

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

Βασικά δεδομένα και αναγκαίες θεσμικές προσαρμογές για την εφαρμογή της πρότασης «οδηγία για τη θέσπιση πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών» για την Ελλάδα

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ : ΤΖΗΚΑ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ

ΠΠΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΒΟΛΟΣ, ΙΟΥΛΙΟΣ 2014

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

Βασικά δεδομένα και αναγκαίες θεσμικές προσαρμογές για την εφαρμογή της πρότασης «οδηγία για τη θέσπιση πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών» για την Ελλάδα

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Επιμέλεια : Τζήκα Ευαγγελία

Επιβλέπων : Οικονόμου Δημήτρης



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 12863/1

Ημερ. Εισ.: 02-09-2014

Δωρεά: Συγγραφέας

Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΜΧΠΠΑ

2014

TZH

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματεύεται τις υπάρχουσες πολιτικές και την υφιστάμενη κατάσταση πόρων και υποδομών που αφορούν το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό. Τον Μάρτιο του 2013, η ΕΕ ανακοίνωσε την πρόταση «Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών». Αυτή η πρόταση-οδηγία έδωσε το έναυσμα για την εκπόνηση της παρούσας εργασίας, με στόχο τη συγκέντρωση των στοιχείων για τα επιμέρους αντικείμενα της Θαλάσσιας Χωροταξίας και την απεικόνισή τους σε ένα κοινό υπόβαθρο για την ορθότερη θέσπιση της αναμενόμενης νομοθεσίας καθώς καθίσταται δυνατό να αποφευχθούν ή/και να επιλυθούν οι οποιοσδήποτε συγκρούσεις χρήσεων στο θαλάσσιο χώρο με τον τρόπο αυτό.

Λέξεις κλειδιά: πολιτικές, θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός, στοιχεία, νομοθεσία, θαλάσσιος χώρος

ABSTRACT

This thesis concerns the existing policies and the current state of resources and infrastructure in relation to maritime spatial planning. In March 2013, the EU announced its proposal, which was named “The Directive of the European Parliament and of the Council, establishing a framework for maritime spatial planning and integrated coastal zone management.” This directive - proposal triggered the preparation of this work, in order to assemble data for the individual items of Marine Spatial Planning and their portrayal in a common platform with regard to establish the expected legislation better. As a matter of fact, there is a possibility/likelihood to prevent and / or resolve any conflicts of the uses at the maritime area.

Key words: policies, maritime spatial planning, data, legislation, maritime area

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
1. ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΘΧΣ	10
1.1 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ	10
1.2 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ	12
1.3 ΣΥΛΛΟΓΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ	16
1.4 ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	19
2. ΕΝΕΡΓΕΙΑ	25
2.1 ΑΠΕ-ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΙΟΛΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ	25
2.1.1 ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ	25
2.1.2 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ	29
2.1.3 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΔΕΙΩΝ	32
2.2 ΑΠΕ-ΚΥΜΑΤΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ	35
2.2.1 ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ	35
2.2.2 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ	36
2.2.3 ΚΥΜΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ	37
2.3 ΟΡΥΚΤΑ ΚΑΥΣΙΜΑ- ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ	39
2.3.1 ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	39
2.3.2 ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ	42
2.4 ΟΡΥΚΤΑ ΚΑΥΣΙΜΑ-ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ	43
2.4.1 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ & ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ	43
2.4.2 ΤΡΕΧΟΥΣΕΣ ΕΡΕΥΝΕΣ	45
3. ΑΟΖ	47
3.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ	47
3.2 ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ	48
3.3 ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΜΕ ΤΙΣ ΓΕΙΤΟΝΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ	50
3.4 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΧΑΓΗΣ	52
4. ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	55
4.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	55

4.2 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ	56
4.3 ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΜΟΡΦΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	61
4.3.1 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ	61
4.3.2 YACHTING	65
4.3.3 ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΘΑΛΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗ	66
4.4 ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	68
5. ΑΛΙΕΙΑ-ΥΔΑΤΟΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΕΣ	72
5.1 ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ	72
5.2 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ	75
5.3 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ	77
6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	79
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	85
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	97

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

- Πίνακας 1.2.1: Πεπραγμένα κρατών που πρωτοπορούν στο ΘΧΣ
- Πίνακας 1.4.1: Διαχωρισμός θαλασσών που βρέχουν την Ευρώπη σε υποπεριοχές
- Πίνακας 1.4.2: Διαχωρισμός Μεσογείου Θαλάσσης
- Πίνακας 1.4.3: Υπαρξη χωροταξικού σχεδιασμού ανά επιμέρους αντικείμενο της ΘΧ
- Πίνακας 2.1.1.1: Εξέλιξη εγκατεστημένης ισχύς μονάδων ΑΠΕ
- Πίνακας 2.1.1.2: Στόχοι αιολικού δυναμικού, Εθνικών Σχεδίων Δράσης ΑΠΕ και πραγματικό (MW)
- Πίνακας 2.1.2.1: Κριτήρια χωροθέτησης των αιολικών μονάδων στο θαλάσσιο χώρο
- Πίνακας 2.1.2.2: Εγγυημένες τιμές πώλησης αιολικής ενέργειας
- Πίνακας 4.2: Συγκριτικός πίνακας ρυθμίσεων θαλάσσιου τουρισμού ειδικού και αναθεωρημένου ειδικού πλαισίου
- Πίνακας 4.3.1.1: Διακύμανση αφίξεων ξένων τουριστών ανά μέσο μεταφοράς
- Πίνακας 4.3.1.2: Αφίξεις κρουαζιερόπλοιων και επιβατών για το 2012-2013
- Πίνακας 4.4.1: Μαρίνες σε λειτουργία έως το 2009
- Πίνακας 4.4.2: Υπό κατασκευή μαρίνες έως το 2009
- Πίνακας 5.3: Ο αλιευτικός στόλος των Κρατών μελών της ΕΕ (κατά την 28/02/2014)
- Πίνακας 6: Προοπτικές της Θαλάσσιας Χωροταξίας στους μελετώμενους τομείς

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

- Διάγραμμα 2.1.1.1: Μερίδιο αιολικής ενέργειας από τη συνολική ηλεκτρική κατανάλωση στην ΕΕ (7%) και στα κράτη μέλη της
- Διάγραμμα 2.1.1.2: Υπεράκτια αγορά/Έργα σε σύνδεση, υπό κατασκευή και έργα που έχουν συγκατατεθεί (MW)
- Διάγραμμα 2.1.1.3: Μερίδιο Δυναμικού που έχει συγκατατεθεί ανά χώρα (MW)
- Διάγραμμα 2.3.1: Μερίδιο εισαγωγών ορυκτών καυσίμων στην ΕΕ
- Διάγραμμα 4.3.1: Αφίξεις τουριστών με κρουαζιερόπλοια
- Διάγραμμα 5.1.1: Εξέλιξη αλιευτικής παραγωγής για το διάστημα 1990-2009
- Διάγραμμα 5.1.2: Υδατοκαλλιέργειες στην ΕΕ ανά κράτος μέλος σε όρους όγκου και αξίας αντίστοιχα
- Διάγραμμα 6: Αριθμός μαρινών και απονομή μπλέ σημαίων ανά χώρα για το 2009

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

- Εικόνα 1.4.1: Απόσπασμα βυθομετρικού χάρτη της Μεσογείου σε κλίμακα 1:2.849.300
- Εικόνα 1.4.2: Απόσπασμα βυθομετρικού χάρτη της Μεσογείου σε Μερκατορική προβολή 38° σε κλίμακα 1:1.000.000
- Εικόνα 1.4.3: Απόσπασμα βυθομετρικού χάρτη της Μεσογείου
- Εικόνα 2.1.3.1: Ευρωπαϊκό αιολικό δυναμικό πάνω από την ανοιχτή θάλασσα
- Εικόνα 2.1.3.2: Η χωρική κατανομή της μέσης ταχύτητας του ανέμου για το χειμώνα
- Εικόνα 2.2.1.1: Διανομή κυματικού πόρου
- Εικόνα 2.2.1.2: Διανομή πηγών παλιρροιακού ρεύματος
- Εικόνα 2.2.3.1: Η χωρική κατανομή του μέσου ύψους των κυμάτων για το χειμώνα
- Εικόνα 2.2.3.2: Περιοχές στρατιωτικών ασκήσεων
- Εικόνα 2.3.1.1: Προμηθευτές φυσικού αερίου στην Ευρώπη
- Εικόνα 2.3.1.2: Διεθνείς δραστηριότητες της ΔΕΠΑ
- Εικόνα 2.4.1.1: Πρώτος γύρος παραχωρήσεων
- Εικόνα 2.4.1.2: Ανάκληση παραχωρήσεων από το ελληνικό δημόσιο
- Εικόνα 2.4.2: Περιοχές συμβάσεων παραχώρησης σε κοινοπραξίες
- Εικόνα 3.2: Θαλάσσιες περιοχές σύμφωνα με το Δίκαιο της Θάλασσας
- Εικόνα 3.3: Χάρτης χωρικών υδάτων 12 ν.μ. και 6 ν.μ. αντίστοιχα
- Εικόνα 3.4.1: Προτάσεις Ουκρανίας-Ρουμανίας για τα θαλάσσια σύνορα και απόφαση του ΔΔΧ
- Εικόνα 3.4.2: Απόφαση του ΔΔΧ για τα θαλάσσια σύνορα Νικαράγουας-Κολομβίας
- Εικόνα 4.1: Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελληνική Αγορά
- Εικόνα 4.4: Χάρτης τουριστικών λιμένων με στοιχεία του 2009
- Εικόνα 5.1: Αναλογία αλιευτικών αποθεμάτων εντός ή εκτός των ασφαλών βιολογικών ορίων

ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ

ΑΟΖ – Αποκλειστικές Οικονομικές Ζώνες

ΑΠΕ – Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας

ΔΔΧ - Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης

ΕΕ – Ευρωπαϊκή Ένωση

ΕΕΘΠΑ - Ευρωπαϊκής Επιτροπής Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας

ΕΛΙΜΕ - Ένωσης Λιμένων Ελλάδος

ΕΟΤ – Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού

ΕΠΧΣΑΑ - Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

ΘΑΠ – Θαλάσσια Αιολικά Πάρκα

ΘΧΣ – Θαλασσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός

ΚΑΛΠ - Κοινή Αλιευτική Πολιτική

ΚΥΑ – Κοινή Υπουργική Απόφαση

ΟΔΠΖ – Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών

ΟΗΕ – Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών

ΟΘΠ – Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική

ΡΑΕ - Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας

ΣΗΘΥΑ - Συμπαράγωγης Ηλεκτρισμού και Θερμότητας Υψηλής Απόδοσης

Υ/Θ – Υδρογονάνθρακες

ΥπΑΑΤ - Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων

ΥΠΕΚΑ – Υπουργείο Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής

EWEA – European Wind Energy Association

MAP – Mediterranean Action Plan

MED EUWI - Mediterranean Component of the EU Water Initiative

MSP – Marine Spatial Planning

UNCLOS –United Nations Convention on the Law of the Sea

UNEP – United Nations Environment Programme

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Με την ολοκλήρωση της διπλωματικής αυτής εργασίας θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου, κ. Οικονόμου Δ., για την βοήθειά του στην προσέγγιση του συγκεκριμένου θέματος που είχε ιδιαίτερο χωροταξικό ενδιαφέρον. Επίσης, οφείλω ένα ευχαριστώ στην βοηθό του κ. Σαμαρίνα για την διαδικαστική διευκόλυνση που μου παρείχε.

Οι φίλες μου Χρύσα και Άννα-Μαρία έπαιξαν σημαντικό ρόλο για τη συζήτηση και λήψη σημαντικών αποφάσεων καθ' όλη την διάρκεια της εργασίας αυτής, καθώς και όλοι οι υπόλοιποι φίλοι μου που στάθηκαν δίπλα μου, τους ευχαριστώ θερμά.

Τέλος, το μεγαλύτερο ευχαριστώ στην οικογένεια μου που με στήριξε σε όλη τη φοιτητική μου πορεία μέχρι το τέλος της.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) περιβάλλεται από ωκεανούς και θάλασσες και στα κράτη μέλη της ανήκουν περισσότερες θαλάσσιες παρά χερσαίες εκτάσεις. Επιπλέον, «η ακτογραμμή, την οποία μοιράζονται 23 από τα 28 κράτη μέλη, έχει μήκος επτά φορές μεγαλύτερο από την ακτογραμμή των ΗΠΑ» (Ελεύθερη Ζώνη, 2014). Περισσότεροι από 200 εκατομμύρια πολίτες της ΕΕ κατοικούν σε παράκτιες περιοχές και 88 εκατομμύρια εργάζονται σε αυτές, εκ των οποίων αυτών, 5,4 εκατομμύρια απασχολούνται στους τομείς της θάλασσας και της ναυτιλίας (Ελεύθερη Ζώνη, 2014). Για το λόγο αυτό η ΕΕ προσπαθεί να διαχειριστεί τα χωρικά ύδατα που την ενδιαφέρουν με την αντίστοιχη προώθηση του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού (ΘΧΣ) και της ολοκληρωμένης διαχείρισης παράκτιων ζωνών (ΟΔΠΖ) ως εργαλεία επίτευξης της διαχείρισης αυτής. «Ως θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός νοείται η διαδικασία ανάλυσης και σχεδιασμού από τα κράτη μέλη, της κατανομής των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στις θαλάσσιες περιοχές για την επίτευξη οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών στόχων. Απώτερος στόχος του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού είναι η κατάρτιση σχεδίων για τον καθορισμό τρόπων αξιοποίησης των θαλάσσιων ζωνών για διαφορετικές χρήσεις» (GR 2014 EU, 2013).

Συγκεκριμένα στην Ελλάδα η νομοθεσία που αφορά το θαλάσσιο χώρο - ο όρος αναφέρεται μόνο στις θαλάσσιες εκτάσεις και όχι στις παράκτιες - είναι αρκετά ελλιπής, καθώς αποτελείται από διάσπαρτους νόμους που ορίζουν τις δραστηριότητες του κάθε αντικειμένου χωρίς να υπάρχει συνέργια και συνέχεια τις περισσότερες φορές στις διάφορες πολιτικές. Αυτός είναι και ο σκοπός του ΘΧΣ, να οργανώσει όλες τις θαλάσσιες δραστηριότητες ύπο κοινή βάση. Καθώς στην Ελλάδα έχουν γίνει τα πρώτα βήματα σε επίπεδο χωροταξικού σχεδιασμού, τόσο με το Γενικό, τα Περιφερειακά όσο και με τα Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΕΠΧΣΑΑ), η οργάνωση του θαλάσσιου χώρου καθίσταται σημαντική ανάγκη, όπως και η σύνδεσή του με τον ηπειρωτικό χώρο. Ωστόσο στην προκειμένη εργασία αναλύονται μόνο οι δραστηριότητες που διαδραματίζονται στη θάλασσα χωρίς αναφορά στην παράκτια και την χερσαία ζώνη, καθώς είναι ανέφικτο να μελετηθεί ολόκληρο το θέμα στα πλαίσια μιας διπλωματικής εργασίας. Στη συνέχεια παρουσιάζεται η δομή της εργασίας και ο τρόπος που διαρθρώθηκε το κάθε κεφάλαιο.

Το πρώτο κεφάλαιο πλαισιώνει τις νομοθετικές και εφαρμοστικές δράσεις που έχουν γίνει για το ΘΧΣ. Αρχικά αναφέρονται τα βασικότερα έγγραφα που δημιουργήθηκαν για τη συλλογή στοιχείων και την χάραξη μιας κοινής θαλάσσιας πολιτικής τόσο παγκοσμίως, όσο και σε επίπεδο ΕΕ. Έπειτα παρουσιάζεται η διεθνής εμπειρία που προκύπτει από τις επιμέρους δράσεις διάφορων χωρών στην κατεύθυνση του ΘΧΣ και στη συνέχεια εξειδικεύεται το κείμενο σε συλλογικές δράσεις που αφορούν τη Μεσόγειο Θάλασσα. Καταλήγει σε μία εθνική προσέγγιση του ΘΧΣ, όπου εξηγείται σε ποια θαλάσσια περιοχή θα εστιάσουν τα επόμενα κεφάλαια και πώς ορίζεται αυτή στην ελληνική νομοθεσία.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύονται όλα τα ενεργειακά δεδομένα της θάλασσας στη βάση της αναφοράς των πολιτικών που τα διέπουν και των υφιστάμενων πόρων ή/και υποδομών. Οι Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ) που δύναται να αναπτυχθούν στον υδάτινο χώρο είναι υπό τις μορφές τις αιολικής και της κυματικής ενέργειας. Το φυσικό αέριο μπορεί να μην παράγεται στη θάλασσα αλλά υπάρχει πρόβλεψη για την υποθαλάσσια μεταφορά του και συνεπώς αποτελεί δραστηριότητα που απασχολεί συγκεκριμένο υποκεφάλαιο. Ένα άλλο ορυκτό καύσιμο που συναντάται στη θάλασσα είναι το πετρέλαιο, εφόσον υπάρχουν υποθαλάσσια κοιτάσματα και η εξόρυξη του είναι επιθυμητή για την χώρα μας βάση του οικονομικού αντίκτυπου που θα επιφέρει.

Για την ελεύθερη δραστηριοποίηση σε ολόκληρη τη θαλάσσια έκταση που δικαιούται η Ελλάδα και ιδιαίτερα για την προαναφερόμενη εξόρυξη είναι απαραίτητο να καθοριστούν οι Αποκλειστικές Οικονομικές Ζώνες (ΑΟΖ). Ωστόσο εδώ και χρόνια υπάρχουν διάφορα ζητήματα με τις γειτονικές χώρες που έχουν εμποδίσει την οριοθέτηση αυτή, τα οποία αναλύονται στο τρίτο κεφάλαιο, όπως και τα νομοθετικά εργαλεία που διευκρινίζουν τη θέση της χώρας μας στο θέμα αυτό.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, καταγράφονται οι δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού. Βάση της διεθνούς εμπειρίας και της ελληνικής αγοράς εξετάζονται συγκεκριμένες μορφές αυτού του είδους εναλλακτικού τουρισμού. Οι μορφές αυτές είναι από τις πιο επικερδείς στον κλάδο και υποστηρίζονται από βασικές υποδομές της χώρας (λιμάνια, μαρίνες) για τις οποίες καταγράφεται αντίστοιχα η υφιστάμενη κατάσταση.

Το τελευταίο αντικείμενο του ΘΧΣ με το οποίο ασχολείται η εργασία είναι η αλιεία αλλά λόγω της ανάπτυξης στη χώρα μας ιδιαίτερα του κλάδου των υδατοκαλλιεργειών γίνεται παράλληλη ανάπτυξη των δύο με περισσότερα δεδομένα για τον τελευταίο τομέα, καθόσον για την αλιεία τόσο από νομοθετικής άποψης όσο και από πλευράς οργάνωσης υπάρχει σημαντικό κενό.

Τέλος, καταλήγει το κείμενο στα συμπεράσματα που απορρέουν από τις διάφορες πολιτικές και δράσεις κάθε τομέα ξεχωριστά και προστίθενται στοιχεία και υποκειμενικές απόψεις που κρίθηκαν σημαντικά για να ολοκληρωθεί η διπλωματική αυτή εργασία.

1. ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΘΧΣ

1.1 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ

Η άνοδος της στάθμης της θάλασσας, η περιβαλλοντική υποβάθμιση των υδάτων και όλες οι συνέπειες της κακής διαχείρισης των φυσικών πόρων που έχουν οδηγήσει τις τελευταίες δεκαετίες σε αισθητά αποτελέσματα κλιματικής αλλαγής και οικολογικής καταστροφής έδωσαν το έναυσμα για την δραστηριοποίηση των κρατών στα θαλάσσια έδαφη. Παράλληλα, οι οικονομικές απολαβές τόσο από τις παράκτιες όσο και από τις θαλάσσιες δραστηριότητες αναφορικά με την ενέργεια, τις μεταφορές, τον τουρισμό και την αλιεία αποτέλεσαν μια πρόκληση στην τομεακή ανταγωνιστικότητα των χωρών, γεγονός που έθεσε αναγκαία τη συνεργασία μεταξύ τους για την αποτελεσματικότητα οποιουδήποτε εγχειρήματος βιώσιμης ανάπτυξης (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2008).

Με την πάροδο του χρόνου, σε παγκόσμια επίπεδο γίνονται διάφορες περιφερειακές συμβάσεις που αποσκοπούν στην προστασία του περιβάλλοντος¹, ωστόσο αναγνωρίζεται η ανάγκη ολοκληρωμένου σχεδιασμού των δραστηριοτήτων στη θάλασσα για να επιτευχθούν και τα μέτρα της προστασίας που έχουν τεθεί στην εκάστοτε σύμβαση. Ρόλο συντονιστή αναλαμβάνει η ΕΕ, εφόσον η Ευρώπη πρέπει να ελέγχει τις δραστηριότητες που γίνονται στη Βαλτική, τη Μεσόγειο, τη Μαύρη θάλασσα καθώς και στο Βορειοανατολικό Ατλαντικό ωκεανό, απ' όπου βρέχεται, όπως και να φροντίζει για τη συνεκτικότητα οποιασδήποτε πολιτικής και δράσης με τις γειτνιάζουσες χώρες (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2008).

Σημείο αναφοράς για οποιαδήποτε στρατηγική αποτελεί η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS), (1982). Με την έγκριση της Γαλάζιας Βίβλου και της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής (ΟΘΠ), το 2007, έχουμε την εισαγωγή του ΘΧΣ ως εργαλείο εφαρμογής της τελευταίας καθώς και την αρχή μιας συντονισμένης προσπάθειας από την Ευρώπη για την διαχείριση του θαλάσσιου περιβάλλοντος μέσω της Ευρωπαϊκής

1. Οι πιο σημαντικές από αυτές είναι: οι συμβάσεις του Όσλο (1972) και των Παρισίων (1974) για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του ΒΑ Ατλαντικού (OSPAR, 1992 & 1998), η Σύμβαση του Ελσίνκι για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Βαλτικής (HELCOM, 1974 & 1992), το Πρόγραμμα Δράσης για τη Μεσόγειο (UNEP/MAP) μαζί με τη Σύμβαση της Βαρκελώνης για τη Μεσόγειο Θάλασσα (1975 & 1995) και η Σύμβαση της Βουδαπέστης για τον Εύξεινο Πόντο (1992) (Κιουσόπουλος-Μπολλάνου, 2011)

Επιτροπής Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας (ΕΕΘΠΑ) (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2008). Ταυτόχρονα, εκδίδεται σχέδιο δράσης για την άμεση κινητοποίηση των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη συγκέντρωση στοιχείων από όλες τις χώρες για τη δημιουργία μιας κοινής βάσης δεδομένων πάνω στην οποία θα βασιστούν τα οποιαδήποτε μέτρα ληφθούν για την αντιμετώπιση των διαφόρων προβλημάτων (βλ. παράρτημα, Πίνακας 1) (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2008).

Έκτοτε, αναφέροντας κάποια απ' τα σημαντικότερα έγγραφα της ΕΕ, συντάσσεται «Ένας οδικός χάρτης για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό επίτευξη κοινών αρχών στην ΕΕ», το 2008, το οποίο τονίζει την προσοχή που πρέπει να δοθεί στη διασυνοριακή διάσταση του ΘΧΣ, στο ρόλο που παίζει αυτός στην εσωτερική αγορά καθώς και στη διαχείριση της θάλασσας εφόσον αποτελεί ένα πολυσύνθετο οικοσύστημα που επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες και χρειάζεται μία ισόρροπη ανάπτυξη. Έχοντας προηγηθεί η οδηγία-πλαίσιο 2008/56/ΕΚ για τη θαλάσσια πολιτική, ορίζεται το χρονικό πλαίσιο μέσα στο οποίο τα κράτη πρέπει να έχουν λάβει τα αναγκαία μέτρα (καθώς και ποια είναι αυτά) για να επιτευχθεί η αναμενόμενη περιβαλλοντική αναβάθμιση, το οποίο είναι το 2020. Έπειτα, η ΕΕΘΠΑ αναρτά την ανακοίνωση «Προς μια ενοποιημένη θαλάσσια πολιτική για καλύτερη διακυβέρνηση στη Μεσόγειο», το 2009, δίνοντας έμφαση στην ανάγκη διακυβέρνησης μιας θαλάσσιας περιοχής σαν τη Μεσόγειο όπου οι δραστηριότητες μπορούν να αποφέρουν κέρδος με τις μικρότερες δυνατές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

Στη συνέχεια, το 2010, ανακοινώνεται με το έγγραφο «Γνώσεις για τη Θάλασσα 2020: θαλάσσιες παρατηρήσεις και δεδομένα για μια έξυπνη και βιώσιμη ανάπτυξη» η δράση για τις ενιαίες βάσεις δεδομένων που πρέπει να συμπληρωθούν για την δημιουργία ψηφιακών προϊόντων που θα διευκολύνουν τις διαδικασίες σε όλους τους τομείς. Ακόλουθα, δημοσιεύεται η ανακοίνωση «Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός στην ΕΕ – επιτεύγματα και μελλοντικές εξελίξεις», το 2011, δίνοντας πληροφορίες για την εξέλιξη στο ΘΧΣ από την ανακοίνωση του οδικού χάρτη και κατευθύνσεις για τον μετέπειτα σχεδιασμό. Υπεισέρχεται στις υποχρεώσεις της ΕΕ, το ίδιο έτος, και η ΟΔΠΖ, εφόσον τότε τίθεται σε ισχύ το εν λόγω πρωτόκολλο της Σύμβαση της Βαρκελώνης, που αφορά όλες τις χώρες της Μεσογείου. Το Νοέμβριο του 2012, γίνεται πλέον μία εξειδικευμένη προσπάθεια εφαρμογής της ΟΘΠ σε τμήμα της Μεσογείου και

αναρτάται το έγγραφο «*Θαλάσσια στρατηγική για την Αδριατική θάλασσα και Ιόνιο πέλαγος*», το ακριβές περιεχόμενο του οποίου αναλύεται και στο επόμενο υποκεφάλαιο.

Απόρροια των παραπάνω εγγράφων, το Μάρτιο του 2013, εκδίδεται η πρόταση «*Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου: για τη θέσπιση πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και την ολοκληρωμένη διαχείριση θαλάσσιων ζωνών*», θέτοντας το κίνητρο σε κάθε χώρα να οργανώσει τις θαλάσσιες δραστηριότητές της με συγκεκριμένη κοινή δομή. Με αυτή την ενέργεια δίνεται η δυνατότητα να γνωστοποιηθούν και να οργανωθούν οι δραστηριότητες σε αλληλοκαλυπτόμενες, γειτονικές περιοχές και μη, ώστε να γίνει εφικτή η διαχείριση αυτών με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξή τους, δηλαδή τη μέγιστη οικονομική αποδοτικότητα τους με την παράλληλη περιβαλλοντική προστασία και αντιμετώπιση προβλημάτων στην κλίμακα που χρήζει να προβλεφθεί. Ένα χρόνο μετά, έπειτα από γνωμοδοτήσεις για τροπολογία η οδηγία κατέληξε να περιλαμβάνει τη θέσπιση πλαισίου μόνο για τον ΘΧΣ (European Commission, 2014). Έπειτα, στις 17 Απριλίου 2014, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε την οδηγία για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και πλέον έχοντας προωθηθεί στο Συμβούλιο αναμένεται να εγκριθεί τελικά από τους υπουργούς. Ύστερα, τα κράτη μέλη οφείλουν να μεταφέρουν την οδηγία αυτή στην εθνική τους νομοθεσία μέχρι το 2016 και να ορίσουν την αρμόδια αρχή που θα είναι υπεύθυνη για την εφαρμογή του ΘΧΣ (European Commission, 2014).

1.2 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

Δείγματα ΘΧΣ δίνονται τη δεκαετία του '80, σε τοπικό επίπεδο, και αφορούν περιβαλλοντικά μέτρα για το Great Barrier Reef Marine Park στην Αυστραλία (Κιουσόπουλος-Μπολλάνου, 2011). Αργότερα, γίνεται η υποδιαίρεση των γύρω θαλασσών σε πέντε ζώνες που είναι ουσιαστικά από τις πρώτες προσπάθειες ΘΧΣ σε μεγάλη κλίμακα. Στις αρχές του 2000, η ίδια χώρα είναι αυτή που εισάγει την έννοια της θαλάσσιας βιο-περιφερειοποίησης. Ωστόσο, ο Καναδάς είναι η πρώτη χώρα παγκοσμίως όπου συναντάμε νομοθεσία για την ολοκληρωμένη διαχείριση των ωκεανών κατά το 1997. Εκεί, επίσης έχουμε διαχωρισμό των θαλασσών σε πέντε περιοχές διαχείρισης (Lomas), και την επόμενη χρονιά την πρωτοβουλία για μια κοινή βάση δράσης με συνεργασία των ενδιαφερόμενων μελών, μέσω του προγράμματος ESSIM (Eastern Scotian Shelf Integrated Management Plan)*. Βάση του οδικού χάρτη

*Η παράγραφος έχει πηγή: Κιουσόπουλος-Μπολλάνου, 2011

της ΕΕ (2008), «Ο Καναδάς έχει εγκρίνει στοχοθετημένη στρατηγική για τη διαχείριση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, η οποία παρέχει κατευθύνσεις για την επίλυση συγκρουόμενων διατομεακών συμφερόντων».

Στην Κίνα, ενώ προτείνεται η θέσπιση νομοθεσίας για το ΘΧΣ το 1997, η διατύπωση νόμου γίνεται τέλη του 2001 και τίθεται σε ισχύ στις αρχές του 2002. Σύμφωνα με αυτόν, καθορίζονται δύο επίπεδα διαχείρισης των θαλάσσιων χρήσεων. Δύο ακόμη παραδείγματα προσπάθειας διαχείρισης του θαλάσσιου χώρου συναντάμε στις Ηνωμένες Πολιτείες. Στη Μασαχουσέτη, στα μέσα του 2008, θεσπίζεται νομοθεσία για τη διαχείριση των ωκεανών και στη Φλόριντα συντάσσεται για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος το Florida Keys National Marine Sanctuary (FKNMS), το οποίο καθορίζει πέντε τύπους ζωνών*.

Στον ευρωπαϊκό χώρο, ένα από τα πρώτα κράτη όπου εφαρμόστηκε ΘΧΣ είναι το Βέλγιο. Το εν λόγω πρόγραμμα, ξεκινώντας από το 2003 και εφαρμοζόμενο σταδιακά, αφορά την υποδιαίρεση του θαλάσσιου χώρου σε ζώνες, με βάση τις υφιστάμενες χρήσεις, και τις ΑΟΖ (Κιουσόπουλος-Μπολλάνου, 2011). Κίνητρο για την προκειμένη δράση αποτελεί η εξόρυξη άμμου και χαλικιού καθώς και η αιολική ενέργεια ανοικτής θαλάσσης. Στη δεύτερη φάση προσδιορίζονται οι προστατευόμενοι θαλάσσιοι τόποι βάση του δικτύου NATURA 2000 (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2008). Ο τομέας αιολικής ενέργειας ανοικτής θάλασσας δίνει, επίσης, κίνητρο στη Γερμανία, η οποία συντάσσει θαλάσσια χωροταξικά σχέδια και ορίζει τις δραστηριότητες στις ΑΟΖ Βόρειας και Βαλτικής Θάλασσας, το 2007, βάση αντίστοιχου νομοθετικού διατάγματος (βλ. Παράρτημα, χάρτες 2,3) (Ομοσπονδιακή ναυτική και υδρογραφική υπηρεσία Γερμανίας).

Μολονότι η Γαλλία εφάρμοσε σχέδιο αξιοποίησης της θάλασσας για τη λίμνη «Thau» στη Μεσόγειο το 1995, η δεύτερη εφαρμογή επήλθε στη λεκάνη της Arcachon στον Ατλαντικό το 2004 και το 2007 διατυπώθηκε στρατηγική προστατευόμενων θαλάσσιων περιοχών (Marine Protected Areas Strategy), η οποία θεωρείται πλαίσιο για την εισαγωγή του ΘΧΣ. Ωστόσο, ΘΧΣ στη χώρα σαν σύνολο δεν υφίσταται αν και η Γαλλία συμμετείχε σε πολλές πρωτοβουλίες που στοχεύουν σε αυτόν. Το 2011, είναι σε διαδικασία κατάρτισης περιβαλλοντικού νόμου, ο οποίος αναμένεται να συμπεριλάβει

*Η παράγραφος έχει πηγή: Κιουσόπουλος-Μπολλάνου, 2011

και συγκεκριμένες διατάξεις για τη διαχείριση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2008).

Στις Σκανδιναβικές χώρες ενδείξεις ΘΧΣ δίνονται το 2006, με τη Νορβηγία να παρουσιάζει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο διαχείρισης για τη θάλασσα «Barents» και τις θαλάσσιες περιοχές ανοιχτά των νήσων «Lofoten»², που είναι και το πρώτο περιφερειακό σχέδιο διαχείρισης για νορβηγική θαλάσσια περιοχή, και τη Σουηδία να αναθέτει έρευνες για την περιβαλλοντική παρακολούθηση της Βαλτικής και της Βορείας Θάλασσας (Κιουσόπουλος-Μπολλάνου, 2011). Στην πρώτη περίπτωση, εγκρίνεται σχέδιο περιβαλλοντικής διαχείρισης της Νορβηγικής Θάλασσας το 2009 βασισμένο στο πρότυπο του προαναφερόμενου σχεδίου που εκπονήθηκε στη χώρα, ενώ παρόμοιο σχέδιο αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2015³ για το νορβηγικό τμήμα της Βορείου Θάλασσας. Στη δεύτερη περίπτωση, εφαρμόζεται νόμος το 2012⁴ για το ΘΧΣ και αναμένεται ολοκληρωμένο σχέδιο, επίσης το 2015, ενώ από το 2009 εξετάζεται η πιλοτική εφαρμογή του ΘΧΣ⁵ στη Βοθνιακή Θάλασσα.

Τη Βόρεια Θάλασσα περιλαμβάνει στη νομοθεσία της το 2005 και η Ολλανδία, η οποία τότε και ανακοινώνει το «Ολοκληρωμένο Σχέδιο Διαχείρισης για τη Βόρεια Θάλασσα 2015». Αυτό θα περιλαμβάνει τρεις ενότητες σχετικά με τη χωρική διαχείριση για μια α) υγιή, β) ασφαλή, γ) κερδοφόρα θάλασσα, ενώ έχουν ήδη εκπονηθεί διάφοροι θαλάσσιοι χάρτες ως υπόβαθρο του αναμενόμενου σχεδίου (MSP Initiative, 2014). Συνεχίζοντας στο βόρειο τμήμα της Ευρώπης, παρόλο που το Ηνωμένο Βασίλειο ήταν από τις πρώτες χώρες που πρότεινε χωροταξικό σχεδιασμό στο θαλάσσιο περιβάλλον το 2002, ξεκίνησε τα τελευταία χρόνια να τον εφαρμόζει. Αντί να χρησιμοποιήσει τις υπάρχουσες αρχές για να εισάγει το θαλάσσιο σχεδιασμό, το Ηνωμένο Βασίλειο χρειάστηκε πέντε χρόνια για να περάσει εθνική νομοθεσία (the Marine and Coastal Access Act, 2009) που να τον επικαιροποιεί (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2008). Ωστόσο, η Σκωτία συντάσσει το 2010 δικό της σχέδιο θαλάσσιο νόμου [Marine (Scotland) Act 2010]⁶ και μαζί με το προηγούμενο συνθέτουν τη νέα διοικητική δομή στο Ηνωμένο Βασίλειο.

*Η παράγραφος έχει πηγή: Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2008

2.<http://www.regjeringen.no/en/dep/kld/Selected-topics/department-for-marine-management-and-pol/havforvaltning/integrated-management-of-the-barents-sea.html?id=87148>

3. http://www.unesco-ioc-marinesp.be/msp_around_the_world/norway_norwegian_sea

4.http://meeting.helcom.fi/c/document_library/get_file?p_l_id=1250211&folderId=1338743&name=DLE-44104.pdf

5.https://www.siseministerium.ee/public/Sten_Jerdenius.pdf

6.<http://www.scotland.gov.uk/Topics/marine/seamanagement/marineact>

Περνώντας στις μεσογειακές χώρες, η Ισπανία το 2007 υιοθετεί στρατηγική που αφορά την αειφορία των ακτών της και το 2010 νομοθετεί για την «Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος». Οι περιφέρειες της έχουν εκπονήσει σχέδια για την ΟΔΠΖ (MSP Initiative, 2014, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2008). Η Πορτογαλία, το 2006, εγκρίνει την Εθνική Θαλάσσια Στρατηγική με την οποία στοχεύει στην ολοκλήρωση τομεακών πολιτικών και τον καθορισμό των αρχών για το ΘΧΣ και την ΟΔΠΖ (MSP Initiative, 2014). Στην πορεία εφαρμογής σχεδίων ΟΔΠΖ με απώτερο σκοπό τον ΘΧΣ κατευθύνεται η ιταλική περιφέρεια Emilia-Romagna, βάση του προγράμματος INTERREG IIB. Συμμετέχοντας στο ίδιο έργο η Σλοβενία δείχνει διάθεση συνεργασίας με τα γειτονικά της κράτη Ιταλία και Κροατία ως προς τον ΘΧΣ (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2008). Άλλο ένα κράτος μέλος του προαναφερόμενου προγράμματος, η Πολωνία, εγκρίνει νόμο για το ΘΧΣ το 2003 και ολοκληρώνει το 2008 πειραματικό σχέδιο για τον ΘΧΣ στον κόλπο “Gdansk” (MSP Initiative, 2014).

Στον παρακάτω πίνακα δίνονται συλλογικά οι δράσεις των προαναφερθέντων κρατών μέχρι το 2011 με εξαίρεση την Πορτογαλία, η οποία αναφέρεται σε σχετικό πίνακα του παραρτήματος μαζί με άλλες ευρωπαϊκές χώρες που έχουν πάρει πρωτοβουλίες πάνω στη θαλάσσια διακυβέρνηση (βλ. παράρτημα, Πίνακας 4).

Πίνακας 1.2.1: Πεπραγμένα κρατών που πρωτοπορούν στο ΘΧΣ

	zoning	προγράμματα & σχέδια	διαχείριση	νομοθεσία	ριπή αναφορά σε ΑΟΖ
Αυστραλία	✓	✓	✓	✓	
Βέλγιο	✓	✓		✓	✓
Γαλλία	✓	✓	✓	✓	
Γερμανία	✓	✓	✓	✓	✓
Ηνωμένες Πολιτείες	✓	✓	✓	✓	
Ηνωμένο Βασίλειο	✓	✓	✓	✓	
Ισπανία	✓				
Καναδάς	✓	✓	✓	✓	
Κίνα	✓	✓	✓	✓	
Νορβηγία	✓	✓	✓	✓	
Ολλανδία	✓	✓	✓		
Πολωνία		✓	✓	✓	
Σουηδία	✓	✓	✓	✓	✓

Πηγή: Κιουσόπουλος-Μπολλάνου, 2011

Όπως παρατηρείται, ενώ διάφορα κράτη εφιστούν την προσοχή τους στο θέμα του ΘΧΣ, λίγα από αυτά έχουν μπει στη διαδικασία οριοθέτησης των ΑΟΖ τους, γεγονός όμως είναι ότι αποτελεί θέμα μείζονος σημασίας να καθοριστούν εφόσον δυσχαιρένουν τις θαλάσσιες δραστηριότητες των κρατών. Οι δράσεις που αναλύθηκαν στο παρόν

κεφάλαιο λαμβάνουν χώρα κυρίως την τελευταία δεκαετία και η ενιαία προσέγγιση του ΘΧΣ για την Ευρώπη είναι κάτι ακόμα πιο πρόσφατο, ενώ τα προβλήματα έχουν βαθιές ρίζες στο χρόνο. Επομένως καθίσταται επιτακτική η ανάγκη ενεργοποίησης όλων των ενδιαφερόμενων μελών προς την κατεύθυνση συντονισμένων κινήσεων, χρησιμοποιώντας ως εργαλείο την τελευταία οδηγία της ΕΕ στο πλαίσιο του ΘΧΣ.

1.3 ΣΥΛΛΟΓΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Ερχόμενη στο προσκήνιο η περιβαλλοντική υποβάθμιση των θαλάσσιων υδάτων δίνει το κίνητρο για διάφορες διεθνείς συνεργασίες, εφόσον η κάθε θαλάσσια περιοχή ξεπερνά τα όρια μεμονομένων κρατικών ρυθμίσεων και δράσεων και καθιστά επιτακτική την ανάγκη συλλογικών κινητοποιήσεων. Έτσι για τη Μεσόγειο διαχρονικά υπογράφονται συμβάσεις από τα κράτη που βρίσκονται σε αυτή, δημιουργώντας και διηπειρωτικές συνεργασίες.

Το 1975 γίνεται το πρώτο πρόγραμμα περιφερειακών θαλάσσιων ύπο την αιγίδα του Περιβαλλοντικού Προγράμματος Ηνωμένων Εθνών (United Nations Environment Programme - UNEP), όταν 16 Μεσογειακές χώρες και η Ευρωπαϊκή Κοινότητα εγκρίνουν το Μεσογειακό Πρόγραμμα Δράσης (Mediterranean Action Plan - MAP) (UNEP MAP, 2000-2007). Ένα χρόνο αργότερα τα ίδια μέλη υπογράφουν την «*Σύμβαση για την Προστασία της Μεσογείου κατά της Ρύπανσης*» (Convention for the Protection of the Mediterranean Sea Against Pollution) γνωστή ως Σύμβαση της Βαρκελώνης (UNEP MAP, 2000-2007). Με επτά πρωτόκολλα αυτή ολοκληρώνει το νομικό πλαίσιο του MAP και καλύπτει όλο το φάσμα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος (Πέππα, 2012). Τα πρωτόκολλα είναι:

- Εγκατάλειψης (από πλοία και αεροσκάφη)
 - Πρόληψης και Έκτακτης ανάγκης (ρύπανση από τα πλοία και καταστάσεις έκτακτης ανάγκης)
 - Χερσαίων πόρων και δραστηριοτήτων
 - Ειδικά προστατευόμενων περιοχών και Βιολογικής ποικιλότητας
 - Υπεράκτιων χρήσεων (ρύπανση από την εξερεύνηση και εκμετάλλευση)
 - Επικίνδυνων Αποβλήτων
 - Ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών
- (Πέππα, 2012).

Μολονότι η αρχική εστίαση του MAP είχε ως στόχο τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης, με την πάροδο των ετών, ο σκοπός του διευρύνθηκε σταδιακά για να συμπεριλάβει και την ΟΔΠΖ. Έπειτα από 30 χρόνια η Συνθήκη της Βαρκελώνης και το MAP γίνονται πιο ενεργά από ποτέ (UNEP MAP, 2000-2007). Τα μέλη αυξάνονται φθάνοντας τα 22 και είναι αποφασισμένα να προστατεύσουν τη Μεσόγειο θάλασσα και το παράκτιο περιβάλλον της προωθώντας ταυτόχρονα περιφερειακά και εθνικά σχέδια για την επίτευξη της αειφόρου ανάπτυξης (UNEP MAP, 2000-2007).

Το 2003, με ηγέτιδα χώρα την Ελλάδα διοργανώνεται το Μεσογειακό Σκέλος της Ευρωπαϊκής Πρωτοβουλίας για το Νερό (Mediterranean Component of the EU Water Initiative - MED EUWI). Η πρωτοβουλία αυτή έχει ως στόχο να βοηθήσει τις αναπτυσσόμενες χώρες να ανταποκριθούν στους σχετικούς με το νερό στόχους του προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών, Millennium Development Goals (MDGs), και του Γιοχάνεσμπουργκ (WSSD). Το MED EUWI, αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα και μία από τις τέσσερις γεωγραφικές συνιστώσες της συνολικής Ευρωπαϊκής Πρωτοβουλίας για το Νερό (EUWI). Στόχος του είναι να πραγματοποιήσει σημαντική πρόοδο στην εξάλειψη της φτώχειας και στην υγεία καθώς και στην ενίσχυση των βιώσιμων μέσων συντήρησης και κοινωνικο-οικονομικής ανάπτυξης των αναπτυσσόμενων χωρών της Μεσογείου και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης*.

Το 2005 οργανώνεται από την τότε Ευρω-Μεσογειακή Συνεργασία (Euro-Mediterranean Partnership - Euro-Med)⁷ η Πρωτοβουλία «Ορίζων 2020» (Horizon 2020) η οποία εγκρίνεται τον Νοέμβριο του 2006 στο Κάιρο και επιδιώκει την απορρύπανση της Μεσογείου μέχρι το έτος 2020, με την αντιμετώπιση των πηγών ρύπανσης που αντιπροσωπεύουν περίπου το 80% της συνολικής ρύπανσης της Μεσογείου και είναι τα αστικά απόβλητα, τα αστικά λύματα και η βιομηχανική ρύπανση. Ένας Χάρτης Πορείας (Road Map) 2007-2013 εκδόθηκε από τους υπουργούς στο Κάιρο, ο οποίος επικεντρώνεται:

- Στον προσδιορισμό των σχεδίων για τη μείωση των πιο σημαντικών πηγών ρύπανσης
- Στον προσδιορισμό των μέτρων για το κτιριακό απόθεμα ώστε να βοηθήσει τις γειτονικές χώρες στη συγκρότηση εθνικών περιβαλλοντικών υπηρεσιών που

*Η παράγραφος έχει πηγή: ΥΠΕΚΑ, 2011

7. Η Ένωση για τη Μεσόγειο (Union for the Mediterranean-UfM) ξεκίνησε το 2008 στη Διάσκεψη Κορυφής στο Παρίσι και αποτελεί συνέχεια της Ευρω-Μεσογειακής Συνεργασίας η οποία θεσπίστηκε το 1995.

είναι σε θέση να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν την περιβαλλοντική νομοθεσία

- Στη χρήση του προϋπολογισμού της έρευνας της ΕΕ για την ανάπτυξη και τη διάδοση των περιβαλλοντικών θεμάτων σχετικά με τη Μεσόγειο
- Στην ανάπτυξη δεικτών παρακολούθησης της επιτυχίας του προγράμματος

Για την εφαρμογή και την παρακολούθηση των δράσεων δημιουργήθηκαν τρεις ομάδες εργασίας: Επενδύσεων για τη μείωση της ρύπανσης (PR) / Κτιριακού αποθέματος (CB) / Αξιολόγησης, παρακολούθησης και Έρευνας (RMR)*.

Το 2009 ανακοινώνεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το έγγραφο με τίτλο *«Προς μια ενοποιημένη θαλάσσια πολιτική για καλύτερη διακυβέρνηση στη Μεσόγειο»*, όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο υποκεφάλαιο. Το εν λόγω κείμενο επισημαίνει δύο βασικές διοικητικές αδυναμίες και λειτουργεί ως μέσο προσπέλασής τους. Η πρώτη αφορά τον ελλιπή συντονισμό τόσο σε επίπεδο τομεακών πολιτικών που υλοποιούνται από κάθε κράτος χωριστά χωρίς καμία συνοχή ή ενημέρωση των υπολοίπων στο πλαίσιο κοινής κατεύθυνσης όσο και σε επίπεδο διεθνών συνθηκών οι οποίες επίσης εφαρμόζονται στο δικό τους πλαίσιο με αποτέλεσμα την έλλειψη μιας ευρύτερης θεώρησης των συσσωρευτικών επιπτώσεων των θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Η δεύτερη αναφέρεται στην δυσκολία σχεδιασμού της ανοικτής θάλασσας που αποτελεί μεγάλο μέρος του θαλάσσιου χώρου και συνεπώς την αδυναμία οργάνωσης και ρύθμισης των δραστηριοτήτων που επηρεάζουν άμεσα τα χωρικά τους ύδατα και τις ακτές τους.

Τέλος, το 2012, εκδίδεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η *«Θαλάσσια στρατηγική για την Αδριατική θάλασσα και Ιόνιο πέλαγος»*, η οποία παρουσιάζει μια ατζέντα για τη θαλάσσια ανάπτυξη με 4 πυλώνες:

- Ισχυρότερη Γαλάζια Οικονομία
- Υγιέστερο Θαλάσσιο περιβάλλον
- Ασφαλέστερο θαλάσσιο χώρο
- Υπεύθυνη αλιεία

(Πέππα, 2012).

Η παρούσα ανακοίνωση προβλέπει ένα πλαίσιο προσαρμογής της ΟΘΠ στις ανάγκες και στο δυναμικό των φυσικών πόρων και στον κοινωνικο-οικονομικό ιστό των θαλάσσιων και παράκτιων περιοχών της Αδριατικής Θάλασσας και του Ιονίου πελάγους. Ουσιαστικά δίνει κατεύθυνση στα κράτη να ξεπεράσουν τα οποιαδήποτε

*Η παράγραφος έχει πηγή: HORIZON 2020, 2014

διοικητικά προβλήματα προκύπτουν στις μεταξύ τους οικονομικές δραστηριότητες και να αυξήσουν με υπάρχοντα ή καινοτόμα μέσα την ανταγωνιστικότητά τους. Επιπλέον, στο πλαίσιο των μεταφορών, προωθεί την ενσωμάτωση των χερσαίων με τις θαλάσσιες εφόσον η Αδριατική Θάλασσα και το Ιόνιο Πέλαγος αποτελούν σημαντικό σταθμό στις παγκόσμιες μεταφορές, διευκολύνοντας με αυτό τον τρόπο και τον τουρισμό. Βέβαια όλα αυτά αφορούν δράσεις φιλικές προς το περιβάλλον και θα επιτευχθούν σε συνδυασμό με την αύξηση της συνεργασίας των κρατών.

1.4 ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Σε πρώτη φάση είναι αναγκαίο να οριστούν, όπως διαμορφώνονται από την κείμενη νομοθεσία, οι θαλάσσιες περιοχές της Ευρώπης επιγραμματικά και έπειτα να αναλυθούν οι λεκάνες που βρέχουν την Ελλάδα και επομένως θα αποτελέσουν και αντικείμενο του ΘΧΣ της. Για την αποτελεσματική διαχείριση των θαλάσσιων περιοχών της Ευρώπης γίνεται η υποδιαίρεση τους σε υποπεριοχές, σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 2008/56/EK, όπως εμφανίζονται στον παρακάτω πίνακα.

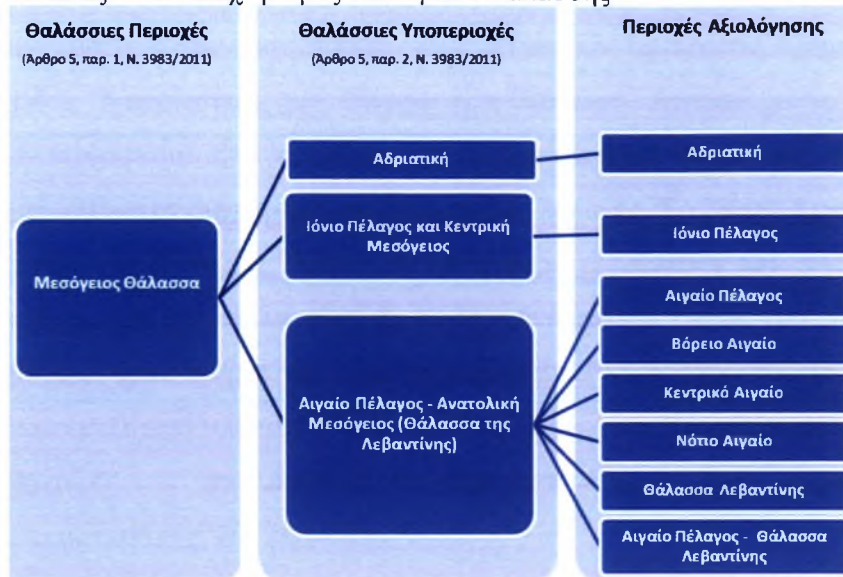
Πίνακας 1.4.1: Διαχωρισμός θαλασσών που βρέχουν την Ευρώπη σε υποπεριοχές

Βαλτική Θάλασσα	<ul style="list-style-type: none"> • Δεν πραγματοποιείται διάκριση σε υποπεριοχές
Βορειοανατολικός Ατλαντικός Ωκεανός	<ul style="list-style-type: none"> • Ευρύτερη Βόρεια Θάλασσα, συμπεριλαμβανομένου του Kattegat και του διαύλου της Μάγχης • Κελτική Θάλασσα • Βισκαϊκός Κόλπος και ιβηρικές ακτές • Ατλαντικός, Μακαρονησιακή βιογεωγραφική περιοχή, που ορίζεται από τα θαλάσσια ύδατα που περιβάλλουν τις Αζόρες Νήσους και τη Μαδέρα καθώς και τις Κανάριες Νήσους
Μεσόγειος Θάλασσα	<ul style="list-style-type: none"> • Δυτική Μεσόγειος • Αδριατική • Ιόνιο Πέλαγος και Κεντρική Μεσόγειος • Αιγαίο Πέλαγος - Ανατολική Μεσόγειος
Μαύρη Θάλασσα	<ul style="list-style-type: none"> • Δεν γίνεται διάκριση σε υποπεριοχές

Πηγή: Βάκκας, 2012

Ενσωματώνοντας την οδηγία 2008/56/EK στην ελληνική νομοθεσία με τον Ν. 3983/2011 «Εθνική στρατηγική για την προστασία και διαχείριση του θαλάσσιου περιβάλλοντος», όπου επίσης αναφέρονται οι θαλάσσιες περιοχές, έχουμε το διαχωρισμό της Μεσογείου σε υποπεριοχές, καθώς και σε περιοχές αξιολόγησης, όπως διαιρούνται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 1.4.2: Διαχωρισμός Μεσογείου Θαλάσσης



Πηγή: Βάκκας, 2012

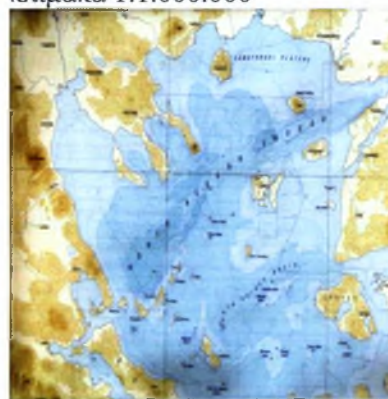
Αναφορικά τώρα με τα χαρτογραφικά χαρακτηριστικά των Ελληνικών Θαλασσών, έχουμε τον πρώτο βυθομετρικό χάρτη της Μεσογείου από την Υπηρεσία Αμύνης της Αμερικής μόλις το 1971 (Αναστασάκης, 2012). Έπειτα, δημοσιεύτηκε αναλυτικότερος βυθομετρικός χάρτης της Μεσογείου σε Μερκατορική Προβολή που περιελάμβανε και τα ονόματα των κυριότερων φυσιογραφικών περιοχών, από το Υπουργείο Αμύνης της Σοβιετικής Ένωσης, περί το 1981 (Αναστασάκης, 2012). Πλέον υπάρχουν υδρογραφικοί και άλλοι χάρτες που αποτυπώνουν με μεγαλύτερη ακρίβεια και λεπτομέρεια τις ισοβαθείς καμπύλες και μπορούν να μας δώσουν πληροφορίες που θα καταστήσουν τον ΘΧΣ αυριανή πραγματικότητα και όχι ένα ακόμα θεωρητικό-αβάσιμο σενάριο, εφόσον οι δράσεις θα αφορούν στοχευμένο υπόβαθρο και θα σχεδιαστούν με βάση αυτό.

Εικόνα 1.4.1: Απόσπασμα βυθομετρικού χάρτη Μεσογείου σε κλίμακα 1:2.849.300



Πηγή: Αναστασάκης, 2012

Εικόνα 1.4.2: Απόσπασμα βυθομετρικού χάρτη Μεσογείου σε Μερκατορική προβολή 38° σε κλίμακα 1:1.000.000



Πηγή: Αναστασάκης, 2012

Έχοντας αυτά τα χαρτογραφικά υπόβαθρα και τον παραπάνω διαχωρισμό μπορούμε να αναλύσουμε την φυσιογραφία των ελληνικών θαλασσών. Παρατηρώντας την εικόνα 1.4.2, διακρίνουμε την Τάφρο του Βόρειου Αιγαίου γύρω από την οποία και αναπτύσσεται. Στο κεντρικό τμήμα του Αιγαίου συναντάμε πολυάριθμα νησιωτικά συμπλέγματα διαχωριζόμενα από μικρές λεκάνες. Το Νότιο Αιγαίο συγκεντρώνει κατά μήκος της Κρητικής Τάφρου αρκετές χωριστές λεκάνες που φθάνουν σε βάθη τα 2600 μέτρα. Από την άλλη πλευρά, το νοτιοανατολικό τμήμα του Ιονίου Πελάγους και το βορειοδυτικό τμήμα της λεκάνης Λεβαντίνης κυριαρχούνται από την Ελληνική Τάφρο που εκτείνεται υποπαράλληλα προς την Ελληνική Χερσόνησο και τα νησιά του Νότιου Αιγαίου και περιλαμβάνει τα βαθύτερα σημεία της Μεσογείου (Εικόνα 1.4.3) (Αναστασάκης, 2012).

Εικόνα 1.4.3: Απόσπασμα βυθομετρικού χάρτη της Μεσογείου



Πηγή: Αναστασάκης, 2012

Περνώντας πάλι στο νομοθετικό πλαίσιο που αφορά τις ελληνικές θάλασσες, κρίνεται απαραίτητο να διευκρινιστεί τι ορίζεται ως θάλασσα σύμφωνα με το Άρθρο 4, του Ν. 3983/2011, εφόσον αυτή αποτελεί τη βάση για το σχεδιασμό οποιασδήποτε στρατηγικής και δράσεων αναφερθούν στην παρούσα εργασία.

«Θαλάσσια ύδατα

α) τα ύδατα, ο θαλάσσιος βυθός και το υπέδαφος στη θαλάσσια πλευρά της γραμμής βάσης από την οποία μετρίεται το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης, έως τα όρια της περιοχής όπου η Ελληνική Δημοκρατία ή άλλο κράτος – μέλος έχει κυριαρχικά δικαιώματα ή/και

ασκεί δικαιοδοσία, σύμφωνα με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, που κυρώθηκε με το ν. 2321 /1995 (Α'136),

β) τα παράκτια ύδατα, όπως ορίζονται στην περίπτωση ζ' της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του ν. 3199/2003 (Α' 280), ο πυθμένας και το υπέδαφός του, στο βαθμό που ιδιαίτερες πτυχές της περιβαλλοντικής κατάστασης του θαλάσσιου περιβάλλοντος δεν αποτελούν αντικείμενο ρύθμισης από τον εν λόγω νόμο και το π.δ. 51/2007 (Α'54) ή από άλλες εθνικές ή κοινοτικές διατάξεις.»

Ο παραπάνω νόμος δίνει βαρύτητα στην προστασία και διαχείριση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ωστόσο για τη διαχείριση των δραστηριοτήτων που διενεργούνται στη θάλασσα ακολουθεί μία οικοσυστημική προσέγγιση χωρίς να δίνει κριτήρια και να πλαισιώνει την εκάστοτε δράση, αφήνοντας την οικονομική βιωσιμότητα έξω απ' το παιχνίδι. Στην συγκεκριμένη όμως περίοδο που η χώρα μας βασίζεται οικονομικά (τουρισμός, μεταφορές κ.α) στην αξιοποίηση του θαλάσσιου πλούτου της, είναι απαραίτητη η οργάνωση και διαχείριση των θαλάσσιων χρήσεων σε παράλληλη βάση με την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Έχοντας την καθοδήγηση αλλά και πίεση από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την ολοκληρωμένη διαχείριση των θαλάσσιων περιοχών, μας δίνεται η δυνατότητα αποτελεσματικού σχεδιασμού εφόσον θα είναι συνολικός σε συνεργασία με τις υπόλοιπες χώρες και όχι μεμονομένες δράσεις όπως έγιναν στο παρελθόν.

Στην παρούσα φάση το κάθε αντικείμενο, το οποίο βρίσκεται στο φάσμα της θαλάσσιας χωροταξίας, στην Ελλάδα έχει τύχει μερικής ή ελλιπούς νομοθετικής διαχείρισης. Σε πολλές περιπτώσεις υπάρχουν τομεακές πολιτικές που καλύπτουν κάποιο ζήτημα, γεγονός που το αποκόπτει από την συνολική εικόνα χωρικού σχεδιασμού και υπάρχει πιθανότητα σύγκρουσεων στις θαλάσσιες χρήσεις. Στον παρακάτω πίνακα γίνεται μία αναφορά επιγραμματικά στην ύπαρξη χωρικού σχεδιασμού ανά επιμέρους αντικείμενα του ΘΧΣ.

Πίνακας 1.4.3: Υπαρξη χωροταξικού σχεδιασμού ανά επιμέρους αντικείμενο της Θαλάσσιας Χωροταξίας

Επιμέρους Αντικείμενα της Θαλάσσιας Χωροταξίας	Υπαρξη χωροταξικού σχεδιασμού
Ναυτιλία και θαλάσσιες μεταφορές	Ελλειψη χωρικού σχεδιασμού (ύπαρξη τομεακής πολιτικής)
Λιμένες όλων των κατηγοριών	Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΧΣΑΑ), Αναθεωρημένο Ειδικό Πλαίσιο ΧΣΑΑ για τον Τουρισμό
Αλιεία	Ελλειψη χωρικού σχεδιασμού (ύπαρξη τομεακής πολιτικής)
Υδατοκαλλιέργειες ΑΠΕ στη θάλασσα	Ειδικό Πλαίσιο ΧΣΑΑ για τις Υδατοκαλλιέργειες Ειδικό Πλαίσιο ΧΣΑΑ για τις ΑΠΕ, Ν. 3851/2010
Υποθαλάσσια δίκτυα	Ελλειψη χωρικού σχεδιασμού (ύπαρξη τομεακών πολιτικών)
Τουρισμός	Αναθεωρημένο Ειδικό Πλαίσιο ΧΣΑΑ για τον Τουρισμό
Προστασία περιβάλλοντος	Διάφορα νομοθετικά, σχεδιαστικά και διαχειριστικά πλαίσια. Οχι ειδικά για τη θάλασσα
Προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή	Πολύ περιορισμένη ένταξη στο νομοθετικό και σχεδιαστικό πλαίσιο
Διαχείριση παράκτιου χώρου	Ελλειψη ολοκληρωμένης στρατηγικής Επιμέρους σχέδια, κυρίως πολεοδομικά, σε πολλές περιοχές Επιμέρους χωρικός τομεακός σχεδιασμός (Ειδικά Πλαίσια ΧΣΑΑ για Τουρισμό, Βιομηχανία, ΑΠΕ, Υδατοκαλλιέργειες)

Πηγή: Οικονόμου 2013, ίδια επεξεργασία

Με την αναμενόμενη ανακοίνωση της οδηγίας πλέον της ΕΕ για τη θέσπιση πλαισίου επί τον ΘΧΣ, στη χώρα μας θα καταστεί αναγκαία η παραπάνω ενέργεια, με την εισαγωγή του στην κείμενη νομοθεσία. Για να γίνει μία τέτοια νομοθεσία είναι απαραίτητη η προϋπάρχουσα εκπόνηση ενός συλλεκτικού, από τα επιμέρους αντικείμενα του ΘΧΣ, υποβάθρου όπου θα αποσαφηνιστεί ποιες χρήσεις και δραστηριότητες έρχονται σε σύγκρουση και η εν λόγω νομοθεσία θα συμπεριλάβει ποιες είναι αυτές που θα επικρατήσουν και θα αποδώσουν περισσότερο, τόσο από πλευράς ανάπτυξης όσο και σε επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος. Κάθε αντικείμενο πρέπει να αναλυθεί ξεχωριστά βάση της υπάρχουσας κατάστασης και των πολιτικών που το διέπουν και έπειτα να γίνει η συγκέντρωση των στοιχείων σε ενιαία βάση που θα υποδείξει τις επικαλύψεις και τις διάφορες συγκρούσεις. Αυτός είναι και ο στόχος της παρούσας διπλωματικής, ωστόσο χωρίς να καλύπτει όλο το φάσμα των αντικειμένων του ΘΧΣ, καθώς η έκτασή της δεν επιτρέπει τέτοιο βαθμό ανάλυσης, αλλά δίνει σε μεγάλο βαθμό τα βασικά εργαλεία και τη μεθοδολογία για την

προεργασία της θέσπισης της προκείμενης νομοθεσίας. Έτσι κρίθηκε σκόπιμο να μελετηθούν τρεις από τους πυλώνες του ΘΧΣ, η ενέργεια, ο τουρισμός και η αλιεία καθώς άλλοι τομείς όπως το περιβάλλον χρειάζονται μεγαλύτερη ανασκόπηση και εμβάθυνση που προϋποθέτει πιο χρονοβόρες διαδικασίες.

Ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών, επίσης δεν μελετάται στην παρούσα εργασία λόγω των πολλών διαφορετικών στοιχείων που περιλαμβάνει (π.χ διάφορες κατηγορίες λιμένων, ακτοπλοϊκές συνδέσεις κ.α.), αλλά είναι εξίσου βασικός λόγω της συνεχούς δραστηριότητας στο θαλάσσιο χώρο και για το λόγο αυτό θα προσδιοριστούν επιγραμματικά οι κατευθύνσεις που ορίζει το ΓΠΧΣΑΑ γι αυτόν. Αρχικά, για τους εμπορικούς λιμένες προβλέπει την αναβάθμιση των εγκαταστάσεών τους και την εδραίωση-ενίσχυση του ρόλου των μεγαλύτερων ως πύλες εισόδου στη χώρα μας. Αναφέρει ειδικά για το λιμενικό σύστημα της Αττικής, την αποκέντρωση των λειτουργιών σε άλλους λιμένες και προσδιορίζει σε κάθε λιμένα της χώρας τη βασική λειτουργία του και τις αναγκαίες επεμβάσεις. Για τις συνδέσεις υπογραμμίζει το ρόλο που διαδραματίζει το μέγεθος και οι εμπορευματικές δραστηριότητες των λιμένων και επισημαίνει την ανάγκη σύνδεσης με τα νησιά επί 12μηνης βάσης.

2. ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Η οικονομική κρίση που περνά η χώρα μας τα τελευταία χρόνια έχει θέσει τον ενεργειακό εφοδιασμό της ως μία βασική προτεραιότητα καθώς η χώρα μας διαθέτει μεγάλο ενεργειακό πλούτο που είτε δεν τον έχουμε εκμεταλλευτεί ή δεν έχουμε ακόμα τη δυνατότητα να το κάνουμε με αποτέλεσμα την εξάρτηση μας από άλλες χώρες χωρίς οικονομική ή/και πολιτική αστάθεια. Γι αυτό ο πρώτος πυλώνας του ΘΧΣ είναι η ενέργεια, προωθώντας αυτή που προέρχεται από θαλάσσιες πηγές. Σύμφωνα με την 5η Εθνική Έκθεση για το επίπεδο διείσδυσης της Ανανεώσιμης Ενέργειας του 2010⁸, η κυριότερη πηγή καυσίμου που κάλυψε τις ανάγκες ηλεκτρικής ενέργειας της χώρας κατά 50,5% για το 2008 είναι ο εγχώριος λιγνίτης. Δεύτερο έρχεται το φυσικό αέριο που χρησιμοποιήθηκε κατά 22,5% και εισάγεται από τη Ρωσία και την Αλγερία. Το πετρέλαιο, το οποίο χρησιμοποιείται κυρίως για τη λειτουργία ηλεκτροπαραγωγικών εγκαταστάσεων νησιωτικών συστημάτων μη συνδεδεμένων με την ηπειρωτική χώρα, συμμετείχε με ποσοστό 13%. Η υδραυλική ενέργεια προσέφερε το 6% και οι άλλες μορφές ΑΠΕ (αιολική ενέργεια, μικρά υδροηλεκτρικά έργα, βιομάζα και φωτοβολταϊκά) το 4,3% της ηλεκτρικής ενέργειας. Το υπόλοιπο 3,7% προήλθε από εισαγωγές και εξαγωγές ενέργειας.

2.1 ΑΠΕ-ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΙΟΛΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

2.1.1 ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Έχοντας ως κινητήρια δύναμη την προστασία του περιβάλλοντος, η πρόταση-οδηγία για τον ΘΧΣ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προωθεί την παραγωγή ενέργειας από ανανεώσιμες μορφές. Καταλυτικό ρόλο στην αύξηση παραγωγής ενέργειας στη χώρα μας παίζει κατά το μεγαλύτερο ποσοστό η αιολική, σύμφωνα με τα στοιχεία του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ) για τις ΑΠΕ (Πίνακας 2.1.1.1).

8. Βάση του άρθρου 3, παρ. 21 του Ν.3468/2006 «Πριν από την 1η Οκτωβρίου κάθε πέμπτου έτους, ο Υπουργός Ανάπτυξης εγκρίνει αναλυτική έκθεση για την επίτευξη των εθνικών ενδεικτικών στόχων και μεριμνά για τη δημοσίευση αυτής με κάθε πρόσφορο τρόπο. Η έκθεση αυτή συντάσσεται από τη Ρ.Α.Ε. και περιλαμβάνει: α)Καθορισμό των εθνικών ενδεικτικών στόχων, σχετικά με τη συμμετοχή της ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται από Α.Π.Ε. στη μελλοντική κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας, για την επόμενη δεκαετία. β) Περιγραφή των μέτρων που έχουν ληφθεί ή μελετώνται, σε εθνικό επίπεδο, για την επίτευξη των εθνικών ενδεικτικών στόχων.

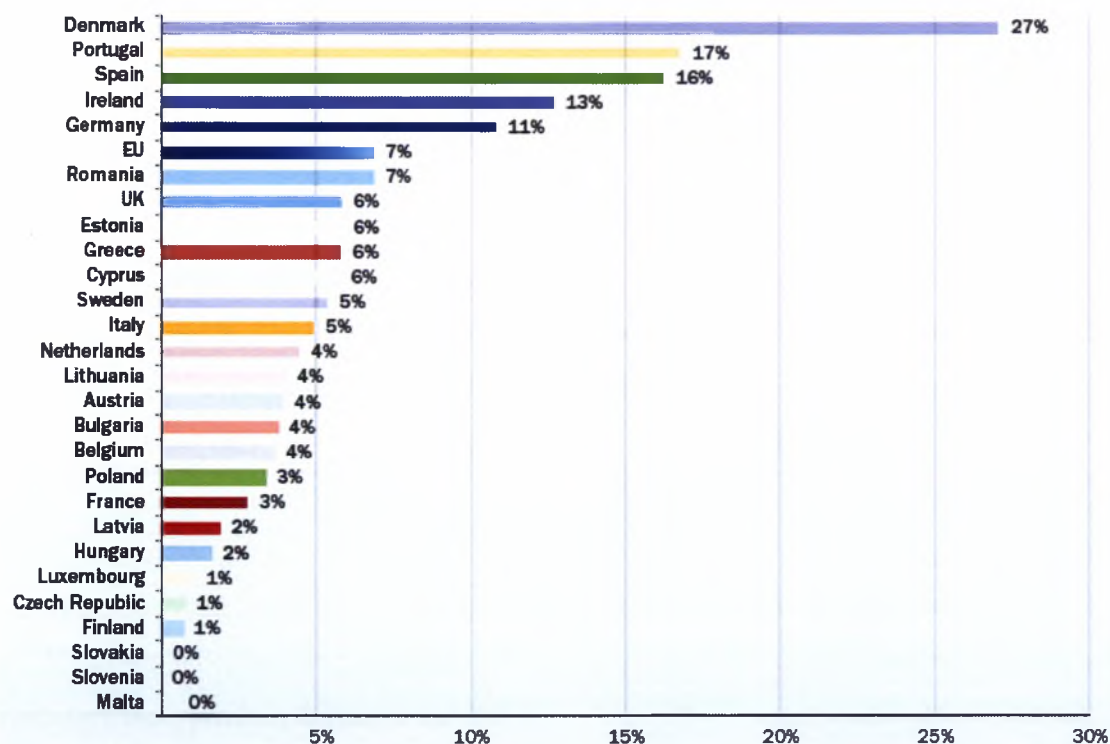
Πίνακας 2.1.1.1: Εξέλιξη εγκατεστημένης ισχύος μονάδων ΑΠΕ

Εγκατεστημένη Ισχύς Ηλεκτρικής Ενέργειας (MW)										
Τεχνολογία ΑΠΕ	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Σύνολο	269	338	355	444	556	581	855	989	1.232	1.398
ΜΥΗΣ	42	45	45	50	59	64	77	95	158	180
Φωτοβολταϊκά	0	1	1	1	1	1	5	9	12	37
Αιολικά	226	270	287	371	472	491	749	846	1.022	1.140
Βιομάζα	1	22	22	22	24	24	24	39	40	41

Πηγή: ΥΠΕΚΑ, 2009

Βάση των στοιχείων της ΕΕ για την κατανάλωση ενέργειας από το αιολικό δυναμικό για το 2012 είμαστε η 10^η χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Διάγραμμα 2.1.1.1), ωστόσο η ίδια μελέτη μας τοποθετεί ανάμεσα στις 18 χώρες που υστερούν στην εκπλήρωση των στόχων τους για την εκμετάλλευση του αιολικού δυναμικού και στις 6 που έχουν φύγει εκτός πορείας από τους στόχους αυτούς με ποσοστό -30,6% (Πίνακας 2.1.1.2). Ο άνεμος είναι ένα στοιχείο που μπορούμε να εκμεταλλευτούμε καθ'όλη την έκταση της χώρας μας, επομένως σημαντική καθίσταται η παραγωγή αιολικής ενέργειας και στη θάλασσα για την εκπλήρωση των στόχων μας (EWEA, 2013)

Διάγραμμα 2.1.1.1: Μερίδιο αιολικής ενέργειας από τη συνολική ηλεκτρική κατανάλωση στην ΕΕ (7%) και στα κράτη μέλη της



Πηγή: EWEA, 2013

Πίνακας 2.1.1.2: Στόχοι αιολικού δυναμικού, Εθνικών Σχεδίων Δράσης ΑΠΕ και πραγματικό (MW)

	Onshore 2012		Offshore 2012		Total 2012		Difference 2012			
	NREAP	Real	NREAP	Real	NREAP	Real	Onshore	Offshore	Total	
Austria	1,435	1,378	0	0	1,435	1,378	-57	0	-57	-4%
Belgium	720	996	503	380	1,223	1,375	276	-124	152	12.5%
Bulgaria	451	684	0	0	451	684	233	0	233	51.7%
Cyprus	114	147	0	0	114	147	33	0	33	28.9%
Czech Rep	343	260	0	0	343	260	-83	0	-83	-24.2%
Denmark	2,985	3,241	856	921	3,841	4,162	256	65	321	8.4%
Estonia	311	269	0	0	311	269	-42	0	-42	-13.5%
Finland	380	262	0	26	380	288	-118	26	-92	-24.2%
France	7,598	7,564	667	0	8,265	7,564	-34	-667	-701	-8.5%
Germany	30,566	31,027	792	280	31,358	31,307	461	-512	-51	-0.2%
Greece	2,521	1,749	0	0	2,521	1,749	-772	0	-772	-30.6%
Hungary	445	329	0	0	445	329	-116	0	-116	-26.1%
Ireland	2,334	1,713	36	25	2,370	1,738	-621	-11	-632	-26.7%
Italy	7,040	8,144	0	0	7,040	8,144	1,104	0	1,104	15.7%
Latvia	49	68	0	0	49	68	19	0	19	38.8%
Lithuania	250	225	0	0	250	225	-25	0	-25	-10%
Luxembourg	54	45	0	0	54	45	-9	0	-9	-16.7%
Malta	2	0	0	0	2	0	-2	0	-2	-100%
Netherlands	2,727	2,144	228	247	2,955	2,391	-583	19	-564	-19.1%
Poland	2,010	2,497	0	0	2,010	2,497	487	0	487	24.2%
Portugal	5,600	4,523	0	2	5,600	4,525	-1,077	2	-1,075	-19.2%
Romania	1,850	1,905	0	0	1,850	1,905	55	0	55	3%
Slovakia	150	3	0	0	150	3	-147	0	-147	-98%
Slovenia	2	0	0	0	2	0	-2	0	-2	-100%
Spain	23,555	22,796	0	0	23,555	22,796	-707	0	-707	-3.2%
Sweden	2,311	3,582	97	164	2,408	3,745	1,289	67	1,336	55.6%
UK	5,970	5,497	2,650	2,948	8,620	8,445	-473	298	-175	-2%
EU-27	101,773	101,048	5,829	4,993	107,602	106,041	-725	-836	-1,561	-1.5%
EWEA 2009 EU		98,000		5,300		103,300				
Difference EWEA 2009 and real		3,048		-307		2,741				

Πηγή: EWEA, 2013

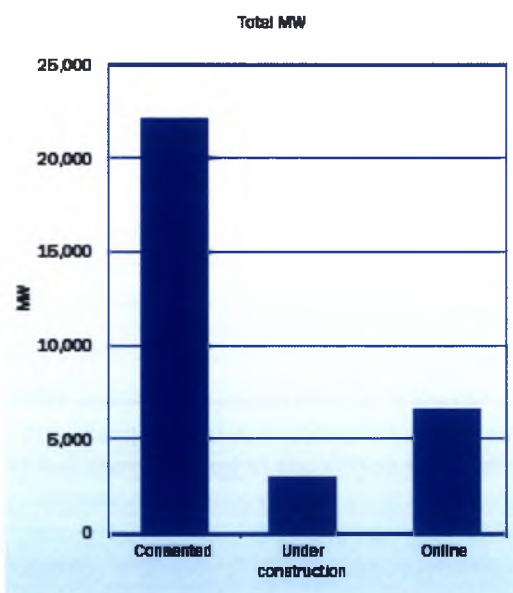
Σε ευρωπαϊκό πλαίσιο ετήσιων αιολικών εγκαταστάσεων, η Γερμανία αποτελεί τη μεγαλύτερη αγορά για το 2013, εγκαθιστώντας 3.238 MW νέου δυναμικού εκ των οποίων τα 240MW (7%) υπεράκτιου. Το Ηνωμένο Βασίλειο έρχεται δεύτερο με 1.883 MW, εκ των οποίων 773 MW (39%) προήλθαν από υπεράκτιες εγκαταστάσεις, ακολουθούμενο από την Πολωνία με 894 MW, τη Σουηδία (724 MW), τη Ρουμανία (695 MW), τη Δανία (657 MW), τη Γαλλία (631 MW) και την Ιταλία (444 MW). Το υπεράκτιο σκέλος αντιπροσωπεύει σχεδόν το 14% του συνόλου των εγκαταστάσεων αιολικής ενέργειας της ΕΕ το 2013, τέσσερις ποσοστιαίες μονάδες περισσότερο από ότι το 2012, επιβεβαιώνοντας περαιτέρω το υψηλό επίπεδο συγκέντρωσης σε ετήσιες εγκαταστάσεις κατά τη διάρκεια του 2013*.

Αναλυτικότερα για το δυναμικό των υπεράκτιων εγκαταστάσεων, 1.567 MW συνδέθηκαν με το δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας κατά τη διάρκεια του 2013 στην Ευρώπη, 34% περισσότερο από ότι το προηγούμενο έτος. Το 47% του νέου δυναμικού

*Η παράγραφος έχει πηγή: EWEA, 2014

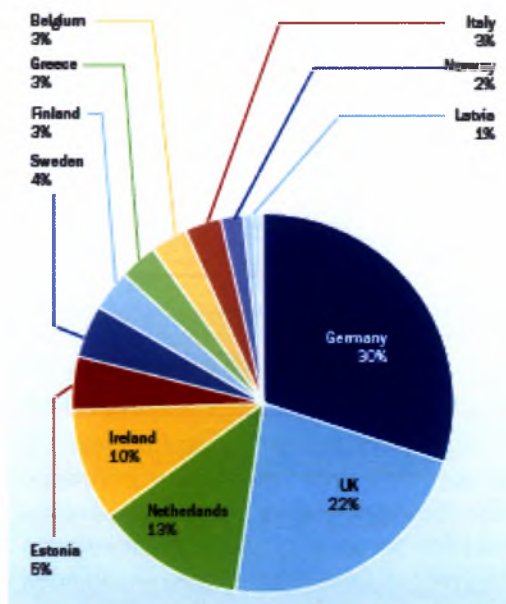
βρίσκεται στο Ηνωμένο Βασίλειο (733 MW). Το μερίδιο του συνολικού εγκατεστημένου δυναμικού στο Ηνωμένο Βασίλειο είναι σημαντικά μικρότερο από ότι το 2012 (73%). Το δεύτερο μεγαλύτερο ποσοστό υπεράκτιων εγκαταστάσεων είναι στη Δανία (350 MW ή 22%), ακολουθούμενη από τη Γερμανία (240 MW, 15%) και το Βέλγιο (192 MW, 12%). Επιπρόσθετα στοιχεία που μας δίνονται για το υπεράκτιο αιολικό δυναμικό της Ευρώπης είναι τα υπό κατασκευή αιολικά πάρκα, καθώς και περίπου 3 MW επιπλέον δυναμικού που θα έρθει σε απευθείας σύνδεση με το δίκτυο τα επόμενα χρόνια, γεγονός που υποδηλώνει ότι οι ετήσιες εγκαταστάσεις θα παραμείνουν σταθερές το 2014 και το 2015 (Διάγραμμα 3.1.1.4). Η Ελλάδα βρίσκεται στην τρίτη κατηγορία που αφορά τις χώρες που έχουν συναινέσει στην παραγωγή υπεράκτιας αιολικής ενέργειας και συγκεκριμένα έχει δεσμευτεί για ποσοστό παραγωγής 3% (Διάγραμμα 3.1.1.5). Τέλος, η Ευρωπαϊκή Ένωση Αιολικής Ενέργειας (European Wind Energy Association - EWEA) έχει εντοπίσει 22 GW υπεράκτιων αιολικών πάρκων που έχουν συγκατατεθεί στην Ευρώπη, επομένως τα μελλοντικά σχέδια της για τα θαλάσσια αιολικά πάρκα (ΘΑΠ) συνυπολογίζεται να ξεπερνούν τα 133 GW*.

Διάγραμμα 2.1.1.2: Υπεράκτια αγορά/Έργα σε σύνδεση, υπό κατασκευή και έργα που έχουν συγκατατεθεί (MW)



Πηγή: EWEA, 2014

Διάγραμμα 2.1.1.3: Μερίδιο Δυναμικού που έχει συγκατατεθεί ανά χώρα (MW)



Πηγή: EWEA, 2014

*Η παράγραφος έχει πηγή: EWEA, 2014

2.1.2 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ

Ήδη από το 2001 η ΕΕ προωθεί την ανάπτυξη ΑΠΕ βάση της οδηγίας 2001/77/ΕΚ, καθώς υποχρεώνει τα κράτη μέλη να υιοθετούν και να δημοσιεύουν έκθεση με την οποία καθορίζουν τους εθνικούς ενδεικτικούς στόχους μελλοντικής κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας από ΑΠΕ και να εξετάζει ανά διετία το ποσοστό επίτευξής τους. Η παραπάνω οδηγία ενσωματώνεται στο ελληνικό δίκαιο με τη θεσμοθέτηση του Ν. 3468/2006 «Παραγωγή Ηλεκτρικής Ενέργειας από Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας και Συμπαράγωγή Ηλεκτρισμού και Θερμότητας Υψηλής Απόδοσης και λοιπές διατάξεις», ο οποίος εισάγει διατάξεις που στοχεύουν αποκλειστικά στη ρύθμιση θεμάτων ανάπτυξης, ένταξης στο δίκτυο και τιμολόγησης έργων ΑΠΕ και ΣΗΘΥΑ. Επίσης θέτει ως εθνικό στόχο την ηλεκτροπαραγωγή από ΑΠΕ σε ποσοστό 20,1% το 2010 και το 2020 σε ποσοστό 29% της ακαθάριστης εγχώριας ηλεκτρικής ενέργειας.

Εγκρίνεται, λοιπόν, το 2008 το «Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού» με την ΚΥΑ 49828/2008, σύμφωνα με την οποία γίνεται διάκριση του εθνικού χώρου σε κατηγορίες, η τελευταία εκ των οποίων είναι ο υπεράκτιος θαλάσσιος χώρος και οι ακατοίκητες νησίδες και άρα θέτει το πλαίσιο για τις θαλάσσιες δραστηριότητες των ΑΠΕ. Επιπλέον, το ελληνικό κράτος ορίζει για πρώτη φορά τα κριτήρια χωροθέτησης των αιολικών μονάδων στο θαλάσσιο χώρο. Εν συντομία στον παρακάτω πίνακα δίνονται οι οδηγίες για την προαναφερόμενη χωροθέτηση.

Πίνακας 2.1.2.1: Κριτήρια χωροθέτησης των αιολικών μονάδων στο θαλάσσιο χώρο

Επιτρέπεται

η χωροθέτηση αιολικών εγκαταστάσεων σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές της χώρας που διαθέτουν προϋποθέσεις αιολικής εκμεταλλευσιμότητας, εφόσον αυτές δεν εντάσσονται σε ιδιαίτερο θεσμικό καθεστώς ρητής απαγόρευσης της εγκατάστασης ή δεν αποτελούν ζώνη αποκλεισμού, όπως θεσμοθετημένα θαλάσσια ή υποθαλάσσια πάρκα ή βεβαιωμένες γραμμές επιβατικής ναυσιπλοΐας

Απαγορεύεται

Η εγκατάσταση ανεμογεννητριών σε απόσταση μικρότερη των 1.000 μ. από οργανωμένες ή διαμορφωμένες ακτές λουομένων ή άλλες αξιολογες ακτές και παραλίες (π.χ. αμμώδεις), όπως θα αναγνωρίζονται στο στάδιο της Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΕΠΟ) και η εγκατάσταση ανεμογεννητριών σε κλειστούς κόλπους με εύρος ανοίγματος <1.100 μ

Ελάχιστη Απόσταση

διασφάλισης της λειτουργικότητας και απόδοσης των αιολικών εγκαταστάσεων και εγκατάστασης από οικισμούς, από παραγωγικές ζώνες ή δραστηριότητες του τριτογενή τομέα και από περιοχές και στοιχεία πολιτιστικής κληρονομιάς (βλ. Παράρτημα, Πίνακας 5)⁹

Βάθος Θεμελίωσης ή αγκύρωσης

της βάσης της ανεμογεννήτριας, προσδιορίζεται από τις δυνατότητες της τρέχουσας τεχνολογίας και τις αντίστοιχες μελέτες στατικής και δυναμικής συμπεριφοράς

Μέγιστη Απόσταση

χερσαίας όδευσης από υποσταθμό διασύνδεσης: 20 χλμ

Άλλες Διευκρινήσεις

Πρέπει να αποδεικνύεται η δυνατότητα ασφαλούς διασύνδεσης και μεταφοράς της παραγόμενης ηλεκτρικής ενέργειας και να εφαρμόζονται οι κανόνες του τοπίου που ισχύουν για τις ΠΑΠ (βλ. Παράρτημα, Πίνακας 5)¹⁰

Ο έλεγχος και η εφαρμογή των κανόνων και κριτηρίων χωροθέτησης αιολικών εγκαταστάσεων γίνεται από την Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας (ΡΑΕ).

9. Παράρτημα II της παρούσας απόφασης.

10. Παράρτημα IV της παρούσας απόφασης.

Πηγή: ΚΥΑ 49828/2008, ίδια επεξεργασία

Στη συνέχεια εκδίδεται η οδηγία 2009/28/ΕΚ σχετικά με την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές και την τροποποίηση και τη συνακόλουθη κατάργηση των οδηγιών 2001/77/ΕΚ και 2003/30/ΕΚ¹¹. Η ανακοινωθείσα οδηγία αποτελεί ορόσημο για την Ευρωπαϊκή νομοθεσία καθώς θέτει τους στόχους 20-20-20 για το σύνολο της ΕΕ. Δηλαδή, μέχρι το 2020 προβλέπεται:

- 20% μείωση των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου σε σχέση με τα επίπεδα του 1990
- 20% διείσδυση των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας
- 20% εξοικονόμηση πρωτογενούς ενέργειας

Συγκεκριμένα για την Ελλάδα ο πρώτος και ο δεύτερος στόχος της ΕΕ διαφοροποιούνται εφόσον αναφέρονται σε μειωμένα επίπεδα εκπομπών αέριων ρύπων του θερμοκηπίου κατά 4% σε σχέση με το 2005 και ο βαθμός διείσδυσης των ΑΠΕ ανέρχεται σε ποσοστό 18% (βλ. Παράρτημα, Πίνακας 6) στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση (ΥΠΕΚΑ, 2010). Το ίδιο έτος αναρτάται η 5η Εθνική Έκθεση για το επίπεδο διείσδυσης της Ανανεώσιμης Ενέργειας το έτος 2010, εφόσον ο Ν.3468/2006 υποχρεώνει το ελληνικό κράτος για τη σύνθεσή της, όπου αναγράφονται πρόσθετα μέτρα για την επίτευξη των στόχων του προαναφερόμενου νόμου και μέσα σε αυτά περιλαμβάνεται η δρομολόγηση του σχεδιασμού και η δυνατότητα χρήσης της παράκτιας ζώνης και της θάλασσας για εγκατάσταση Α.Π.Ε, όπως επίσης και η

11. Οδηγία 2003/30/εκ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 8ης Μαΐου 2003 σχετικά με την προώθηση της χρήσης βιοκαυσίμων ή άλλων ανανεώσιμων καυσίμων για τις μεταφορές http://www.rae.gr/old/europe/sub3/Directive_30_2003_el.pdf

μεταφορά της παραγόμενης ενέργειας από τα αιολικά πάρκα στα νησιά στο διασυνδεδεμένο σύστημα μέσω υποθαλάσσιων γραμμών-καλωδίων που θα κατασκευαστούν από τους παραγωγούς. Επίσης δίνει υψηλότερη τιμή πώλησης ανανεώσιμης ενέργειας για τα ΘΑΠ, γεγονός που δείχνει την ανοδική πορεία της συγκεκριμένης ενέργειας για τα επόμενα χρόνια (Πίνακας 2.1.2.2).

Πίνακας 2.1.2.2: Εγγυημένες τιμές πώλησης αιολικής ενέργειας

Έτος	Παραγωγή Ηλεκτρικής Ενέργειας από:	Τιμή Ενέργειας (€/MWh)
2006	Αιολική ενέργεια από αιολικά	90
2009	πάρκα στη θάλασσα	104,84

Πηγή: ΥΠΕΚΑ, 2009, Ν.3468/2006

Ο επερχόμενος Ν. 3851/2010 «*Επιτάχυνση της ανάπτυξης των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και άλλες διατάξεις σε θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής*» αυξάνει τους εθνικούς στόχους για την συμμετοχή των ΑΠΕ στην τελική κατανάλωση φθάνοντας στο 20% και εξειδικεύοντας να χρησιμοποιείται ενέργεια από ΑΠΕ κατά 40% στην ηλεκτροπαραγωγή, κατά 20% σε ανάγκες θέρμανσης-ψύξης και 10% στις μεταφορές. Ο προκείμενος νόμος διαδραματίζει σημαντικό ρόλο και για την αιολική ενέργεια στη θάλασσα, καθώς αλλάζει τις διαδικασίες για την αδειοδότηση των ΘΑΠ. Η πρώτη κίνηση για την αδειοδότηση ενός υπεράκτιου αιολικού πάρκου είναι η εκπόνηση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και η υποβολή της σε στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση με σκοπό τον καθορισμό της θέσης του πάρκου, την θαλάσσια έκταση που καταλαμβάνει και τη μέγιστη εγκατεστημένη ισχύς του.

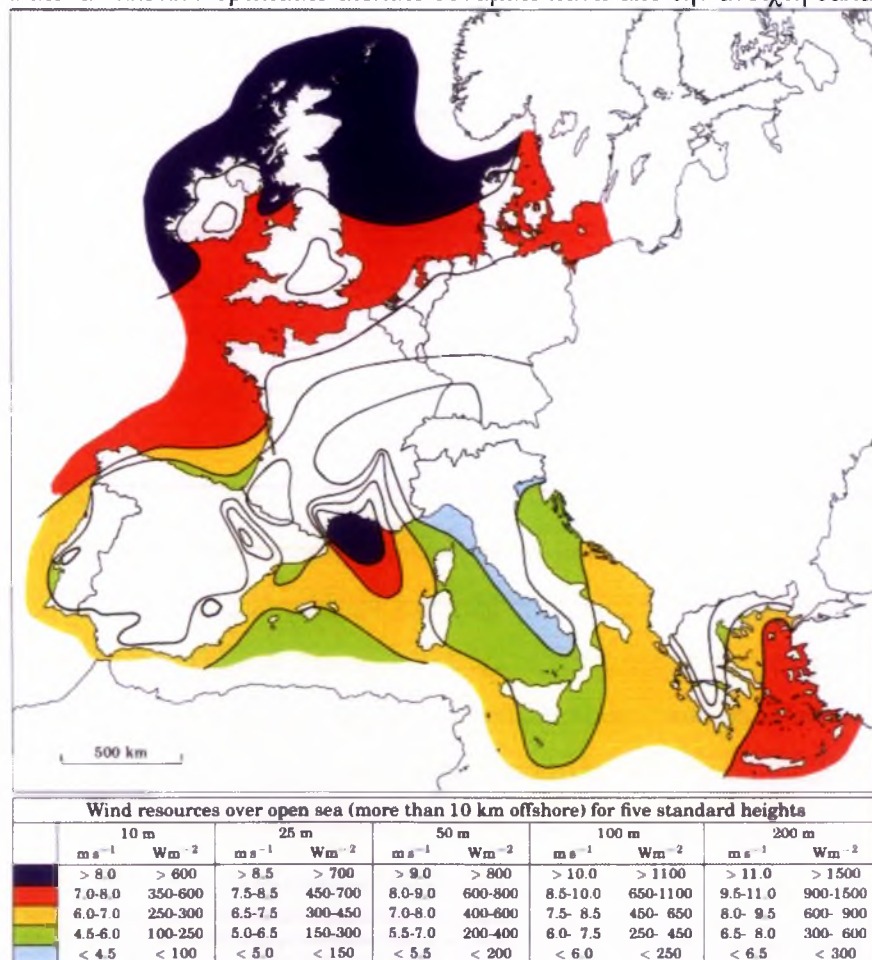
Έπειτα, κατά τη διάρκεια του 2010, αναρτάται από το ΥΠΕΚΑ το Εθνικό Σχέδιο Δράσης που κλήθηκε να συντάξει βάση υποδείγματος της ΕΕ λόγω της Οδηγίας 2009/28/ΕΚ. Σε αυτό αναφέρεται ότι η έχει ήδη καταρτιστεί (2008) το 1ο Σχέδιο Δράσης Ενεργειακής Αποδοτικότητας όπου προβλέπεται εξοικονόμηση ενέργειας σε ποσοστό 9% στην τελική κατανάλωση μέχρι το 2016. Ειδικότερα για τους εθνικούς στόχους του 2020, βάση ενεργειακών μοντέλων που υπολογίστηκαν, αναμένεται να ικανοποιηθούν ως προς την ηλεκτροπαραγωγή με την ανάπτυξη περίπου 13300MW από ΑΠΕ (από περίπου 4000MW το 2010), όπου αναφέρεται ότι προεξέχων ρόλο θα έχουν τα αιολικά πάρκα με 7500MW, από τα οποία τα 300MW αφορούν υπεράκτια αιολικά πάρκα (Enterprise Greece Invest & Trade, 2008).

Ένα μήνα μετά την νομοθέτηση για την επίσπευση των διαδικασιών ανάπτυξης ΑΠΕ (Ν. 3851/2010), το ΥΠΕΚΑ ανακοινώνει με δελτίου τύπου την προκαταρκτική χωροθέτηση ΘΑΠ. Σύμφωνα με αυτή επελέγησαν βάση κριτηρίων κάποιες περιοχές με χρονικό ορίζοντα 2012-2017. Ωστόσο, δεν υλοποιήθηκε η παρούσα ενέργεια, καθώς η αναφερόμενη χωροθέτηση δεν εγκρίθηκε από όλα τα σχετικά υπουργεία με αποτέλεσμα να μην προχωρήσει η διαδικασία αυτή (ΥΠΕΚΑ, 2009).

2.1.3 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΔΕΙΩΝ

Έχοντας το παραπάνω νομοθετικό υπόβαθρο και τα στατιστικά στοιχεία από την ΕΕ, φτάνουμε στη σημερινή πραγματικότητα κατά την οποία η Ελλάδα παρουσιάζει εκμεταλλεύσιμο υπεράκτιο αιολικό δυναμικό και σε μεγαλύτερο βαθμό από τις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες (Εικόνα 2.1.3.1), ωστόσο ακόμα αντιμετωπίζει νομοθετικά, τεχνικά και τεχνολογικά προβλήματα στην εγκατάσταση θαλάσσιων αιολικών πάρκων (ΔΕΣΜΗΕ, 2014).

Εικόνα 2.1.3.1: Ευρωπαϊκό αιολικό δυναμικό πάνω από την ανοιχτή θάλασσα



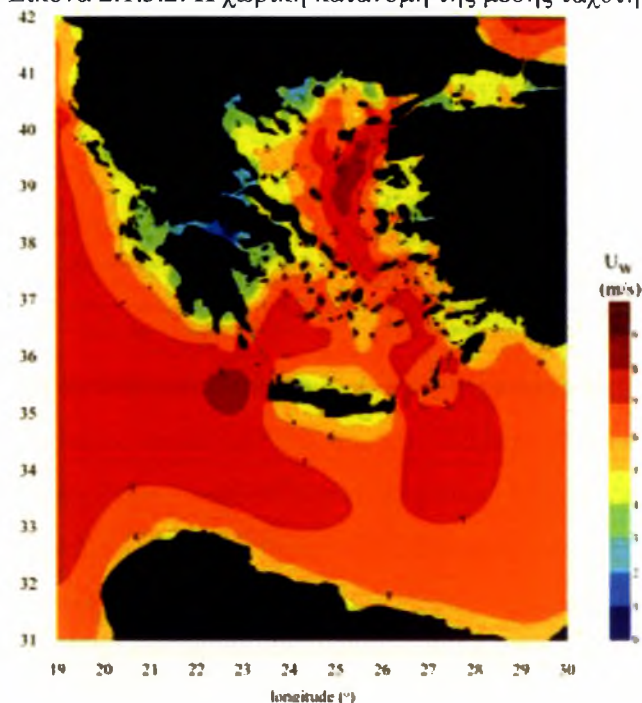
*Οι επιρροές της τοπικής μορφολογίας έχουν αφαιρεθεί και παρουσιάζονται μόνο οι μεταβολές στη μεγάλη κλίμακα
 Πηγή: European wind resources over open sea, 2011.

Από νομοθετική άποψη, με τον Ν.3851/2010 γίνεται προσπάθεια να αδειοδοτηθούν συγκεκριμένα έργα και να εκπονηθούν στρατηγικές μελέτες, ώστε να παραδοθούν σε επενδυτές μέσω διαγωνισμών, κατά το γαλλικό πρότυπο, ώριμα «project» (Energypress, 2010-2014). Όμως η τροποποίηση αυτή αντιμετώπισε σφοδρή αντίδραση από την αγορά και σε συνδυασμό με τις καθυστερήσεις των εν λόγω διαγωνισμών οδήγησε ουσιαστικά, τον επόμενο χρόνο, σε νέα ρύθμιση που συμπεριλαμβάνεται στο νόμο για την έκδοση αδειών δόμησης (άρθρο 42, παρ.21 του Ν. 4030/2011), και επαναφέρει ως μεταβατική διάταξη το προηγούμενο καθεστώς που ίσχυε για την αδειοδότηση των θαλάσσιων αιολικών πάρκων μέσω της ΡΑΕ και μέχρι να εφαρμοστούν τα προβλεπόμενα από τον Ν. 3851/10 θα ισχύει για τις παλιές αιτήσεις (Καθημερινή 2014). Επιπλέον, η νέα ρύθμιση δίνει λύση στο κενό που είχε δημιουργηθεί όσον αφορά την εγγυημένη τιμή για τα πάρκα αυτά, ορίζοντάς τη στα 108,3 ευρώ/MWh, ή μπορεί να προσαυξάνεται με υπουργική απόφαση, σε ποσοστό μέχρι και 30% (Econews, 2012-2013). Η απόφαση προϋποθέτει τη γνώμη της ΡΑΕ που θα λαμβάνει υπόψη τα στοιχεία κόστους (Econews, 2012-2013).

Το 2012 δίνεται η πρώτη άδεια για την παραγωγή ενέργειας από ΘΑΠ στην Ελλάδα στα βορειοανατολικά της Λήμνου. Πρόκειται για το 3^ο μεγαλύτερο σε μέγεθος υπεράκτιο αιολικό πάρκο στον κόσμο, ισχύος 498,15 MW, αποτελούμενο από 81 Ανεμογεννήτριες. Το έργο περιλαμβάνει τις ανεμογεννήτριες, το υποβρύχιο και επίγειο καλώδιο διασύνδεσης, τους υποσταθμούς καθώς και τα έργα υποδομής. Ανεπίσημες πληροφορίες δίνουν χρονικό ορίζοντα αποπεράτωσης του έργου το 2015 σε περίπτωση που όλα κυλήσουν ομαλά. Περίπου τρεις μήνες μετά δίνεται και η δεύτερη άδεια για ΘΑΠ στα ανοιχτά της Αλεξανδρούπολη με προβλεπόμενη ισχύ 216MW. Εκτός των δύο αδειοδοτημένων πλέον έργων, το ενδιαφέρον της αγοράς για τα θαλάσσια αιολικά, τουλάχιστον σε επίπεδο αιτήσεων, είναι μεγάλο. Ξεχωρίζουν μεταξύ άλλων τα έργα που θέλουν να αναπτύξουν αρκετές εταιρείες στην περιοχή μεταξύ Κέρκυρας και Οθωνών, στο Βόρειο Αιγαίο, την Εύβοια και τον Ευβοϊκό όπου όπως παρατηρείται και στην Εικόνα 2.1.3.2 υπάρχει εκμεταλλεύσιμο αιολικό δυναμικό. Σε μεγαλύτερη ανάλυση, αιτήσεις έχουν υποβληθεί για ΘΑΠ, στο Θρακικό Πέλαγος και τον Ευβοϊκό Κόλπο, για δύο πάρκα, ισχύος 220 MW και 275 MW βόρεια της Κέρκυρας και κοντά στους Οθωνούς αντίστοιχα, για 96 MW στη θαλάσσια περιοχή των Διαπόντιων Νήσων (Β.Δ. της Κέρκυρας), καθώς και για 350 MW στο Β.Δ. τμήμα της Κω*.

*Η παράγραφος έχει πηγή: Energypress, 2010-2014

Εικόνα 2.1.3.2: Η χωρική κατανομή της μέσης ταχύτητας του ανέμου για το χειμώνα



Πηγή: Soukissian *et al.*, 2008

Συνολικά στα αρχεία της ΡΑΕ βρίσκονται 28 αιτήσεις για υπεράκτια αιολικά με συνολική ισχύ που κυμαίνεται στα 3–4GW και οι οποίες έχουν ξεκινήσει να αξιολογούνται από τις αρχές του 2012, με χρονολογική σειρά (EnergyPress, 2010–2014). Αναφορικά με την ελκυστικότητα της χώρας μας για περαιτέρω επενδύσεις στις ΑΠΕ, σύμφωνα με τριμηνιαίο δείκτη που δημοσιεύει η εταιρεία «Ernst&Young» η Ελλάδα κατέγραψε βελτίωση καθώς ανέβηκε μία θέση (από 34^η στην 33^η). Ωστόσο η ίδια εταιρεία κατατάσσει τη χώρα μας στις αγορές για τις οποίες το 2013 ήταν μία «κακή χρονιά» για τον κλάδο. Αυτό εξηγείται από τις αναδρομικές μειώσεις στις επιδοτήσεις σε Βουλγαρία, Ελλάδα και Τσεχία που προκάλεσαν μαζική αποχώρηση των επενδυτών, γεγονός που επίσης αναφέρεται στην έκδοση. Σχετικά με την κατάταξή μας στις επιμέρους τεχνολογίες ΑΠΕ, η Ελλάδα κατέλαβε την 32^η θέση στα χερσαία αιολικά (σταθερά σε σχέση με την προηγούμενη έρευνα), την 34^η θέση στα υπεράκτια αιολικά (από την 33^η), την 26^η στα φωτοβολταϊκά (από την 25^η) και την 31^η στη βιομάζα (από 30^η προηγουμένως).

2.2 ΑΠΕ-ΚΥΜΑΤΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

2.2.1 ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

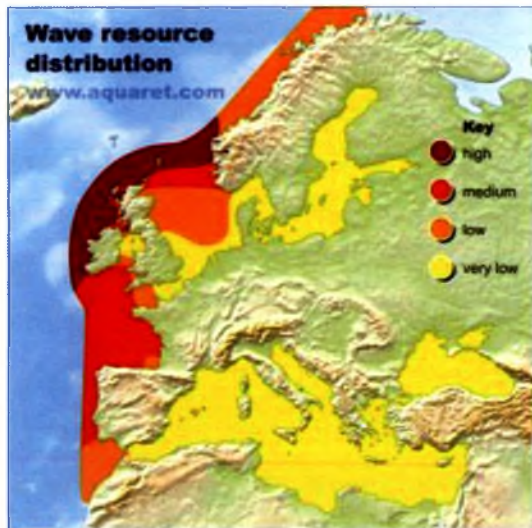
Εξετάζοντας όλες τις ΑΠΕ που μπορούν να αναπτυχθούν θαλάσσια, σειρά έχει μία νέα, τρέχουσα για τα ευρωπαϊκά δεδομένα, μορφή η κυματική. Σύμφωνα με τα στοιχεία του τμήματος Έρευνας και Καινοτομίας για την ενέργεια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η ενέργεια των ωκεανών καλύπτει περίπου το 0,02 % των ενεργειακών αναγκών της ΕΕ και χρησιμοποιείται κυρίως για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας. Οι τεχνολογίες ενέργειας στον ωκεανό για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας έχουν εξελιχθεί σε διαφορετικές ταχύτητες. Η ενέργεια των κυμάτων και η παλιρροϊακή ενέργεια, για παράδειγμα, έχουν διερευνηθεί ενεργά και ολοένα και περισσότερο επί σειρά ετών σε διεθνές επίπεδο, ενώ η έρευνα της θερμικής ενέργειας στον ωκεανό και η ενέργεια λόγω της διαβάθμισης της αλατότητα είναι ακόμη σε πρώτα στάδια (Research & Innovation Energy 2013). Ακόμη και αν οι δύο πρώτες τεχνολογίες είναι αρκετά ώριμες, μετά βίας υπάρχει μια εδραιωμένη βιομηχανία ενέργειας κυμάτων στην Ευρώπη. Στη Γαλλία έχουμε το πρώτο παλιρροϊκό φράγμα στον κόσμο που παράγει 600 GWh / έτος από την έναρξη λειτουργίας του το 1966 και στην Πορτογαλία αναμένεται η δημιουργία μιας σημαντικής φάρμας κυματικής ενέργειας των 20 MW. Το Ηνωμένο Βασίλειο έχει πραγματοποιήσει επίσης πολλά έργα, ένα εκ των οποίων αφορά την εγκατάσταση τουρμπίνας το 2003 για την αξιοποίηση των παλιρροιακών ρευμάτων στο Devon*.

Ο διαθέσιμος κυματικός πόρος στην Ελλάδα είναι περιορισμένος παρά το γεγονός ότι έχει ακτογραμμή που υπερβαίνει τα 16.000χλμ. στο Αιγαίο και στο Ιόνιο Πέλαγος (Aqua-RET, 2008). Το τεχνικά εκμεταλλεύσιμο κυματικό δυναμικό για τα κράτη μέλη της Ε.Ε. υπολογίζεται συνολικά σε 150-230 TWh/έτος εκ των οποίων τα 4-11 TWh/έτος αντιστοιχούν στις ελληνικές θάλασσες (Οικονόμου, 2010). Σε σύγκριση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες η δικιά μας έχει χαμηλό δυναμικό κυματικής ενέργειας, μολαταύτα θεωρείται το υψηλότερο της Μεσογείου. Η Ελλάδα δεν επηρεάζεται ιδιαίτερα από παλίρροιες και όπως παρατηρείται και στην Εικόνα 2.2.1.2 δεν διαθέτει κάποιο σημείο παλιρροιακής πηγής ενέργειας. Η στάθμη της θάλασσας είναι πιθανότερο να επηρεάζεται από τις πιέσεις των ανέμων. Η παλίρροια συζυγίας στην Ελλάδα κυμαίνεται από 10cm έως 0,8m και η μεγαλύτερες άνοδοι της στάθμης της

*Η παράγραφος έχει πηγή: Research & Innovation Energy, 2013

θάλασσας, όταν διενεργείται το φαινόμενο αυτό, παρατηρούνται στον Παγασητικό και τον Ευβοϊκό κόλπο (Aqua-RET, 2008). Το μοναδικό ισχυρό παλιρροιακό ρεύμα εντοπίζεται στο στενό πέρασμα μεταξύ της ηπειρωτικής Ελλάδας και της Εύβοιας στην Χαλκίδα, το οποίο μπορεί να φθάσει τους 7 κόμβους (Aqua-RET, 2008).

Εικόνα 2.2.1.1: Διανομή κυματικού πόρου



Πηγή: Aqua-RET, 2008

Εικόνα 2.2.1.2: Διανομή πηγών παλιρροιακού ρεύματος



Πηγή: Aqua-RET, 2008

2.2.2 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ

Αναφορικά με το νομοθετικό πλαίσιο που αφορά την κυματική ενέργεια στην Ελλάδα υπάρχει μία ελλιπής θεμοθέτηση, εφόσον δεν υπάρχει ειδική αναφορά στη συγκεκριμένη μορφή ενέργειας και απλά συμπεριλαμβάνεται στις ΑΠΕ και ακολουθεί τις διατάξεις που την αφορούν. Εν μέρει, το γεγονός αυτό είναι αναμενόμενο αφού και σε παγκόσμιο επίπεδο είναι μία υπό διερεύνηση πηγή ενέργειας όπως και η τεχνολογία που την πλαισιώνει. Επομένως, για την ενέργεια των κυμάτων ισχύουν οι διατάξεις που προαναφέρθηκαν και για την αιολική ενέργεια, δηλαδή ότι ορίζεται στον Ν. 3468/2006 για την παραγωγή ενέργειας από ΑΠΕ και τις τροποποιήσεις που επιφέρει ο Ν. 3851/2010 για την επιτάχυνση ανάπτυξης των ΑΠΕ. Ωστόσο, στο ΕΠΧΣΑΑ για τις ΑΠΕ υπάρχει ειδική αναφορά για την κυματική ενέργεια που προβλέπει για τον καθορισμό κριτηρίων χωροθέτησης νέων μορφών Α.Π.Ε., συμπεριλαμβανομένων αυτών που βρίσκονται σε πειραματικό στάδιο, όπως η αξιοποίηση της προκείμενης ενέργειας της θάλασσας, την εκπόνηση σχετικών μελετών και συγκεκριμένα αναγράφεται στο πρόγραμμα δράσης (Άρθρο 22, παρ. Β3δ) η έρευνα, η καταγραφή και η αξιολόγηση της κυματικής και της ενέργειας που προέρχεται από την παλίρροια.



2.2.3 ΚΥΜΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

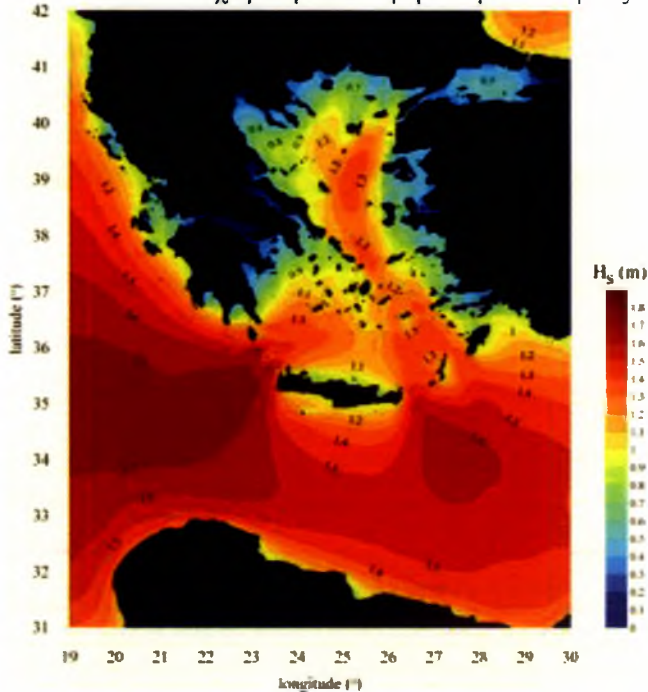
Το μεγάλο αιολικό δυναμικό πάνω από από το Αιγαίο σε μια επικρατούσα κατεύθυνση Βορρά-Νότου επιφέρει σχετικά έντονο κυματικό κλίμα. Εκεί υπάρχει η βεβαιότητα της ύπαρξης «hot spots» δηλαδή θαλάσσιων περιοχών «εστιασμού» της κυματικής ενέργειας, που προκαλούνται από τη σύσταση του εδάφους του νησιού και φαινομένων ανάκλασης και διάθλασης των κυμάτων (Οικονόμου, 2010) Διάφορες εκστρατείες μέτρησης και θεωρητικές μελέτες παρέχουν πιο λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με το κυματικό κλίμα στο Αιγαίο (Clément *et al.*, 2002). Οι εγκαταστάσεις κυματικής ενέργειας είναι κατάλληλες για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε μεγάλο αριθμό νησιών, τα οποία την προμηθεύονται κυρίως από πρατήρια πετρελαίου. Το υψηλό κόστος του ηλεκτρισμού στα νησιά θα κάνουν την κυματική ενέργεια ανταγωνιστική έναντι των συμβατικών παραγωγών ηλεκτρικής ενέργειας.

Η αιολική ενέργεια μπορεί να έχει ήδη αποδείξει τις δυνατότητές της στην τελευταία περίπτωση, και να υποστηρίζεται σε μεγάλο βαθμό από την κυβέρνηση και τους ιδιώτες επενδυτές, εντούτοις, υπάρχουν και έρευνες που χρηματοδοτούνται κρατικά και ιδιωτικά και εστιάζουν στην κυματική ενέργεια (Clément *et al.*, 2002). Παράδειγμα αποτελεί η εταιρεία DAEDALUS, η οποία έχει τη βάση της στην Ελλάδα και δραστηριοποιείται στον τομέα της έρευνας για την αξιοποίηση της θαλάσσιας ενέργειας, προωθώντας ένα προηγμένο υβριδικό σύστημα πολλαπλών χρήσεων με συνδυασμό κυματικής και αιολικής ενέργειας (Aqua-RET, 2008). Επίσης, το Κέντρο Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΚΑΠΕ) συμμετέχει σε ευρωπαϊκό θεματικό δίκτυο για τη χρήση της κυματικής ενέργειας. Επιπροσθέτα, το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο διεξάγει έρευνα για μοντέλα κυματικών πόρων, ειδικά για τα συστήματα κυματικής ενέργειας, τα οποία μπορεί να σχετίζονται με έργα υπεράκτιας αιολικής ενέργειας για την εκτίμηση του κυματικού κλίματος, και ασχολείται και με τα μηχανικά μέρη των συσκευών για υποβρύχια χρήση, καθώς και για τη σύνδεση των παραπάνω στο δίκτυο (Waverlam, 2008). Ένα ακόμα ίδρυμα που εκπονεί ερευνητικά προγράμματα είναι το τμήμα περιβάλλοντος του Πανεπιστημίου Αιγαίου που δραστηριοποιείται στον τομέα των θαλάσσιων ενεργειακών συστημάτων για εφαρμογές σε νησιά (Waverlam, 2008).

Έπειτα από αξιολόγηση 10ετούς έρευνας και παρακολούθησης συμπεραίνεται ότι οι περιοχές υψηλότερου κυματικού δυναμικού βρίσκονται στο νότιο Αιγαίο και

συγκεκριμένα στα στενά μεταξύ Κυθήρων-Κρήτης και Κρήτης-Κάσου (Εικόνα 2.2.3.1) (Soukissian et al., 2008). Άλλο κυματικό μοντέλο ετήσιων δεδομένων δίνει πρόσθετη περιοχή τα στενά μεταξύ Ρόδου-Καρπάθου (Οικονόμου, 2010).

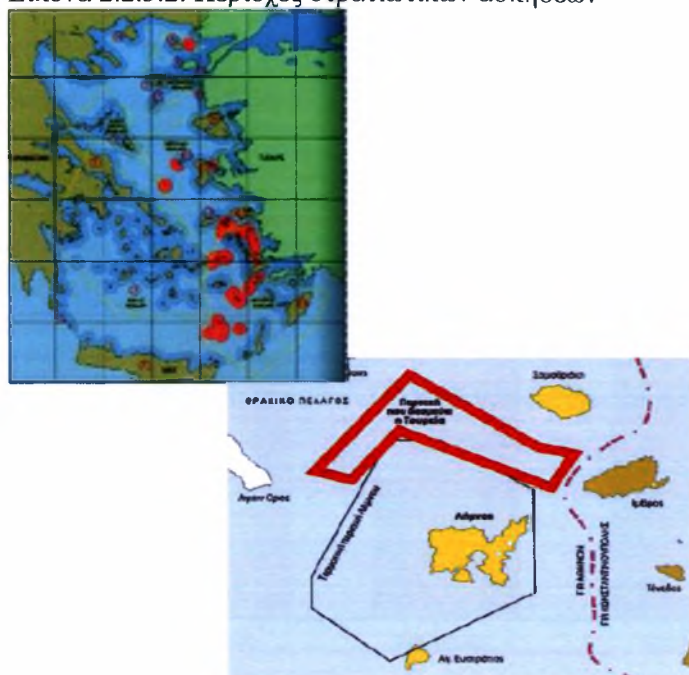
Εικόνα 2.2.3.1: Η χωρική κατανομή του μέσου ύψους των κυμάτων για το χειμώνα



Πηγή: Soukissian et al., 2008

Υπάρχει πληθώρα κυματικών συσκευών για την απόσπαση της κυματικής ενέργειας. Άρα παρακάμπτεται το εμπόδιο της έλλειψης τεχνολογίας για την φυσιολογία των ελληνικών θαλασσών. Συνδυάζοντας τις γνώσεις από το κυματικό δυναμικό και αφαιρώντας τις περιοχές που μπορούν να θεωρηθούν ως μη ενδεδειγμένες ή/και απαγορευτικές για την αξιοποίηση της κυματικής ενέργειας, όπως για παράδειγμα περιοχές στρατιωτικής άσκησης ή θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές, είναι εφικτό να δημιουργηθεί ένας χάρτης για την εκμετάλλευσή της. Βέβαια πρώτα πρέπει να ληφθούν υπόψη και σταθμισμένοι παράγοντες, δηλαδή οι αποστάσεις από την ακτογραμμή, τους λιμένες, το ηλεκτρικό δίκτυο σε σημεία σύνδεσης καθώς και τα χαρακτηριστικά του βυθού για να εξαχθεί ένα ορθό χαρτογραφικό προϊόν (Οικονόμου, 2010).

Εικόνα 2.2.3.2: Περιοχές στρατιωτικών ασκήσεων



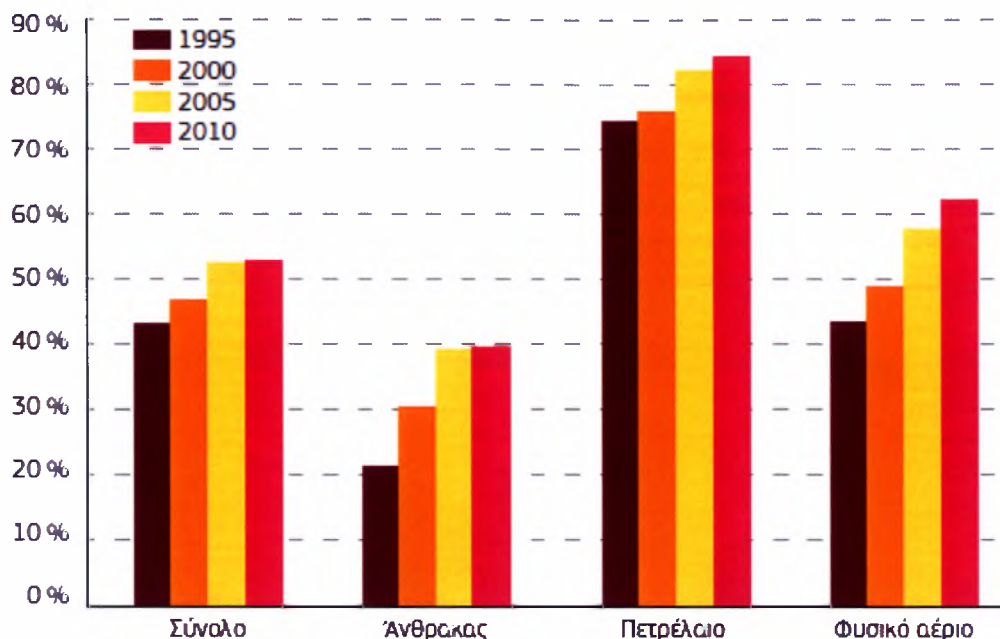
Πηγή: Οικονόμου, 2010

2.3 ΟΡΥΚΤΑ ΚΑΥΣΙΜΑ- ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ

2.3.1 ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

Το φυσικό αέριο είναι μία μορφή ενέργειας που διακινείται κυρίως με χερσαία συστήματα. Ωστόσο, υπάρχουν και υποθαλάσσιοι αγωγοί που αποτελούν βασικό κομμάτι της ολοκλήρωσης του δικτύου και για το λόγο αυτό θα γίνει μία εκτενέστερη αναφορά του φυσικού αερίου στην παρούσα εργασία. Ένα από τα χαρακτηριστικά της Ευρώπης είναι η ενεργειακή της εξάρτηση από το εξωτερικό. Η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ), η δεύτερη οικονομία σε παγκόσμια κλίμακα, καταναλώνει μεν το ένα πέμπτο της ενέργειας που παράγεται στον κόσμο, διαθέτει όμως ελάχιστα αποθέματα ενεργειακών πόρων (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2013). Επομένως, είναι αναγκασμένη να εισάγει πάνω από το 50 % της ενέργειας που χρειάζεται. Και, καθώς οι τιμές της ενέργειας εξαρτώνται από τις παγκόσμιες αγορές, η Ευρώπη υφίσταται τις συνέπειες στην οικονομία της. Στο επόμενο διάγραμμα παρουσιάζεται η εξέλιξη των εισαγωγών ορυκτών καυσίμων στην ΕΕ κατά το χρονικό διάστημα 1995-2010 και παρατηρείται μία σημαντική αύξηση στο ποσοστό των εισαγωγών αυτών (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2013).

Διάγραμμα 2.3.1: Μερίδιο εισαγωγών ορυκτών καυσίμων στην ΕΕ



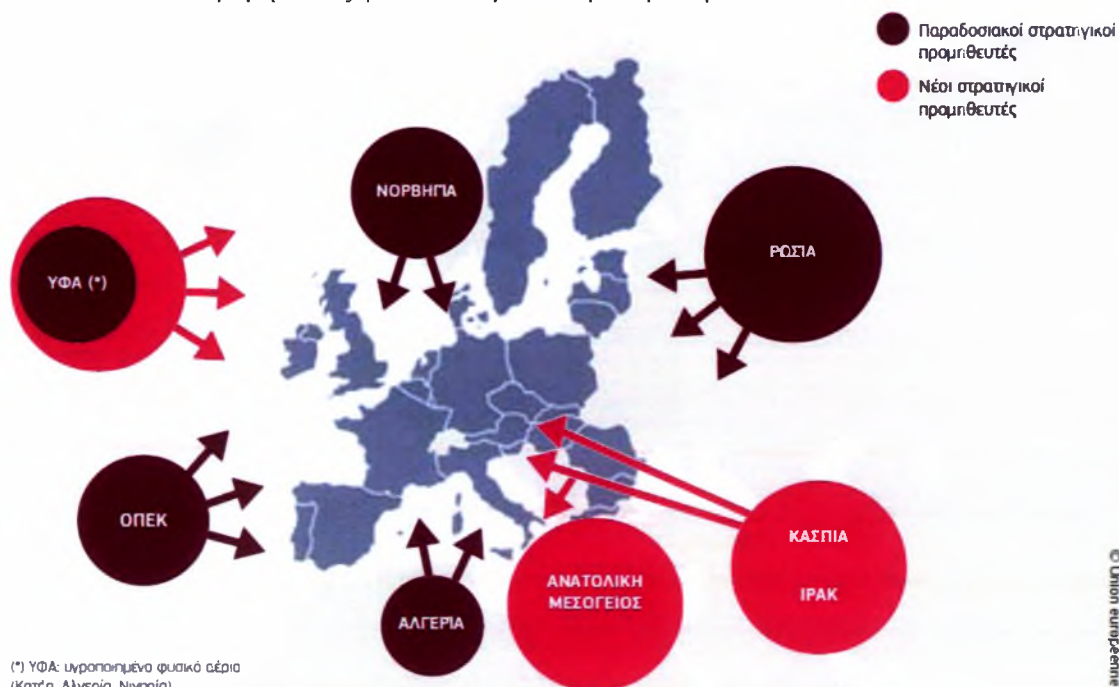
Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2013

Για μία πιο ολοκληρωμένη εικόνα των κινήσεων που γίνονται στην Ευρώπη για την προμήθεια πετρελαίου και φυσικού αερίου τίθεται ο παρακάτω χάρτης (Εικόνα 3.3.2). Το πετρέλαιό εισάγεται από τις χώρες του ΟΠΕΚ (Οργανισμός Πετρελαιοεξαγωγικών Κρατών) και τη Ρωσία, και το φυσικό αέριο από τη Ρωσία, τη Νορβηγία και την Αλγερία (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2013). Πιο αναλυτικά, για το φυσικό αέριο που αναφέρεται στην ενότητα αυτή, οι κύριοι προμηθευτές του στην Ευρώπη είναι:

- Ρωσία με τρεις εναλλακτικές οδούς
 - Κεντρική, μέσω Σλοβακίας και Αυστρίας
 - Νότια, προς Βαλκάνια και Τουρκία
 - Βόρεια (μελλοντικά) μέσω Βαλτικής και Πολωνίας προς Γερμανία
- Αλγερία μέσω
 - Υποθαλάσσιου αγωγού (Mangreb) προς Ισπανία-Πορτογαλία-Γαλλία
 - Υποθαλάσσιου αγωγού (Transmed) προς Ιταλία
 - Πλοίων (LNG) προς Γαλλία, Βέλγιο, Ισπανία, Ιταλία, Τουρκία, Ελλάδα
- Νορβηγία προς Γερμανία, Γαλλία, Ιταλία
- Ολλανδία προς Γερμανία, Γαλλία, Βέλγιο και μικρές ποσότητες προς γειτονικές χώρες
- Αγγλία, μέσω υποθαλάσσιου αγωγού (Interconnector)
- Οι χώρες του Περσικού κόλπου μέσω πλοίων ΥΦΑ (Τεχνολογία Πετρελαίου και Φυσικού Αερίου).

Στους παραπάνω προμηθευτές, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΕ για την ενέργεια, θα προστεθούν η Νιγηρία (μέσω πλοίων) και στο προσεχές μέλλον οι χώρες της Κασπίας Θάλασσας (μέσω Τουρκίας). Η ροή του αερίου γίνεται κυρίως μέσω αγωγών (80%) με χρήση της ίδιας πίεσης των κοιτασμάτων αλλά και μεγάλου πλήθους σταθμών ανασυμπίεσης. Συχνά η άντληση γίνεται υπό εξαιρετικά δυσχερείς συνθήκες (π.χ. Σιβηρία) (Τεχνολογία Πετρελαίου και Φυσικού Αερίου).

Εικόνα 2.3.1.1: Προμηθευτές φυσικού αερίου στην Ευρώπη



Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2013

Στόχος της ΕΕ για την ενέργεια είναι να εξασφαλίσει τον ενεργειακό της εφοδιασμό, ώστε να μπορεί να ελέγχει και τις τιμές της (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2013). Σε μεγάλο βαθμό εστιάζει στις ΑΠΕ που είναι ασφαλέστερες για το περιβάλλον, εντούτοις με την τρέχουσα κατάσταση να θέτει ολοένα και περισσότερο το φυσικό αέριο στο προσκήνιο, η ΕΕ στοχεύει στην άμεση ολοκλήρωση του δικτύου της μέσα στο οποίο η Ελλάδα σκιαγραφείται ως βασική δίοδος για την προμήθεια από την Ανατολή (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2013). Με την υλοποίηση των αγωγών Ελλάδας-Τουρκίας και Ελλάδας-Ιταλίας, η χώρα μας θα έχει τη δυνατότητα να αναδειχθεί σε ενεργειακό σταυροδρόμι για τις γύρω περιοχές και συνεπώς την Ευρώπη (ΔΕΠΑ, 2010-2014). Στον χάρτη που ακολουθεί αναπαρίστανται όλες οι διασυνδέσεις, υπάρχουσες και σχεδιαζόμενες, που έχουν προγραμματιστεί για την ολοκλήρωση του δικτύου.

Εικόνα 2.3.1.2: Διεθνείς δραστηριότητες της ΔΕΠΑ



Πηγή: ΔΕΠΑ, 2010-2014

2.3.2 ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ

Εν συντομία αναφορικά, σύμφωνα με την ΡΑΕ για την τρέχουσα προμήθεια φυσικού αερίου στην Ελλάδα, αυτό εισάγεται από τη Ρωσία (Gazexport) μέσω αγωγών μεταφοράς με σημείο παραλαβής τα ελληνοβουλγαρικά σύνορα και την Αλγερία, σε υγροποιημένη μορφή (LNG), με ειδικό δεξαμενόπλοιο στις εγκαταστάσεις αποθήκευσης της Ρεβυθούσας. Αναφορικά με το δίκτυο που μας ενδιαφέρει στην παρούσα φάση, ο διασυνδεδημένος αγωγός Ελλάδας–Τουρκίας, ως πρώτο μέρος του ευρύτερου διασυνδεδημένου αγωγού μεταξύ Τουρκίας, Ελλάδας και Ιταλίας (ITGI), αποτέλεσε το πρώτο βήμα για το άνοιγμα του Νοτίου Ευρωπαϊκού Διαδρόμου Μεταφοράς Φυσικού Αερίου μέσω της Τουρκίας, από τις παραγωγούς χώρες της Κασπίας Θάλασσας και της Μέσης Ανατολής προς την Ελλάδα και τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες και είναι σε λειτουργία από το 2007 έχοντας ως σημείο εκκίνησης το Καρατσαμπέ (Τουρκία) και καταλήγοντας στην Κομοτηνή (Ελλάδα). Ο διασυνδεδημένος αγωγός Ελλάδας-Ιταλίας (IGI) αποτελεί, επομένως, μια νέα οδό τροφοδοσίας του ευρωπαϊκού ενεργειακού συστήματος με φυσικό αέριο και αποτελείται από χερσαίο και υποθαλάσσιο τμήμα. Το δεύτερο τμήμα περιλαμβάνει τον υποθαλάσσιο αγωγό «Ποσειδών» με μήκος περίπου 200χλμ και τις υποστηρικτικές εγκαταστάσεις του

(μετρητικός σταθμός και μονάδες συμπίεσης). Ο αγωγός αυτός ξεκινάει από την Ηγουμενίτσα (Ελλάδα) και καταλήγει στο Οτράντο (Ιταλία)*.

Παρά τις θετικές προσδοκίες για τα αναμενόμενα αποτελέσματα του έργου αυτού έχουν καταγραφεί από την ΕΕ σημαντικές καθυστερήσεις, σύμφωνα με την έκθεση του Ευρωπαϊκού Ενεργειακού Προγράμματος Ανάκαμψης για το 2013. Μάλιστα δηλώνεται στην έκθεση αυτή ότι ενδέχεται να διακοπεί η χρηματοδότηση¹⁰ του εν λόγω έργου διασύνδεσης Τουρκίας-Ελλάδας-Ιταλίας «Ποσειδών» (ITGI Poseidon) καθώς αντιμετωπίζει δυσκολίες όσον αφορά την εξασφάλιση των πηγών φυσικού αερίου που απαιτούνται για να αιτιολογείται η κατασκευή του (ΔΕΠΑ, 2010-2014, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2013). Εν μέρει, αυτό αφορά την ανακοίνωση, το Φεβρουάριο του 2012, της επικεφαλής εταιρείας της κοινοπραξίας για τη μεταφορά του αζέρικου αερίου μέσω του αγωγού TAP (με υποθαλάσσιο αγωγό μεταξύ Αλβανίας-Ιταλίας) ως τη μοναδική συμμετοχή ελληνικού ενδιαφέροντος και τη μοναδική ευκαιρία της Ελλάδας να διεκδικήσει τη συμμετοχή της στο παιχνίδι των αγωγών, παρόλο που η χώρα είχε καταστήσει σαφή τη στήριξή της στον ITGI, ως εθνική επιλογή για τη συμμετοχή μας στο Νότιο Διάδρομο (EnergyPress, 2010-2014).

2.4 ΟΡΥΚΤΑ ΚΑΥΣΙΜΑ-ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

2.4.1 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ & ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΥΠΕΚΑ για την έρευνα υδρογονανθράκων (Υ/Θ), οι πρώτες τοποθετούνται χρονολογικά στις αρχές του 20ου αιώνα στις περιοχές Κερί Ζακύνθου, ΒΔ Πελοπόννησο και Έβρο. Οι επόμενες έρευνες που γίνονται περί το 1960 είναι κυρίως γεωλογικές στο χερσαίο τμήμα της χώρας μας και εκτελούνται 17 γεωτρήσεις μικρού βάθους. Την ίδια περίοδο, μεγάλες εταιρείες πετρελαίων λαμβάνουν παραχωρήσεις σε διάφορες περιοχές (Αιτωλοακαρνανία, ΒΔ Πελοπόννησο, Ζάκυνθο, Παζοί, Θεσσαλονίκη, Θερμαϊκός, Λήμνος, Θεσσαλονίκη-Επανομή και Θρακικό πέλαγος, και πραγματοποιούν περισσότερες από 40 γεωτρήσεις σε ξηρά και θάλασσα (ΥΠΕΚΑ, 2009). Τα αποτελέσματα των γεωτρήσεων πέραν της γνώσης των γεωλογικών χαρακτηριστικών του εδάφους είναι η ανακάλυψη των πρώτων

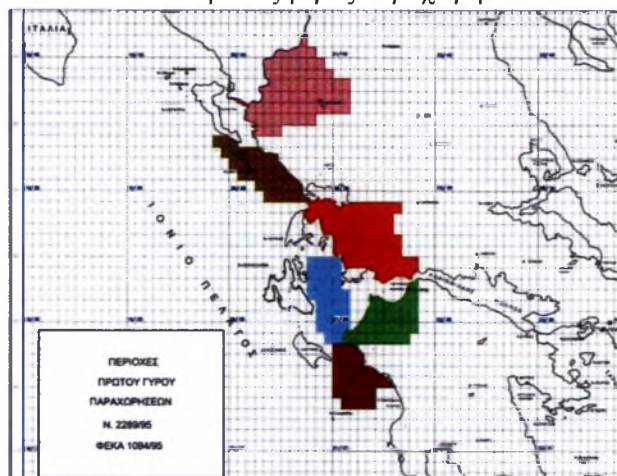
*Η παράγραφος έχει πηγή: ΔΕΠΑ, 2010-2014

10. Τον Ιούνιο του 2008 ιδρύθηκε η εταιρεία με την επωνυμία «Υποθαλάσσιος Αγωγός Φυσικού Αερίου Ελλάδος – Ιταλίας ΠΟΣΕΙΔΩΝ Α.Ε.», η οποία είναι υπεύθυνη για την μελέτη, κατασκευή και λειτουργία του έργου. Στην εν λόγω εταιρεία συμμετέχουν ισομερώς η ΔΕΠΑ και η Ιταλική EDISON και το έργο συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Σχέδιο Οικονομικής Ανασυγκρότησης στον τομέα της ενέργειας (EEPR)

εκμεταλλεύσιμων κοιτασμάτων στη θαλάσσια περιοχή της Θάσου (κοίτασμα πετρελαίου στην περιοχή Πρίνος και κοίτασμα φυσικού αερίου στα νότια της Καβάλας) (1971-1974). Την επόμενη χρονιά δημιουργείται το πρώτο νομοθέτημα για τις έρευνες Υ/Θ με τον Ν. 468/76. Η μετέπειτα νομοθεσία για το ίδιο θέμα ψηφίζεται το 1995 (Ν. 2289/95) που αλλάζει το αδειοδοτικό καθεστώς σύμφωνα με σχετική κοινοτική οδηγία από την ΕΕ. Στη συνέχεια παραχωρούνται από το Ελληνικό Δημόσιο 24 ερευνητικές άδειες σε περιοχές στην ξηρά και τη θάλασσα χωρίς διαγωνισμό και διεξάγονται 73 ερευνητικές γεωτρήσεις βασισμένες στις σεισμικές έρευνες (ΥΠΕΚΑ, 2009).

Απόρροια των τελευταίων δραστηριοτήτων εκτός από την επιπρόσθετη γεωλογική γνώση είναι η ανακάλυψη κοιτάσματος πετρελαίου στο Κατάκολο και φυσικού αερίου στην Επανομή Θεσσαλονίκης, καθώς και σημαντικών συγκεντρώσεων βιογενούς αερίου (ΥΠΕΚΑ, 2009). Ο πρώτος διεθνής γύρος παραχωρήσεων διενεργείται το 1996 για τις 6 παρακάτω απεικονιζόμενες περιοχές στη δυτική Ελλάδα (ΥΠΕΚΑ, 2009). Οι έρευνες δεν απέδωσαν, αλλά και οι γεωτρήσεις δεν έφθασαν το βάθος που προέβλεπαν οι αρχικές συμφωνίες. Οι εταιρίες αποχώρησαν το 2000-2001. Το Ελληνικό Δημόσιο ανακαλεί το 2007 όλες τις παραχωρήσεις με τροπολογία στο Ν. 3587/2007 (άρθρο 20), οι οποίες επανέρχονται στο ΥΠΕΚΑ πλην εκείνων στην ευρύτερη περιοχή του Πρίνου (Εικόνα 2.4.1.2) (ΥΠΕΚΑ, 2009). Με το Ν. 4001/2011 «Για τη λειτουργία Ενεργειακών Αγορών Ηλεκτρισμού και Φυσικού Αερίου, για Έρευνα, Παραγωγή και δίκτυα μεταφοράς Υδρογονανθράκων και άλλες ρυθμίσεις» συστήνεται η διαχειριστική εταιρία υδρογονανθράκων για την αναζήτηση, έρευνα και εκμετάλλευση των υδρογονανθράκων.

Εικόνα 2.4.1.1: Πρώτος γύρος παραχωρήσεων



Πηγή: ΥΠΕΚΑ, 2009

Εικόνα 2.4.1.2: Ανάκληση παραχωρήσεων από το ελληνικό δημόσιο



Πηγή: ΥΠΕΚΑ, 2009

2.4.2 ΤΡΕΧΟΥΣΕΣ ΕΡΕΥΝΕΣ

Σύμφωνα με δελτίο τύπου το 2011 το ΥΠΕΚΑ προκήρυξε, στο πλαίσιο του γύρου παραχωρήσεων, την διαδικασία της «Ανοικτής Πρόσκλησης» (OpenDoor) για συμμετοχή σε σεισμικές ερευνητικές εργασίες απόκτησης δεδομένων μη αποκλειστικής χρήσης εντός της θαλάσσιας ζώνης στη Δυτική και Νότια Ελλάδα, ώστε να εξασφαλιστεί η απόκτηση, επεξεργασία και ερμηνεία δεδομένων. Στις 14 Μαΐου 2014, υπεγράφησαν οι συμβάσεις παραχώρησης για την έρευνα και αξιοποίηση των κοιτασμάτων υδρογονανθράκων που βρίσκονται στη Δυτική Ελλάδα και συγκεκριμένα για τη χερσαία περιοχή των Ιωαννίνων, για τη θαλάσσια περιοχή του Πατραϊκού Κόλπου και για το Δυτικό Κατάκολο (Newsit, 2009-2012). Πρόκειται για τις πρώτες έρευνες μετά από χρόνια με προτεραιότητα στην τελευταία περιοχή όπου υπάρχουν πιστοποιημένα κοιτάσματα πετρελαίου τα οποία δεν εξορύχθηκαν στο παρελθόν λόγω των τότε τιμών του πετρελαίου και άλλων συγκυριών. Ακολουθεί ο Δυτικός Πατραϊκός Κόλπος και έπεται το χερσαίο κοίτασμα στα Ιωάννινα (Econews 2012-2013). Οι προαναφερόμενες συμβάσεις έχουν εγκριθεί από το Νομικό Συμβούλιο και θα κατατεθούν για κύρωση και στη Βουλή. Το Ιόνιο Πέλαγος και η νότια Κρήτη αποτελούν τις περιοχές του επόμενου διεθνή γύρου παραχωρήσεων (Newsit, 2009-2012).

Εικόνα 2.4.2: Περιοχές συμβάσεων παραχώρησης σε κοινοπραξίες



Πηγή: Έρευνες για Υδρογονάνθρακες στον Ελλαδικό Χώρο, ιδία επεξεργασία

3. ΑΟΖ

3.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Η οριοθέτηση των συνόρων το χωρών στο θαλάσσιο χώρο αποτελεί αναμφισβήτητα ένα πολύκλοκο ζήτημα που απασχολεί τη διεθνή κοινότητα πάνω από μισό αιώνα. Έχοντας τη δυνατότητα εξερεύνησης και εκμετάλλευσης του βυθού, οι οικονομικές απολαβές από αυτήν θέτουν ένα βασικό κίνητρο διαμάχης των κρατών επί της κυριαρχίας τους στη θάλασσα. Επομένως κρίνεται αναγκαία η θέσπιση νομοθεσίας που θα προσδιορίζει το θαλάσσιο δίκαιο. Έτσι η ζώνη της υφαλοκρηπίδας¹¹ από γεωλογικό φαινόμενο εξελίσσεται σε μία έννοια που διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη διαδικασία θαλάσσιας οριοθέτησης. Οι γεωλογικές διακρίσεις του βυθού δε συμπίπτουν αναγκαία με τις νομικές προσεγγίσεις που σχετίζονται με την υφαλοκρηπίδα με αποτέλεσμα την απομάκρυνση από τον γεωλογικό ορισμό (Δάμπαλη, 2008). Ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ε) στην προσπάθεια του να επιλύσει τα προβλήματα της οριοθέτησης ζωνών εθνικής κυριαρχίας μεταξύ κρατών με αντικείμενες ή παρακείμενες ακτές κατά τις Συνδιασκέψεις του στη Γενεύη το 1958 και 1960 δημιουργεί τέσσερις συμβάσεις (σε παρένθεση το έτος που τέθηκαν σε ισχύ):

- Σύμβαση για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη και τη Συνορεύουσα Ζώνη (1964)
- Σύμβαση για τις Ανοιχτές Θάλασσες (1962)
- Σύμβαση για την Αλιεία και τη Διατήρηση των Ζωντανών Οργανισμών στην Ανοιχτή Θάλασσα (1966)
- Σύμβαση για την Ηπειρωτική Υφαλοκρηπίδα (1964)

(Παπανικολάου, 2011).

Ωστόσο συνεχίζουν να υπάρχουν εκκρεμή θέματα τα οποία έκλεισε η Τρίτη Συνδιάσκεψη όπου παρουσιάστηκε η «*Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας*» (UNCLOS) το 1982 σε ένα κείμενο. Αυτό το κωδικοποιημένο και

11. Η υφαλοκρηπίδα απαρτίζεται από α) την υφαλοκρηπίδα, που αποτελεί την συνέχεια της ξηράς κάτω από τη θάλασσα, η οποία αρχίζει από την ακτή και τελειώνει εκεί όπου το επικλινές του βυθού γίνεται απότομα έντονο, κλίση που συνήθως παρατηρείται σε βάθος 150 έως 200 μέτρων, β) το υφαλοπλανές, το τμήμα του βυθού που κατεβαίνει σε βάθος μεγαλύτερο από 200 μέτρα από την επιφάνεια της θάλασσας, παρουσιάζει κλίση από 30ο-45ο και εκτείνεται από τα 200 μέτρα, δηλαδή από το εξωτερικό όριο της υφαλοκρηπίδας, μέχρι βάθος 3000-4000 μέτρα περίπου, το οποίο υπάγεται μαζί με την υφαλοκρηπίδα στη γενικότερη κατηγορία του υφαλοπλαισίου, γ) το ηπειρωτικό ανύψωμα που δημιουργείται από κατακρημνίσεις ή άλλα γεωλογικά φαινόμενα στη βάση του υφαλοπλανούς και δ) τις ωκεάνιες αβύσσους, διακρίνονται σε πεδιάδες της αβύσσου (2.500-5.700 μέτρα κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας) και σε λάκκους της αβύσσου (5.700 μέτρα και πέρα).

ενιαίο πλέον «Δίκαιο της Θάλασσας» με 320 άρθρα έγινε τότε αποδεκτό από 117 κράτη (σήμερα από 158, από τα 192 του Ο.Η.Ε.) και τέθηκε σε ισχύ από 16 Νοεμβρίου 1994 (Παπανικολάου, 2011). Σε αυτό δίνονται όλοι οι ορισμοί και οι απαραίτητες διευκρινήσεις για την υφαλοκρηπίδα και τις λοιπές έννοιες καθώς προστίθεται και η έννοια της ΑΟΖ. Η Ελλάδα, από τις παραπάνω συμβάσεις, έχει επικυρώσει με το Ν.Δ 1182/1972 τη σύμβαση για την Ηπειρωτική Υφαλοκρηπίδα και με το Ν. 2321/1995 τη σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας. Στα λίγα κράτη που δεν έχουν επικυρώσει την τελευταία περιλαμβάνονται οι Η.Π.Α, η Τουρκία, η Β. Κορέα, το Ιράν, η Συρία κ.α. (Παπανικολάου, 2011).

3.2 ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Το Δίκαιο της Θάλασσας ή Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας, ασχολείται με πολλά θέματα, όπως τις συγκρούσεις πλοίων, τα δικαιώματα των κρατών χωρίς θάλασσα, την πειρατεία, τη ρύπανση, τον καθορισμό θαλασσίων ζωνών, τα θεσμικά όργανα επίλυσης των διαφορών που προκύπτουν κ.α. (Παπανικολάου, 2011). Στο κείμενο αυτό, θα γίνει αναφορά μόνο στις θαλάσσιες ζώνες οι οποίες έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το Αιγαίο και την Ελλάδα. Η «Διαφωνία του Αιγαίου» (Aegean dispute), όπως είναι γνωστή στο διεθνή πολιτικό και νομικό χώρο, είναι ένας όρος που χρησιμοποιείται για να καλύψει τρία ξεχωριστά αλλά συναφή θέματα ανάμεσα στην Ελλάδα και την Τουρκία:

- Τη διαμάχη για την υφαλοκρηπίδα του Αιγαίου
- Το θέμα των ορίων των χωρικών υδάτων που διεκδικεί κάθε χώρα
- Το ζήτημα των στρατιωτικών και πολιτικών ζωνών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στην Αιγαίο Πέλαγος

(Kariotis, 1990).

Στη συνέχεια δίνονται αποσπάσματα από το Δίκαιο της Θάλασσας που διαρθρώνουν το νομικό πλαίσιο που δύναται να αποτελέσει το υπόβαθρο για την επίλυση των συγκεκριμένων διαφορών.

Το πρώτο εδάφιο της Σύμβασης του 1982 που είναι σχετικό με τα παραπάνω βρίσκεται στο δεύτερο μέρος για τα χωρικά ύδατα (territorial sea) και την συνορεύουσα ζώνη (contiguous zone). Συγκεκριμένα, στην ενότητα 2 σύμφωνα με το άρθρο 3 ορίζεται το εύρος των χωρικών υδάτων κάθε κράτους στα 12 ναυτικά μίλια (ν.μ.) από τη γραμμή

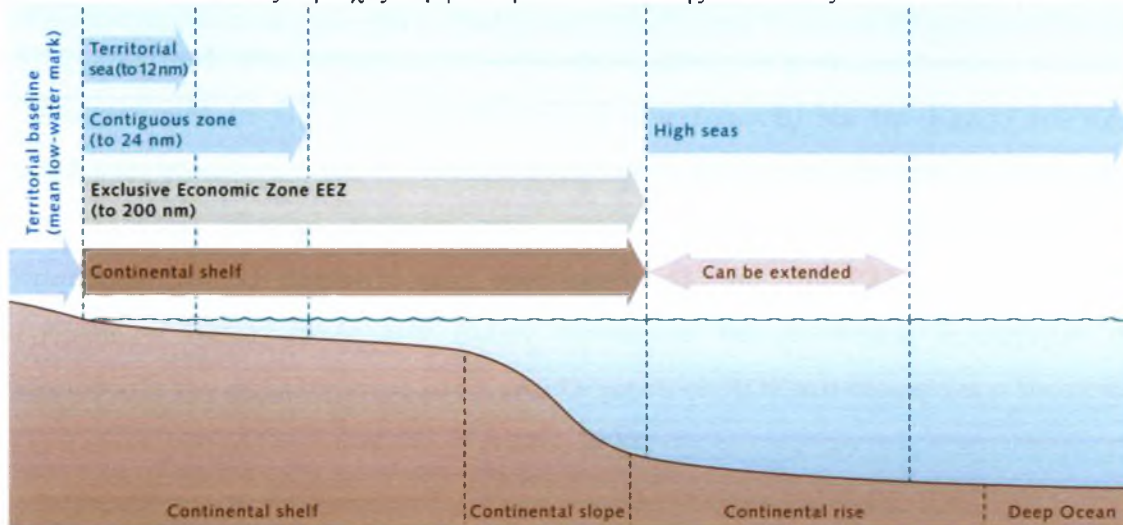
βάσης (baseline), η οποία καθορίζεται σύμφωνα με τα άρθρα 5, 7 και 14 της προκείμενης σύμβασης. Στη ζώνη αυτή των 12 ν.μ. (αιγιαλίτιδα ζώνη), το κράτος ασκεί πλήρη κυριαρχία η οποία εκτείνεται και στον πάνω από αυτή, εναέριο χώρο όσο και στο βυθό και το υπέδαφός του (Παπανικολάου, 2011). Στη συνέχεια, στην ενότητα 4 ορίζεται και η συνορεύουσα ζώνη, δηλαδή η θαλάσσια περιοχή πέρα από την αιγιαλίτιδα ζώνη έως τα 24 ν.μ. από τη γραμμή βάσης. Στη ζώνη αυτή το κράτος δεν ασκεί πλήρη κυριαρχία αλλά τον αναγκαίο έλεγχο για την αποτροπή συγκεκριμένων παραβάσεων που αφορούν την εθνική του νομοθεσία σε υγειονομικά, τελωνειακά, μεταναστευτικά και δημοσιονομικά θέματα (Παπανικολάου, 2011).

Έπειτα, στο τέταρτο μέρος, παρουσιάζεται η ΑΟΖ (Exclusive Economic Zone) στην οποία περιλαμβάνεται ο θαλάσσιος βυθός, το υπέδαφός του αλλά και το τμήμα από τον πυθμένα ως την επιφάνεια του νερού που εκτείνεται πέραν των χωρικών υδάτων μέχρι (δυνητικά), την απόσταση των 200 ν. μ. από τη γραμμή βάσης. Στην Α.Ο.Ζ το κράτος δεν ασκεί πλήρη κυριαρχία αλλά κυριαρχικά δικαιώματα (Παπανικολάου, 2011). Το καθεστώς της καλύπτει όλους του φυσικούς πόρους, ζωντανούς και μη, και επιτρέπει ρητά κατασκευή τεχνητών νησιών, εξεδρών κλπ. Για την υφαλοκρηπίδα (continental shelf) αφιερώνεται το έκτο μέρος (άρθρα 76-85) όπου ορίζεται με τρόπο παρόμοιο με την ΑΟΖ, δηλαδή έως τα 200 ν.μ., ωστόσο υπάρχουν κάποιες διαφορές μεταξύ των δύο.

Η έμφαση για τη δημιουργία της ΑΟΖ δόθηκε από τα κράτη εκείνα που δεν είχαν υφαλοκρηπίδα υπό γεωλογική έννοια, επειδή στα κράτη αυτά η απόκλιση του βυθού είναι πολύ μεγάλη σε μικρή απόσταση από τις ακτές τους (Δάμπαλη, 2008). Η ΑΟΖ ουσιαστικά συμπληρώνει την υφαλοκρηπίδα, την οποία ξεπερνά ως προς τα κυριαρχικά δικαιώματα (στην υφαλοκρηπίδα συμπεριλαμβάνεται ο βυθός και τα υπέδαφος, εξαιρουμένων των έμβιων οργανισμών, ενώ η ΑΟΖ επεκτείνεται τόσο στους έμβιους οργανισμούς, όσο και στην επιφάνεια των υδάτων και την θαλάσσια κολώνα) όχι όμως και ως προς την απόσταση, η οποία στην περίπτωση της υφαλοκρηπίδας μπορεί να επεκταθεί, ισχυόντων ορισμένων γεωλογικών προϋποθέσεων, ως και τα 350 ν.μ. Επίσης, τα κυριαρχικά δικαιώματα του παράκτιου κράτους επί της υφαλοκρηπίδας υφίστανται εξ αρχής «ab initio» και με αυτό καθ' αυτό το γεγονός «ipso facto», ανεξαρτήτως κατοχής ή ρητής διακήρυξης, σε αντίθεση με την ΑΟΖ η οποία πρέπει να

διακηρυχτεί (Παπανικολάου, 2011). Στην εικόνα 3.2 απεικονίζονται όλες οι προαναφερόμενες ζώνες για την καλύτερη κατανόησή τους

Εικόνα 3.2: Θαλάσσιες περιοχές σύμφωνα με το Δίκαιο της Θάλασσας



Πηγή: A constitution for the seas

Δύο ακόμη έννοιες που παίζουν καταλυτικό ρόλο στην επίλυση των διαφωνιών μας με τη γειτονική χώρα είναι το καθεστώς για τα νησιά και η κλειστή ή ημίκλειστη θάλασσα, τα οποία αναφέρονται στο όγδοο και ένατο μέρος της σύμβασης αντίστοιχα. Στα νησιά, βάση του άρθρου 121, αναγνωρίζονται χωρικά ύδατα, συνορεύουσα ζώνη και ΑΟΖ. Μόνο οι βράχοι που δεν μπορούν να συντηρήσουν ανθρώπινη διαβίωση εξαιρούνται του δικαιώματος αυτού. Όσον αφορά τις κλειστές ή ημίκλειστες θάλασσες, το άρθρο 123 επιβάλλει τη συνεργασία των δύο κρατών για την άσκηση των δικαιωμάτων τους (βλ. Παράρτημα, Πίνακας 7).

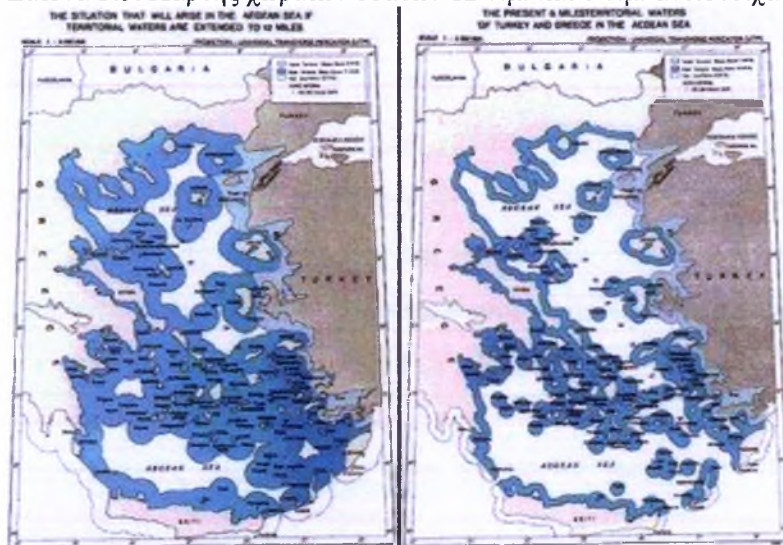
3.3 ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΜΕ ΤΙΣ ΓΕΙΤΟΝΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ

Η γεωγραφική θέση της χώρας μας έχει ως αποτέλεσμα τα θαλάσσια σύνορα της να είναι μεγαλύτερα από τα χερσαία. Επομένως είναι βασικό να τα καθορίσει με ακρίβεια για να μπορέσει πέρα από την εκμετάλλευση των θαλάσσιων και υποθαλάσσιων πόρων της να προστατεύσει ότι της ανήκει. Η τρέχουσα κατάσταση στη δυτική πλευρά, στο Ιόνιο, έχει θετικές βλέψεις ως προς την καθιέρωση των συνόρων εφόσον με την Ιταλία υπάρχει ένα σύμφωνο υφαλοκρηπίδας το 1977, ωστόσο όχι ακόμα ΑΟΖ. Με την Αλβανία υπήρξε συμφωνία το 2009 για την οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας και των θαλάσσιων ζωνών μεταξύ των δύο χωρών η οποία όριζε την οριοθέτηση με βάση την αρχή της μέσης γραμμής, δηλαδή της ίσης απόστασης ανάμεσα τους, αλλά ακυρώθηκε

την επόμενη χρονιά (Περιοχή ΑΟΖ, 2007). Όσον αφορά τη νότια μεριά, σε γενικές γραμμές η Λιβύη είναι θετική για να καθοριστούν τα σύνορα των ΑΟΖ, αλλά αφενός αμφισβητεί το δικαίωμα ΑΟΖ σε νησιά νότια της Πελοποννήσου και της Κρήτης, αφετέρου απορρίπτει την αρχή της μέσης απόστασης για την οριοθέτηση (Περιοχή ΑΟΖ, 2007). Με την Αίγυπτο η χώρα βρίσκεται επίσης σε συζητήσεις καθώς το 2009 έθεσε την πρόθεση της για συνομιλίες και με την Τουρκία. Με την Κύπρο που έχει εκδηλώσει ενδιαφέρον για τη σύναψη συμφωνίας δεν έχει προχωρήσει η διαδικασία που αποτελεί βασικό κομμάτι για την αναγνώριση των δικαιωμάτων του Καστελλόριζου. Ο βασικός όμως προβληματισμός για την Ελλάδα παραμένει η Τουρκία, η οποία, εκτός των άλλων διαφωνιών για το Αιγαίο αμφισβητεί τη δικαιοδοσία του συμπλέγματος του Καστελλόριζου σε ΑΟΖ και θεωρεί ότι η τουρκική και η αιγυπτιακή ΑΟΖ ενώνονται (Kariotis, 1990).

Η Ελλάδα έχει ορίσει τα χωρικά της ύδατα στα 6 ν.μ. με το Α.Ν. 230/1936 «περί καθορισμού αιγιαλίτιδος ζώνης της Ελλάδας». Με το καθεστώς αυτό, η Ελλάδα ασκεί κυριαρχία στο 35% των υδάτων του Αιγαίου, η Τουρκία στο 8,8% και το 56% είναι διεθνή ύδατα (Παπανικολάου, 2011). Περνώντας στα 12 ν.μ., η Ελλάδα θα ασκεί κυριαρχία στο 64% του Αιγαίου, η Τουρκία στο 10%, και το 26% θα είναι διεθνή ύδατα (Παπανικολάου, 2011). Η χώρα μας έχει 3100 νησιά εκ των οποίων τα 2443 βρίσκονται στο Αιγαίο, επομένως είναι φυσικό να διεκδικεί για τα νησιά αυτά τις ζώνες που δικαιούνται, καθώς αλλάζει στο χάρτη σημαντικά το τοπίο των χωρικών υδάτων (Εικόνα 3.3) (Kariotis, 1990).

Εικόνα 3.3: Χάρτης χωρικών υδάτων 12 ν.μ. και 6 ν.μ. αντίστοιχα



Πηγή: FIR, Έρευνα και Διάσωση - 25ος Μεσημβρινός 2012

Η Τουρκία όμως όχι απλά δεν συμφωνεί με την οριοθέτηση στα 12 ν.μ. αλλά έχει εξαπολύσει στο παρελθόν απειλές ότι οποιαδήποτε τέτοια ενέργεια αποτελεί αιτία πολέμου «casus belli», δήλωση που αντιβαίνει στο άρθρο 301 του 15^{ου} μέρους της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας. Επιπλέον έχει διενεργήσει με τρόπο που διαταράσσει την ειρήνη των δύο χωρών. Η πιο μεγάλη κρίση ξέσπασε το 1987 όταν η κυβέρνηση της γειτονικής χώρας ανακοίνωσε ότι το σεισμικό ερευνητικό σκάφος «Sismik» ήταν να σταλεί για εξερεύνηση πετρελαίου στο βυθό της επίδικης υφαλοκρηπίδας στο Αιγαίο και θα συνοδευόταν από τουρκικά πολεμικά πλοία, έπειτα από σειρά δηλώσεων και από την ελληνική πλευρά ανακοινώθηκε ότι η έρευνα θα περιοριστεί στα τουρκικά εδάφη. Ωστόσο ένα χρόνο νωρίτερα η Τουρκία ανακήρυξε μονομερώς την ΑΟΖ των 200 ν.μ. στη Μαύρη Θάλασσα. Η κίνηση αυτή έγινε σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης του 1982, την οποία η Τουρκία δεν έχει υπογράψει και ήταν ανέκαθεν αντίθετη. Παράλληλα, κατέληξε σε συμφωνία με την Σοβιετική Ένωση όσον αφορά των επικαλυπτόμενων απαιτήσεων της ΑΟΖ, και η επίλυση του ζητήματος προήλθε χρησιμοποιώντας τη μέθοδο της μέσης γραμμής. Οι ενέργειες της Τουρκίας έρχονται σε αντίθεση όταν αφορά το ζήτημα της Ελλάδας με πιο πρόσφατη τη δημοσίευση, το 2012, στην τουρκική Εφημερίδα της Κυβερνήσεως για άδειες έρευνας υδρογονανθράκων που εκχωρούνται σε τουρκική εταιρεία πετρελαίου και περιλαμβάνουν μεγάλες περιοχές εντός της ελληνικής υφαλοκρηπίδας ανατολικά της Ρόδου, της Καρπάθου και νοτίως του Καστελλόριζου (<http://strategyreports.wordpress.com>, Καριωτης).

3.4 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΧΑΓΗΣ

Έπειτα από τη διακήρυξη της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας ακολούθησε μία σειρά υποθέσεων που κατέληξαν στο Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης (ΔΔΧ) για επίλυση. Επιγραμματικά αναφέρονται κάποιες από αυτές: οι υποθέσεις της υφαλοκρηπίδας Τυνησίας/Λιβύης (1982) και Λιβύης/Μάλτας (1985), οι υποθέσεις για οριοθέτηση του Κόλπου «Maine» μεταξύ ΗΠΑ και Καναδά, (1984), της θαλάσσιας περιοχής μεταξύ Γροιλανδίας και «Jan Mayen» (Δανία/Νορβηγία, 1993), της Μαύρης θάλασσας μεταξύ Ρουμανίας/Ουκρανίας (2009) και του θαλάσσιου συνόρου μεταξύ Μπαγκλαντές και Μιανμάρ στον κόλπο της Βεγγάλης (2012), η υπόθεση διαιτησίας Γουινέας/Μπισσάου (Γαλλία/Πορτογαλία, 1985), οι διαφορές Υεμένης/Ερυθραίας

(1999) και Γαλλίας/Καναδά για τις θαλάσσιες ζώνες των νησιών «Saint Pierre» και «Miquelon» (1992), οι υποθέσεις για την οριοθέτηση θαλάσσιων ζωνών και εδαφικών ζητημάτων Κατάρ/Μπαχρέιν (2001) και Νικαράγουας/Ονδούρας στην Καραϊβική (2007). Στο υποκεφάλαιο αυτό θα διατυπωθεί η λύση του ΔΔΧ για κάποιες από τις υποθέσεις αυτές (Ελευθεριάδου, 2012).

Σχετικά με την οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας μεταξύ της Λιβύης και της Μάλτας, το ΔΔΧ αναφέρει ότι δεδομένης της εξέλιξης του νόμου, ο οποίος επιτρέπει σε ένα κράτος να διεκδικήσει την επέκταση της υφαλοκρηπίδας του ως τα 200 ν.μ. από τις ακτές της, ανεξαρτήτως των γεωλογικών χαρακτηριστικών του αντίστοιχου θαλάσσιου βυθού και του υπεδάφους, δεν υπάρχει λόγος να αποδοθεί κανένας ρόλος σε γεωλογικούς ή γεωφυσικούς παράγοντες μέσα στην απόσταση αυτή είτε για την εξακρίβωση του νομικού τίτλου των ενδιαφερόμενων κρατών είτε προβαίνοντας σε οριοθέτηση μεταξύ των αιτημάτων τους (Kariotis, 1990). Όσον αφορά την υπόθεση Ρουμανίας-Ουκρανίας για τη θαλάσσια οριοθέτηση στη Μαύρη θάλασσα, το 2004 η Ρουμανία προσέφυγε στο ΔΔΧ για τη χάραξη θαλάσσιου συνόρου καθώς και για τον καθορισμό υφιακρηπίδων και ΑΟΖ (BBC News, 2014). Το 2008 κατατέθηκαν οι προτάσεις των δύο χωρών στις οποίες βασική διαφορά αποτελούσε το νησί «Serpent» για το οποίο η Ουκρανία διεκδικούσε πλήρη δικαιώματα ενώ η Ρουμανία το αγνοούσε δίνοντας του μόνο χωρικά ύδατα (BBC News, 2014). Εντέλει επικράτησε στο ζήτημα αυτό η αναγνώριση χωρικών υδάτων του νησιού στα 12 ν.μ. και δεν μετατοπίστηκε η προσωρινή μέση γραμμή που είχε οριστεί (Εικόνα 3.4.1). Ουσιαστικά, η απόφαση του Δικαστηρίου αγνοεί τα δικαιώματα του νησιού, που ως κατοικήσιμο δικαιούται να έχει και υφαλοκρηπίδα και ΑΟΖ, πέρα βεβαίως από τα κυριαρχικά δικαιώματα που πηγάζουν από την αιγιαλίτιδα ζώνη του (BBC News, 2014).

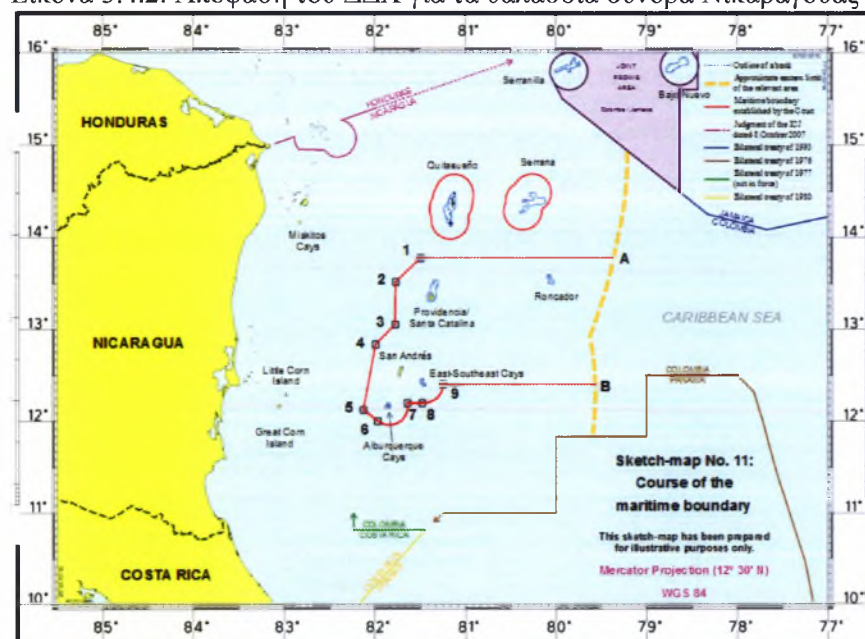
Εικόνα 3.4.1: Προτάσεις Ουκρανίας-Ρουμανίας για τα θαλάσσια σύνορα και απόφαση του ΔΔΧ



Πηγή: BBC News, 2014

Η Νικαράγουα προσέφυγε στο ΔΔΧ το 2001 ζητώντας να αποκτήσει την κυριαρχία κάποιων νησιών, που είχε η Κολομβία, και να επεκτείνει τα θαλάσσια σύνορά της (Περιοχή ΑΟΖ, 2007). Το ΔΔΧ αποφάσισε ότι η Κολομβία, και όχι η Νικαράγουα, έχει πλήρη κυριαρχικά δικαιώματα στις νησίδες «Alburquerque», «Este Dueste», «Roncador», «Serrana», «Quiatasueno», «Serranilla» και «Bajonuero», ενώ ταυτόχρονα εγκλώβισε βραχονησίδες της Κολομβίας μέσα στην ΑΟΖ της Νικαράγουας δίνοντας τους, όμως, κυριαρχικά δικαιώματα 12 ν.μ. από τις ακτές τους (Περιοχή ΑΟΖ, 2007). Το ΔΔΧ καθόρισε πρώτα την ΑΟΖ και την υφαλοκρηπίδα των δυο κρατών με βάση τη μέθοδο της «μέσης γραμμής» και μετά την επανακαθόρισε με βάση τη γνωστή άποψη του περί «επιείκειας και ειδικών περιστάσεων» (equity and special circumstances), δίνοντας στη Νικαράγουα μεγαλύτερη ΑΟΖ και υφαλοκρηπίδα σε σύγκριση με την έκταση που θα έπαιρνε με βάση τη «μέση γραμμή» (Rogers, 2012) Η Κολομβία κέρδισε τις παραπάνω 7 νησίδες που τις αμφισβητούσε η Νικαράγουα, αλλά έχασε μια αρκετά μεγάλη έκταση ΑΟΖ και υφαλοκρηπίδας (Kool News, 2013) Ο παρακάτω χάρτης δείχνει το τρόπο που το ΔΔΧ οριοθέτησε την ΑΟΖ και την υφαλοκρηπίδα των δυο κρατών.

Εικόνα 3.4.2: Απόφαση του ΔΔΧ για τα θαλάσσια σύνορα Νικαράγουας-Κολομβίας



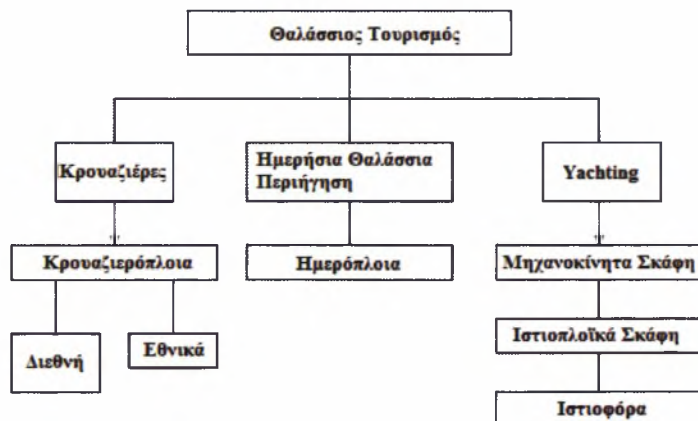
Πηγή: Rogers, 2012

4. ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

4.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ο θαλάσσιος τουρισμός θα μπορούσε να οριστεί ως η τουριστική μορφή που περιλαμβάνει δραστηριότητες και παροχή υπηρεσιών σε θαλάσσιο χώρο (Χαλκίδου 2010). Οι υπηρεσίες και οι δραστηριότητες αυτές θα πρέπει να αποτελούν αναπόσπαστο και βασικό στοιχείο της τουριστικής μορφής και όχι μέσο για την πραγματοποίηση των διακοπών. Γενικότερα, η έννοια του θαλάσσιου τουρισμού είναι ευρεία και περιλαμβάνει πολλές δραστηριότητες οι οποίες εντάσσονται και σε άλλες μορφές τουρισμού όπως αθλητικές (ιστιοσανίδα, θαλάσσιο σκι, τζετ σκι), επομένως είναι δύσκολο να αποσαφηνιστεί σε ποια κατηγορία ανήκουν και αυτό προκαλεί και βασικό πρόβλημα καταγραφής δεδομένων και στατιστικών στοιχείων σε διεθνές επίπεδο για την ακρίβεια της εκτίμησης του πραγματικού μεγέθους του θαλάσσιου τουρισμού (Χαλκίδου 2010). Λόγω της μεγάλης θεματικής που περιλαμβάνει ο θαλάσσιος τουρισμός, στα πλαίσια της παρούσας εργασίας, η σχέση των τουριστικών δραστηριοτήτων με τη θάλασσα δεν αποτελεί κριτήριο ούτε θεωρείται χαρακτηριστικό σημείο του θαλάσσιου τουρισμού, αλλά αναλύεται περαιτέρω μόνο το σύνολο των θαλάσσιων δραστηριοτήτων που υποστηρίζονται από υποδομές για τις οποίες υπάρχουν συγκεκριμένα στοιχεία και νομοθετικά μέτρα, όπως για παράδειγμα οι δραστηριότητες που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες θαλάσσιων πλωτών μέσων. Συνεπώς καταλήγουμε σε τρεις κύριες τουριστικές δραστηριότητες: Κρουαζιέρες, «Yachting» και Ημερήσια θαλάσσια περιήγηση, εκ των οποίων οι δύο πρώτες είναι σύμφωνα και με τη διεθνή εμπειρία και πρακτική και η τρίτη αφορά την παράκτια ναυτιλία αναψυχής (Εικόνα 4.1) (Diakomihalis, 2007).

Εικόνα 4.1: Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελληνική Αγορά



Πηγή: Diakomihalis, 2007, ίδια επεξεργασία

Ο Θαλάσσιος Τουρισμός αποτελεί μια από τις δυναμικότερες μορφές του σύγχρονου τουρισμού, με σημαντική συμμετοχή στις τουριστικές οικονομίες των χωρών που τον έχουν αναπτύξει και με τάσεις συνεχούς και ταχύτατης ανάπτυξης. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση ο θαλάσσιος τουρισμός εκπροσωπεί το 1/3 της θαλάσσιας οικονομίας, εφόσον η Ευρώπη αποτελεί τον δεύτερο σε προτίμηση τουριστικό προορισμό (GR 2014 EU, 2013). Σύμφωνα με τη «Στρατηγική της Ε.Ε. για τη Γαλάζια Ανάπτυξη», η εν λόγω βιομηχανία αναμένεται να αναπτυχθεί με ρυθμό 2-3% μέχρι το 2020. Μολαταύτα, για την κρουαζιέρα αναφέρεται ότι κατά τα έτη 2014-2015 η Μεσόγειος θα υποστεί μείωση ως προορισμός κατά 3% και 5% αντίστοιχα, καθώς αρκετά κρουαζιερόπλοια επιστρέφουν στο νούμερο ένα προορισμό την Καραϊβική (Naftemporiki, 1996-2014). Σε αντίθετη βλέψη οδηγούν νέα τα δεδομένα για τους λιμένες κρουαζιέρας, ωστόσο, με τη ναυπήγηση μεγαλύτερων πλοίων στο μεσογειακό χώρο ήδη μέσα στο 2014. Στα ελληνικά δεδομένα της ίδιας δραστηριότητας για το 2013, η διακίνηση επιβατών κρουαζιέρας στα 42 λιμάνια υποδοχής κρουαζιερόπλοιων τη χώρας αυξήθηκε κατά 3,34% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά σύμφωνα με στοιχεία της Ένωση Λιμένων Ελλάδας.

4.2 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ

Ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα άρχισε να αναπτύσσεται κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960. Οι βασικοί νόμοι που διέπουν το θαλάσσιο τουρισμό στην Ελλάδα, συγκεντρώνουν ουσιαστικά μια πληθώρα διατάξεων που καλύπτουν μία σχεδόν τριακονταετία (1976-2009). Η νομοθετική βάση για το θαλάσσιο τουρισμό, όπως αυτός εξετάζεται στο παρόν κείμενο, έγκειται και στις διατάξεις για τις υποδομές που τον υποστηρίζουν πέρα από αυτή καθαυτή τη νομοθεσία του τουρισμού. Για το λόγο αυτό δε θα γίνει αναδρομή σε όλο το φάσμα της νομοθεσίας αλλά στις τελευταίες διατάξεις που επηρεάζουν τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού. Αρχικά το Ειδικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό που εγκρίθηκε με ΚΥΑ 24208/2009 θέτει για το θαλάσσιο τουρισμό τη δημιουργία έντεκα ενοτήτων θαλάσσιου τουρισμού, τα οποία θα διαθέτουν σύγχρονες υποδομές ελλιμενισμού, ανεφοδιασμού και επισκευών και υπηρεσίες διοικητικής υποστήριξης για πρακτορεύσεις, ενοικιάσεις, αγοραπωλησίες, κ.λπ. καθώς δίνει και τις περιοχές ανάπτυξης των ενοτήτων αυτών σε Λαύριο, τη ζώνη με τους

υφιστάμενους τουριστικούς λιμένες από τον Πειραιά μέχρι τη Βουλιαγμένη, Νάξο, Ρόδο, Κω, Σκιάθο, Κέρκυρα, Λευκάδα, Καλαμάτα, Ηράκλειο (Διακομιχαλης, 2007).

Έπεται η αναθεώρηση του ειδικού πλαισίου με την ΚΥΑ 67659/2013 που προωθεί ένα μοντέλο πολυθεματικού τουρισμού και διακρίνει το θαλάσσιο σε τέσσερις ενότητες: τουρισμό κρουαζιέρας, τουρισμό με σκάφη αναψυχής, αλιευτικό και τουρισμό καταδύσεων αναψυχής. Για την πρώτη ενότητα, δίνονται οι κατευθύνσεις για τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων υποδομών καθώς και για τη δημιουργία πυλών εισόδου επιβατών κρουαζιέρας (home ports) σε περιοχές κατά προτεραιότητα ανάπτυξης και προσβασιμότητας. Επίσης προωθείται η δημιουργία εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας (ports of call) σε εν δυνάμει λιμάνια εξυπηρέτησης μεγάλων κρουαζιερόπλοιων σε συνδυασμό με τη χωροθέτησή τους σε περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος. Στην τελευταία κατεύθυνση αναφέρονται με σειρά προτεραιότητας ο Πειραιάς, η Θεσσαλονίκη, το Κατάκολο, η Ρόδος, ο Βόλος, η Καβάλα, η Κως, η Πάτμος, η Πύλος, η Μύκονος, η Σαντορίνη, η Καλαμάτα, η Κέρκυρα και η Κρήτη. Η Αττική αποτελεί ειδικό ενδιαφέρον διερεύνησης για δημιουργία εγκαταστάσεων σχετικά με τον τουρισμό κρουαζιέρας. Το πλαίσιο περιλαμβάνει την ολοκληρωμένη ανάδειξη αυτής της μορφής τουρισμού με τη σύνδεση του με άλλα δίκτυα και τουριστικούς πόρους των αντίστοιχων περιοχών. Προβλέπεται επιπλέον, ο διαχωρισμός λιμενικής ζώνης σε ζώνη για εξυπηρέτηση κρουαζιέρας και ζώνη εμπορικού / επιβατικού-ακτοπλοϊκού λιμένα, όπως και ο προσδιορισμός χρήσεων στην λιμενική ζώνη για εξυπηρέτηση τουρισμού κρουαζιέρας με αντίστοιχες λιμενικές και χερσαίες εγκαταστάσεις.

Όσον αφορά τη δεύτερη ενότητα, τουρισμό με σκάφη αναψυχής, καθορίζεται η πύκνωση του δικτύου τουριστικών λιμένων (μαρίνες, αγκυροβόλια, καταφύγια) με κριτήρια τις θέσεις των ήδη χωροθετημένων, τη ζήτηση θέσεων ελλιμενισμού, την οργάνωση του θαλάσσιου χώρου σε Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής, την ορθολογική διασπορά των υποδομών των τουριστικών λιμένων σε ενδεικτικές αποστάσεις 30 ν.μ. μεταξύ μαρινών και 15 ν.μ. μεταξύ μαρινών και καταφυγίων ή αγκυροβολίων και τα γεωολογικά και άλλα χαρακτηριστικά που παίζουν ρόλο στο μέγεθος του τουριστικού λιμένα. Σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία προσδιορίζονται εννιά Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής:

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

Υπογραμμίζεται η πύκνωση του δικτύου στο Ιόνιο Πέλαγος, στο Ανατολικό και Νοτιανατολικό Αιγαίο, καθώς και σε κόλπους, όπως ο Αργοσαρωνικός, ο Αργολικός και ο Παγασητικός. Οι υπόλοιπες παράγραφοι της ενότητας αφορούν την ανάδειξη και προώθηση της συγκεκριμένης μορφής τουρισμού με μέριμνα για την ολοκληρωμένη διαχείριση των μέσων και των υποδομών που τον επιτελούν.

Για τις υπόλοιπες ενότητες του θαλάσσιου τουρισμού οι κατευθύνσεις δίνονται σε ευρύτερο πλαίσιο και δεν προσδιορίζονται επακριβώς θέσεις,ζώνες ή θαλάσσιες περιοχές χωροθέτησής τους. Αφενός για τον αλιευτικό τουρισμό αναγνωρίζεται μέσα στο πλαίσιο ότι υπάρχει ελλιπής θεσμική υστέρηση και δίνεται ως περιοχή δραστηριότητας ο θαλάσσιος χώρος όπου επιτρέπεται η αλιεία στα πλαίσια θεσμικών δεσμεύσεων που ισχύουν από την εκάστοτε νομοθεσία. Ουσιαστικά αποκλείεται κάθε προστατευόμενος θαλάσσιος χώρος που ορίζεται βάση ειδικών διατάξεων (Εθνικά θαλάσσια Πάρκα, Δίκτυο «NATURA 2000»). Αφετέρου για την ανάπτυξη τουρισμού καταδύσεων προβλέπεται η δημιουργία θαλάσσιων καταδυτικών πάρκων, τα οποία οριοθετούνται σε παράκτιες ή θαλάσσιες περιοχές, προστατευμένες από την αλιεία και από άλλες θαλάσσιες και υποθαλάσσιες δραστηριότητες, εντός των οποίων υπάρχουν οι απαιτούμενοι πόροι και δύναται να διεξάγονται καταδυτικές δραστηριότητες για λόγους αναψυχής. Για τη χωροθέτηση καταδυτικών πάρκων και υποβρύχιων μουσείων, απαιτούνται επαρκής οδική προσβασιμότητα και λιμενική υποδομή σε απόσταση μικρότερη των 10 ν.μ. Τέλος, γίνεται αναφορά στην ανάπτυξη υποθαλάσσιων μουσείων με στόχο την αναψυχή και σε θαλάσσιες περιοχές με κατάλληλο ενάλιο απόθεμα, υπό τους όρους και τις δεσμεύσεις που αφορούν τη νομοθεσία για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς.

Πίνακας 4.2: Συγκριτικός πίνακας ρυθμίσεων θαλάσσιου τουρισμού ειδικού και αναθεωρημένου ειδικού πλαισίου

Ειδικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό

ΚΥΑ 24208/2009

Μορφές	Υποκατηγορίες- Που εφαρμόζεται	Δράσεις
Θαλάσσιος	Προσδιορίζεται από τη δυνατότητα χρήσης ιδιόκτητων και εκμισθωμένων σκαφών	Για την ανάπτυξή του επιβάλλεται η δημιουργία κέντρων υποστήριξης 11 ενοτήτων θαλάσσιου τουρισμού. Για το Νότιο Αιγαίο: Νάξος και Σύρος για τις Κυκλάδες και Ρόδος – Κως για τα Δωδ/σα. Πύκνωση δικτύου τουριστικών λιμένων, βελτίωση υποδομών, ανάπτυξη «πράσινων» υποδομών, λειτουργία συστημάτων ηλεκτρονικής ενημέρωσης κλπ

Ειδικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό

ΚΥΑ 67659/2013 (Αναθεωρημένο)

Μορφές	Υποκατηγορίες- Που εφαρμόζεται	Δράσεις
Θαλάσσιος	Τουρισμός κρουαζιέρας	Βελτίωση υποδομών και δημιουργία κατάλληλων εγκαταστάσεων. Κατά προτεραιότητα περιοχές Ρόδος, Κως, Πάτμος, Μύκονος, Σαντορίνη
Θαλάσσιος	Τουρισμός με σκάφη αναψυχής	Διαμόρφωση ζωνών ναυσιπλοΐας σε Κυκλάδες – Δωδ/σα, εκσυγχρονισμός λιμενικών υποδομών, πύκνωση δικτύου τουριστικών λιμένων, κλπ
	Αλιευτικός τουρισμός	Χωρίς ιδιαίτερες κατευθύνσεις
	Τουρισμός καταδύσεων	Χωρίς ιδιαίτερες κατευθύνσεις

Πηγή: ΕΠΧΣΑΑ Πρόταση αναθεώρησης 2013, ίδια επεξεργασία

Άλλα πρόσφατα νομοθετήματα σχετικά με το θαλάσσιο τουρισμό είναι ο Ν.4179/2013 «Απλούστευση διαδικασιών για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον τουρισμό, αναδιάρθρωση του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού και λοιπές διατάξεις» και ο Ν.4256/2014 «Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις». Ο πρώτος περιλαμβάνει στο δεύτερο κεφάλαιο τη ρύθμιση θεμάτων ειδικών τουριστικών υποδομών κυρίως τουριστικών λιμένων και στο τρίτο μέρος ειδικές διατάξεις. Ειδικότερα, στο άρθρο 9, ρυθμίζονται τα σχετικά με τις άδειες των υφιστάμενων τουριστικών λιμένων (μαρίνες) θέματα, στο άρθρο 10, η διαδικασίες χωροθέτησης νέων σε δύο στάδια (ειδικές μελέτες και ουσιαστική χωροθέτηση) και στα άρθρα 11,12 ρυθμίζονται οι λοιπές πολεοδομικές και μη λεπτομέρειες σε σχέση με την λειτουργία τους (Nafteproiki, 1996-2014). Στις ειδικές διατάξεις συμπεριλαμβάνονται ζητήματα όπως η νομιμοποίηση των

εγκαταστάσεων της μαρίνας «Ζέας» και η τροποποίηση διατάξεων για τις δραστηριότητες του αλιευτικού τουρισμού. Όσον αφορά το δεύτερο νόμο, το πρώτο μέρος του οποίου αφορά τις ρυθμίσεις για τα τουριστικά πλοία, αλλάζουν οι διαδικασίες ναύλωσης πλοίου αναψυχής όπως και το καθεστώς για την είσοδο των ξένων πλοίων στα ελληνικά ύδατα. Επιπλέον δίνονται ρυθμίσεις που περιορίζουν σημαντικά την γραφειοκρατία. Στο δεύτερο μέρος αναγράφονται οι μεταρρυθμίσεις για αποτελεσματικότερη διοίκηση και στο τέταρτο δίνεται πέραν της κατάργησης και αναδιάταξης παλαιότερων ρυθμίσεων, το δικαίωμα κρουαζιέρων στα πλοία με σημαία τρίτων χωρών υπό προϋποθέσεις σύμφωνα με το άρθρο 42.

Συνολικά, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, δίνονται παρακάτω οι ορισμοί των βασικών όρων για τα τουριστικά πλοία (Ν.4256/2014) και τους τουριστικούς λιμένες (Ν. 2160/93). Βάση του Υπουργείου Τουρισμού, οι τουριστικοί λιμένες χωρίζονται σε α) Μαρίνες β) Καταφύγια γ) Αγκυροβόλια δ) Ξενοδοχειακοί Λιμένες (καταργήθηκαν με το Ν.4070/2012).

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

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

«Τουριστικός λιμένας σκαφών αναψυχής: είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο για/και υποστηρίζει λειτουργικά τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής και ναυταθλητισμού.

α) Μαρίνα: είναι ο τουριστικός λιμένας που διαθέτει χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις και υποδομές προδιαγραφών που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού, όπως προβλέπεται στην παρ. 3 του άρθρου 31 του Ν.2160/1993, για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους.

β) Καταφύγιο: είναι ο τουριστικός λιμένας με βασικές κτιριοδομικές υποδομές τουλάχιστον 100 τ.μ. με παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης, ενδιαίτησης και υγιεινής.

γ) Αγκυροβόλιο: είναι ο τουριστικός λιμένας που δημιουργείται εντός προστατευμένου όρμου, εντός λιμνών και ποταμών, με ελαφρύ εξοπλισμό, ο οποίος δεν προκαλεί οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος με περιορισμένο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού και βασικές εγκαταστάσεις.»

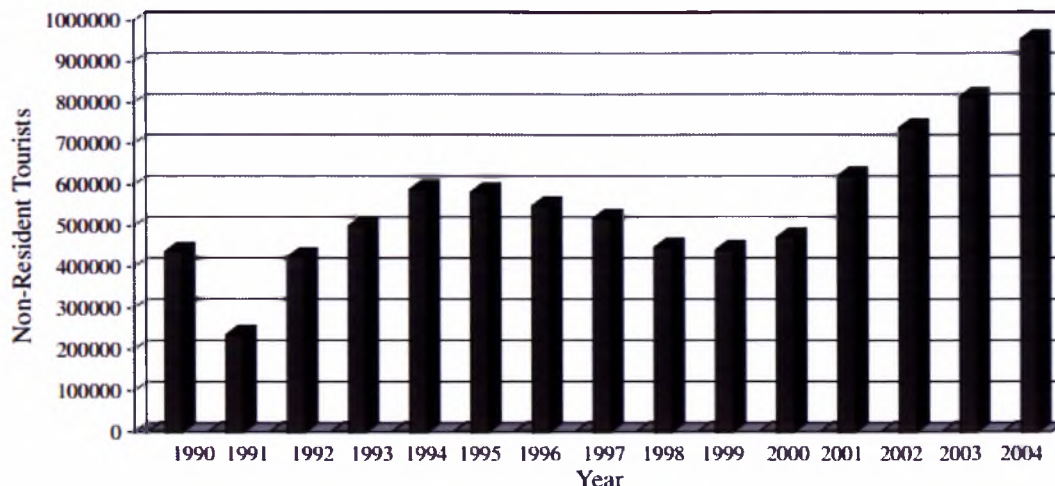
4.3 ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΜΟΡΦΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

4.3.1 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ

Οι κρουαζιέρες έχουν γίνει ένας από τους πιο δυναμικούς θαλάσσιους τομείς τα τελευταία χρόνια. Η ελληνική αγορά ανήκει στην ευρύτερη Μεσογειακή αγορά και πιο συγκεκριμένα στην Ανατολική Μεσόγειο, εντός της οποίας μπορούν να προσδιοριστούν τέσσερις τοπικές αγορές: το Αιγαίο, η Μαύρη Θάλασσα, η Θάλασσα της Λεβαντίνης (Κύπρος - οι Αγίους Τόπους - Αίγυπτος) και Βενετία-Αδριατική-Ιόνιο Πέλαγος. Η συγκεκριμένη μορφή εναλλακτικού τουρισμού είναι μία σχετικά πρόσφατη και επικερδής βιομηχανία σε παγκόσμιο επίπεδο, καθώς διαφαίνεται από διάφορες μελέτες ότι το κόστος μιας κρουαζιέρας είναι προσιτό σε πολλές περιπτώσεις μόνο από τα υψηλά εισοδήματα. Ωστόσο επηρεάζεται από εξωγενείς παράγοντες όπως η οικονομική κατάσταση που επικρατεί στις χώρες προέλευσης των επισκεπτών και η κοινωνικοπολιτική αστάθεια των γειτονικών χωρών. Σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία (ΕΛ.ΣΤΑΤ.), από το μέσο χρόνο της κρουαζιέρας, η οποία είναι 7 ημέρες, οι επιβάτες περνούν το 50% των διακοπών τους σε ελληνικό έδαφος (3,33 ημέρες στα ελληνικά λιμάνια). Η μορφή αυτή του θαλάσσιου τουρισμού αναμένεται να ακμάσει στη χώρα μας αν και παρουσιάζει πολλές διακυμάνσεις στις αφίξεις των τουριστών, όπως διαπιστώνεται και στο Διάγραμμα 4.3.1 για το 1990-2004 αλλά με την τελευταία πενταετία της περιόδου αυτής να ακολουθεί ανοδική πορεία με ένα άλμα προστιθέμενων αφίξεων κατά 16% (Πίνακας 4.3.1.1)*.

*Η παράγραφος έχει πηγή: Διακομιχάλης, 2007

Διάγραμμα 4.3.1: Αφίξεις τουριστών με κρουαζιερόπλοια



Πηγή: Διακομιχάλης, 2007

Πίνακας 4.3.1.1: Διακύμανση αφίξεων ξένων τουριστών ανά μέσο μεταφοράς

	1997:1996	1998:1997	1999:1998	2000:1999	2001:2000	2002:2001	2003:2002	2004:2003	2005:2004
By aeroplane	6.04	6.11	15.22	4.94	2.88	-2.95	-2.00	-4.26	4.54
By rail	29.49	-13.73	22.40	64.83	34.55	3.70	5.95	-3.12	13.44
By ship	-2.13	47.52	-4.48	4.89	4.11	-8.43	-20.98	-11.84	36.85
By road	39.94	6.37	-2.68	27.45	33.44	22.99	-0.98	-4.81	10.94
Total	9.07	8.40	11.43	7.65	7.16	1.04	-1.49	-4.70	6.90
By cruises	-5.58	-13.58	-1.33	6.8	31.67	18.80	10.43	17.13	22.82
Grand total	8.24	7.32	10.93	7.6	8.01%	1.80	-8.96	-3.49	8.28

Πηγή: Διακομιχάλης, 2007

Τα πιο πρόσφατα της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ) δείχνουν μία πτωτική πορεία για την περίοδο 2010-2012 στον αριθμό των κρουαζιερόπλοιων που επισκέφθηκαν τη χώρα μας και συνεπώς και στον αριθμό των επιβατών τους. Όσον αφορά το 2013, η γενικότερη μείωση των κρουαζιερόπλοιων υπερίσχυσε αυτή τη φορά όμως με αύξηση στον αριθμό των επιβατών. Βάση της μελετώμενης βιβλιογραφίας, όπως προαναφέρθηκε, ο τουρισμός της κρουαζιέρας επηρεάζεται από τη γενικότερη κατάσταση της χώρας προορισμού και των γειτονικών της, τα σημάδια όμως για την μελλοντική εξέλιξή του είναι θετικά καθώς βασίζονται στις βελτιωμένες υποδομές και το μέγεθος των κρουαζιερόπλοιων που επισκέπτονται την Ελλάδα.

Πίνακας 4.3.1.2: Αφίξεις κρουαζιερόπλοιων και επιβατών για το 2012-2013

Προορισμοί	Αριθμός αφίξεων κ/ζ		Αριθμός αφίξεων κ/ζ		Ποσοστιαία μεταβολή κ/ζ (%)	Ποσοστιαία μεταβολή επιβατών (%)
	2012	2013	2012	2013		
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	763	1.208.050	711	1.302.581	-7	8
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	718	838.875	582	778.057	-19	-7
ΚΑΤΑΚΟΛΟ	337	749.892	307	763.966	-9	2
ΚΕΡΚΥΡΑ	485	655.764	480	744.651	-1	14
ΜΥΚΟΝΟΣ	585	657.511	485	587.501	-17	-11
ΡΟΔΟΣ	448	472.308	373	409.991	-17	-13
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	156	215.700	177	270.020	13	25
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	98	120.739	100	135.659	2	12
ΧΑΝΙΑ	54	129.087	47	124.205	-13	-4
ΠΑΤΜΟΣ	194	112.587	177	113.339	-9	1
ΚΩΣ	64	41.171	86	64.756	34	57
ΓΥΘΕΙΟ	30	7.772	40	48.200	33	520
ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	48.204	52	43.817	-27	-9
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	39	29.951	56	42.423	44	42
ΣΑΜΟΣ	29	37.374	25	38.676	-14	3
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	9	5.630	34	34.143	278	506
ΝΑΥΠΛΙΟ	63	30.868	54	23.732	-14	-23
ΒΟΛΟΣ	21	11.926	31	20.227	48	70
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	11	8.014	18	14.585	64	82
ΛΑΥΡΙΟ	19	17.339	20	13.504	5	-22
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	49	13.504	29	11.621	-41	-14
ΧΙΟΣ	25	8.349	33	9.924	32	19
ΣΥΡΟΣ	71	12.944	37	9.396	-48	-27
ΙΤΕΑ	87	11.455	88	8.141	1	-29
ΠΑΡΟΣ	100	5.341	88	7.071	-12	32
ΚΑΒΑΛΑ	10	4.323	14	6.995	40	62
ΛΗΜΝΟΣ	25	6.183	19	4.777	-24	-23
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	4	1.827	14	4.650	250	155
ΠΥΛΟΣ	18	5.028	13	4.133	-28	-18
ΣΥΜΗ	15	7.521	16	3.715	7	-51
ΣΚΙΑΘΟΣ	12	3.446	11	3.158	-8	-8
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	12	12.595	6	3.128	-50	-75
ΜΗΛΟΣ	27	6.272	9	2.962	-67	-53
ΡΕΘΥΜΝΟ	25	3.825	5	1.336	-80	-65
ΠΑΤΡΑ	3	374	2	1.278	-33	242
ΝΑΞΟΣ	45	4.529	16	1.023	-64	-77
ΣΗΤΕΙΑ	1	64	1	910	0	1.322
ΠΡΕΒΕΖΑ	4	667	4	908	0	36
ΚΥΘΗΡΑ	21	895	20	862	-5	-4
ΑΝΔΡΟΣ	3	1.981	1	727	-67	-63
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	2	320	6	645	200	102
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	0	0	1	474	-	-
ΣΥΝΟΛΟ:	4.753	5.510.205	4.288	5.661.867	-10	3

Πηγή: ΕΛΙΜΕ, ίδια επεξεργασία

Οι εταιρείες που συμμετέχουν σε κρουαζιέρες εκτελούν τα προγράμματά τους από τον Απρίλιο έως τον Νοέμβριο, ενώ κατά τη χειμερινή περίοδο, από το Νοέμβριο μέχρι τον Απρίλιο, πραγματοποιούν κρουαζιέρες εκτός των ελληνικών χωρικών υδάτων. Μεγάλα κρουαζιερόπλοια έχουν διασχίσει τόσο το Αιγαίο όσο και το Ιόνιο. Η διάρκεια μιας κρουαζιέρας ποικίλλει σύμφωνα με το λιμένα κατάπλου, το εύρος του προγράμματος και τους συνδυασμούς των προορισμών. Οι οργανωμένες κρουαζιέρες που προσφέρονται στις ελληνικές θάλασσες, ανάλογα με το λιμάνι εκκίνησης και τους λιμένες κατάπλου, εμπίπτουν σε τρεις διακριτές κατηγορίες. Η πρώτη είναι οι εγχώριες κρουαζιέρες, οι οποίες πραγματοποιούνται μόνο σε ελληνικά χωρικά ύδατα, έχοντας ως λιμάνι εκκίνησης τον Πειραιά ή άλλα ελληνικά λιμάνια και λιμένες κατάπλου μόνο ελληνικά λιμάνια. Αυτές τις κρουαζιέρες προσφέρουν τόσο επανδρωμένα «yachts» όσο και ημερόπλοια. Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν οι μικτές κρουαζιέρες, οι οποίες αναχωρούν από τα ελληνικά λιμάνια, αλλά εκτός από ελληνικά λιμάνια καταπλέουν σε λιμένες άλλων χωρών όπως Κύπρο, Τουρκία, Ιταλία, Αίγυπτο, Ισραήλ, Κροατία. Η τρίτη κατηγορία είναι οι Μεσογειακές κρουαζιέρες που αναχωρούν από λιμένες άλλων χωρών, αλλά καταπλέουν και σε ελληνικά λιμάνια*.

Τα πλοία που παρέχουν τις παραπάνω κρουαζιέρες είναι αντίστοιχα με την πρώτη κατηγορία πλοία ελληνικών συμφερόντων, που φέρουν την ελληνική σημαία, τα οποία έχουν ως προορισμό μόνο τα ελληνικά λιμάνια σε κυκλική «κλειστή» διαδρομή. Μικτές κρουαζιέρες προσφέρουν και πλοία ξένων συμφερόντων, που φέρουν τις σημαίες των κρατών μελών της ΕΕ, ή της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (ΕΟΚ) ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερου Εμπορίου (εκτός Ελβετίας) και έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιούν ελληνικά λιμάνια ως λιμένες αναχώρησης ή/και άφιξης. Για τις μεσογειακές κρουαζιέρες διατίθενται, εκτός από των προαναφερόμενων ΕΕ, από πλοία κάτω από οποιαδήποτε σημαία τρίτης χώρας που όμως έχουν το δικαίωμα να επισκέπτονται ελληνικά λιμάνια μόνο στο πλαίσιο κυκλικών διαδρομών με έναν ξένο λιμένα αναχώρησης και τελικού προορισμού. Η διάρκεια παραμονής των κρουαζιερόπλοιων στα ελληνικά λιμάνια κυμαίνεται μεταξύ 5-6 ωρών (Κατάκολο, Ηράκλειο), 9 ωρών (Κέρκυρα) έως και 10 ώρες (Ρόδο, Πειραιά). Επιστρέφοντας στα δεδομένα για την πρώτη κατηγορία, ο ελληνικός στόλος -πλοία με ελληνική σημαία που ταξιδεύουν στις ελληνικές θάλασσες- αριθμούσε περίπου 32 κρουαζιερόπλοια στα τέλη της δεκαετίας του 1970, ένα από τους μεγαλύτερους στον κόσμο. Το 2000, ο στόλος μειώθηκε στα 18 πλοία, το 2001 στα 15, ενώ το 2004 μόνο ένα πλοίο παρέμεινε

*Η παράγραφος έχει πηγή: Διακομιχάλης, 2007

υπό ελληνική σημαία. Το 2005 αυξήθηκαν σε πέντε κρουαζιερόπλοια. Ο μέσος όρος ηλικίας των επιβατών σε όλο τον κόσμο είναι 18 χρονών, ενώ των Ελλήνων είναι τα 37 έτη. Το μεγαλύτερο ποσοστό των πλοίων πλέει πλέον υπό σημαίες ευκαιρίας, κυρίως λόγω της χαμηλής φορολογίας και άλλων διευκολύνσεων που μπορούν να παρέχουν και ως εκ τούτου εξαλείφοντας το λειτουργικό κόστος των εταιρειών*.

4.3.2 YACHTING

Ο όρος «yachting» χρησιμοποιείται με την έννοια του ιδιωτικού θαλάσσιου τουρισμού, δηλαδή της ναύλωσης σκάφους (σκάφη αναψυχής, κότερα, ιστιοφόρα) ως μέσο μεταφοράς και διαμονής προκειμένου να πραγματοποιηθούν ταξίδια αναψυχής σταματώντας σε διάφορα λιμάνια ή ακτές. Το «yachting» ταυτίζεται με τη ναύλωση διαφόρων κατηγοριών επαγγελματικών σκαφών αναψυχής. Η ναύλωση οποιουδήποτε είδους σκάφους, όπως πολυτελή κότερα, ιστιοπλοϊκά, ταχύπλοα και ούτω καθεξής θεωρείται η πιο παραγωγική δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού. Απευθύνεται κυρίως σε πελατεία υψηλού εισοδήματος, ενώ η ζήτηση του προϊόντος παρουσιάζει σημαντική αύξηση σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι διακοπές σε ένα ναυλωμένο σκάφος, ακόμη και αν θεωρείται δαπανηρό έχει τόσα πολλά πλεονεκτήματα που προφανώς αποσβένουν το υψηλό κόστος τους, ειδικά όταν οι διακοπές στο σκάφος πραγματοποιούνται από μια ομάδα επισκεπτών*.

Το «yachting» στην Ελλάδα αποφέρει το 4,5% του ΑΕΠ, ενώ συνολικά ο τουρισμός προσφέρει το 18% (Κανάρης, 2011). Τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι από το 1995 κάλυπτε περίπου το 0,9% της ετήσιας τουριστικής κίνησης και συγκεκριμένα από τους 10.712.145 τουρίστες που επισκέφτηκαν τη χώρα, 93.000 αγόρασαν υπηρεσίες «yachting» (Γεωργιάδης, 2005). Με βάση μία εμπειρική έρευνα που διεξάγει, υποστηρίζεται ότι το 2004 το ποσοστό των τουριστών στο σύνολο της τουριστικής κίνησης της χώρας έφθασε στο 1,56%, καθώς από τους 15 εκατομμύρια τουρίστες που επισκέφτηκαν τη χώρα εκείνο το έτος, περίπου 234.000 αγόρασαν τέτοιες υπηρεσίες (Γεωργιάδης, 2005). Έπειτα παρατηρήθηκε έκρηξη αυτής της μορφής τουρισμού μεταξύ των ετών 2004-2008 (Κανάρης, 2011). Άλλα στοιχεία δείχνουν ότι κατά το 2011 η χώρα μας αριθμούσε συνολικά 16.500 σκάφη αναψυχής τα οποία φιλοξενήθηκαν σε μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια και μαρίνες ξενοδοχείων (Κανάρης, 2011). Αυτό το είδος θαλάσσιου τουρισμού αποτελεί σημαντική πηγή εισοδήματος, εφόσον το 95% των ναυλώσεων πραγματοποιείται από ξένους τουρίστες. Οι βασικοί

*Η παράγραφος έχει πηγή: Διακομιχάλης, 2007

χρήστες σκαφών αναψυχής προέρχονται από Ευρωπαϊκές χώρες, όπως τη Γερμανία, τη Γαλλία, την Ισπανία, την Ιταλία, κ.λπ., ενώ μικρότερη συμμετοχή στη ζήτηση υπηρεσιών σκαφών αναψυχής εμφανίζουν οι αμερικανικές και ασιατικές αγορές (Γεωργιάδης, 2005). Σύμφωνα με στοιχεία του 2011 των νηολογίων που τηρούνται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) ο ελληνικός στόλος επαγγελματικών σκαφών αναψυχής αποτελείται από 4.800 περίπου ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα σκάφη. Ο εν λόγω στόλος αποτελεί το μεγαλύτερο στόλο της Μεσογείου από πλευράς αριθμού σκαφών. Από το σύνολο του Ελληνικού στόλου, το 70% περίπου είναι ιστιοφόρα σκάφη, ενώ το υπόλοιπο 30% είναι μηχανοκίνητα. Τα σκάφη αυτά, ανεξαρτήτως εάν είναι επανδρωμένα ή μη, φέρουν υποχρεωτικά την Ελληνική σημαία και είναι σε θέση, στην πλειοψηφία τους, να φιλοξενήσουν από 6 έως 12 άτομα (Γεωργιάδης, 2005).

Σχετικά με τις μαρίνες, η ζήτησή τους καθορίζεται κυρίως από τρεις παράγοντες, το κόστος των υπηρεσιών που προσφέρει, το οποίο καθορίζεται από τα τέλη των μαρινών και τα λιμενικά, την ποσότητα και την ποιότητα των υπηρεσιών αυτών ανά αγκυροβόλι σε άλλες χώρες τις Μεσογείου και την ανάπτυξη στην αγορά των σκαφών αναψυχής. Η ζήτηση ποικίλλει ανάλογα και με την εποχή, καθώς την καλοκαιρινή περίοδο η κίνηση των σκαφών αναψυχής αυξάνεται οδηγώντας σε μεγαλύτερη ζήτηση για παραμονή σε μαρίνας και λιμάνια. Αντιθέτως, το χειμώνα η ζήτηση των καταφύγιων αυξάνεται για τη συντήρηση και επισκευή των σκαφών. Βάση στοιχείων του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (ΕΟΤ), η ζήτηση των υπηρεσιών των εταιρειών σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα εστιάζεται σε τρεις περιόδους, από Ιούνιο μέχρι Αύγουστο, η οποία αντιστοιχεί στο 54% της συνολικής ζήτησης και στις περιόδους Απρίλιο-Μάιο, Σεπτέμβριο-Οκτώβριο που αντιστοιχούν στο 40 %*.

4.3.3 ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗ

Σε αυτή τη δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού ανήκουν οι ημερήσιες κρουαζιέρες που ταξινομούνται και ονομάζονται Ημερήσιες Θαλάσσιες Περιηγήσεις, ώστε να μπορούν να διακρίνονται από την κλασική δραστηριότητα των κρουαζιερών. Η διαφοροποίηση του τομέα της παράκτιας ναυτιλίας αναψυχής, που παράγει το προϊόν της ημερήσιας θαλάσσιας περιήγησης, από την κρουαζιέρα είναι ότι προσφέρεται από μικρά σκάφη τα οποία είναι βάρκες που πάντα εκτελούν δρομολόγια κατά τη διάρκεια της ημέρας, επειδή δεν έχουν τις προδιαγραφές (καμπίνες, εστιατόρια, κ.λπ.) για ταξίδια

*Η παράγραφος έχει πηγή: Papadimitriou, 2009

κατά τη διάρκεια της νύχτας ή για ταξίδια με μεγαλύτερη απόσταση, που διαρκούν πολλές ώρες και είναι πιο κουραστικό για τους επιβάτες. Στην Ελλάδα, όπως και σε άλλες χώρες, θεωρούμε ότι η δραστηριότητα της ημερήσιας περιήγησης μπορεί να χαρακτηριστεί ως μια ειδική δραστηριότητα λόγω της ύπαρξης των νησιωτικών συμπλεγμάτων και των μικρών αποστάσεων από τις γειτονικές ακτές κάθε τουριστικού προορισμού, γεγονός που αυξάνει τη ζήτηση για τη δραστηριότητα σε τέτοιο βαθμό, ώστε να αποτελεί την κύρια μορφή τουρισμού για πολλές νησιωτικές και παράκτιες περιοχές*.

Εν τω μεταξύ, από την εμφάνιση της δραστηριότητας αυτής μέχρι σήμερα, η ημερήσια θαλάσσια περιήγηση έχει αναπτυχθεί τόσο ποιοτικά όσο και ποσοτικά. Μερικά παραδείγματα από ημερήσιες εκδρομές που πραγματοποιούνται στην Ελλάδα είναι: από Κω προς Νίσυρο, Κάλυμνο, Ψέριμο, Πάτμο, Τουρκία, από Ρόδο για Σύμη, Χάλκη, Τήλο, Νίσυρο, Τουρκία, από Πάτμο προς Λειψούς, Αρκιούς, Λέρο, από Πάργα και Κέρκυρα στους Παξούς, Αντίπαξους, από τη Λευκάδα προς την Κεφαλονιά, την Ιθάκη, το Μεγανήσι, από Σκιάθο για Σκόπελο, Αλόνησο και τις ακτές του Πηλίου, από Μύκονο για Νάξο και Δήλο, από την Πάρο προς τη Νάξο και τα Κουφονήσια, από τη Χίο στα Ψαρά, Οινούσες και Τουρκία, από την Ιεράπετρα για Χρυσή και πολλές άλλες. Υπάρχουν δύο κατηγορίες ξενάγησης που αποτελούν την αγορά της παράκτιας ναυτιλίας αναψυχής και κατά συνέπεια της ημερήσιας θαλάσσιας περιήγησης. Στην πρώτη ανήκουν τα μικρά σκάφη και πλοία καθαρά περιηγητικού χαρακτήρα και περιλαμβάνει εκδρομές με σκοπό να περιοδεύσει γύρω από τα νησιά, σε γειτονικά νησιάκια, σε παραλίες απρόσιτες από άλλα μέσα. Σε αυτή την περίπτωση, η εργασία μεταφοράς είναι ένα μόνο από τα προϊόντα που προσφέρονται, καθώς παρέχονται και υπηρεσίες αναψυχής, εστίασης επί του σκάφους ή στις προσεγγιζόμενες ακτές. Στη δεύτερη κατηγορία η δραστηριότητα περιορίζεται στη μεταφορά σε γειτονικά νησιάκια ή ακτές ή στην ενδοχώρα. Σε κάποιες περιπτώσεις οι τουρίστες επισκέπτονται ή μπορεί και να επιλέγουν να περάσουν τις διακοπές τους σε λιγότερο ανεπτυγμένες τουριστικά περιοχές που τους μεταφέρουν τα ημερόπλοια*.

Το προϊόν της ημερήσιας θαλάσσιας περιήγησης προσφέρεται από μικρά σκάφη που ονομάζονται ημερόπλοια, λόγω των προδιαγραφών τους (και του περιορισμού που επιβάλλεται από τις λιμενικές αρχές) για την εκτέλεση των καθημερινών μετακινήσεων. Περίπου τα μισά από αυτά έχουν κατασκευαστεί κατά τη διάρκεια της τελευταίας

*Η παράγραφος έχει πηγή: Διακομιχάλης, 2007

δεκαετίας, ενώ τα υπόλοιπα είναι μεγαλύτερης ηλικίας (20-40 ετών) και πολύ λίγα είναι ακόμη μεγαλύτερα. Η μεταφορική ικανότητα τους (αριθμός επιβατών) κυμαίνεται από 40 επιβάτες για τα μικρά πλοία σε πάνω από 400 για τα μεγαλύτερα. Βρίσκονται σε υπηρεσία από τρεις έως επτά μήνες, ανάλογα με την περιοχή που εξυπηρετούν και τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου της κάθε περιοχής. Τα προγράμματα των ημερήσιων περιηγήσεων χωρίζονται στις ακόλουθες κατηγορίες: α) εκδρομή σε μία ή περισσότερες παραλίες του νησιού ή την ηπειρωτική χώρα προορισμού, β) ταξιδεύοντας το γύρο του νησιού με σκάφος σε μία ή περισσότερες στάσεις για κολύμπι ή/και φαγητό, γ) εκδρομή - κρουαζιέρα στα αξιοθέατα που είναι προσβάσιμα μόνο από τη θάλασσα, δ) εκδρομή για θαλάσσιες δραστηριότητες, όπως ψάρεμα, καταδύσεις ή άλλα υδρόβια αθλήματα*.

4.4 ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Οι παραπάνω δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού υποστηρίζονται από αντίστοιχες υποδομές, με πιο βασικές τα λιμάνια και τις μαρίνες. Τα ελληνικά λιμάνια υποδέχονται κάθε χρόνο μεγάλο αριθμό επιβατών από όλον τον κόσμο. Ο Πειραιάς, η Πάτρα, το Ηράκλειο, η Ηγουμενίτσα, η Ρόδος αποτελούν τις θαλάσσιες πύλες-εισόδους για τη χώρα μας και οι λοιποί εθνικής (Θεσσαλονίκη, Λαύριο) και περιφερειακής εμβέλειας λιμένες (Βόλος, Αλεξανδρούπολη, νησιά) εξυπηρετούν τους επισκέπτες που προτιμούν τη θαλάσσια οδό για να βρεθούν στην Ελλάδα (Υπουργείο Τουρισμού). Τα λιμάνια της Ελλάδας κατατάσσονται σε τέσσερις κατηγορίες, σε διεθνούς ενδιαφέροντος, εθνικής σημασίας, μείζονος ενδιαφέροντος και τοπικής σημασίας. Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, καταμετρούνται 16 λιμένες ως διεθνούς ενδιαφέροντος, 16 λιμένες εθνικής σημασίας και 25 λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος και πολυάριθμοι τοπικής. Στο σύνολό τους υπολογίζονται περίπου 802 υφιστάμενοι λιμένες/λιμενικές εγκαταστάσεις, δημόσιοι και ιδιωτικοί, όλων των μεγεθών και χρήσεων, ενώ σύμφωνα με άλλα στοιχεία αριθμούνται περί τους 1250 καταχωρημένους περιφερειακούς λιμένες μαζί με μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκους στους καταλόγους των κεντρικών λιμεναρχείων, υπολιμεναρχείων και των λιμενικών σταθμών (Alpha Bank).

Η ακτοπλοϊκή σύνδεση με την Ευρώπη είναι πολύ πυκνή. Στα λιμάνια της χώρας φτάνουν πολλά κρουαζιερόπλοια, αλλά και ιδιωτικά σκάφη. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την ΕΛΙΜΕ τα ελληνικά λιμάνια προορισμού κρουαζιέρας βρίσκονται σε Πειραιά,

*Η παράγραφος έχει πηγή: Διακομιχάλης, 2007

Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο, Βόλο, Λαύριο, Κέρκυρα, Μήλο, Ηγουμενίτσα, Καβάλα, Σαντορίνη, Μύκονο, Πάτμο, Κω, Πύργο (Κατάκολο) και Χανιά . Η κύρια ακτοπλοϊκή σύνδεση της χώρας μας γίνεται με τη γείτονα Ιταλία. Το Υπουργείο Τουρισμού αναφέρει όλες τις γειτονικές συνδέσεις με πρώτο το λιμάνι της Πάτρας να αποτελεί το σημαντικότερο σημείο πορθμειακής σύνδεσης της χώρας με την Ιταλία. Υπάρχει πολύ συχνή σύνδεση με τα λιμάνια Αγκόνα, Μπάρι, Τεργέστη, Βενετία. Το λιμάνι Ηγουμενίτσας, όπως το γνωρίζουμε σήμερα είναι σχετικά νέο, ωστόσο ήδη αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς ανήκει στην κατηγορία Α στην οποία περιλαμβάνονται οι θαλάσσιοι λιμένες διεθνούς σημασίας. Είναι ένας από τους μεγαλύτερους λιμένες διεθνών μεταφορών της Ελλάδας, αλλά και της Ανατολικής Μεσογείου. Υπάρχει πολύ συχνή σύνδεση με τα λιμάνια Αγκόνα, Μπάρι, Τεργέστη, Βενετία, Μπρίντεζι. Τα λιμάνια της Κέρκυρας, Κεφαλονιάς και Ζακύνθου αποτελούν ενδιάμεσους σταθμούς στη σύνδεση της χώρας με την Ιταλία (προς το λιμάνι του Μπάρι). Επιπλέον, η Ελλάδα συνδέεται ακτοπλοϊκά και με τη γείτονα Τουρκία. Από έξι ελληνικά λιμάνια του Αιγαίου μπορεί να περάσει κανείς απέναντι στα τούρκικα παράλια και μάλιστα εύκολα και σε καθημερινή βάση. Συγκεκριμένα, η Μυτιλήνη συνδέεται ακτοπλοϊκώς με το Αϊβαλί, η Χίος με το Τσεσμέ και η Σάμος και η Κω με το Κουσάντασι. Τα παραπάνω δρομολόγια πραγματοποιούνται καθημερινά, ενώ από τη Ρόδο προς το Μπόντρουμ και το Μαρμαρίς τα δρομολόγια είναι τρία την εβδομάδα. Επίσης και η Κάλυμνος συνδέεται με το Μπόντρουμ της Τουρκίας.

Σύμφωνα με δεδομένα του 2009, η Ελλάδα διαθέτει 55 καταφύγια διαφορετικών ειδών συνολικού ύψους 10.015 θέσεων ελλιμενισμού. Ωστόσο, μόνο ένα μέρος αυτών είναι καταχωρημένο ως μαρίνες σύμφωνα με τις επίσημες προδιαγραφές που σχετίζονται με την κατάταξη τέτοιων καταφυγίων. Οι υπάρχουσες μαρίνες στην ελληνική επικράτεια, έως το 2009, μαζί με κάποια από τα βασικά χαρακτηριστικά τους παρατίθενται στον πίνακα 4.4.1. Βάση του ΕΟΤ, η συνολική χωρητικότητα των θέσεων ελλιμενισμού στην Ελλάδα για το 2008 αντιστοιχεί σε 8.493 κατανεμημένες στις παρακάτω 24 μαρίνες. Οι περισσότερες από αυτές τις εγκαταστάσεις βρίσκονται στην Αθήνα, αφού η πλειοψηφία των ιδιοκτητών σκαφών αναψυχής ζουν στην πόλη και απαιτείται στεγασμένος χώρος για τα πλοία κοντά στον τόπο διαμονής τους. Αξίζει να σημειωθεί ότι μόνο 8 νησιά διαθέτουν μαρίνες. Εκ των 24 μαρίνων μόνο στις 8 έχει απονεμηθεί «Μπλε Σημαία» αποκαλύπτοντας πολλές ευκαιρίες για βελτιώσεις στις προσφερόμενες

υπηρεσίες. Οι υπό κατασκευή τουριστικοί λιμένες έως το 2009 απαριθμούνται σε 73 καταφύγια συνολικά 9.254 αγκυροβόλιων, 37 εκ των οποίων εγκρίθηκαν για συγχρηματοδότηση από την ΕΕ μέχρι εκείνη τη χρονική περίοδο. Στον Πίνακα 4.4.2 παρουσιάζονται οι υπό κατασκευή μαρίνες που προσφέρουν 4.200 επιπρόσθετες θέσεις ελλιμενισμού στη συνολική χωρητικότητα της χώρας*.

Πίνακας 4.4.1: Μαρίνες σε λειτουργία έως το 2009

Name	City/Island	Prefecture	Number of Berths	Number of Dry Dock Spaces	Maximum Length (m)	Blue Flag Award	Management
1 Manna Aretsou	Kalamata	Thessaloniki	242	—	30		Tourism Development Co
2 Manna Porto Sani Hotel	Kassandria	Chalkidiki	215	—	25	•	Marina Sani S.A.
3 Manna Porto Karras Hotel	Neos Marmaras	Chalkidiki	315	150	55	•	Delos Marinas
4 Manna Gouvia	Tzavros	Corfu	1,100	520	80	•	K. and G. Med. Marinas Management
5 Manna Kleopatra	Preveza	Preveza	100	400	30		Ioannis and Ilias Tetas S.A.
6 Manna Vounaki	Paleros	Etoliaakarnania	70	20	25		Statharis - Achimastos S.A.
7 Manna Leftkas	Leftada	Leftada	620	280	40	•	K. and G. Med. Marinas Management
8 Manna Patras	Patras	Achaia	450	30	25		Patra Port Authority S.A.
9 Manna Xylokastro	Xylokastro	Koninthos	220	20	17	•	Greek State
10 Manna Samos	Samos	Samos	280	170	25		Delos Marinas
11 Manna Zea	Piraeus	Attica	670	520	80		K. and G. Med. Marinas Management
12 Manna Flisvos	P. Faliro	Attica	302	—	70	•	Lamda Technol Flisvos Marina S.A.
13 Manna Faliro	P. Faliro	Attica	232	—	130		Marina Falirou S.A.
14 Manna Alimos	Alimos	Attica	964	600	40		Tourism Development Co
15 Manna Gryfada	Glyfada	Attica	780	—	30		Municipality of Glyfada
16 Manna Vouliagmeni	Vouliagmeni	Attica	113	10	40		Tourism Development Co
17 Manna Olympic Marine	Lavrio	Attica	680	700	32	•	Olympic Marine S.A.
18 Manna Methana	Methana	Attica	70	—	25		Municipality of Methana
19 Manna Kos	Kos	Dodecanese	250	150	50	•	Municipality of Kos
20 Manna Mandraki	Rhodes	Dodecanese	120	—	30		Municipal Seaport Fund of South Dodecanese
21 Manna Kalamata	Kalamata	Messinia	250	150	25		K. and G. Med. Marinas Management
22 Manna Aghios Nikolaos	Aghios Nikolaos	Lassithi	255	100	50		K. and G. Med. Marinas Management
23 Manna Lakki - Agmar	Lakki	Dodecanese	45	260	40		Agmar Marine S.A.
24 Manna Leros	Lakki	Dodecanese	150	800	15		Marina Island of Leros Evros S.A.
Total/Average			8.493	4.880	42	8	

Πηγή: Papadimitriou, 2009

Πίνακας 4.4.2: Υπό κατασκευή μαρίνες έως το 2009

Location	City/Island	Prefecture	Berths
1 Lmenaria	Thassos	Kavala	280
2 —	Mytilini	Lesvos	200
3 Achilli	Skyros	Evia	150
4 Kastello	Chios	Chios	274
5 —	Preveza	Preveza	281
8 —	Itsea	Fokida	148
7 Leftada	Ikaria	Samos	250
8 Tourlos	Mykonos	Cyclades	250
9 Picali	Syros	Cyclades	254
10 —	Argostoli	Kefalonia	242
11 —	Kyllini	Ilia	150
12 —	Zakynthos	Zakynthos	150
13 —	Katakolo	Ilia	235
14 Sfagia	Rhodes	Dodecanese	500
15 —	Pylos	Messinia	250
16 Porto Gouves	Crete	Heraklio	72
17 Malia	Crete	Heraklio	300
18 Agia Galini	Crete	Rethymno	112
19 Paleochora	Crete	Chania	140
Total			4,216

Πηγή: Papadimitriou, 2009

Εκτός από τις θέσεις ελλιμενισμού που παρέχονται από δημόσιες και ιδιωτικές μαρίνες, περίπου 3.000 επιπλέον σκάφη αναψυχής δύναται να φιλοξενηθούν στα λιμάνια. Σε πολλά από τα λιμάνια της Ελλάδας, πέραν των μεγάλων εμπορικών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, μικρά αγκυροβόλια έχουν κατάλληλα διαμορφωθεί και εξοπλιστεί. Με την κατασκευή των αντίστοιχων υποδομών (αποβάθρας, κυματοθραύστη) ασφαλείς

*Η παράγραφος έχει πηγή: Papadimitriou, 2009.

χώροι έχουν δημιουργηθεί όπου αράζουν τουριστικά σκάφη πληρώνοντας τα σχετικά λιμενικά τέλη. Στα περισσότερα από αυτού του είδους λιμάνια παρέχονται οι βασικές εγκαταστάσεις και υπηρεσίες στα αγκυροβολημένα σκάφη. Τέτοια αγκυροβόλια έχουν δημιουργηθεί στο Μικρολίμανο του Πειραιά, στα νησιά Αίγινα, Πόρος, Ύδρα, Σπέτσες, Ζάκυνθος, Ιθάκη, Κεφαλονιά, Λευκάδα, Παξοί, Ίος, Μύκονος, Πάτμος, Σύμη, Σάμος, Λέσβος, Χίος, στο Ναύπλιο, στο Γύθειο, στην Πήλο και σε άλλα μέρη. Στην παρακάτω εικόνα απεικονίζονται όλα τα προαναφερόμενα δεδομένα για τις μαρίνες και τα αγκυροβόλια*.

Εικόνα 4.4: Χάρτης τουριστικών λιμένων με στοιχεία του 2009

Indicative Map of Greece - Location of Marinas



Πηγή: Papadimitriou, 2009

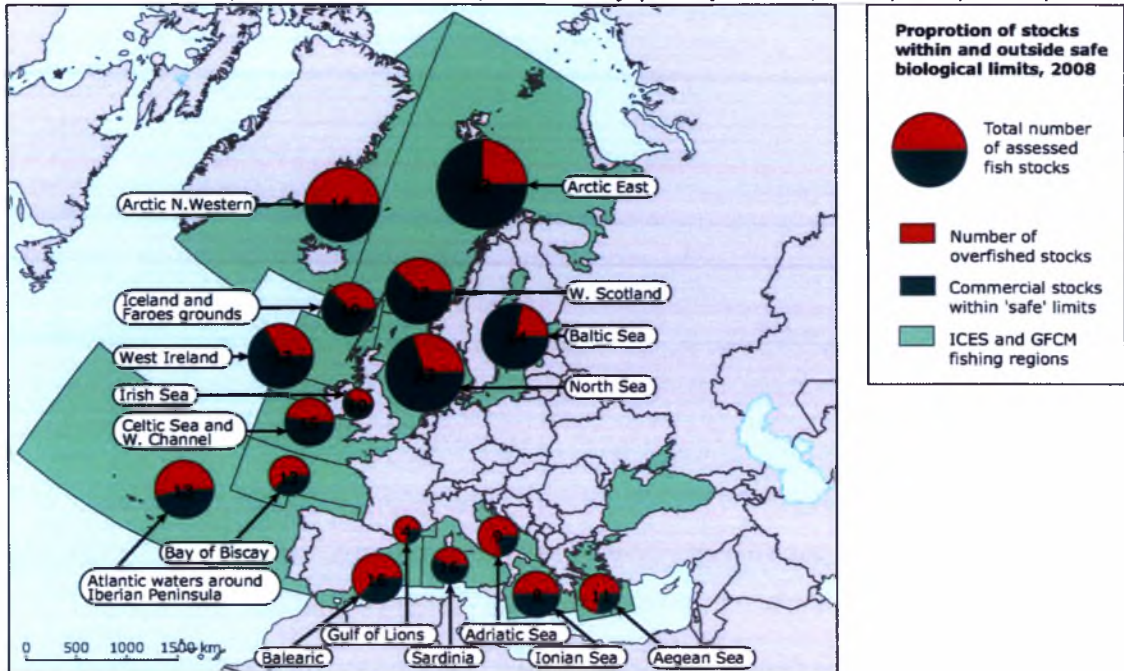
*Η παράγραφος έχει πηγή: Papadimitriou, 2009.

5. ΑΛΙΕΙΑ-ΥΔΑΤΟΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΕΣ

5.1 ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Η ΕΕ έχει συμφωνήσει για τον τομέα της αλιείας ότι, μέχρι το 2015, στο μέτρο του δυνατού και μέχρι το 2020 το αργότερο, όλα τα αποθέματα θα πρέπει να αξιοποιηθούν σε ένα επιτρεπόμενο επίπεδο ώστε να έχουν τη δυνατότητα να παράγουν τη μέγιστη βιώσιμη απόδοση μακροχρόνια (European Commission, 2014). Με τον περιορισμό των αλιευμάτων σε επιστημονικώς ρυθμιζόμενα επίπεδα, στην πραγματικότητα διαβεβαιώνεται ότι τα αποθέματα είναι σε θέση να αναπαραχθούν και τελικά να προσφέρουν υψηλότερες αποδόσεις για τους αλιείς. Ενώ έχει σημειωθεί ικανοποιητική πρόοδος στο βόρειο Ατλαντικό και αναμένεται σύντομα στη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα, υπάρχει μεγάλο ποσοστό υπεραλίευσης σε σύγκριση με το στόχο αυτό (European Commission, 2014). Όπως απεικονίζεται και στον παρακάτω χάρτη η χώρα μας κατέχει από τα μεγαλύτερα ποσοστά υπεραλίευσης στην Ευρώπη. Από την άλλη πλευρά, οι υδατοκαλλιέργειες είναι ένας ανερχόμενος κλάδος και μία δραστηριότητα και μπορεί να βοηθήσει στην αντιμετώπιση της υπεραλίευσης και στην προστασία των πληθυσμών άγριων ψαριών (Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων, 2014). Ειδικότερα στη Μεσόγειο με τη χαμηλή φυσική παραγωγικότητα, η υπεραλίευση και η σχετική εξάντληση σημαντικών αλιευτικών πεδίων, οδήγησαν από μόνα τους στη μεγάλη ανάπτυξη των θαλάσσιων υδατοκαλλιέργειών (Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων, 2014). Επομένως καθίσταται επιτακτική η ανάγκη διαχείρισης του τομέα αυτού μέσω της θαλάσσιας χωροταξίας.

Εικόνα 5.1: Αναλογία αλιευτικών αποθεμάτων εντός ή εκτός των ασφαλών βιολογικών ορίων



Πηγή: European Environments Agency

Η Ελλάδα παράγει περίπου 150.000 τόνους ψαριών και θαλασσινών ετησίως, το μεγαλύτερο μέρος των οποίων αλιεύονται στο Αιγαίο (APC Advanced Planning, 2009). Τα ψάρια είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος εξαγωγικός τομέας στα τρόφιμα, μετά το ελαιόλαδο, καθώς το 85% της συνολικής παραγωγής εξάγεται και ενώ οι εισαγωγές είναι περισσότερες από τις εξαγωγές σε τόνους, το αντίστροφο ισχύει για την αξία των αλιευμάτων (GR 2014 EU, 2013). Εντούτοις, όπως παρατηρείται στο Διάγραμμα 5.1.2, από το 1994 έως το 2009 η αλιευτική παραγωγή ακολουθεί μία φθίνουσα πορεία. Σύμφωνα με στοιχεία της Πανελληνίας Συνομοσπονδίας Ενώσεων Αγροτικών Συνεταιρισμών (ΠΑΣΕΓΕΣ), η αλιευτική παραγωγή στο διάστημα της τετραετίας 2006-2009, κινήθηκε στη συλλεκτική αλιεία με πτωτικό ρυθμό (-15,7%). Από την άλλη πλευρά, στις υδατοκαλλιέργειες η παραγωγή παρουσίασε το 2009 αισθητή άνοδο (7,9%). Η ελληνική υδατοκαλλιέργεια διαιρείται με βάση τα είδη και τις μεθόδους παραγωγής στη θαλάσσια ιχθυοκαλλιέργεια, την υδατοκαλλιέργεια εσωτερικών υδάτων και την οστρακοκαλλιέργεια (APC Advanced Planning, 2009). Ωστόσο, την παρούσα έρευνα αφορά η θαλάσσια δραστηριότητα επομένως θα γίνει εκτενέστερη αναφορά στην ιχθυοκαλλιέργεια.

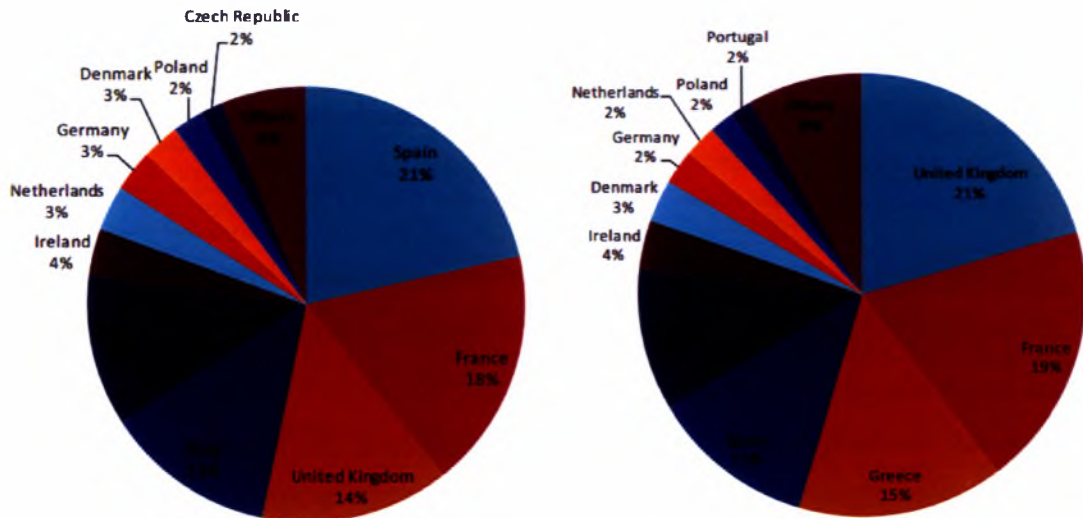
Διάγραμμα 5.1.1: Εξέλιξη αλιευτικής παραγωγής για το διάστημα 1990-2009



Πηγή: Μπουρδανιώτης, 2012

Στη χώρα μας, ο τομέας της ιχθυοκαλλιέργειας ανέρχεται δυναμικά, καταλαμβάνοντας μία από τις πρώτες θέσεις σε παραγωγή μεταξύ των χωρών της ΕΕ και της Μεσογείου (βλ. Παράρτημα, Πίνακας 8) (European Commission, 2014). Τις τελευταίες δεκαετίες έχει διαμορφωθεί, τόσο στον ευρωπαϊκό βορρά, όσο και στο νότο (Μεσόγειος), σαφέστατη στροφή προς την θαλάσσια υδατοκαλλιέργεια η οποία αναπτύχθηκε και συνεχίζει να αναπτύσσεται ραγδαία (European Commission, 2014). Στη γενική κατηγορία των υδατοκαλλιεργειών η Ισπανία είναι ο μεγαλύτερος παραγωγός στην ΕΕ, καταλαμβάνοντας το 21% της συνολικής παραγωγής της ΕΕ σε όγκο, ακολουθούμενη από τη Γαλλία (18%), το Ηνωμένο Βασίλειο (14%), την Ιταλία (13%) και την Ελλάδα (11%) (Διάγραμμα 5.1.2). Αυτές οι πέντε χώρες καταμετρούν το 77% της συνολικής παραγωγής υδατοκαλλιέργειας της ΕΕ σε βάρος (Guillen *et al.*, 2013). Ωστόσο, στον υπολογισμό των ποσοστών βάση της αξίας, η Ελλάδα ανεβαίνει στην 3^η θέση με ποσοστό 15% επί του συνόλου. Αναφέροντας τα στοιχεία υδατοκαλλιεργειών για την Ελλάδα, οι συνολικές πωλήσεις του 2012-2013 κατ'όγκο μειώθηκαν κατά μία ποσοστιαία μονάδα σε σχέση με την περίοδο 2010-2011 (Guillen *et al.*, 2013). Η ιχθυοκαλλιέργεια αποτελεί το 80% του όγκου και 92% της συνολικής αξίας των υδατοκαλλιεργειών, ωστόσο η παραγωγή οστρακοειδών και προϊόντων γλυκού νερού είναι πολύ σημαντικές καθώς στηρίζουν την αγροτική απασχόληση (Guillen *et al.*, 2013). Οι καλλιέργειες οστρακοειδών και γλυκού νερού είναι κυρίως μικρές οικογενειακές επιχειρήσεις, ενώ οι ιχθυοκαλλιέργειες είναι πολύ μεγάλες και καθετοποιημένες (Guillen *et al.*, 2013). Η σαρδέλα, η τσιπούρα, το λαβράκι είναι μερικά από τα πιο εξαγώγιμα ψάρια των ελληνικών υδάτων. Σχεδόν το 50% της συνολικής κατανάλωσης τσιπούρας και λαυρακίου στην Ευρώπη προέρχεται από τις ελληνικές θάλασσες (Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων, 2014).

Διάγραμμα 5.1.2: Υδατοκαλλιέργειες στην ΕΕ ανά κράτος μέλος σε όρους όγκου και αξίας αντίστοιχα



Πηγή: Guillen *et al.*, 2013

5.2 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ

Μέχρι και σήμερα τη βάση της της αλιευτικής νομοθεσίας στη χώρα μας αποτελεί ένα σύνολο νομοθετημάτων που αφορούν την διαχείριση και προστασία των αλιευτικών πόρων υπό τη μορφή του Αλιευτικό Κώδικα με τον Ν.420/70. Ο Αλιευτικός Κώδικας αποτέλεσε το πρώτο επιχείρημα ολοκλήρωσης του διαχειριστικού συστήματος της αλιείας στη χώρα μας με ήδη υπάρχοντα νομοθετήματα. Έπειτα, με βάση τις δράσεις της τελευταίας σχεδόν δεκαετίας στον τομέα αυτό, η ΕΕ με τον Κανονισμό 1198/2006 για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας, μέσω του ΕΣΠΑ 2007-2013, δίνει το κίνητρο και το χρηματοδοτικό εργαλείο για την οργάνωση της αλιείας και βάση αυτού στη χώρα μας εκπονείται το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο για την Ανάπτυξη της Αλιείας (Ε.Σ.Σ.Α.ΑΛ). Στο εν λόγω σχέδιο, υπάρχει ξεχωριστός άξονας που στηρίζει την ανάπτυξη των υδατοκαλλιεργειών και βάση των εξελίξεων στον τομέα αυτό, υπάρχει αντίστοιχα μέριμνα για την διαχείριση του με την ΚΥΑ 31722/4-11-2011 σύμφωνα με την οποία εγκρίνεται το ΕΠΧΣΑΑ για τις υδατοκαλλιέργειες.

Το τελευταίο πλαίσιο περιλαμβάνει τις διάφορες κατηγορίες υδατοκαλλιεργειών και τον αντίστοιχο τρόπο οργάνωσής τους καθώς και τα κριτήρια χωροθέτησης των διάφορων μονάδων και υποδοχέων υδατοκαλλιέργειας. Ειδικότερα ορίζονται οι «Περιοχές Ανάπτυξης Υδατοκαλλιεργειών (Π.Α.Υ.): θαλάσσιες περιοχές που πληρούν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά για την ανάπτυξη των υδατοκαλλιεργειών, εντός των

οποίων χωροθετούνται μονάδες σε α) οργανωμένους υποδοχείς, με τη μορφή Π.Ο.Α.Υ., β) Περιοχές Άτυπης Συγκέντρωσης Μονάδων (Π.Α.Σ.Μ). και γ) μεμονωμένα». Ως γενικούς όρους για τη θαλάσσια «μισθωμένη» έκταση όπως αποκαλείται θέτει τα 1000μ. τουλάχιστον από λειτουργούσα τουριστική μονάδα και από υφιστάμενες οικιστικές αναπτύξεις, μη συμβατές χρήσεις (βιομηχανικές μονάδες, εξορυκτικές εγκαταστάσεις κλπ), λιμενικές εγκαταστάσεις διακίνησης πετρελαιοειδών ή βιομηχανικών μονάδων που εγκυμονούν σοβαρούς κινδύνους θαλάσσιας ρύπανσης και 500μ. τουλάχιστον από καταδυτικά πάρκα του Ν. 3409/2005 (με εξαίρεση της συνδυασμένης χωροθέτησης) και παραλίες κολύμβησης σε άμεση γειτνίαση με τουριστικές εγκαταστάσεις ή οικιστικές περιοχές. Υπάρχουν βέβαια και πολλοί άλλοι σημαντικοί περιορισμοί που αναφέρονται στην εγκατάσταση μονάδων υδατοκαλλιεργειών στο παρόν πλαίσιο και πρέπει να λαμβάνονται υπόψιν, όπως η απόσταση από θαλάσσια αιολικά πάρκα. Το πρόγραμμα δράσης που αναγράφεται στο τέταρτο κεφάλαιο του προκείμενου πλαισίου ορίζει την 15ετή προγραμματική περίοδο 2010-2024 για την οργάνωση των υδατοκαλλιεργειών.

Στην νέα προγραμματική περίοδο του ΕΣΠΑ 2014-2020, αναμένονται νομοθετικές εξελίξεις στον ευρύτερο τομέα της αλιείας, εφόσον υπάρχει νέο καθεστώς από την ΕΕ που τέθηκε σε εφαρμογή από την 1η Ιανουρίου 2014 με τη νέα Κοινή Αλιευτική Πολιτική (ΚαλιΠ). Βάση της μεταρρύθμισης της ισχύουσας μέχρι πρότινος ΚΑΛΠ δίνεται το έναυσμα για βιώσιμη αλιεία, δηλαδή αλιεία σε επίπεδα που δεν θέτουν σε κίνδυνο την αναπαραγωγή των αποθεμάτων και ταυτόχρονα αλιεία που εξασφαλίζει τα μέγιστα δυνατά αλιεύματα για τους αλιείς. Αυτό δύναται να επιτευχθεί με οριοθέτηση των επιπέδων αλιείας αλλά ταυτόχρονα και απαγόρευση των απορρίψεων ανεπιθύμητων αλιευμάτων, διαχείριση της ικανότητας του αλιευτικού στόλου, υποστήριξη της αλιείας μικρής κλίμακας και ανάπτυξη βιώσιμης υδατοκαλλιέργειας (Ulecia, 2014). Το νέο Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας θα λειτουργήσει ως χρηματοδοτικό μέσο που θα συμβάλει στην εφαρμογή της ΚΑΛΠ και της κοινής οργάνωσης της αγοράς των προϊόντων αλιείας και υδατοκαλλιέργειας.

Στην Ελλάδα έπειτα από το ΕΠΧΣΑΑ, μέχρι και την συγγραφή της παρούσας εργασίας οι υδατοκαλλιέργειες επανεμφανίζονται νομοθετικά στο αναθεωρημένο πλαίσιο για τον Τουρισμό με την ΚΥΑ 67659/2013 όπου επιτρέπεται πλέον η δημιουργία μονάδων υδατοκαλλιεργειών σε ανεπτυγμένες και αναπτυσσόμενες περιοχές σύμφωνα με τα όσα

προβλέπονται για την λειτουργία τους από το ΕΠΧΣΑΑ για τις Υδατοκαλλιέργειες. Ωστόσο το ερχόμενο διάστημα θα εμλουτιστεί το νομοθετικό υπόβαθρο τους, εφόσον στις 27/05/2014 κατατέθηκε προς συζήτηση στη Βουλή νομοσχέδιο που αφορά τις υδατοκαλλιέργειες και έχει στόχο να απλοποιήσει τις διαδικασίες της αδειοδότησης νέων μονάδων και όλων των δραστηριοτήτων γύρω από αυτές (Βουλή των Ελλήνων). Ειδικότερα, αναφέρεται στη θεσμοθέτηση Εθνικού Πρόγραμματος Ανάπτυξης Υδατοκαλλιεργειών (ΕΠΑΥ), το οποίο θέτει τους εθνικούς στόχους ανάπτυξης του εν λόγω τομέα, εφαρμόζοντας τις κατευθύνσεις του εθνικού χωροταξικού σχεδιασμού, στο πλαίσιο της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής της Ε.Ε. Επίσης προβλέπει τη σύσταση συμβουλίου για τη γνωμοδότηση σε θέματα πολιτικής του τομέα και καθορίζει τις διάφορες διοικητικές κυρώσεις (Βουλή των Ελλήνων).

5.3 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

Όσον αφορά την αλιεία, η υπάρχουσα κατάσταση περιγράφεται από το δυναμικό του στόλου της και τον αριθμό των αλιευμάτων. Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων (ΥΠΑΑΤ), ο ελληνικός επαγγελματικός αλιευτικός στόλος είναι ο μεγαλύτερος αλιευτικός στόλος στην Ε.Ε. (Πίνακας 5.3). Αποτελείται από περίπου 16.000 επαγγελματικά αλιευτικά σκάφη, η πλειοψηφία των οποίων (96%), είναι μικρής χωρητικότητας και διαθέτουν εργαλεία για αλιεία κατά μήκος της παράκτιας ζώνης. Τα μεγαλύτερα σκάφη διαθέτουν πιο δυναμικά εργαλεία, όπως μηχανότρατες (1,8%) και γρι γρι (1,6%), ή είναι σκάφη που διαθέτουν αγκιστρωτά εργαλεία (παραγάδια και πετονιές) και στοχεύουν σε μεγάλα μεταναστευτικά είδη, όπως για παράδειγμα ο τόνος και ο ξιφίας και δραστηριοποιούνται σε μεγαλύτερες αποστάσεις από την ακτή ή ακόμη και στα διεθνή ύδατα (πέραν των 6 ναυτικών μιλίων) (Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων, 2014). Με βάση τα στοιχεία της ΕΕ για το σύνολο των αλιευμάτων της χώρας μας, αυτά ανέρχονται στους 62.847 τόννους, μόλις το 1,29% του συνόλου των αλιευμάτων στην Ευρώπη (European Commission, 2014).

Πίνακας 5.3: Ο αλιευτικός στόλος των Κρατών μελών της ΕΕ (κατά την 28/02/2014)

	MS	Number of vessels		Gross tonnage		Engine power in kW		Non-trawlers		Trawlers	
			%		%		%		%		%
	BE	82	0,1%	14.985	0,9%	46.975	0,7%	2	2%	80	98%
	BG	2.053	2,3%	6.657	0,4%	57.958	0,9%	1.939	94%	114	6%
	DK	2.682	3,1%	66.680	3,9%	227.840	3,4%	2.004	75%	678	25%
	DE	1.538	1,8%	61.794	3,6%	144.247	2,2%	1.180	77%	358	23%
	EE	1.443	1,7%	13.513	0,8%	44.349	0,7%	1.339	93%	104	7%
	IE	2.202	2,5%	64.251	3,7%	194.768	2,9%	1.291	59%	911	41%
	EL	15.860	18,1%	78.103	4,5%	457.105	6,8%	15.189	96%	671	4%
	ES	9.895	11,3%	379.209	22,0%	858.067	12,8%	8.811	89%	1.084	11%
	FR	7.143	8,2%	177.860	10,3%	1.022.030	15,3%	5.581	78%	1.562	22%
	HR	7.621	8,7%	51.710	3,0%	414.474	6,2%	6.597	87%	1.024	13%
	IT	12.698	14,5%	163.905	9,5%	1.017.737	15,2%	8.899	70%	3.799	30%
	CY	894	1,0%	3.478	0,2%	39.037	0,6%	888	99%	6	1%
	LV	703	0,8%	29.945	1,7%	49.800	0,7%	635	90%	68	10%
	LT	293	0,3%	76.108	4,4%	89.793	1,3%	217	74%	76	26%
	MT	1.037	1,2%	7.692	0,4%	76.020	1,1%	1.014	98%	23	2%
	NL	848	1,0%	150.687	8,7%	335.370	5,0%	265	31%	583	69%
	PL	832	1,0%	33.729	2,0%	81.361	1,2%	669	80%	163	20%
	PT	8.236	9,4%	99.953	5,8%	366.359	5,5%	7.629	93%	607	7%
	RO	200	0,2%	618	0,0%	6.259	0,1%	190	95%	10	5%
	SI	170	0,2%	598	0,0%	8.425	0,1%	154	91%	16	9%
	FI	3.210	3,7%	16.467	1,0%	172.542	2,6%	3.118	97%	92	3%
	SE	1.390	1,6%	29.399	1,7%	169.177	2,5%	1.128	81%	262	19%
	UK	6.415	7,3%	198.598	11,5%	802.882	12,0%	4.385	68%	2.030	32%
	EU-28	87.445	100,0	1.725.938	100,0	6.682.574	100,0	73.124	84%	14.321	16%

Πηγή: European Commission, 2014

Στον κλάδο των υδατοκαλλιέργειών, οι διαδικασίες οργάνωσης τους σε ΠΟΑΥ προχωράει αρκετά αργά, αφού μόλις το 2013 ιδρύθηκε η πρώτη ΠΟΑΥ με σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος (Π.Δ) στην Πιερία. Σύμφωνα με δελτίο τύπου τον Ιανουάριο του 2014 με το συγκεκριμένο προεδρικό διάταγμα χαρακτηρίζεται και οριοθετείται ως Περιοχή Οργανωμένης Ανάπτυξης Υδατοκαλλιέργειών (ΠΟΑΥ) θαλάσσια έκταση 12.085 στρεμμάτων και δυναμικότητας 12.000 τόνων μυδιών ανά έτος, που βρίσκεται στην θαλάσσια περιοχή του νομού Πιερίας (Καλαφάτης, 2014). Η ΠΟΑΥ αυτή αποτελείται από τέσσερις ζώνες παραγωγής, της Μεθώνης, του Μακρύγιαλου, του Κίτρου-Μακρύγιαλου και των Αλυκών Κίτρου. Επόμενες αντίστοιχες περιοχές για υδατοκαλλιέργειες αναμένεται να δημιουργηθούν στο Θερμαϊκό και στο Βόρειο Ευβοϊκό κόλπο, αφού έχουν κινητοποιηθεί οι τοπικοί φορείς στην κατεύθυνση αυτή (Καλαφάτης, 2014). Γενικότερα στοιχεία για τις θαλάσσιες ιχθυοκαλλιέργειες από το ΥπΑΑΤ αναφέρουν ότι το 2010 λειτουργούσαν στη χώρα μας 338 μονάδες εκτροφής μεσογειακών ψαριών καθώς και 591 μονάδες οστρακοκαλλιέργειας.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα διπλωματική βασικό ρόλο διαδραματίζει η παρουσίαση των υφιστάμενων δραστηριοτήτων στο θαλάσσιο χώρο που θα αποτελέσει το υπόβαθρο για τη θέσπιση νομοθεσίας για το ΘΧΣ. Έχοντας αναλύσει επιλεγμένα αντικείμενα του ΘΧΣ, δίνεται πλέον μία σφαιρική εικόνα από τι συνίσταται και πόσες παράμετροι πρέπει να ληφθούν υπόψιν σε κάθε απόφαση και κίνηση στο σχεδιασμό, διότι δύναται να επηρεάσει τους υπόλοιπους τομείς που δραστηριοποιούνται στο θαλάσσιο χώρο. Σε αυτό το κεφάλαιο θα σχολιαστούν όλα τα παραπάνω αντικείμενα και ύπο μία πιο υποκειμενική οπτική γωνία. Αρχικά, είναι γνωστό ότι οι γραφειοκρατικές διαδικασίες επηρεάζουν άμεσα όλες τις δραστηριότητες στη χώρα μας γεγονός που τείνει να αλλάξει με νέες νομοθεσίες επίσπευσης (fast track). Εντούτοις, εμφανίζεται συνολικά μία αδυναμία σε επίπεδο λήψης αποφάσεων και πολιτικής για την επίλυση όλων των ζητημάτων που φρενάρουν την ανάπτυξη και εξέλιξη στη χώρα μας και συνεπώς επιβραδύνουν την εφαρμογή οποιουδήποτε υπερκείμενου σχεδιασμό.

Η ενέργεια είναι άμεσα συνυφασμένη με τις ανανεώσιμες πηγές. Στη χώρα μας η αιολική έχει τη μεγαλύτερη ανάπτυξη καθώς το κλίμα την υποστηρίζει. Άμεση προτεραιότητα είναι η κατασκευή των υπεράκτιων αιολικών πάρκων σε Λήμνο και Αλεξανδρούπολη, που θα διαδραματίσουν το ρόλο πιλοτικού σχεδίου εφόσον δεν λειτουργεί άλλο τέτοιο πάρκο στην Ελλάδα και μέχρι στιγμής οι επιπτώσεις και η απόδοση τους βασίζονται σε θεωρητικές προσεγγίσεις. Από τα στοιχεία που δόθηκαν σε προηγούμενο κεφάλαιο το κυματικό δυναμικό της χώρας δεν δίνει την προσδοκώμενη αποδοτικότητα ενεργειακά, μπορεί όμως να χρησιμοποιηθεί και για την αφαλάτωση νερού που είναι πολύ σημαντική σε πολλά νησιά της Ελλάδας. Συγκεκριμένα, στην Αυστραλία, λειτουργεί δοκιμαστικά η πρώτη μονάδα κυματικής ενέργειας που προσφέρει ταυτόχρονα ηλεκτρισμό και αφαλατωμένο (πόσιμο) νερό χωρίς επιβαρυντικό φορτίο για το περιβάλλον, εφόσον δεν εκπέμπει ρύπους (Energypress, 2010-2014). Επιπλέον, γίνονται διάφορες προσπάθειες συνδυασμού αιολικής και κυματικής ενέργειας που θα φέρουν ακόμη καλύτερα αποτελέσματα. Ωστόσο, η πλωτή μονάδα αφαλάτωσης που κατασκευάστηκε για πρώτη φορά στην Ελλάδα λειτουργώντας με ΑΠΕ, εγκαταστάθηκε στην Ηρακλειά και παροπλίστηκε σύμφωνα με δημοσιεύματα του Σεπτεμβρίου του 2013, γεγονός που αποκαλύπτει άλλες αδυναμίες πέραν του τεχνολογικού υποβάθρου. (Energypress, 2010-2014).

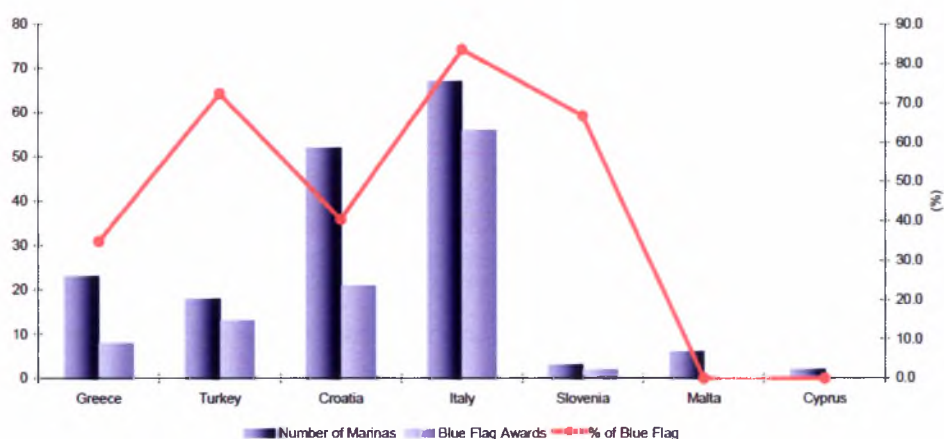
Όσον αφορά τα ορυκτά καύσιμα που αφορούν κατά μεγάλο ποσοστό τουλάχιστον το παρόν της ενέργειας στην Ελλάδα, ο διασυνδετήριος αγωγός του φυσικού αερίου Ελλάδας-Ιταλίας αν και υποστηρίζεται και από τις δύο χώρες είναι ένα έργο που βρίσκεται σε δύσκολη φάση, καθώς λόγω καθυστερήσεων θα διακοπεί η χρηματοδότησή του και υπάρχει εναλλακτικά, συνεπώς και ανταγωνιστικά, η κατασκευή του αγωγού TAP που θα διέρχεται υποθαλάσσια από την Αλβανία. Σε αυτή την περίπτωση απαιτούνται άμεσες παρεμβάσεις που θα εξασφαλίσουν την γρηγορότερη αποπεράτωση του έργου καθώς αποτελεί βασικό μέρος της προμήθειας φυσικού αερίου από τις νοτιοανατολικές χώρες και δίνει τη δυνατότητα στη δική μας να αναδειχθεί σε ενεργειακό σταυροδρόμι. Το πετρέλαιο είναι επίσης ένα καύσιμο πολλά υποσχόμενο οικονομικά για τη χώρα μας καθώς εταιρίες ερευνών σε Ισπανία και Βρετανία παρουσιάζουν κοιτάσματα δυτικά της Γαύδου και νότια της Ιεράπετρας. Στο Ιόνιο ήδη ξεκίνησαν οι ενέργειες για εξόρυξη πετρελαίου και στο Αιγαίο έχουν γίνει εδώ και χρόνια οι έρευνες που αποδεικνύουν την ύπαρξη του. Μολαταύτα, οι ενέργειες για εξόρυξη πετρελαίου δυσχεραίνονται από την απουσία ΑΟΖ. Τα δύο αυτά ζητήματα είναι αλληλένδετα, εφόσον χωρίς την οριοθέτηση των χωρικών μας υδάτων, της υφαλοκρηπίδας και της ΑΟΖ οποιαδήποτε ενέργεια για εξαγωγή πετρελαίου θα μπορούσε να οδηγήσει ακόμα και σε πόλεμο κυρίως με την Τουρκία.

Στο αναφερόμενο κεφάλαιο για τις ΑΟΖ παρουσιάζονται όλα τα νομοθετικά τμήματα του Δικαίου της Θάλασσας που αφορούν την επίλυση των ζητημάτων της χώρας μας με την Τουρκία και συμφωνούν με την διεκδίκηση των ζωνών που δικαιούμαστε. Ωστόσο, από τη διαχρονική πορεία της ιστορίας με την υφαλοκρηπίδα γίνεται φανερή η άρνηση της γειτονικής χώρας για την διευθέτηση του ζητήματος. Επομένως, όπως και στο παρελθόν, η λύση μπορεί να δοθεί από το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης με τη συμφωνία ότι αμφότερες πλευρές θα δεχτούν την απόφαση. Ίσως η απόφαση αυτή να μην είναι ολοκληρωτικά υπέρ της Ελλάδας, αλλά θα δώσει μία λύση ώστε να μπορέσουμε να διαφυλάξουμε τα σύνορα μας με την στήριξη των υπόλοιπων χωρών σε περίπτωση καταπάτησης τους και να εκμεταλλευτούμε τα κοιτάσματα εντός αυτών χωρίς την απειλή πολέμου. Για να έχουμε όμως τις καλύτερες πιθανότητες στο Διεθνές Δικαστήριο πρέπει πρώτα να επανέλθουν όλες οι συζητήσεις με Αίγυπτο, Λιβύη, Κύπρο, Ιταλία και Αλβανία ώστε να στήσουμε ένα προτεινόμενο υπόβαθρο που θα θέσει και οποιαδήποτε άλλα ζητήματα έχουμε με τις χώρες αυτές προς επίλυση. Το βέβαιο είναι ότι πρέπει να διεκδικήσουμε και την οριοθέτηση της ΑΟΖ της Ελλάδας και

όχι μόνο την υφαλοκρηπίδα, αν όχι με μονομερή δήλωση για την αποφυγή συγκρούσεων, τότε με την άμεση προσφυγή στο Δικαστήριο της Χάγης, καθόσον η Τουρκία συνεχίζει να διεξάγει έρευνες υδρογονανθράκων σε ελληνικές περιοχές όπως έγινε και τον Απρίλιο του 2012 αμφισβητώντας το σύμπλεγμα των νησιών του Καστελλόριζου και διεκδικώντας την αντίστοιχη περιοχή.

Από την πλευρά του θαλάσσιου τουρισμού, υπάρχει ο γνώμονας για τις βασικές κινήσεις που πρέπει να γίνουν και σε κάποιο βαθμό προχωράνε που είναι οι υποδομές. Είναι σε εξέλιξη 1.000 λιμενικά έργα σύμφωνα με δήλωση του υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου τον Απρίλιο του 2014, όμως είναι βασικό η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού να συνδυαστεί και με άλλα είδη τουρισμού στην ηπειρωτική Ελλάδα και να υπάρξει η αντίστοιχη μέριμνα ώστε η χώρα να θεωρείται ελκυστικότερη σε σχέση με τους ανταγωνιστές της (Naftemporiki, 1996-2014). Σίγουρα τα οικονομικά κίνητρα είναι αρκετά ισχυρά και πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη σε μεγάλο βαθμό, αλλά χρειάζεται και μεγαλύτερη ανάπτυξη των υπηρεσιών που προσφέρονται στις αντίστοιχες υποδομές του θαλάσσιου τουρισμού. Παράδειγμα αποτελεί η κατάταξη της χώρας μας στην τρίτη θέση βάση των μπλε σημαίων που έχουν απονομηθεί το 2009 στις αντίστοιχες μαρίνες (Διάγραμμα 6) και είναι ένας δείκτης των προαναφερόμενων προσφερόμενων υπηρεσιών.

Διάγραμμα 6: Αριθμός μαρίνων και απονομή μπλέ σημαίων ανά χώρα για το 2009



Πηγή: Papadimitriou, 2009

Στο τελευταίο κεφάλαιο, αναφέρονται κυρίως οι υδατοκαλλιέργειες, οι οποίες γνωρίζουν άνθηση στη χώρα μας τα τελευταία χρόνια, εφόσον η αλιεία δεν είναι

οργανωμένη. Επομένως, η μελέτη της αλιείας αποκαλύπτει ένα μακρύ δρόμο προς την διαχείρισή της και οι υδατοκαλλιέργειες παίρνουν ένα μικρό προβάδισμα χάρη της υφιστάμενης οργανωμένης δραστηριοποίησης στον τομέα αυτό. Τα αλιεύματα σε σχέση με το στόλο στην Ελλάδα υποδεικνύουν την μεγάλη ανάγκη διαχείρισης της αλιείας για τη μέγιστη αποδοτικότητα. Στις υδατοκαλλιέργειες, ο υφιστάμενος σχεδιασμός δέχεται ενστάσεις καθώς έχουν γίνει πολλές αιτήσεις ακύρωσης του αντίστοιχου ΕΠΧΣΑΑ με την υπόθεση σύγκρουσης της συγκεκριμένης χρήσης με τις λοιπές παράκτιες δραστηριότητες. Για το λόγο αυτό πρέπει να υπάρχει ιδιαίτερη μέριμνα για την αποφυγή συγκρούσεων χρήσεων και επικράτησης της αποδοτικότερης.

Στο κοινό υπόβαθρο (Χάρτης 9), ενσωματώθηκαν όλα τα υφιστάμενα, υπο κατασκευή και αδειοδοτούμενα στοιχεία που περιλαμβάνει το κάθε επιμέρους αντικείμενο του ΘΧΣ που αναλύθηκε στα κεφάλαια της εργασίας. Πολλά έργα έχουν καθυστερήσει στην απόκτηση της άδειας για να προχωρήσουν στην εγκατάσταση και τα δεδομένα που βρέθηκαν δεν καλύπτουν επαρκώς την τρέχουσα κατάσταση στην Ελλάδα καθώς αντιμετωπίστηκε δυσκολία ανάκτησής τους και διασταύρωσης με άλλες πηγές. Επομένως, ο χάρτης που δημιουργήθηκε δεν είναι δυνατό να απεικονίσει με ακρίβεια την υφιστάμενη κατάσταση, αλλά έγινε προσπάθεια σύνθεσης όλων των έργων που βρίσκονται είτε κατά τη φάση της αδειοδότησης είτε σε μετέπειτα φάση με στόχο στο κοινό υπόβαθρο που τοποθετήθηκαν να γίνει διακριτή η σύγκρουση ορισμένων χρήσεων με απώτερο σκοπό την αποφυγή της.

Συγκεκριμένα, επισημαίνεται ότι στο Ιόνιο πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή καθώς από τη μία πλευρά, βόρεια, η εγκατάσταση αιολικών πάρκων, η προστασία από το δίκτυο NATURA 2000 και ταυτόχρονα η ανάπτυξη υδατοκαλλιεργειών αλληλοεπηρεάζονται και από την άλλη, νότια, οι δύο τελευταίες χρήσεις δύναται να συγκρουστούν με την εξόρυξη πετρελαίου. Στο βόρειο Αιγαίο παρατηρείται η ίδια εικόνα με το βόρειο Ιόνιο, ενώ σε ολόκληρο το χάρτη υπάρχουν σημεία όπου ο θαλάσσιος τουρισμός θα βρεθεί αντιμέτωπος με μελλοντική εξέλιξη των εικονιζόμενων χρήσεων. Προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στα έργα που είναι σε προχωρημένο στάδιο και να μην υπάρξουν επιπλέον καθυστερήσεις ώστε να λάβουμε τα πρώτα αποτελέσματα της οργανωμένης πλέον θαλάσσιας χωροταξίας και να ληφθούν υπόψη τα λάθη ή τα ενδεχόμενα αρνητικά που θα επιφέρουν. Η μεγαλύτερη αδυναμία στη χώρα μας είναι η οργάνωση και η συνεργασία και είναι απαραίτητο να δώσουμε

ιδιαίτερο βάρος σε αυτά. Σε επόμενο βήμα είναι επιθυμητό να γίνει επιλογή των επικρατέστερων χρήσεων στον τελικό θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό με κριτήριο τη βιώσιμη ανάπτυξη, η οποία περιλαμβάνει οικονομική ανάπτυξη με το μικρότερο αντίκτυπο στο περιβάλλον. Κατά τη γνώμη μου η Ελλάδα δεν πρέπει να στηριχτεί στην ανάπτυξη ενός μόνο τομέα, διότι διακυβεύεται η επιτυχία του εγχειρήματος αυτού καθώς εξαρτάται από πολλούς ενδογενείς και εξωγενείς παράγοντες. Ο συνδυασμός και η παράλληλη εξέλιξη δραστηριοτήτων είναι αυτό που χρειάζεται η χώρα μας, αλλά βασιζόμενα σε γρήγορες και προσχεδιασμένες ενέργειες που θα φέρουν το επιθυμητό αποτέλεσμα.

Σύμφωνα με την πρόταση-οδηγία της ΕΕ για θέσπιση πλαισίου ΘΧΣ, είναι απαιτούμενη η εκπόνηση χωροταξικών σχεδίων που θα περιλαμβάνουν κατ' ελάχιστο τις δραστηριότητες ενέργειας, μεταφορών, αλιείας και περιβαλλοντικής κατάστασης. Η ισχύουσα νομοθεσία στην Ελλάδα δεν περιλαμβάνει τέτοια πρόβλεψη κατάρτισης σχεδίων, οπότε η θαλάσσια χωροταξία στη χώρα μας θα δημιουργηθεί για πρώτη φορά με νομοθετική βάση και χρειάζεται την άμεση εξέλιξη των επιμέρους αντικειμένων με την ταυτόχρονη αποφυγή συγκρούσεων τους. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με συνεργασία και εκπόνηση κοινών υποβάθρων, όπως το προϊόν της εργασίας αυτής (Χάρτης 9), με τα οποία θα γίνεται εμφανής η δυνατότητα και η πορεία εξέλιξης του κάθε τομέα. Ενδεικτικά στον παρακάτω πίνακα δίνονται τα επιμέρους αντικείμενα της θαλάσσιας χωροταξίας με τις αντίστοιχες άμεσες προοπτικές τους στη χώρα μας.

Πίνακας 6: Προοπτικές της Θαλάσσιας Χωροταξίας στους μελετώμενους τομείς

Επιμέρους Αντικείμενα της Θαλάσσιας Χωροταξίας	Προοπτικές
Θαλάσσια Ενέργεια	
α) αιολική	Ανάπτυξη υπεράκτιων αιολικών πάρκων Βελτίωση υφιστάμενων και ανάπτυξη νέων υποθαλάσσιων συνδέσεων με το δίκτυο
β) κυματική	Συνδυασμός με αιολική για παραγωγή ρεύματος και αφαλατωμένου νερού
γ) φυσικό αέριο	Άμεσες ενέργειες ολοκλήρωσης του υποθαλάσσιου τμήματος του αγωγού Ελλάδας-Ιταλίας
δ) πετρέλαιο	Επίσπευση ερευνών για άμεση εξόρυξη Υ/Θ
ΑΟΖ	Ταυτόχρονη οριοθέτηση υφαλοκρηπίδας και ΑΟΖ
Τουρισμός	Αύξηση των τουριστικών λιμένων και αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών των υφιστάμενων Προώθηση του τουριστικού αυτού προϊόντος
Αλιεία	Οργάνωση του υφιστάμενου στόλου και των αλιευμάτων για ενίσχυση εξαγωγών
Υδατοκαλλιέργειες	Ίδρυση ΠΟΑΥ

Είναι πολύ λεπτά τα νήματα που βαδίζει η χώρα μας, εφόσον η κρίση μας πιέζει μεν για άμεσες λύσεις, από την άλλη όμως είναι πιο εύκολο να γίνουν σημαντικά λάθη. Ο θαλάσσιος χώρος χρήζει οργάνωσης και πάνω από όλα συνεργασίας για να έχουμε τη μέγιστη απόδοση με τη μικρότερη δυνατή περιβαλλοντικά επιβάρυνση. Τα εργαλεία υπάρχουν, μένει να γίνουν οι σωστές κινήσεις.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΝομοθετικά Κείμενα

- Νόμος 3468/2006 «Παραγωγή Ηλεκτρικής Ενέργειας από Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας και Συμπαράγωγή Ηλεκτρισμού και Θερμότητας Υψηλής Απόδοσης και λοιπές διατάξεις»
- Νόμος 3851/2010 «Επιτάχυνση της ανάπτυξης των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και άλλες διατάξεις σε θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής»
- Νόμος 3983/2011 «Εθνική στρατηγική για την προστασία και διαχείριση του θαλάσσιου περιβάλλοντος – Εναρμόνιση με την Οδηγία 2008/56/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 2008 και άλλες διατάξεις»
- Νόμος 4256/2014 «Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις»
- ΚΥΑ 49828/2008 «Έγκριση ειδικού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αιεφόρου ανάπτυξης για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού»
- ΚΥΑ 24208/2009 «Έγκριση Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού»
- ΚΥΑ 31722/4–11–2011 «Έγκριση Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις υδατοκαλλιέργειες και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού»
- ΚΥΑ 67659/2013 «Έγκριση τροποποίησης Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού»
- Οδηγία 2008/56/EK «περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική)»
- Οδηγία 2009/28/EK «σχετικά με την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές και την τροποποίηση και τη συνακόλουθη κατάργηση των οδηγιών 2001/77/EK και 2003/30/EK»
- UNCLOS/1982 “United Nations Convention on the Law of the Sea”

Ελληνόγλωσση Βιβλιογραφία

- Αναστασάκης, Γ. (2012) «Φυσιογραφία των Ελληνικών Θαλασσών», *Θαλάσσια Στρατηγική*, Δεκέμβριος 2012, Αθήνα. Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=254>> [πρόσβαση 27/10/2013]
- Οικονόμου, Δ. (2013) «Θαλάσσια Χωροταξία», *Γαλάζια Ανάπτυξη στον Ελληνικό Θαλάσσιο Χώρο*, Αύγουστος 2013, Ρόδος. Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.aegean2020.gr/site/attachments/article/81/%CE%A1%CF%8C%CE%B4%CE%BF%CF%82%20%CE%95%CE%B9%CF%83%CE%AE%CE%B3%CE%B7%CF%83%CE%B7%20%CE%9F%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%BD%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CF%85.pdf>> [πρόσβαση 22/10/2013]
- Βάκκας, Θ. (2012) «Γεωγραφικά Όρια», *Θαλάσσια Στρατηγική*, Δεκέμβριος 2012, Αθήνα. Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=254>> [πρόσβαση 27/10/2013]
- Γεωργιάδης, Ν. (2005) *Η Ανερχόμενη Αγορά του Yachting στην Ελλάδα* Investment Research & Analysis Journal. Διαθέσιμο στο <URL: http://iraj.gr/IRAJ/Yachting_in_Greece_04_04_2005_Version_1.pdf> [πρόσβαση 01/06/2014]
- Δάμπαλη, Σ. (2008) *Η Οριοθέτηση των θαλάσσιων ζωνών στο Δίκαιο της Θάλασσας μέσα από την κρίση διεθνών δικαιοδοτικών οργάνων* Κομοτηνή: Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης. Διαθέσιμο στο <URL: <http://law.duth.gr/research/theses/SophiaDampali.pdf>> [πρόσβαση 22/05/2014]
- Ελευθεριάδου, Ν. (2012) *Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη της Ελλάδας τα όρια και η οικονομική σημασία των θαλάσσιων συνόρων της*, Πειραιάς: Πανεπιστήμιο Πειραιώς. Διαθέσιμο στο <URL: <http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/5252/1/Eleftheriadou.pdf>> [πρόσβαση 20/06/2014]
- Καλαφάτης, Σ. (2014) *Περιοχή Οργανωμένης Ανάπτυξης Υδατοκαλλιιεργειών στην Περία*, Αθήνα: ΥΠΕΚΑ. Διαθέσιμο στο <URL: http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=785&sni%5B524%5D=2912&language=el-GR&SkinSrc=%5BG%5DSkins%2F_default%2FNo+Skin&ContainerSrc=%5BG%5DContainers%2F_default%2FNo+Container&dnnprintmode=true> [πρόσβαση 11/06/2014]

- Κανάρης, Θ. (2011) *Yachting στην Ελλάδα το 2011*. Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.aya.com.gr/pdf/5kanaris.pdf>> [πρόσβαση 01/06/2014]
- Κιουσόπουλος, Γ., Μπολλάνου Χ. (2011) «Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός: Αναγκαιότητα ή μια ακόμα Ουτοπία σχετικά με τη Ρύθμιση του Χώρου στην Ελλάδα», *Περιφερειακή ανάπτυξη και οικονομική κρίση: διεθνής εμπειρία και Ελλάδα*, Μάιος 2011, Αθήνα. Διαθέσιμο στο <URL: http://www.prd.uth.gr/sites/GS_RSAI/CONFERENCE_MAY2011_SITE/PAPERS_MAY2011_PDF_CD/KIOUSOPOULOS_G_BOLLANOU_H_M_26.pdf> [πρόσβαση 22/10/2013]
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2010) *Γνώσεις για τη Θάλασσα 2020 θαλάσσιες παρατηρήσεις και δεδομένα για μια έξυπνη και βιώσιμη ανάπτυξη* Διαθέσιμο στο <URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0461:FIN:EL:PDF>> [πρόσβαση 03/02/2014]
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2012) *Θαλάσσια στρατηγική για την Αδριατική θάλασσα και Ιόνιο πέλαγος*. Διαθέσιμο στο <URL: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/sea_basins/adriatic_ionian/documents/com_2012_713_el.pdf> [πρόσβαση 03/02/2014]
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2013) *Εκθεση σχετικά με την υλοποίηση του Ευρωπαϊκού Ενεργειακού Προγράμματος Ανάκαμψης*. Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/files/download/082dbcc5420d8fab01426afc2ed14e3b.do>> [πρόσβαση 11/05/2014]
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2013) *Ενέργεια*. Διαθέσιμο στο <URL: http://europa.eu/pol/ener/flipbook/el/files/energy_el.pdf> [πρόσβαση 11/05/2014]
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή Θαλάσσιας Πολιτικής (2011) *Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός στην ΕΕ – επιτεύγματα και μελλοντικές εξελίξεις*. Διαθέσιμο στο <URL: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/publications/documents/com_2010_771_brochure_el.pdf> [πρόσβαση 29/01/2014]
- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2008) *Ένας οδικός χάρτης για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό επίτευξη κοινών αρχών στην ΕΕ*.

- Διαθέσιμο στο <URL:
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0791:FIN:EL:PDF>
[πρόσβαση 27/10/2013]
- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2008) *Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση*. Διαθέσιμο στο <URL: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0575:FIN:EL:PDF>
[πρόσβαση 03/02/2014]
- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2009) *Προς μια ενοποιημένη θαλάσσια πολιτική για καλύτερη διακυβέρνηση στη Μεσόγειο*. Διαθέσιμο στο <URL: http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/com/com_com(2009)0466_/com_com(2009)0466_el.pdf> [πρόσβαση 05/02/2014]
- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2013) *Πρόταση για τη θέσπιση πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών*. Διαθέσιμο στο <URL: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0133:FIN:EL:PDF>
[πρόσβαση 19/10/2013]
- Μπουρδανιώτης, Ν. (2012) «Η αλιεία και η κατάσταση των αλιευτικών αποθεμάτων στις ελληνικές θάλασσες», *Θαλάσσια Στρατηγική*, Δεκέμβριος 2012, Αθήνα. Διαθέσιμο στο <URL:
http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=254> [πρόσβαση 27/10/2013]
- Οικονόμου, Ε. (2010) *Περιοχές κυματικής ενέργειας για παραγωγή ηλεκτρισμού και η χωροθέτηση τους στο Αιγαίο*. Διαθέσιμο στο <URL:
http://www.teiath.gr/userfiles/topoadmin/documents/ekdiloseis/HMERIDA_26_05_2010.files/TEI_26052010_OIKONOMOU.pdf> [πρόσβαση 05/03/2014]
- Πέππα, Μ. (2012) «Διεθνείς και Περιφερειακές Συνεργασίες για την προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος», *Θαλάσσια Στρατηγική*, Δεκέμβριος 2012, Αθήνα. Διαθέσιμο στο <URL:
http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=254> [πρόσβαση 27/10/2013]
- Παπανικολάου, Ν. (2011) *Ελλάδα - Θαλάσσιες Ζώνες και Δίκαιο της Θάλασσας*. Διαθέσιμο στο <URL: http://www.alexpolisonline.com/2011/01/blog-post_2776.html> [πρόσβαση 05/03/2014]

- ΥΠΕΚΑ (2009) *5η Εθνική Έκθεση για το επίπεδο διεύθυνσης της Ανανεώσιμης Ενέργειας το έτος 2010 (Άρθρο 3 Οδηγίας 2001/77/ΕΚ)*. Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=ysYxrE3Ia94%3d&tabid=285>> [πρόσβαση 06/05/2014]
- ΥΠΕΚΑ (2010) *Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας*. Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=vBWJVY3FdTk%3d&tabid=37>> [πρόσβαση 06/05/2014]
- Χαλκίδου, Β. (2010) *Μορφές και Εξέλιξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα. Τρόποι ανάπτυξης. Μια διαφορετική προσέγγιση και έρευνα*, Θεσσαλονίκη: Αλεξάνδρειο Τεχνολογικό Ίδρυμα. Διαθέσιμο στο <URL: <http://195.251.240.254:8080/bitstream/handle/10184/2056/Chalkidou%20V%20%5bMain%5d.pdf?sequence=1>> [πρόσβαση 30/05/2014]
- Alpha Bank *Διεθνείς Ελληνικοί Λιμένες: Απαιτείται άμεσα αλλαγή πλεύσεως*, Πειραιάς: Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος. Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.nee.gr/downloads/178PortsAlphaBank.pdf>> [πρόσβαση 01/06/2014]
- APC Advanced Planning – Consulting Σύμβουλοι Επιχειρήσεων Α.Ε (2009) *Μελέτη Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α.) για τις Υδατοκαλλιέργειες*, Αθήνα: ΥΠΕΚΑ. Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=c5CDJ0JkLnU%3D&tabid=367&language=el-GR>> [πρόσβαση 09/06/2014]
- Ulecia, R. (2014) *Η Κοινή Αλιευτική Πολιτική: ιστορικό και ανάπτυξη*. Διαθέσιμο στο <URL: http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.3.1.html> [πρόσβαση 09/06/2014]

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

- Clément, A., McCullen, P., Falcão, A., Fiorentino, A., Gardner, F., Hammarlund, K., Lemonis, G., Lewis, T., Nielsen, K., Petroncini, S., Pontes, M., Schild, F., Sjöström, B., Sørensen, H., Thorpe, T. (2002) “Wave energy in Europe: current status and perspectives”, *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, **6** (5) : 405-431 Διαθέσιμο στο <URL:

- <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1364032102000096#>
[πρόσβαση 29/11/2013]
- Commission of the European Communities (2008) *Guidelines for an Integrated Approach to Maritime Policy: Towards best practice in integrated maritime governance and stakeholder consultation*. Διαθέσιμο στο <URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0395:FIN:EN:PDF>>
[πρόσβαση 22/10/2013]
 - Dikomihalis, M. (2007) “Greek maritime tourism: evolution, structures and prospects”, *Maritime Transport: The Greek Paradigm*, **21** (13) : 419-455
Διαθέσιμο στο <URL: <http://202.114.89.60/resource/pdf/2358.pdf>> [πρόσβαση 30/05/2014]
 - European Commission (2014) *Commission welcomes Parliament's adoption of Maritime Spatial Planning legislation*. Διαθέσιμο στο <URL: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-459_en.htm?subweb=342&lang=en>
[πρόσβαση 21/06/2014]
 - European Commission (2014) *Facts and figures on the Common Fisheries Policy*. Διαθέσιμο στο <URL: http://ec.europa.eu/fisheries/documentation/publications/pcp_en.pdf>
[πρόσβαση 09/06/2014]
 - EWEA (2013) *The European offshore wind industry - key trends and statistics 2012*. Διαθέσιμο στο <URL: http://www.ewea.org/fileadmin/files/library/publications/statistics/European_offshore_statistics_2012.pdf> [πρόσβαση 13/01/2014]
 - EWEA (2013) *Wind in power 2012 European statistics*. Διαθέσιμο στο <URL: http://www.ewea.org/fileadmin/files/library/publications/statistics/Wind_in_power_annual_statistics_2012.pdf> [πρόσβαση 13/01/2014]
 - EWEA (2014) *The European offshore wind industry - key trends and statistics 2013*. Διαθέσιμο στο <URL: http://www.ewea.org/fileadmin/files/library/publications/statistics/European_offshore_statistics_2013.pdf> [πρόσβαση 03/05/2014]
 - EWEA (2014) *Wind in power 2013 European statistics*. Διαθέσιμο στο <URL: http://www.ewea.org/fileadmin/files/library/publications/statistics/EWEA_Annual_Statistics_2013.pdf> [πρόσβαση 03/05/2014]

- Guillen, J., Motova, A. (2013) “Summary of the 2013 Economic Performance Report on the EU Aquaculture Sector (STECF 13-30)”, *JRC Scientific and Policy Reports*, Brussels: European Union. Διαθέσιμο στο <URL: http://stecf.jrc.ec.europa.eu/documents/43805/622206/2013-12_STECF+13-30+-+Aquaculture+economics+Summary+report_JRCxxx.pdf> [πρόσβαση 09/06/2014]
- Helsinki Commision (2010) *In-depth Planning – Marine Spatial Planning in Sweden*. Διαθέσιμο στο <URL: http://meeting.helcom.fi/c/document_library/get_file?p_l_id=1250211&folderId=1338743&name=DLFE-44104.pdf> [πρόσβαση 5/03/2014]
- Jerdenius, S. (2012) “Swedish legislation on Maritime Spatial Planning”, *Planning of Marine areas*, October 2012, Pärnu. Διαθέσιμο στο <URL: https://www.siseministerium.ee/public/Sten_Jerdenius.pdf> [πρόσβαση 5/03/2014]
- Kariotis, T. (1990) “The case for a greek exclusive economic zone in the Aegean sea”, *Marine Policy*, **14** (1) : 3-14 Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0308597X9090033N#>> [πρόσβαση 19/11/2013]
- Papadimitriou, P. (2009) *The Greek Marina Industry Comparisons and Opportunities*, Athens: HVS. Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.hvs.com/Content/2866.pdf>> [πρόσβαση 01/06/2014]
- Rogers, T. (2012) *Nicaragua Dispatch*. Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.hvs.com/Content/2866.pdf>> [πρόσβαση 01/05/2014]
- Soukissian, T., Prospathopoulos, A., Hatzinaki, M., Kabouridou, M. (2008) “Assessment of the Wind and Wave Climate of the Hellenic Seas Using 10-Year Hindcast Results”, *The Open Ocean Engineering Journal*, **1** : 1-12
Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.benthamscience.com/open/tooej/articles/V001/1TOOEJ.pdf>> [πρόσβαση 27/04/2014]
- Suárez de Vivero, J., Rodríguez Mateos, J. (2012) “The Spanish approach to marine spatial planning. Marine Strategy Framework Directive vs. EU Integrated Maritime Policy”, *Marine Policy*, **36** (1) : 18-27 Διαθέσιμο στο

<URL: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X11000522>>
[πρόσβαση 5/03/2014]

Διαδικτυακοί Τόποι

- Βουλή των Ελλήνων Διαθέσιμο στο <URL:
http://www.hellenicparliament.gr/Nomothetiko-Ergo/Anazitisi-Nomothetikou-Ergou?law_id=6fb2ffd7-8c64-4829-8544-e6a6094e7d8e>
[πρόσβαση 10/06/2014]
- ΔΕΠΙΑ 2010-2014 Διαθέσιμο στο <URL:
<http://www.depa.gr/content/article/002005004/265.html>>
[πρόσβαση 11/05/2014]
- ΔΕΣΜΗΕ 2014 Διαθέσιμο στο <URL:
<http://www.desmie.gr/ape-sithya/adeiodotiki-diadikasia-kodikopoiisi-nomothesias-ape/periechomena/aiolika/aiolika-parka-sti-thalassa/>>
[πρόσβαση 27/04/2014]
- E. FIR, Έρευνα και Διάσωση - 25ος Μεσημβρινός 2012 Διαθέσιμο στο <URL:
<http://e-puzzle.blogspot.gr/2012/01/5-25.html>> [πρόσβαση 05/05/2014]
- Ελεύθερη Ζώνη 2014 Διαθέσιμο στο <URL:
<http://www.elzoni.gr/html/ent/222/ent.44222.asp>> [πρόσβαση 23/06/2014]
- ΕΛΙΜΕ 2011 Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.elime.gr/index.php/about-us/107-2011-09-16-06-54-41>> [πρόσβαση 01/06/2014]
<http://www.greekcruise.gr/>> [πρόσβαση 01/06/2014]
- ΕΠΧΣΑΑ Πρόταση αναθεώρησης 2013 Διαθέσιμο στο <URL:
<http://www.pnai.gov.gr/ckfinder/userfiles/files/%CE%A7%CF%89%CF%81%CE%BF%CF%84%CE%B1%CE%BE%CE%B9%CE%BA%CF%8C%20%CE%A4%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CF%8D%20-%20%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CE%B8%CE%B5%CF%8E%CF%81%CE%B7%CF%83%CE%B7%202013.doc>> [πρόσβαση 01/06/2014]
- Έρευνες για Υδρογονανθρακες στον Ελλαδικό Χώρο Διαθέσιμο στο <URL:
<http://www.latomet.gr/HyrdoCApp/index.html>> [πρόσβαση 20/05/2014]
- ΕΣΠΙΑ 2007-2013 Διαθέσιμο στο <URL:
<http://www.espa.gr/el/pages/staticNewProgrammingPeriod.aspx>>

[πρόσβαση 10/06/2014]

- Καθημερινή 2014 Διαθέσιμο στο <URL:
<http://www.kathimerini.gr/444162/article/oikonomia/epixeirhseis/pagwnoyn-aitheis-gia-nea-8alassia-aiolika-parka>> [πρόσβαση 08/05/2014]
- Ομοσπονδιακή ναυτική και υδρογραφική υπηρεσία Γερμανίας Διαθέσιμο στο <URL:
http://www.bsh.de/en/Marine_uses/Spatial_Planning_in_the_German_EEZ/documents2/MSP_DE_NorthSea.pdf [πρόσβαση 07/05/2014]
http://www.bsh.de/en/Marine_uses/Spatial_Planning_in_the_German_EEZ/documents2/MSP_DE_BalticSea_Dec2009.pdf> [πρόσβαση 07/05/2014]
- Περιοχή ΑΟΖ 2007 Διαθέσιμο στο <URL:
<http://www.ellinikos-stratos.com/arthra/aoz.asp>> [πρόσβαση 05/05/2014]
- ΡΑΕ Διαθέσιμο στο <URL:
http://www.rae.gr/site/categories_new/renewable_power/licence/gis.csp> [πρόσβαση 11/11/2013]
<http://www.rae.gr/old/energysys/main.htm>> [πρόσβαση 11/05/2014]
- Τεχνολογία Πετρελαίου και Φυσικού Αερίου Μεταφορά, Διανομή, Αποθήκευση Φυσικού Αερίου Διαθέσιμο στο <URL:
<http://www.chemeng.ntua.gr/courses/pngtech/files/Natural%20Gas%20Transportation%20Distribution.pdf>> [πρόσβαση 11/05/2014]
- ΥΠΕΚΑ 2009 Διαθέσιμο στο <URL:
<http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=766&language=el-GR>> [πρόσβαση 20/05/2014]
<http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=785&snis%5B524%5D=3112&language=el-GR>> [πρόσβαση 20/05/2014]
<http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=95ebrUR7xoo%3D&tabid=546> [πρόσβαση 07/05/2014]
- ΥΠΕΚΑ 2011 Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.ypeka.gr/medeuwi/>> [πρόσβαση 29/04/2014]
- Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων 2014 Διαθέσιμο στο <URL:
<http://www.alieia.minagric.gr/node/22>> [πρόσβαση 09/06/2014]
<http://www.alieia.minagric.gr/node/8>> [πρόσβαση 09/06/2014]
- Υπουργείο Τουρισμού Διαθέσιμο στο <URL:

http://www.mintour.gov.gr/el/Investments/touristikoi_limenes/creattourlimena/

[πρόσβαση 29/04/2014]

http://www.visitgreece.gr/el/travelling_to_greece/by_sea

[πρόσβαση 29/04/2014]

- Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου 2011 Διαθέσιμο στο <URL:
<http://www.hcg.gr/node/7113>> [πρόσβαση 01/06/2014]
<http://pireas2day.gr/uploads/paroyyasi.pptx>> [πρόσβαση 01/06/2014]
- A constitution for the seas Διαθέσιμο στο <URL:
<http://worldoceanreview.com/en/wor-1/law-of-the-sea/a-constitution-for-the-seas/>> [πρόσβαση 07/05/2014]
- Aquatic Renewable Energy Technologies (Aqua-RET) 2008
 Διαθέσιμο στο <URL:
<http://www.aquaret.com/images/stories/aquaret/pdf/gkwp1greece.pdf>>
 [πρόσβαση 06/05/2014]
- BBC News 2014 Διαθέσιμο στο <URL:
<http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/7867683.stm>> [πρόσβαση 06/05/2014]
- Econews 2012-2013 Διαθέσιμο στο <URL:
<http://www.econews.gr/2014/05/14/ydrogonanthrakes-dytiki-ellada-114791/>>
 [πρόσβαση 20/05/2014]
<http://www.econews.gr/2011/10/02/thalassia-aiolika-parka-5/>>
 [πρόσβαση 08/05/2014]
- Energypress 2010-2014 Διαθέσιμο στο <URL:
<http://www.energypress.gr/news/Erhontai-nees-adeies-offshore-gia-Kopeloyzo-TERNA>> [πρόσβαση 19/05/2014]
<http://www.energypress.gr/news/offshore/Prasino-fws-sthn-RF-Energy-gia-to-3o-megalytero-offshore-ston-kosmo>> [πρόσβαση 19/05/2014]
<http://www.energypress.gr/news/Se-Kopeloyzo-h-deyterh-adeia-gia-yperaktio-aioliko-sth-THrakh>> [πρόσβαση 19/05/2014]
<http://www.energypress.gr/news/Elafws-beltiwmeh-h-elkystikothta-ths-Elladas-gia-ependyseis-APE>> [πρόσβαση 19/05/2014]
<http://www.energypress.gr/news/igi/To-Country-Risk-ths-Elladas-ebgale-ektos-paihniديو-ton-ITGI...> [πρόσβαση 19/05/2014]

<http://www.energypress.gr/news/Tehnologia-kymatikhs-energeias-parehei-afalatwmeno-nero-kai-hlektrismo> > [πρόσβαση 20/06/2014]

- Enterprise Greece Invest & Trade 2008 Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.investingreece.gov.gr/default.asp?pid=36§orID=48&la=2>> [πρόσβαση 08/05/2014]
- GR 2014 EU 2013 Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.gr2014.eu/el/news/features/%CE%B8%CE%B1%CE%BB%CE%AC%CF%83%CF%83%CE%B9%CE%BF%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CF%80%CE%B1%CF%81%CE%AC%CE%BA%CF%84%CE%B9%CE%BF%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82-%CE%BC%CE%B9%CE%B1-%CE%B8%CE%AC%CE%BB%CE%B1%CF%83%CF%83%CE%B1-%CE%B1%CF%80%CF%8C-%CE%B5%CF%85%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CF%81%CE%AF%CE%B5%CF%82>> [πρόσβαση 30/05/2014]
<http://www.gr2014.eu/el/greece/maritime> [πρόσβαση 30/05/2014]
- European Envoronments Agency Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/status-of-fish-stocks-in-the-international-council-for-the-exploration-of-the-sea-ices-and-general-fisheries-commission-for-the-mediterranean-gfcm-fishing-regions-of-europe>> [πρόσβαση 09/06/2014]
- European wind resources over open sea 2011 Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.windatlas.dk/europe/oceanmap.html>> [πρόσβαση 27/04/2014]
- Horizon 2020 2014 Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.h2020.net/en/the-h2020-initiative.html>> [πρόσβαση 29/04/2014]
- Kool News 2013 Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.koolnews.gr/diethni/prova-aigaiou-i-kontra-nikaragouas-kolomvias-gia-tin-aoz-ti-apofasise-i-hage/>> [πρόσβαση 29/04/2014]
- Marine Spatial Planning (MSP) Initiative 2014 Διαθέσιμο στο <URL: http://www.unesco-ioc-marinesp.be/msp_around_the_world> [πρόσβαση 5/03/2014]

- Research & Innovation Energy 2013 Διαθέσιμο στο <URL:
http://ec.europa.eu/research/energy/eu/index_en.cfm?pg=research-ocean-background> [πρόσβαση 06/05/2014]
- Naftemporiki 1996-2014 Διαθέσιμο στο <URL:
<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/785435/se-ufesi-i-krouaziera-sti-mesogeio>> [πρόσβαση 30/05/2014]
<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/759755/auksisi-kata-334-sti-diakinisi-epibaton-krouazieras-to-2013>> [πρόσβαση 30/05/2014]
<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/791080/se-ekseliksi-1000-limenika-erga-enos-dis-euro-se-oli-tin-ellada>> [πρόσβαση 30/05/2014]
<http://www.naftemporiki.gr/documents/670922/aplousteusi-diadikasion-gia-tin-enisxusi-tis-touristikis-epixeirimatikotitas-anadiarthrosi-tou-eot-kai-loipes-diatakseis>> [πρόσβαση 30/05/2014]
- Newsit 2009-2012 Διαθέσιμο στο <URL:
http://www.newsit.gr/default.php?pname=Article&art_id=289391&catid=13> [πρόσβαση 20/05/2014]
- Norwegian Ministry of Climate & Environment 2009 Διαθέσιμο στο <URL:
<http://www.regjeringen.no/en/dep/kld/Selected-topics/departement-for-marine-management-and-pol/havforvaltning/integrated-management-of-the-barents-sea.html?id=87148>> [πρόσβαση 5/03/2014]
- The Scottish Government 2014 Διαθέσιμο στο <URL:
<http://www.scotland.gov.uk/Topics/marine/seamanagement/national/Timetable>> [πρόσβαση 5/03/2014]
- United Nations Environment Programme Mediterranean Action Plan for the Barcelona Convention 2000-2007 Διαθέσιμο στο <URL:
<http://www.unepmap.org/index.php?module=content2&catid=001001004>> [πρόσβαση 29/04/2014]
- Waveplam: Greece in focus 2008 Διαθέσιμο στο <URL:
<http://www.waveplam.eu/page/default.asp?id=387>> [πρόσβαση 4/12/2013]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Πίνακας 1: ΟΘΠ-Action Plan

Action Plan Reference	Specific Action
2.1 Action towards integration of Maritime Affairs across the EU	Guidelines for national integrated maritime Policies, first semester 2008 Report on Member States' actions, 2009
2.2 Regulatory obstacles	Report on regulatory obstacles, first semester 2008
2.3 Collective learning – exchange of best practice	Establishment of networks of best practices (2008-2009)
3.1 Surveillance Activities	Working documents describing organisation of offshore activities and identifying surveillance, monitoring and reporting systems in Europe, November 2007 Work plan for an integrated network of all European maritime surveillance systems, second semester 2008
3.2 Maritime Spatial Planning and integrated coastal zone management	Road map on development of maritime spatial planning by Member States, 2008 Establishment of a system for exchange of best Practices, 2009 Examination of options needed to make the uses of different maritime activities more compatible, 2008
3.3 European Marine Observation and Data Network	Road map in 2008 leading to Action Plan in 2009 Proposal on a programme for multi-dimensional mapping of the sea in Member States' waters, second semester 2008
4.1 Development of multi-sectoral clusters and regional centres of maritime excellence	A staff working document on Maritime Clusters, October 2007 This will prepare the ground for future work, including the establishment of a European network of maritime clusters.
4.2 Maritime Transport	Consultation on a European Space for Maritime Transport without barriers, October 2007 A staff working document on the Motorways of the Sea, October 2007 Study to assess trends for the period 2008-2018, 2007 Final Guidelines on the application of competition rules to maritime transport, 2008 Conference on trends and shipping scenarios, first semester 2008 Proposal on establishment of European Space for Maritime Transport without barriers, 2008 White Paper on Maritime Transport strategy to

Action Plan Reference	Specific Action
<p>4.3 Strengthening careers and Employment, the maritime Sectors</p> <p>(a) Promotion of employment for Seafarers</p> <p>(b) Qualifications of Seafarers</p> <p>(c) Exclusions of maritime professions from EU social legislation and working conditions</p>	<p>2018, 2008</p> <p>Policy document on e-maritime services, 2009</p> <p>Review of block exemption regulation, before April 2010</p> <p>Support ECSA and ETF in their ongoing negotiations to transpose elements of ILO Maritime Labour Convention.</p> <p>Proposal for a directive on Article 139 ECT (implementation of ILO Convention)</p> <p>Action Plan to enhance status of seafaring careers, 2nd semester 2009</p> <p>Proposal for Directive on enforcement of labour standards, 2009-2010</p> <p>Proposal for Council decision for ratification by EU MS of ILO convention on work in the fishing Sector</p> <p>Explore implementation of ILO convention on fisheries standards</p> <p>Action Plan on qualifications of seafarers, 2nd semester 2009</p> <p>Communication launching the reassessment of the exclusions of maritime sectors from EU labour law, October 2007</p>
4.4 Ports policy	<p>Communication on Ports, October 2007</p> <p>Guidelines on the application of Community environment legislation to port development, 2008</p>
4.5 Air Pollution by Ships	<p>Promote use of shore-side electricity by ships at berth in EU ports.</p> <p>Evaluate options for EU legislation to reduce greenhouse gas emissions.</p>
4.6 Ship dismantling	<p>Communication on a Strategy for ship dismantling, 2008</p> <p>Continuation of active participation in IMO work on a Ship Recycling Convention. Ongoing.</p>
4.7 Action on marine-based energy infrastructures and resources	<p>Revise Guidelines for Trans-European Energy Networks, 2009</p>
4.8 Action on developing the situation of fishermen at sea	<p>Working document on fishers as "Guardians of the Sea", second semester 2008</p>
<p>4.9 Implementation of the Eco-System Approach in European Fisheries</p> <p>(a) Strengthening the implementation of the Eco-System Approach, the</p>	<p>Communication on eco-system approach in Fisheries, 2008</p>

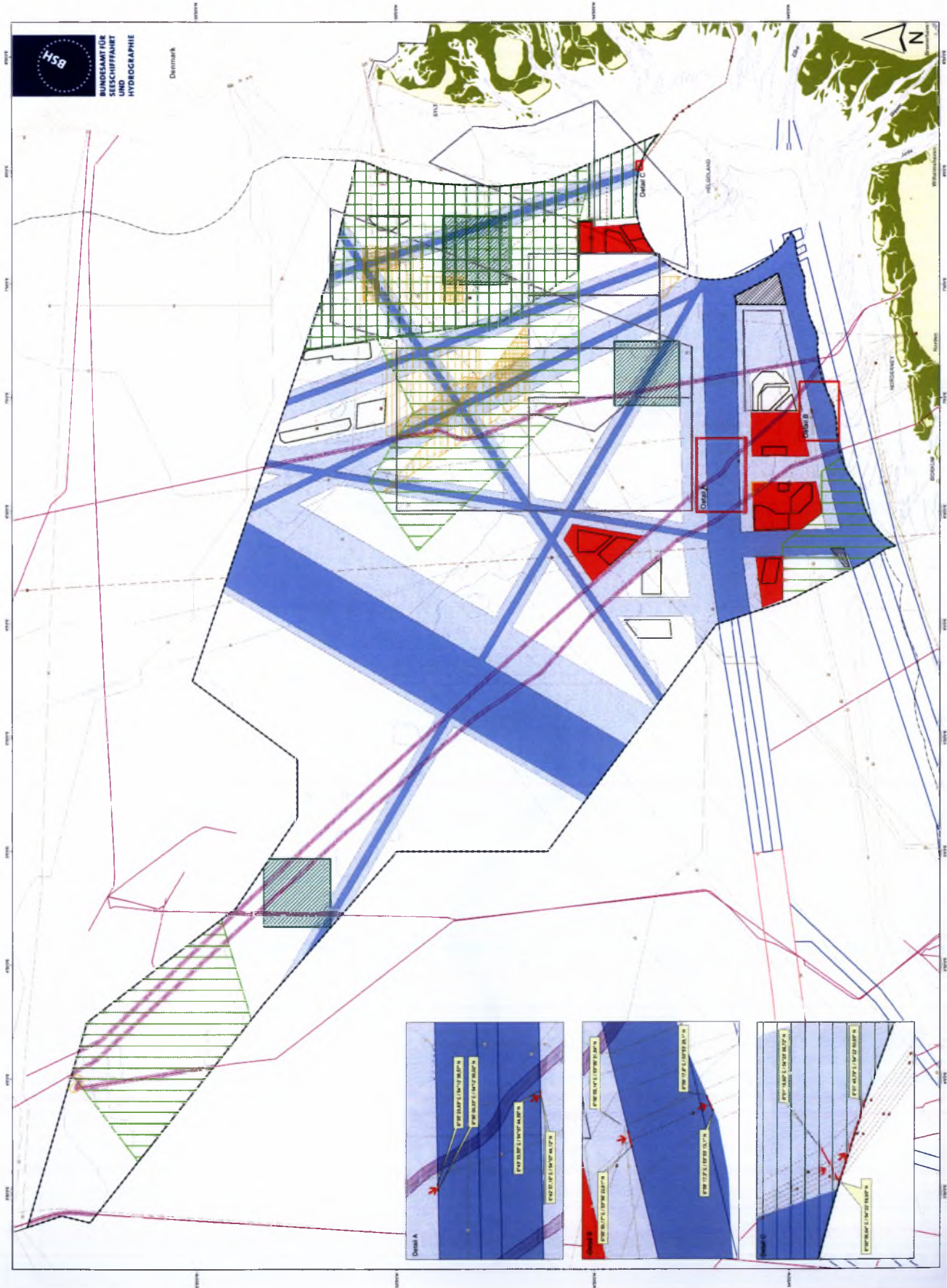
Action Plan Reference	Specific Action
<p style="text-align: center;">Common Fisheries Policy</p> <p style="text-align: center;">(b) Implementation of a policy to progressively eliminate discards, European fisheries</p>	Roadmap for discards, 2008
<p>4.10 Proposals on the protection of fisheries resources in international waters</p> <p style="padding-left: 20px;">(a) Action to eliminate Illegal, Unregulated and Unreported (IUU) Fishing</p> <p style="padding-left: 20px;">(b) Action on Destructive Fishing Practices</p>	<p>Communication and Regulation on combating IUU Fisheries, 2007</p> <p>Communication and Legislative proposal on destructive fishing practices, 2007</p>
5.1 European Marine and Maritime Research	<p>Communication on Marine and Maritime Research Strategy, 2008</p> <p>Cross-cutting calls for proposals for FP7, 2008</p>
6.1 Provision of information on Community projects in coastal regions and their funding	<p>Database on projects in Maritime regions, 2nd semester 2008</p> <p>Examination of possible funding of maritime projects in coastal regions and islands, 2009</p>
6.2 Europe's Outermost Regions and Islands	Promote the participation of islands and outermost regions in the <i>Regions for Economic Change</i> initiative, 2008
<p>6.3 Action on Mitigation and Adaptation to Climate Change</p> <p style="padding-left: 20px;">(a) Action on risk reduction policies and their economic impacts, coastal regions</p> <p style="padding-left: 20px;">(b) Carbon Capture and Storage</p>	<p>Community strategy for disaster prevention, 2008</p> <p>Development of Strategy for adaptation to Climate Change, 2008</p> <p>Enabling legal framework for CCS, 2007</p>
6.4 Sustainable Maritime Tourism	<p>Communication on sustainable and competitive European tourism, 2007</p> <p>Assessment of interlinkages between the cruise industry, marinas, ports, and other maritime industries; 2009</p>
6.5 Improving Socio-Economic Data for maritime sectors and maritime regions	Working document on socio-economic data leading to the development of an integrated socioeconomic database, 2009
7.1 The EU's profile in international fora and relations with partners	<p>Publishing of a database and scoreboard on ratifications by Member States</p> <p>Assessment of the EU situation in international maritime organisations, 2008</p> <p>Introducing maritime affairs into the dialogues with third countries, including developing countries, 2008</p>
7.2 Inclusion of Maritime Policy objectives in dialogue with third	Organisation of a Euromed workshop on maritime spatial planning, 2008

Action Plan Reference countries sharing regional seas	Specific Action Objectives of Maritime Policy discussed with candidate and potential candidate countries and partner countries Neighbouring countries involved in development of EMODNET improved surveillance programs and spatial planning
--	---

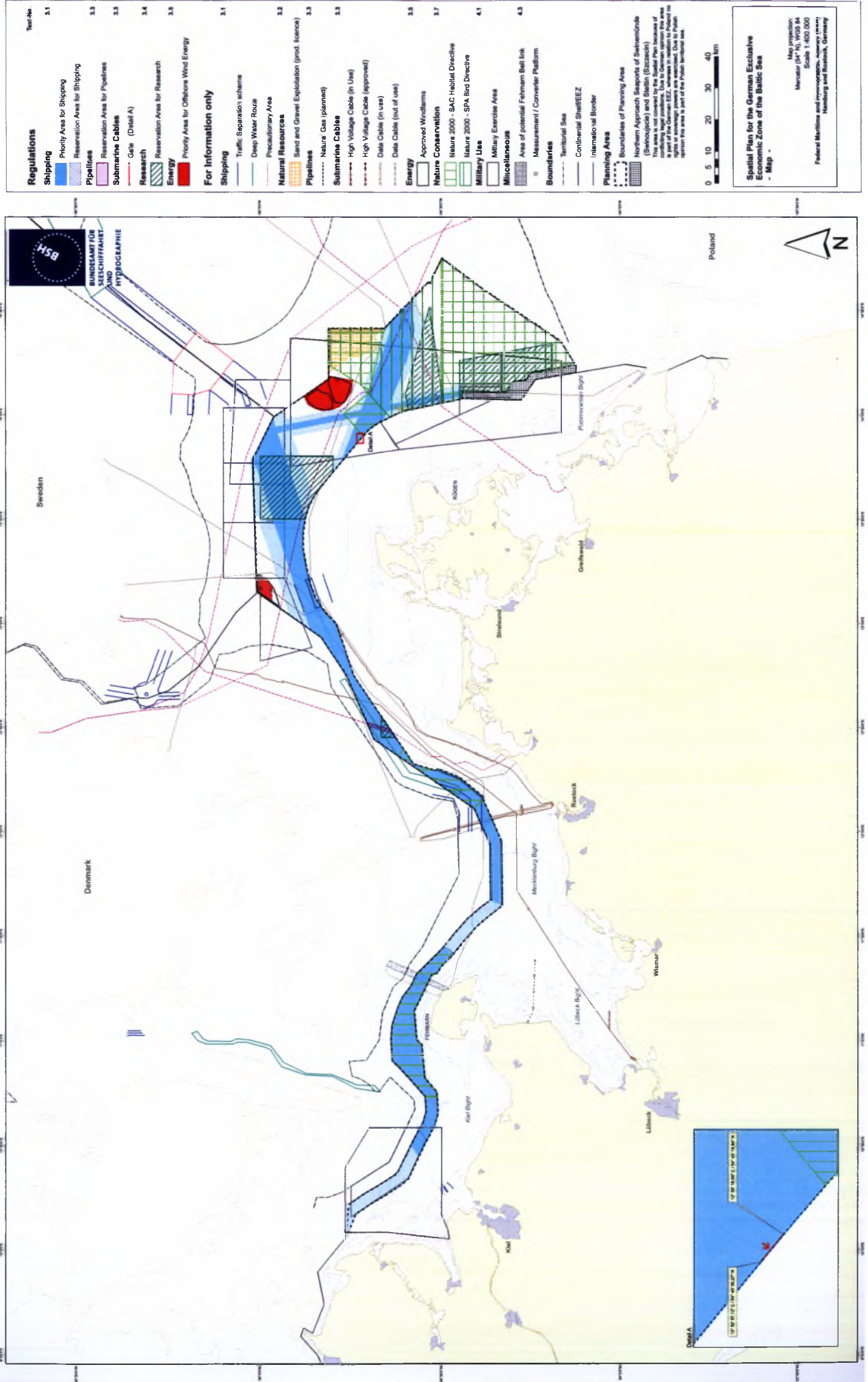
Πηγή: Commission of the European Communities, 2008

X apts 2

Spatial Plan for the German Exclusive Economic Zone of the North Sea - Map -



Spatial Plan for the German Exclusive Economic Zone of the Baltic Sea - Map -



Πίνακας 4: Κύριες ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες της θαλάσσιας διακυβέρνησης

Country/regional area	Political and strategical initiatives	Initiatives on marine spatial planning
Russian Federation	Marine Policy Document (2001).	
Norway	Report No. 12 (2001–2002), protecting the riches of the seas.	Report No. 8 (2005–2006), Integrated Management of the Marine Environment of the Barents Sea and the Sea Areas off the Lofoten Islands (White Paper); Integrated Management Plan for the Barents Sea-Lofoten area (2006), Report No. 37, Integrated Management of the Marine Environment of the Norwegian Sea (2009).
Finland	Finland's Programme for the Protection of the Baltic Sea (2002).	–
Netherlands	–	Spatial Planning Policy Document (2004), Integrated Management Plan for the North Sea 2015 (2005).
Sweden	The Sea – time for a new strategy (2003), Swedish Action Plan for the Marine Environment (2005).	–
Germany	–	Extension of the Raumordnungsgesetz (Spatial Planning Act) a la ZEE (2004), Regional Development Plan de Mecklenburg-Vorpommern (2005), Regional Development Plan of Lower Saxony (2006), Spatial Marine Plan for German EEZ North Sea y Baltic Sea (2007), Draft Ordinance on Spatial Planning in the German Exclusive Economic Zone (AWZ-ROV) (2008), Guidelines for a “Maritime Development Plan” within the context of an integrated German maritime policy (2009).
Belgium	–	Master Plan for the Belgian Part of the North Sea (2003), Towards a spatial structure plan for sustainable management of the sea (2005).
Iceland	Ocean Iceland's Policy (2004).	–
Portugal	Estratégia Nacional para o Mar (2006).	Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (2010).
France	Rapport d'Information sur l'action de l'État en mer (2005), Informe Une ambition maritime pour la France (2006), Livre	–

Country/regional area	Political and strategical initiatives	Initiatives on marine spatial planning
United Kingdom	bleu. Stratégie nationale pour la mer et les océans (2009). Marine and Coastal Access Act (2009), Marine (Scotland) Act (2010).	Pilot project: Marine Spatial Planning for Nature Conservation in the Irish Sea (2004), Scottish Sustainable Marine Environment Initiative (SSMEI) (2005), Scotland's Seas: Towards understanding their state (2008).
Spain	Law on Marine Environment Protection (2010).	–
Trilateral Wadden Sea Cooperation Area (Denmark–Germany–Netherlands)	–	Trilateral Wadden Sea Plan (1997), Trilateral Wadden Sea Plan 2010 (2010).
European Union	Thematic Strategy on the Protection and Conservation of the Marine Environment (COM(2005) 504 final), Green Paper-Maritime Policy of the EU (COM(2006) 275 final), Blue Book and Action Plan (COM(2007) 575 final), Guidelines for an Integrated Approach to Maritime Policy (COM(2008) 395 final), Marine Strategy Framework Directive (Directive 2008/56/CE).	Roadmap for Maritime Spatial Planning (COM(2008) 791 final).
Helcom (Baltic Sea)		HELCOM Baltic Sea Action Plan (2007).

Πηγή: Suárez de Vivero *et al.*, 2012

Πίνακας 5: Αποστάσεις αιολικών εγκαταστάσεων από γειτνιάζουσες χρήσεις γης και δραστηριότητες και κριτήρια ένταξής τους στο τοπίο

A. Αποστάσεις για τη διασφάλιση της λειτουργικότητας και απόδοσης των αιολικών εγκαταστάσεων	
A. Μέγιστη απόσταση από υφιστάμενη οδό χειροιάς προσπέλασης οικισσώδη/κατοικητορικής κατηγορίας	<ul style="list-style-type: none"> - Για εγκατεστημένη ισχύ/μονάδα κάτω των 10 MWε: Σε ΠΑΠ και Αττική: 20 χλμ. μήκους οδούσης - Σε άλλες περιοχές (ΠΑΚ): 15 χλμ. ανεξάρτητα από την εγκατεστημένη ισχύ / μονάδα - Σε νησιά: 10 χλμ. ανεξάρτητα από την εγκατεστημένη ισχύ / μονάδα
B. Μέγιστη απόσταση από το σύστημα μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας Υψηλής Τάσης (Υ.Τ.)	Όπως ορίζει ο ΔΕΣΜΗΕ στους όρους σύνδεσης της εγκατάστασης (υψηλή τάση) και η ΔΕΗ (μέση και χαμηλή τάση)
Γ. Ελάχιστη απόσταση (Α) από σημαντικά σταθερά στοιχεία άμεσης παρεμβολής (φυσικά ή ανθρωπογενή) που εμποδίζουν την εκμετάλλευση του ανέμου	7 φορές το ύψος του σταθερού στοιχείου άμεσης παρεμβολής (A=7xY)
Δ. Ελάχιστη απόσταση (Α) μεταξύ των ανεμογεννητριών	<ul style="list-style-type: none"> - Με ανάπτυγμα κάθετα στην κατεύθυνση του κυρίαρχου ανέμου: 3 φορές τη διάμετρο (d) της φτερωτής της ανεμογεννήτριας (A=3d) - Με ανάπτυγμα παράλληλο στην κατεύθυνση του κυρίαρχου ανέμου: 7 φορές τη διάμετρο (d) της φτερωτής της ανεμογεννήτριας (A=7d)
B. Αποστάσεις από περιοχές περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος	
Ασύμβατη χρήση	Ελάχιστη απόσταση εγκατάστασης από την ασύμβατη χρήση
Περιοχές απολύτου προστασίας της Φύσης του άρθρου 19 παρ.1,2 Ν.1650/86 (Α'160)	Σύμφωνα με την συγκεκριμένη ΕΠΜ ή το σχετικό π.δ. (του άρθρου 21 του ν. 1650/86) ή την σχετική ΚΥΑ (ν. 3044/02)
<ul style="list-style-type: none"> - Πυρήνες των Εθνικών Δρυμών, κηρυγμένα μνημεία της φύσης, αισθητικά όαση που δεν περιλαμβάνονται στο προηγούμενο εδάφιο. - Οι οικοτόποι προτεραιότητας περιοχών της Επικράτειας που έχουν ενταχθεί στον κατάλογο των τόπων κοινοτικής σημασίας του δικτύου ΦΥΣΗ 2000 σύμφωνα με την απόφαση 2006/613/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 259 της 21.9.2006, σ. 1). 	Κρίνεται κατά περίπτωση στο πλαίσιο της ΕΠΟ
Αξιόλογες ακτές και παραλίες (π.χ.αμμόδεις)	1.000 μ.
Περιοχές ΖΕΠ ορνιθοπανίδας (SPA)	Κρίνεται κατά περίπτωση στο πλαίσιο της ΕΠΟ, μετά από ειδική ορνιθολογική μελέτη
Γ. Αποστάσεις από περιοχές και στοιχεία πολιτιστικής κληρονομιάς	
Ασύμβατη χρήση	Ελάχιστη απόσταση εγκατάστασης από την ασύμβατη χρήση
Εγγεγραμμένα στον Κατάλογο Παγκόσμιας Κληρονομιάς και τα άλλα μείζονος σημασίας μνημεία, αρχαιολογικούς χώρους και ιστορικούς τόπους, της παρ. 5. εδάφιο ββ του άρθρου 50 του Ν. 3028/02	3.000 μ.
Ζώνη απολύτου προστασίας (Ζώνη Α) λοιπών αρχαιολογικών χώρων	A=7d, όπου (d) η διάμετρος της φτερωτής της ανεμογεννήτριας, τουλάχιστον 500 μ.
Κηρυγμένα πολιτιστικά μνημεία και ιστορικοί τόποι	A=7d, όπου (d) η διάμετρος της φτερωτής της ανεμογεννήτριας, τουλάχιστον 500 μ.

Δ. Αποστάσεις από οικιστικές δραστηριότητες	
Ασύμβατη χρήση	Ελάχιστη απόσταση εγκατάστασης από την ασύμβατη χρήση
Πόλεις και οικισμοί με πληθυσμό >2000 κατοίκων ή οικισμοί με πληθυσμό < 2000 κατοίκων που χαρακτηρίζονται ως δυναμικοί ή και τουριστικοί ή και αξιολογοί	1.000 μ. από το όριο ³ του οικισμού ή του σχεδίου πόλης κατά περίπτωση
Παραδοσιακοί οικισμοί	1.500 μ. από το όριο ³ του οικισμού
Λοιοί οικισμοί	500 μ. από το όριο ³ του οικισμού
Οργανωμένη δόμηση Α ⁴ ή Β ⁴ κατοικίας (Π.Ε.Ρ.Π.Ο., Συνεταιρισμοί κλπ) ή και διαμορφωμένες περιοχές Β ⁴ κατοικίας, όπως αναγνωρίζονται στο πλαίσιο της Μ.Π.Ε. κάθε μεμονωμένης εγκατάστασης αιολικού πάρκου	1.000 μ. από τα όρια του σχεδίου ή της διαμορφωμένης περιοχής αντίστοιχα.
Ιερές Μονές	500 μ. από τα όρια της Μονής
Μεμονωμένη κατοικία (νομίμως υφιστάμενη)	Εξασφάλιση ελάχιστου επιπέδου θορύβου μακρότερου των 45 db.
ΣΤ. Αποστάσεις από ζώνες ή εγκαταστάσεις παραγωγικών δραστηριοτήτων	
Ασύμβατη χρήση	Ελάχιστη απόσταση εγκατάστασης από την ασύμβατη χρήση
Αγροτική γη υψηλής παραγωγικότητας, ζώνες αναδάσμου, αρδευόμενες εκτάσεις	Απόσταση ασφαλείας 1,5d
Ιχθυοκαλλιέργειες	Απόσταση ασφαλείας 1,5d
Μονάδες εσταλισμένης κτηνοτροφίας:	Απόσταση ασφαλείας 1,5d
Λατομικές ζώνες και δραστηριότητες	Όπως ορίζεται στην κείμενη νομοθεσία.
Λειτουργούσες επιφανειακά μεταλλευτικές - εξορυκτικές ζώνες και δραστηριότητες	500 μ.
ΠΟΤΑ, και άλλες Περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα, θεματικά πάρκα, τουριστικοί λιμένες και άλλες θεσμοθετημένες ή διαμορφωμένες τουριστικές περιοχές (όπως αναγνωρίζονται στο πλαίσιο της ΜΠΕ για κάθε μεμονωμένη εγκατάσταση).	1.000 μ. από τα όρια της ζώνης / περιοχής ⁴
Τουριστικά καταλύματα μεσαίου και μεγάλου μεγέθους, ειδικές τουριστικές υποδομές, τουριστικοί λιμένες	1.000 μ. από τα όρια της μονάδας ⁴ .
Λοιπά τουριστικά καταλύματα και εγκαταστάσεις	500 μ. ⁴ .

Κριτήρια ένταξης των αιολικών εγκαταστάσεων στο τοπίο

Σημείο Ιδιαίτερου Ενδιαφέροντος	Μέγιστη απόσταση από Α/Π (χλμ)	
	Εντός Π.Α.Π. - Αττικής - Θαλάσσιου χώρου	Εντός Π.Α.Κ.- Κατοικημένα Νησιά
Το πλησιέστερο όριο των εγγεγραμμένων στον κατάλογο Παγκόσμιας Κληρονομιάς και άλλων μείζονος σημασίας μνημείων, αρχαιολογικών χώρων και ιστορικών τόπων της παρ. 5. εδάφιο ββ) του άρθρου 50 του Ν. 3028/02	6	6
Το πλησιέστερο όριο ζώνης απολύτου προστασίας (ζώνη Α ⁴) λοιπών αρχαιολογικών χώρων	6	6
Το πλησιέστερο όριο θεσμοθετημένου πυρήνα Εθνικού Δρυμού, μνημείου της φύσης, αισθητικού δάσους των παρ. 3 και 4 του άρθρου 19 του Ν. 1650/86.	0,8	1
Το πλησιέστερο όριο θεσμοθετημένου παραδοσιακού οικισμού	6	6
Το πλησιέστερα όρια πόλεων ή οικισμών	2	3
Το πλησιέστερο όριο θεσμοθετημένης ή διαμορφωμένης τουριστικής περιοχής τουριστικά καταλύματα μεσαίου και μεγάλου μεγέθους, ειδικές τουριστικές υποδομές, τουριστικοί λιμένες	2	3

Πίνακας 6: Εθνικοί συνολικοί στόχοι για το μερίδιο ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στην τελική κατανάλωση ενέργειας το 2020¹

	Μερίδιο ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας το 2005 (S ₂₀₀₅)	Στόχος για το μερίδιο ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας το 2020 (S ₂₀₂₀)
Βέλγιο	2,2 %	13 %
Βουλγαρία	9,4 %	16 %
Τσεχική Δημοκρατία	6,1 %	13 %
Δανία	17,0 %	30 %
Γερμανία	5,8 %	18 %
Εσθονία	18,0 %	25 %
Ιρλανδία	3,1 %	16 %
Ελλάδα	6,9 %	18 %
Ισπανία	8,7 %	20 %
Γαλλία	10,3 %	23 %
Ιταλία	5,2 %	17 %
Κύπρος	2,9 %	13 %
Λεττονία	32,6 %	40 %
Λιθουανία	15,0 %	23 %
Λουξεμβούργο	0,9 %	11 %
Ουγγαρία	4,3 %	13 %
Μάλτα	0,0 %	10 %
Κάτω Χώρες	2,4 %	14 %
Αυστρία	23,3 %	34 %
Πολωνία	7,2 %	15 %
Πορτογαλία	20,5 %	31 %
Ρουμανία	17,8 %	24 %
Σλοβενία	16,0 %	25 %
Σλοβακική Δημοκρατία	6,7 %	14 %
Φινλανδία	28,5 %	38 %
Σουηδία	39,8 %	49 %
Ηνωμένο Βασίλειο	1,3 %	15 %

1. Για να είναι δυνατή η επίτευξη των εθνικών στόχων που εκτίθενται στο παρόν παράρτημα, τονίζεται ότι οι κατευθυντήριες γραμμές περί κρατικών ενισχύσεων για την περιβαλλοντική προστασία αναγνωρίζουν τη διαρκή ανάγκη για εθνικούς μηχανισμούς στήριξης της προαγωγής της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές.

Πηγή: Οδηγία 2009/28/ΕΚ.

Πίνακας 7: Δίκαιο της Θάλασσας

PART II
TERRITORIAL SEA AND CONTIGUOUS ZONE
SECTION 2. LIMITS OF THE TERRITORIAL SEA

*Article 3**Breadth of the territorial sea*

Every State has the right to establish the breadth of its territorial sea up to a limit not exceeding 12 nautical miles, measured from baselines determined in accordance with this Convention.

*Article 5**Normal baseline*

Except where otherwise provided in this Convention, the normal baseline for measuring the breadth of the territorial sea is the low-water line along the coast as marked on large-scale charts officially recognized by the coastal State.

*Article 15**Delimitation of the territorial sea between States with opposite or adjacent coasts*

Where the coasts of two States are opposite or adjacent to each other, neither of the two States is entitled, failing agreement between them to the contrary, to extend its territorial sea beyond the median line every point of which is equidistant from the nearest points on the baselines from which the breadth of the territorial seas of each of the two States is measured. The above provision does not apply, however, where it is necessary by reason of historic title or other special circumstances to delimit the territorial seas of the two States in a way which is at variance therewith.

PART II
TERRITORIAL SEA AND CONTIGUOUS ZONE
SECTION 4. CONTIGUOUS ZONE

*Article 33**Contiguous zone*

1. In a zone contiguous to its territorial sea, described as the contiguous zone, the coastal State may exercise the control necessary to:
 - (a) prevent infringement of its customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations within its territory or territorial sea;
 - (b) punish infringement of the above laws and regulations committed within its territory or territorial sea.
2. The contiguous zone may not extend beyond 24 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured.

PART V
EXCLUSIVE ECONOMIC ZONE

*Article 56**Rights, jurisdiction and duties of the coastal State in the exclusive economic zone*

1. In the exclusive economic zone, the coastal State has:
 - (a) sovereign rights for the purpose of exploring and exploiting, conserving and managing the natural resources, whether living or non-living, of the waters superjacent to the seabed and of the seabed and its subsoil, and with regard to other activities for the economic exploitation and exploration of the zone, such as the production of energy from the water, currents and winds
 - (b) jurisdiction as provided for in the relevant provisions of this Convention with regard to:
 - (i) the establishment and use of artificial islands, installations and structures
 - (ii) marine scientific research
 - (iii) the protection and preservation of the marine environment
 - (c) other rights and duties provided for in this Convention.
2. In exercising its rights and performing its duties under this Convention in the exclusive

**PART V
EXCLUSIVE ECONOMIC ZONE**

economic zone, the coastal State shall have due regard to the rights and duties of other States and shall act in a manner compatible with the provisions of this Convention.

3. The rights set out in this article with respect to the seabed and subsoil shall be exercised in accordance with Part VI.

Article 57

Breadth of the exclusive economic zone

The exclusive economic zone shall not extend beyond 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured.

Article 59

Basis for the resolution of conflicts regarding the attribution of rights and jurisdiction in the exclusive economic zone

In cases where this Convention does not attribute rights or jurisdiction to the coastal State or to other States within the exclusive economic zone, and a conflict arises between the interests of the coastal State and any other State or States, the conflict should be resolved on the basis of equity and in the light of all the relevant circumstances, taking into account the respective importance of the interests involved to the parties as well as to the international community as a whole.

**PART VI
CONTINENTAL SHELF**

Article 76

Definition of the continental shelf

1. The continental shelf of a coastal State comprises the seabed and subsoil of the submarine areas that extend beyond its territorial sea throughout the natural prolongation of its land territory to the outer edge of the continental margin, or to a distance of 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured where the outer edge of the continental margin does not extend up to that distance.

**PART VIII
REGIME OF ISLANDS**

Article 121

Regime of islands

1. An island is a naturally formed area of land, surrounded by water, which is above water at high tide.

2. Except as provided for in paragraph 3, the territorial sea, the contiguous zone, the exclusive economic zone and the continental shelf of an island are determined in accordance with the provisions of this Convention applicable to other land territory.

3. Rocks which cannot sustain human habitation or economic life of their own shall have no exclusive economic zone or continental shelf.

**PART IX
ENCLOSED OR SEMI-ENCLOSED SEAS**

Article 122

Definition

For the purposes of this Convention, "enclosed or semi-enclosed sea" means a

Article 123

Cooperation of States bordering enclosed or semi-enclosed seas

States bordering an enclosed or semi-enclosed sea should cooperate with each other in the exercise of

**PART IX
ENCLOSED OR SEMI-ENCLOSED SEAS**

gulf, basin or sea surrounded by two or more States and connected to another sea or the ocean by a narrow outlet or consisting entirely or primarily of the territorial seas and exclusive economic zones of two or more coastal States.

their rights and in the performance of their duties under this Convention. To this end they shall endeavour, directly or through an appropriate regional organization:

(a) to coordinate the management, conservation, exploration and exploitation of the living resources of the sea

**PART XVII
FINAL PROVISIONS**

Article 309

Reservations and exceptions

No reservations or exceptions may be made to this Convention unless expressly permitted by other articles of this Convention.

Article 310

Declarations and statements

Article 309 does not preclude a State, when signing, ratifying or acceding to this Convention, from making declarations or statements, however phrased or named, with a view, inter alia, to the harmonization of its laws and regulations with the provisions of this Convention, provided that such declarations or statements do not purport to exclude or to modify the legal effect of the provisions of this Convention in their application to that State.

Πηγή: UNCLOS/1982

Πίνακας 8: Σύνολο παραγωγής υδατοκαλλιέργειας ανά κράτος μέλος της ΕΕ για το 2011

	value	% value	volume	% volume
UK	739 685	20.55 %	198 969	15.87%
FR	666 730	18.53 %	206 909	16.50%
EL	452 976	12.59%	106 583	8.50%
ES	447 361	12.43 %	274 225	21.87%
IT	404 021	11.23 %	164 128	13.09%
IE	124 901	3.47 %	44 290	3.53%
DK	95 593	2.66 %	31 797	2.54%
HR	93 954	2.61 %	14 459	1.15%
DE	82 728	2.30 %	39 098	3.12%
NL	73 960	2.06 %	43 720	3.49%
PL	62 806	1.75 %	27 985	2.23%
PT	62 629	1.74 %	9 166	0.73%
MT	45 109	1.25 %	2 955	0.24%
FI	43 105	1.20 %	11 275	0.90%
SE	42 442	1.18 %	13 441	1.07%
CZ	39 865	1.11 %	21 010	1.68%
HU	30 294	0.84 %	15 509	1.24%
CY	26 561	0.74 %	4 666	0.37%
BG	17 114	0.48 %	7 094	0.57%
RO	15 890	0.44 %	8 353	0.67%
AT	14 334	0.40 %	2 470	0.20%
LT	6 886	0.19 %	3 234	0.26%
LV	2 804	0.08 %	547	0.04%
SI	2 615	0.07 %	855	0.07%
SK	2 421	0.07 %	913	0.07%
EE	1 971	0.05 %	419	0.03%
BE	202	0.01 %	36	0.00%
EU-28	3 598 955	100.00%	1 254 106	100.00%

Πηγή: European Commission, 2014





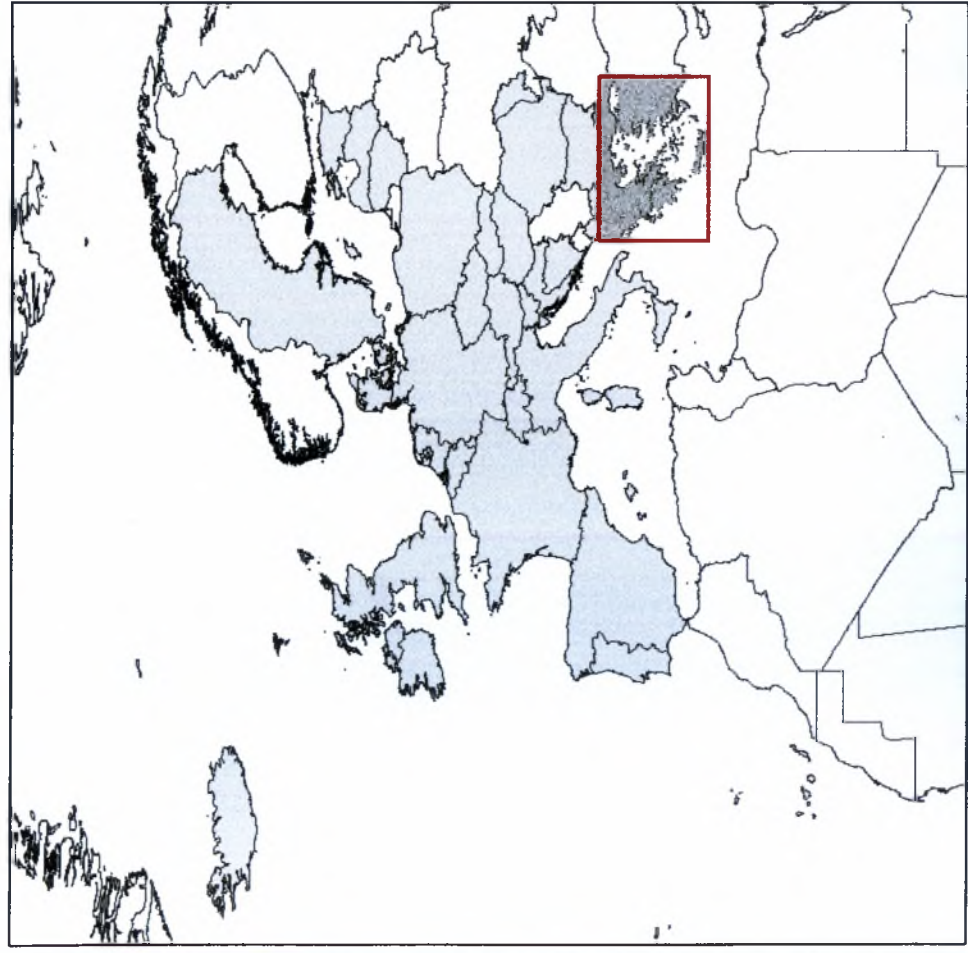
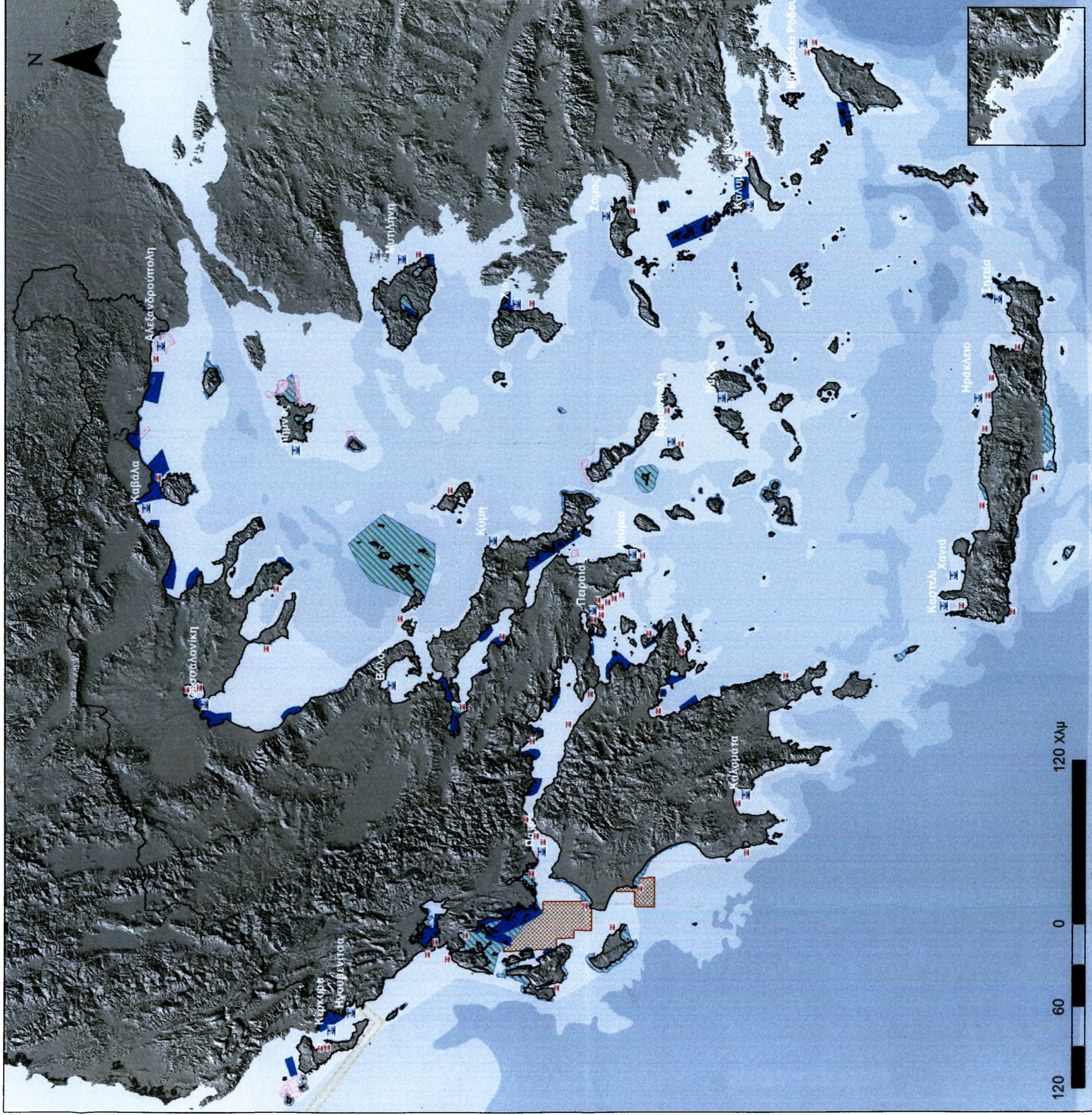
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ



004000121449

✓ → 2100 100

Χάρτης 9



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 9: ΣΕΝΑΡΙΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΤΖΗΚΑ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ

ΠΗΓΕΣ: ΔΕΠΑ, ΡΑΕ, ΥΠΕΚΑ,
www.4coffshore.com/offshorewind/

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2.000.000

ΒΟΛΟΣ, 2014

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΣΥΝΟΡΑ
- ΜΑΡΙΝΕΣ
- ΛΙΜΑΝΙΑ
- ΑΙΤΗΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΑΙΟΛΙΚΩΝ ΠΑΡΚΩΝ
- ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΥΔΑΤΟΚΑΛΥΠΤΕΡΩΝ
- ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΝΑΤΥΡΑ 2000
- ΑΔΕΙΕΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΥΔΡΟΓΟΝΑΝΘΡΑΚΩΝ
- ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΑΙΓΩΓΟΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ

