά ισχύει για κινηματογράφους που στεγάζονται σε νεόδμητα κτίρια. Για τη λειτουργία κινηματογράφων δηλώνεται επιπλέον ο αριθμός των θέσεων.

Για τους υπαίθριους παιδότοπους εντός τουριστικών λιμένων, τηρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις της υπ'αριθμ. 36873/2007 Κοινής Απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Ανάπτυξης και Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης[159]και υποβάλλονται στην ΕΥΠΑΤΕ τα δικαιολογητικά της περ. β΄ της παρ. 2 του άρθρου 7 της απόφασης αυτής.

---

[151] (ΦΕΚ 114/Α'/08.06.2006) «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων.»
[152] Άρθρο 12 του νόμου 4002/2011
[153] Άρθρο 31 παρ. 10.2 γ. νόμου 2160/1993
[154] (ΦΕΚ 22/Α'/25.01.1937) «Περί τροποποιήσεως, συμπληρώσεως και κωδικοποιήσεως των περί κινηματογράφων διατάξεων.»
[155] (ΦΕΚ 23/Α'/25.01.1937) «Περί θεάτρων.»
[156] (ΦΕΚ 123/Α'/17.05.1956) «Περί κανονισμού θεάτρων – Κινηματογράφων κ.λπ.»
[157] (ΦΕΚ 529/Β'/03.04.2015) «Μέτρα και μέσα πυροπροστασίας χώρων συνάθροισης κοινού.»
[158] (ΦΕΚ 32/Α'/17.02.1988) «Κανονισμός Πυροπροστασίας των κτιρίων»
[159] (ΦΕΚ 1364/Β'/02.08.2007) περί «Καθορισμού των όρων, των προϋποθέσεων, της διαδικασίας, των δικαιολογητικών και κάθε άλλης αναγκαίας λεπτομέρειας για την χορήγηση και την ανάκληση των αδειών ίδρυσης και λειτουργίας παιδότοπων.»

Σε περίπτωση που ο χώρος εμπίπτει στις διατάξεις του νόμου 3028/2002[160], η παραπάνω άδεια εκδίδεται κατόπιν σύμφωνης γνώμης του Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού.

Θα πρέπει να επισημανθεί ότι ο φορέας διαχείρισης μεριμνά για τον οριστικό καθορισμό της νέας οριογραμμής αιγιαλού και παραλίας και για την καταγραφή του δημόσιου κτήματος που δημιουργήθηκε με την ολοκλήρωση των έργων του τουριστικού λιμένα, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Το Υπουργείο Τουρισμού δύναται να χορηγεί στο φορέα διαχείρισης μαρίνας, μετά από αίτησή του, τμηματικές άδειες για τη λειτουργία διακεκριμένων τμημάτων του υπό κατασκευή τουριστικού λιμένα εντός δύο (2) μηνών από την υποβολή σχετικής αίτησης. Η πιο πάνω αίτηση συνοδεύεται από τα δικαιολογητικά των περιπτώσεων β΄, δ΄ και ε΄ της παρ. 10.1 του νόμου 2160/1993, η υποβολή των οποίων συνιστά προϋπόθεση χορήγησης της τμηματικής άδειας λειτουργίας[161].

Σε περίπτωση διάνοιξης εσωτερικών λιμενολεκανών, καναλιών ή/και διαμόρφωση προστατευτικών νησίδων για τη δημιουργία τουριστικών λιμένων τα παραπάνω έργα ανήκουν αυτοδικαίως στο Ελληνικό Δημόσιο. Η δημιουργούμενη ως αποτέλεσμα της εκσκαφής έκταση καταγράφεται ως δημόσιο κτήμα, περιλαμβάνεται στη ζώνη του τουριστικού λιμένα και μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τις εν γένει ανάγκες του και να παραχωρηθεί χωρίς δημοπρασία στο φορέα διαχείρισης έναντι ανταλλάγματος με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού ή με σχετική σύμβαση παραχώρησης για χρονικό διάστημα που δε θα εκτείνεται πέραν του χρονικού ορίου της παραχώρησης του τουριστικού λιμένα. Με την ολοκλήρωση των έργων ο φορέας διαχείρισης οφείλει να μεριμνήσει για τον επανακαθορισμό του αιγιαλού κατά τις κείμενες διατάξεις, κατά τον οποίο πρέπει να διασφαλίζεται η συνέχεια του αιγιαλού είτε μέσω κατάλληλης γεφύρωσης ή άλλου τεχνικού έργου, είτε με κάθε άλλο πρόσφορο τρόπο.

Όπως προαναφέρθηκε, μετά την έκδοση της άδειας λειτουργίας ο φορέας διαχείρισης υποβάλλει για έγκριση στη Γενική Γραμματεία Τουρισμού Ειδικό Κανονισμό Λειτουργίας του τουριστικού λιμένα.

Ο Κανονισμός αυτός ρυθμίζει τους ειδικούς όρους λειτουργίας και εκμετάλλευσης συγκεκριμένου τουριστικού λιμένα[162] και ιδίως τα εξής θέματα[163]:

α. την οργάνωση της διοίκησης, τη στελέχωση και τις ειδικές συνθήκες λειτουργίας του τουριστικού λιμένα,

β. το σαφή προσδιορισμό των ορίων της ζώνης (χερσαίας και θαλάσσιας) του λιμένα,

γ. το είδος των σκαφών, το μέγεθος (ελάχιστο μέγιστο) κατά μονάδα και τον αριθμό κατά κατηγορία σκάφους, καθώς και το συνολικό αριθμό των σκαφών, που μπορεί να ελλιμενιστούν,

δ. τον τρόπο διαθέσεως των θέσεων ελλιμενισμού των σκαφών στο λιμένα και το σύστημα αγκυροβολιάς τους,

---

[160] (ΦΕΚ 153/Α'/28.06.2002) «Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς»

[161] Άρθρο 31 παρ. 10.3 νόμου 2160/1993

[162] Σε αντίθεση με το Γενικό Κανονισμό Λειτουργίας ο οποίος ρυθμίζει θέματα λειτουργίας και ασφάλειας όλων εν γένει των τουριστικών λιμένων και εφαρμόζεται στη χερσαία και θαλάσσια ζώνη αυτών.

[163] Σύμφωνα με το άρθρο 31α παρ. 4 του νόμου 2160/1993

ε. τις παρεχόμενες υπηρεσίες και εξυπηρετήσεις, συμπεριλαμβανομένων των εξυπηρετήσεων ατόμων με αναπηρία,

στ. τα μέτρα ασφάλειας και προστασίας των σκαφών και των χρηστών του λιμένα,

ζ. τη διάταξη κυκλοφορίας, στάσης και στάθμευσης τροχοφόρων και της αντίστοιχης σήμανσης εντός του τουριστικού λιμένα κατ` αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας,

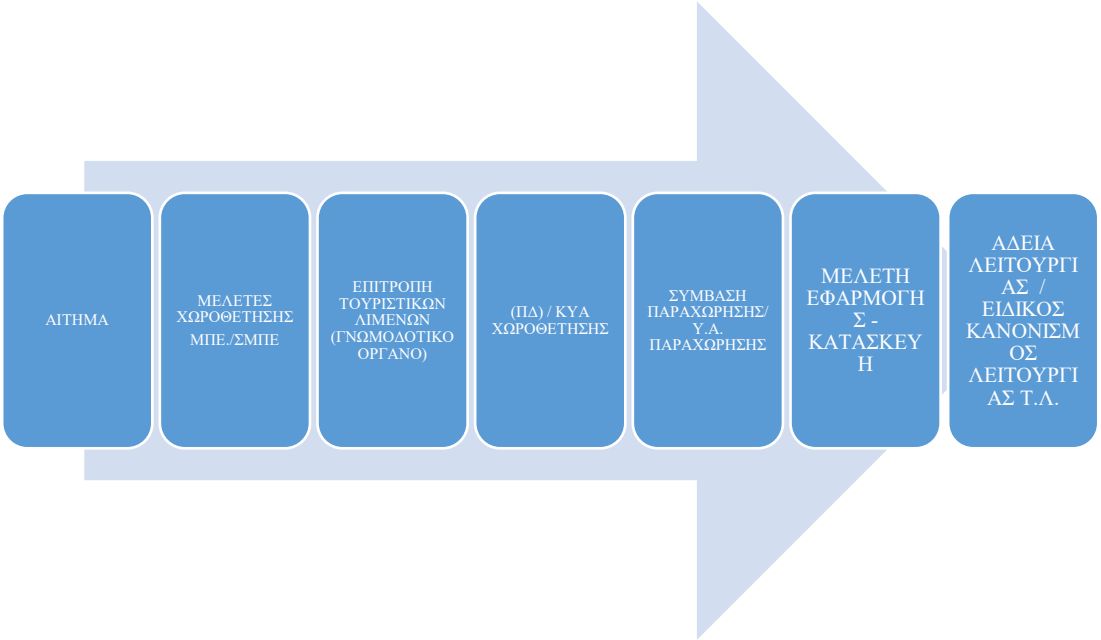
η. κάθε άλλο θέμα σχετικό με την ομαλή και εύρυθμη λειτουργία του λιμένα.

Όσον αφορά στα τιμολόγια ελλιμενισμού και λοιπών παρεχόμενων υπηρεσιών του τουριστικού λιμένα, ο νόμος προέβλεπε την έγκρισή τους από το Υπουργείο Τουρισμού μετά την έκδοση της άδειας λειτουργίας. Με το νόμο 4254/2014[164] η διάταξη αυτή καταργήθηκε. Πλέον τα τιμολόγια ελλιμενισμού και των υπόλοιπων υπηρεσιών προς τα σκάφη αναψυχής από τον τουριστικό λιμένα διαμορφώνονται από το φορέα διαχείρισης αυτού. Για τον καθορισμό τους λαμβάνεται υπόψη η κατηγορία, ο τύπος των σκαφών, το μέγεθός τους σε μέτρα ολικού μήκους ή πλάτους, η εποχή και η διάρκεια ελλιμενισμού σε συνδυασμό με τι υπόλοιπες υπηρεσίες που παρέχονται από τον τουριστικό λιμένα.

Ο φορέας διαχείρισης υποχρεούνται στην υποβολή ετήσιας έκθεσης με σκοπό την παρακολούθηση του τουριστικού λιμένα από το Υπουργείο Τουρισμού. Προς το σκοπό αυτό τηρείται Ηλεκτρονικό Μητρώο πληροφοριών Τουριστικών Λιμένων (ΗΜΤΛ) στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου που αφορά στη διαδικασία χωροθέτησης, τροποποίησης χωροθέτησης, έκδοσης άδειας λειτουργίας, καθώς και στην παρακολούθηση της λειτουργίας τους. Το περιεχόμενο της έκθεσης, ο χρόνος υποβολής, οι υπηρεσίες στις οποίες υποβάλλεται, οι κυρώσεις σε περίπτωση μη υποβολής και κάθε άλλο σχετικό θέμα καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού. Η υποχρέωση αυτή βαρύνει αποκλειστικά το φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα αρμοδιότητας Υπουργείου Τουρισμού διότι για τους τουριστικούς λιμένες αρμοδιότητας ΤΑΙΠΕΔ η παρακολούθηση της λειτουργίας τους γίνεται σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στη σύμβαση παραχώρησης.

[164] Άρθρο 1 παρ. ΣΤ υποπαρ. ΣΤ15 περ. 6 β' νόμου 4254/2014

Πίνακας 6.2: Επισκόπηση διαδικασία χωροθέτησης, παραχώρησης, κατασκευής και λειτουργίας τουριστικών λιμένων.



Πηγή: Νόμος 2160/1993, ιδία επεξεργασία

6.6 Απαλλοτριώσεις

Στο άρθρο 32 του νόμου 2160/1993 γίνεται αναφορά στις απαλλοτριώσεις ιδιοκτησιών εντός της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα όπου πρόκειται να εκτελεστούν έργα για εξυπηρέτηση της λειτουργίας του λιμένα. Οι ιδιοκτησίες αυτές δύνανται να απαλλοτριωθούν υπέρ του Δημοσίου, με δαπάνες του φορέα διαχείρισης, εφόσον αυτό είναι αναγκαίο για την πραγματοποίηση του σκοπού για τον οποίο γίνεται η εκάστοτε παραχώρηση. Οι απαλλοτριώσεις θεωρούνται κατεπείγουσες και κηρύσσονται για δημόσια ωφέλεια με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών. Κατά τα λοιπά ισχύει το νομοθετικό διάταγμα 797/1971[165] περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων.

Σε κάθε περίπτωση δεν αποκλείεται να γεννηθεί υποχρέωση της Διοίκησης να άρει συντελεσμένη απαλλοτρίωση, όταν εκδηλώθηκε σαφώς και ανενδοιάστως βούληση να μη χρησιμοποιηθεί το απαλλοτριωθέν για το σκοπό, για τον οποίο απαλλοτριώθηκε, ή για άλλο σκοπό δημόσιας ωφέλειας, καθώς και όταν, εν όψει του επιδιωχθένος με την απαλλοτρίωση σκοπού, παρήλθε μακρό, πέραν του ευλόγου, χρονικό διάστημα και η Διοίκηση ή, εν γένει, εκείνος υπέρ του οποίου κηρύχθηκε η απαλλοτρίωση, αδράνησε αδικαιολόγητα για την πραγματοποίηση του αρχικού σκοπού της απαλλοτρίωσης ή άλλου σκοπού δημόσιας ωφέλειας. Εάν, όμως, το απαλλοτριωθέν ακίνητο χρησιμοποιήθηκε για το σκοπό για τον οποίο απαλλοτριώθηκε ή για άλλο σκοπό δημόσιας ωφέλειας, τότε δεν είναι δυνατή η ανάκληση της απαλλοτρίωσης, ακόμη και αν στη συνέχεια έπαυσε, για οποιοδήποτε λόγο, να χρησιμοποιείται για το σκοπό αυτό ή για άλλο σκοπό δημόσιας ωφέλειας. Στην περίπτωση αυτή το ακίνητο δύναται να διατεθεί ελευθέρως από το υπέρ ου η απαλλοτρίωση πρόσωπο[166]. Εξάλλου, σε περίπτωση που απαλλοτριώθηκε για τον ίδιο σκοπό μείζων έκταση, στην οποία περιλαμβάνονται περισσότερα ακίνητα, προκειμένου να κριθεί αν συγκεκριμένο από τα

[165] ΦΕΚ 1/Α'/01.01.1971
[166] Βλ. ΟλΣτΕ 1211/2007, 1980/2005, 1981/2005 κ.α.

ακίνητα αυτά χρησιμοποιήθηκε πραγματικά για το σκοπό για τον οποίο απαλλοτριώθηκε, με συνέπεια να αποκλείεται η ανάκληση της απαλλοτρίωσης αυτού, λαμβάνεται υπόψη η φύση του έργου, στην κατασκευή του οποίου απέβλεπε η απαλλοτρίωση, και οι εκτελεσθείσες στη μείζονα έκταση εργασίες για την κατασκευή του και δεν απαιτείται αναγκαίως η αξιοποίηση του συγκεκριμένου ακινήτου με την εκτέλεση σε αυτό συγκεκριμένων εργασιών. Η ανάκληση δε συντελεσμένης απαλλοτρίωσης αποκλείεται στην περίπτωση, κατά την οποία έχουν αρχίσει οι εργασίες, αλλά δεν έχει ολοκληρωθεί το έργο, στην κατασκευή του οποίου απέβλεπε η απαλλοτρίωση, εφόσον από τις ήδη εκτελεσθείσες εργασίες, ανεξαρτήτως της αξίας τους εν σχέσει με τις συνολικώς απαιτούμενες για την ολοκλήρωση του έργου, συνάγεται σαφής βούληση του υπέρ ου η απαλλοτρίωση να το ολοκληρώσει, καθώς και στην περίπτωση, κατά την οποία, από τη φύση του ήδη κατασκευασθέντος έργου, δεν αποκλείεται η στο μέλλον χρησιμοποίηση του τμήματος της απαλλοτριωθείσης εκτάσεως, η οποία δεν έχει ακόμη αξιοποιηθεί, για την επέκταση ή τον εκσυγχρονισμό του έργου[167].

Εάν από την εκτέλεση των έργων του λιμένα σχηματισθούν γήπεδα από πρόσχωση, τεχνητή ή φυσική, στη θάλασσα ή στον αιγιαλό, η κυριότητά τους ανήκει στο Δημόσιο. Τα γήπεδα αυτά περιλαμβάνονται στη ζώνη του τουριστικού λιμένα και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τις εν γένει ανάγκες του τουριστικού λιμένα και για την εκτέλεση των έργων, εγκαταστάσεων και λοιπών κατασκευών, παραχωρουμένης της χρήσης και εκμετάλλευσης αυτών στο φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα.

Μισθώσεις ή άλλα ενοχικά δικαιώματα οποιασδήποτε φύσεως, που αφορούν με οποιονδήποτε τρόπο τις παραχωρούμενες από το Δημόσιο εκτάσεις για τη δημιουργία ή την επέκταση τουριστικού λιμένα, καταργούνται αυτοδικαίως από τη χωροθέτηση του τουριστικού λιμένα σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, όποιος έχει τη νομή ή κατοχή της παραχωρούμενης έκτασης ή τμήματος αυτής αποβάλλεται από το φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας.

Η με οποιονδήποτε τρόπο χρήση της ζώνης του τουριστικού λιμένα από οποιονδήποτε τρίτο, χωρίς τη συγκατάθεση του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα, απαγορεύεται. Το Δημόσιο υποχρεούται στην έκδοση των αναγκαίων διοικητικών πράξεων και διαταγών, ώστε να παρέχεται αποτελεσματική προστασία στο φορέα διαχείρισης.

Επιτρέπεται για τη διευκόλυνση της ελεύθερης επικοινωνίας με τη ζώνη του τουριστικού λιμένα, κατόπιν συντάξεως και εγκρίσεως τοπικού ρυμοτομικού σχεδίου, η αναγκαστική απαλλοτρίωση κτημάτων προς διάνοιξη των απαιτούμενων οδών προσπέλασης ικανού πλάτους σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Τέλος, όσοι κάνουν χρήση των τουριστικών λιμένων υπόκεινται στους ελέγχους που προβλέπουν οι κείμενες διατάξεις για τις ζώνες των λιμένων (λιμενικούς, τελωνειακούς, λοιπούς ελέγχους).

6.7 Φορείς διαχείρισης των τουριστικών λιμένων της Ελλάδας

Όπως ήδη έχει αναφερθεί, φορέας διαχείρισης τουριστικού λιμένα στην Ελλάδα μπορεί να είναι οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου το οποίο έχει αναλάβει με σύμβαση μετά του Δημοσίου ή μετά της ανώνυμης Εταιρείας Ακινήτων Δημοσίου

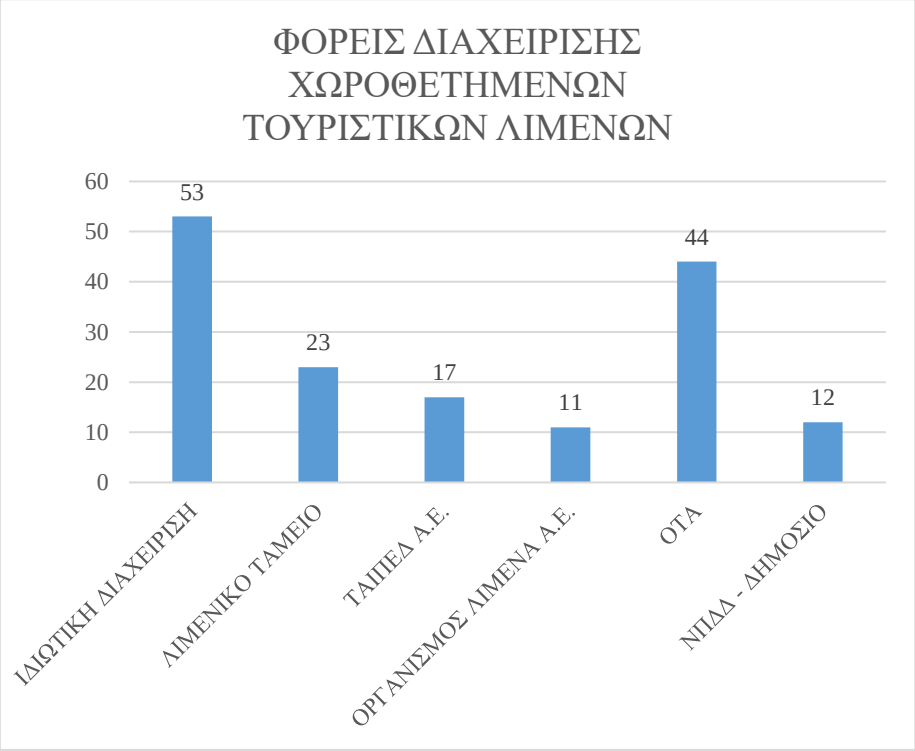
[167] Ενδεικτικά βλ. απόφαση ΣτΕ 323/2016, 1743/2015.

ή εκ του νόμου την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση ενός τουριστικού λιμένα. Καθίσταται, συνεπώς, σαφές ότι στους τουριστικούς λιμένες, εκτός από τους Οργανισμούς Λιμένων και τα Λιμενικά Ταμεία, φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης ενός τουριστικού λιμένα μπορεί να είναι και φυσικά ή νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, αρκεί να έχουν αυτά συμβληθεί με το Δημόσιο ή να έχει εκδοθεί νόμος που να τους απονέμει τη δυνατότητα διοίκησης και εκμετάλλευσης του τουριστικού λιμένα.

Η πρώτη ιδιωτικοποίηση τουριστικού λιμένα στην Ελλάδα πραγματοποιήθηκε το 1995 και πρόκειται για την Μαρίνα Γουβιών στην Κέρκυρα. Η ανάμειξη του ιδιωτικού τομέα στη διαχείριση των τουριστικών λιμένων, μέσω των παραχωρήσεων, αναβάθμισε τις τουριστικές εγκαταστάσεις και βελτίωσε την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών ελλιμενισμού δημιουργώντας νέες προοπτικές για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Ωστόσο, δεν υπήρξε το ανάλογο ενδιαφέρον από την πλευρά των επενδυτών. Αυτό αποτυπώνεται στο γεγονός ότι από το 1995 μέχρι το 2019 έχουν παραχωρηθεί μόλις 18 μαρίνες (24/18=0.75, λιγότερη από μία ιδιωτικοποίηση ανά έτος) που αντιστοιχούν σε 6.209 θέσεις ελλιμενισμού (57,5% των εν λειτουργία μαρινών και 27% του συνόλου των χωροθετημένων τουριστικών λιμενικών εγκαταστάσεων με μέσο όρο 345 θέσεις ελλιμενισμού ανά εγκατάσταση = 6.209/18) σύμφωνα με την Ένωση Μαρινών Ελλάδας (2019).

Στα παρακάτω διαγράμματα και τους πίνακες καταγράφονται οι φορείς διαχείρισης των χωροθετημένων τουριστικών λιμένων της Ελλάδας και οι παραχωρημένοι σε ιδιώτες τουριστικοί λιμένες. Τα στοιχεία δόθηκαν από το Υπουργείο Τουρισμό στο πλαίσιο εκπόνησης της παρούσας μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας.

Διάγραμμα 6.3: Οι φορείς διαχείρισης των χωροθετημένων τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα.



Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού (2020), ιδία επεξεργασία

Πίνακας 6.1: Φορείς διαχείρισης των τουριστικών λιμενων Ελλάδας σε ποσοστά επί τοις εκατό.

ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	%
ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	53	33%
ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ	23	14%
ΤΑΙΠΕΔ Α.Ε.	17	11%
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ Α.Ε.	11	7%
ΟΤΑ	44	27%
ΝΠΔΔ – ΔΗΜΟΣΙΟ	12	8%
ΣΥΝΟΛΟ	160	100%

Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού (2020), ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.4: Φορείς διαχείρισης χωροθετημένων μαρινών Ελλάδας.

Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού (2020), ιδία επεξεργασία

Ειδικά, όσον αφορά στις μαρίνες, οι εν λειτουργία και οι θέσεις ελλιμενισμού αυτών είναι οι εξής (Πίνακας 6.2):

ΑΑ	ΜΑΡΙΝΑ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ
1	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	103
2	ΖΕΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ	670
3	ΑΛΙΜΟΣ	1039
4	ΦΛΟΙΣΒΟΣ	303
5	ΟΡΜΟΣ ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ	685
6	ΑΓΙΟΣ ΚΟΣΜΑΣ	337
7	ΦΑΛΗΡΟ (ΣΕΦ)	130
8	ΓΛΥΦΑΔΑ	852
9	ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ ΣΑΜΟΥ	225

10	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	222
11	ΠΑΛΑΙΡΟΣ ΑΙΤ/ΝΙΑΣ VOUNAKI BEACH	70
12	ΑΚΤΙΟ ΑΙΤ/ΝΙΑΣ CLEOPATRA	88
13	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	180
14	ΠΡΕΒΕΖΑ	297
15	ΓΟΥΒΙΑ	1235
16	ΛΕΥΚΑΔΑ ΑΛΥΚΕΣ	609
17	ΑΡΕΤΣΟΥ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ	242
18	ΣΑΝΗ ΚΑΣΣΑΝΔΡΑΣ	215
19	ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ	315
20	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	255
21	ΓΟΥΒΕΣ ΠΕΔΙΑΔΟΣ	72
22	ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ	140
23	ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	112
24	ΚΩΣ	250
25	ΜΑΝΔΡΑΚΙ ΡΟΔΟΥ	600
26	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	250
27	ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟ	220
28	ΙΤΕΑ	146
ΣΥΝΟΛΟ:	**28 ΕΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΜΑΡΙΝΕΣ**	**9862 ΘΕΣΕΙΣ**

Πηγή: Διαμαντίδης Κ. (2016)

Από τις 59 χωροθετημένες μαρίνες τις χώρας μόνο οι 28 έχουν κατασκευαστεί και λειτουργούν σήμερα. Από τις 28 μαρίνες οι 19 αποτελούν μέλη της Ένωσης Μαρινών Ελλάδας. Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζονται οι φορείς διαχείρισης των εν λειτουργία μαρινών Ελλάδας.

Διάγραμμα 6.5: Οι φορείς διαχείρισης των εν λειτουργία μαρινών της χώρας.

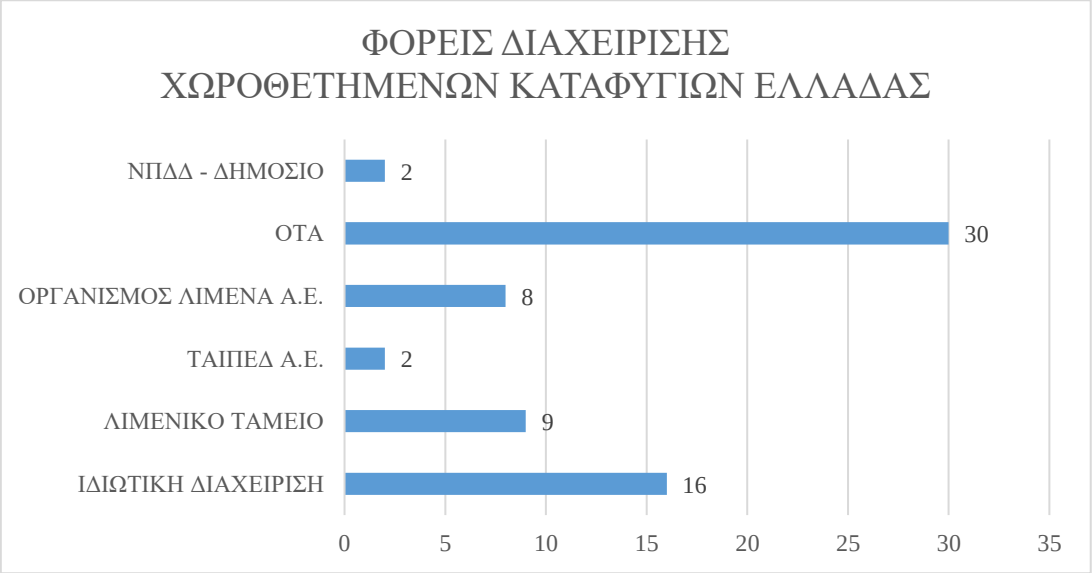
Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού (2020), ιδία επεξεργασία

Όπως γίνεται αντιληπτό οι περισσότερες μαρίνες (18 από τις 28 μαρίνες) που βρίσκονται σε λειτουργία σήμερα έχουν παραχωρηθεί σε ιδιώτες οι οποίοι ασκούν τη διαχείριση με τη μορφή Ανώνυμης Εταιρίας συνήθως. Επίσης, 7 μαρίνες που λειτουργούν σήμερα παραχωρήθηκαν σε τρίτους μέσω διαγωνιστικής διαδικασίας του ΤΑΙΠΕΔ. Σε 3 μαρίνες φορέας διαχείρισης είναι δημοτική επιχείρηση[168], σε 3 ΟΤΑ και σε 4 Λιμενικό Ταμείο. Οι αριθμοί αυτοί φανερώνουν

[168] Ή συμμετέχει με ορισμένο ποσοστό στη μετοχική σύνθεση το αντίστοιχο Λιμενικό Ταμείο. Πρόκειται για τη Μαρίνα Μεσολογγίου. Φορέας διαχείρισης είναι Α.Ε. στη μετοχική σύνθεση της οποίας μετέχει

την ανάμειξη του ιδιωτικού τομέα στη διαχείριση και εκμετάλλευση των τουριστικών λιμένων της χώρας. Παρ'όλα αυτά το γεγονός ότι από τις 59 χωροθετημένες μαρίνες λειτουργούν μόνο 28 τονίζει την ανάγκη μεταρρυθμίσεων για αύξηση του αριθμού των εν λειτουργία μαρινών στην Ελλάδα με τη συμμετοχή της ιδιωτικής πρωτοβουλίας σε αυτές.

Διάγραμμα 6.6: Φορείς διαχείρισης χωροθετημένων καταφυγίων σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα.



Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού (2020), ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6.7: Φορείς διαχείρισης χωροθετημένων αγκυροβολίων σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα.

Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού (2020), ιδία επεξεργασία

με ποσοστό 5% το Λιμενικό Ταμείο Μεσολογγίου. Αντίστοιχα και για τη Μαρίνα Πρεβέζης. Στον τουριστικό λιμένα της Κως φορέας διαχείρισης είναι η δημοτική επιχείρηση «ΚΩΣ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ Α.Ε.».

Βάσει των ανωτέρω διαγραμμάτων διαπιστώνεται ότι από τα 67 χωροθετημένα καταφύγια τα 41 βρίσκονται υπό δημόσια διαχείριση. Ομοίως, από τα 23 χωροθετημένα αγκυροβόλια τουριστικών σκαφών τα 19 διαχειρίζονται δημόσιοι φορείς. Συνεπώς, στις μικρότερες τουριστικές λιμενικές υποδομές η διαχείριση ασκείται κατά κύριο λόγο από το Δημόσιο (ΟΤΑ, Λιμενικά Ταμεία κ.α) ενώ οι περιπτώσεις ανάμειξης των ιδιωτών σε αυτές είναι σημαντικά λιγότερες.

Όσον αφορά στους ξενοδοχειακούς λιμένες της χώρας, 9 από τους 11 χωροθετημένους έχουν παραχωρηθεί, τελούν υπό ιδιωτική διαχείριση και λειτουργούν. Πρόκειται για τους παρακάτω:

Πίνακας 6.3: Ξενοδοχειακοί λιμένες Ελλάδας που λειτουργούν

ΑΑ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΟΝΟΜΑ/ΘΕΣΗ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ
1	ΚΡΗΤΗΣ	PORTO ELOUDA MARE ΠΗΓΑΪΔΑΚΙΑ ΕΛΟΥΝΤΑ ΛΑΣΙΘΙ	28
2	ΚΡΗΤΗΣ	NANA BEACH ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	20
3	ΚΡΗΤΗΣ	CRETA PANORAMA ΛΙΑΝΟΣ ΚΑΒΟΣ ΠΑΝΟΡΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΟ	45
4	ΚΡΗΤΗΣ	MARIBELLO BEACH ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	30
5	ΚΡΗΤΗΣ	FODELE VIP THALASSO ΟΡΜΟΣ ΦΟΔΕΛΕ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	50
6	ΚΡΗΤΗΣ	BLUE PALACE ΠΛΑΚΑ ΕΛΟΥΝΤΑΣ	11
7	ΚΡΗΤΗΣ	HELLAS HOLIDAY HOTELS Α.Ε. ΒΑΘΥ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ	17
8	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΓΡΕΓΟΛΙΜΑΝΟ CLUB MEDITERRANEE ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΧΑΔΑ ΕΥΒΟΙΑΣ	32
9	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	PORTO BELLO ΚΑΡΔΑΜΑΙΝΑ ΚΩΣ	26

Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού (2020), Υπουργική Απόφαση ΑΔΑ: ΨΒΦΕ465ΧΘΟ-ΓΘΟ, ιδία επεξεργασία

Με βάση τους συνολικά χωροθετημένους και τους παραχωρημένους σε ιδιώτες τουριστικούς λιμένες διαπιστώνεται ότι υπάρχει περιθώριο κατασκευής νέων υποδομών και αναβάθμισης των υπαρχόντων. Στο ίδιο πλαίσιο ο αριθμός των εν λειτουργία θέσεων ελλιμενισμού και εξυπηρέσης σκαφών αναψυχής πρέπει να αυξηθεί με εφαρμογή ενός σύγχρονου μοντέλου παραχώρησης τουριστικών λιμένων που ενισχύει την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος.

6.8 Μοντέλα ανάπτυξης τουριστικών λιμένων σε χώρες – ανταγωνιστές

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται άνοδος του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής στη Μεσογείου (π.χ. Κροατία, Μαυροβούνιο, Τουρκία, Κύπρο κ.λπ.). Το γίωτινγκ στην Ελλάδα αντιμετωπίζει τον έντονο ανταγωνισμό των χωρών αυτών, οι

οποίες έχουν υιοθετήσει επιθετικές πολιτικές προβολής και μάρκετινγκ, έχουν ευέλικτες στρατηγικές διαχείρισης των προορισμών τους και καλύτερες υποδομές κατορθώνοντας να αυξήσουν το μερίδιό τους στην εν λόγω αγορά (ICAP, 2010).

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται ο συνολικός αριθμός θέσεων ελλιμενισμού σε χώρες της Μεσόγειο (Πίνακας 6.4):

ΑΑ	Χώρα	Θέσεις Ελλιμενισμού	Ακτογραμμή (km)	Μ.Ο. θέσεων ελλιμενισμού/ ακτογραμμή (km)
1	Γαλλία	196.200	6.136	31,98
2	Ισπανία	130.250	6.882	18,93
3	Ιταλία	172.000	9.532	18,04
4	Μαυροβούνιο	2.220	293	7,58
5	Μάλτα	1.108	197	5,62
6	Κύπρος	1.520	648	2,35
7	Κροατία	17.949	8.032	2,23
8	Τουρκία	18.552	9.827	1,89
9	Σλοβενία	1.475	1.381	1,07
10	Ελλάδα	12.769	15.147	0,84

Πηγή: ICOMIA (2018) και Ένωση Μαρινών Ελλάδας (2019)

Από τον πίνακα συνάγεται ότι η Γαλλία είναι η χώρα με το μεγαλύτερο αριθμό αγκυροβολίων στην Ευρώπη (32 αγκυροβόλια ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής) και αμέσως επόμενες είναι η Ισπανία και η Ιταλία (19 και 18 αγκυροβόλια ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής αντίστοιχα). Επίσης, ο παραπάνω πίνακας αποτυπώνει ένα καίριο ζήτημα που καλείται να διαχειριστεί η Ελλάδα: το γεγονός ότι παρόλο που έχει την μεγαλύτερη ακτογραμμή από τις υπόλοιπες Μεσογειακές χώρες (15.147 χιλιόμετρα), έχει τη χαμηλότερη αναλογία αγκυροβολίων (0,84 ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής). Το φαινόμενο αυτό επιτείνει την ανάγκη για κατασκευή σύγχρονων τουριστικών λιμένων με σημαντικό αριθμό θέσεων ελλιμενισμού καθώς και εκσυγχρονισμό των υφισταμένων στο πρότυπο άλλων μεσογειακών χωρών.

Σύμφωνα με τη μελέτη της Ένωσης Μαρινών Ελλάδας (2019), σήμερα η Κύπρος με τις εν λειτουργία μαρίνες Λεμεσού, Λάρνακας, του ξενοδοχείου St. Raphael στη Λεμεσό και την μαρίνα στο Λατσί διαθέτει 1.520 θέσεις ελλιμενισμού. Οι θέσεις αυτές τα επόμενα χρόνια προβλέπεται να ξεπεράσουν τις 4.000 θέσεις με την ολοκλήρωση των έργων κατασκευής των μαρινών Αγίας Νάπας, Παραλιμνίου, Πάφου και της υφιστάμενης μαρίνας Λάρνακας. Το μοντέλο παραχώρησης τουριστικών λιμένων που έχει επιλεγεί στην Κύπρο είναι κατασκευή μαρίνας σε συνδυασμό με real estate μεγάλης κλιμακας. Το μοντέλο αυτό επιτρέπει την ανάπτυξη τουριστικών υποδομών με πολυτελείς βίλλες, διαμερίσματα, ξενοδοχεία, εμπορικά κέντρα και καταστήματα. Ως αντάλλαγμα ο επενδυτής καταβάλλει στο κράτος ποσοστό από τις μισθώσεις κατοικιών (% προμήθειας με ελάχιστο εγγυημένο ποσό) και σχεδόν μηδαμινό ενοίκιο παραχώρησης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτού είναι η εν λειτουργία μαρίνα Λεμεσού.

Στην Τουρκία υπάρχουν 18.552 θέσεις ελλιμενισμού με σύγχρονες υποδομές. Οι περισσότερες από αυτές βρίσκονται στην Κωνσταντινούπολη, την Μαρμαρίδα, τη Σμύρνη και την Αττάλεια. Η ανάπτυξη και η λειτουργία των λιμένων αυτών πραγματοποιείται από δύο μεγάλα επιχειρηματικά σχήματα: τον όμιλο της Dogus μέσω της D – marin και τον όμιλο Koc μέσω της Setur. Το μοντέλο ανάπτυξης που ακολουθείται είναι η αύξηση των θέσεων ελλιμενισμού

μέσω νέων ιδιωτικών επενδύσεων και το μέσο ενοίκιο παραχώρησης αντιστοιχεί μόλις στο 9% του συνόλου των εξόδων της κάθε μαρίνας.

Η Κροατία διαθέτει 17.949 θέσεις ελλιμενισμού σε μαρίνες με φορείς διαχείρισης ιδιώτες ή μέσω του κρατικού ομίλου μαρινών ACI. Η πολιτική της χώρας επικεντρώνεται στην προσπάθεια προσέλκυσης μεγάλων επενδύσεων με αντάλλαγμα το χαμηλό ενοίκιο παραχώρησης, δηλαδή όσο αυξάνει το μέγεθος της επένδυσης, να επεκτείνεται ο χρόνος της παραχώρησης. Αν αυτό συγκριθεί ως ποσό του συνόλου των εξόδων κάθε μαρίνας ο μέσος όρος αντιστοιχεί μόλις σε 4%.

Στο Μαυροβούνιο λειτουργούν 2.220 θέσεις ελλιμενισμού που αντιστοιχούν σε 6 οργανωμένες μαρίνες. Το μοντέλο ανάπτυξης της χώρας επικεντρώνεται στην ανάπτυξη ενός μεγάλου φάσματος τουριστικών υποδομών με πολυτελείς βίλλες και διαμερίσματα, ξενοδοχεία, εμπορικά κέντρα και καταστήματα στο πλαίσιο λειτουργίας των μαρινών (ICAP, 2018).

7

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Η Ελλάδα αποτελεί ελκυστικό προορισμό στην περιοχή της Μεσογείου για τους λάτρεις του θαλάσσιου τουρισμού και ιδιαίτερα του γιώτινγκ. Οι τουριστικοί λιμένες αποτελούν, σε πολλές περιπτώσεις, αυτοχρηματοδοτούμενα έργα μέσω επενδύσεων τρίτων χωρίς επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού. Μαζί με τα σκάφη αναψυχής συμβάλλουν στο ΑΕΠ της χώρας, δημιουργούν θέσεις εργασίας και προωθούν την ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών. Παράλληλα, αναβαθμίζουν αισθητικά το περιβάλλον όπου λειτουργούν αποτελώντας στοιχεία πολυτέλειας για την παράκτια ζώνη.

Ωστόσο, στην πραγματικότητα, ο θαλάσσιος τουρισμός δεν έχει αναπτυχθεί όπως αρμόζει σε μία χώρα με 16.000 χιλιόμετρα ακτογραμμή, 6.000 νησιά και νησίδες, ιδανικό κλίμα και φιλικές θάλασσες. Η Ελλάδα, αν και έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα έναντι των ανταγωνιστών της, υπολείπεται σε θέσεις ελλιμενισμού και σε τουριστικούς λιμένες που λειτουργούν βάσει οργανωμένου επενδυτικού σχεδίου. Μάλιστα, έχει αρχίσει να χάνει έδαφος στο στίβο της ανταγωνιστικότητας λόγω αδράνειας και αδυναμίας προσαρμογής του ελληνικού τουριστικού προϊόντος στις σύγχρονες τάσεις του παγκόσμιου τουρισμού. Αυτό οφείλεται, σε γενικές γραμμές, στην εμμονή και τον εφησυχασμό των αρμόδιων φορέων στο μοντέλο «ήλιος και θάλασσα», στην υιοθέτηση λανθασμένων πολιτικών για το γιώτινγκ από τους αρμόδιους κρατικούς φορείς και στη δημιουργία στοχευμένων και επιτυχημένων στρατηγικών ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού από ανταγωνιστές του κλάδου (π.χ. την Τουρκία και την Κροατία).

Στο παρόν κεφάλαιο αναπτύσσονται τα προβλήματα που παρατηρούνται στον κλάδο του γιώτινγκ και παρακωλύουν την ανάπτυξη της δραστηριότητας αυτής στη χώρα. Σκοπός αποτελεί η διατύπωση προτάσεων εν είδει λύσεων. Τα προβλήματα κοι οι προτάσεις επικεντρώνονται στους εξής τομείς:

Α. στο θεσμικό πλαίσιο δημιουργίας και λειτουργίας των τουριστικών λιμένων,

Β. στο φορολογικό καθεστώς και στις ναυλώσεις σκαφών αναψυχής,

Γ. στην ανταγωνιστικότητα των ελληνικών τουριστικών λιμένων.

7.1 Θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας τουριστικών λιμένων

7.1.1 Ο Νόμος 2160/1993, όπως ισχύει

Για τη δημιουργία ενός τουριστικού λιμένα, π.χ. μαρίνας, στην Ελλάδα απαιτούνται το λιγότερο 5 έτη από την υποβολή φακέλου επενδυτικού ενδιαφέροντος μεχρι την υλοποίηση του έργου και την έναρξη λειτουργίας του. Το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα υπολογίζεται

λαμβάνοντας υπόψη ιδιαίτερες καθυστερήσεις που προκύπτουν και αποτελούν σύνηθες φαινόμενο:

α. λόγω προσφυγών στο ΣτΕ μετά την αδειοδότηση ή κατά τη διάρκεια υλοποίησης των επιμέρους έργων για ζητήματα χρήσεων γης, κοινόχρηστων χώρων και περιβαλλοντικών όρων,

β. στη διαδικασία εγκρίσεων των εν γένει περιβαλλοντικών όρων κατασκευής και λειτουργίας τουριστικών λιμένων και στις απαιτούμενες εγκρίσεις από τις Αρχαιολογικές Υπηρεσίες,

γ. λόγω αντιδράσεων από τοπικά συμφέροντα.

Παράλληλα, ο νόμος 2160/1993 προβλέπει πλήθος συναρμόδιων Υπηρεσιών και απαιτούμενων εγκρίσεων, αλυσιδωτές διαδικασίες και σωρεία προσκομιστέων δικαιολογητικών για την έκδοση ΠΔ ή/και ΚΥΑ χωροθέτησης καθώς και για την παραχώρηση τουριστικού λιμένα, παράγοντες που δημιουργούν ένα σύνθετο γραφειοκρατικό σύστημα – τροχοπέδη στις επενδύσεις. Ο ενδιαφερόμενος επενδυτής καταβάλλει δυσανάλογο χρόνο και χρήμα παρακολουθώντας την εξέλιξη του αιτήματός του και με αβεβαιότητα ως προς την απόδοση της επένδυσής του.

Πέραν αυτών, ιδιαίτερη μνεία αξίζει να γίνει στις χρονικές προθεσμίες που προβλέπονται στο νόμο 2160/1993 στο πλαίσιο χωροθέτησης και παραχώρησης τουριστικών λιμένων, οι οποίες δε διευκρινίζονται σε κάθε περίπτωση προκαλώντας ασάφειες και καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των διαδικασιών. Αναλυτικότερα, στην περίπτωση χωροθέτησης μαρίνας με τη διαδικασία των δύο σταδίων δεν προσδιορίζεται το μέγιστο χρονικό διάστημα που μπορεί να παρέλθει μεταξύ του πρώτου (έκδοση ΠΔ χωροθέτησης) και του δεύτερου σταδίου (έκδοση ΚΥΑ χωροθέτησης). Αν λάβει κανείς υπόψη του τα απαιτούμενα δικαιολογητικά που πρέπει να συγκεντρώσει ο ενδιαφερόμενος για την έκδοση του προεδρικού διατάγματος χωροθέτησης γίνεται αντιληπτό ότι η διαδικασία της χωροθέτησης είναι αρκετά σύνθετη και χρονοβόρα. Επίσης δεν οριοθετείται χρονικά στο νόμο η περίοδος από τη δημοσίευση πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος μέχρι την ανάδειξη παραχωρησιούχου και εν τέλει τη λειτουργία του λιμένα καθώς σε πολλές περιπτώσεις οι διαγωνισμοί κηρύσσονται άγονοι λόγω αδυναμίας επιλογής του κατάλληλου επενδυτή. Έτσι παρατηρείται το φαινόμενο τουριστικοί λιμένες να βρίσκονται υπό διαδικασία παραχώρησης για πολλά χρόνια, χωρίς να αξιοποιούνται προς όφελος του Δημοσίου. Σε κάθε περίπτωση, εφόσον επιτευχθεί συμφωνία και υπογραφεί η σύμβαση παραχώρησης, προβλέπεται η υποβολή μίας σειράς παραστατικών από το φορέα διαχείρισης εντός οκταμήνου, προθεσμία η οποία δύναται να παραταθεί για όσο χρονικό διάστημα δεν είναι δυνατή η προσκόμιση των απαιτούμενων παραστατικών χωρίς ευθύνη του φορέα διαχείρισης, ρύθμιση που αφήνει αόριστο το χρονικό πλαίσιο προσκόμισης αυτών και ευνοεί τις καθυστερήσεις. Τέλος, μετά την υποβολή των οριστικών μελετών και των αδειών για την δημιουργία του τουριστικού λιμένα, προβλέπεται ενδεικτικά διάστημα τριών (3) ετών για την κατασκευή των έργων αυτού, σε πολλές, όμως, περιπτώσεις το διάστημα αυτό παρατείνεται επ' αόριστο.

Τα ανωτέρω καθιστούν αναγκαία την επανεξέταση και τροποποίηση των διατάξεων του νόμου 2160/1993 που αποτελεί την κύρια νομοθεσία για τη δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων. Απαιτείται απλούστευση της διαδικασίας χωροθέτησης και παραχώρησης (άρθρο 31 νόμου 2160/1993) και επιτάχυνση των διαδικασιών έκδοσης οικοδομικών και λειτουργικών αδειών. Σκοπός των μεταρρυθμίσεων θα πρέπει να είναι:

α. η μείωση των καθυστερήσεων,

β. η αναπτυξη νέων δυνατοτήτων αξιοποίησης της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης του τουριστικού λιμένα[169] και

γ. η δημιουργία ενός διαφανούς και νομικά σταθερού περιβάλλοντος με όρους ισότιμου ανταγωνισμού.

Προς την ίδια κατεύθυνση, η Ένωση Μαρινών Ελλάδος (2019) κρίνει αναγκαία:

α. Τη θεσμοθέτηση συντελεστή δόμησης 0,4 στη χερσαία ζώνη των μαρινών. Η μεταρρύθμιση αυτή κρίνεται ότι θα δώσει ώθηση στις σχετικές επενδύσεις, ειδικά σε μαρίνες που χωροθετούνται σε παραλιακές πόλεις της ηπειρωτικής και της νησιωτικής χώρας.

β. Την κατάργηση της διαδικασίας χάραξης οριογραμμής παραλίας και αιγιαλού στους τουριστικούς λιμένες που αφορά παραλίες και ακτογραμμές καθώς προκαλεί περιττή γραφειοκρατία και προβλήματα στη χωροταξία των τουριστικών λιμένων.

γ. Την πρόβλεψη για ανέγερση κτιρίων και εγκαταστάσεων μέχρι το κρηπίδωμα της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα για μεγαλύτερη αξιοποίηση αυτού.

Οι εν λόγω προτάσεις της Ένωσης χρήζουν περαιτέρω διαβούλευσης με τους αρμόδιους κρατικούς φορείς.

7.1.2 Πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού

Ο τρόπος οργάνωσης και λειτουργίας των δημόσιων φορέων διαχείρισης της χώρας δημιουργεί συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού για τους υπό ιδιωτική διαχείριση τουριστικούς λιμένες.

Πιο συγκεκριμένα, το σύστημα διαχείρισης των λιμένων από τα Λιμενικά Ταμεία, τους ΟΤΑ και λοιπά ΝΠΔΔ σε πολλές περιπτώσεις υποβαθμίζει την εικόνα της χώρας καθώς υπάρχουν δημόσιοι φορείς διαχείρισης που υποστελεχώνονται ή δε διαθέτουν εξειδικευμένο προσωπικό με αποτέλεσμα την αδυναμία συλλογής λιμενικών τελών από τα διερχόμενα και μόνιμα σκάφη αναψυχής. Σε αυτά προστίθενται η εφαρμογή μη αποδοτικής πολιτικής χαμηλών τιμολογίων καθώς και οι χαμηλού επιπέδου παρεχόμενες υπηρεσίες, ποιότητα, ασφάλεια, εξυπηρέτηση και προδιαγραφές λειτουργίας των υποδομών αυτών. Ως επακόλουθο το κράτος στερείται σημαντικά έσοδα ετησίως. Στη Μελέτη της Ένωσης Μαρινών Ελλάδας (2019) σημειώνεται ότι χαρακτηριστικό παράδειγμα του αναχρονιστικού συστήματος βάσει του οποίου λειτουργούν τα Λιμενικά Ταμεία αποτελεί ο τρόπος χρέωσης των σκαφών αναψυχής: 5,59 ευρώ είναι η ημερήσια χρέωση ενός δωδεκάμετρου ιδιωτικού σκάφους στα καταφύγια τουριστικών σκαφών υπό την εποπτεία των Λιμενικών Ταμείων και 3 ευρώ εάν πρόκειται για επαγγελματικό σκάφος και μάλιστα για την τουριστική περίοδο μεγάλης αιχμής. Ακόμη και τα τουριστικά σκάφη μεγάλου πλάτους όπως είναι τα καταμαράν, ανεξαρτήτως σημαίας, χρεώνονται τα ίδια ποσά. Αντίθετα, η μέση ημερήσια χρέωση για σκάφος 12 μέτρων σε μαρίνες υπό ιδιωτική διαχείριση είναι 60 και 40 ευρώ αντίστοιχα. Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η ημερήσια χρέωση τελών ελλιμενισμού από τα Λιμενικά Ταμεία σε σύγκριση με τις υπό

[169] Π.χ. η παραχώρηση χώρου εντός της χερσαίας ζώνης για κατασκευή και λειτουργία ξενοδοχειακών μονάδων (παράδειγμα αποτελεί η μαρίνα Βουλιαγμένης και η μαρίνας Πόρτο Καρράς) και καζίνο ή για ανέγερση και μίσθωση παραθαλάσσιων κατοικιών, κτιρίων γραφείων και εμπορικών κέντρων. Με την πρόβλεψη αυτή μεγαλώνει η αξία του τουριστικού λιμένα που πρόκειται να παραχωρηθεί, η ζήτηση από τα σκάφη που τον επιλέγουν αυξάνεται και η εύρεση επενδυτή καθίσταται πιο εύκολη.

ιδιωτική διαχείριση μαρίνες αποτελεί το 1/10 του παγκόσμιου μέσου όρου ή το 1/8 του Ελληνικού μέσου όρου.

Η αδυναμία αξιοποίησης των λιμένων σκαφών αναψυχής και επιβολής ικανοποιητικών τελών στα σκάφη αναψυχής έχει αντίκτυπο και στις λιμενικές υποδομές. Λόγω της έλλειψης εσόδων είναι αδύνατη ακόμη και η στοιχειώδης συντήρησή τους με την κατάσταση να επιδεινώνεται με την πάροδο του χρόνου.

Σε κάθε περίπτωση, ο κατακερματισμός των τουριστικών λιμενικών υποδομών σε πολλές και μικρές εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής στην ελληνική επικράτεια σε συνδυασμό με την πολυδιάσπαση της αρμοδιότητας της εποπτείας των τουριστικών λιμένων (Υπουργείο Τουρισμού, Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ΤΑΙΠΕΔ Α.Ε., Οργανισμοί Λιμένων Α.Ε., ΟΤΑ, Λιμενικά Ταμεία) καθιστούν ιδιαίτερα δύσκολη την παρακολούθησή τους και τη συνολική αποτίμηση της λειτουργίας τους από το κράτος.

Στον αντίποδα, υπάρχουν οργανωμένοι τουριστικοί λιμένες οι οποίες έχουν παραχωρηθεί με σύμβαση σε ιδιώτες φορείς διαχείρισης. Τα πρόσωπα αυτά επενδύουν σημαντικά ποσά στις λιμενικές υποδομές, στην ποιοτική εξυπηρέτηση και ασφάλεια των σκαφών, καταβάλλουν ετησίως μισθώματα, εισφορές, φόρους και επωμίζονται τεράστιο λειτουργικό κόστος. Παρ'όλα αυτά δέχονται τεράστια πίεση από τους υπό δημόσια διαχείριση τουριστικούς λιμένες τους οποίους επιλέγουν τα σκάφη προκειμένου να αποφύγουν την καταβολή τελών.

Βάσει των ανωτέρω γίνεται αντιληπτό ότι ο εκάστοτε ενδιαφερόμενος επενδυτής τουριστικού λιμένα, πέρα από τις χρονοβόρες διαδικασίες και τις οικονομικές απαιτήσεις, έρχεται αντιμέτωπος και με τις πρακτικές που εφαρμόζουν οι διαχειριστές των λοιπών τουριστικών λιμένων. Για τους λόγους αυτούς απαιτείται η αναδιοργάνωση των δημόσιων φορέων διαχείρισης τουριστικών λιμένων προκειμένου να ασκούν πραγματική διαχείριση σε αυτούς, ο άμεσος επανακαθορισμός των προβλεπόμενων τελών με τα οποία χρεώνουν τα σκάφη αναψυχής ώστε το Δημόσιο να εισπράττει ικανοποιητικά έσοδα καθώς και η ίση μεταχείριση των φορέων διαχείριση των λιμενικών υποδομών από το κράτος.

7.2 Φορολογικό καθεστώς και ναυλώσεις σκαφών αναψυχής

Οι στρατηγικές που χαράσσει το κράτος τις τελευταίες δεκαετίες στο πλαίσιο προώθησης του τουρισμού με σκάφη αναψυχής δε φαίνεται να ευνοούν στην πλειονότητά τους την ανάπτυξη της δραστηριότητας γιώτινγκ, την ενασχόληση με τις θαλάσσιες δραστηριότητες, την αγορά σκαφών αναψυχής και την προσέλκυση αλλοδαπών σκαφών στις ελληνικές θάλασσες και στους λιμένες. Αντίθετα, παρατηρείται ότι μειώνουν την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών τουριστικών λιμένων και τα κίνητρα για επενδύσεις ιδιωτών σε αυτούς. Η δυναμικότητα και οι προοπτικές που προσφέρει ο κλάδος στη χώρα δεν έχουν γίνει απόλυτα κατανοητές.

Στο πλαίσιο της οικονομικής κρίσης και των μέτρων αντιμετώπισής της, η έκτακτη εισφορά και ο ειδικός φόρος που επιβλήθηκε με απαρχή το νόμο 3790/2009[170] αποτέλεσαν βασική αιτία εκποίησης ή αποχώρησης σημαντικού ποσοστού μόνιμων σκαφών αναψυχής από τους ελληνικούς τουριστικούς λιμένες (υπολογίζονται απώλειες της τάξεως του 20% από τις ελληνικές μαρίνες μετά το 2010). Μάλιστα, το μεγαλύτερο μέρος των σκαφών που αποχώρησαν πωλήθηκαν σε πολύ χαμηλές τιμές από Έλληνες σε ξένους ιδιοκτήτες οι οποίοι

[170] (ΦΕΚ 143/Α'/07.08.2009) «Εταιρεία ιδιωτικών πλοίων αναψυχής, επιβολή ειδικού φόρου και έκτακτης εισφοράς στα πλοία αναψυχής, ρύθμιση φορολογικών θεμάτων, θεμάτων του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους και λοιπές διατάξεις.»

ελλιμενίζουν τα σκάφη τους σε άλλες χώρες. Ως επακόλουθο μειώθηκαν και τα κέρδη στους λιμένες. Ειδικά στις μαρίνες τα έσοδα μειώθηκαν ακόμη περισσότερο διότι η μειωμένη πληρότητα και οι άδειες θέσεις οδήγησαν σε μείωση των τιμοκαταλόγων ελλιμενισμού και των παρεχόμενων υπηρεσιών, λογική συνέπεια του νόμου προσφοράς και ζήτησης. Λόγω αυτού του μέτρου και των αλυσιδωτών συνεπειών του πολλοί τουριστικοί λιμένες έχασαν το πλεονέκτημα της κερδοφορίας τους και κατέστησαν ζημιογόνοι.

Επιπλεόν, οι υποχρεώσεις σε φορολογία, εισφορές, τέλη διαχρονικά αυξάνονται για τους ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής και τους επαγγελματίες του κλάδου. Έτσι το κράτος εμφανίζεται απρόθυμο να διαπραγματευθεί σε ρεαλιστική βάση για ένα πιο φιλικό φορολογικό καθεστώς.

Οι παραπάνω αναφερόμενες πρακτικές δε βοηθούν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του εθνικού τουριστικού προϊόντος. Στην Ελλάδα, όπου η τουριστική βιομηχανία είναι πυλώνας της οικονομίας, ο θαλάσσιος τουρισμός παραμένει ένας κλάδος αναξιοποίητος με τεράστια περιθώρια βελτίωσης. Το κράτος οφείλει να λάβει μέτρα για ενίσχυση της ενασχόλησης με το γιώτινγκ και προσέλκυση αλλοδαπών σκαφών αναψυχής στις ελληνικές θάλασσες.

7.2.1 Δυσμενές φορολογικό καθεστως για τα σκάφη αναψυχής

Η φορολογική επιβάρυνση των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής με τεκμήρια και φόρους καθιστά αποτρεπτική την πλοιοκτησία και επηρεάζει αρνητικά την ανάπτυξη του κλάδου. Συγκεκριμένα, οι κύριοι και κάτοχοι ιδιωτικών σκαφών αναψυχής επιβαρύνονται ετησίως με φόρο που ονομάζεται τεκμήριο διαβίωσης[171]. Στο φόρο αυτό προστίθεται[172] ο φόρος πολυτελούς διαβίωσης ο οποίος επιβάλλεται στα ποσά της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης που προκύπτουν από την κυριότητα ή κατοχή σκαφών αναψυχής ιδιωτικής χρήσης άνω των 5 μέτρων. Λόγω των ανωτέρω φορολογικών απαιτήσεων χιλιάδες Έλληνες ιδιοκτήτες αναγκάζονται να ακινητοποιήσουν τα σκάφη τους καταθέτοντας στα κατά τόπους λιμεναρχεία τις άδειες πλόων. Επίσης, σημαντικός αριθμός σκαφών αποχωρούν από τους ελληνικούς λιμένες όπου ελλιμενίζονταν προς αναζήτηση ευνοϊκού φορολογικού καθεστώτος με αποτέλεσμα πολλές θέσεις ελλιμενισμού να μένουν κενές. Φυσικά λόγω των ανωτέρω πλήττονται και άμεσα συνδεόμενοι κλάδοι όπως ο κλάδος της ναυπήγησης και της επισκευής σκαφών αναψυχής, επιχειρήσεις πώλησης εξοπλισμού σκαφών και ανταλλακτικών, εμπορίας καυσίμων κ.α.

Παράλληλα τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής στην Ελλάδα επιβαρύνονται για τις υπηρεσίες που λαμβάνουν στις μαρίνες με τον υψηλότερο συντελεστή ΦΠΑ (24%) σε αντίθεση με γειτονικές χώρες όπου, για παράδειγμα, ο συντελεστής ΦΠΑ στην Τουρκία είναι μηδενικός, στην Ιταλία 6,6%, στην Κροατία 13% και στην Γαλλία 10%, μειώνοντας την ανταγωνιστικότητά τους. Εξαίρεση αποτελούν τα σκάφη αναψυχής με μήκος άνω των 12 μέτρων τα οποία τυγχάνουν

[171] Άρθρο 31 νόμου 4172/2013 (ΦΕΚ 167/Α'/23.07.2013) «Φορολογία εισοδήματος, επείγοντα μέτρα εφαρμογής του ν. 4046/2012, του ν. 4093/2012 και του ν. 4127/2013 και άλλες διατάξεις.».

[172] Άρθρο 44 παρ. 1 του νόμου 4111/2013 (ΦΕΚ 18/Α'/25.01.2013) «Συνταξιοδοτικές ρυθμίσεις, τροποποιήσεις του Ν. 4093/2012, κύρωση της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Έγκριση των Σχεδίων των Συμβάσεων Τροποποίησης της Κύριας Σύμβασης Χρηματοδοτικής Διευκόλυνσης μεταξύ του Ευρωπαϊκού Ταμείου Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας (ΕΤΧΣ), της Ελληνικής Δημοκρατίας, του Ελληνικού Ταμείου Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας (ΤΧΣ) και της Τράπεζας της Ελλάδος (ΤτΕ), με τίτλο «Κύρια Σύμβαση Χρηματοδοτικής Διευκόλυνσης», της Σύμβασης Χρηματοδοτικής Διευκόλυνσης μεταξύ του ΕΤΧΣ, της Ελληνικής Δημοκρατίας και της ΤτΕ, με τίτλο «Σύμβαση Διευκόλυνσης Διαχείρισης Υποχρεώσεων ΣΙΤ» και της Σύμβασης Χρηματοδοτικής Διευκόλυνσης μεταξύ του ΕΤΧΣ, της Ελληνικής Δημοκρατίας και της ΤτΕ, με τίτλο «Διευκόλυνση αποπληρωμής Τόκων Ομολόγων», παροχή εξουσιοδοτήσεων για την υπογραφή των Συμβάσεων» και άλλες επείγουσες διατάξεις.»

απαλλαγής ΦΠΑ εφόσον κατέχουν άδεια επαγγελματικού σκάφους σε ισχύ από το Υπουργείο Ναυτιλίας.

Στις ανωτέρω φορολογικές επιβαρύνσεις προστίθεται και το Τέλος Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 13 του νόμου 4211/2013[173], όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, θεσπίστηκε ειδικό τέλος υπέρ του Δημοσίου, με την ονομασία «Τέλος Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων» (ΤΕΠΑΗ), το οποίο βαρύνει: α) τα πλοία αναψυχής ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων, ιδιωτικά και επαγγελματικά και β) τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια. Το ΤΕΠΑΗ επιβάλλεται για όλα τα εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων προαναφερθέντα πλοία αναψυχής και επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια ανεξάρτητα από τη σημαία τους. Για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής και τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια υπόχρεος στην καταβολή του είναι ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής του ή ο νόμιμος εκπρόσωπός τους και για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής είναι ο πλοιοκτήτης ή ο κάτοχος ή ο χρήστης του. Οι ως άνω ευθύνονται αλληλεγγύως και εις ολόκληρο έκαστος για την πληρωμή του ΤΕΠΑΗ και του τυχόν προστίμου.

Στο μέτρο αυτό πολλοί εμπλεκόμενοι φορείς εκφράζουν την αντίθεσή τους. Η Ένωση Μαρινών Ελλάδος υποστηρίζει ότι η επιβολή του ΤΕΠΑΗ επιβαρύνει την προσπάθεια που γίνεται για την ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας και έμμεσα ενθαρρύνει τα σκάφη να διαχειμάζουν σε ευρωπαϊκούς λιμένες εκτός Ελλάδας ώστε να αποφεύγουν την πληρωμή τελών. Επίσης, προκαλεί μεγάλη οικονομική ζημία για το κράτος λόγω της απώλειας άμεσων και έμμεσων φόρων, θέσεων εργασίας, πληρωμάτων κ.α. (Τσιμπλάκης Α., Η Ναυτεμπορική, 01.03.2017). Μάλιστα το ΤΕΠΑΗ βαρύνει ιδιαίτερα τους ιδιοκτήτες ξένων ιδιωτικών σκαφών αναψυχής οι οποίοι κάνουν χρήση του σκάφους τους για λίγες ημέρες κάθε χρόνο. Σύμφωνα με κύκλους της αγοράς τα ιδιωτικά σκάφη στην Ελλάδα υπολογίζεται ότι αποτελούν το 75% του συνόλου των σκαφών αναψυχής, δηλαδή το μεγαλύτερο κομμάτι του τουριστικού προϊόντος του τομέα, και τα περισσότερα εξ αυτών αφορούν κατοίκους του εξωτερικού. Το να χρεώνεται ο ιδιοκτήτης ενός σκάφους για όλο το μήνα ενώ κάνει χρήση του σκάφους για λίγες ημέρες δεν έχει ανταποδοτικό χαρακτήρα προς τον ίδιο (Τσιμπλάκης Α., Η Ναυτεμπορική, 11.12.2017).

Για τους λόγους αυτούς κρίνεται απαραίτητη:

α. Η αναπροσαρμογή του τεκμηρίου διαβίωσης και του φόρου πολυτελείας που επιβάλλονται στα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής και καθιστούν αποτρεπτική την ενασχόληση με δραστηριότητες θαλάσσιου τουρισμού.

β. Η μείωση του συντελεστή ΦΠΑ στον ελλιμενισμό και στις υπηρεσίες που δέχονται τα σκάφη στους τουριστικούς λιμένες της επικράτειας σύμφωνα με τον Κώδικα Φόρου Προστιθέμενης Αξίας[174].

γ. Η τροποποίηση των προϋποθέσεων επιβολής του ΤΕΠΑΗ.

[173] (ΦΕΚ 256/Α'/28.11.2013) «Κύρωση της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση των εξαιρετικά επειγουσών και απρόβλεπτων αναγκών της «Ελληνικά Αμυντικά Συστήματα Α.Ε.»» και άλλες διατάξεις.»
[174] Νόμος 2859/2000 (ΦΕΚ 248/Α'/07.11.2000)

7.2.2 Περιορισμοί στις ναυλώσεις σκαφών αναψυχής

Με την Υπουργική Απόφαση υπ'αριθμ. Α1018/2020[175] επιβάλλεται ΦΠΑ 24% στις ναυλώσεις επαγγελματικών σκαφών αναψυχής του νόμου 4256/2014. Εξαίρεση προβλέπεται για τα πλοία που πραγματοποιούν μη προκαθορισμένους πλόες, τα οποία θεωρείται ότι οριστικοποιούν το ποσοστό φορολόγησης κατά 50%, για το σύνολο των ναύλων που ολοκληρώνονται εντός ενός φορολογικού έτους, μόνο εάν άνω του 60% του χρόνου χρήσης και εκμετάλλευσης του πλοίου, όπως αυτός προκύπτει από το χρόνο μίσθωσης αυτού, καθώς και άνω του 60% της συνολικά διανυόμενης απόστασης από το πλοίο, πραγματοποιείται πέραν της αιγιαλίτιδας ζώνης της ηπειρωτικής χώρας, εάν ο λιμένας αναχώρησης βρίσκεται στην ηπειρωτική χώρα, ή πέραν της αιγιαλίτιδας ζώνης του νησιού που βρίσκεται ο λιμένας αναχώρησης, ή/και σε χωρικά ύδατα άλλου κράτους εκτός ΕΕ. Προς απόδειξη των ανωτέρω τα σκάφη θα πρέπει να φέρουν ηλεκτρονικό σύστημα αναγνώρισης που ορίζει η απόφαση. Με άλλα λόγια, απαιτείται από κάθε σκάφος να διαθέτει συγκεκριμένα όργανα τα οποία αποδεικνύουν ότι κινήθηκε εκτός της αιγιαλίτιδας ζώνης (6 ναυτικά μίλια ή 12 ναυτικά μίλια ανάλογα) και ότι το 60% του ναύλου γίνεται σε διεθνή ύδατα ώστε να μπορεί να διατηρεί το ΦΠΑ 12%, που ίσχυε μέχρι πρόσφατα, άλλως υποχρεούται σε 24% ΦΠΑ.

Η απόφαση έχει προκαλέσει αντιδράσεις από επαγγελματίες και φορείς του κλάδου, οι οποίοι ζητούν την ανάκληση του μέτρου αυτού (Τσιμπλάκης Α., Η Ναυτεμπορική, 10.03.2020). Οι προϋποθέσεις απαλλαγής καθιστούν πρακτικά αδύνατη την εφαρμογή της στα επαγγελματικά σκάφη λόγω της πολυνησιακής γεωμορφολογικής ιδιαιτερότητας της χώρας. Παράλληλα, δημιουργούνται συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού με τις γειτονικές χώρες, όπου ο συντελεστής ΦΠΑ είναι σημαντικά μικρότερος.

Το μέτρο αυτό εκτιμάται ότι θα προκαλέσει περαιτέρω ζημίες καθώς:

- θα αυξηθεί η φοροδιαφυγή (η εμπειρία έχει αποδείξει ότι όποτε αυξάνονται οι φόροι μειώνονται τα έσοδα από αυτούς),
- θα αυξηθεί σημαντικά το κόστος της χρεούμενης ναύλωσης,
- θα επιβαρυνθεί το κόστος της ολοκλήρωσης των ήδη προγραμματισμένων αγορών σκαφών (πρόσθεση κόστους ΦΠΑ),
- θα χαθούν θέσεις εργασίας πληρωμάτων, λόγω φυγής των σκαφών ή αλλαγής σημαίας,
- θα μειωθούν δραματικά οι ασφαλιστικές εισφορές στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ) και σε άλλα ταμεία,
- θα μειωθούν οι δραστηριότητες των ναυπηγοεπισκευαστικών βάσεων, ιδίως του Περάματος, που καλύπτουν τις κατασκευές, επισκευές και συντηρήσεις σκαφών,

[175] (ΦΕΚ 361/Β'/07.02.2020) «Εξειδίκευση και απόδειξη της πλήρωσης του κριτηρίου της χρήσης και εκμετάλλευσης στις εκμισθώσεις επαγγελματικών πλοίων αναψυχής.»

- θα καταστεί ασύμφορη η αγορά ή η αντικατάσταση σκαφών αναψυχής με αποτέλεσμα ο ελληνικός στόλος να οδηγείται σε γήρανση,
- θα επηρεαστούν αρνητικά παραπλήσια και υποστηρικτικά επαγγέλματα, που απασχολούν μεγάλο αριθμό εργαζομένων, και ελληνικές επιχειρήσεις θα κινδυνεύσουν να βρεθούν εκτός αγοράς,
- θα υπάρχει μεγάλη μείωση στο ΦΠΑ των ναύλων που σήμερα εισπράττεται, διότι τα σκάφη θα είναι μόνο διερχόμενα, αφού θα ελλιμενίζονται εκτός Ελλάδος,
- θα χαθεί η εισαγωγή «συναλλάγματος» που εισπράττεται από τις ναυλώσεις και συνεισφέρει στο ισοζύγιο πληρωμών,
- θα μειωθούν δραματικά τα έσοδα από τις δαπάνες που πραγματοποιούν οι ναυλωτές των σκαφών και τα χρήματα που ξοδεύουν στην χώρα,
- θα χαθεί η «πρεσβευτική παρουσία» της ελληνικής σημαίας στα ακριτικά νησιά της χώρας (Αγαθονήσι, Καστελλόριζο, Γαύδος κ.α.),
- θα μειωθεί δραματικά η οικονομική συνεισφορά των σκαφών σε συγκεκριμένες Περιφέρειες, όπου ήδη ελλιμενίζονται σε τουριστικούς λιμένες.

Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 3 περ. α' του νόμου 4256/2014 η εκτέλεση σύμβασης ναύλωσης, στην οποία ο τόπος παράδοσης και ο τόπος επαναπαράδοσης του πλοίου αναψυχής βρίσκονται στην Ελληνική Επικράτεια, επιτρέπεται στα ακόλουθα πλοία αναψυχής: α) υπό σημαία ελληνική ή άλλου κράτους μέλους της ΕΕ ή του ΕΟΧ, καθώς και β) υπό σημαία κράτους εκτός της ΕΕ ή του ΕΟΧ, ολικού μήκους άνω των τριάντα πέντε (35) μέτρων, εφόσον είναι κατασκευασμένα κατά το μεγαλύτερο μέρος τους από μέταλλο ή πλαστικό. Ουσιαστικά με τη διάταξη αυτή τα κυκλικά ταξίδια επιτρέπονται υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις για σκάφη με σημαίες τρίτων χωρών[176].

Συμπληρωματικά, με το άρθρο 136 του νόμου 4504/2017[177] προβλέπεται ότι η εκτέλεση σύμβασης ναύλωσης από επαγγελματικό πλοίο αναψυχής με σημαία κράτους μέλους Ευρωπαϊκής Ένωσης (πλην της ελληνικής) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) ή σημαίας εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιτρέπεται μόνο όταν ο τόπος επιβίβασης και αποβίβασης των επιβατών του πλοίου αναψυχής βρίσκεται στην αλλοδαπή. Σε κάθε άλλη

[176] Απαγορεύονται τα ξύλινα σκάφη για περιβαλλοντικούς λόγους.

[177] (ΦΕΚ 184/Α'/29.11.2017) «Δια βίου εκπαίδευση προσωπικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις.»

περίπτωση, τα πλοία αυτά δεν αναγνωρίζονται στην ελληνική επικράτεια ως επαγγελματικά πλοία αναψυχής[178].

Πριν τους περιορισμούς αυτούς επιτρεπόταν στα σκάφη που εκτελούσαν ναύλο που ξεκινούσε από το εξωτερικό ή από την Ελλάδα με προορισμό το εξωτερικό να αποβιβάζουν ή να επιβιβάζουν αντίστοιχα επιβάτες στη χώρα. Αυτό ήταν το ταξίδι "one way" ενώ απαγορευόταν για την ίδια κλάση σκαφών το κυκλικό ταξίδι από και προς ελληνικά λιμάνια. Με τη νέα διάταξη τα σκάφη αυτά δεν μπορούν να εκτελούν ούτε one way πλόες άρα και οι επιβάτες δεν μπορούν ούτε να επιβιβάζονται ούτε να αποβιβάζονται σε ελληνικό λιμένα (Τσιμπλάκης Α., Η Ναυτεμπορική, 21.12.2017).

Σήμερα, λόγω αυτής της διάταξης, αλλοδαπές εταιρείες (ιδιοκτήτριες επαγγελματικών σκαφών αναψυχής) που επιθυμούν τη ναύλωση σκαφών τους στην Ελλάδα υποχρεώνονται να ιδρύσουν υποκατάστημα στην χώρα. Η προϋπόθεση αυτή συνεπάγεται λογιστική παρακολούθηση (όπως συμβαίνει στις Εταιρίες Περιορισμένης Ευθύνης), υποχρεώσεις προς ΕΦΚΑ και ΑΑΔΕ για έναρξη επιτηδεύματος, τήρηση βιβλίων και στοιχείων κ.λπ. Ταυτόχρονα, οφείλουν να προβούν σε διορισμό νόμιμου εκπροσώπου του υποκαταστήματος, να υπαχθούν σε επιθεώρηση από ελληνικό νηογνώμονα και να εγγραφούν στο Ηλεκτρονικό Μητρώο πλοίων. Η σχετική διαδικασία είναι αρκετά χρονοβόρα, κοστοβόρα και δυσμενής καθώς υπολογίζεται πως διαρκεί το λιγότερο 60 – 70 ημέρες ακόμη και αν το σκάφος πρόκειται να πραγματοποιήσει περιήγηση λίγων ημερών στα ελληνικά ύδατα. Μάλιστα, πηγές του κλάδου τονίζουν ότι στη Γαλλία και στην Ιταλία η αντίστοιχη διαδικασία διαρκεί δύο με τρεις ημέρες με τον απλό διορισμό ενός φορολογικού εκπροσώπου όπως λογιστή ή ναυτικού πράκτορα που εισπράττει και καταβάλλει στη Φορολογική Αρχή τον ΦΠΑ επί του ναύλου (Μπέλλος Η., Η Καθημερινή, 06.05.2019).

Ως αποτέλεσμα των υπέρμετρων γραφειοκρατικών διαδικασιών που αποτρέπουν τα σκάφη να επισκεφθούν τη χώρα, μεγάλα χρηματικά ποσά χάνονται για το Ελληνικό Δημόσιο και για τις επιχειρήσεις που ασχολούνται με το γιώτινγκ καθώς, πέραν της από – επιβίβασης και της μετακίνησης επιβατών στο εσωτερικό της χώρας (τοπικές μεταφορές, μουσεία, περιηγήσεις, δραστηριότητες και ψυχαγωγία), τα σκάφη εφοδιάζονται στους λιμένες εκκίνησης με καύσιμα, πραγματοποιούν τροφοδοσίες και λαμβάνουν πληθώρα άλλων υπηρεσιών όπως π.χ. υπηρεσίες επισκευής, συντήρησης, προμήθειες υλικών και εξοπλισμού. Η εξέλιξη αυτή εκτιμάται ότι απομακρύνει μεγάλο αριθμό σκαφών από την Ελλάδα καθώς οι επιβάτες είναι λογικό να προτιμήσουν άλλα πακέτα ταξιδιών. Μάλιστα, μέλη της Ένωσης Μαρινών Ελλάδος υποστηρίζουν ότι οι περιορισμοί αυτοί προκάλεσαν μείωση κατά 50% των ξένων επαγγελματικών σκαφών για το έτος 2019 (Μελέτη Ένωσης Μαρινών Ελλάδας, 2019).

Η διατήρηση του ΦΠΑ στις ναυλώσεις επαγγελματικών σκαφών αναψυχής στο 12%, η απλοποίηση – επίσπευση των διαδικασιών προκειμένου αλλοδαπές εταιρείες ναύλωσης σκαφών να δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα όπως σε άλλες χώρες και η απόδοση κινήτρων για αύξηση των επαγγελματικών σκαφών με ελληνική σημαία στους τουριστικούς λιμένες της ελληνικής επικράτειας κρίνονται επιβεβλημένες για την ενίσχυση των δραστηριοτήτων στους τουριστικούς λιμένες.

[178] Επισημαίνεται ότι με τις διατάξεις του νόμου 4504/2017 λήφθηκε μέριμνα για την απαγόρευση ολικής ναύλωσης των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής και τη με οποιονδήποτε τρόπο διαφήμιση, σε οποιαδήποτε χώρα, της εκμετάλλευσής τους στην Ελλάδα, ανεξαρτήτως της σημαίας του πλοίου. Επιπλέον, αποσαφηνίζεται η έννοια της επαγγελματικής δραστηριοποίησης των πλοίων αναψυχής που έχουν χαρακτηριστεί επαγγελματικά σύμφωνα με το Δίκαιο άλλης χώρας, διευκρινίζοντας ότι αυτή αφορά τη διενέργεια ταξιδίων όταν ο τόπος επιβίβασης και αποβίβασης των επιβατών βρίσκεται στην αλλοδαπή. Σε κάθε άλλη περίπτωση, τα πλοία αντιμετωπίζονται από τις ελληνικές αρχές ως ιδιωτικά πλοία (Τσιμπλάκης Α., Η Ναυτεμπορική, 21.12.2017).

7.3 Ανταγωνιστικότητα ελληνικών τουριστικών λιμένων

Η Ελλάδα ως τμήμα της Μεσογείου και χώρα με ιδιαίτερα φυσικά χαρακτηριστικά αποτελεί δημοφιλή προορισμό για τα σκάφη αναψυχής. Παρ'όλα αυτά, από τους 160 χωροθετημένους τουριστικούς λιμένες λειτουργεί ένας μικρός αριθμός, στις εν λειτουργία τουριστικές λιμενικές υποδομές οι παρεχόμενες στα σκάφη υπηρεσίες είναι κατά βάση χαμηλού επιπέδου και η χώρα δεν έχει αξιοποιήσει πλήρως την ακτογραμμή της για ιδιωτικές επενδύσεις βάσει οργανωμένου στρατηγικού και χωροταξικού σχεδίου. Τα ανωτέρω αποτελούν βασικά μειονεκτήματα έναντι των ανταγωνιστών της και καθιστούν αναγκαία τη λήψη αποτελεσματικών μέτρων.

7.3.1 Μη βιώσιμο μοντέλο παραχώρησης των δικαιωμάτων εκμετάλλευσης των τουριστικών λιμένων

Οι επενδύσεις στους τουριστικούς λιμένες χαρακτηρίζονται από (ICOMIA, 2019):

- Σύνθετες διαδικασίες σχεδιασμού και εγκρίσεων,
- Μεγάλη διάρκεια,
- Υψηλό κόστος επένδυσης σε ένα περιβαλλοντικά ευαίσθητο τομέα, όπως είναι οι μαρίνες,
- Υψηλό λειτουργικό κόστος,
- Μεγάλης διάρκειας περίοδο αποπληρωμής,
- Υψηλού ρίσκου λειτουργικό περιβάλλον,
- Υψηλή ζήτηση και κόστος συντήρησης των εγκαταστάσεων,
- Συνεχή ανάγκη για επενδύσεις κεφαλαίου με σκοπό την προσαρμογή στις αλλαγές της αγοράς ζήτησης και της τεχνολογίας,
- Πελάτες που ξοδεύουν ανάλογα με τις ευμετάβλητες προτιμήσεις τους.

Οι επενδυτές διαπιστώνουν αβέβαιη απόδοση των επενδύσεών τους σε ελληνικούς τουριστικούς λιμένες, πολλά προβλήματα στην μακροχρόνια πορεία των παραχωρήσεων και υψηλό λειτουργικό κόστος των τουριστικών υποδομών. Παράλληλα, καλούνται να πάρουν ρίσκο για 40 ή και περισσότερα έτη καταβάλλοντας φόρους και υψηλά ετήσια οικονομικά ανταλλάγματα συνεχώς αναπροσαρμοζόμενα αυξητικά, ανεξάρτητα από τις οικονομικές συνθήκες που επικρατούν στην αγορά κατά τη διάρκεια της παραχώρησης. Όπως επεσήμανε η ICOMIA[179] : *«Τα υψηλά ενοίκια οδηγούν σε αδυναμία βιωσιμότητας και κατά συνέπεια σε φτωχά συντηρημένες ή και εγκαταλελειμμένες εγκαταστάσεις.»*.

Στον πίνακα που ακολουθεί απεικονίζεται η ποσοστιαία κατανομή των εξόδων για δραστηριότητες γιώτινγκ παγκοσμίως σε σύγκριση με τα αντίστοιχα έξοδα στις ελληνικές μαρίνες (Μελέτη Ένωσης Μαρινών Ελλάδος, 2019).

[179] Παγκόσμιο Συνέδριο Μαρινών με θέμα «Cross Sea Challenges for Marinas – Setting the Scene for Collective Development and Growth», Αθήνα, 25-27 Οκτωβρίου 2018.

Πίνακας 7.1: Ποσοστιαία κατανομή (%) εξόδων σε εν λειτουργία μαρίνες.

Είδος εξόδου	Ελλάδα	Παγκόσμια
Ενοίκιο παραχώρησης	30%	7%
Αμοιβές διοίκησης και προσωπικού	20%	22%
Ασφάλειες	2%	7%
Τακτική συντήρηση	2%	17%
Υπηρεσίες τρίτων (ηλεκτρικό, ύδρευση, αμοιβές συμβούλων, συνεργεία καθαρισμού, ιδιωτικές υπηρεσίες ασφάλειας κ.λπ.)	39%	35%
Αποσβέσεις	7%	12%
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%

Πηγή: Ένωση Μαρινών Ελλάδος (2019)

Η ποσοστιαία κατανομή των εξόδων των μαρινών παγκοσμίως αν συγκριθεί με τα αντίστοιχα έξοδα των Ελληνικών μαρινών δείχνει ότι το ποσοστό του ενοικίου στις δαπάνες των ελληνικών μαρινών είναι περίπου τέσσερις φορές μεγαλύτερο του μέσου όρου του ενοικίου παραχώρησης παγκοσμίως, φθάνοντας το 30% των ετησίων εσόδων. Μάλιστα, υπάρχουν μαρίνες που καταβάλλουν πάνω από το 60% των εσόδων τους ως ενοίκιο.

Πίνακας 7.2: Το ποσοστό επί των εξόδων που καταλαμβάνει το ενοίκιο παραχώρησης σε μαρίνες της Μεσογείου.

Χώρα	Ενοίκιο παραχώρησης επί των εξόδων
Ελλάδα	30%
Τουρκία	9%
Παγκόσμιος μέσος όρος	7%
Κροατία	4%
Κύπρος	0%

Πηγή: Ένωση Μαρινών Ελλάδας (2019)

Οι ανωτέρω πίνακες καταδεικνύουν ότι στην Ελλάδα οι ιδιώτες επενδυτές των τουριστικών λιμένων χρεώνονται με πολύ υψηλά ετήσια ανταλλάγματα παραχώρησης σε αντίθεση με άλλες χώρες – ανταγωνιστές. Το γεγονός αυτό αποτελεί από μόνο του ανασταλτικό παράγοντα για την προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων στις τουριστικές λιμενικές υποδομές της χώρας.

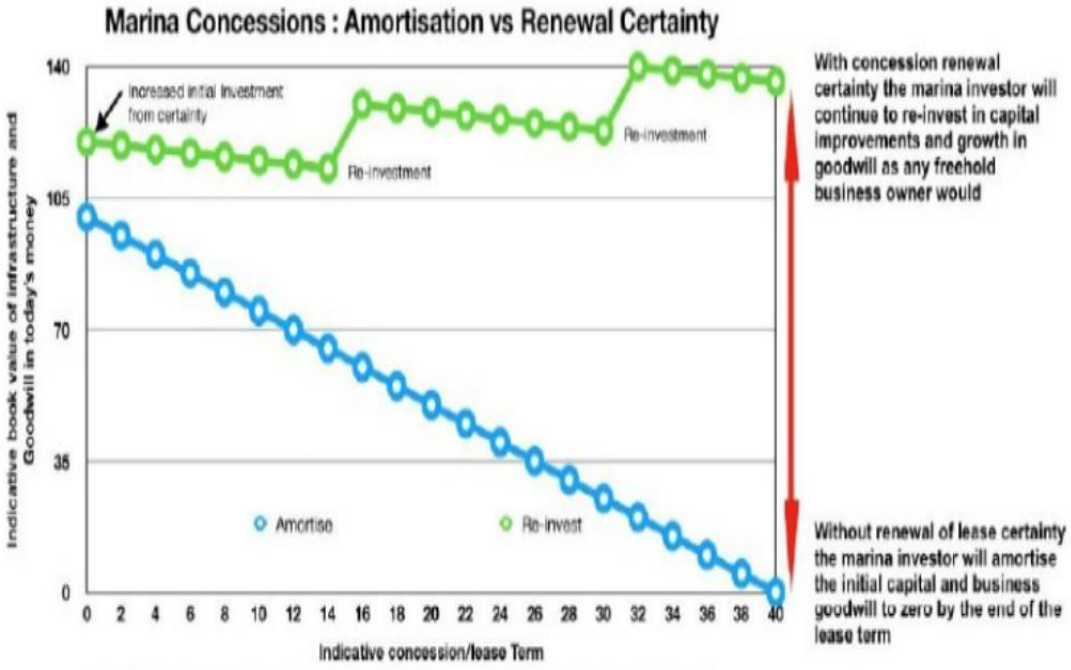
Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω στοιχεία κρίνεται αναγκαία η υιοθέτηση ενός προτύπου παραχώρησης στο οποίο το ετήσιο αντάλλαγμα να βασίζεται σε ένα σταθερό ποσό ενοικίου και ένα κυμαινόμενο ως ποσοστό των κερδών κατά τη διάρκεια της παραχώρησης με σκοπό τη διασφάλιση βιωσιμότητας της επένδυσης σε περιόδους απρόβλεπτων μεταβολών των συνθηκών της αγοράς (Ένωση Μαρινών Ελλάδας, 2019). Η Ένωση Μαρινών Ελλάδας προτείνει το συνολικό ετήσιο αντάλλαγμα να μην υπερβαίνει το 10% του ετήσιου κύκλου εργασιών του τουριστικού λιμένα.

Στο πλαίσιο καθορισμού του ετήσιου ανταλλάγματος παραχώρησης του τουριστικού λιμένα απαιτείται η διαμόρφωση κριτηρίων αξιολόγησης σύμφωνα με την αξία της ποιότητας των έργων ανάπλασης, των προσφερόμενων υπηρεσιών στο κοινό, των προτεινόμενων περιβαλλοντικών μέτρων, των στοιχείων ασφάλειας και υγιεινής, της φερεγγυότητας, του χρόνου παράδοσης, της φήμης και αξιοπιστίας του επενδυτή, της συνεισφοράς στο θαλάσσιο τουρισμό και στις τοπικές και περιφερειακές κοινωνίες. Επίσης για την αξιολόγηση πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο βαθμός δυσκολίας και οι περιορισμοί που ισχύουν στην αξιοποίηση και λειτουργία των λιμένων σκαφών αναψυχής σε σύγκριση με άλλες χερσαίες εγκαταστάσεις.

Επίσης, συνήθης πρακτική στις συμβάσεις παραχώρησης τουριστικών λιμένων είναι να μη συμφωνείται η παράταση – ανανέωση αυτών μετά τη λήξη τους με αποτέλεσμα οι επενδυτές να αναλαμβάνουν μεγάλο ρίσκο. Η ανανέωση της σύμβασης με τον ίδιο παραχωρησιούχο διασφαλίζει την υπάρχουσα επένδυση και τη συντήρηση του τουριστικού λιμένα. Ταυτόχρονα παρέχει κίνητρα στον επενδυτή να βελτιώσει την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και υποδομών και να αυξήσει την υπεραξία της επιχείρησης με θετικό αντίκτυπο για την τοπική κοινωνία.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί γίνεται σύγκριση αποτελεσμάτων μεταξύ των περιπτώσεων της ανανέωσης της σύμβασης παραχώρησης και επαναεπένδυσης και της μη ανανέωσης της παραχώρησης.

Διάγραμμα 7.1: Απόσβεση vs Ανανέωση σύμβασης παραχώρησης

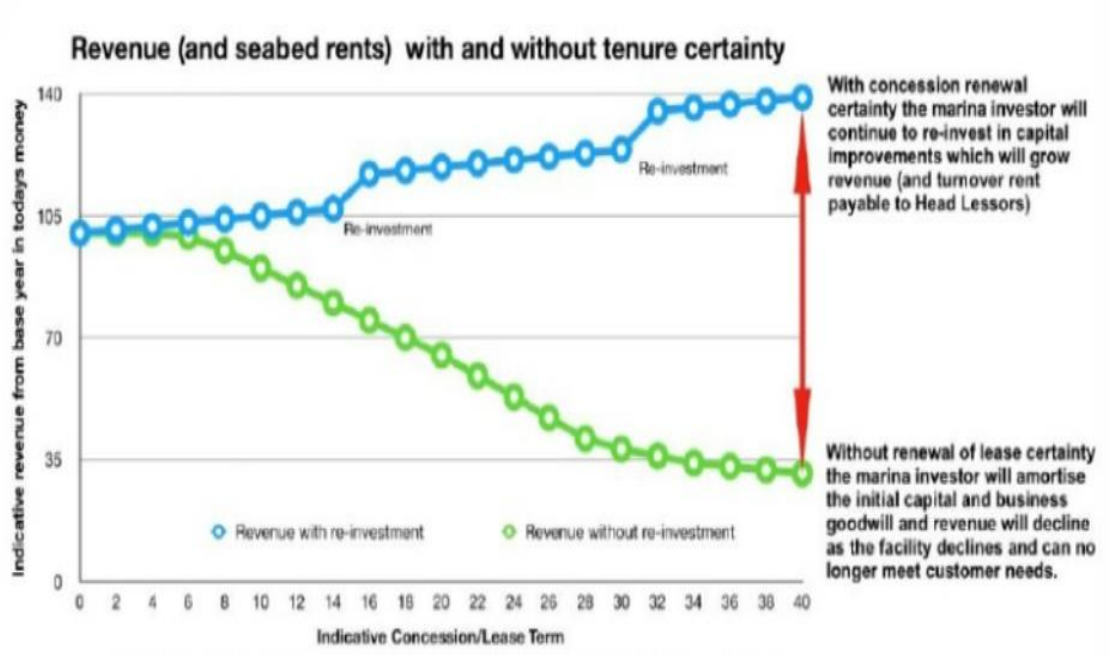


Πηγή: ICOMIA (2019)

Όπως φαίνεται στο παραπάνω γράφημα εάν υπάρχει πρόβλεψη για ανανέωση της παραχώρησης ο φορέας διαχείρισης επανεπενδύει σε έργα αναβάθμισης και στην επέκταση των άυλων περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησής του στη διάρκεια της παραχώρησης. Αντίθετα, στην περίπτωση που δεν προβλέπεται ανανέωση της σύμβασης ο επενδυτής του τουριστικού λιμένα στοχεύει στην ολική απόσβεση του αρχικού επενδυμένου κεφαλαίου μέχρι το τέλος της συμβατικής περιόδου.

Παρακάτω απεικονίζεται η σχέση εσόδων και συμβατικής περιόδου παραχώρησης σε περίπτωση ανανέωσης ή μη της συμβατικής σχέσης παραχώρησης. Στην πρώτη περίπτωση, σε διάστημα 40 ετών (όσο διαρκεί η συμβατική σχέση), ο παραχωρησιούχος επενδύει εκ νέου στον τουριστικό λιμένα με αποτέλεσμα τα έσοδα να αυξάνονται αισθητά. Στην αντίθετη περίπτωση, στο ίδιο διάστημα ο επενδυτής στοχεύει στην απόσβεση του αρχικού του κεφαλαίου. Τα έσοδα μειώνονται δεδομένου ότι οι υποδομές παρακμάζουν και δεν ανταποκρίνονται πλήρως στις απαιτήσεις των χρηστών τους.

Διάγραμμα 7.2: Σύγκριση εσόδων σε περίπτωση ανανέωσης ή μη της συμβατικής σχέσης.



Πηγή: ICOMIA (2019)

Επομένως, κρίνεται αναγκαίο η διάρκεια της παραχώρησης να συμφωνείται για τουλάχιστον 40 έτη με έναρξη μετά την ολοκλήρωση των έργων κατασκευής και να υπάρχει πρόβλεψη για παράταση της συμβατικής σχέσης τουλάχιστον για 15 έτη εφόσον ο επενδυτής στο διάστημα της παραχώρησης έχει επανεπενδύσει στον τουριστικό λιμένα με έργα συντήρησης και αναβάθμισης της χερσαίας και της θαλάσσιας ζώνης αυτού (Ένωση Μαρίνών Ελλάδας 2019).

Σε κάθε περίπτωση η ICOMIA (2019) υποστηρίζει τον ανταγωνισμό με δίκαιους όρους και ικανοποιητικά ανταλλάγματα προς το Δημόσιο από τις εκμισθώσεις τουριστικών λιμένων υπό την προϋπόθεση ότι διασφαλίζεται η βιωσιμότητα της επένδυσης ώστε ο μισθωτής να ανταπεξέρχεται στις υποχρεώσεις του κατά τη διάρκεια της παραχώρησης ασκώντας με επαγγελματισμό ποιοτική διαχείριση των εγκαταστάσεων. Επομένως, το απαιτούμενο οικονομικό αντάλλαγμα θα πρέπει να υπολογίζεται λαμβάνοντας υπόψη τα ευρύτερα οφέλη που απορρέουν από την ανάπτυξη και διαχείριση των τουριστικών λιμένων από έμπειρους επαγγελματίες διαχειριστές.

Συμπληρωματικά, στο πλαίσιο σύναψης συμβάσεων παραχώρησης η Ένωση Μαρινών Ελλάδας (2019) προτείνει:

α. Τροποποίηση του νόμου 4389/2016 ως προς τη δυνατότητα παρέμβασης της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ) σε θέματα λειτουργίας τουριστικών λιμένων και λήψης αποφάσεων επ’αυτών. Τα ζητήματα αυτά ρυθμίζονται ενδελεχώς από τις εκάστοτε συμβάσεις παραχώρησης που συνάπτει το Δημόσιο με τους φορείς

διαχείρισης. Σε κάθε περίπτωση, η εποπτεία της εφαρμογής των όρων της σύμβασης, των προδιαγραφών λειτουργίας και κάθε άλλου λειτουργικού ζητήματος αποτελεί αρμοδιότητα του Υπουργείου Τουρισμού.

β. Κατάργηση του άρθρου 2 παρ. 2 περ.ι του νόμου 4223/2013 που αφορά στην υποχρέωση καταβολής ΕΝΦΙΑ για τους ιδιώτες φορείς διαχείρισης μαρινών που ανήκουν στην ΕΤΑΔ Α.Ε.

γ. Απόδοση πολυετών φορολογικών κινήτρων σε νέες ιδιωτικές επενδύσεις σε τουριστικούς λιμένες λόγω των μεγάλων αρχικών εμπροσθοβαρών απαιτήσεων. Προτάσεις τέτοιων ελαφρύνσεων αποτελούν ενδεικτικά ο συμψηφισμός φορολογικών ζημιών για 10 έτη αντί για 5 έτη που ισχύει σήμερα και η άμεση επιστροφή ΦΠΑ κατασκευής των απαιτούμενων έργων.

Οι εν λόγω προτάσεις χρήζουν περαιτέρω διαβούλευσης με τους αρμόδιους κρατικούς φορείς.

7.3.2 Απουσία οργανωμένου εθνικού σχεδίου ανάπτυξης και προβολής του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα

Η συμβολή των τουριστικών λιμένων στην εθνική οικονομία είναι αδιαμφισβήτητη. Ωστόσο, η έλλειψη συγκροτημένης εθνικής τουριστικής πολιτικής δυσχεραίνει το σχεδιασμό της τουριστικής ανάπτυξης, τη χωρική διάχυση και την ποιοτική αναβάθμιση της τουριστικής δραστηριότητας.

Η Ελλάδα διαθέτει σύνολο συγκριτικών πλεονεκτημάτων που την καθιστούν μοναδική στον παγκόσμιο τουριστικό χάρτη ως προς τις δυνατότητες ανάπτυξης σύγχρονων μορφών τουρισμού όπως το γιώτινγκ. Τα χαρακτηριστικά αυτά οφείλει να αξιοποιήσει με τη χάραξη ενός εθνικού σχεδίου – μίας στρατηγικής ενίσχυσης του θαλάσσιου τουρισμού στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης. Στόχος δεν πρέπει να είναι η ευκαιριακή εκμετάλλευση της ενδεχόμενης αύξησης των αφίξεων των διερχόμενων σκαφών αναψυχής για τους καλοκαιρινούς μήνες αλλά η προσέλκυση επενδύσεων και η δημιουργία προϋποθέσεων αύξησης των μόνιμα ελλιμενιζόμενων σκαφών στη χώρα (homeporting). Πιο συγκεκριμένα, απαιτείται:

α. Η σύνταξη νέου ειδικού χωροταξικού σχεδίου για τον τουρισμό, καθώς το προηγούμενο ακυρώθηκε το 2015 με απόφαση της Ολομέλειας του Συμβουλίου της Επικρατείας (ΣτΕ 3632/2015). Η υιοθέτηση ενός επιστημονικά ολοκληρωμένου χωροταξικού σχεδιασμού αποτελεί προϋπόθεση για την ορθολογική ανάπτυξη των ανθρώπινων δραστηριοτήτων (μεταξύ των οποίων ο τουρισμός) στο χώρο. Ο χωροταξικός σχεδιασμός προσφέρει ένα επιχειρησιακό πλαίσιο αναφοράς για την αναζήτηση συμπληρωματικότητας και συνέργειας στις επιμέρους τομεακές πολιτικές και για τη διευθέτηση των ενδεχόμενων συγκρούσεων ως προς τη χρήση των φυσικών και πολιτιστικών πόρων και ιδίως ως προς τις χρήσεις γης. Βασικός άξονας είναι η προστασία και ανάδειξη του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος ως προϋπόθεση για την επιβίωση και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του τομέα. Σε κάθε περίπτωση, η οργάνωση της τουριστικής ανάπτυξης μέσω του χωροταξικού σχεδιασμού που βασίζεται στις αρχές της αειφόρου και ισόρροπης ανάπτυξης,

συμβάλλει στη δημιουργία κλίματος εμπιστοσύνης των επενδυτών και αναδεικνύει τη χώρα σε ώριμο τουριστικό προορισμό[180].

β. Η δημιουργία ενός πρωτεύοντος σύστηματος βασικών λιμενικών υποδομών (μαρίνες) και ενός δευτερεύοντος βοηθητικού συστήματος (καταφύγια, αγκυροβόλια) εντός των 10 Ζωνών Ναυσιπλοΐας Αναψυχής. Στο ίδιο πλαίσιο, κρίνεται αναγκαία η δημιουργία ενός τουλάχιστον οργανωμένου τουριστικού λιμένα με πλήρεις υπηρεσίες ανά 50 – 60 μίλια θαλάσσιας διαδρομής υπό την προϋπόθεση ότι επιλέγονται μέρη που αποτελούν ήδη πόλους έλξης για σκάφη αναψυχής και μπορούν να υποστηρίζουν την ανάπτυξη εφοδιαστικής αλυσίδας για το γιώτινγκ (Ένωση Μαρινών Ελλάδας, 2019). Σε κάθε περίπτωση απαιτείται περιορισμός της διάσπαρτης κατασκευής τουριστικών λιμενικών εγκαταστάσεων, η οποία πρέπει να αποτελεί αντικείμενο χωροταξικού σχεδιασμού[181] και να εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον.

γ. Η συνένωση και η συγχώνευση φορέων εκμετάλλευσης και η ενίσχυση του διαλόγου μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων στις τουριστικές λιμενικές υποδομές. Προτείνεται η προσθήκη αρμοδιοτήτων Δήμων χωρίς φορέα σε γειτνιάζοντες φορείς διαχείρισης εντός της ίδιας Περιφερειακής Ενότητας. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο αναγκαία κρίνεται η προώθηση του διαλόγου και της ανταλλαγής καινοτόμων πρακτικών μεταξύ κρατών που αναπτύσσουν θαλάσσιο τουρισμό καθώς και η υποστήριξη συνεργατικών σχηματισμών.

δ. Η βελτίωση και ο εκσυγχρονισμός των τουριστικών λιμένων. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός απαιτούνται:

1. Ολοκληρωμένες και επαρκείς υπηρεσίες στα ελλιμενιζόμενα σκάφη (καύσιμα, νερό, ηλεκτρικό ρεύμα, χώροι υγιεινής, συλλογή και διαχείριση απόβλητων, τεχνική υποστήριξη κ.λπ.),

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

3. Απλοποίηση των διοικητικών διαδικασιών και απεμπλοκή από γραφειοκρατικές διαδικασίες. Απαιτείται εφαρμογή διαδικτυακής ενημέρωσης, πληροφόρησης, κράτησης, παροχής υπηρεσιών στις τουριστικές λιμενικές υποδομές και εφαρμογή ηλεκτρονικών έξυπνων συναλλαγών (διακίνηση εγγράφων, καταβολή τελών και άλλες χρήσεις). Στο ίδιο πλαίσιο προτείνεται ανάπτυξη και λειτουργία ενιαίου συστήματος ηλεκτρονικής ενημέρωσης για διαθεσιμότητα θέσης, κόστους κ.λπ. σε όλες τις κατηγορίες τουριστικών λιμένων.

---

[180] Βλ. Απόφαση ΣτΕ 670/2020 στην οποία επισημαίνεται ότι η κατασκευή λιμένων σε οποιαδήποτε ακτή της χώρας δεν επιτρέπεται να αποφασίζεται ευκαιριακά και αποσπασματικά, αλλά πρέπει να αποτελεί αντικείμενο ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού εντός του εθνικού ή περιφερειακού δικτύου λιμένων της χώρας. Ο προγραμματισμός κάθε λιμένα πρέπει να στηρίζεται σε τεκμηριωμένη μελέτη, στην οποία λαμβάνονται υπόψη το δημόσιο συμφέρον και οι όροι προστασίας του παράκτιου και θαλάσσιου οικοσυστήματος που επηρεάζεται από αυτόν.

[181] Ενδεικτικά βλ. ΣτΕ 5168/1997, 1434/1998, 2508/2002.

4. Ανάπτυξη «πράσινων υποδομών» στις τουριστικούς λιμένες με εφαρμογή εξοπλισμού και μεθόδου διαχείρισης φιλικών προς το περιβάλλον. Στόχος πρέπει να είναι η ποιοτική περιβαλλοντική αναβάθμιση, η εξασφάλιση της αποφόρτισης, της προστασίας και της βιωσιμότητας των υδατικών πόρων σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής, η διατήρηση της βιοποικιλότητας και ο έλεγχος των περιβαλλοντικών πιέσεων στην περιοχή. Προτείνεται η εφαρμογή ολοκληρωμένων πρακτικών διαχείρισης των υδατικών πόρων και των υγρών και στερεών αποβλήτων και η προώθηση στρατηγικών εξοικονόμησης ενέργειας, βελτίωσης της ενεργειακής αποδοτικότητας των εγκαταστάσεων (προώθηση ΑΠΕ, βιοκλιματικών μεθόδων σχεδιασμού κ.ά.) και μείωσης του ευρύτερου οικολογικού αποτυπώματος του θαλάσσιου τουρισμού.

ε. Η αξιοποίηση τουριστικών λιμένων και ζωνών εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής εντός υφιστάμενων λιμένων άλλης κατηγορίας που έχουν παραμείνει ημιτελείς με την ολοκλήρωση των απαιτούμενων έργων υποδομής και η μετατροπή σε τουριστικούς λιμένες των εγκαταλελειμμένων ή αυθαίρετων λιμενικών υποδομών (ορφανών ή μη) που βρίσκονται σε προσφιλείς ναυτικές – τουριστικές διαδρομές. Στο ίδιο πλαίσιο, προτείνεται αλλαγή κατηγορίας τουριστικών λιμένων βάσει των δεδομένων της τουριστικής αγοράς (αναβάθμιση σε μαρίνες ή υποβάθμιση σε τουριστικά καταφύγια). Θα πρέπει να δοθεί έμφαση στην αξιοποίηση συγκεκριμένων θέσεων που κρίνονται οικονομικά βιώσιμες. Πιο ελκυστικές περιοχές για ανάπτυξη γιώτινγκ θεωρούνται η Περιφέρεια Αττικής, το Ιόνιο, οι Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα. Στην αξιοποίηση θα συμβάλει η συνεργασία και η κοινή δράση Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα μέσω των συμβάσεων ΣΔΙΤ.

στ. Ο συνδυασμός δραστηριοτήτων γιώτινγκ με συναφείς δράσεις ειδικών μορφών τουρισμού όπως με δραστηριότητες αγροτουρισμού, καταδυτικού ή αλιευτικού τουρισμού, θαλάσσια αθλήματα, θεματικά πάρκα κ.λπ.[182], η ενίσχυση συνεργασιών για δημιουργία δρωμένων όπως η διοργάνωση ναυταθλητικών αγώνων (π.χ. Regatta, Rally κ.λπ.), πολιτιστικών και γαστρονομικών εκδηλώσεων, η ανάδειξη θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών καθώς και η ενσωμάτωση – ένταξη των λιμένων στον ευρύτερο σχεδιασμό για την ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου χώρου και της γειτονικής ενδοχώρας. Τα ανωτέρω θα μπορούσαν να λειτουργήσουν και ως κίνητρα για επέκταση της τουριστικής περιόδου, άμβλυνσης της εποχικότητας του ελληνικού τουριστικού προϊόντος και επέκτασης της τουριστικής δραστηριότητας σε περισσότερες περιοχές της Ελλάδας.

ζ. Η δημιουργία τοπικών δικτύων σύνδεσης τουριστικών προορισμών μέσω της χρήσης υδροπλάνων με στόχο την ικανοποίηση αναμενόμενης μεγάλης τουριστικής ζήτησης σε παράκτιες, παραλίμνιες περιοχές και νησιά που υποεξυπηρετούνται σήμερα καθώς και ο συνδυασμός της λειτουργίας επιλεγμένων τουριστικών λιμένων με κατά περίπτωση συναφείς χρήσεις όπως σταθμούς θαλάσσιων «ταξί», ημερόπλοιων κ.λπ.

η. Η χρηματοδότηση της κατασκευής νέων τουριστικών λιμένων, της ανάπτυξης και της αναβάθμισης υφιστάμενων τουριστικών υποδομών μέσω του Αναπτυξιακού Νόμου

[182] Γιώτινγκ σε συνδυασμό με οικοτουριστικές δραστηριότητες, ιστιοπλοϊκός τουρισμός με πολιτιστικές επισκέψεις σε νησιά και παράλιους οικισμούς ή σε συνδυασμό με ταξίδια κινήτρων (εταιρίες), γιώτινγκ με θεματικό κίνητρο π.χ. γκολφ, γιώτινγκ σε συνδυασμό με παραθεριστική κατοικία σε παράλιες περιοχές με μαρίνες κ.α.

4399/2016[183] ως εγκαταστάσεις ειδικής τουριστικής υποδομής, η ένταξής τους σε προγράμματα Ολοκληρωμένων Χωρικών Επενδύσεων[184], σε προγράμματα ΕΣΠΑ (Επιχειρησιακά Προγράμματα). Παράλληλα ωφέλιμη κρίνεται η αξιοποίηση λοιπών χρηματοδοτικών εργαλείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης[185] και η σύσταση αυθύπαρκτου χρηματοδοτικού εργαλείου από το Υπουργείο Τουρισμού για τη χρηματοδότηση λιμενικών έργων.

θ. Η απόδοση των προνομίων «Χρυσής Βίζας» στους πλοιοκτήτες και στα φυσικά πρόσωπα που συνάπτουν μακροχρόνιες συμφωνίες ελλιμενισμού σε ελληνικούς τουριστικούς λιμένες (Ένωση Μαρινών Ελλάδας, 2019). Σύμφωνα με το άρθρο 16 του νόμου 4251/2014, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, επιτρέπεται η είσοδος και η διαμονή πολιτών τρίτων χωρών στην Ελλάδα, ως επενδυτών, για την πραγματοποίηση επένδυσης που θα έχει θετικές επιπτώσεις στην εθνική ανάπτυξη και οικονομία. Στα πρόσωπα αυτά χορηγείται άδεια παραμονής, η «Χρυσή Βίζα». Η ανωτέρω ρύθμιση θα μπορούσε να επεκταθεί και στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού, αποτελώντας κίνητρο προσέλκυσης μεγάλων σκαφών αναψυχής που θα ελλιμενίζονται μόνιμα στους ελληνικούς τουριστικούς λιμένες.

ι. Η χρηματοδοτική μίσθωση ιδιωτικών και επαγγελματικών πλοίων αναψυχής με δικαίωμα εξαγοράς σύμφωνα με το άρθρο 16 παρ. 5 του νόμου 4256/2014. Αν και προβλέπεται νομοθετικά δεν έχει εκδοθεί ακόμη η απαιτούμενη ΚΥΑ με την οποία καθορίζονται οι ειδικοί όροι που ρυθμίζουν τη χρηματοδοτική μίσθωση ως προς τα ιδιωτικά και επαγγελματικά πλοία αναψυχής.

ια. Η συστηματική προβολή και διαφήμιση των προοπτικών και των δυνατοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα (τουριστικά θεματικά φυλλάδια, εφημερίδες, τηλεοπτικά και ραδιοφωνικά σποτ κ.λπ.), με έμφαση στο γιώτινγκ και στους ελληνικούς τουριστικούς λιμένες σκαφών αναψυχής, σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, και η ενισχυμένη παρουσία σε διεθνείς τουριστικές εκθέσεις, παγκόσμιες διοργανώσεις και συνέδρια για το θαλάσσιο τουρισμό. Φυσικά στο πλαίσιο προώθησης του ελληνικού τουριστικού προϊόντος η διαφήμιση και μέσω του διαδικτύου είναι απαραίτητη. Θα πρέπει να αξιοποιηθεί η δυναμική που έχουν τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης στο ευρύ κοινό για την προβολή του γιώτινγκ στη χώρα και να δημιουργηθεί ιστότοπος βασισμένος στις αρχές του μάρκετινγκ μέσω του οποίου οι επισκέπτες θα έχουν την ευκαιρία να περιηγηθούν ψηφιακά στους τουριστικούς λιμένες, στην παράκτια ζώνη της χώρας, σε αρχαιολογικούς χώρους, μουσεία και

[183] (ΦΕΚ 117/Α'/22.06.2016) «Θεσμικό Πλαίσιο για τη σύσταση καθεστώτων Ενισχύσεων Ιδιωτικών Επενδύσεων για την περιφερειακή και οικονομική ανάπτυξη της χώρας - Σύσταση Αναπτυξιακού Συμβουλίου και άλλες διατάξεις.»

[184] Οι Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις (ΟΧΕ) αποτελούν εργαλείο ολοκληρωμένης χωρικής ανάπτυξης για την εφαρμογή αναπτυξιακών στρατηγικών συγκεκριμένων χωρικών ενοτήτων. Οι περιοχές αυτές είτε παρουσιάζουν προβλήματα που απαιτούν συνολικό τρόπο αντιμετώπισης είτε διακρίνονται από σημαντικές αναπτυξιακές δυνατότητες οι οποίες μπορούν να αξιοποιηθούν με βάση ένα ολοκληρωμένο αναπτυξιακό σχέδιο. Στους στόχους των επενδύσεων αυτών περιλαμβάνονται η βελτίωση της οικονομικής κατάστασης και απασχόλησης, η με κοινωνικούς όρους βελτίωση της καθημερινής ζωής των πολιτών και η διατήρηση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος με βάση την αειφόρο προσέγγιση της αναπτυξιακής διαδικασίας.

[185] Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία όπως το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ), το Ταμείο Συνοχής, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας (ΕΤΘΑ) και προγράμματα όπως το πρόγραμμα "LIFE", το πρόγραμμα COSME 2014-2020, το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020» κ.α.

αστικά κέντρα[186]. Στόχος τέτοιων πρακτικών είναι η δημιουργία σχέσης δυνητικών πελατών και επενδυτών με την Ελλάδα. Απαραίτητος κρίνεται και ο ανασχεδιασμός και η τεχνική αναβάθμιση της ιστοσελίδας www.visitgreece.gr, η οποία αποτελεί το κύριο «βήμα» επικοινωνίας του ελληνικού τουρισμού με τη διεθνή κοινότητα. Με στόχο την προώθηση της διαφορετικότητας της Ελλάδας, ο προσανατολισμός του περιεχομένου στα παραπάνω μέσα θα πρέπει να επικεντρώνεται στην προβολή της χώρας όχι μόνο ως «γεωγραφικού» προορισμού αλλά ως μια συνολική εμπειρία. Ο ελληνικός τρόπος ζωής, η γαστρονομία, οι συνήθειες, τα ήθη και έθιμα, οι αξίες είναι τα αυθεντικά ελληνικά στοιχεία που τη διαφοροποιούν από άλλους προορισμούς και διαμορφώνουν την τελική εικόνα του επισκέπτη.

ιβ. Η βελτίωση της κατάρτισης των εργαζομένων του κλάδου, η επένδυση σε ειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό και η οργάνωση προγραμμάτων εκπαίδευσης σε θέματα θαλάσσιου τουρισμού, ώστε οι εκπαιδευόμενοι να ανταποκρίνονται στις υψηλές απαιτήσεις της αγοράς (mentoring επιχειρήσεων του τομέα και διαχειριστών λιμένων). Στα προγράμματα θαλάσσιας τουριστικής εκπαίδευσης κύριος άξονας πρέπει να είναι η βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη. Σημαντικοί αρωγοί στην προσπάθεια αυτή οφείλουν να είναι επιχειρήσεις του κλάδου, επαγγελματίες επιστήμονες και τα Πανεπιστημιακά Ιδρύματα. Ιδιαίτερα το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο δύναται να συντονίσει τις σχετικές δράσεις λόγω της μακραίωνης εμπειρίας του στον τομέα.

[186] Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η πλατφόρμα «Greece From Home». Πρόκειται για πρωτοβουλία του ΕΟΤ σε συνεργασία με την Google στο πλαίσιο αντιμετώπισης των αρνητικών συνεπειών της πανδημίας του κορωνοϊού Covid-19 στον τουριστικό τομέα και υιοθέτησης μέτρων στήριξης των επιχειρήσεων του κλάδου. Στόχευε στη διατηρήση της εξωστρέφεια της τουριστικής ταυτότητας της Ελλάδας κατά τη διάρκεια της πανδημίας μέσω της διατήρησης της επαφής ανθρώπων από όλο τον κόσμο με τον ελληνικό πολιτισμό και την κουλτούρα ώστε να ανακαλύψουν τις ομορφιές της χώρας και να ενισχύσουν τις ψηφιακές τους δεξιότητες.

8

Συμπεράσματα

Από τη μελέτη του νομοθετικού πλαισίου για τους τουριστικούς λιμένες, την καταγραφή των χωροθετημένων τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα και των φορέων διαχείρισης αυτών, τα προβλήματα που παρατηρούνται στον κλάδο του γιώτινγκ και τις προτάσεις που διατυπώθηκαν προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα.

Παρατηρείται κατακερματισμός των τουριστικών λιμενικών υποδομών σε πολλές και μικρές εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής. Αν και η πληθώρα των τουριστικών λιμένων θα είχε θεωρητικά θετικό αποτέλεσμα στον κρατικό έλεγχο αυτών, ωστόσο διαπιστώνεται δυσκολία καταγραφής της πραγματικής κατάστασης ειδικά στους τουριστικούς λιμένες κατηγορίας καταφύγια και αγκυροβόλια.

Κρίνεται απαραίτητη η απλοποίηση των διαδικασιών χωροθέτησης, παραχώρησης και λειτουργίας τουριστικών λιμένων με τη δημιουργία σταθερού και διαφανούς νομοθετικού πλαισίου. Στόχος είναι η αύξηση των εν λειτουργία τουριστικών λιμένων της χώρας. Το γεγονός ότι από τις 59 χωροθετημένες μαρίνες της Ελλάδας λειτουργούν μόνο 28 προβληματίζει.

Απαιτείται η άμεση σύνταξη Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό καθώς το προηγούμενο ακυρώθηκε με απόφαση του ΣτΕ το έτος 2015. Έκτοτε δεν έχει γίνει εκ νέου προσπάθεια για έκδοση σχετικής απόφασης. Σε κάθε περίπτωση απαγορεύεται η ευκαιριακή και αποσπασματική κατασκευή τουριστικών λιμένων.

Οι εμπλεκόμενοι φορείς στη διαχείριση και την εποπτεία των τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα είναι πολλοί (ιδιώτες, ΟΤΑ, Λιμενικά Ταμεία, Οργανισμοί Λιμένων κ.α.). Το γεγονός αυτό καθιστά αδύνατη την πραγματική παρακολούθηση της κατάστασης στις τουριστικές λιμενικές εγκαταστάσεις από το κράτος. Κρίνεται επομένως αναγκαία η συγχώνευση και η συνένωση φορέων. Το πρόβλημα δε λύνεται με τη συγκρότηση νέων φορέων που θα εποπτεύουν τους υφισταμένους.

Συμπληρωματικά, απαιτείται η αναδιοργάνωση των δημόσιων φορέων διαχείρισης τουριστικών λιμένων προκειμένου να παρέχουν ποιοτικές υπηρεσίες στα ελλιμενιζόμενα σκάφη, να εισπράττουν ικανοποιητικά τέλη ελλιμενισμού και να ανταγωνίζονται με ίσους όρους τους υπό ιδιωτική διαχείριση τουριστικούς λιμένες.

Θα πρέπει να δοθούν κίνητρα (φορολογικά κ.α.) ώστε να αυξηθούν τα σκάφη αναψυχής που ελλιμενίζονται μόνιμα στους ελληνικούς τουριστικούς λιμένες, να επιλέγεται η ελληνική σημαία από τα μέσα ναυσιπλοΐας και αλλοδαπές εταιρίες – ιδιοκτήτριες επαγγελματικών σκαφών αναψυχής να δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα με σύντομες διαδικασίες.

Η χώρα οφείλει να αξιοποιήσει τα φυσικά χαρακτηριστικά της (πολυνησία, 16.000 χιλιόμετρα ακτογραμμής, εύκρατο κλίμα, ήπιες θάλασσες) μέσω στοχευμένης προβολής – διαφήμισης, να εκμεταλλευτεί τη ζήτηση για λιμένες εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής στη Μεσόγειο θέτοντας σε λειτουργία και τους 160 χωροθετημένους τουριστικούς λιμένες της και να προσαρμοσθεί στις σύγχρονες τάσεις του τουρισμού προκειμένου να αυξήσει την ανταγωνιστικότητά της. Η

παρούσα μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία θα μπορούσε να αποτελέσει το έναυσμα περαιτέρω έρευνας της φέρουσας ικανότητας της Ελλάδας για ανάπτυξη τουριστικών λιμενικών υποδομών και των επιπτώσεων διαφόρων μορφών κρίσεων (οικονομικής κ.α.) στη διαδικασία παραχώρησης τουριστικών λιμένων.

Εν έτει 2020 λαμβάνοντας υπόψη την παγκόσμια υγειονομική κρίση που έχει ξεσπάσει και τις αντίξοες συνθήκες που άλλαξαν τα δεδομένα για το θαλάσσιο τουρισμό απαιτούνται στοχευμένες μεταρρυθμίσεις στον κλάδο. Τα ευρωπαϊκά υγειονομικά πρωτόκολλα, η διαφήμιση και η προβολή που επικεντρώνονται στην ασφάλεια που προσφέρουν οι διακοπές με σκάφος αναψυχής στην Ελλάδα ως "non Covid" προορισμό, η κατά το δυνατόν επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου μέχρι το Νοέμβριο για κάλυψη απωλειών, η εφαρμογή έκπτωσης 50% στον ΦΠΑ των ναύλων και έκπτωσης 40% στα τέλη ελλιμενισμού μέχρι το τέλος του έτους αποτελούν μέτρα ανάκαμψης από την πανδημία. Στην ίδια κατεύθυνση, η χώρα οφείλει να αξιοποιήσει την χαμηλών προσδοκιών τουριστική περίοδο προβαίνοντας σε αλλαγές του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου και σχεδιάζοντας τις επόμενες ενέργειές της για δίκαιη, γρήγορη και αποτελεσματική επανεκκίνηση του ελληνικού γιώτινγκ.

Ξενόγλωσση

Arrowsmith S., *Modernising the EU's public procurement regime: a blueprint for real simplicity and flexibility*, PPLR (21)2012, σελ. 71 επ.

Baird A.J, (1999), *Privatization defined; Is it the Universal panacea?*", World Bank.

Biederman P., Lai J., Laitamaki J., Messerli H., Nyheim P., Plog S., (2008), *Travel and tourism: an industry primer*, Pearson – Prentice Hall, Upper Saddle River.

Brooks M., Cullinane K., (2006), *Governance Models Defined*, Research in Transportation Economics, vol. 17, issue 1, pages 405-435.

Domínguez Olinera R., *Modification of Public Contracts: Transposition and Interpretation of the new EU Directives*, EPPPL (10)2015, σελ. 35 επ.

Douglas – Westwood Ltd, (2005), *World Marine Markets: A Report to WTSH*, report number 328-05.

Deloitte, (2005), *Hospitality 2010: an in-depth report into driving shareholder value in the hospitality sector*, Deloitte and New York University, New York.

Eadington W. R., Smith V. L., *Introduction: the Emergence of Alternative forms of Tourism*.

Goss R., *Economic policies and seaports: 1, The economic functions of seaports*. Maritime policy and management 1990c; 17/3, pages 207-219.

Hall C.M., Page S., (1999), *The geography of tourism and recreation: environment, place and space*, Routlegde, London and New York.

Hall M., (2001), *Trends in ocean and coastal tourism: the end of the last frontier?* Ocean and coastal management, 44 (9-10), pages 601-648.

Holman F. W., (2015), *Ports and Terminals 2016: Getting the Deal Through.* Law Business Research. London.

ICOMIA, (2018), *Recreational Boating Industry Statistics book*

ICOMIA, (2015), *Recreational Boating Industry Statistics book*

ICOMIA, (2019), *Marina Concession/Lease Renewal Policy*, Policy Paper, Edition 1: April 2019.

Kim S., Kim Y., (1996), *Overview of coastal and marine tourism in Korea*, Journal of Tourism Studies, 7 2, pages 46-53.

Krippendorf J., (1989), *The holiday makers: understanding the impact of leisure and travel*, Heinemann, London.

Miller M.L., Auyong J., (1991), *Coastal zone tourism: a potent force affecting environment and society*, Marine Policy 15 2, pages75-99.

Miller M., (1993), *The rise of coastal and marine tourism.* Ocean & Coastal Management, 21 1-3, pages 183-199.

Middleton, V., Hawkins, R., (1998), *Sustainable Tourism: A Marketing Perspective*, Butterworth-Heinemann, Oxford.

Notteboom T., (2006), *Concession Agreements as Port Governance Tools*, Research in Transportation Economics, vol. 17, issue 1, pages 437-455

Notteboom T., Verhoeven P. & Fontanet M., (2012), *Current practices in European ports on the awarding of seaport terminals to private operators: towards an industry good practice guide*, Maritime Policy & Management, Volume 39, Issue 1.

Orams M., (1999), *Marine tourism: development, impacts and management*, Routledge, London.

Papadimitriou P., (2009), *The Greek Marina Industry, Comparisons and Opportunities*, HVS, May 2009, also available at https://www.hvs.com/Content/2866.pdf .

Pardali, A., (2000), *Demand and Supply of Port Services for Pleasure Boats: the Greek Case*, Scientific Collected Papers in Honour of Prof. M. Raphael, Piraeus.

Pardali A. and Sakellariadou, (2000), *Economic and environmental impacts from the operation of marinas: the Greek case*, Marine Engineering and Ports, Southampton: WIT PRESS

Pardali A., Miliaraki M., (2006), *Marinas as Poles for Sustainable Local Tourist Development*, Archive of Economic History, XVIII, pp.10-26.

Pardali A., Kounoupas E., Lainos I., (2016), *Can cluster be bi-polar? Exploring the case of the Piraeus Port – Maritime Cluster*, Maritime Policy and Management, April 2016.

Platon S., *La passation des concessions: de l'eau du service public dans le vin de la concurrence?*, AJDA 15/2014, σελ. 841 επ.

Pollard J., (1995), *Tourism and the environment*. In: Breathnach P., editor. Irish Tourism Development. Geographical Society of Ireland, Maynooth, pages 61-77.

Vaggelas, G., K., (2007), *Greek ports: Structural challenges and forms of adjustment*, 3rd Hellenic Observatory PhD Symposium. 14-15 June. London, UK, June 2007

Webe S., Mikacic V., (1994), *The importance of market research in planning the development of nautical tourism in Croatia*, Turizan, 42 5/6, pages 71-74.

Weiler B., Hall C. M. (επιμ.), *Special Interest Tourism*, Belhaven Press, London, 1992.

Worldbank, (2007), *Module 3: Alternative Port Management Structures and Ownership Models*, Port Reform Toolkit, module 3, pages 69 – 130.

Ελληνόγλωσση

Αντωνόπουλος Χ., (2009), *Οδηγός διαδικασιών ωρίμανσης έργων τουριστικών λιμένων*, Μονάδα Οργάνωσης της Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΜΟΔ Α.Ε.), Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας.

Αρβανιτάκη Τ., (2007), *Το θεσμικό πλαίσιο υλοποίησης ΣΔΙΤ: Συγκριτική εξέταση του ελληνικού και του βρετανικού μοντέλου*, Μεταπτυχιακή Μελέτη, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.

Βιβλιοθήκη Αρχαίων Συγγραφέων, *Στράβων γεωγραφικά*, τόμος Α', Εκδόσεις Ι. Ζαχαρόπουλος.

Βερβενιώτης Γ., (1993), *Κατασκευές και διαιτησία. Εκτέλεση έργων με παραχώρηση της εκμετάλλευσης – ΒΟΤ συμβάσεις*, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή.

Γιαντσή Θ., Παρδάλη Α., (2015), *Θεσμικός εκσυγχρονισμός στον θαλάσσιου Τουρισμό (Yachting) και επιπτώσεις στην μορφή αγοράς*, Πρώτο Πανελλήνιο Συνέδριο Τουριστικοί Λιμένες – Μαρίνες (ΕΜΠ), Αθήνα 12-14 Οκτωβρίου.

Γέροντας Α., (2009), *Δίκαιο δημοσίων έργων, Η δοικητική σύμβαση – Ανάθεση – Εκτέλεση – Δικαστική προστασία (κατά το εθνικό και κοινοτικό δίκαιο)*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη.

Γκιτσάκης Ι., (2006), *Η παραχώρηση δημόσιας υπηρεσίας και δημοσίου έργου – Ενοιολογικά στοιχεία, κανονιστικό πλαίσιο και περιπτώσεις πρακτικής εφαρμογής κατά το ελληνικό και το ευρωπαϊκό κοινοτικό δίκαιο*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη.

Διακομιχάλης Μ., (2006), *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός: Η εκτίμηση των επιδράσεών του στην Ελληνική οικονομία μέσω του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού και της σύνδεσής του με το Εθνικολογιστικό Σύστημα.*, Αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Χίος.

Διακομιχάλης Μ., (2009), *Ο θαλάσσιος τουρισμός και οι οικονομικές επιδράσεις του*, Εκδόσεις Σταμούλης.

Διαμαντίδης Κ., (2016), *Βάση Δεδομένων Μαρινών Ελλάδος*, Διπλωματική Εργασία, Εργαστήριο Λιμενικών Έργων, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα.

Ευθυμιάτου – Πουλάκου Α., (2005), *Τουριστικό Δίκαιο*, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή.

Ευστρατίου Π. – Μ., *Οι νέες διατάξεις του Κώδικα Δημοσίου Λογιστικού (Ν. 2362/1995) για τις διοικητικές συμβάσεις*, ΔιΔ 1997, σελ. 553 επ.

Ηγουμενάκης Ν., Κραβαρίτης Κ., Λύτρας Π., (1998), *Εισαγωγή στον Τουρισμό*, Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα.

Καλαβρός Γ. – Ε., Γεωργόπουλος Θ., (2013), *Το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Ουσιαστικό Δίκαιο*, Τόμος ΙΙ, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.

Καλογήρου Σ., *Φως στο νέο καθεστώς σύναψης και εκτέλεσης συμβάσεων παραχώρησης υπηρεσιών κατά την Οδηγία 2014/23/ΕΕ*, ΕφημΔΔ 6/2014.

Κίτσος Ι., (2016), *Η Οδηγία 2014/23/ΕΕ σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη.

Κίτσος Ι., (2014), *Συμπράξεις Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα και συμβάσεις παραχώρησης, Συνεργασίες δημοσίων και ιδιωτικών φορέων για την ανάπτυξη δημοσίων υποδομών με ιδιωτικές επενδύσεις κεφαλαίων, Σύμφωνα με το διεθνές, το ευρωπαϊκό ενωσιακό και το ελληνικό δίκαιο*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη.

Κοκκώσης Χ., Τσάρτας Π., Γκρίμπα Ε., (2011), Ειδικές και Εναλλακτικές μορφές τουρισμού, Ζήτηση και προσφορά νέων προϊόντων τουρισμού, Εκδόσεις Κριτική.

Κουτούπα – Ρεγκάκου Ε., (1995), *Δημόσιες συμβάσεις και κοινοτικό δίκαιο, Διαδικασίες ανάθεσης και έννομη προστασία*, Εκδόσεις Σάκκουλας, Αθήνα – Θεσσαλονίκη.

Κούτρας Δ., Σκουρής Π., Τροβά Ε., (2005), *Οι συμβάσεις παραχώρησης και οι συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα*, Τόμος ΙΙ, Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα.

Λεκάκου Μ., Τζαννάτος Ε., (1998), *Κρουαζιεροπλοΐα και Ιστιοπλοΐα: Ένα νέο τουριστικό προϊόν για το Αιγαίο Πέλαγος*, Θερινός κύκλος Διαλέξεων Παν. Αιγαίου, Τμήμα ΝΑ.Μ.Ε., Χίος.

Λεκάκου Μ., Τζαννάτος Ε., (2000), *Κρουαζιεροπλοϊα και ιστιοπλοΐα : Ένα νέο τουριστικό προϊόν για το Ιόνιο Πέλαγος*, Τιμητικός Τόμος Ομότιμου Καθηγητού Μ. Ραφαήλ, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, σελ. 475-496.

Μπάκαβου Μ., Φωτόπουλος Φ., (2017), *Περί Λιμένων*, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.

Μυλωνόπουλος Δ., (2004), *Ναυτιλία: έννοια – τομείς – δομές*, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα.

Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, (2012), *Έρευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στο θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία*, Πειραιάς.

Πακαλιά Ι., (2012), *Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού*, Πτυχιακή Εργασία, Ανώτατο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Κρήτης, Ηράκλειο.

Παναγόπουλος Σ., (2006), *Το νέο θεσμικό πλαίσιο των ΣΔΙΤ, μετά τον Ν.3389/2005 (σε συλλογικό έργο), Κέντρο Διεθνούς και Ευρωπαϊκού Δικαίου, Ο Νόμος 3389/2005 για τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα*, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα.

Παπαδόπολης Δετζώρτζης Α., (2015), *Θέματα σχεδιασμού και λειτουργίας μαρινών*, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Τουριστικοί Λιμένες, Μαρίνες, 12 – 14 Οκτωβρίου, Αθήνα.

Παπακώστας Ι., (2007), *Τουριστικοί λιμένες αναψυχής, Χωροθέτηση – Αδειοδότηση – Διαχείριση*, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Νοέμβριος.

Παπουτσάκης Μ., (2016), *Χωρική κατανομή λιμένων, λιμενικών εγκαταστάσεων και Φορέων διαχείρισης του λιμενικού συστήματος της Ελλάδας*, Διπλωματική εργασία, Σχολή Πολιτικών Μηχανικών Ε.Μ.Π.

Παυλόπουλος Π., *Ζητήματα δικαστικής προστασίας στο πλαίσιο των διαφορών από διοικητικές συμβάσεις*, ΔιΔ 1991, σελ. 249 επ.

Παυλόπουλος Π., *Ζητήματα αστικής ευθύνης από διοικητικές συμβάσεις*, Σχόλιο στην απόφαση ΔεφΑθ 3024/1990, ΔιΔ 1990, σελ. 1009 επ.

Πρεβεδούρου Ε., *Οι συμβάσεις παραχώρησης κατά την Οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*, ΔιΔικ 4/2015 (27), σελ.481-494.

Ράικος Δ., (1999), *Αγωγή αποζημιώσεως για προσυμβατικό πταίσμα (Ν.2522/1997) ενώπιον των διοικητικών δικαστηρίων σε: Κριτική Επιθεώρηση νομικής θεωρίας και πράξης*, σελ. 159 επ.

Σπηλιωτόπουλος Ε., (2011), *Εγχειρίδιο διοικητικού δικαίου*, Τόμος Ι, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.

Σπηλιόπουλος Χ., (2011), *Νομικό πλαίσιο προσέλκυσης ναυτιλιακών εταιριών στην Ελλάδα*, Διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), (2008), Ορισμοί Στατιστικών Τουρισμού, Αθήνα.

Σφακιανάκης Μ., (2000), *Εναλλακτικές μορφές τουρισμού*, Εκδόσεις ΕΛΛΗΝ, Αθήνα.

Τροβά Ε. – Κούτρας Δ., (2001), *Η κατασκευή του ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου και η σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων. Σπουδή στη διαλεκτική των πόλεων εξουσίας*, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή.

Τσαμπούλας Δ., (2003), *Συγκοινωνιακά έργα με σύμβαση παραχώρησης στην Ελλάδα*, Εκδόσεις Τεχνικά Χρονικά, Ιούλιος – Αύγουστος.

Τσάρτας, Π., (1996), *Τουρίστες, Ταξίδια, Τόποι: Κοινωνιολογικές Προσεγγίσεις στον Τουρισμό*, Εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα.

Φλογαΐτης Σ., (1991), *Η διοικητική σύμβαση. Έννοια και φύση*, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή.

Χασάπης Κ., *Δικαιοπρακτική και εξωδικαιοπρακτική ευθύνη στο χώρο των διοικητικών συμβάσεων*, ΔιΔ 1993, σελ. 278 επ.

ICAP, (2000), *Κλαδική Μελέτη: Εγκαταστάσεις Θαλάσσιου Τουρισμού*, Εκδόσεις ICAP, Αθήνα.

ICAP, (2000), *Κλαδική Μελέτη: Ενοικιάσεις Επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής*, Εκδόσεις ICAP, Αθήνα.

ICAP, (2009), *Κλαδική Μελέτη: Σκάφη Αναψυχής*, Εκδόσεις ICAP, Αθήνα.

ICAP, (2010), *Κλαδική μελέτη: Ενοικιάσεις Επαγγελματικών σκαφών αναψυχής*, Εκδόσεις ICAP, Αθήνα.

ICAP, (2018), *Κλαδική Μελέτη: Τουριστικοί Λιμένες*, Εκδόσεις ICAP, Αθήνα.

Lesky A., (1983), *Ιστορία της αρχαίας ελληνικής λογοτεχνίας*, Εκδοτικός οίκος Αφών Κυριακίδη Θεσσαλονίκη.

Ιστότοποι

Ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, Θεματολογικά δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο – 2020, www.europarl.europa.eu/factsheets/el

Ελευθερία εγκατάστασης και ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, Θεματολογικά δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο – 2020, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, www.europarl.europa.eu/factsheets/el

Ιστοσελίδα της Ειδικής Γραμματείας για τις ΣΔΙΤ, http://www.sdit.mnec.gr/

Ένωση Μαρινών Ελλάδας, (2019), *Μελέτη για την ανάπτυξη των Ελληνικών τουριστικών λιμένων*, Αθήνα, https://greek-marinas.gr/el/

Κλαίρη Ευστρατίου, *Αρχαίοι ταξιδιώτες και περιηγητές*, Ιστοσελίδα «Αρχαιολογία και τέχνες», Διαθέσιμο στο: https://www.archaiologia.gr/wp-content/uploads/2011/06/3-6.pdf

Μπέλλος Η., *Απαγορευτικό σε ξένες θαλαμηγούς.*, Εφημερίδα Η Καθημερινή, 06.05.2019 https://www.kathimerini.gr/1022476/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/apagoreytiko-se-3enes-8alamhgoys

Μπέλλος Η., *Τρίτη δύναμη η Ελλάδα στη διαθνή αγορά γιοτ.*, Εφημερίδα Η Καθημερινή, 10.03.2020**,** https://www.kathimerini.gr/1068164/article/proswpa/synentey3eis/trith-dynamh-h-ellada-sth-die8nh-agora-giot

Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε., https://www.hradf.com/

Τσιμπλάκης Α., *Αντιδράσεις προκαλεί το τέλος πλόων.*, Εφημερίδα Η Ναυτεμπορική, 01.03.2017, https://m.naftemporiki.gr/story/1209721/antidraseis-prokalei-to-telos-ploon

Τσιμπλάκης Α., *«Απαγορευτικό» για επαγγελματικά σκάφη αναψυχής από τρίτες χώρες*, Εφημερίδα Η Ναυτεμπορική, 11.12.2017,

https://m.naftemporiki.gr/story/1303186/apagoreutiko-gia-epaggelmatika-skafi-anapsuxis-apo-trites-xores

Τσιμπλάκης Α., Ενστάσεις στο νέο νόμο για τα σκάφη αναψυχής, Εφημερίδα Η Ναυτεμπορική, 21.12.2017, https://m.naftemporiki.gr/story/1306206/enstaseis-ston-neo-nomo-gia-ta-skafi-anapsuxis

Τσιμπλάκη Α., *«Καταστροφικό» τσουνάμι στο θαλάσσιο τουρισμό από τον ΦΠΑ βλέπουν φορείς του κλάδου,* Εφημερίδα Η Ναυτεμπορική, 10.03.2020 https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1570489

Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών – Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, *Εγχειρίδιο για την υλοποίηση έργων και υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ*, Διαθέσιμο στο: http://www.sdit.mnec.gr/sites/default/files/sdit-documents/gr_low.pdf