

# ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

23/5/2022



## Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός – Το παράδειγμα εφαρμογής της ευρύτερης θαλάσσιας περιοχής του Β. Αιγαίου.

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Πολυτεχνική Σχολή.

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και  
Περιφερειακής Ανάπτυξης

Ευστράτιος Σαμαράς

Επιμέλεια Εργασίας:

**Σαμαράς Ευστράτιος**

**A.M.: 0316018**

Επιβλέπων Καθηγητής:

**Γουργιώτης Ανέστης (Επίκουρος Καθηγητής Χωροταξίας του ΤΜΧΠΠΑ)**

**[Διπλωματική Εργασία]**

**Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός – Το παράδειγμα εφαρμογής της ευρύτερης θαλάσσιας περιοχής του Β. Αιγαίου. (Marine Spatial Planning – the implementation example of N.Aegean’s wider marine region.)**

Βόλος, Μάιος 2022

## Δήλωση

Βεβαιώνω ότι η παρούσα εργασία είναι δική μου, δεν έχει συγγραφεί από άλλο πρόσωπο με ή χωρίς αμοιβή, δεν έχει αντιγραφεί από δημοσιευμένη ή αδημοσίευτη εργασία άλλου και δεν έχει προηγουμένως υποβληθεί για βαθμολόγηση στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας ή άλλου. Βεβαιώνω ότι είμαι εν γνώσει των κανόνων περί λογοκλοπής του ΤΜΧΠΠΑ και ότι στο πλαίσιο αυτού έχουν τηρηθεί όλοι οι κανόνες κατά την ακαδημαϊκή δεοντολογία, σχετικά με αναφορές, βιβλιογραφία, κ.λ.π., τόσο από έντυπες όσο και από ηλεκτρονικές πηγές. Σε περίπτωση λογοκλοπής αποδέχομαι όλες ανεξαιρέτως τις ποινές που προβλέπουν οι εκάστοτε Κανονισμοί του ΠΘ ή και του ΤΜΧΠΠΑ

### **Ημερομηνία**

23/5/2022

### **Όνοματεπώνυμο:**

Ευστράτιος Σαμαράς

### **Υπογραφή:**

## **Ευχαριστίες.**

Ολοκληρώνοντας την διπλωματική εργασία μου «Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός – Το παράδειγμα εφαρμογής της ευρύτερης θαλάσσιας περιοχής του Β. Αιγαίου.» οι σπουδές μου στο Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, της πολυτεχνικής σχολής, του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, φτάνουν στο τέλος τους. Όλα αυτά τα χρόνια υπήρχαν κάποια άτομα στην ζωή μου τα οποία με βοήθησαν να φτάσω εδώ και γι' αυτόν τον λόγο θέλω να τα ευχαριστήσω.

Αρχικά, επιθυμώ να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στον κύριο Γουργιώτη Ανέστη ο οποίος ως επιβλέπων καθηγητής μου, με καθοδήγησε σε κάθε πτυχή της εργασίας μου με τις σαφείς οδηγίες του, ανταποκρινόταν άμεσα σε κάθε προβληματισμό μου και ταυτόχρονα έδειχνε αρκετή υπομονή.

Επίσης, θέλω να ευχαριστήσω την οικογένεια μου και συγκεκριμένα τους γονείς μου για την ανιδιοτέλεια τους, την αισιοδοξία τους και την υποστήριξη τους και ειδικά την αδερφή μου για την επιμονή και την κατανόηση της.

## Περίληψη

Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (ΘΧΣ), αποτελεί μια διαδικασία υψηλής σημασίας που στοχεύει στο να αξιοποιηθεί ο θαλάσσιος χώρος έτσι ώστε να παρέχεται προστασία στο περιβάλλον, να υπάρχει αποφυγή των συγκρούσεων χρήσης γης αλλά και εξασφάλιση της βιωσιμότητας των δράσεων. Έχοντας ενσωματωθεί η Οδηγία 2014/89 της Ε.Ε. στο θεσμικό πλαίσιο της Ελλάδας, με το Ν.4546/18, τα δεδομένα της Ελλάδας αλλάζουν.

Αρχικά, η συγκεκριμένη εργασία αποσκοπεί στην εύρεση των βασικών παραμέτρων που διέπουν τον ΘΧΣ καθώς και στην εφαρμογή και την ολοκλήρωση του στο ελληνικό σύστημα. Το πρώτο βήμα είναι η ανάλυση του ρόλου και του χαρακτήρα του ΘΧΣ, τα βασικά στοιχεία κάποιων διακρατικών προγραμμάτων και θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων καθώς και η υφιστάμενη κατάσταση του σχεδιασμού σε κάποιες ευρωπαϊκές χώρες, σε συσχέτιση με τα δεδομένα της Ελλάδας. Στην συνέχεια, μέσω της επιλογής συγκεκριμένης περιοχής μελέτης υπό-περιφερειακού επιπέδου, γίνεται μια πιλοτική εφαρμογή του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού, στο πλαίσιο εφαρμογής και ολοκλήρωσης του ΘΧΣ στην Ελλάδα, η συλλογή απαραίτητων γεωχωρικών και περιγραφικών δεδομένων όπως και η διαμόρφωση ενός βασικού πλαισίου σχεδιασμού.



Λέξεις Κλειδιά: Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός, Φυσικό και Πολιτιστικό Περιβάλλον, Παραγωγικές Δραστηριότητες.

## **Abstract**

The process of Maritime Spatial Planning (MSP) has become more crucial than ever. MSP allows the utilization of the oceans in manner that promotes sustainable usage, decreases the levels of environmental degradation, and reduces the amount of user to user conflicts.

The purpose of this paper is to distinguish and identify parameters with regards to the adoption and implementation of MSP into the Greek management system and detect if there are gaps and shortcomings by comparing Greece's existing situation to other countries. Furthermore, the selection of studying this specific region, has been made through MSP's pilot application, in the framework of its completion in Greece. Moreover, this paper attempts to assist with the establishment of a solid data base for maritime sea, thus it has concentrated useful geospatial data.



Maritime/Marine Spatial Planning, Environment, Production Activities.

## Περιεχόμενα

0. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	14
1. Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΩΣ ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	16
1.1 Εννοιολογική προσέγγιση του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού.....	16
1.2 Διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό νομοθετικό πλαίσιο.....	21
1.2.1. Διεθνείς πολιτικές.....	21
1.2.2 Ευρωπαϊκές πολιτικές.....	26
1.2.3 Εθνικές πολιτικές.....	29
1.3. Εθνικό πλαίσιο χωρικού σχεδιασμού.....	31
1.4 Πρακτικές εφαρμογής ΘΧΣ.....	34
1.5. Συμπεράσματα Κεφαλαίου.....	36
2. Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ.....	37
2.1 Εισαγωγή κεφαλαίου.....	37
2.2 Το παράδειγμα της Γαλλίας.....	37
2.2.1. Βασικά στοιχεία για τα θαλάσσια ύδατα της Γαλλίας.....	37
2.2.2 Τα Θαλάσσια Χωροταξικά Σχέδια στην Γαλλία.....	37
2.2.3 Η Νομοθεσία του ΘΧΣ στην Γαλλία.....	39
2.3 Το παράδειγμα του Βελγίου.....	40
2.3.1. Βασικά στοιχεία για τα θαλάσσια ύδατα του Βελγίου.....	40
2.3.2 Τα ισχύοντα Θαλάσσια Χωροταξικά Σχέδια.....	41
2.3.3. Η Νομοθεσία του ΘΧΣ στο Βέλγιο.....	41
2.4 Το παράδειγμα της Γερμανίας.....	44
2.4.1 Βασικά στοιχεία για τα θαλάσσια ύδατα της Γερμανίας.....	44
2.4.2 Τα ισχύοντα Θαλάσσια Χωροταξικά Σχέδια.....	45
2.4.3 Η Νομοθεσία του ΘΧΣ για την Γερμανία.....	46
2.5 Το παράδειγμα της Ελλάδας.....	47
2.5.1 Βασικά στοιχεία για τα θαλάσσια ύδατα της Ελλάδας.....	47
2.5.2 Τα ισχύοντα Θαλάσσια Χωροταξικά Σχέδια.....	48
2.5.3 Η Νομοθεσία του ΘΧΣ στην Ελλάδα.....	49
2.5.4 Εθνική Αρχή ΘΧΣ.....	49
2.6. Συμπεράσματα Κεφαλαίου.....	50
3. ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	50

3.1. Εισαγωγή Κεφαλαίου.....	50
3.2. Θαλάσσιες Περιοχές υπό προστασία.....	51
3.3 Ενάλια Πολιτιστική Κληρονομιά.....	55
3.4. Αλιεία και Υδατοκαλλιέργεια.....	57
3.5 Ναυτιλία - Θαλάσσιες Μεταφορές.....	62
3.6 Τουρισμός – Αναψυχή – Κρουαζιέρα.....	66
3.7. Εξόρυξη υδρογονανθράκων στις ελληνικές θάλασσες.....	72
3.8 Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας στις ελληνικές θάλασσες.....	74
3.9 Στρατιωτικές Χρήσεις.....	76
3.10 Επιστημονική Έρευνα.....	78
3.11 Συμπεράσματα Κεφαλαίου.....	79
4. ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΙΛΟΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΔΙΑ-ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.....	80
4.1. Εισαγωγή Κεφαλαίου.....	80
4.2. Επιλογή περιοχής μελέτης.....	81
4.3. Υφιστάμενη Κατάσταση της Περιοχής Μελέτης.....	83
4.3.1 Πολιτιστικό Περιβάλλον και Φυσικό Περιβάλλον.....	83
4.3.2. Χωροθέτηση Υποδομών – Ειδικών Χρήσεων – Χωρικών Εξειδικεύσεων και Παραγωγικών Δραστηριοτήτων.....	91
4.4. Υφιστάμενος Σχεδιασμός - Ανάλυση Ρυθμιστικών και Στρατηγικών Κατευθύνσεων των Πλαισίων.....	108
4.4.1. Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.....	108
4.4.2. Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια (Παράκτιος Χώρος, Βιομηχανία, Υδατοκαλλιέργειες, Τουρισμός, ΑΠΕ).....	111
4.4.3. Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια.....	115
4.6. Συνέπειες στο Θαλάσσιο Περιβάλλον, Συγκρούσεις και Λοιπές Παράμετροι στην Περιοχή Μελέτης.....	119
4.7 Συμπεράσματα Κεφαλαίου.....	135
5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	137
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	143
ΠΗΓΕΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ - ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	150



## Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1: Αλληλεπικαλύψεις μεταξύ Νομοθεσιών και Προστατευόμενες Περιοχές.....	144
Πίνακας 2: Περιοχές προστασίας οικοτόπων και ειδών και ειδικότερα: Ειδικές Ζώνες Διατήρησης (Ε.Ζ.Δ.) και Ζώνες Ειδικής Προστασίας (Ζ.Ε.Π.).....	145
Πίνακας 3: Λιμάνια Διεθνούς Ενδιαφέροντος, Λιμάνια Εθνικού Ενδιαφέροντος, Λιμάνια Μείζονος Ενδιαφέροντος .....	146
Πίνακας 4: Ενάλιοι Αρχαιολογικοί Χώροι στην Περιοχή Μελέτης.....	91
Πίνακας 5: Τουριστικό Δυναμικό στην Περιοχή Μελέτης .....	147
Πίνακας 6: Αφίξεις στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου και κάμπινγκ, κατά Περιφερειακή Ενότητα.....	97
Πίνακας 7: Καταδυτικά Κέντρα Περιοχής Μελέτης.....	99
Πίνακας 8: Λιμένες Περιοχής Μελέτης.....	148
Πίνακας 9: Περιοχές Άτυπης Συγκέντρωσης Μονάδων και Περιοχές Ανάπτυξης Υδατοκαλλιεργειών .....	150
Πίνακας 10: Περιεχόμενο (Χρήσεις) του ΘΧΣ στην Ελλάδα.....	120
Πίνακας 11: Ασυμβατότητες και Συνέργειες ανάμεσα στο περιβάλλον και στις παραγωγικές δραστηριότητες.....	126

## **Κατάλογος Διαγραμμάτων**

Διάγραμμα 1: Η πλοιοκτησία από το 2008 μέχρι το 2018.....	64
Διάγραμμα 2: Ο Ευρωπαϊκός Στόλος – Πλοιοκτησία.....	64
Διάγραμμα 3: Ποσοστό Αφίξεων και Διανυκτερεύσεων σε ξενοδοχεία κάμπινγκ, το 2018 ανά μήνα .....	121

## **Κατάλογος Χαρτών**

Χάρτης 1: Κατάταξη ανάπτυξης του ΘΧΣ σε παγκόσμιο επίπεδο το 2017.....	36
Χάρτης 2: Περιοχές σχεδιασμού της Γαλλίας.....	40
Χάρτης 3: Περιοχές του υφιστάμενου σχεδιασμού στο Βέλγιο.....	43
Χάρτης 4: ΘΧΣ Βελγίου 2014.....	44
Χάρτης 5: Περιοχές του υφιστάμενου σχεδιασμού στην Γερμανία.....	47
Χάρτης 6: Παράλιες και Θαλάσσιες Περιοχές Προστασίας στην Ελλάδα.....	53
Χάρτης 7: Το Δίκτυο των περιοχών NATURA 2000 στον ελληνικό χώρο.....	54
Χάρτης 8: Η Ελληνική Ενάλια Πολιτιστική Κληρονομιά.....	57
Χάρτης 9: Ποσότητα Αλιευμάτων, κατά περιοχή Αλιείας για το έτος 2018.....	59
Χάρτης 10: Περιοχές Ανάπτυξης Υδατοκαλλιέργειών.....	62
Χάρτης 11: Λιμάνια της Ελλάδας.....	66
Χάρτης 12: Κύρια Λιμάνια Κρουαζιέρας.....	71

Χάρτης 13: Υδρογονάνθρακες και Ενέργεια στην Ελλάδα.....	74
Χάρτης 14: Υπεράκτια Αιολικά Πάρκα και Αιολικό Δυναμικό.....	76
Χάρτης 15: Περιοχές Διεξαγωγής Στρατιωτικών Ασκήσεων.....	77
Χάρτης 16: Περιοχή Μελέτης.....	82
Χάρτης 17: Παράλιες και Θαλάσσιες Περιοχές Προστασίας στην Περιοχή Μελέτης.....	85
Χάρτης 18: Περιοχές στην Περιοχή Μελέτης οι οποίες έχουν ενταχθεί στο Δίκτυο Natura.....	88
Χάρτης 19: Ανάπτυξη Παραγωγικών Δραστηριοτήτων στην Περιοχή Μελέτης.....	93
Χάρτης 20: Εποχιακές Περιοχές Αλιείας (FRAs) και Περιοχές στις οποίες η αλιεία είναι περιορισμένη ανά τυπολογία FRA.....	96
Χάρτης 21: Κατευθύνσεις ΓΠΧΣΑΑ αναφορικά με το Βόρειο Αιγαίο .....	110
Χάρτης 22: Κατευθύνσεις ΕΠΧΣΑΑ αναφορικά με την Περιοχή Μελέτης.....	112
Χάρτης 23: Κατευθύνσεις των Αναθεωρημένων Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων.....	117
Χάρτης 24: Η σχέση που αναπτύσσεται στον τομέα της Ναυτιλίας ανάμεσα στον χερσαίο και τον θαλάσσιο χώρο.....	123
Χάρτης 25: Ασυμβατότητες και Συγκρούσεις που παρατηρούνται στον Κόλπο της Καβάλας (Πρίνος).....	131
Χάρτης 26: Ασυμβατότητες και Συγκρούσεις που παρατηρούνται στην θαλάσσια Περιοχή της Αλεξανδρούπολης.....	133
Χάρτης 27: Ασυμβατότητες και Συγκρούσεις που παρατηρούνται Περιοχή της Κασσάνδρας και Ποτίδαιας.....	134

## **Αρκτικόλεξα**

ΑΔΜΗΕ: Ανεξάρτητος Διαχειριστής Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας

ΑΕΠ: Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν

ΑΟΖ: Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη

ΑΠΕ: Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας

ΓΕΕΘΑ: Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας

ΓΠΧΣΑΑ: Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Ε.Ε: Ευρωπαϊκή ένωση

Ε.Θ.Π.Α.Β.Σ: Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο Αλοννήσου και Βορείων Σποράδων

ΕΑΠ: Ειδικά Αναπτυξιακά Προγράμματα

ΕΔΕΥ: Ελληνική Διαχειριστική Εταιρία Υδρογονανθράκων

ΕΖΔ: Ειδικές Ζώνες Διατήρησης

ΕΛΙΜΕ: Ένωση Λιμένων Ελλάδος

ΕΛΣΤΑΤ: Ελληνική Στατιστική Αρχή

ΕΟΚ: Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα

ΕΠΧΣΑΑ: Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

ΕΧΠ: Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια

ΕΧΣ: Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής (για τον θαλάσσιο χώρο)

ΖΕΠ: Ζώνες Ειδικής Προστασίας

ΖΕΠΕ: Ζώνες Ειδικών Περιβαλλοντικών Ενισχύσεων

ΘΧΠ: Θαλάσσια Χωροταξικά Πλαίσια

ΘΧΣ: Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός

ΙΕΝΕ: Ινστιτούτο Ενέργειας Νοτιοανατολικής Ευρώπης

ΙΝΣΕΤΕ: Ινστιτούτο Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων

N.M: Ναυτικά Μίλια (ν.μ. και n.m.)

ΟΔΠΖ: Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης

Π.Α.Υ: Περιοχές Ανάπτυξης Υδατοκαλλιεργειών

ΠΑΜΘ: Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης

ΠΕΠ: Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα

ΠΟΑΥ: Περιοχών Οργανωμένης Ανάπτυξης Υδατοκαλλιεργειών

ΠΟΤΑ: Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης

ΠΧΠ: Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια

ΡΑΕ: Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας

ΣΕΒ: Σύνδεσμος Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών

ΣΕΘ: Σύνδεσμος Ελληνικών Θαλασσοκαλλιεργειών

ΣΕΤΕ: Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων

ΥΠΕΝ: Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής

BfN: Bundesamt für Naturschutz

EMODnet: Marine Observation and Data Network

eu-FRAs: European Union legislation FRAs

FRA: Fisheries Restricted Areas

intFRAs: international organizations' decisions FRAs

MSP: Marine/Maritime Spatial Planning

naFRAs: national archaeological legislation FRAs

neFRAs: national environmental legislation FRAs related to MPAs

nifFRAs: national fisheries legislation FRAs in international waters

nftFRAs: national fisheries legislation FRAs in territorial waters

nmFRAs: national maritime legislation FRAs

SUPREME: Supporting maritime spatial Planning in the Eastern Mediterranean

UNCLOS: United Nations Convention for the Law of the Sea

UNEP: United Nations Environment Programme

UNESCO: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

WWF: World Wildlife Fund

## 0. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.

Η έκταση των ωκεανών ξεπερνάει το 70% της επιφάνειας της Γης και συνιστά χώρο ανάπτυξης πολλών δραστηριοτήτων, καθώς και πεδίο έρευνας και μελέτης για διάφορους τομείς της επιστημονικής κοινότητας. Ωστόσο, η ύπαρξη και η ανάπτυξη αρκετών παραγωγικών δραστηριοτήτων είχε ως αποτέλεσμα να προκληθούν σημαντικές πιέσεις στο φυσικό οικοσύστημα, το οποίο επακόλουθα δημιούργησε και την ανάγκη διαχείρισης και οργάνωσης του παράλιου και θαλάσσιου χώρου. Ο τομέας της χωροταξίας λειτουργεί ως καταλύτης, όσον αφορά την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων, με τρόπο ώστε να διαφυλάσσεται το φυσικό περιβάλλον και να καλύπτονται οι κοινωνικό – οικονομικές ανάγκες. Εντούτοις, ο εν λόγω τομέας υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη το ευρωπαϊκό και διεθνές δίκαιο κατά τις διαδικασίες σχεδιασμού.

Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός στοχεύει στην δημιουργία αλληλεπιδράσεων (συνεργειών) ανάμεσα στις χρήσεις και στις δραστηριότητες, στην αποφυγή συγκρούσεων καθώς και στην αποτελεσματική διαχείριση του θαλάσσιου χώρου. Ωστόσο, οι επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον ήταν βαρύνουσες. Οι σχέσεις αλληλενέργειας και σύγκρουσης, που σε βάθος χρόνου αναπτύχθηκαν ανάμεσα στις παραγωγικές δραστηριότητες, διαμόρφωσαν ένα διευρυμένο πλαίσιο με στόχο την διαχείριση και προστασία του θαλάσσιου χώρου, και περιελάμβαναν ένα πλήθος ρυθμίσεων και κατευθύνσεων.

Επακόλουθα, στην παρούσα εργασία τίθενται τα ερευνητικά ερωτήματα: (α) ποιο είναι το βασικό νομοθετικό πλαίσιο για τις θάλασσες καθώς και τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό στην Ελλάδα; (β) ποια είναι η μορφή και ο χαρακτήρας των θεσμικών πλαισίων Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού που έχουν θεσπίσει κάποιες Ευρωπαϊκές χώρες και σε τι επίπεδο βρίσκονται συγκριτικά με τα θεσμικά πλαίσια τα οποία έχει θεσπίσει μέχρι σήμερα η Ελλάδα; (γ) ποια είναι η υφιστάμενη κατάσταση των παραγωγικών δραστηριοτήτων στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο και πως επηρεάζεται το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον; (δ) Γίνεται πιλοτική εφαρμογή, της ανάλυσης του ΘΧΣ, σε μια υπό – περιοχή του ελληνικού θαλάσσιου χώρου. Ποια είναι η υφιστάμενη κατάσταση της; Σε ποιο βαθμό ολοκλήρωσης βρίσκεται ο υφιστάμενος σχεδιασμός; Τι χαρακτήρα έχουν οι ρυθμίσεις και οι κατευθύνσεις που δίνουν τα χωροταξικά πλαίσια σχετικά με τις

παραγωγικές δραστηριότητες του θαλάσσιου χώρου; Επίσης, διερευνώνται οι συγκρούσεις μεταξύ των δραστηριοτήτων και των χρήσεων της επιλεγμένης υπό – περιοχής.



# 1. Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΩΣ ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.

## 1.1 Εννοιολογική προσέγγιση του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού

Ο θαλάσσιος χώρος είναι ένας χώρος που εύκολα μπορεί να οριστεί. Η αρχή και το τέλος του είναι οι ακτογραμμές, όπου ουσιαστικά αποτελούν το διαχωριστικό σημείο από το χερσαίο χώρο. Ο χώρος της θάλασσας αποτελείται από τα εξής δομικά στοιχεία: (α) την επιφάνεια, (β) τη στήλη ύδατος και (β) το βυθό (Tsilimigkas and Rempis, 2017). Σύμφωνα με την Οδηγία για τη Θαλάσσια Στρατηγική ως θαλάσσια ύδατα ορίζονται «τα ύδατα, ο θαλάσσιος βυθός και το υπέδαφος στη θαλάσσια πλευρά της γραμμής βάσης από την οποία υπολογίζονται τα χωρικά ύδατα έως τα όρια της περιοχής, όπου ένα κράτος μέλος έχει ή/και ασκεί δικαιώματα βάσει δικαιοδοσίας, σύμφωνα με τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας» (Ελληνική Εταιρία Επιχειρησιακών Ερευνών, 2008).

Είναι γεγονός ότι παρατηρείται συνεχώς και σε παγκόσμιο επίπεδο, η αυξητική τάση της χρήσης του θαλάσσιου χώρου. Κατ' επέκταση οι αυξανόμενες περιβαλλοντικές και κοινωνικοοικονομικές συνέπειες αυτής της υπερχρήσης έχουν καταστήσει αναγκαία την αειφορική διαχείριση του θαλάσσιου χώρου. Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (ΘΧΣ) μπορεί να θεωρηθεί ως μέσο για την πραγμάτωση του συγκεκριμένου στόχου (Ehler and Douvere, 2007, 2009). Αναλυτικότερα, όσον αφορά τον ΘΧΣ, έχουν χρησιμοποιηθεί διάφοροι ορισμοί για την απόδοση του, που θα παρουσιαστούν παρακάτω.

Σε πρώτη φάση, το 2006, το Τμήμα Περιβάλλοντος, Τροφίμων και Αγροτικών Υποθέσεων του Ηνωμένου Βασιλείου παρουσίασε ένα πιλοτικό σχέδιο ΘΧΣ (DEFRA, 2006), στο οποίο ο ΘΧΣ παρουσιάζεται ως «μια ολοκληρωμένη, βασισμένη σε πολιτική προσέγγιση της ρύθμισης, της προστασίας και της διαχείρισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένης της κατανομής του χώρου, αντιμετωπίζοντας τις σωρευτικές, πολλαπλές, και ενδεχομένως συγκρουόμενες χρήσεις της θάλασσας και επομένως διευκολύνοντας τη βιώσιμη ανάπτυξη».

Αντίστοιχα, σύμφωνα με την Ανακοίνωση της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕτΕΚ) «Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση» ο ΘΧΣ

συνιστά «εργαλείο για την αειφόρο ανάπτυξη θαλάσσιων και παράκτιων ζωνών και για την αποκατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Ευρώπη» (ΕτΕΚ, 2007). Οι Ehler και Douvère (2009) έχουν ορίσει τον ΘΧΣ: «ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός είναι μια δημόσια διαδικασία ανάλυσης και κατανομής της χωρικής και χρονικής κατανομής των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων στις θαλάσσιες περιοχές για την επίτευξη οικολογικών, οικονομικών και κοινωνικών στόχων που καθορίζονται συνήθως μέσω μιας πολιτικής διαδικασίας».

Πρέπει να προστεθεί ότι το 2014 με την υιοθέτηση της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ «περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό» ο ΘΧΣ ορίζεται ως «η διαδικασία με την οποία οι αρχές του οικείου κράτους μέλους αναλύουν και οργανώνουν τις ανθρώπινες δραστηριότητες στις θαλάσσιες περιοχές για την επίτευξη οικολογικών, οικονομικών και κοινωνικών στόχων» (ΕΕΕΕ, 2014α). Αντίθετα, οι Santos et al (2019) έχουν προτείνει ότι ο ΘΧΣ είναι «μια διαδικασία που στοχεύει στην οργάνωση της χρήσης του θαλάσσιου χώρου καθώς και στις αλληλεπιδράσεις ανάμεσα στις ανθρωπογενείς χρήσεις (π.χ. αλιεία, υδατοκαλλιέργεια, ναυτιλία, τουρισμός, παραγωγή ανανεώσιμης ενέργειας) και μεταξύ των χρηστών και του θαλάσσιου περιβάλλοντος».

Όλοι οι ορισμοί που αναφέρθηκαν προηγουμένως, έχουν ως κοινό παρονομαστή την αειφορική και βιώσιμη διαχείριση των ανθρωπογενών χρήσεων, με μέτρο κυρίως την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη, αλλά και την διαφύλαξη του περιβάλλοντος. Διαφορές εντοπίζονται στην βαρύτητα που δίνεται στην διάσταση είτε της κοινωνικοοικονομική ανάπτυξης, είτε του περιβάλλοντος. Ωστόσο, από το σύνολο των προαναφερθέντων ορισμών, διαφαίνεται ότι ο ΘΧΣ διαθέτει πολύπλοκη και πολυδιάστατη φύση. (Ρεμπής, 2020).

Οι βασικές αρχές του ΘΧΣ προκύπτουν από (α) την Οδηγία 2014/89/ΕΕ «περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό» (ΕΕΕΕ, 2014α), (β) την Οδηγία 2008/56/ΕΚ «περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική)» (ΕΕΕΕ, 2008) και (γ) την Ανακοίνωση της ΕτΕΚ «Ένας οδικός χάρτης για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό επίτευξη κοινών αρχών στην ΕΕ» (ΕτΕΚ, 2008). Οι βασικές αρχές συνοψίζονται στο ότι η αειφόρος διαχείριση των θαλάσσιων περιοχών εξαρτάται από την κατάσταση που

βρίσκεται το σχετικό οικοσύστημα και πως το πεδίο του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού διαφοροποιείται ανάλογα με τις συνθήκες της περιοχής. Επιπλέον, η ανάπτυξη του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού συμβάλει στην εφαρμογή πολλών διεθνών και κοινοτικών άμεσα συναφών νομοθετικών μέσων. Επιπροσθέτως, ειδικά στον περιβαλλοντικό τομέα, ο ΘΧΣ παρέχει στήριξη στις δημόσιες αρχές στοχεύοντας στον συντονισμό της δράσης τους και βελτιστοποιώντας την χρήση του θαλάσσιου χώρου προς όφελος του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της οικονομικής ανάπτυξης.

Ο κανονιστικός ή ο στρατηγικός χαρακτήρας του ΘΧΣ προσδιορίζεται: (α) από τα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες της κάθε περιοχής και (β) από την εργασιακή κλίμακα. Στοχεύοντας στον προσδιορισμό του χαρακτήρα του ΘΧΣ πρέπει να ληφθούν υπόψη πέντε παράγοντες οι οποίοι είναι (1) ο χαρακτήρας των δραστηριοτήτων, (2) η έκταση που καταλαμβάνουν οι δραστηριότητες, (3) η ένταση που διαθέτουν οι δραστηριότητες, (4) οι μεταξύ τους σχέσεις καθώς και (5) οι συνέπειες που έχουν αυτές οι δραστηριότητες στο περιβάλλον. (ΕτΕΚ, 2008).

Ο προσδιορισμός του πεδίου εφαρμογής του ΘΧΣ δεν απαιτεί την τυπολογική συνέχεια του σχεδιασμού. Με αυτόν τον τρόπο, η περιοχή εφαρμογής μπορεί να προσδιορίζεται σύμφωνα με τις ανάγκες της, ωστόσο υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα που αναφέρει το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας και όχι σύμφωνα με καθορισμένα όρια (π.χ. διοικητικά). Βάσει της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ, Πεδίο εφαρμογής του ΘΧΣ αποτελούν τα θαλάσσια ύδατα ενός κράτους μέλους εξαιρουμένων των παράκτιων υδάτων καθώς και των τμημάτων που διέπονται από εφαρμοζόμενο πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό (Άρθρο 2). Επιπροσθέτως, ο ΘΧΣ δεν έχει εφαρμογή σε δραστηριότητες με αποκλειστικά αμυντικό χαρακτήρα για την ασφάλεια του κράτους-μέλους. (ΕΕΕΕ 2014α). Επιπλέον, όταν εφαρμόζεται ο ΘΧΣ, θα πρέπει να σημειώνεται ο τρισδιάστατος χαρακτήρας του θαλάσσιου χώρου (επιφάνεια, βυθός, στήλη ύδατος), καθώς διαφορετικοί χρήστες μπορούν να χρησιμοποιήσουν μια διαφορετική διάσταση της ίδιας περιοχής του. Επίσης, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο χρόνος, καθώς επηρεάζονται ορισμένες δραστηριότητες ως προς την δυνατότητα άσκησης τους. (ΕτΕΚ, 2008).

Ο ρόλος του ΘΧΣ είναι η διαχείριση των υπαρχουσών αναγκών, όπως και η δημιουργία του κατάλληλου υποβάθρου με στόχο την βιώσιμη και αειφορική εξυπηρέτηση των

μελλοντικών αναγκών. Στον ΘΧΣ πέρα από γενικούς στόχους στρατηγικού χαρακτήρα πρέπει να προσδιορίζονται και ειδικοί – εξειδικευμένοι στόχοι που θα αφορούν την εξομάλυνση των συγκρούσεων ανάμεσα στους χρήστες του χώρου. (ΕτΕΚ, 2008).

Σε μεγάλες χωρικές κλίμακες, ο ΘΧΣ θα πρέπει να θέτει κατευθύνσεις στρατηγικού χαρακτήρα με στόχο την διαχείριση του θαλάσσιου χώρου συνολικά, εξασφαλίζοντας την συμβατότητα μεταξύ των: (α) δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που προκύπτουν από τις διεθνείς και ευρωπαϊκές συμβάσεις, (β) περιφερειακών και εθνικών τομεακών πολιτικών, (γ) περιφερειακών και εθνικών αναπτυξιακών πολιτικών και (δ) περιφερειακών και εθνικών χωρικών πολιτικών. Σε μικρότερες χωρικές κλίμακες, ο ΘΧΣ θα πρέπει: (1) να μετριάξει τις ήδη υπάρχουσες συγκρούσεις ή δυνητικές συγκρούσεις μεταξύ των διαφορετικών χρηστών (τομεακές προτεραιότητες), καθώς και ανάμεσα στους χρήστες του διαρκώς μεταβαλλόμενου περιβάλλοντος, (2) με βάση τα τοπικά χαρακτηριστικά και τις ανάγκες, να εξειδικεύει και να προσδιορίζει τις επιλογές που υιοθετούνται από υπερκείμενα χωρικά σχέδια, και (3) έχοντας κάθε φορά ως γνώμονα την φέρουσα ικανότητα του περιβάλλοντος, ο ΘΧΣ οφείλει να προωθεί συνεργίες μεταξύ αναπτυξιακών και τομεακών προτεραιοτήτων (Στεφανή κ.ά. 2016, Tsilimigkas and Rempis 2017).

Με στόχο την εφαρμογή και την αποδοχή του ΘΧΣ από την κοινωνία, καθοριστικός παράγοντας είναι η ενεργή συμμετοχή της κοινωνίας σε όλα τα επίπεδα σχεδιασμού καθώς και η διαφάνεια κατά την υλοποίηση του ΘΧΣ. Ωστόσο, πρέπει όσο το δυνατόν πιο γρήγορα να εφαρμόζονται οι συμμετοχικές διαδικασίες όταν υλοποιείται ο σχεδιασμός. (ΕτΕΚ 2008, Ehler and Douvere, 2009).

Ο θαλάσσιος χώρος έχει ευμετάβλητο και απρόβλεπτο χαρακτήρα. Οι διάφορες πληροφορίες και δεδομένα που συλλέγονται κατά την υλοποίηση του ΘΧΣ με την πάροδο του χρόνου μεταβάλλονται με την σειρά τους. Συνεπώς, θεωρείται απαραίτητη η ενσωμάτωση κάποιων μηχανισμών τακτικής καθώς και αξιολόγησης και διαφανούς παρακολούθησης. (ΕτΕΚ 2008). Επομένως, συνάγεται ότι μια λύση σταθεροποίησης τέτοιων παραγόντων θα μπορούσε να είναι ο σχηματισμός ενός παρατηρητηρίου για τον ΘΧΣ. (Στεφανή κ.ά. 2016, Tsilimigkas and Rempis 2017).

Για την ευέλικτη και αξιόπιστη παρακολούθηση του ΘΧΣ καθώς και για την αποτελεσματική ενσωμάτωση συμμετοχικών διαδικασιών, κρίνεται επιτακτική η ανάγκη

δημιουργίας μιας ισχυρής και αξιόπιστης βάσης δεδομένων μέσω της οποίας: (α) τα νέα δεδομένα θα ενσωματώνονται με μια ευέλικτη διαδικασία (προσαρμοστική διαχείριση) και (β) θα παρέχονται αντικειμενικές γνώσεις και πληροφορίες από πολλαπλούς κλάδους και τομείς. (ΕτΕΚ 2008, Στεφανή κ.ά. 2016). Σύμφωνα με την Οδηγία 2014/89/ΕΕ «περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό», τα κράτη τα οποία παράλληλα είναι μέλη υποχρεούνται να οργανώσουν την ανταλλαγή και την χρήση των καλύτερων διαθέσιμων γεωχωρικών δεδομένων που αφορούν: (α) φυσικά δεδομένα για τα θαλάσσια ύδατα στοχεύοντας στην αποτελεσματική κατάρτιση του ΘΧΣ και (β) οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές παραμέτρους. (ΕΕΕΕ, 2014α).

Με στόχο την αποτελεσματική εφαρμογή του ΘΧΣ, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να ορίσουν κάποια αρμόδια αρχή. Οι αποφάσεις που θα λαμβάνει αυτή η αρχή θα πρέπει να διασφαλίζουν την αειφορική, την οριζόντια και την αντικειμενική εξυπηρέτηση των εκάστοτε αναγκών ενώ παράλληλα θα δημιουργούν το κατάλληλο υπόβαθρο για: (α) την επιτάχυνση των διαδικασιών αδειοδότησης το οποίο θα ωφελεί τις επενδύσεις και τους χρήστες και (β) την απλούστευση των διαδικασιών λήψης αποφάσεων. (ΕτΕΚ 2008, ΕΕΕΕ 2014α). Ως εκ τούτου, πρέπει να δημιουργηθεί ένα ενιαίο και ολοκληρωμένο πλαίσιο, του οποίου ο ρόλος θα είναι η αντικατάσταση των μέχρι τώρα ad hoc διαδικασιών. (Στεφανή κ.ά. , 2016).

Η αποτίμηση της αποτελεσματικότητας του ΘΧΣ, εξαρτάται από την δεσμευτικότητα από το πρωταρχικό επίπεδο του σχεδιασμού του. Η διασφάλιση της νομικής ισχύος αποτελεί έναν καθοριστικό παράγοντα για την συγκρότηση ενός αποτελεσματικού πλαισίου που θα στοχεύει στην διαχείριση των δραστηριοτήτων και των χρήσεων στο θαλάσσιο περιβάλλον. Παράλληλα θα εξασφαλίζεται συμβατότητα με τις αναπτυξιακές, τις χωρικές και τις τομεακές πολιτικές αλλά και με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές και τις διεθνείς συμβάσεις. Εν τούτοις, αναμένεται να προκύψουν αντιδράσεις από την τοπική κοινωνία καθώς θίγονται οι δυνατότητες και οι ευκαιρίες των χρηστών του θαλάσσιου χώρου. Γι' αυτό, κρίνεται απαραίτητη: (α) η πολιτική βούληση που στοχεύει στην αποδοχή οποιουδήποτε πολιτικού κόστους προκύψει για την ορθή εφαρμογή του σχεδιασμού και (β) η όσο μεγαλύτερη διασφάλιση της αποδοχής του σχεδιασμού από το τοπικό κοινωνικό σύνολο. (ΕτΕΚ 2008, Στεφανή κ.ά. 2016).

Με στόχο την αποτελεσματική εφαρμογή του ΘΧΣ μέσω της ανάπτυξης κοινών διαδικασιών και προτύπων, η διασυνοριακή συνεργασία διαφυλάσσει με αυτό τον τρόπο την συνεκτικότητα των εφαρμοζόμενων σχεδίων προς όφελος των οικοσυστημάτων (ΕτΕΚ 2008). Τα κράτη μέλη οφείλουν να διαθέτουν καλή συνεργασία τόσο μεταξύ τους όσο και με τρίτες χώρες βάσει της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ. Με αυτό το μέτρο, εξασφαλίζεται η συνεκτικότητα των ΘΧΣ καθώς και ο συντονισμός στην έκταση των συνολικών θαλάσσιων υδάτων που μοιράζονται. (ΕΕΕΕ 2014α).

Με βάση όσα έχουν προαναφερθεί, εξάγεται το συμπέρασμα πως ο χερσαίος χώρος σχετίζεται άμεσα με τον θαλάσσιο χώρο και αλληλεπιδρούν επίσης άμεσα. Αρκετά συχνά παρατηρείται πως οι δραστηριότητες στον χερσαίο χώρο έχουν διάφορες συνέπειες στον θαλάσσιο, γι' αυτό επαρκής συνθήκη ορίζεται η διασφάλιση και η επιδίωξη συντονισμού και συνοχής του χερσαίου χωροταξικού σχεδιασμού με τον ΘΧΣ. (ΕτΕΚ 2008, ΕΕΕΕ 2014α, Rempis et al 2018). Προς αυτή την κατεύθυνση μπορεί να συμβάλει η ΟΔΠΖ. (ΕτΕΚ 2008, ΕΕΕΕ 2014α).

## 1.2 Διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό νομοθετικό πλαίσιο.

Τον τελευταίο καιρό, έχει εμφανιστεί μια πληθώρα συμφωνιών, συστάσεων, πρωτοκόλλων και οδηγιών σε εθνικό, διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο (σε εθνικό επίπεδο ως απόρροια ενσωμάτωσης διεθνών και ευρωπαϊκών πολιτικών) η οποία προέκυψε από την ανάγκη διαχείρισης του θαλάσσιου και του παράκτιου χώρου. Τα προαναφερθέντα έγγραφα έχουν άμεση συσχέτιση με αυτούς τους χώρους. Συγκεκριμένα, τα κύρια πεδία στόχευσης και εφαρμογής των κατευθύνσεων και των προτεραιοτήτων που τίθενται από τα παραπάνω έγγραφα αποτελούνται από τις παράκτιες και τις θαλάσσιες περιοχές ιδιαίτερης οικονομικής, κοινωνικής, περιβαλλοντικής και πολιτιστικής σημασίας. Στην συνέχεια, παρουσιάζονται εθνικές και ευρωπαϊκές πολιτικές για τον θαλάσσιο καθώς και για τον παράκτιο χώρο. (Ρεμπής, 2020).

### 1.2.1. Διεθνείς πολιτικές.

Οι περισσότερες συμβάσεις, συμφωνίες πρωτόκολλα που υπάρχουν σε διεθνές επίπεδο σχετίζονται με την περιβαλλοντική – οικολογική κατάσταση του παράκτιου και του

θαλάσσιου χώρου. Η Διεθνής Σύμβαση η οποία ρύθμιζε την φαλαινοθηρία υπεγράφη το 1946 και στόχευε στην αιεφορική διαφύλαξη, αύξηση και προστασία όλων των αποθεμάτων και των ειδών των φαλαινών. Αξίζει να σημειωθεί ότι το Πρωτόκολλο της Διεθνούς Σύμβασης για τη ρύθμιση της φαλαινοθηρίας υπογράφηκε αργότερα, το 1959. (ΦΕΚ 2007ε). Επίσης, η Διεθνής Σύμβαση για την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο (OILPOL), υπογράφηκε το 1954. Στην συγκεκριμένη συμφωνία τίθενται κανόνες, κυρώσεις και περιορισμοί που στοχεύουν στην αποτελεσματική αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης εξαιτίας των πλοίων που απορρίπτουν πετρέλαιο. Μετέπειτα, τροποποιήθηκε τρεις φορές (1962, 1969 και 1971) με αποτέλεσμα να διαμορφωθούν αυστηρότεροι κανόνες και περιορισμοί. (IMO, 2019). Ωστόσο, το 1973 υπεγράφη η Διεθνής Σύμβαση η οποία ήταν υπεύθυνη για την αποτροπή της ρύπανσης της θάλασσας από τα πλοία, την οποία στην συνέχεια τροποποίησε το Πρωτόκολλο του 1978, για περιπτώσεις μόλυνσης εξαιτίας τοξικών ουσιών. (MARPOL, 2019). Η καινούρια σύμβαση αντικαθιστά την προαναφερθείσα σύμβαση OILPOL καθώς καλύπτει όλο το σύνολο των μορφών ρύπανσης από πλοία, είτε σκόπιμα είτε από αμέλεια. Αναντίρρητα, είναι μια αρκετά διευρυμένη σύμβαση, η οποία διαθέτει έξι παραρτήματα και έχει τροποποιηθεί μερικές φορές μέχρι σήμερα. (IMO, 2019).

Το 1958, κατά την διάρκεια του πρώτου Συνεδρίου των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας στην Γενεύη, υπογράφηκαν 4 συμβάσεις όσον αφορά το Δίκαιο της Θάλασσας: (α) η Σύμβαση για την ανοιχτή θάλασσα, (β) η Σύμβαση για την την συνορεύουσα ζώνη και για τα χωρικά ύδατα, (γ) η Σύμβαση για την διατήρηση των έμβιων πόρων της ανοιχτής θάλασσας (δ) την Σύμβαση για την υφαλοκρηπίδα. (Treves, 2008).

Είναι σημαντικό να αναφερθεί πως η Διεθνής Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας η οποία υπογράφηκε το 1982, στόχευε στην διευκόλυνση της έρευνας και της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας, στην προστασία των θαλασσών καθώς και στη διασφάλιση της δίκαιης πρόσβασης όλων των κρατών στον πλούτο των θαλασσών καθώς και. Κάθε κράτος έχει συγκεκριμένα δικαιώματα στις θαλάσσιες ζώνες που καθορίζονται βάσει της Σύμβασης. (UN, 1982). Το 1994 ορίστηκε με συμφωνία η εφαρμογή του μέρους XI της Σύμβασης σχετικά με τον ωκεάνιο και θαλάσσιο βυθό όπως και το υπέδαφος τους, εκτός των ορίων της εθνικής δικαιοδοσίας (ΦΕΚ 1995δ). Το επόμενο έτος, το 1995 υπογράφεται συμφωνία

που στόχευε στην εφαρμογή των διατάξεων αναφορικά με την διαχείριση όπως και την διαφύλαξη των αποθεμάτων υδροβίων ζώων που μεταναστεύουν καθώς και των αλληλεπικαλυπτόμενων αποθεμάτων. Μέσω της συγκεκριμένης συμφωνίας αναγνωρίζεται η ανάγκη ελαχιστοποίησης των κινδύνων που προκύπτουν από την αλιευτική δραστηριότητα αλλά και η ανάγκη διατήρησης της ακεραιότητας των οικοσυστημάτων της θάλασσας. (ΦΕΚ, 2002γ).

Σχετικά με την ευθύνη των πόλεων για ζημιές που προκαλούνται από το πετρέλαιο, υπογράφηκε το 1969 άλλη μια Διεθνής Σύμβαση, που αναγνώριζε κυρίως την ανάγκη των ατόμων που θίγονται από πιθανή ρύπανση για αποζημίωση, αλλά και τον κίνδυνο ρύπανσης που διατρέχει η μεταφορά του πετρελαίου. Επακόλουθα, το 1976 και το 1992 δυο υπογραφθέντα πρωτόκολλα τροποποιούν την συγκεκριμένη Σύμβασης (ΦΕΚ 1976α, 1989, 1995γ).

Για την πρόληψη της μόλυνσης της θάλασσας η οποία προκαλείται από την ρίψη διάφορων υλών (London Dumping), υπογράφηκε το 1972 Διεθνής Σύμβαση που θέτει περιορισμούς και κανόνες σχετικά με την ρίψη διάφορων υλών στη θάλασσα. Έτσι, αναγνωρίζεται η ανεκτίμητη αξία του θαλάσσιου περιβάλλοντος τόσο για τους οργανισμούς που είναι εξαρτημένοι από αυτό όσο και για την ανθρωπότητα. Επιπλέον, επιβεβαιώνεται πως το θαλάσσιο οικοσύστημα αδυνατεί να αφομοιώσει τα απορρίμματα στο σύνολο τους. Τα Παραρτήματα I, II και III της Σύμβασης δέχθηκαν μερικές τροποποιήσεις το 1978 ενώ το 1996 υπογράφηκε το Πρωτόκολλο της Σύμβασης (ΦΕΚ 1981, 1995β).

Στην Βαρκελώνη το 1976 υπογράφηκαν το Πρωτόκολλο για συνεργασία που αποβλέπει στην αντιμετώπιση της θαλάσσιας μόλυνσης της Μεσογείου από διάφορες βλαβερές ουσίες, όπως είναι το πετρέλαιο, σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, η Διεθνής Σύμβαση για την Προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση (Σύμβαση Βαρκελώνης) καθώς και το Πρωτόκολλο που αφορά την αποφυγή της θαλάσσιας μόλυνσης της Μεσογείου από την ρίψη διάφορων υλικών και αποβλήτων από αεροσκάφη και πλοία. Η συγκεκριμένη Σύμβαση, η οποία είναι γνωστή ως η Σύμβαση της Βαρκελώνης στοχεύει στην ανάπτυξη της συνεργασίας ανάμεσα στα κράτη της Μεσογείου στον περιβαλλοντικό τομέα καθώς και στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου, την αειφόρο διαχείριση παράκτιων και θαλάσσιων φυσικών πόρων, τον έλεγχο και την διαχείριση της ρύπανσης των



θαλασσών, την προστασία της φυσικής και πολιτιστικής μεσογειακής κληρονομιάς και την ανάδειξη πρακτικών περιβαλλοντικού χαρακτήρα στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη. (ΦΕΚ, 1978β).

Η τροποποίηση της Σύμβαση της Βαρκελώνης το 1976, υπογράφηκε μετέπειτα, το 1995. Στην συνέχεια, μετονομάστηκε σε «Σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών της Μεσογείου.» Εξαιτίας της εν λόγω τροποποίησης, ανάμεσα σε άλλες τροποποιήσεις, η Σύμβαση καλύπτει γεωγραφικά περισσότερες παράκτιες περιοχές, όπως ορίζονται από κάθε συμβαλλόμενο μέρος (ΦΕΚ 2002α).

Το Πρωτόκολλο που αφορούσε την προστασία του θαλάσσιου χώρου της Μεσογείου από την μόλυνση που προκύπτει από χερσαίες πηγές (LBS Protocol), υπογράφηκε το 1980 στην Αθήνα. Ορίζει ότι πρέπει να λαμβάνονται μέτρα σχετικά με την διαφύλαξη της Μεσογείου από τη μόλυνση από χερσαίες πηγές λόγω των πιέσεων που δέχεται ο παράκτιος χώρος, της πληθυσμιακής αύξησης εξαιτίας του εποχιακού τουρισμού καθώς και της εξάπλωσης των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων. Μερικές τροποποιήσεις του Πρωτοκόλλου υπογράφηκαν στις Συρακούσες το 1996. (ΦΕΚ 1986α, 2002α).

Έχοντας ως στόχο την διαφύλαξη των θαλάσσιων βιολογικών πόρων της Ανταρκτικής, υπογράφηκε η Συνθήκη της Καμπέρας το 1980. Μέσω αυτής της Συνθήκης αναγνωρίζεται η ανάγκη για τη διατήρηση των υδάτων που περιβάλλουν την συγκεκριμένη ήπειρο για ειρηνικούς σκοπούς καθώς και η ανάγκη για την διαφύλαξη των βιολογικών πόρων της Ανταρκτικής. (ΦΕΚ, 1986γ).

Το Πρωτόκολλο που αφορούσε τις ειδικά προστατευόμενες περιοχές (SPA Protocol), υπογράφηκε στην Γενεύη το 1982. Λόγω της συνεχούς ανάπτυξης των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων αναγνωρίζονται οι απειλές που υφίστανται οι φυσικοί πόροι και οι χώρες της Μεσογείου. Παράλληλα, μέσω της συγκρότησης προστατευόμενων περιοχών, λαμβάνονται μέτρα προστασίας. (ΦΕΚ, 1986α).

Η Διεθνής Σύμβαση για την συνεργασία, ετοιμότητα και αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο (OPRC 90), υπογράφηκε το 1990. Μέσω αυτής της Σύμβασης τονίζεται η σημαίνουσα απειλή που δημιουργούν στο θαλάσσιο περιβάλλον τα

περιστατικά ρύπανσης από εγκαταστάσεις και λιμάνια διακίνησης πετρελαίου, το πετρέλαιο από τα πλοία, οι θαλάσσιες εγκαταστάσεις που βρίσκονται μακριά από την ακτή, ενώ παράλληλα λαμβάνονται μέτρα για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο. (ΦΕΚ, 1994β).

Η Διεθνής Σύμβαση για τη Βιολογική Ποικιλότητα υπογράφεται στο Ρίο ντε Τζανέιρο το 1992, στην διάσκεψη που πραγματοποιήθηκε σε παγκόσμιο επίπεδο. Η Σύμβαση αναγνωρίζει τη σπουδαιότητα και την αξία της βιολογικής ποικιλότητας, στοχεύοντας στην ισότιμη διανομή των ωφελειών που προκύπτουν λόγω της χρήσης των γενετικών πόρων, την αειφορική χρήση και στην διατήρηση της βιοποικιλότητας. (ΦΕΚ, 1994α).

Το 1992 στο πλαίσιο της ίδιας διάσκεψης, υιοθετείται η Agenda 21. Στο 17ο κεφάλαιο τονίζεται η ανάγκη για την διαφύλαξη των θαλασσών, των ωκεανών, συμπεριλαμβανομένων των παράκτιων περιοχών, όχι μόνο για προστασία αλλά και για ορθολογική ανάπτυξη των ζώντων πόρων. Ειδικότερα, προάγεται η αειφόρος ανάπτυξη και η ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων περιοχών στις οποίες περιλαμβάνονται οι ΑΟΖ, η βιώσιμη ανάπτυξη των μικρών νησιών, η διαφύλαξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η ενίσχυση τόσο της περιφερειακής όσο και της διεθνούς συνεργασίας, ο χειρισμός της αβεβαιότητας που υπάρχει όσον αφορά την κλιματική αλλαγή και την διαχείριση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, και τέλος η βιώσιμη διατήρηση και χρήση των περιοχών που βρίσκονται υπό εθνική δικαιοδοσία και των έμβιων θαλάσσιων πόρων της Ανοικτής Θάλασσας. (UNCED, 1992).

Το Πρωτόκολλο που αφορά την ετοιμότητα, συνεργασία, όπως και την αντιμετώπιση ζητημάτων θαλάσσιας μόλυνσης από επιβλαβείς ουσίες (2000 HNS-OPRC 90), υπογράφηκε το 2000. Το συγκεκριμένο πρωτόκολλο έχοντας ως γνώμονα την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», έχει ως στόχο την αντιμετώπιση περιστατικών θαλάσσιας μόλυνσης από βλαβερές ουσίες μέσω της ανάπτυξης σχεδίων και συστημάτων έκτακτης ανάγκης. (ΦΕΚ, 2003η).

Το 2001 υπογράφηκε η Διεθνής Σύμβαση που αφορά την αστική ευθύνη σχετικά με την μόλυνση που μπορεί να προκαλέσει το πετρέλαιο κίνησης υπογράφηκε το 2001. Μέσω αυτής της σύμβασης κρίνεται αναγκαία η καθίδρυση αντικειμενικής ευθύνης για το σύνολο των μορφών μόλυνσης που οφείλονται στο πετρέλαιο καθώς και η ύπαρξη

επιπρόσθετων μέτρων. Συμπερασματικά, τίθενται υποχρεώσεις και κανόνες σε περίπτωση που προκληθεί ζημιά ρύπανσης λόγω του πετρελαίου κίνησης. (ΦΕΚ 2005α).

Το 2002 έγινε η υπογραφή ενός Πρωτοκόλλου που αφορούσε την συνεργασία με στόχο την αποφυγή της ρύπανσης η οποία προκαλείται από τα πλοία καθώς και την επέμβαση σε κρίσιμες καταστάσεις για την αντιμετώπιση της ρύπανσης της Μεσογείου Θάλασσας. Βάσει του συγκεκριμένου Πρωτοκόλλου, όλα τα μεσογειακά παράκτια κράτη οφείλουν να συνεργαστούν στοχεύοντας στην αποφυγή και αντιμετώπιση της ρύπανσης που προκαλείται από τα πλοία. Κρίνεται ωφέλιμο διότι αναγνωρίζεται πως τα παράκτια Κράτη και τα θαλάσσια οικοσυστήματα, κινδυνεύουν από την θαλάσσια ρύπανση. (ΦΕΚ, 2006γ).

Το Πρωτόκολλο για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης στη Μεσόγειο υπογράφεται στην Μαδρίτη το 2008 κι έχει ως στόχο τη ελάττωση των συνεπειών που δημιουργούν οι φυσικού κίνδυνοι, στη διατήρηση των παράκτιων οικοσυστημάτων και πόρων, στην συνοχή και στον συντονισμό ανάμεσα στο σύνολο των αρχών οι οποίες ασκούν τις αρμοδιότητές τους στην θαλάσσια και παράκτια ζώνη καθώς και στην αειφόρο χρήση και διαχείριση των παράκτιων ζωνών. (UNEP/MAP/PAP, 2008).

#### 1.2.2 Ευρωπαϊκές πολιτικές.

Το 1992 υιοθετήθηκε η Οδηγία 92/43/ΕΟΚ σε ευρωπαϊκό επίπεδο η οποία αφορούσε την διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της πανίδας και της άγριας χλωρίδας. Μέσω ενός κοινού πλαισίου για την διαφύλαξη των ζώων, των φυτών αλλά και των οικοτόπων κοινοτικού ενδιαφέροντος, η Οδηγία σκοπεύει να διατηρήσει την βιοποικιλότητα. Με την συγκεκριμένη Οδηγία αναπτύσσεται το δίκτυο «Natura 2000», το οποίο διαθέτει ειδικές ζώνες διατήρησης (Τόποι Κοινοτικής Σημασίας και Ζώνες Ειδικής Προστασίας για την Ορνιθοπανίδα). (ΕΕΕΚ, 1992).

Η Οδηγία 2000/60/ΕΚ, υιοθετήθηκε το 2000 και είχε ως γνώμονα την αντιμετώπιση του προβλήματος της συνεχούς υποβάθμισης των υδάτινων πόρων της Κοινότητας, μέσω ενός ολοκληρωμένου τρόπου διαχείρισης τους σε επίπεδο Λεκανών Απορροής Ποταμών. (ΕΕΕΚ, 2000).

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της ΕΕ εκδώσαν τη Σύσταση 2002/413/ΕΚ το 2002 και αυτή αφορούσε την εφαρμογή του ολοκληρωμένου τρόπου διαχείρισης των παράκτιων ζωνών στην Ευρώπη. Αναγνωρίζοντας τους κινδύνους και τις πιέσεις που αντιμετωπίζουν οι παράκτιες ζώνες όπως και την κοινωνικοοικονομική και περιβαλλοντική σημασία των συγκεκριμένων ζωνών, καθορίζονται αρχές σύμφωνα με τις οποίες πρέπει να στηρίζεται ο ολοκληρωμένος τρόπος διαχείρισης των παράκτιων ζωνών. Έτσι, θα επιτευχθεί η ορθή διαχείριση των ακτών καθώς και ο ορθός σχεδιασμός. (ΕΕΕΚ, 2002).

Το 2006 δημοσιεύεται η Ανακοίνωση της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων «Προς μια μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες» (Πράσινη Βίβλος). Η Πράσινη Βίβλος στοχεύει στην μελλοντική επέκταση της Ευρωπαϊκής πολιτικής, η οποία θα αντιμετωπίζει και τους ωκεανούς αλλά και τις θάλασσες από πολλές οπτικές γωνίες. Επιπλέον, οι πιέσεις που δέχονται οι θαλάσσιοι πόροι αναγνωρίζονται όπως και οι κίνδυνοι που διατρέχουν οι θάλασσες λόγω της κλιματικής αλλαγής, της ρύπανσης και της υπεραλίευσης. (CEC, 2006).

Η Γαλάζια Βίβλος - Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (ΕΕ) δημοσιεύεται το 2007 και αποτελεί ένα σημαντικό βήμα στοχεύοντας στην αξιοποίηση αλλά και στην διαφύλαξη του θαλάσσιου χώρου.

Ως σημαντική πηγή πόρων για την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη της ΕΕ αναγνωρίζονται ο θαλάσσιος και ο παράκτιος χώρος. Η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική έχει ως κύριο στόχο την ανάδειξη του ηγετικού χαρακτήρα της Ευρώπης σε διεθνές επίπεδο θαλάσσιου χαρακτήρα, την μεγιστοποίηση της αειφόρου χρήσης των ωκεανών και των θαλασσών, τη θεμελίωση της θαλάσσιας πολιτικής στη βάση της γνώσης και της καινοτομίας, την παροχή του υψηλότερου βιοτικού επιπέδου στις παράκτιες περιοχές, και την αύξηση της προβολής της θαλάσσιας Ευρώπης. Τα μέσα που θα στελεχώσουν μια Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική είναι η ΟΔΠΖ, ο ΘΧΣ, μια πηγή δεδομένων και πληροφοριών η οποία διαθέτει προσβασιμότητα και συνεκτικότητα, καθώς και η θαλάσσια επιτήρηση. (CEC, 2007).

Το 2008 υιοθετήθηκε η Οδηγία 2008/56/EK για τη Θαλάσσια Στρατηγική. Σύμφωνα με εκείνη θεσπίζονται κάποιοι στόχοι κι ένα κοινό πλαίσιο με σκοπό την διατήρηση, την πρόληψη και την διαφύλαξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος, έχοντας ως γνώμονα την την προάσπιση των θαλάσσιων πόρων όπως και την διατήρηση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων (ΕΕΕΕ, 2008). Το 2008 επίσης, εκδίδεται η Ανακοίνωση «Ένας οδικός χάρτης για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό επίτευξη κοινών αρχών στην ΕΕ», βάσει του οποίου συγκροτούνται κάποιες αρχές με στόχο την εφαρμογή του ΘΧΣ (ΕτΕΚ, 2008).

Η Ανακοίνωση «Γαλάζια ανάπτυξη: Ευκαιρίες για βιώσιμη ανάπτυξη στους τομείς της θάλασσας και της ναυτιλίας» εκδόθηκε το 2012. Αποτελεί μια στρατηγική της ΕΕ σε βάθος χρόνου στοχεύοντας στην στήριξη της βιώσιμης ανάπτυξης στον ναυτιλιακό και στον θαλάσσιο τομέα, και αυτό διότι τόσο οι ωκεανοί όσο και οι θάλασσες μπορούν να αποτελέσουν κινητήρια δύναμη για την ευρωπαϊκή οικονομία. Στους τομείς προτεραιότητας της Γαλάζιας Ανάπτυξης ανήκουν οι θαλάσσιοι ορυκτοί πόροι, ο τουρισμός με κρουαζιερόπλοια και ο θαλάσσιος, παράκτιος τουρισμός, η γαλάζια ενέργεια, και η υδατοκαλλιέργεια (ΕΕπ, 2012).

Το 2013 έγινε ανάλυση μια πρότασης για την Οδηγία 2013/133 με την ονομασία: «για τη θέσπιση πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών». Η συγκεκριμένη πρόταση είχε ως σκοπό την ανάπτυξη της γαλάζιας οικονομίας της ΕΕ, ενώ παράλληλα προωθούσε την βιώσιμη και αειφόρο ανάπτυξη των παράκτιων και θαλάσσιων δραστηριοτήτων, μέσω της δημιουργίας ενός πλαισίου που αφορούσε την αποτελεσματική εφαρμογή του ΘΧΣ και για την ΟΔΠΖ. (ΕΕπ, 2013α).

Η νέα Κοινή Αλιευτική Πολιτική (ΚΑΛΠ) της ΕΕ τέθηκε σε ισχύ από 1η Γενάρη του 2014. Μέσω ενός συνόλου κανόνων και μέτρων, επιδιώκει πρώτον να διασφαλίσει πως τόσο ο κλάδος της υδατοκαλλιέργειας όσο και της αλιείας είναι κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά βιώσιμος, έπειτα την διαχείριση των αλιευτικών σκαφών της Ευρώπης όπως και την διατήρηση των αλιευτικών αποθεμάτων. (ΕΕΕΕ, 2013). Η θέσπιση νομοθεσίας για την Κοινή Οργάνωση της Αγοράς των αλιευτικών προϊόντων, η οποία έγινε το 1970, υπήρξε το πρώιμο στάδιο της ΚΑΛΠ. Ήταν αποτέλεσμα της ένταξης στην Ένωση νέων κρατών μελών, τα οποία διέθεταν ισχυρή αλιευτική δύναμη καθώς και όταν

κράτη μέλη ξεκίνησαν να θεσπίζουν ΑΟΖ. Το 1983 εγκρίθηκε η πρώτη ΚΑΛΠ. Με το πέρασμα του χρόνου, η συγκεκριμένη ΚΑΛΠ δέχθηκε μερικές μεταρρυθμίσεις και η τελευταία ήταν το 2013. (ΘΔΕΕ, 2019).

Η Οδηγία 2014/89/ΕΕ «περί θεσπίσεως πλαισίου για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό», υιοθετήθηκε το 2014. Μέσω της συγκεκριμένης Οδηγίας θεσπίζεται ένα πλαίσιο για τον ΘΧΣ το οποίο στόχευε να προωθηθεί η βιώσιμη ανάπτυξη των θαλάσσιων περιοχών και των οικονομιών. Αυτοί οι στόχοι αναμένεται να επιτευχθούν μέσω της εφαρμογής και της θέσπισης του ΘΧΣ από τα κράτη μέλη (ΕΕΕΕ, 2014α). Επιπλέον, μέσω αυτής της Οδηγίας καθορίζονται το ενδεικτικό περιεχόμενο των ΘΧΣ, οι ελάχιστες απαιτήσεις που δεν πρέπει να παραβλέπονται όπως και οι στόχοι του ΘΧΣ. Η συγκεκριμένη Οδηγία προωθούσε την ενσωμάτωση της στο Εθνικό Δίκαιο των χωρών μελών έως τις 18 Σεπτεμβρίου του 2016 καθώς και την θέσπιση ΘΧΣ μέχρι τις 31 Μαρτίου του 2021. (ΕΕΕΕ, 2014α).

### 1.2.3 Εθνικές πολιτικές.

Όσον αφορά το εθνικό επίπεδο, οι προαναφερθέντες ευρωπαϊκές και διεθνείς συμβάσεις οι οποίες αφορούν έμμεσα ή άμεσα τον θαλάσσιο και παράκτιο χώρο, ενσωματώνονται στο εθνικό δίκαιο με την πάροδο των χρόνων. Ωστόσο, ρυθμίσεις, κατευθύνσεις και στοιχεία που διαθέτουν άμεση σχέση με τον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο, εμπεριέχονται και σε άλλα εθνικά νομοθετήματα. (Ρεμπής, 2020).

Ο Α.Ν. 2344/1940 «Περί αιγιαλού και παραλίας» ο οποίος αποτελεί την πρώτη απόπειρα διαχείρισης του ορίου ανάμεσα στην θάλασσα και στην στεριά δηλαδή του αιγιαλού, θεσμοθετήθηκε το 1940. Ως ορισμός του αιγιαλού παρουσιάστηκε «η περιστοιχούσα την θάλασσαν χερσαία ζώνη η βρεχόμενη από τας μεγίστας πλην συνήθεις αναβάσεις των κυμάτων της είναι κτήμα κοινόχρηστον ανήκει ως τοιούτον εις το Δημόσιον και προστατεύεται και διαχειρίζεται υπ' αυτού» (ΦΕΚ, 1940). Το συγκεκριμένο νομοθέτημα ίσχυε για 61 χρόνια δηλαδή μέχρι το 2001 μέχρι που αντικαταστάθηκε από τον Ν. 2971/2001 ο οποίος καθόριζε τον τρόπο διαχείρισης και χάραξης της παραλίας και του αιγιαλού. Επίσης, ο συγκεκριμένος νόμος περιλαμβάνει διάφορες άλλες διατάξεις που

σχετίζονται με τα αντιδιαβρωτικά έργα και τις ζώνες λιμένων μεταξύ άλλων. (ΦΕΚ, 2001β). Το 2019 έγιναν οι πιο πρόσφατες τροποποιήσεις αυτού του νόμου. (ΦΕΚ, 2019ε).

Το 1983 υπήρξε τροποποίηση με τον Ν. 1337/1983 «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις». Μέσω των άρθρων 29,24 και 23 του εν λόγω νόμου διασφαλίζεται η αλόγιστη οικιστική ανάπτυξη προς τις ακτές, διασφαλίζεται η ελεύθερη προσπελασιμότητα καθώς και ο κοινόχρηστος χαρακτήρας των ακτών. (ΦΕΚ, 1983).

Μέχρι πρόσφατα, ο χωροταξικός σχεδιασμός δεν περιλάμβανε την διαχείριση του θαλάσσιου χώρου στην Ελλάδα. Ο Ν. 2742/1999 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αιεφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» τροποποιήθηκε το 2011, ο οποίος ήταν και ο νόμος στον οποίο βασιζόταν η εκπόνηση των χωροταξικών σχεδίων μέχρι το 2016. Ειδικότερα, με τον Ν. 4030/2011 και συγκεκριμένα με το άρθρο 41 τροποποιείται ο Ν. 2742/1999 το ελληνικό σύστημα χωροταξικού σχεδιασμού. Για την ακρίβεια, προστίθεται η αρχή ότι: «Η ολοκληρωμένη διαχείριση του θαλάσσιου χώρου σε συνάρτηση με τις παράκτιες περιοχές, με τον συντονισμό και την εναρμόνιση των επί μέρους πολιτικών, προγραμμάτων και επενδυτικών σχεδίων για την ανάπτυξη παραγωγικών δραστηριοτήτων, καθώς και δραστηριοτήτων άθλησης και αναψυχής που ασκούνται από διάφορους φορείς στην ίδια περιοχή, με στόχο την προστασία του θαλάσσιου οικοσυστήματος και την προώθηση της ολοκληρωμένης και αιεφόρου ανάπτυξης.». Επίσης, το άρθρο 7 των Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αιεφόρου Ανάπτυξης δέχθηκε τροποποίηση, και πλέον τα Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού θα πρέπει να έχουν ως στόχο την οργάνωση και την ανάπτυξη «ορισμένων ειδικών περιοχών του εθνικού χώρου, όπως ο θαλάσσιος χώρος, οι παράκτιες και νησιωτικές περιοχές, οι ορεινές και προβληματικές ζώνες, οι περιοχές που υπάγονται σε διεθνείς ή ευρωπαϊκές συμβάσεις για την προστασία του περιβάλλοντος, καθώς και άλλες ενότητες του εθνικού χώρου που παρουσιάζουν κρίσιμα περιβαλλοντικά, αναπτυξιακά και κοινωνικά προβλήματα.» (ΦΕΚ, 2011ε).

Ο νέος νόμος που αφορούσε τον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό της χώρας θεσμοθετήθηκε το 2014 και ήταν ο Ν.4269/2014 «Χωροταξική και πολεοδομική μεταρρύθμιση – Βιώσιμη ανάπτυξη.». Στο άρθρο 5, το οποία σχετιζόταν με τα χωροταξικά πλαίσια εθνικού επιπέδου, τονίζεται πως τα συγκεκριμένα πλαίσια παρέχουν κατευθύνσεις

στρατηγικού χαρακτήρα με στόχο τη «χωρική ανάπτυξη και οργάνωση περιοχών του εθνικού χώρου που έχουν ιδιαίτερη σημασία από χωροταξική, περιβαλλοντική, αναπτυξιακή ή κοινωνική άποψη, όπως είναι ιδίως οι παράκτιες, θαλάσσιες και νησιωτικές περιοχές, οι ορεινές και προβληματικές ζώνες» (ΦΕΚ, 2014γ). Ωστόσο, η εφαρμογή αυτού του νόμου δεν έγινε ποτέ ενώ η αντικατάσταση του πραγματοποιήθηκε το 2016.

Ο Ν. 4447/2016 «Χωρικός σχεδιασμός - Βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες διατάξεις. » είναι ο νέος και ο πιο πρόσφατος νόμος σχετικά με τον χωρικό σχεδιασμό και θεσμοθετήθηκε το 2016. Όπως στον Ν. 4269/2014, έτσι και στον Ν. 4447/2016 υιοθετείται η ίδια αρχή για τα εθνικά χωροταξικά πλαίσια αναφορικά με την οργάνωση και την ανάπτυξη των νησιωτικών, παράκτιων και θαλάσσιων περιοχών. (ΦΕΚ, 2016α).

Στο εθνικό νομοθετικό πλαίσιο ενσωματώθηκε η Οδηγία 2014/89/ΕΕ για τον ΘΧΣ το 2018, έχοντας καθυστερήσει δύο (2) έτη, με τον Ν.4546/2018 «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ «περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό» και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 2018θ).

### 1.3. Εθνικό πλαίσιο χωρικού σχεδιασμού.

Αφετηρία του χωρικού σχεδιασμού όσον αφορά τα ελληνικά δεδομένα, μπορεί να θεωρηθεί το Ν.Δ 17-7/16-8-23 «Περί σχεδίων πόλεων, κωμών και συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών» (ΦΕΚ, 1923). Θεωρείται η πρώτη ολοκληρωμένη νομοθεσία που προσδιορίζει διαδικασίες και θέτει αρχές για τον αστικό χωρικό σχεδιασμό καθώς και για τον έλεγχο της οικιστικής ανάπτυξης. Ωστόσο, η ανοχή στις αυθαίρετες διαδικασίες, περιορισμένες οικονομικές δυνατότητες των δήμων, νομοθετικές αλλαγές καθώς και μακροπρόθεσμες διαδικασίες εφαρμογής, οδήγησαν στην μη ορθολογική εφαρμογή του συγκεκριμένου νόμου. (Αραβαντινός, 2007).

Με την πάροδο του χρόνου, θεσπίστηκαν νομοθετήματα χωρικού σχεδιασμού, ωστόσο, για πολιτικούς και κοινωνικούς λόγους δεν υλοποιήθηκαν ποτέ (Αραβαντινός, 2007). Μέσω του Ν. 360/1976 (ΦΕΚ, 1976β) που θεσπίστηκε το 1970, καθορίζονται στην Ελλάδα για πρώτη φορά χωρικά σχέδια σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, μολονότι κανένα σχέδιο δεν εφαρμόστηκε ποτέ. (Οικονόμου, 2000).



Όσον αφορά την υλοποίηση χωρικού σχεδιασμού στην Ελλάδα, το έτος 1983 αποτελεί μια χρονολογία κομβικής σημασίας και αυτό διότι θεσμοθετείται ο Ν. 1337/1983 «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις» μέσω του οποίου καθορίζονται οι Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) και τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ). Το πεδίο εφαρμογής τους ήταν οι περιαστικές περιοχές και οι πόλεις. (ΦΕΚ, 1983).

Ο Ν.2508/1997 με την ονομασία: «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις», θεσμοθετήθηκε το 1997. Μέσω του συγκεκριμένου νόμου, καθορίζονται τα Ρυθμιστικά Σχέδια έχοντας ως πεδίο εφαρμογής τις ευρύτερες περιοχές των Ιωαννίνων, της Καβάλας, της Λάρισας, του Ηρακλείου, της Πάτρας και του Βόλου (αν και δεν θεσμοθετήθηκε ποτέ κανένα), οι Πράξεις Εφαρμογής και οι Πολεοδομικές Μελέτες, τα Σχέδια Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) με πεδίο εφαρμογής τους Καποδιστριακούς Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, οι οποίοι δεν διαθέτουν κανένα οικισμό άνω των 2000 κατοίκων, καθώς και τα διευρυμένα ΓΠΣ με πεδίο εφαρμογής τους Καποδιστριακούς Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, οι οποίοι διαθέτουν έναν οικισμό άνω των 2000 κατοίκων. (ΦΕΚ, 1997).

Ο Ν. 2742/1999 με την ονομασία: «Χωροταξικός σχεδιασμός και αιεφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» ψηφίστηκε μετά από δύο έτη, το 1999. Μέσω αυτού του νόμου καθορίζονται τα μέσα άσκησης χωροταξικού σχεδιασμού και σε περιφερειακό αλλά και σε εθνικό επίπεδο. Σε επίπεδο Περιφέρειας ορίζονται τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) ενώ σε εθνικό επίπεδο τα Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΕΠΧΣΑΑ) καθώς και το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ). (ΦΕΚ, 1999).

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η πρώτη απόπειρα μεταρρύθμισης του πολεοδομικού και του χωροταξικού νομοθετικού πλαισίου είναι ο Ν.4269/2014 ο οποίος θεσπίστηκε το 2014 με την ονομασία: «Χωροταξική και πολεοδομική μεταρρύθμιση – Βιώσιμη ανάπτυξη». Ωστόσο, δύο έτη αργότερα έγινε η αντικατάσταση του συγκεκριμένου νόμου από τον Ν. 4447/2016 με την ονομασία: «Χωρικός σχεδιασμός - Βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες διατάξεις». Βάσει του καινούριου νόμου, ο χωρικός σχεδιασμός διακρίνεται σε

ρυθμιστικού – κανονιστικού ή στρατηγικού χαρακτήρα, και αναλόγως με το περιεχόμενο του ασκείται σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. (ΦΕΚ, 2016).

Επακόλουθα, τα ΕΠΧΣΑΑ μετονομάζονται σε Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια με τον Νόμο 4447/16 ενώ το ΓΠΧΣΑΑ μετονομάζεται σε Εθνική Χωρική Στρατηγική. Σε τοπικό επίπεδο τα Τοπικά και τα Ειδικά Χωρικά Σχέδια αντικαθιστούν τα ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ και σε επίπεδο Περιφέρειας το ΠΠΧΣΑΑ μετονομάζονται σε Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο (ΠΧΠ). (ΦΕΚ, 2016). Μέχρι πρόσφατα, όσον αφορά τα Τοπικά Χωρικά Σχέδια, είχε προσδιορισθεί ως πεδίο εφαρμογής ο Καλλικρατικός Δήμος, ωστόσο το 2019 το πεδίο εφαρμογής διευρύνθηκε και προσδιορίστηκε πλέον στα όρια μιας ή περισσότερων Δημοτικών Ενοτήτων (ΦΕΚ 2016, 2019στ).

Με αυτόν τον τρόπο, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία έχουν θεσμοθετηθεί τα πλαίσια του χωρικού σχεδιασμού σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Σε εθνικό επίπεδο το πλαίσιο χωρικού σχεδιασμού που υφίσταται αποτελείται από τα Καταστήματα Κράτησης (ΦΕΚ, 2001α), τη Βιομηχανία (ΦΕΚ 2009α), τις Υδατοκαλλιέργειες (ΦΕΚ 2011), το ΓΠΧΣΑΑ (ΦΕΚ 2008α), το οποίο ενέχει θέσεις Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής (ΦΕΚ 2016) και τα ΕΠΧΣΑΑ για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ) (ΦΕΚ 2008β). Το 2009 θεσμοθετήθηκε ο ΕΠΧΣΑΑ για τον Τουρισμό και η τροποποίηση του έγινε το 2013. (ΦΕΚ 2009β, 2013γ). Ωστόσο, σύμφωνα με τα τελευταία δεδομένα, με απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας το ΕΠΧΣΑΑ που αφορούσε τον Τουρισμό, έχει καταργηθεί. (ΥΠΕΝ, 2017α). Η τελευταία εκδοχή του ΕΠΧΣΑΑ για τα νησιά και τον παράκτιο χώρο παρουσιάστηκε το 2009 το οποίο όμως δεν θεσμοθετήθηκε ποτέ.

Όσον αφορά το Περιφερειακό επίπεδο, για τις περιφέρειες του Νοτίου Αιγαίου, της Πελοποννήσου, της Δυτικής Ελλάδας και της Κεντρικής Μακεδονίας υφίστανται ΠΠΧΣΑΑ ενώ για τις Περιφέρειες, του Βορείου Αιγαίου, της Κρήτης, της Στερεάς Ελλάδας, των Ιόνιων Νήσων, της Ηπείρου, της Θεσσαλίας, της Θράκης και της Ανατολικής Μακεδονίας έχουν θεσμοθετηθεί ΠΧΠ (αναθεώρηση των ΠΠΧΣΑΑ). Στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης, είναι σε ισχύ θεσμοθετημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο, οι κατευθύνσεις του οποίου πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στο ΠΧΠ Κεντρικής Μακεδονίας ενώ παράλληλα Ρυθμιστικό Σχέδιο υφίσταται και για την Περιφέρεια Αττικής

το οποίο ενέχει θέση ΠΧΠ. (ΦΕΚ 1985γ, 2003α,γ-δ, 2004, 2014δ, 2017γ, 2018α,δ-στ,η, 2019δ). Σε τοπικό επίπεδο ισχύουν θεσμοθετημένα ΖΟΕ, ΣΧΟΟΑΠ και ΓΠΣ.

Σχετικά με το πλαίσιο ΘΧΣ, η Οδηγία 2014/89/ΕΕ ακολούθησε και συμπλήρωσε την εθνική νομοθεσία πολύ πρόσφατα (ΦΕΚ, 2018θ). Με βάση τον Ν. 4546/2018 ο ΘΧΣ εφαρμόζεται σε δυο επίπεδα. Στο επίπεδο της περιφέρειας καθορίζονται τα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια τα οποία έχουν ως επίπεδο αναφοράς παράκτιες και θαλάσσιες χωρικές ενότητες, οι οποίες υποδεικνύονται από την εθνική χωρική στρατηγική και μπορεί να είναι διαπεριφερειακού, περιφερειακού ή υποπεριφερειακού επιπέδου. Όσον αφορά το εθνικό επίπεδο, ο ΘΧΣ περιλαμβάνει την εθνική χωρική στρατηγική για τον θαλάσσιο χώρο, ως κομμάτι της εθνικής χωρικής στρατηγικής του άρθρου 3 του Ν. 4447/2016. (ΦΕΚ, 2018θ).

Πρόσφατα, το 2020 θεσπίστηκε ο νόμος 4759/2020, ο οποίος στην ουσία τροποποίησε τον νόμο 4546/2018 και διαχωρίζει τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό από τον χωροταξικό σχεδιασμό της ξηράς (κυρίως από τον σχεδιασμό που καλύπτει τις παράκτιες περιοχές) με στόχο την αποφυγή των σχετικών αλληλοεπικαλύψεων. Προβλέπεται, λοιπόν, ότι ο ΘΧΣ θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τον τρόπο με τον οποίο αλληλοεπιδράει ο θαλάσσιος χώρος με τον παράκτιο, όπως και να αναλαμβάνει να συντονίσει τις διάφορες πολιτικές, όσον αφορά τις χωρικές συνέπειες στην θάλασσα. (ΦΕΚ, 2020).

#### 1.4 Πρακτικές εφαρμογής ΘΧΣ.

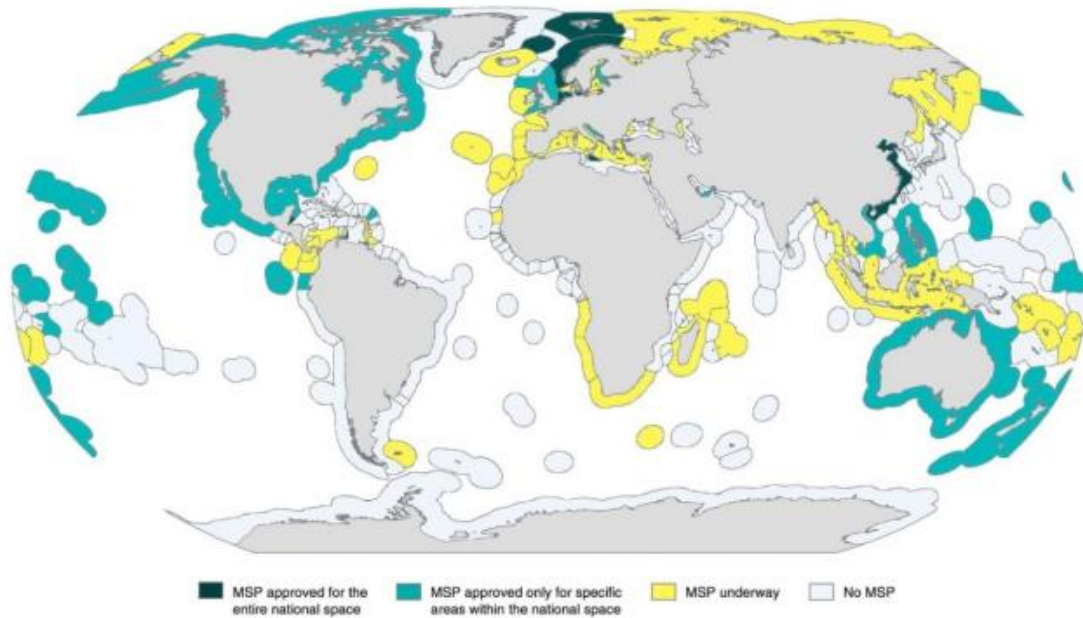
Ο ΘΧΣ δεν είναι μια διαδικασία που έχει αρχίσει πρόσφατα. Ο σχεδιασμός του θαλάσσιου χώρου υπάρχει ως έννοια εδώ και σαράντα χρόνια. Ο αρχικός στόχος του ΘΧΣ στα πρώτα στάδια εμφάνισης του ήταν η διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. (Douvere 2010, Santos et al 2018). Ωστόσο, ο χαρακτήρας του ΘΧΣ έγινε πιο πολύπλευρος με το πέρασμα των χρόνων και με αυτόν τον τρόπο ανέδειξε την ανάγκη διαχείρισης των συγκρουόμενων χρήσεων (παροντικών και μελλοντικών) στον θαλάσσιο χώρο (Santos et al, 2018).

Πολλές χώρες σε όλο τον κόσμο βρίσκονται σε διαδικασία σχεδιασμού ή έχουν θεσμοθετήσει ΘΧΣ τα τελευταία χρόνια, ενώ ένας μεγάλος αριθμός χωρών, στον οποίο ανήκει και η Ελλάδα, βρίσκονται σε αρχικά στάδια (Douvere, 2010, Santos et al, 2018). Σε παγκόσμιο επίπεδο αξίζει να τονιστεί πως τα κράτη τα οποία έχουν θεσμοθετημένα

ΘΧΣ καλύπτουν σχεδόν το 27% των ΑΟΖ. Τα σχέδια καλύπτουν το σύνολο των Χωρικών Υδάτων ή της ΑΟΖ ενώ σε μερικά κράτη ο εγκεκριμένος ΘΧΣ υφίσταται για συγκεκριμένα κομμάτια του θαλάσσιου χώρου τους (Santos et al, 2018).

Στην Ευρώπη και στην Αμερική εντοπίζονται οι περισσότερες χώρες/εδάφη κατ' αναλογία που αναπτύσσεται ή υφίσταται ΘΧΣ σύμφωνα με τους Santos et al (2018). Όσον αφορά τις άλλες ηπείρους, ο αριθμός των χωρών στις οποίες αναπτύσσεται ή υφίσταται ΘΧΣ, είναι πολύ μικρότερος. (βλ. Χάρτη 1).

## Χάρτης 1: Κατάταξη ανάπτυξης του ΘΧΣ σε παγκόσμιο επίπεδο το 2017



Χάρτης 1: Παγκόσμια κατάταξη ανάπτυξης ΘΧΣ το 2017. Πηγή: Santos et al 2018

### 1.5. Συμπεράσματα Κεφαλαίου.

Ο θαλάσσιος χώρος κάθε χώρας αποτελεί μεγάλη οικονομική πηγή υψίστης σημασίας. Το ίδιο συμβαίνει και στην Ελλάδα η οποία αποτελεί μια κυρίως νησιωτική χώρα και γι' αυτόν τον λόγο επωφελείται από την εκμετάλλευσή του. Εδώ και κάποια χρόνια θεσπίζονται είτε οδηγίες είτε νόμοι, οι οποίοι στοχεύουν στην αξιοποίηση του θαλάσσιου χώρου. Αυτοί οι νόμοι τροποποιούνται και εξελίσσονται με το πέρασμα των ετών καθώς ο θαλάσσιος χώρος εξελίσσεται, και αυτό φαίνεται από το γεγονός πως εμφανίζονται συνεχώς νέες προοπτικές και ευκαιρίες οικονομικής ανάπτυξης. Προς επίρρωση των παραπάνω, κάποιοι νόμοι καταργούνται ενώ παράλληλα κάποιοι που ίσχυαν χωρίς την συμβολή άλλων νόμων, πλέον ισχύουν συμπληρωματικά με νέους, που θεσπίστηκαν πιο πρόσφατα από τους ήδη υπάρχοντες.

## 2. Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ.

### 2.1 Εισαγωγή κεφαλαίου.

Σε αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζεται η σημαίνουσα αξία της οργάνωσης και της αξιοποίησης του θαλάσσιου χώρου για ορισμένες χώρες, καθώς και η συμβολή της στην συνολική οικονομία του κράτους. Αρχικά, θα αναλυθεί ο ΘΧΣ που υπάρχει σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη και ταυτόχρονα θα συγκριθεί με τον ελληνικό ΘΧΣ. Μέσα από την προτεινόμενη αντιπαραβολή, θα προκύψουν κάποια συμπεράσματα.

### 2.2 Το παράδειγμα της Γαλλίας

#### 2.2.1. Βασικά στοιχεία για τα θαλάσσια ύδατα της Γαλλίας.

Με πάνω από 11 εκατομμύρια τετραγωνικά χιλιόμετρα θαλάσσιων υδάτων, συμπεριλαμβανομένων και των υπερπόντιων περιοχών, η Γαλλία διαθέτει την δεύτερη μεγαλύτερη Αποκλειστική Οικονομική ζώνη (ΑΟΖ) παγκοσμίως. Η Γαλλία διαθέτει ακτογραμμή 8411 χιλιομέτρων, περιλαμβάνοντας 5100 χιλιόμετρα στην ηπειρωτική χώρα κι έχει ορίσει τέσσερις θαλάσσιες περιοχές για να εφαρμόσει την Οδηγία του ΘΧΣ. Επιπλέον, το 2006 η Γαλλία εξέδωσε πληροφορίες που αφορούσαν τα όρια της υφαλοκρηπίδας η οποία διεκδικήθηκε από την ίδια την Γαλλία καθώς και από άλλες τρεις παράκτιες Πολιτείες, στην περιοχή του Βισκαϊκού Κόλπου και στην περιοχή της Κελτικής Θάλασσας. Το 2010 παραχωρήθηκε η συγκεκριμένη περιοχή στις τέσσερις παράκτιες Πολιτείες, ωστόσο η διαδικασία βρίσκεται ακόμα σε εξέλιξη. (EC, 2021a)

#### 2.2.2 Τα Θαλάσσια Χωροταξικά Σχέδια στην Γαλλία.

Η Γαλλία γνωστοποίησε την υιοθέτηση στρατηγικών των τεσσάρων θαλάσσιων λεκανών (Ανατολικό Κανάλι – Βόρεια Θάλασσα, Βόρειος Ατλαντικός – Δυτικό Κανάλι, Νότιος Ατλαντικός, Μεσόγειος) στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Φεβρουάριο του 2020. Αυτές οι στρατηγικές είναι το αποτέλεσμα των πρώτων σταδίων του ΘΧΣ για κάθε θαλάσσια

λεκάνη και περιλαμβάνουν : μια αρχική αξιολόγηση (περιβαλλοντικές και ανθρώπινες δραστηριότητες), στρατηγικούς στόχους και προκαταρκτικά χωρικά σχέδια. (EC, 2021a)

Το Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML) αποτελεί το παρόν πλαίσιο που έχει θεσπίσει η Γαλλία για δημόσια πολιτική στην ακτή και στην θάλασσα. Το SNML περιλαμβάνει την Εθνική Στρατηγική για την Οικολογική Μετάβαση σε Βιώσιμη Ανάπτυξη και την Εθνική Στρατηγική Βιοποικιλότητας οι οποίες αποτελούν σημεία αναφοράς σε όρους θάλασσας και ακτογραμμής. (EC, 2021a)

Το SNML είναι το εθνικό κείμενο αναφοράς για την διαφύλαξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος και είναι υπεύθυνο για την συντονισμένη διαχείριση και την ενσωμάτωση των δραστηριοτήτων που έχουν άμεση σχέση με την θάλασσα και την ακτή, με εξαίρεση αυτών που ο μοναδικός σκοπός είναι η άμυνα ή η εθνική ασφάλεια. Η στρατηγική επίσης θέτει αρχές και γενικές οδηγίες για παράκτιες περιοχές και κοινότητες ηπειρωτικά της χώρας αλλά και υπεράκτια. (EC, 2021a)

Τα σχέδια στρατηγικής των θαλάσσιων λεκανών είναι η νόμιμη λύση που επιλέχθηκε από την Γαλλία για να καλυφθούν οι ανάγκες της Οδηγίας του ΘΧΣ και να προσδιοριστούν οι συνθήκες για να εφαρμοστεί η εθνική στρατηγική (SNML), βάσει των τοπικών ιδιαιτεροτήτων. (EC, 2021a)

Τα 4 στρατηγικά σχέδια έχουν προσχεδιαστεί σε συνεργασία με τους ενδιαφερόμενους και έχουν τεθεί σε περιβαλλοντική αξιολόγηση από την Γαλλική Περιβαλλοντική Αρχή. Συλλέχθηκαν δημόσιες απόψεις, και δημιουργήθηκε μια αναφορά που παρουσιάζει συνοπτικά τις γνώμες που εκφράστηκαν. Οι συσκέψεις των Γαλλικών ιδρυμάτων και των γειτονικών Πολιτειών διεξήχθησαν επίσης κατά την διάρκεια αυτής της περιόδου. (EC, 2021a)

Η επόμενη διαβούλευση με τα δημόσια και τα ενδιαφερόμενα σώματα, για τα πρώτα δυο μέρη της κάθε στρατηγικής για τα θαλάσσια μέτωπα υιοθετήθηκαν από τους συντονιστικούς νομάρχες τον Σεπτέμβριο/Οκτώβριο του 2019. (EC, 2021a)

### 2.2.3 Η Νομοθεσία του ΘΧΣ στην Γαλλία.

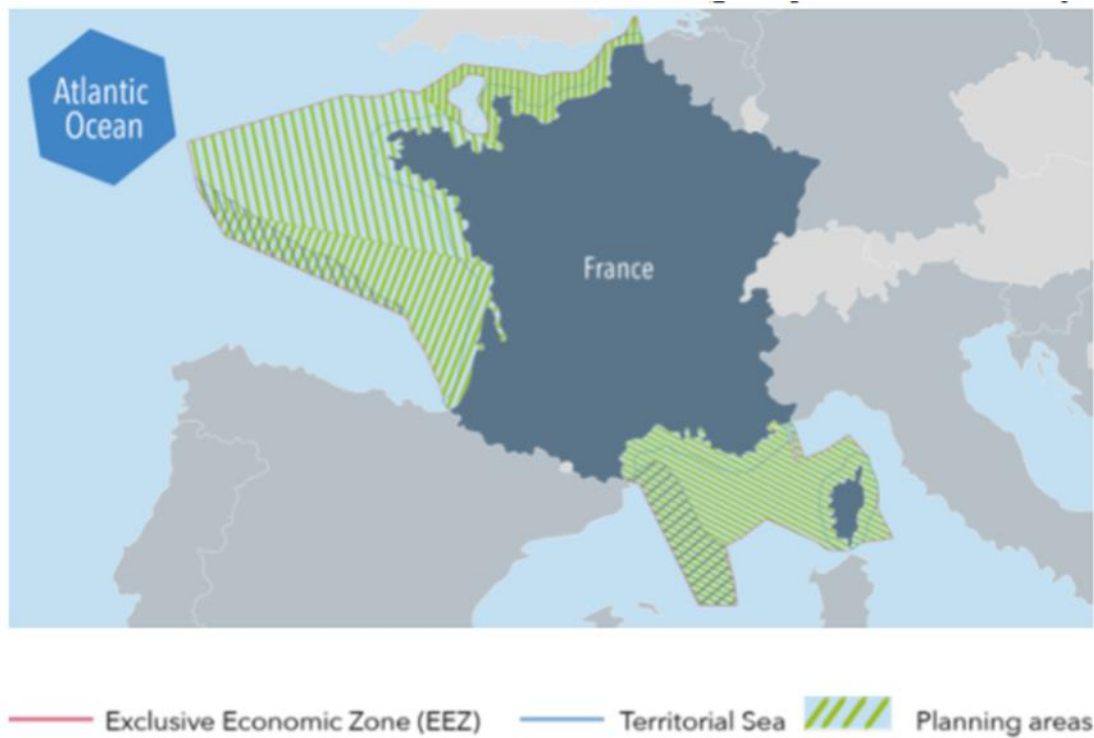
Στις 8 Αυγούστου το 2016, η Οδηγία ΘΧΣ ψηφίστηκε στην γαλλική νομοθεσία με την έναρξη ισχύος του άρθρου 123 του νόμου 1087/2016 για την δεύτερη «επανάκτηση της βιοποικιλότητας, της φύσης και των τοπίων». Το άρθρο τροποποιεί τον Γαλλικό Περιβαλλοντικό κώδικα μέσω της εισαγωγής της έννοιας του θαλάσσιου χωρικού σχεδιασμού που ορίζεται ως «η διαδικασία μέσω της οποίας η Πολιτεία ορίζει και οργανώνει τις ανθρώπινες δραστηριότητες στην θάλασσα μέσω μιας οικολογικής, και κοινωνικής οπτικής. Ωστόσο, δεν εφαρμόζεται σε δραστηριότητες που σχετίζονται με άμυνα ή εθνική ασφάλεια. (EC, 2021a)

Για καθένα από τα θαλάσσια μέτωπα στη Γαλλία, υλοποιήθηκε ένα Στρατηγικό Σχέδιο Document Stratégique de Façades (DSF), το οποίο συμπληρώνει και εξειδικεύει την εθνική στρατηγική, όσον αφορά τα οικολογικά, κοινωνικά και οικονομικά ζητήματα που αφορούν το κάθε θαλάσσιο μέτωπο. (EC, 2021a)

Οι τρόποι για την εφαρμογή του άρθρου 123 γίνονται κι άλλο περίπλοκοι μέσω της πολιτικής απόφασης 724/2017, η οποία εφαρμόστηκε στις 3 Μαΐου το 2017. Το πλαίσιο κειμένου της ορίζει τον στόχο, το αντικείμενο και το περιεχόμενο των DSF ως κύρια εργαλεία, μέσω των οποίων κάθε Γαλλική ακτογραμμή εντάσσει και συνδυάζει την εφαρμογή διάφορων νομικών διατάξεων και πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (EC, 2021a)



## Χάρτης 2: Περιοχές σχεδιασμού της Γαλλίας.



Πηγή: (EC, 2021a)

### 2.3 Το παράδειγμα του Βελγίου.

#### 2.3.1. Βασικά στοιχεία για τα θαλάσσια ύδατα του Βελγίου.

Η συνολική έκταση του Βέλγικου Τμήματος στην Βόρεια Θάλασσα (ΒΤΒΘ) είναι 3.454 τετραγωνικά χιλιόμετρα, δηλαδή περίπου το 0.5% ολόκληρης της Βόρειας Θάλασσας. Τα χωρικά της ύδατα, που έχουν ως βάση την ζώνη των 12 ναυτικών μιλίων, είναι 1.437 τετραγωνικά χιλιόμετρα, ενώ η Ανεξάρτητη Οικονομική του Ζώνη είναι 2.017 τετραγωνικά χιλιόμετρα. (EC, 2021b)

### 2.3.2 Τα ισχύοντα Θαλάσσια Χωροταξικά Σχέδια.

Στο Βέλγιο υπάρχει το Σχέδιο ΘΧΣ 2020-2026 το οποίο υπογράφηκε στις 22 Μαΐου 2019 και τέθηκε σε εφαρμογή τον επόμενο χρόνο, συγκεκριμένα τον Μάρτιο του 2020. Το προαναφερθέν Σχέδιο εξετάζει τις χρήσεις της προστασίας του περιβάλλοντος, της παραγωγής υπεράκτιας ανανεώσιμης ενέργειας, των μεταφορών, των λιμανιών, της εξόρυξης ορυκτών, του ψαρέματος, της υδατοκαλλιέργειας, της υποθαλάσσιας πολιτισμικής κληρονομιάς, του στρατού, της επιστημονικής έρευνας, της παράκτιας προστασίας, των αγωγών, των σωλήνων και των ζωνών για βιομηχανικές και εμπορικές δραστηριότητες. (EC, 2021b)

### 2.3.3. Η Νομοθεσία του ΘΧΣ στο Βέλγιο.

Στο Βέλγιο, το 2003, είχε υλοποιηθεί ένα Στρατηγικό Σχέδιο σχετικά με τον θαλάσσιο χώρο έως τα όρια της ΑΟΖ. Το σχέδιο αυτό περιλάμβανε ζώνες θαλάσσιων χρήσεων, μολοντί δεν διέθετε δεσμευτικό χαρακτήρα. (EC, 2021b). Η διαδικασία σχεδιασμού σε εθνικό επίπεδο διαθέτει μια νόμιμη βάση στην Θαλάσσια Περιβαλλοντική Δράση, η οποία τροποποιήθηκε το 2012 για να περιλάβει την ανάπτυξη του ΘΧΣ. Επίσης μετονομάστηκε σε «Δράση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και για την οργάνωση θαλάσσιου χωρικού σχεδιασμού στις θαλάσσιες περιοχές υπό την Βέλγικη δικαιοδοσία». Με Βασιλικό Διάταγμα στις 20 Νοεμβρίου του 2012, ιδρύθηκε μια συμβουλευτικής επιτροπής για την υιοθέτηση του ΘΧΣ στις Βέλγικες θαλάσσιες περιοχές. Στις 20 Μαρτίου του 2014 το Βασιλικό Διάταγμα υιοθετεί το νέο σχέδιο ΘΧΣ το οποίο καθορίζει τις αρχές της χωρικής πολιτικής, τους στόχους-δείκτες ασφαλείας, τους περιβαλλοντικούς και κοινωνικοοικονομικούς στόχους-δείκτες, κάποιους βασικούς στόχους καθώς και ένα μακροπρόθεσμο όραμα. Το συγκεκριμένο σχέδιο διαμορφώνει τις προϋποθέσεις που πρέπει να υπάρχουν για να πραγματοποιηθούν οι δραστηριότητες καθώς και ζώνες θαλάσσιων χρήσεων. Ειδικότερα, περιλαμβάνονται οι εξής χρήσεις-δραστηριότητες: πιλοτική εφαρμογή για προστασία του παράκτιου χώρου, υποθαλάσσια καλώδια και σωλήνες, στρατιωτικές δραστηριότητες, προστασία της φύσης, επιστημονική έρευνα, Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ), ναυσιπλοΐα, εξόρυξη ορυκτών πόρων καθώς και λιμενικές υποδομές. (BMNS, 2014).

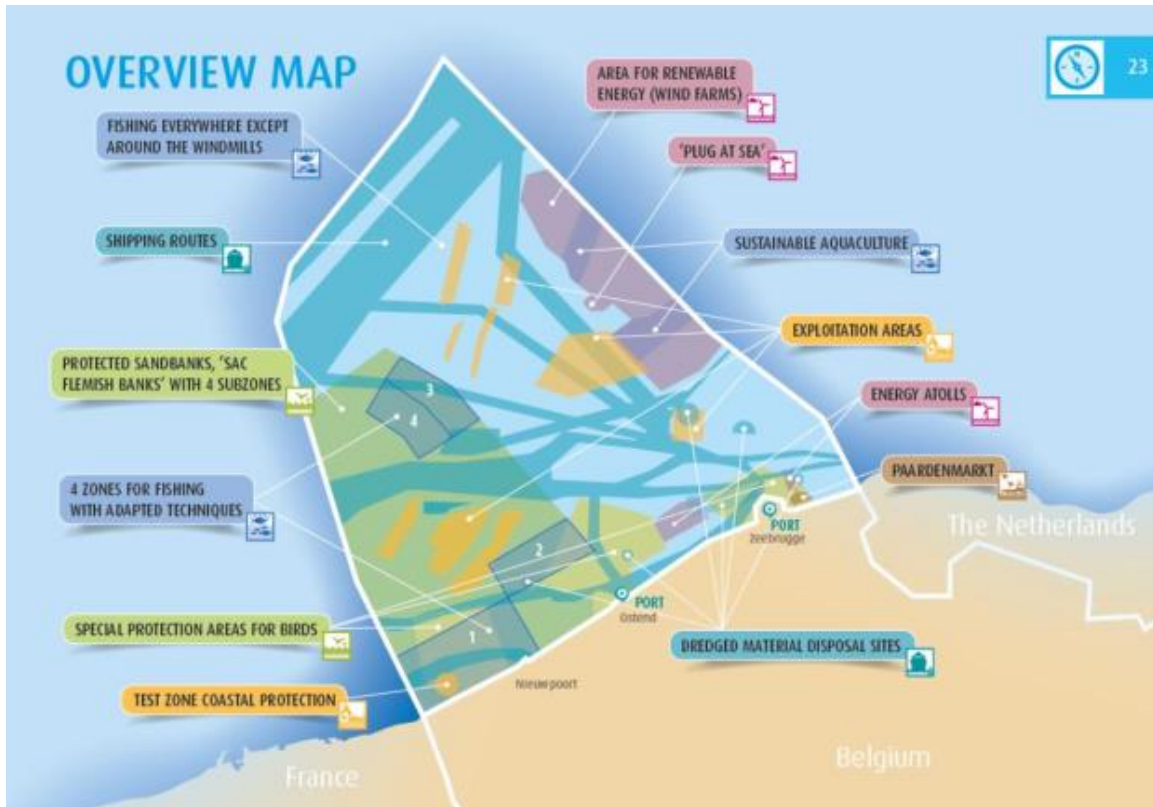
Την άνοιξη του 2017, η διαδικασία αξιολόγησης του Βέλγικου ΘΧΣ για την περίοδο 2020-2026 ξεκίνησε με μια ανεπίσημη διαβούλευση. Τα ληφθέντα σχόλια συγκεντρώθηκαν σε ένα πρώτο νομοσχέδιο του νέου σχεδίου και με διαδικασία αναθεώρησης θεσμοθετήθηκαν επισήμως τον ίδιο χρόνο. Ένα προσχέδιο παρουσιάστηκε στην συμβουλευτική επιτροπή σχετικά με τον ΘΧΣ, μια επιτροπή με μέλη από όλες τις άξιες ομοσπονδιακές Φλαμανδικές κυβερνητικές υπηρεσίες, το φθινόπωρο του 2017. Τα σχόλια τους και οι προτάσεις τους περιλήφθηκαν σε μια ανανεωμένη εκδοχή. Στις 20 Απριλίου του 2018, το Συμβούλιο των Υπουργών υιοθέτησε ένα προσχέδιο του ΘΧΣ (και με αυτόν τον τρόπο έγινε νομοσχέδιο) και τον Ιούλιο του 2018 ξεκίνησε μια διαδικασία επίσημης διαβουλευτικής διαδικασίας μεγάλης κλίμακας. Το κοινό έστειλε πάνω από 40.000 σχόλια. Ως μέρος της διαβουλευτικής διαδικασίας, οργανώθηκε μια δημόσια ακρόαση και το βελγικό συμβούλιο επικοινωνήσε με γειτονικές και ενδιαφερόμενες χώρες για να προσφέρουν τις σκέψεις τους και την κριτική τους για το νομοσχέδιο. Ο δεύτερος Βέλγικος ΘΧΣ υπογράφηκε με βασιλικό νόμο στις 22 Μαΐου το 2019 και δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Βέλγικη Εφημερίδα στις 2 Ιουλίου του 2019. Τέθηκε σε εφαρμογή στις 20 Μαρτίου το 2020. (EC, 2021b)

**Χάρτης 3: Περιοχές του υφιστάμενου σχεδιασμού στο Βέλγιο.**



Πηγή: (EC, 2021b)

#### Χάρτης 4: ΟΧΣ Βελγίου 2014.



Πηγή: EC 2014a.

### 2.4 Το παράδειγμα της Γερμανίας.

#### 2.4.1 Βασικά στοιχεία για τα θαλάσσια ύδατα της Γερμανίας.

Το μέγεθος των εσωτερικών υδάτων και της χωρικής θάλασσας (12 ναυτικά μίλια από το επίπεδο αναφοράς) στην Βαλτική Θάλασσα είναι 10.900 τετραγωνικά χιλιόμετρα, ενώ στην Βόρεια Θάλασσα είναι 12.500 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Η Ανεξάρτητη Οικονομική Ζώνη στην Βαλτική Θάλασσα είναι 4.500 τετραγωνικά χιλιόμετρα ενώ η Ανεξάρτητη Οικονομική Ζώνη στην Βόρεια Θάλασσα είναι 28.500 τετραγωνικά χιλιόμετρα. (EC, 2021c)

2.4.2 Τα ισχύοντα Θαλάσσια Χωροταξικά Σχέδια.

Υπάρχουν θαλάσσια χωρικά σχέδια για τις γερμανικές ΑΟΖ στην Βόρεια και στην Βαλτική Θάλασσα, καθώς και για τις θαλάσσιες χωρικές περιοχές που βρίσκονται υπό την δικαιοδοσία των τριών παράκτιων ομοσπονδιακών πολιτειών (Κάτω Σαξονία, Σλέσβιχ-Χόλσταϊν, Μεκλεμβούργο-Δυτική Πομερανία). (EC, 2021c)

Οι εθνικές και διεθνείς διαβουλεύσεις για το πρώτο νομοσχέδιο του ΘΧΣ για την γερμανική Ανεξάρτητη Οικονομική Ζώνη έχουν ολοκληρωθεί. Έγιναν αλλαγές οι οποίες βασίστηκαν στα σχόλια που εισπράχθηκαν και το σχέδιο βρίσκεται τώρα σε διπυργικής διαδικασίας. Ο δεύτερος γύρος των διαβουλεύσεων άρχισε τον Μάιο και το σχέδιο θα υιοθετηθεί τον Σεπτέμβριο του 2021. (EC, 2021c).

#### **Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχέδιο για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη της Βαλτικής Θάλασσας - Σλέσβιχ-Χόλσταϊν.**

Το Χωροταξικό Αναπτυξιακό Σχέδιο για το Σλέσβιχ-Χόλσταϊν ρυθμίζει καθοριστικά τους χωρικούς στόχους και τις αρχές για τις χερσαίες καθώς και για τις θαλάσσιες περιοχές. Η κύρια αρχή είναι η βιώσιμη χωρική ανάπτυξη η οποία φέρνει σε σειρά τις κοινωνικοοικονομικές απαιτήσεις σχετικά με τις οικολογικές του λειτουργίες, και οδηγεί σε μια μόνιμη, ισορροπημένη τάξη μεγάλης κλίμακας. Οι διαφορετικές χρήσεις στην παράκτια ζώνη θα έπρεπε να ισορροπηθούν και να προσαρμοστούν μεταξύ τους. Η διαχείριση ενσωματωμένων παράκτιων ζωνών θα έπρεπε να παίζει σημαίνοντα ρόλο σε αυτό. Το σχέδιο τέθηκε σε ισχύ το 2010 και τροποποιήθηκε τελευταία φορά στις 5 Μαΐου του 2019. (EC, 2021c).

Το σχέδιο λαμβάνει υπόψιν την παράκτια και αντιπλημμυρική άμυνα. (EC, 2021c)

#### **Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχέδιο για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη της Βαλτικής Θάλασσας - Μεκλεμβούργο-Δυτική Πομερανία).**

Το Χωροταξικό Αναπτυξιακό Σχέδιο για το Μεκλεμβούργο-Δυτική Πομερανία στοχεύει στην εφαρμογή των αρχών της βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης οι οποίες ευθυγραμμίζονται

με τις κοινωνικές και οικονομικές απαιτήσεις που πρέπει να καλύπτονται από την επικράτεια καθώς και με τις οικολογικές της λειτουργίες, το οποίο οδηγεί σε μια μακροπρόθεσμη, μεγάλης κλίμακας και ισορροπημένη χωρική ανάπτυξη. Το σχέδιο επεκτάθηκε στην ζώνη των 12 ναυτικών μιλίων ανάμεσα στο 2003 και στο 2005 και υιοθετήθηκε το 2005. Ανάμεσα στο 2013 και στο 2015 τροποποιήθηκε και υιοθετήθηκε. Συνεπώς, το 2016 μετατράπηκε σε μια νόμιμη δεσμευτική πράξη. (EC, 2021c)

Ωστόσο, κάθε 5 χρόνια πρέπει να γίνεται αξιολόγηση του σχεδίου. Ένα σύστημα παρακολούθησης προετοιμάζεται. (EC, 2021c)

### **Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχέδιο για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη της Βαλτικής Θάλασσας – Κάτω Σαξονία.**

Το Χωροταξικό Αναπτυξιακό Σχέδιο για την Κάτω Σαξονία περιλαμβάνει διατάξεις που αφορούν την παραγωγή αιολικής ενέργειας και προστασίας του περιβάλλοντος, την υπεράκτια μετάδοση ηλεκτρισμού, και τις μεταφορές. Οι στόχοι που ισχύουν και στην Αιγιαλίτιδα Ζώνη και στις παράκτιες ζώνες περιλαμβάνουν βιώσιμη ανάπτυξη, εξέταση της προοπτικής των ενδιαφερόμενων από διάφορες ομάδες, και αναστρέψιμα μέτρα. Το πρόγραμμα της Κάτω Σαξονίας διαμορφώθηκε και τροποποιήθηκε το 2008 και το 2012. Αυτή την στιγμή υπάρχουν τρία νομοσχέδια, λόγω μιας τροποποιητικής διαδικασίας, για τις χρονιές 2014, 2015 και 2016. Το σχέδιο λαμβάνει υπόψιν την διαχείριση νερού καθώς και την παράκτια και αντιπλημμυρική άμυνα. (EC, 2021c)

#### **2.4.3 Η Νομοθεσία του ΘΧΣ για την Γερμανία.**

Η εθνική νόμιμη βάση για τον ΘΧΣ είναι η γενική Χωρική Αναπτυξιακή Δράση (ROG), η οποία μπόρεσε να εφαρμοστεί στην ΑΟΖ το 2004. Η Χωρική Αναπτυξιακή Δράση παρέχει το νομικό πλαίσιο για τον «Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό για την ΑΟΖ στην Βαλτική Θάλασσα» και τον «Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό για την ΑΟΖ στην Βόρεια Θάλασσα». Η ΑΟΖ κυβερνάται σε ομοσπονδιακό επίπεδο και η Αιγιαλίτιδα Ζώνη είναι το ενσωματωμένο κομμάτι των (χερσαίων) χωρικών σχεδίων των παράκτιων ομοσπονδιακών

πολιτειών. Ως προσθήκη στο ROG, το νομικό πλαίσιο γι' αυτά τα σχέδια καθορίζεται από το αντίστοιχο νόμο χωρικού σχεδιασμού της κάθε ομοσπονδιακής πολιτείας. (EC, 2021c)

#### Χάρτης 5: Περιοχές του υφιστάμενου σχεδιασμού στην Γερμανία.



Πηγή: (EC, 2021c)

### 2.5 Το παράδειγμα της Ελλάδας.

#### 2.5.1 Βασικά στοιχεία για τα θαλάσσια ύδατα της Ελλάδας.

Η ελληνική Αιγιαλίτιδα Ζώνη (6 ναυτικά μίλια) είναι περίπου 92.095 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Ως αποτέλεσμα της αμφίπλευρης συμφωνίας η οποία υπογράφηκε στην Αθήνα στις 9 Ιουνίου του 2020, η Ιταλία και η Ελλάδα οριοθέτησαν τις θαλάσσιες ζώνες τους, περιλαμβάνοντας και τις μελλοντικές Ανεξάρτητες Οικονομικές Ζώνες (ΑΟΖ) στην



βάση μιας πρότερης αμφίπλευρης συμφωνίας (24 Μαΐου 1977) η οποία αφορούσε την οριοθέτηση των υφαλοκρηπίδων τους. Η συμφωνία του 2020 επαναβεβαίωσε, κατ' αρχήν, την συμφωνία του 1977, αλλά επίσης θεσμοθέτησε, πως και οι δύο χώρες αναγνωρίζουν τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, οι οποίες υπογράφηκαν πέντε χρόνια αργότερα, στις 10 Δεκεμβρίου του 1982. (EC, 2021d)

Με μια αμφίπλευρη συμφωνία που υπογράφηκε στο Κάιρο στις 6 Αυγούστου του 2020, η Ελλάδα και η Αίγυπτος οριοθέτησαν μερικώς τις ΑΟΖ τους χωρίς να έχουν υπογράψει προηγουμένως μια συμφωνία για τις υφαλοκρηπίδες τους.

Αξίζει να σημειωθεί ότι έχει υπογραφεί μια συμφωνία για την οριοθετηθούν οι θαλάσσιες ζώνες μεταξύ της Αλβανίας και της Ελλάδας, αλλά δεν έχει ακόμα τεθεί σε ισχύ. (EC, 2021d)

#### 2.5.2 Τα ισχύοντα Θαλάσσια Χωροταξικά Σχέδια.

Αυτή την στιγμή δεν υπάρχει θεσμοθετημένο εθνικό θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο για την Ελλάδα. Ωστόσο, ζητήματα σχετικά με τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό επιλύονται μέσω των «Ειδικών Χωροταξικών Πλαισίων» (χερσαία χωροταξικά σχέδια) τα οποία καλύπτουν συγκεκριμένους οικονομικούς τομείς. (EC, 2021d)

Μέχρι τώρα έχουν αναπτυχθεί κλαδικά σχέδια για την υδατοκαλλιέργεια (από το 2011, θα αναθεωρηθούν), για τον τουρισμό (υπό οριστικοποίηση), και για την βιομηχανία (από το 2009, θα αναθεωρηθούν) τα οποία περιλαμβάνουν κατευθύνσεις σχετικές με τον χωροταξικό σχεδιασμό των θαλάσσιων, παράκτιων και χερσαίων τμημάτων του κάθε τομέα. Το Ειδικό Πλαίσιο Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (από το 2008, νέα έρευνα υπό οριστικοποίηση) θέτει τις στρατηγικές κατευθύνσεις για υπεράκτια αιολικά πάρκα. (EC, 2021d)

### 2.5.3 Η Νομοθεσία του ΘΧΣ στην Ελλάδα.

Ο νόμος 4546/18 μεταφέρει την Ευρωπαϊκή Οδηγία 2014/89/ΕΕ «περί θεσπίσεως πλαισίου για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό» του ΘΧΣ στο ελληνικό νομικό σύστημα και ο νόμος 4759/20 τροποποίησε τον προηγούμενο νόμο μέσω του δευτέρου κεφαλαίου. (ΕΚ, 2021d). Συγκεκριμένα, ο νόμος 4546/18 ορίζει την «ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική» ως την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης η οποία έχει ως σκοπό την ορθή λήψη αποφάσεων στοχεύοντας στην βιώσιμη ανάπτυξη, στην ευμάρεια καθώς και στην βελτίωση των κοινωνικών σχέσεων των μελών της Ε.Ε., ιδιαίτερα με οτιδήποτε έχει σχέση με νησιωτικές, παράκτιες καθώς και απόκεντρες περιοχές της ΕΕ, όπως επίσης και τους θαλάσσιους τομείς της, που συνδέονται με θαλάσσιες πολιτικές και μέσω διεθνούς συνεργασίας. Επιπλέον, ο νόμος 4546/18 καθορίζει τα πλαίσια θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού τα οποία συνεισφέρουν σε μεγάλο βαθμό στην βιώσιμη ανάπτυξη των περιοχών της θάλασσας καθώς και την σωστή χρήση των πόρων της. (ΦΕΚ, 2018)

Σύμφωνα με τις προβλέψεις του νόμου 4546/18, ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός οφείλει να υπόκειται σε διαβουλεύσεις με τα κλαδικά υπουργεία, τις τοπικές εξουσίες και με το κοινό. Επίσης, πρέπει να υπόκειται σε μια γνώμη/συμβουλή του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξικού Σχεδιασμού. (ΕΚ, 2021d)

Μέσω του νόμου 4759/20 ο νόμος 4556/18 τροποποιείται και το περιεχόμενο του άρθρου 2 αλλάζει. Ειδικότερα, ο παρών νόμος εφαρμόζεται στα θαλάσσια ύδατα και στο τμήμα της θάλασσας της παράκτιας ζώνης, ενώ η εφαρμογή του δεν γίνεται σε δραστηριότητες που έχουν ως μοναδικό στόχο την εθνική ασφάλεια ή την άμυνα. Επίσης, η εφαρμογή του παρόντος νόμου δεν επηρεάζει την οριοθέτηση και την χάραξη των θαλάσσιων ζωνών βάσει των σχετικών διατάξεων της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας.» (ΦΕΚ, 2020)

### 2.5.4 Εθνική Αρχή ΘΧΣ.

Το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας είναι η Αρμόδια Αρχή η οποία είναι υπεύθυνη για να εφαρμοστεί ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός έτσι ώστε να επιτευχθούν οι

στόχοι του. Το εν λόγω Υπουργείο συνεργάζεται με το ΥΝΝΠ το οποίο είναι υπεύθυνο για την «Εθνική Στρατηγική της Θαλάσσιας Πολιτικής». (EC, 2021d)

## 2.6. Συμπεράσματα Κεφαλαίου.

Αντίθετα με τις χώρες που προαναφέρθηκαν, δηλαδή την Γαλλία, το Βέλγιο και την Γερμανία, η Ελλάδα δεν έχει ακόμα θεσμοθετήσει θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο ενώ παράλληλα δεν έχει προσδιορίσει την ΑΟΖ της. Αυτό είναι αρκετά σημαντικό δεδομένου το ότι οι συγκεκριμένες ευρωπαϊκές χώρες στηρίζουν τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό τους γύρω από τις Ανεξάρτητες Οικονομικές Ζώνες τους. Επιπλέον, έχουν θέσει σε ισχύ νομοσχέδια που προσδιορίζουν τον κατάλληλο σχεδιασμό ή τα έχουν ψηφίσει και αναμένουν την επιμέλεια τους για να τεθούν σε ισχύ. Συγκεκριμένα, οι νόμοι που έχουν ψηφίσει επικεντρώνονται περισσότερο σε περιφερειακό επίπεδο σχεδιασμού παρά σε εθνικό. Μάλιστα, νομοθετούν ειδικά σχέδια, τα οποία εξειδικεύουν τους ήδη υπάρχοντες νόμους με στόχο την αποτροπή ασαφειών και την βέλτιστη ανάλυση και αξιοποίηση του θαλάσσιου χώρου τους. Αξιοσημείωτη επίσης είναι η θέσπιση νόμων ΘΧΣ με σκοπό την σωστή λειτουργία των αιολικών πάρκων, την διαφύλαξη του φυσικού περιβάλλοντος, την διευκόλυνση των μεταφορών καθώς και την υπεράκτια μετάδοση του ηλεκτρισμού. Όλοι αυτοί οι λόγοι προσδίδουν στον ΘΧΣ κάθε χώρας την αναγκαιότητα της ύπαρξης του και γι' αυτόν τον λόγο εξάλλου η Ευρωπαϊκή ένωση εξέδωσε προθεσμία θέσπισης ΘΧΣ για όλα τα κράτη μέλη.

## 3. ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.

### 3.1. Εισαγωγή Κεφαλαίου.

Η Ελλάδα είναι μια αρχιπελαγική περιοχή, καθώς διαθέτει πάνω από 6.000 βραχονησίδες και νησιά, από τα οποία τα 227 είναι κατοικημένα, και χωρίζεται σε δύο μέρη από την ηπειρωτική χώρα τα οποία είναι: το Αιγαίο και το Ιόνιο Πέλαγος. Συνεπώς, υπάρχει μεγάλη ποικιλία δραστηριοτήτων στις θαλάσσιες και στις παράλιες περιοχές. Συνολικά, το μήκος της ακτογραμμής υπολογίζεται στα 15.000 χιλιόμετρα το οποίο αποτελεί το 8% του

συνολικού μήκους της ακτογραμμής σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Επιπλέον, η έκταση των χωρικών υδάτων ανέρχεται στα 92.095 τετραγωνικά χιλιόμετρα και η έκταση της ηπειρωτικής Ελλάδας ανέρχεται στα 132.000 τετραγωνικά χιλιόμετρα ενώ παράλληλα η ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα ανέρχεται στα 372.000 τετραγωνικά χιλιόμετρα. (Delikaraoglou & Delikaraoglou, 2010).

Λόγω του νησιωτικού χαρακτήρα που διαθέτει η χώρα, διατηρεί ιστορικά καλές σχέσεις με την ναυτιλία και την θάλασσα, καθώς από τα αρχαία χρόνια αποτελούσε θέλγητρο τουριστικής και πολιτισμικής οικονομικής δραστηριότητας. Επίσης, παρατηρούνται σ' αυτή διάφορες παράκτιες και θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές υψίστης σημασίας, όπως οι θαλάσσιες περιοχές Natura 2000, τα εθνικά θαλάσσια πάρκα (Αλόνησος, Βόρειες Σποράδες κ.α.) όπως και τα λιβάδια της Ποσειδωνίας, καθώς και αρκετά βυζαντινά και αρχαία πολεμικά ναύαγια, μερικά από τα οποία υπόκεινται σε νόμους αρχαιολογικής προστασίας. (Maritime Spatial Planning - Greece, 2020).

Βάσει της έκτασης και της τοποθεσίας του θαλάσσιου χώρου, διαθέτει μεγάλη ποικιλία σε ανθρώπινες παραγωγικές δραστηριότητες. Ωστόσο, η αφθονία και η πυκνότητα των χρήσεων δημιουργεί αυξανόμενες συγκρούσεις, κυρίως στα οικοσυστήματα της θάλασσας, τα οποία πρέπει να αντιμετωπίσει ο ΘΧΣ. (Αρβανίτης & Γιαννακοπούλου, 2016)

### 3.2. Θαλάσσιες Περιοχές υπό προστασία.

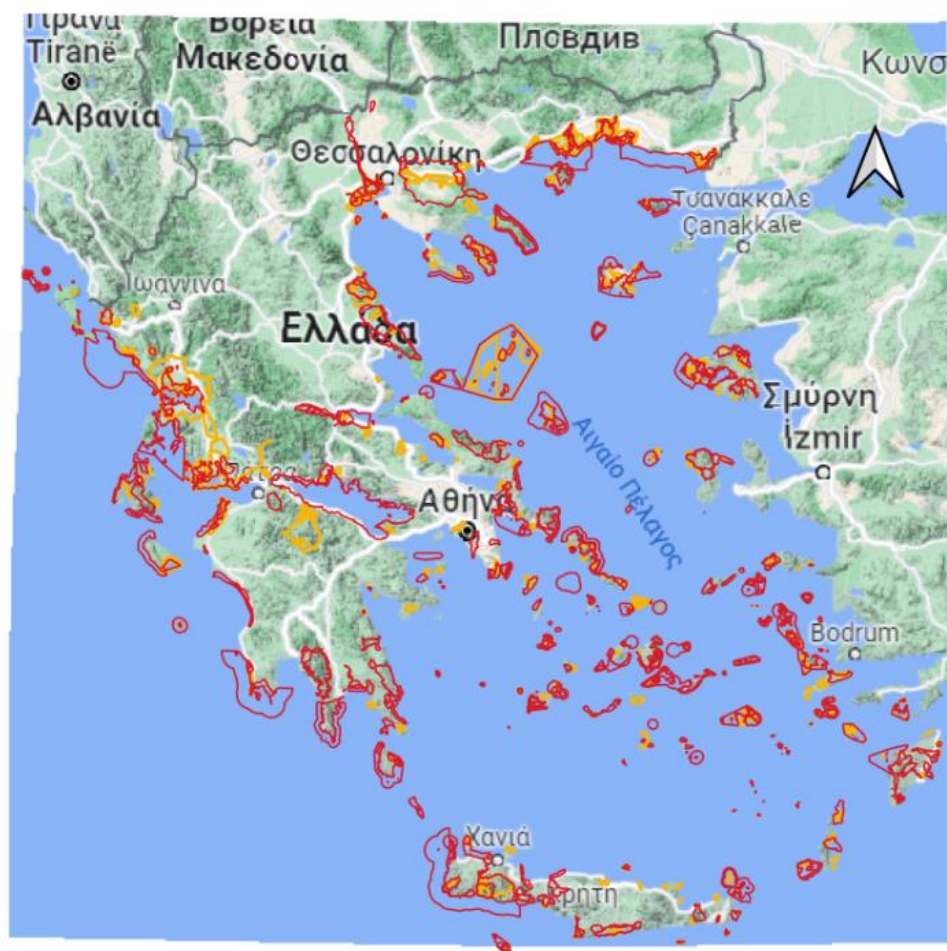
Στην Ελλάδα, το Κράτος διαθέτει την υποχρέωση της διαφύλαξης του θαλάσσιου και του χερσαίου περιβάλλοντος βάσει των συνταγματικών διατάξεων του άρθρου 24. Με βάση αυτό, η διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής λειτουργεί ως ο υπεύθυνος φορέας για την διαφύλαξη και την πρόληψη του θαλάσσιου χώρου και των ακτών έχοντας λάβει προηγουμένως τα απαραίτητα μέτρα καταστολής έτσι ώστε να αντιμετωπιστούν τα θέματα προστασίας με πλήρη και αποτελεσματικό τρόπο. (ΥΝΝΠ, 2020).

Όμως, υπάρχουν και οικοσυστήματα υψηλής σημασίας, καθώς διαθέτουν αυξημένη ποικιλία και πυκνότητα οικοσυστημάτων, στα οποία ζουν πάνω από 3.500 θαλάσσια είδη

και εκεί παρατηρείται ο μεγαλύτερος αριθμός των μεσογειακών ειδών. Τέτοιου είδους περιοχές χαρακτηρίζονται ως προστατευόμενες από νομοθεσίες σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, ενώ σε πολλές περιοχές εμφανίζονται διάφοροι χαρακτηρισμοί. (Πίνακας 1, Χάρτης 5). Έχοντας εφαρμόσει τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες, πολλές περιοχές της Ελλάδας έχουν ενταχθεί στο ευρωπαϊκό δίκτυο Natura 2000, οι οποίες ανήκουν στο εθνικό σύστημα με τον Ν.3937/2011. Το Εθνικό Σύστημα Προστατευόμενων Περιοχών, σύμφωνα με τον Ν.3937/2011 «Διατήρηση της βιοποικιλότητας και άλλες διατάξεις», διαθέτει συγκεκριμένες περιοχές όπως θαλάσσια πάρκα, τα καταφύγια άγριας ζωής (ΚΑΖ), καθώς και άλλες περιοχές προστασίας. Το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής είναι αρμόδιο για την εποπτεία λειτουργίας του Εθνικού Συστήματος Προστατευόμενων Περιοχών. (ΕΚΒΥ, 2020).

Εν συντομία, εντός του ελληνικού χώρου έχουν θεσπιστεί εθνικά πάρκα μεγάλης σημασίας για την χώρα - το Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο Ζακύνθου, καθώς και το Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο Αλοννήσου, στις Βόρειες Σποράδες. Επιπλέον, όταν αποφασίστηκε η επέκταση του δικτύου Natura 2000, το οποίο έγινε με τον νόμο 4519/18, εντάχθηκαν ακόμα 446 περιοχές σε αυτό το δίκτυο (Χάρτης 7) στα οποία οι 181 είναι ΖΕΠ, οι 239 ΕΖΔ, και οι 26 ΕΖΔ-ΖΕΠ. (Παπαδόπουλος, 2019)

**Χάρτης 6: Παράλιες και Θαλάσσιες Περιοχές Προστασίας στην Ελλάδα.**



**ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ**

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- Ευρωπαϊκές - Περιφερειακές
- Εθνικές

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:5300000

Πηγή Δεδομένων: <https://www.emodnet-humanactivities.eu/view-data.php>

Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία.*



### Χάρτης 7: Το Δίκτυο των περιοχών NATURA 2000 στον ελληνικό χώρο



Πηγή: Β. Παπαδόπουλος. (2019). *Η Οδηγία για την Περιβαλλοντική Ευθύνη και η Άγρια Ζωή.. Η Οδηγία για την Περιβαλλοντική Ευθύνη και η Άγρια Ζωή.. 97 (1), 95.*

Η χλωρίδα του θαλάσσιου χώρου της Ελλάδας, αποτελείται από τα μακροφύκη, τα οποία παρατηρούνται σε βάθος μέχρι δέκα μέτρων, καθώς και στα θαλάσσια αγγεισπέρματα, όπου το πιο γνωστό είδος είναι το *Posidonia oceanica*. (WWF, 2015). Μπορεί να μην

υπάρχει σαφής κανονισμός όσον αφορά τα λιβάδια της Ποσειδωνίας, όμως μέσω μιας γενικής δέσμευσης και συγκεκριμένα του ΦΕΚ 1636 Β'/12-05-2017, απαγορεύεται σε εθνική κλίμακα «οποιαδήποτε επέμβαση που αλλοιώνει τη φυσική μορφολογία και τα βιοτικά στοιχεία των χώρων αιγιαλού, παραλίας, όχθης και παρόχθιας ζώνης, μεγάλων λιμνών και πλεύσιμων ποταμών καθώς και τον κοινόχρηστο χαρακτήρα αυτών» (WWF, 2017). Η συγκεκριμένη νομοθετική πράξη συμπληρώνεται από την Απόφαση υπ.αρ. 2886/142447, η οποία υπογράφηκε το 2019, μέσω της οποίας καθορίστηκαν οι θαλάσσιες περιοχές, με βλάστηση κυρίως από Ποσειδωνία (*Posidonia oceanica*), όπου η αλιεία με την χρήση συγκεκριμένων εργαλείων δεν επιτρέπεται. (ΦΕΚ 105/Δ/12-3-2019).

### 3.3 Ενάλια Πολιτιστική Κληρονομιά.

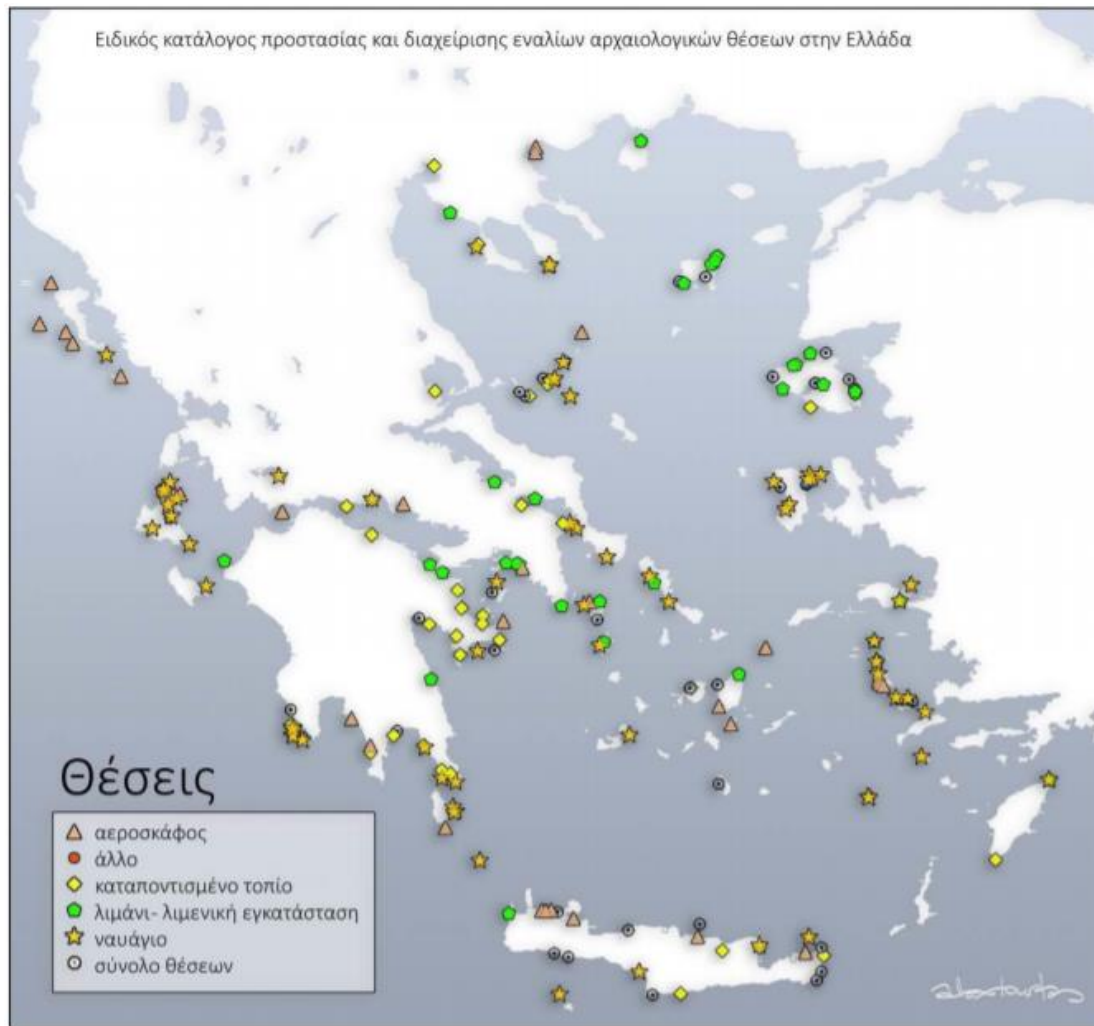
Στην σημερινή εποχή, ο πολιτισμός προσδίδει μεγάλη σημασία στην οικονομική και κοινωνική του πραγματικότητα. Αναντίρρητα, οι χερσαίοι χώροι απαιτούν μεγαλύτερη προσοχή σε σχέση με τους θαλάσσιους χώρους. Όμως, τα τελευταία χρόνια μέσω της αξιοποίησης της ενάλιας πολιτιστικής κληρονομιάς, έχουν έρθει στην επιφάνεια νέες δυνατότητες και προοπτικές ανάπτυξης, αποτελώντας πόλο έλξης επισκεπτών με σκοπεύοντας στην κατάδυση κατά κύριο λόγο. Η Ελλάδα διαθέτει αρκετά θαλάσσια ευρήματα και ειδικότερα, θαλάσσια ναυάγια. (Κούτση & Στρατηγέα, 2019).

Στον θαλάσσιο χώρο παρατηρούνται διάφορα πολιτιστικά στοιχεία (Χάρτης 8). Συγκεκριμένα, υπάρχουν 82 ναυάγια ενώ παράλληλα υπάρχουν αρκετά ακόμη, τα οποία υπολογίζονται σε χιλιάδες, και η κατάσταση τους θεωρείται αρκετά κακή. Τα 39 εξ αυτών είτε εντάσσονται σε διαφορετικούς αναγνωρισμένους ενάλιους πολιτιστικούς χώρους, είτε αποτελούν οι ίδιοι αυτόνομοι αναγνωρισμένοι ενάλιοι πολιτιστικοί χώροι. Όμως, υπάρχουν ορισμένα ναυάγια αεροσκαφών, για παράδειγμα από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, τα οποία υπολογίζονται ότι είναι 31, δίχως να έχουν αναγνωριστεί ακόμα. Επιπλέον, έχει σημασία ο αριθμός των καταποντισμένων τοπίων (4 βυζαντινών, 12 προϊστορικών θέσεων και 12 κλασικών), καθώς έχουν όλα αναγνωριστεί ως ενάλιοι αρχαιολογικοί χώροι και αυτό διότι συνδέονται με τους χερσαίους αρχαιολογικούς χώρους. Να σημειωθεί πως τα λιμάνια (31 θέσεις) αποτελούν κι αυτά ένα είδος καταποντισμένου τοπίου. Τέλος, υπάρχουν πολιτιστικοί τόποι αλλά και ορισμένα



ευρήματα τα οποία είναι μεμονωμένα στον θαλάσσιο χώρο. Σε διεθνές επίπεδο, τα θαλάσσια πολιτιστικά ευρήματα κινούν το ενδιαφέρον των καταδυτών, δυστυχώς όμως, στην Ελλάδα δεν υπάρχει μια συγκεκριμένη μεθοδολογία διατήρησης και διαφύλαξης τους, και με αυτόν τον τρόπο η προστασία τους βασίζεται εν μέρει στο νομικό πλαίσιο της Ελλάδας. (Τούρτας, 2017).

## Χάρτης 8: Η Ελληνική Ενάλια Πολιτιστική Κληρονομιά.



Πηγή: Τούρτας Α. Χ., (2017). Προστασία και ανάδειξη ενάλιων αρχαιολογικών θέσεων στην Ελλάδα: θεωρητική και μεθοδολογική προσέγγιση. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ). Σχολή Πολυτεχνική. Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών. Διδακτορική Διατριβή.

### 3.4. Αλιεία και Υδατοκαλλιέργεια.

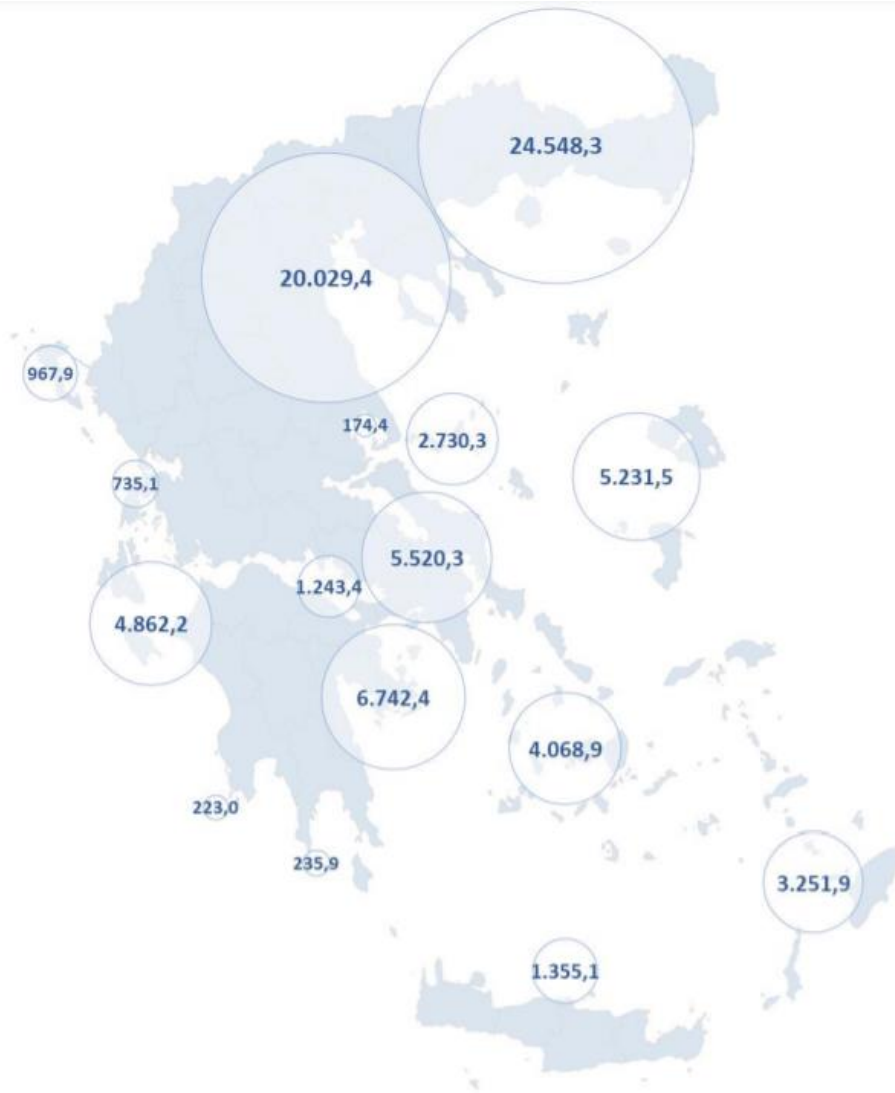
Αναντίρρητα, ένας σημαντικός κλάδος στην Ελλάδα είναι η αλιεία τον οποίο ρυθμίζουν ένας συνδυασμός διαταγμάτων και νόμων καθώς και κάποιοι εμπλεκόμενοι φορείς. Με βάση τις περιοχές, τα μέσα καθώς και το είδος άσκησης της αλιείας, οι υπεύθυνοι είναι: η Γενική Διεύθυνση Βιώσιμης Αλιείας του ΥΠΕΝ που διατηρούν στοιχεία και τα καταθέτουν στο Κοινοτικό αλιευτικό Μητρώο, οι λιμενικές αρχές οι οποίες εκδίδουν άδειες, η Διεύθυνση ελέγχου Αλιείας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, η οποία

ελέγχει την αλιεία ενώ παράλληλα καταγράφει τους αλιευτικούς πόρους, η Ευρωπαϊκή Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας, η οποία προάγει διαχειριστικά μέτρα προωθώντας ταυτόχρονα την διαφύλαξη των αποθεμάτων και την βιώσιμη ανάπτυξη μέσω της Κοινής Αλιευτικής πολιτικής και του Ευρωπαϊκού Ταμείου Θάλασσας και Αλιείας, αλλά και άλλοι διάφοροι φορείς όπως το Ινστιτούτο Αλιευτικής Έρευνας καθώς και το Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών (ΕΛΚΕΘΕ) (WWF, 2015).

Όσον αφορά τον ελληνικό αλιευτικό στόλο, αποτελείται από αρκετά αλιευτικά σκάφη της τάξης του 17,3% του συνολικού αλιευτικού στόλου που υπάρχει στην Μαύρη Θάλασσα και στην Μεσόγειο, ο οποίος το 2017 εμφάνισε μια μικρή. Τα συγκεκριμένα σκάφη διαθέτουν χαμηλή ισχύ μηχανών και χωρητικότητα και αλιεύουν κοντά σε ακτές κατά μήκος της ακτογραμμής του χερσαίου κομματιού της χώρας και κατά μήκος των ελληνικών νησιών (παράκτια αλιεία) όπως και πιο μακριά (μέση αλιεία). Ο αλιευτικός στόλος παράγει περισσότερο από 49.308 τόνους, ενώ παράλληλα η Ελλάδα μαζί με την Ιταλία, την Τουρκία και την Τυνησία, αποτελούν σχεδόν το 63% ολόκληρου του αλιευτικού στόλου στις προαναφερθείσες περιοχές. (ΕΛΣΤΑΤ, 2019).

Σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ (2019) το μεγαλύτερο ποσοστό των αλιευμάτων παρατηρείται στο Αιγαίο Πέλαγος και ειδικότερα στις περιοχές αλιείας: στις ακτές της Θάσου και στο Θρακικό Πέλαγος, στον Κόλπο Χαλκιδικής, στον Στρυμωνικό Κόλπο και στον Κόλπο Καβάλας, στον Θερμαϊκό Κόλπο στον Κόλπο Χαλκιδικής καθώς και στο Νότιο και Βόρειο Ευβοϊκό Κόλπο. Επιπλέον, όσον αφορά το Ιόνιο Πέλαγος, το μεγαλύτερο ποσοστό εμφανίζεται στις Ακτές της Ζακύνθου, στον Πατραϊκό Κόλπο αλλά και στην Κεφαλλονιά. (Χάρτης 9).

## Χάρτης 9: Ποσότητα Αλιευμάτων, κατά περιοχή Αλιείας για το έτος 2018



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2019

Η ελληνική οικονομία βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην αλιεία και αυτό διαφαίνεται από το εύρος που διαθέτουν κάποιοι συγκεκριμένοι οικονομικοί δείκτες όπως το ΑΕΠ και η απασχόληση. Συγκεκριμένα, το 2012 καταγράφηκαν 23.944 θέσεις απασχόλησης στον τομέα της αλιείας, και ειδικότερα η αλιεία μικρής κλίμακας διέθετε 19.396 θέσεις απασχόλησης και, η αλιεία μεγάλης κλίμακας 4.548 θέσεις, αποτελώντας το πέντε τοις εκατό του συνόλου των ατόμων που απασχολούνται στον πρωτογενή τομέα και 0,6 τοις

εκατό του συνόλου των απασχολούμενων στην χώρα. Επιπλέον, το 2012 η αλιεία προσέφερε έσοδα της τάξης των 457 εκατομμυρίων ευρώ το οποίο αντιστοιχεί στο 6,5% τοις εκατό του ΑΕΠ του πρωτογενούς τομέα καθώς και στο 0,15 τοις εκατό ολόκληρου του ΑΕΠ της Ελλάδας. (ΕΛΣΤΑΤ, 2020 και ΕΤΘΑ, 2012).

Ωστόσο, λόγω της παράνομης αλίευσης, της υπεραλίευσης, και των λοιπών μεθόδων που ακολουθούνται, παρατηρείται ο θάνατος ειδών, η χαμηλή ανθεκτικότητά τους, ο χαμηλός ρυθμός αναπαραγωγής και ανάπτυξης τους ενώ σε γενικό πλαίσιο εντοπίζεται απώλεια της βιοποικιλότητας. (WWF, 2015).

Ο κλάδος των υδατοκαλλιέργειών εμφανίστηκε το 1980, ουσιαστικά πρόκειται για ιχθυοκαλλιέργειες σε λιμνοθάλασσες και σε εσωτερικά ύδατα. Τα τελευταία 30 χρόνια ωστόσο οι ιχθυοκαλλιέργειες θαλασσινών μεσογειακών ειδών αυξήθηκαν. Η εν λόγω δραστηριότητα θεωρείται ένα καινοτόμο μέσο παραγωγής του πρωτογενή τομέα. (ΥπΑΑΤ, 2014).

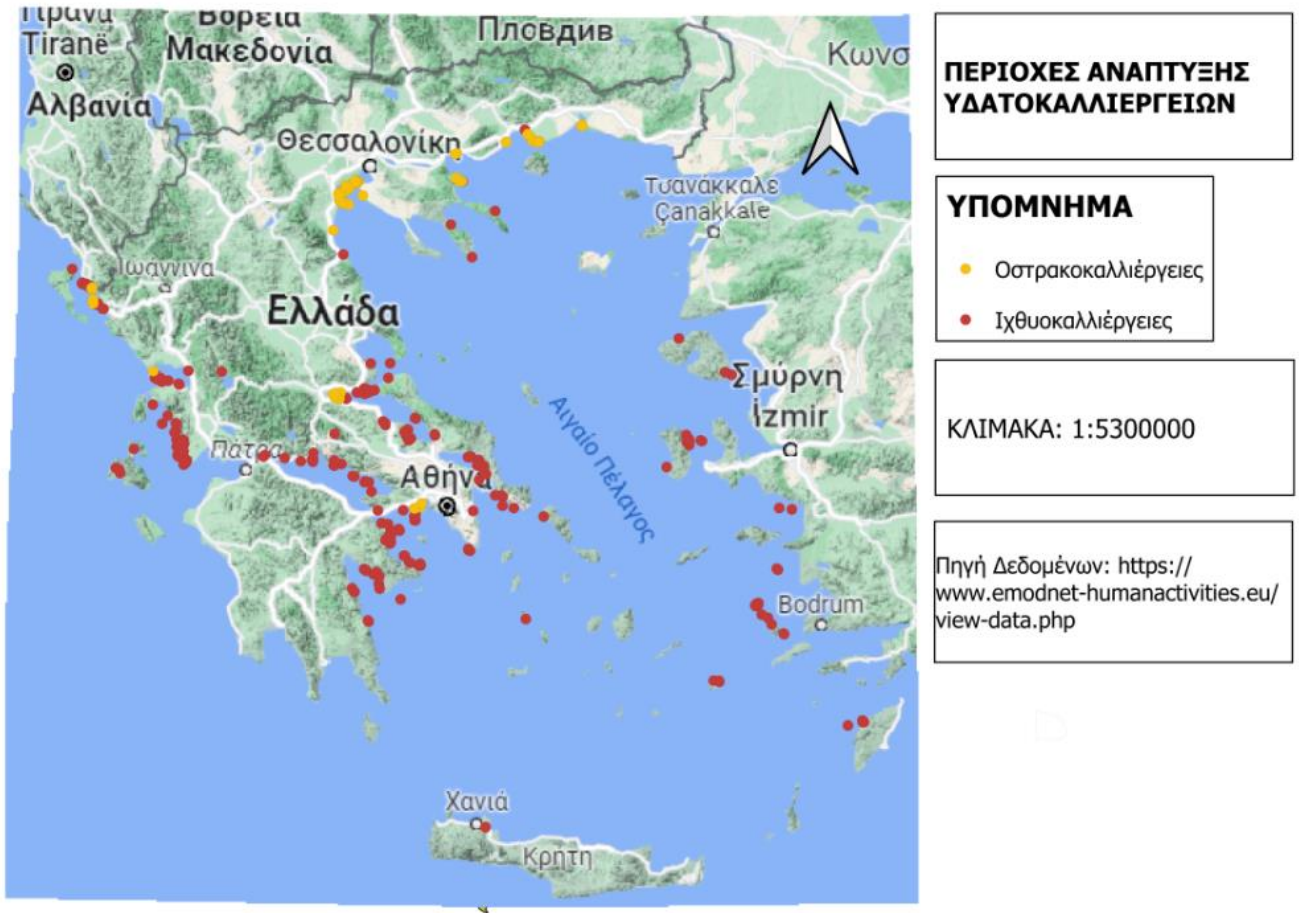
Εντούτοις, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται υποβάθμιση της αλιείας όσον αφορά στην παραγωγή αλλά και στον οικονομικό τομέα. Ωστόσο, Οι υδατοκαλλιέργειες ανέρχονται συνεχώς στο προσκήνιο και αυτό διαπιστώνεται από τους δείκτες της απασχόλησης, του ΑΕΠ όπως και της προσφοράς προϊόντων αλίευσης στην Ελλάδα. Συγκριμένα, με βάση στοιχεία του 2017, συνολικά παράχθηκαν μέσω των υδατοκαλλιέργειών 125.772 τόνοι και η αξία τους ανέρχεται στα 534,95 εκατομμύρια ευρώ. Το εν λόγω ποσό αποτελεί το 7,2 τοις εκατό του ΑΕΠ της παραγωγής του πρωτογενούς τομέα και το 0,2 τοις εκατό ολόκληρου του ΑΕΠ της Ελλάδας. Παράλληλα, απασχολεί το 2,6 τοις εκατό του πρωτογενούς τομέα και το 0,3 τοις εκατό των απασχολούμενων της χώρας. Το 62 τοις εκατό της παραγωγής της χώρας σχετικά με προϊόντα αλίευσης προέρχεται από τις υδατοκαλλιέργειες και το υπόλοιπο 38 τοις εκατό το προέρχεται από την αλιεία (ΕΛΣΤΑΤ, 2020 και ΣΕΘ, 2019).

Βάσει στοιχείων του 2017, το 85% των εκμεταλλεύσεων υδατοκαλλιέργειας παρατηρείται στα θαλάσσια ύδατα, στα οποία εμπεριέχονται οι 29 ιχθυογεννητικοί σταθμοί της Μεσογείου, 318 μονάδες ιχθυοκαλλιέργειας καθώς και 590 μονάδες οστρακοκαλλιέργειας. Επιπλέον, ένα ποσοστό της τάξης του 8% στα εσωτερικά ύδατα το οποίο αναλογεί σε 85 μονάδες, εκτρέφονται χέλια, πέστροφες, κυπρίνοι και λοιπά είδη,

ενώ στα υφάλμυρα ύδατα εντοπίζεται ένα 7%, το οποίο αντιστοιχεί σε 72 εκμεταλλεύσεις. Το 80,6% των υδατοκαλλιεργειών παρατηρείται στις Αποκεντρωμένες Διοικήσεις Ιονίου, Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδας, Αιγαίου όπως και Πελοποννήσου –Δυτικής Ελλάδας. (ΣΕΘ, 2019).

Αξίζει να αναφερθεί πως ένα καίριο στοιχείο των υδατοκαλλιεργειών, που ευνοεί την ανάπτυξη τους είναι ο χαρακτήρας τους, και αυτό διότι εδώ και χρόνια περίπου τα 4/5 της συνολικής παραγωγής εξάγεται σε αγορές του εξωτερικού ενώ το υπόλοιπο 1/4 διατίθεται στις ελληνικές αγορές. Σε παγκόσμιο επίπεδο, τα ελληνικά προϊόντα έχουν διατεθεί σε 32 χώρες με κάποιες συγκεκριμένες χώρες (Ισπανία, Γαλλία, Ιταλία) να αφομοιώνουν το 59% της συνολικής παραγωγής. Γεωγραφικά οι περιοχές υδατοκαλλιεργειών, εμφανίζονται στον Χάρτη 10. (ΣΕΘ, 2019).

**Χάρτης 10: Περιοχές Ανάπτυξης Υδατοκαλλιέργειών.**



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

### 3.5 Ναυτιλία - Θαλάσσιες Μεταφορές.

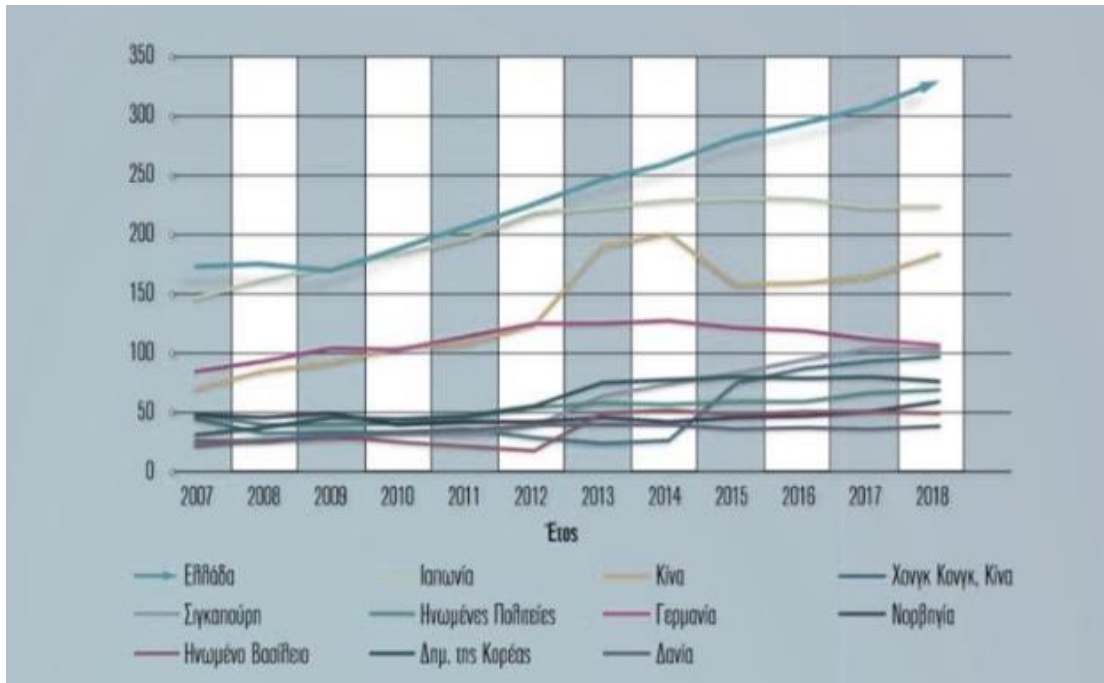
Η Ελλάδα λόγω του νησιωτικού της χαρακτήρα, διαθέτει 900 αγκυροβόλια και λιμάνια, από τα οποία τα 22 είναι διεθνούς σημασίας, και αυτό λόγω του μεγάλου όγκου των προϊόντων που διακινούνται. Παράλληλα, η τοποθεσία της είναι κομβικής σημασίας καθώς ενώνει ως πέρασμα τις ανατολικές χώρες με την Μαύρη Θάλασσα. Αναντίρρητα, η ναυτιλία διαθέτει μείζων ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών. Συνεπώς, είναι λογικό τόσο οι θαλάσσιες μεταφορές όσο και οι κλάδοι που έχουν άμεση σχέση με την θάλασσα να δημιουργούν προστιθέμενη αξία, η οποία αναλογεί σε 3,2% του ΑΕΠ της Ελλάδας. (WWF, 2015).

Ωστόσο, σε αυτό το σημείο πρέπει να γίνει σαφής διαχωρισμός των θαλάσσιων μεταφορών σε εμπορικές και επιβατικές. Βάσει της έκθεσης «Γαλάζια Ανάπτυξη στη Μεσόγειο: Η πρόκληση της καλής περιβαλλοντικής κατάστασης - Ελλάδα» το 2015, το μόνο μέσο με το οποίο η ηπειρωτική χώρα συνδέεται με τις νησιωτικές περιοχές είναι η ακτοπλοΐα η οποία επηρεάζει με άμεσο τρόπο την βιωσιμότητα τους, και αυτό διότι το 95% των επιβατών είναι Έλληνες πολίτες. Αναντίρρητα όμως, το εμπόριο αποτελεί τον πιο επικερδή οικονομικό κλάδο της ναυτιλίας, ειδικά από την στιγμή που ισχύει πως το 90% του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης. Γι' αυτόν τον λόγο, παρατηρείται ότι έχουν αυξηθεί οι θαλάσσιες μεταφορές στην περιοχή της Μεσογείου, φαινόμενο που εξάλλου παρατηρείται και στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο.

Ο ελληνικός στόλος είναι από τους μεγαλύτερους στον κόσμο και η Ελλάδα καλείται να τον διαχειριστεί καθώς εξυπηρετεί το 1/5 του εμπορίου από/προς τις ΗΠΑ και την Ευρώπη, όπως επίσης και το 31,8 τοις εκατό της αναπτυσσόμενης ασιατικής οικονομίας. Μπορεί, ο ελληνικός πληθυσμός να αποτελεί ένα πολύ μικρό ποσοστό του παγκόσμιου πληθυσμού, της τάξεως του 0,15%, ωστόσο τα σκάφη Ελλήνων ιδιοκτητών, αποτελούν το 21%. Όπως φαίνεται από το Διάγραμμα 1, ο ελληνικός εμπορικός στόλος είναι ο μεγαλύτερος σε παγκόσμιο επίπεδο με 4.936 πλοία. (ΕΕΕ, 2019).

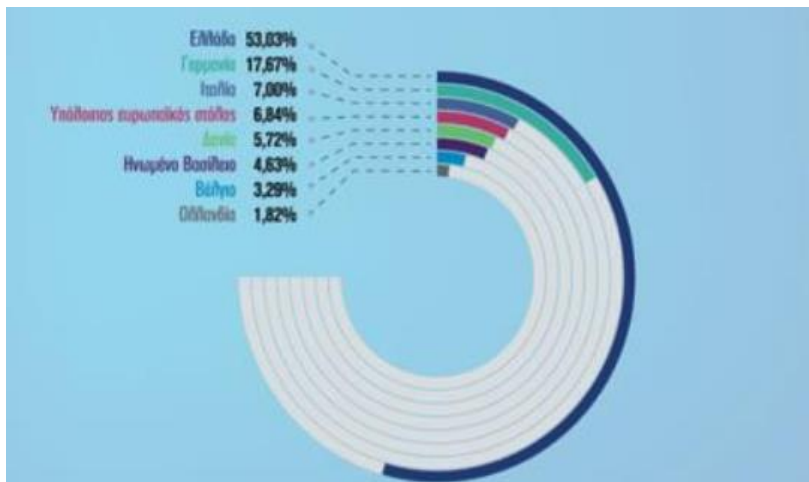


**Διάγραμμα 1: Η πλοιοκτησία από το 2008 μέχρι το 2018.**



Πηγή: UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2008 – 2018*

**Διάγραμμα 2: Ο Ευρωπαϊκός Στόλος – Πλοιοκτησία.**

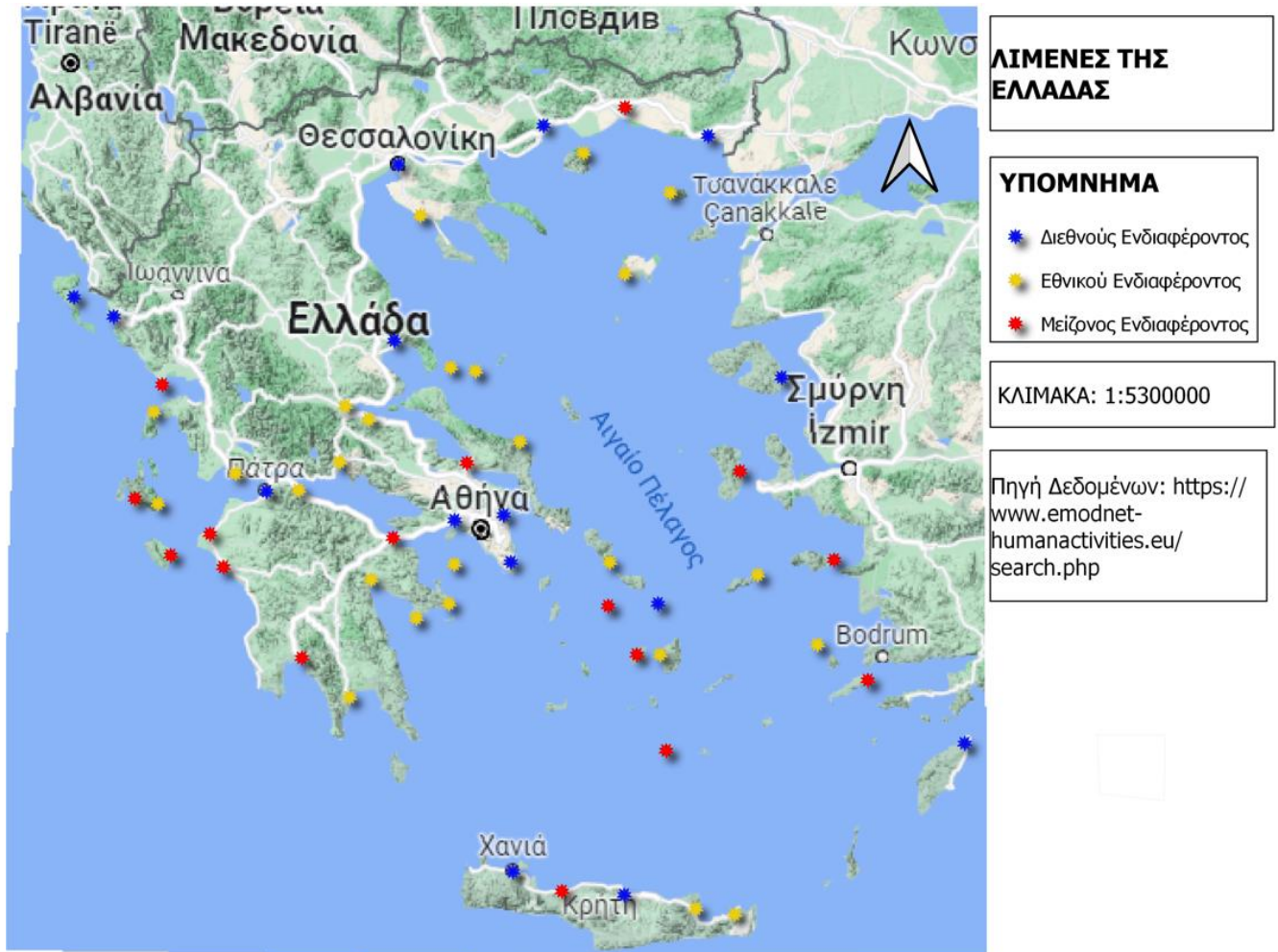


Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *EU Transport in Figures, Statistic Pocketbook 2018*

Βάσει στοιχείων του Γενάρη του 2019, η Σιγκαπούρη, το Χονγκ Κονγκ, η Ιαπωνία, η Κίνα και η Ελλάδα συμπεριλαμβάνονται στις μεγαλύτερες οικονομίες πλοιοκτητών, καταλαμβάνοντας περισσότερο από το 50% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Η Δημοκρατία της Κορέας, η Γερμανία και η Ιαπωνία εμφανίζουν μη ανοδική πορεία, ενώ η Ελλάδα, η Κίνα, η Σιγκαπούρη και το Χονγκ Κονγκ παρουσιάζουν ανοδική στο εμπόριο, αλλά και στο ΑΕΠ. Με αυτόν τον τρόπο, η Ελλάδα διαδραματίζει μείζονα ρόλο στρατηγικού χαρακτήρα στον τομέα της ναυτιλίας παγκοσμίως, ενώ ταυτόχρονα ανταγωνίζεται χώρες με αρκετά μεγαλύτερη οικονομική δυναμική όπως είναι η Νορβηγία, η Βρετανία, οι ΗΠΑ και η Ιαπωνία. Όμως, οι γεωπολιτικές εξελίξεις (Brexit), η θέσπιση νέων νόμων σχετικά με την ναυτιλία, και οι αναδυόμενες χώρες τις Νοτιοανατολικής Ασίας, προκαλούν ένα αίσθημα αβεβαιότητας στις αγορές, όπως και την ανακατάταξη διεθνώς. (UNCTAD, 2019).

Αναφορικά με το χωρικό επίπεδο, καθίσταται σκόπιμο να αξιολογούνται οι εγκαταστάσεις και οι υποδομές που στηρίζουν τον τομέα της ναυτιλίας όπως και οι οδοί διέλευσης στον θαλάσσιο και παράκτιο χώρο. Τα λιμάνια της χώρας, σύμφωνα με το ΥΝκΑ (2013), χωρίζονται σε τέσσερις κατηγορίες με βάση τον όγκο των εμπορευμάτων όπως και τις δραστηριότητες και τις χρήσεις που εξυπηρετούν. Οι δεκαέξι λιμένες χαρακτηρίζονται ως «Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος», διότι διακινούν περισσότερους από 200.000 επιβάτες ή περισσότερους από 1,5 εκ. τόνους εμπορευμάτων τον χρόνο, αν και στην Ελλάδα τα πιο πολλά συνδυάζουν εμπορική και επιβατική κίνηση. Παρόλα αυτά, υπάρχουν και Λιμάνια Τοπικού Ενδιαφέροντος, Εθνικού Ενδιαφέροντος (16) και Μείζονος Ενδιαφέροντος (25) στα οποία ασκούνται αρκετές δραστηριότητες και χρήσεις. (Πίνακας 3 και Χάρτης 11).

Χάρτης 11: Λιμάνια της Ελλάδας.



Πηγή: Ίδια Επεξεργασία.

### 3.6 Τουρισμός – Αναψυχή – Κρουαζιέρα.

Αρχικά, πέρα των άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων, ο ΘΧΣ λαμβάνει υπόψη του τον γενικότερο τομέα του Τουρισμού λόγω του πλήθους των νησιών, της εκτεταμένης ακτογραμμής, της φυσικής ομορφιάς, της πολιτιστικής κληρονομιάς, της δυνατότητας ανάπτυξης θαλάσσιων αθλημάτων (σπορ) αλλά και λόγω της ύπαρξης 519 περιοχών κολύμβησης που διαθέτουν γαλάζια σημαία. Ο τουρισμός ενισχύθηκε για τους παραπάνω λόγους με την δημιουργία αρκετών εγκαταστάσεων και καλυμμάτων για την βέλτιστη εξυπηρέτηση των τουριστών. Τα στατιστικά στοιχεία του 2019 φανερώνουν τις μεγάλες διαστάσεις του Τουρισμού στην Ελλάδα καθώς και την δυναμική του. Συγκεκριμένα, ο

τουρισμός συμβάλλει στο 20,8% της οικονομίας της χώρας ενώ παράλληλα η απασχόληση συνολικά έφτασε το 21,7% της συνολικής απασχόλησης, το οποίο οδήγησε στην ελάττωση της ανεργίας. (ΣΕΤΕ, 2019).

Τον τελευταίο καιρό στην Ελλάδα εντοπίζεται μια ανοδική του πορεία , επειδή συνεισφέρει στις συνολικές αφίξεις στην ΕΕ, όμως, εφαρμόζεται ακόμα ο κλασικός τρόπος τουριστικής ανάπτυξης. Αιτιακά, ο τουρισμός τους τρεις καλοκαιρινούς μήνες περιορίζεται. Με το ΕΠΧΣΑΑ του Τουρισμού (2013) το μοντέλο του τουρισμού αναδιαρθρώθηκε και στην ουσία έγινε ο διαχωρισμός των περιοχών της Ελλάδας σε αναπτυσσόμενες και ανεπτυγμένες (Α) αλλά και περιοχές που προορίζονται για την υποδοχή εναλλακτικού τουρισμού (Β). Επιπροσθέτως, έγινε ένας επιπλέον διαχωρισμός σχετικά με τους Αρχαιολογικούς Χώρους και τις Περιοχές Ιδιαίτερου Χαρακτήρα, τους Προστατευόμενους και Εγκαταλελειμμένους Οικισμούς, τις Περιοχές του Εθνικού Συστήματος Προστατευόμενων Περιοχών, τις Πεδινές και Ημιορεινές Περιοχές, τις Ορεινές Περιοχές, τα Νησιά και τις Παράκτιες Περιοχές καθώς και τις Μητροπολιτικές Περιοχές. (WWF, 2015).

Οι ειδικές μορφές τουρισμού αποτελούν μία ομάδα στην οποία ανήκουν τα βασικά είδη του τουρισμού, τα οποία επηρεάζουν τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό, και είναι: ο Αλιευτικός Τουρισμός, ο Τουρισμός με Σκάφη Αναψυχής, ο Τουρισμός Κρουαζιέρας και ο Καταδυτικός τουρισμός αναψυχής. Ωστόσο πρέπει να αναφερθεί πως αυτά τα είδη βρίσκονται ακόμα σε αρχικό στάδιο ή συμπληρώνουν με την λειτουργία τους τον παράκτιο τουρισμό. Στην Ελλάδα, ο παράκτιος τουρισμός είναι η πιο δυναμική μορφή του τουρισμού και συνδυάζεται με το μοντέλο 3S (sea, sun, sand). Επιπλέον, τα ξενοδοχεία της χώρας ανέρχονται στις 11.246 μονάδες διαθέτοντας περισσότερα από 837 χιλιάδες κρεβάτια, δίχως να συνυπολογίζονται και τα ενοικιαζόμενα δωμάτια. (ΙΝΣΕΤΕ, 2019). Το 2011 η ΕΛΣΤΑΤ πραγματοποίησε μια έρευνα με όνομα «εργατικό δυναμικό», η οποία πρόβαλλε πως τα άτομα που απασχολούνται στις υπηρεσίες εστίασης και παροχής καταλύματος στην χώρα έφταναν τα 317.000. Για το ίδιο έτος ο ΣΕΤΕ αποκάλυψε πως οι απασχολούμενοι συνολικά ανέρχονταν σχεδόν στους 700.000 (WWF,2015).

Μπορεί για μερικούς η κατάδυση να θεωρείται μόνο ένα άθλημα ωστόσο είναι ένα είδος αναψυχής και περιλαμβάνεται στις μορφές τουρισμού. Στον Ευρωπαϊκό χώρο, αυτοί που

επιλέγουν να ασχοληθούν με τον Καταδυτικό Τουρισμό Αναψυχής είναι περισσότεροι από 825 χιλιάδες, ενώ ένας μεγάλος αριθμός ατόμων της τάξης των 3,2 εκατομμυρίων ασχολείται αθλητικά με την κατάδυση ή ως χόμπι. Στα ελληνικά κέντρα κατάδυσης έχουν εντοπιστεί γύρω στους 123.500 τουρίστες, που μένουν επτά μέρες κατά μέσο όρο. Ακόμα μια αθλητική ενασχόληση, αποτελεί το snorkeling με το οποίο ασχολούνται άτομα μεγαλύτερης ηλικίας, που δεν απαιτείται η χρήση ειδικού εξοπλισμού, και συμβάλλει στην άνοδο της καταδυτικής δραστηριότητας. Ωστόσο, ενώ υπάρχουν πολλοί ενάλιοι πολιτιστικοί χώροι και ναυάγια, παρατηρείται πολύ μικρή χωροθέτηση πάρκων κατάδυσης σε σχέση με την έκταση του θαλάσσιου και του παράκτιου χώρου. Επιπλέον, τελευταία γίνονται μερικές απόπειρες για την δημιουργία και την προώθηση νέων πάρκων. (S&D, 2016).

Με βάση την μελέτη της S&D το 2016, έως τώρα υπάρχουν στην Ελλάδα 160 κέντρα κατάδυσης και 230 καταδυτικά σημεία, καταλαμβάνοντας την έκτη και την έβδομη θέση στην ΕΕ σε σχέση με την Γερμανία και την Αγγλία, οι οποίες καταλαμβάνουν την πρωτιά με 181 καταδυτικά σημεία, 175 κέντρα κατάδυσης και 1978 καταδυτικά σημεία και 236 κέντρα κατάδυσης αντίστοιχα. Επομένως, γίνεται κατανοητό πως η Ελλάδα διαθέτει ακόμα όρια ανάπτυξης και αυτό διότι μπορεί να εκμεταλλευτεί τα δυνατά της σημεία σε αυτόν τον τομέα τα οποία είναι για παράδειγμα τα διαυγή και ζεστά ύδατα. Έως το 2016 τα κέντρα κατάδυσης της χώρας εντοπιζόνταν στην Εύβοια, στην Πελοπόννησο, στην Αττική, στην Μακεδονία και στην Θράκη, στις νησιωτικές περιοχές, στην Ήπειρο και στην Θεσσαλία, και στην Κρήτη, ενώ αρκετές είναι οι περιοχές οι οποίες μπορούν να αναπτύξουν κέντρα κατάδυσης, αλλά δεν έχουν ακόμα αδειοδοτηθεί.

Αναφορικά με τον Τουρισμό Κρουαζιέρας, είναι ένας κλάδος του τουρισμού με μεγάλη δυναμική σε παγκόσμιο επίπεδο, με κυριότερους προορισμούς την Μεσόγειο και την Καραϊβική. Ειδικά μετά την άρση του Cabotage, οι εγχώριες αγορές παρουσίασαν ένα αίσθημα ελευθερίας και αυτό αιτιολογεί ότι τα λιμάνια αφετηρίας αύξησαν τα έσοδα τους, το οποίο είχε ως αποτέλεσμα την οικονομική εκτίναξη του συγκεκριμένου τουριστικού μοντέλου (Κεφαλά, 2016).

Όσον αφορά τον τομέα της κρουαζιέρας, λόγω των συγκριτικών πλεονεκτημάτων, η Ελλάδα είναι η τέταρτη πιο σημαντική δύναμη στην Μεσόγειο. Βάσει των στοιχείων της

Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (2019), υπάρχουν συνεχώς αυξομειώσεις το χρονικό διάστημα μεταξύ του 2015 και του 2019, ενώ παράλληλα οι λοιπές τουριστικές εισπράξεις αυξάνουν τα κέρδη τους. Οι πιο σημαντικοί λιμένες αφίξεως είναι: Πειραιάς, Πάτμος, Κεφαλονιά (Ιθάκη), Χανιά (Σούδα), Ηράκλειο, Ρόδος, Κέρκυρα, Κατάκολο, Σαντορίνη, Μύκονος, Ρόδος, με πάνω από 100.000 επισκέπτες και 150.000 κρουαζιερόπλοια, ενώ πραγματοποιούνται αφίξεις και σε άλλους λιμένες, των οποίων ο αριθμός τους ανέρχεται στους 30. Ωστόσο, οι αφίξεις των κρουαζιερόπλοιων ελαττώθηκαν κατά 10%, παρόλο που το πλήθος των επισκεπτών αυξήθηκε κατά 10%. Επίσης, οι ημερήσιες κρουαζιέρες αποτελούν κομμάτι της παράκτιας τουριστικής ναυτιλίας.

Η Γαλλία, η Ισπανία και η Ιταλία αποτελούν τους κύριους ανταγωνιστές της Ελλάδας, ενώ παράλληλα ο λιμένας του Πειραιά είχε καταλάβει την πέμπτη θέση το 2010 και το 2019 κατέλαβε την ένατη. Την πρώτη θέση καταλαμβάνει ο λιμένας της Barcelona ο οποίος διαθέτει πάνω από 3.137.918 αφίξεις επιβατών και συγκριτικά με τον Πειραιά έχει μια διαφορά της τάξης του 285%. (MedCruise Association, 2020). Η Ελλάδα παρουσιάζει χαμηλή δυναμική, όσον αφορά την κίνηση των επιβατών στα λιμάνια αφετηρίας και αυτό θεωρείται σοβαρό ελάττωμα Επιπλέον, διαθέτει σχεδόν ανύπαρκτες υποδομές έτσι ώστε να αναπτυχθεί το home – porting. Η σχετική κίνηση των επιβιβάσεων και των αποβιβάσεων καταγράφεται σε έξι λιμάνια τα οποία είναι: του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, του Ηρακλείου, της Ρόδου, του Λαυρίου και της Κέρκυρας. (Πάλλης κ.ά., 2017).

Γενικά, ισχύει πως σε χωρικό επίπεδο οι οδοί των κρουαζιερόπλοιων δεν είναι σταθεροί, ενώ παράλληλα είναι εξαρτημένοι από τις επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα. Επίσης υπάρχει ένα σύνολο με 42 λιμάνια της χώρας τα οποία δραστηριοποιούνται στην αγορά κρουαζιέρας και συμπεριλαμβάνονται από το λιμενικό σύστημα της χώρας. Συγκεκριμένα, εντοπίζονται 5 στην Περιφέρεια Κρήτης, 11 στην Περιφέρεια νοτίου Αιγαίου, 4 στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου, 3 στην Περιφέρεια Αττικής, 5 στην Περιφέρεια Πελοποννήσου, 1 στην Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας, 2 στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, 3 στην Περιφέρεια Ιόνιων Νήσων, 2 στην Περιφέρεια Ηπείρου, 3 στην Περιφέρεια Θεσσαλίας, 1 στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και 2 στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης. Από τα 42 μόνο τα οχτώ (Σαντορίνη, Χανιά, Ρόδος,

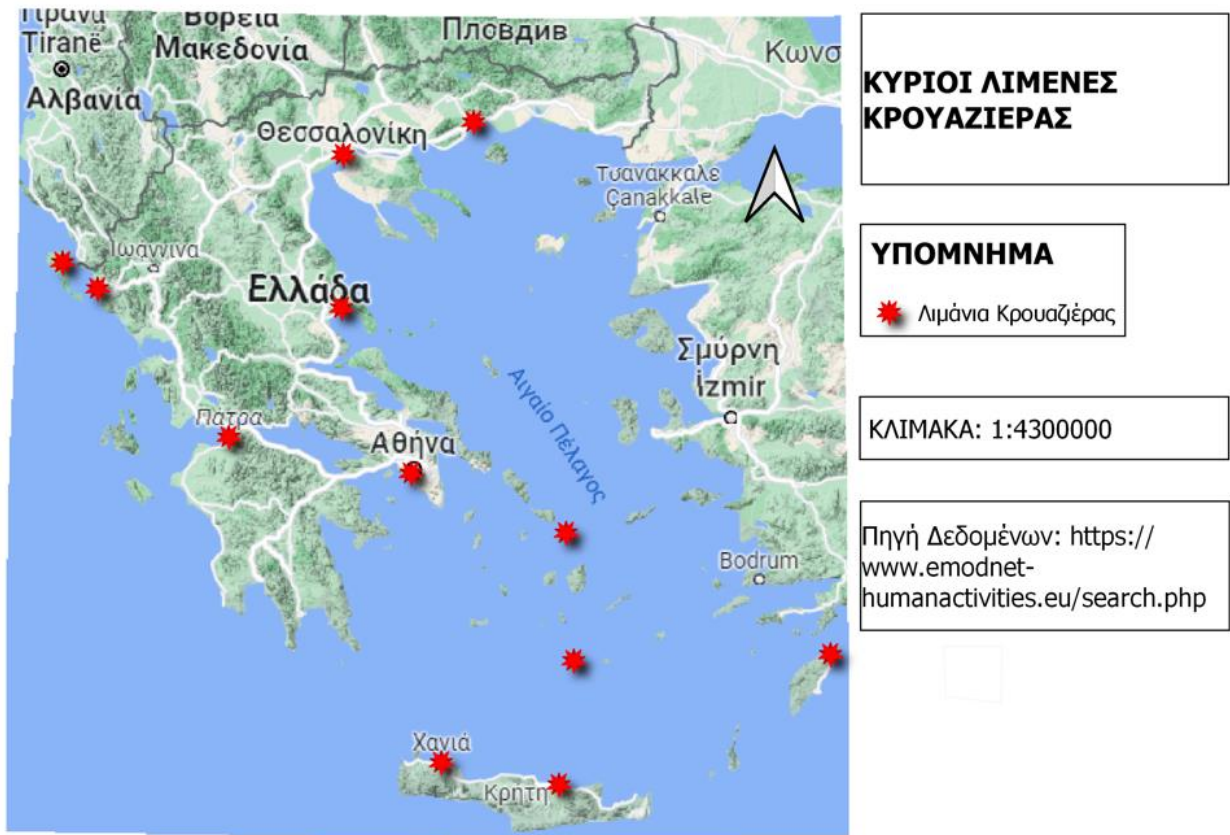
Μύκονος, Κέρκυρα, Πειραιάς, Κατάκολο, Ηράκλειο) αποτελούν βασικά λιμάνια με πάνω από 100.000 επισκέπτες τον χρόνο. Τα έξι λιμάνια από αυτά τα οχτώ είναι και λιμένες αφετηρίες και τα υπόλοιπα 34 λειτουργούν ως δευτερεύοντα λιμάνια. (Πάλλης κ.ά., 2017).

Ανάμεσα στις τρεις σημαντικές θαλάσσιες τουριστικές δραστηριότητες οι οποίες είναι : το Yachting, ο Παράκτιος Τουρισμός και η Κρουαζιέρα, η συμβολή του τουρισμού με σκάφη αναψυχής στα έσοδα της χώρας υπολογίζεται ότι καταλαμβάνει σχεδόν το 1/3 του συνολικού θαλάσσιου τουρισμού. Το Yachting καταλαμβάνει την πρωτιά αναφορικά με τις κεφαλαιουχικές επενδύσεις και την απασχόληση στον θαλάσσιο τουρισμό ωστόσο, συγκριτικά με τις μέσες τουριστικές δαπάνες, το yachting βρίσκεται στην πρώτη θέση. (Diakomihalis & Lagos, 2008).

Με στόχο να εξυπηρετηθούν τα σκάφη αναψυχής, λειτουργούν 27 μαρίνες οι οποίες διαθέτουν περισσότερες από 9.700 θέσεις ελλιμενισμού και στο μέλλον έχουν προγραμματιστεί να δημιουργηθούν άλλες δεκαεφτά. Τα λιμάνια εξυπηρέτησης ολοκληρώνονται με τα αγκυροβόλια. (WWF, 2015). Οι κύριοι λιμένες κρουαζιέρας, εμφανίζονται στον Χάρτη 12.

Τέλος, όσον αφορά τον Αλιευτικό Τουρισμό, εκείνος αποτελεί ένα εναλλακτικό είδος τουρισμού στην Ελλάδα, Το νομικό πλαίσιο στην χώρα ολοκληρώθηκε το 2015. Εκείνη την περίοδο έγινε η έκδοση των πρώτων αδειών Αλιευτικού Τουρισμού, ενώ παράλληλα εντοπίζονται πάνω από πενήντα αλιευτικά σκάφη με άδεια μέχρι σήμερα (ιδιαίτερα στις περιοχές με υψηλό τουρισμό όπως η Σκιάθος, Νάξος, Κεφαλονιά, η Κρήτη, η Σαντορίνη, η Σκόπελος, η Μύκονος, η Νάξος κ.α) (Λούρδης, 2017). Στα πλαίσια του INTERREG TOURISMED, το Tourismed αποτελεί το τελευταίο εν εξελίξει πρόγραμμα με στόχο την ανάπτυξη του βιώσιμου αλιευτικού τουρισμού στον ελληνικό χώρο. (GreenAgenda, 2019).

**Χάρτης 12: Κύρια Λιμάνια Κρουαζιέρας.**



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία.



### 3.7. Εξόρυξη υδρογονανθράκων στις ελληνικές θάλασσες.

Δίχως αμφιβολία, ο «πιο παγκοσμιοποιημένος» τομέας της οικονομίας, είναι αυτός της ενέργειας και επιδρά σε άλλους τομείς είτε με έμμεσο είτε με άμεσο τρόπο. Μεταξύ του 2014 και του 2018, στον ενεργειακό τομέα προέκυψαν ορισμένες αλλαγές, τόσο σε διεθνές όσο και σε εθνικό επίπεδο. Συγκεκριμένα, παρατηρήθηκε μείωση της τιμής του πετρελαίου σε μεγάλο βαθμό, το οποίο οδήγησε στην πτώση των τιμών του φυσικού αερίου, του ηλεκτρισμού ενώ παράλληλα επιταχύνθηκε η διεξόδωση των ΑΠΕ. (IENE, 2019).

Η αύξηση της χρήσης του φυσικού αερίου και η κάλυψη των ενεργειακών αναγκών σε ποσοστό 45% ήταν αναμενόμενη, εφόσον μειώθηκε η συμβολή των υδρογονανθράκων στον τομέα της ενέργειας όπως και η τιμή τους. Συνεπώς, το φυσικό αέριο προκάλεσε έντονα το ενδιαφέρον σε διεθνές επίπεδο για να ανακαλυφθούν νέες τοποθεσίες εξόρυξης, κατά κύριο λόγο στις περιοχές της δυτικής Μαύρης Θάλασσας και της Ανατολικής Μεσογείου. Με βάση τον IEA, προβλέπεται σε παγκόσμιο επίπεδο αυξημένη ζήτηση φυσικού αερίου ετησίως. (ΕΔΕΥ, 2019).

Όσον αφορά την Ελλάδα, κύριο σκοπός της χώρας είναι η βιώσιμη και αειφορική ανάπτυξη του κλάδου της ενέργειας ενώ ταυτόχρονα διαφυλάσσεται το περιβάλλον, αντιμετωπίζοντας την κλιματική αλλαγή. Με βάση το Ετήσιο Δελτίο Συστήματος Συναλλαγών ΗΕΠ του 2019, μέσω του φυσικού αερίου παράχθηκε το 42,33% της ηλεκτρικής ενέργειας, μέσω των ΑΠΕ το 25,58 τοις εκατό, μέσω του λιγνίτη το 25,43 τοις εκατό και μέσω των ΥΗΣ το 6,65 τοις εκατό, ενώ παράλληλα οι εισαγωγές ανήλθαν στα 12.521 GWh από τρίτες χώρες και οι εξαγωγές στα 2.778 GWh. Μέσω των προαναφερθέντων δεδομένων, προκύπτει ότι βασικός σκοπός είναι η διαχείριση και προστασία των εγχώριων ενεργειακών πόρων της χώρας, σκοπεύοντας στην αυτονομία της χώρας από τρίτες χώρες αλλά και την πρόσβαση των πολιτών σε προσιτή και ασφαλή ενέργεια. Επιπλέον, ύστερα από τις αλλαγές που πρόκειται να γίνουν στον ενεργειακό κλάδο, η οικονομία της χώρας θα γίνει πιο ανταγωνιστική και θα εδραιωθεί η ίδια η χώρα ως κόμβος ενέργειας. (ΥΠΕΝ, 2018).

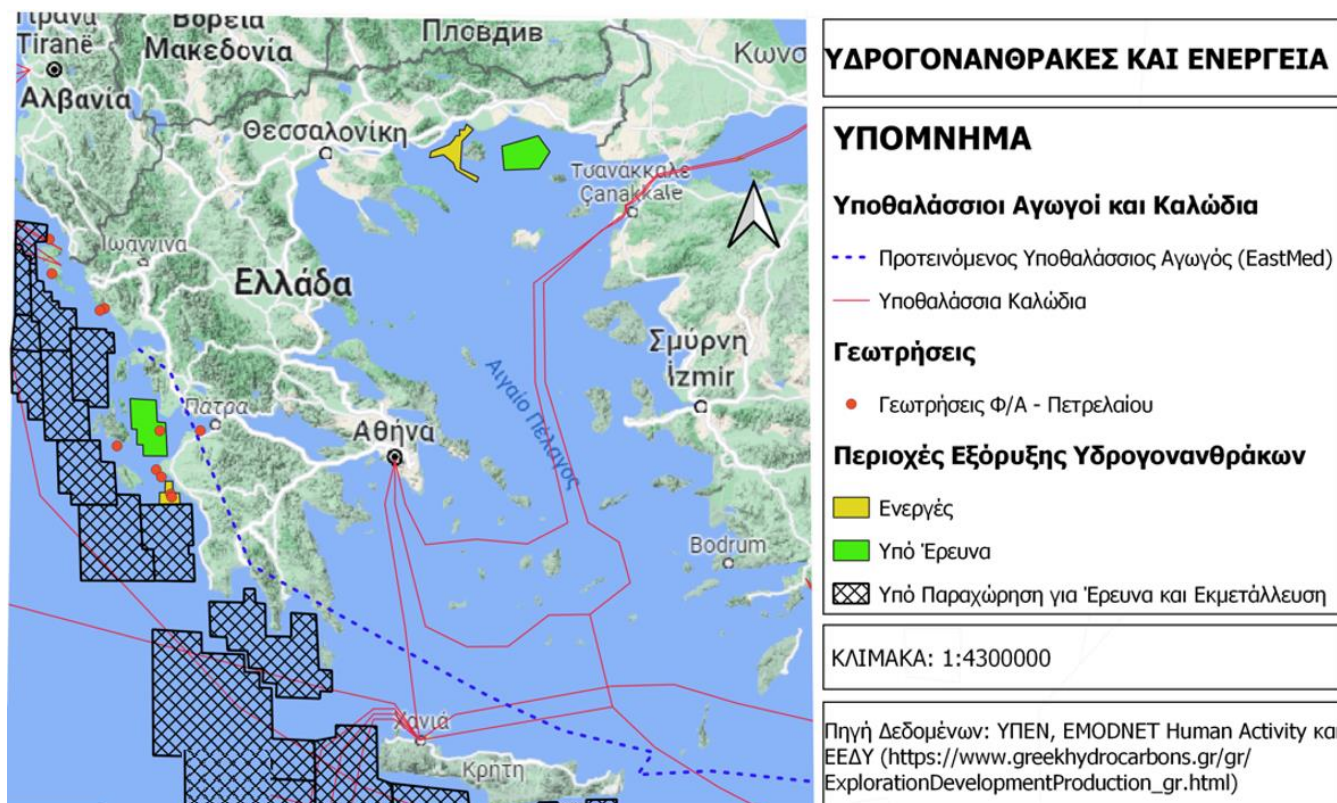
Η χώρα διαθέτει χαμηλή παραγωγή υδρογονανθράκων και αυτό διότι τα μοναδικά κοιτάσματα που έχουν τεθεί υπό εκμετάλλευση εντοπίζονται στις περιοχές της Καβάλας και του Πρίνου, όπου απασχολούνται σχεδόν τριακόσια άτομα. Περισσότερο

αναπτυγμένος μπορεί να θεωρηθεί ο κλάδος της διύλισης ο οποίος καταλαμβάνει την τρίτη θέση στον κλάδο της μεταποίησης, καθώς απασχολεί πάνω από τέσσερις χιλιάδες άτομα. (WWF, 2015).

Αναφορικά με την αξιοποίηση του φυσικού αερίου και των υδρογονανθράκων στην Ελλάδα, με τον Ν.4001/2011, η ΕΔΕΥ ορίστηκε ως διαχειριστής. Ο βασικός του ρόλος είναι η παραχώρηση περιοχών πλούσιων σε υδρογονάνθρακες για εκμετάλλευση και έρευνα. Επίσης, διαχειρίζεται και ρυθμίζει τις παλιές παραχωρήσεις αλλά και τις καινούριες και με αυτόν τον τρόπο καθορίζει τις νέες περιοχές. Στην Ελλάδα η έρευνα για την εύρεση υδρογονανθράκων στο χερσαίο κομμάτι της χώρας ξεκίνησε την δεκαετία του '60. Όσον αφορά τον θαλάσσιο χώρο, υπάρχουν δέκα περιοχές στο σύνολο, που έχουν δοθεί προς εκμετάλλευση και έρευνα (ΥΠΕΝ, 2018). (Χάρτης 13).

Τέλος, βάσει της IENE (2019), παρόλο που η χρήση του φυσικού αερίου στην ηλεκτροπαραγωγή έχει αυξηθεί και προωθείται σε άλλους κλάδους όπως η βιομηχανία και οι μεταφορές, είναι σε μεγάλο ποσοστό, της τάξης του 98% εισαγόμενο. Ωστόσο, στην Ανατολική Μεσόγειο έχουν εντοπιστεί κοιτάσματα, τα οποία οδηγούν την χώρα να παραχωρήσει θαλάσσιες περιοχές με σκοπό την έρευνα, και σε επόμενο στάδιο για εκμετάλλευση τυχόν κοιτασμάτων, όπως γίνεται και με τους υδρογονάνθρακες. Δεν γίνεται επίσης να μην αναφερθεί ο σχεδιασμός του East Med, ο οποίος είναι ένας αγωγός που διαβιβάζει φυσικό αέριο από την Κύπρο και το Ισραήλ προς την Ιταλία και την Ελλάδα. (Χάρτης 13).

**Χάρτης 13: Υδρογονάνθρακες και Ενέργεια στην Ελλάδα.**



Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία.*

### 3.8 Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας στις ελληνικές θάλασσες.

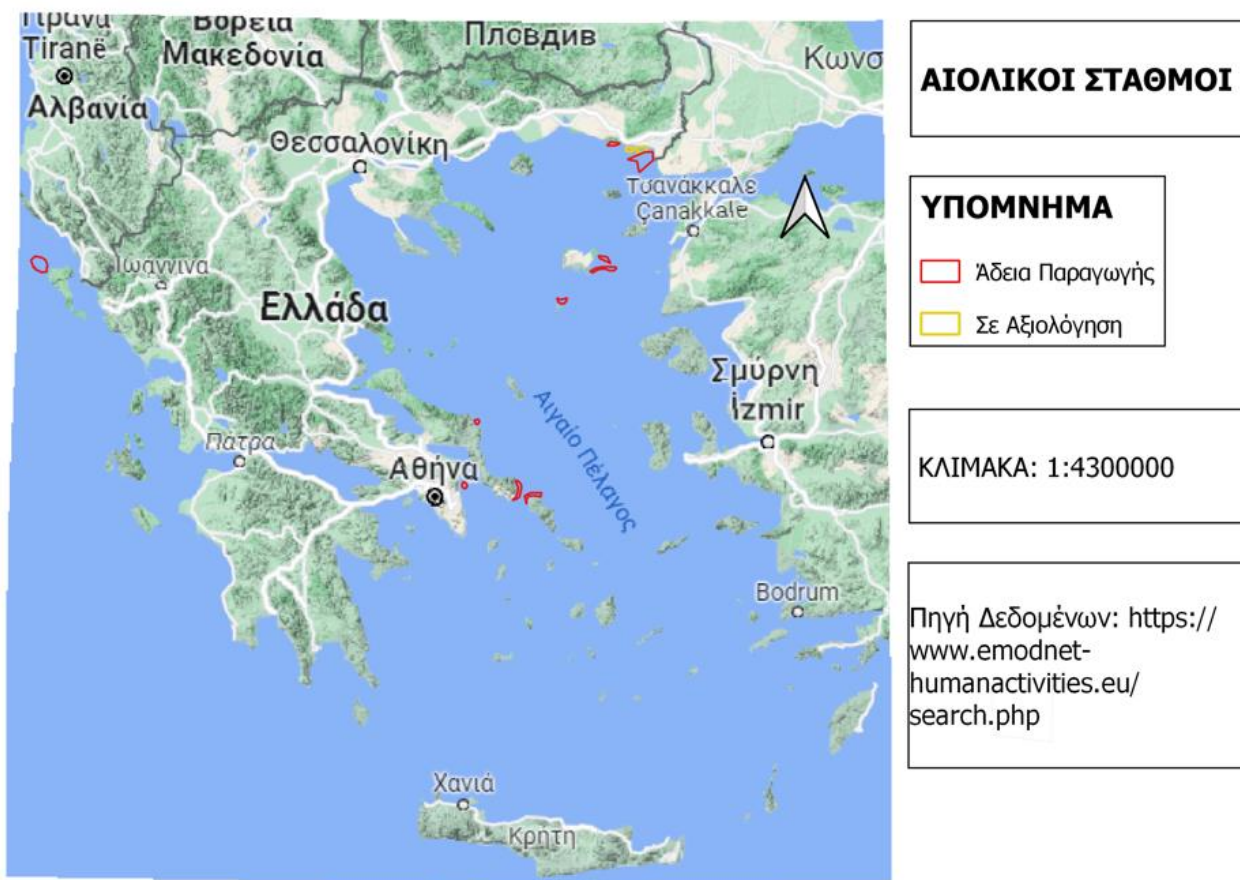
Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η διεύρυνση χρήσης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και η ελάττωση της χρήσης άνθρακα, δύνανται να αντικαταστήσουν το μεγαλύτερο μέρος της χρήσης του πετρελαίου και την ηλεκτρική ενέργεια για τις μεταφορές, σε παγκόσμιο επίπεδο. Στην έκθεση World Energy Outlook 2019, ο Διεθνής Οργανισμός Ενέργειας (IEA), επισημαίνει ότι σκοπός των κρατών πρέπει να είναι η απεξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα αλλά και η αξιοποίηση των ΑΠΕ. Επιπροσθέτως, προβλέπει πως οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας στο μέλλον θα παρέχουν κάλυψη της μισής επιπλέον ζητούμενης ενέργειας και το φυσικό αέριο θα παρέχει κάλυψη της τάξης του 35 τοις εκατό. (ΕΔΕΥ, 2019).

Μέχρι το 2030 υπολογίζεται πως η Ελλάδα θα καλύπτει το 35 τοις εκατό των ενεργειακών αναγκών της από τις ΑΠΕ, στοχεύοντας στην καθαρή ενέργεια αλλά και την αυτονομία από άλλες χώρες. Τα πρώτα χερσαία αιολικά και φωτοβολταϊκά πάρκα αδειοδοτήθηκαν το 2018. Από το 2019, πρόκειται να εγκατασταθούν νέα αιολικά πάρκα και στην νησιωτική χώρα αλλά και στην ηπειρωτική. Όσον αφορά το θεσμικό επίπεδο, η αναθεώρηση του ΕΧΣ για τις ΑΠΕ αναμένεται από την ενεργειακή αγορά και με αυτόν τον τρόπο υπολογίζεται πως θα προκύψουν νέες επενδύσεις. (ΥΠΕΝ, 2018).

Ανεξάντλητη ανανεώσιμη πηγή ενέργειας αποτελούν οι ωκεανοί και οι θάλασσες. Μέσω της προόδου της τεχνολογίας αξιοποιείται το δυναμικό των κυμάτων και των ρευμάτων, αλλά και του αιολικού δυναμικού και των διαφορών θερμοκρασίας. Η παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας από φωτοβολταϊκά και θαλάσσια αιολικά πάρκα δεν έχει αναπτυχθεί ακόμα στην Ελλάδα, παρόλο που η χώρα λόγω της μεγάλης έκτασης του θαλάσσιου χώρου της διαθέτει συγκριτικό πλεονέκτημα. (Χάρτης 14). Επιπλέον, υπάρχουν Ευρωπαϊκές μελέτες που υποδεικνύουν πως το Αιγαίο παρουσιάζει την μεγαλύτερη θαλάσσια δυναμικότητα συγκριτικά με τον μέσο όρο ολόκληρης της Μεσογείου καθώς και το ότι ένα μεγάλο ποσοστό από τις ενεργειακές ανάγκες της χώρας θα καλυπτόταν από την πλήρη εκμετάλλευση του. (IENE, 2019).

Το 2010 έγινε λόγος για παραχώρηση περιοχών με στόχο την εγκατάσταση θαλάσσιων αιολικών πάρκων, όπου τελικά το ΥΠΕΝ διάλεξε δώδεκα θαλάσσιες περιοχές. Αυτές αφορούν: τη Σαμοθράκη και το Φανάρι Ροδόπης, τη Λήμνο, το Κρυονέρι, τη Λευκάδα, την Κύμη, την Κάρπαθο, τον Άγιο Ευστράτιο, την Κέρκυρα, της Θάσο και την Αλεξανδρούπολη με συνολική ισχύ τα 1,2 GW. Παράλληλα, υπάρχουν 24 αιτήσεις που αναμένονται να αξιολογηθούν. Ωστόσο, δεν έχει κατασκευαστεί κάποιο αιολικό πάρκο και την ίδια στιγμή υπάρχουν μερικές άδειες οι οποίες έχουν ήδη ανακληθεί. (WWF, 2015).

**Χάρτης 14: Υπεράκτια Αιολικά Πάρκα και Αιολικό Δυναμικό.**



Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία.*

### 3.9 Στρατιωτικές Χρήσεις.

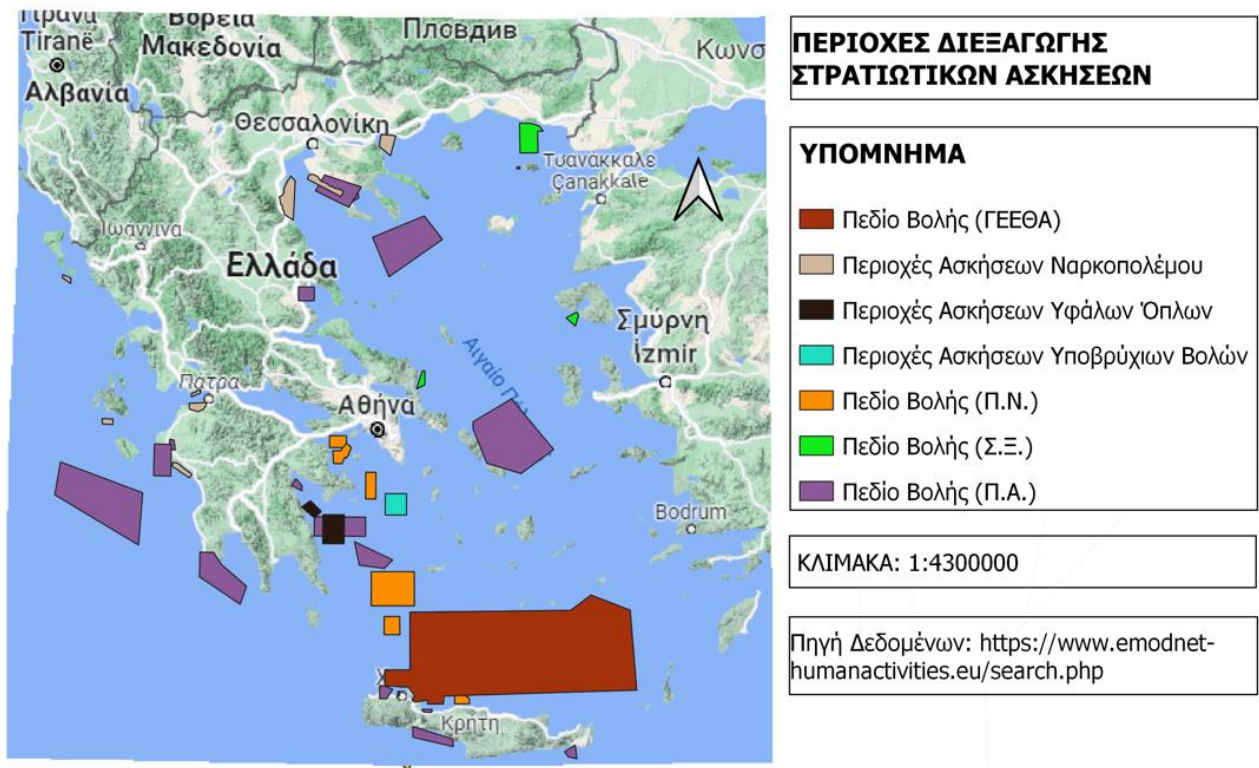
Από την μία πλευρά, ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός δεν επηρεάζει τις περιοχές διεξαγωγής στρατιωτικών ασκήσεων, αλλά από την άλλη, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη καθώς είναι απαραίτητοι για να αναπτυχθούν διάφορες άλλες παραγωγικές δραστηριότητες. Παράλληλα, οι συγκεκριμένες περιοχές προκαλούν διάφορες επιπτώσεις στα οικοσυστήματα καθώς αποτελούν πηγή ρύπανσης του θαλάσσιου χώρου. Με βάση την Υδρογραφική Υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού (2020), στον Ελληνικό Εναέριο και Θαλάσσιο χώρο, κάποιες φορές πραγματοποιούνται στρατιωτικές ασκήσεις, με την έκδοση Navtex. Ωστόσο, υπάρχουν και περιοχές που έχουν δεσμευτεί μόνιμα και τις



ελέγχουν ο Στρατός Ξηράς, το ΓΕΕΘΑ, οι Δυνάμεις του Π.Ν, και η Πολεμική Αεροπορία. Συγκεκριμένα, αφορούν περιοχές ασκήσεων ναρκοπολέμου, πεδία βολής, και περιοχές υποβρυχίων και βολών υφάλων όπλων. Στον Χάρτη 15 απεικονίζονται οι κυριότερες εκτατικές περιοχές, ανά δικαιοδοσία, αλλά είναι πιθανό κάθε χρόνο να βρίσκονται υπό τροποποίηση. (ΥΥΠΝ, 2020).

Επιπλέον, οι περιοχές διαφοροποιούνται περαιτέρω λόγω της περιοδικότητας τους. Ειδικότερα, τα πεδία βολής χωρίζονται σε: ενεργοποιούμενα κατά καιρούς, για τα οποία γίνεται έκδοση προαγγελιών τουλάχιστον 2 ημέρες πριν αρχίσουν τα πυρά, σε μονίμως ενεργοποιούμενα, καθώς και σε άλλες περιοχές που δεν έχουν ακόμα καθοριστεί.

**Χάρτης 15: Περιοχές Διεξαγωγής Στρατιωτικών Ασκήσεων.**



Πηγή: Ίδια. Επεξεργασία.

### 3.10 Επιστημονική Έρευνα.

Το διεθνές δίκαιο (άρθρο 238) έχει καθιερώσει την Θαλάσσια Επιστημονική Έρευνα ως κρατικό δικαίωμα. Ωστόσο, λαμβάνει ξεχωριστή έκταση βάσει της ζώνης κυριαρχίας που ασκείται. Συγκεκριμένα, οι διάφορες χώρες διαθέτουν πλήρη αρμοδιότητα για την έγκριση και την διεξαγωγή έρευνας στα χωρικά τους ύδατα, σύμφωνα με την καθιερωμένη νομοθεσία του κάθε κράτους, εξαιρώντας τα στενά που χρησιμοποιούνται ναυσιπλοΐα σε διεθνές επίπεδο, όπου απαραίτητη θεωρείται η συγκατάθεση των γειτονικών κρατών.

Όσον αφορά την Υφαλοκρηπίδα και την ΑΟΖ, το κράτος διαθέτει την δυνατότητα να εγκρίνει – ρυθμίζει – διεξάγει θαλάσσια έρευνα επιστημονικού περιεχομένου από την στιγμή που ασκεί κυριαρχικά δικαιώματα. Επιπλέον, διαθέτει την υποχρέωση να συμφωνεί για οποιαδήποτε έρευνα διεξάγεται με ωφέλιμο σκοπό για την ανθρωπότητα. Όμως στην ανοιχτή θάλασσα, οι χώρες μπορούν να ασκήσουν ερευνητικές δραστηριότητες μόνο στη στήλη του νερού, και με αυτόν τον τρόπο προωθούν την διεθνή συνεργασία και την δημοσίευση των δεδομένων που θα προκύψουν. (United Nation, 2010).

Στο ελληνικό κράτος, το ισχύον θεσμικό πλαίσιο για την πραγματοποίηση επιστημονικών ερευνών χαρακτηρίζεται από αναχρονιστικότητα και χρειάζεται επικαιροποίηση. Ο βασικός νόμος που οργανώνει το πως θα διεξαχθεί το σύνολο των επιστημονικών ερευνών είναι ο Ν.1514/1985 «Ανάπτυξη της Επιστημονικής και Τεχνολογικής Έρευνας» αλλά και οι τροποποιήσεις αυτού. Ο εν λόγω νόμος αποσαφηνίζει την αναγκαιότητα της συγκεκριμένης δραστηριότητας και αναλόγως που αποσκοπεί, την διαχωρίζει σε «προσανατολισμένη» και «ελεύθερη». Η προσανατολισμένη έρευνα στοχεύει στην βελτίωση του βιοτικού επιπέδου, όπως και της οικονομίας, και της άμυνας της χώρας. μελέτες).

Με βάση τον παραπάνω νόμο δημιουργήθηκε ο όρος «ερευνητικός φορέας», με στόχο την τεχνολογική και επιστημονική έρευνα και την δημοσίευση των αποτελεσμάτων. Με αποκλειστική αρμοδιότητα την θαλάσσια έρευνα, δημιουργήθηκε ο φορέας «Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών – ΕΛΚΕΘΕ». Επιπλέον, τα Πανεπιστημιακά Ιδρύματα αποτελούν σημαντικούς φορείς για τις θαλάσσιες έρευνες. Ωστόσο, οι πιο πολλές μελέτες

διαθέτουν εργαστηριακό χαρακτήρα και αυτό συμβαίνει καθώς οι έρευνες στον θαλάσσιο χώρο διαθέτουν υψηλό κόστος. (Μπουρτζής, 2015).

### 3.11 Συμπεράσματα Κεφαλαίου.

Η Ελλάδα ως χώρα διαθέτει κάποιες ιδιαιτερότητες οι οποίες υποδεικνύουν την ανάγκη θέσπισης ενός ολοκληρωμένου πλαισίου, το οποίο θα αφορά την οργάνωση του θαλάσσιου χώρου. Η ηπειρωτική χώρα σε σχέση με την μορφή του χώρου, δηλαδή την έκταση της θαλάσσιας ζώνης, την θέση της χώρας καθώς και την νησιωτικότητα της, συντελεί στην ανάπτυξη αρκετών παραγωγικών δραστηριοτήτων και αυτό οδηγεί με την σειρά του στην ανάγκη διαφύλαξης και διαχείρισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος ,ενώ παράλληλα λαμβάνονται υπόψιν οι αλληλεπιδράσεις με την παράλια ζώνη.

Τις κύριες αναπτυξιακές δραστηριότητες αποτελούν ο τουρισμός (κρουαζιέρα και θαλάσσιος τουρισμός), η αλιεία και οι θαλάσσιες μεταφορές (επιβατικές κι εμπορικές).. Οι συγκεκριμένες δραστηριότητες οφείλουν την δυναμικότητα τους στην σημαντική γεωγραφική θέση της Ελλάδας η οποία αποτελεί κομβικό σημείο τριών ηπείρων, στη σύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά που γίνεται μέσω επιβατηγών πλοίων καθώς και στο ότι η χώρα διαθέτει έναν από τους πιο μεγάλους στόλους σε παγκόσμιο επίπεδο. Επιπροσθέτως, η Ελλάδα διαθέτει μεγάλες ποσότητες αλιευμάτων και η ενασχόληση των κατοίκων, κατά κύριο λόγο στον νησιωτικό χώρο, είναι σημαντικά υψηλή. Όσον αφορά τον τομέα του τουρισμού ο οποίος είναι αναπόσπαστο κομμάτι του αναπτυξιακού προτύπου της Ελλάδας, ακολουθείται το μοντέλο 3S το οποίο συσχετίζεται με τον παράκτιο τουρισμό. Ωστόσο, παρατηρείται πως νέες εναλλακτικές μορφές οι οποίες είναι άμεσα συνδεδεμένες με την θάλασσα, όπως ο καταδυτικός και ο αλιευτικός τουρισμός, το yachting και η κρουαζιέρα έχουν σημειώσει σημαντική αναπτυξιακή πρόοδο. Παράλληλα, αυξημένο επενδυτικό ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι εξορμητικές δραστηριότητες, οι δραστηριότητες που αφορούν τις ΑΠΕ καθώς και οι δραστηριότητες που σχετίζονται με τις υδατοκαλλιέργειες.

Η ανάγκη που υπάρχει για την διαχείριση του θαλάσσιου χώρου, δεν αφορά μόνο την δέσμευση και την οργάνωση του χώρου, έτσι ώστε να αναπτυχθούν οι παραγωγικές δραστηριότητες. Η δημιουργία οικονομικής ανάπτυξης ενώ παράλληλα διαφυλάσσει το



πολιτιστικό και φυσικό περιβάλλον, αποτελεί το πιο σημαντικό μέρος ολόκληρης της διαδικασίας. Εντός του θαλάσσιου χώρου της χώρας, εντοπίζονται βραχονησίδες και κοραλλιογενείς ύφαλοι υψηλής οικολογικής σημασίας, οι περιοχές θαλάσσιων λιβαδιών Ποσειδωνίας καθώς και διάφορα είδη θαλάσσιων θηλαστικών που βρίσκονται σε κίνδυνο εξαφάνισης. Από αυτές τις περιοχές το μεγαλύτερο ποσοστό βρίσκεται υπό καθεστώς προστασίας και ο χαρακτηρισμός τους ποικίλει. Ωστόσο, για την οργάνωση των δραστηριοτήτων δεν έχει γίνει καθορισμός σαφών περιορισμών. Παράλληλα, η Ελλάδα διαθέτει πλούσια ενάλια πολιτιστική κληρονομιά, η οποία έχει άμεση σύνδεση με την νεότερη και αρχαία ιστορία, όπως και με την μυθολογία η οποία συνδυαστικά με αρχαία ναυάγια, ενάλιους αρχαιολογικούς χώρους, και καταποντισμένα τοπία, αποτελούν τουριστικό πόλο ιδιαίτερης σημασίας καθώς και αναπόσπαστο κομμάτι της κοινωνίας.

Γι' αυτόν τον λόγο, οι αλληλεπιδράσεις και οι συγκρούσεις των παραγωγικών δραστηριοτήτων όπως και η μόλυνση του περιβάλλοντος που παρατηρείται, απαιτούν την διαμόρφωση ενός διευρυμένου Θαλάσσιου Χωροταξικού Πλαισίου.

#### 4. ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΙΛΟΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΔΙΑ-ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

##### 4.1. Εισαγωγή Κεφαλαίου.

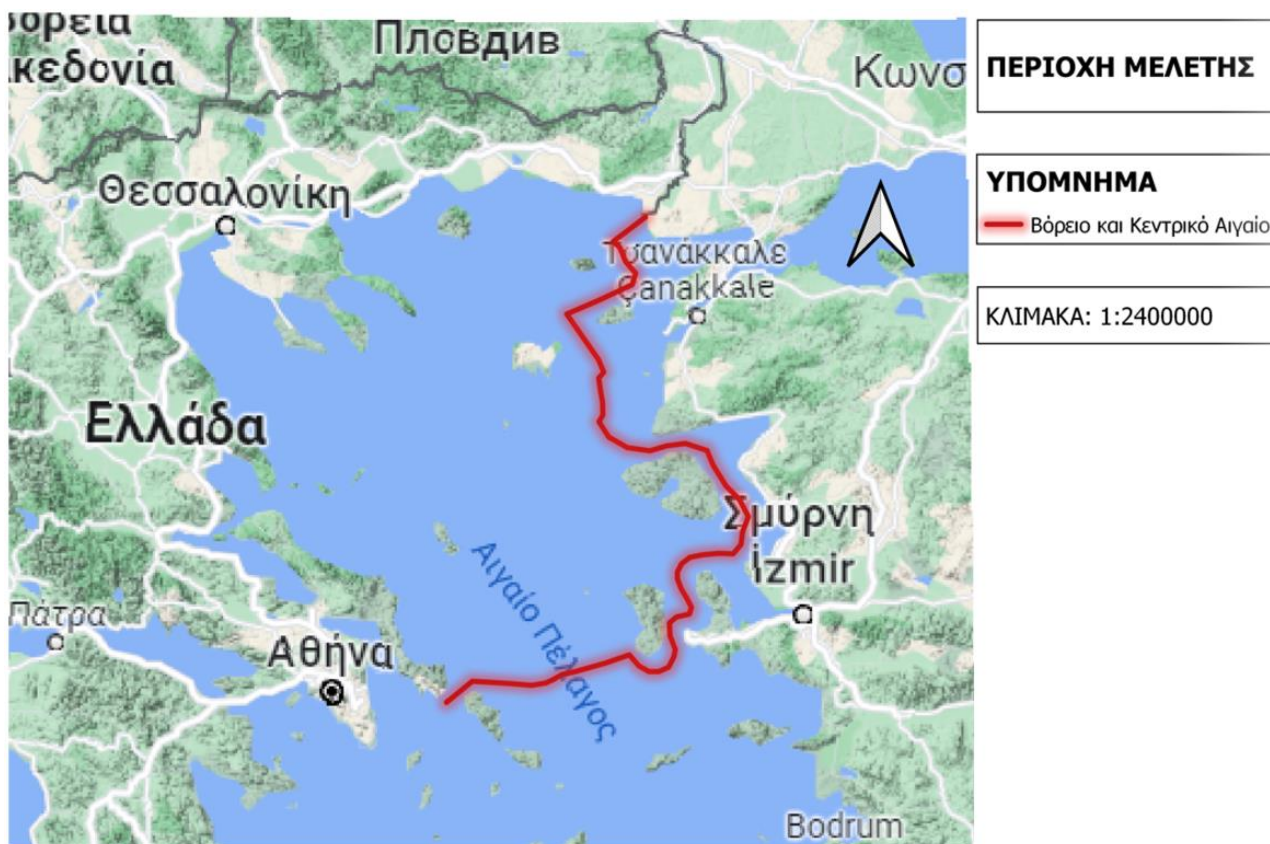
Συνοψίζοντας, στο προηγούμενο κεφάλαιο αναλύθηκε η υπάρχουσα κατάσταση της Ελλάδας, η δυναμική της σε διάφορους τομείς όπως και το σύνολο των προστατευόμενων περιοχών της. Σε αυτό το κεφάλαιο γίνεται επιλογή μιας υπό-περιοχής δια-περιφερειακού επιπέδου και γίνεται λεπτομερής ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης της. Παράλληλα, παρατίθενται οι κατευθύνσεις που δίνονται από τα ΕΧΠ καθώς και από τα ΠΧΠ, οι οποίες συντελούν στην υλοποίηση του ΘΧΣ και κατ' επέκταση στην οργάνωση και στην διαχείριση του θαλάσσιου χώρου. Στην συνέχεια, περιγράφεται το σύνολο των συγκρούσεων χρήσεων γης που προκύπτουν από την αξιοποίηση του θαλάσσιου χώρου καθώς και οι επιπτώσεις που έχουν στο φυσικό περιβάλλον. Τέλος, για την περιοχή μελέτης που επιλέχθηκε, παρουσιάζονται κάποια συμπεράσματα.

#### 4.2. Επιλογή περιοχής μελέτης.

Βάσει των Παραρτημάτων ΙΙ του Νόμου 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», ο ελληνικός θαλάσσιος χώρος έχει την δυνατότητα να διαιρείται σε υπό περιοχές, στοχεύοντας στην διαχείριση και παρακολούθηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος με μεγαλύτερη ευκολία. Βάσει του άρθρου 6 παρ.4 του Ν.4546/2018 (και Ν. 4685/2020), ο ΘΧΣ κατατάσσεται στο περιφερειακό επίπεδο σχεδιασμού όμως οι θαλάσσιες χωρικές ενότητες μπορούν να είναι διαπεριφερειακού, υπό-περιφερειακού ή περιφερειακού επιπέδου και γι' αυτόν τον λόγο, ο διαχωρισμός τους πρέπει να λαμβάνει υπόψη τον ανωτέρω διαχωρισμό.

Επιπλέον, από την στιγμή που δεν έχει διαχωριστεί η ακριβής κλίμακα σχεδιασμού ούτε οι θαλάσσιες «περιφέρειες», η περιοχή που επιλέχθηκε καλύπτει την θαλάσσια περιοχή των Σποράδων, του Θρακικού Πέλαγους, του Κεντρικού και Βόρειου Αιγαίου. Στην συγκεκριμένη περιοχή ανήκουν οι ακτές της Ανατολικής Εύβοιας, της Θράκης, της Μακεδονίας, της Θεσσαλίας, η χερσόνησος της Χαλκιδικής, τα νησιά Σαμοθράκη και Θάσος, η Σκύρος, οι Σποράδες – η Αλόνησος, η Σκόπελος, η Σκιάθος, η Ικαρία, η Λήμνος, η Σάμος, η Χίος, η Λέσβος, τα Θύμαινα, οι Φούρνοι, τα Ψαρά, οι Οινούσες και ο Άγιος Ευστράτιος Παράλληλα διατίθενται διάφορα νησιά που δεν κατοικούνται αρκετά πιο μικρά καθώς και πολλές βραχονησίδες. Επομένως, η έκταση της περιοχής μελέτης είναι σχεδόν 60.000 τ.χλμ. (Χάρτης 16).

**Χάρτης 16: Περιοχή Μελέτης.**



*Πηγή: Ίδια Επεξεργασία.*

Με την επιλογή της πιλοτικής περιοχής που αναφέρθηκε προηγουμένως, θα αναλυθεί ο ισχύων σχεδιασμός καθώς και η υφιστάμενη κατάσταση των θαλάσσιων χρήσεων και δραστηριοτήτων, δηλαδή των χωροταξικών πλαισίων του Ν.4447/2016, στοχεύοντας στην εύρεση ρυθμίσεων και κατευθύνσεων που είναι απαραίτητο να ληφθούν υπόψη από τον ΘΧΣ.

Ειδικότερα, η συγκεκριμένη διερεύνηση σχετίζεται με την εύρεση των βασικών παραμέτρων του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού καθώς και την απεικόνιση τους στον χάρτη, βάσει του περιεχομένου του ΘΧΣ. Στην ουσία, σε αρχικό στάδιο η έρευνα γίνεται βάσει της ανάλυσης των δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται στην θάλασσα, και κυρίως βάσει των χρήσεων που αναφέρει η νομοθεσία, με μια πρώτη καταγραφή των

στοιχείων που είναι διαθέσιμα. Έπειτα η έρευνα βασίζεται στην διερεύνηση της σχέσης που αναπτύσσεται ανάμεσα στον περιφερειακό χωροταξικό σχεδιασμό και τον υφιστάμενο υπερκείμενο σχεδιασμό με τον ΘΧΣ και των ρυθμίσεων που κατά την εκπόνηση του ΘΧΣ θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη. Στην συγκεκριμένη περίπτωση, θα γίνει διαχωρισμός μεταξύ των ρυθμίσεων/κατευθύνσεων βάσει της περιοχής εφαρμογής, της δεσμευτικότητας του καθώς και την χρήση/δραστηριότητα με την οποία σχετίζονται.

#### 4.3. Υφιστάμενη Κατάσταση της Περιοχής Μελέτης.

ΤΟ Κεντρικό και Βόρειο Αιγαίο, είναι μία από τις πιο σημαντικές ελληνικές θαλάσσιες εκτάσεις. Η ύπαρξη της μητροπολιτικής περιοχής της Θεσσαλονίκης καθώς και η ύπαρξη των υπόλοιπων εθνικών πόλων συνδυαστικά με τον νησιωτικό του χαρακτήρα, δημιουργούν ένα πρότυπο υψηλής δυναμικότητας. Επιπροσθέτως, η ρύθμιση του θαλάσσιου χώρου, έχοντας αντιμετωπίσει τις συγκρούσεις των παραγωγικών δραστηριοτήτων κι αξιοποιώντας τα συγκριτικά του πλεονεκτήματα, μπορεί να συμβάλλει στην ανάδειξη του ως παραγωγικό και φυσικό πόρο.

Συγκεκριμένα, τα κύρια θέματα που πρέπει να λάβει υπόψιν ο ΘΧΣ είναι οι χωρικές συγκρούσεις στον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο, η ενεργειακή και γεωγραφική απομόνωση των νησιών, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις, οι δυνατότητες ανάπτυξης εναλλακτικών μορφών τουρισμού, η ύπαρξη πολιτιστικών και φυσικών πόρων, το αιολικό δυναμικό για την ανάπτυξη υπεράκτιων εγκαταστάσεων ΑΠΕ όπως και η αξιοποίηση της θέσης που βρίσκεται η Περιφέρεια ως «σταυροδρόμι» τριών Ηπείρων.

##### 4.3.1 Πολιτιστικό Περιβάλλον και Φυσικό Περιβάλλον.

Αναμφίβολα, το Αιγαίο είναι μια ζώνη πολύ σημαντική πολιτιστικά αλλά και περιβαλλοντικά και αυτό διότι διαθέτει αρκετούς ενάλιους αρχαιολογικούς χώρους και ευρήματα καθώς και φυσικό πλούτο μεγάλης σημασίας. Φιλοξενεί εκτεταμένες προστατευόμενες περιοχές προτεραιότητας ενδιατημάτων, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται βραχονησίδες με σημαντική οικολογική αξία, φυσικά γεωλογικά μνημεία, τοπία με σημαίνον φυσικό κάλλος, ιστορικές τοποθεσίες, κοραλλιογενείς ύφαλοι, και τα θαλάσσια λιβάδια Ποσειδωνίας. Παράλληλα, φιλοξενεί πάνω από δέκα είδη

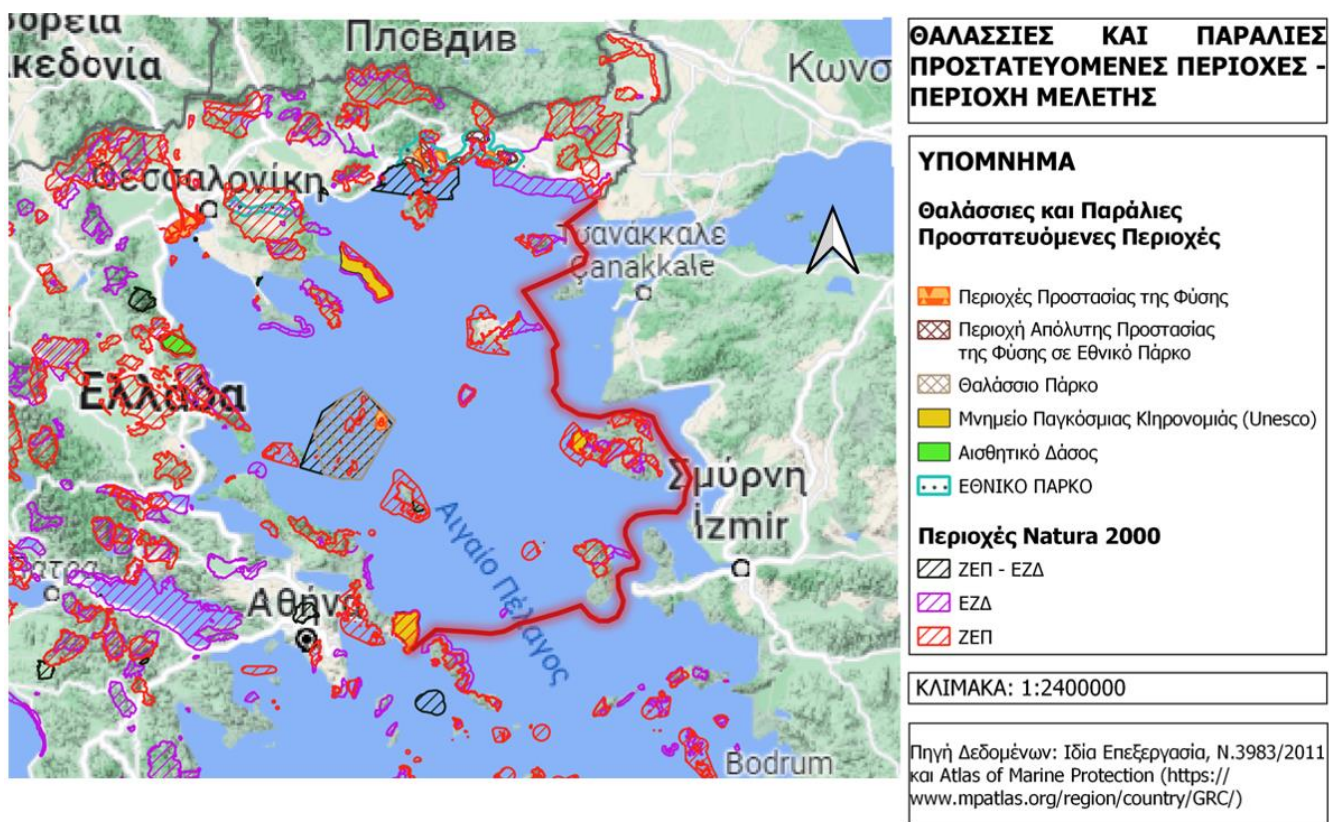
θαλάσσιων θηλαστικών που βρίσκονται σε κίνδυνο. Επιπλέον, το Αιγαίο περιλαμβάνει το πιο μεγάλο θαλάσσιο πάρκο της Μεσογείου (Χάρτης 17) καθώς και αρκετές περιοχές που βρίσκονται υπό προστασία κι έχουν ενταχθεί στο Ευρωπαϊκό Οικολογικό Δίκτυο NATURA 2000 (ΦΕΚ 4432/B/15-12-2017), κι έχουν χαρακτηριστεί ως «Ζώνες Ειδικής Προστασίας» και «Ειδικές Ζώνες Διατήρησης».

Στην περιοχή μελέτης, οι Ζώνες Προστασίας του Ν. 3937/2011 οι οποίες απαντώνται στον παράκτιο ή στον θαλάσσιο χώρο είναι τα Εθνικά Πάρκα εντός των οποίων γίνεται ο καθορισμός των Περιοχών Προστασίας Οικοτόπων και Ειδών καθώς και των Περιοχών Προστασίας της Φύσης. Επιπλέον, εντοπίζονται παράκτιοι παραδοσιακοί οικισμοί, αισθητικά δάση όπως και προστατευόμενοι φυσικοί σχηματισμοί και προστατευόμενα τοπία που σχετίζονται με έμμεσο τρόπο με τον θαλάσσιο χώρο και κατά κόρο με τον παράκτιο.

Αξιοσημείωτη είναι η ύπαρξη ενός από των σημαντικότερων Φυσικών Πάρκων της Ελλάδας που εντοπίζεται στην περιοχή και επηρεάζει με άμεσο τρόπο τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό. Πρόκειται για το Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο Αλοννήσου και Βορείων Σποράδων του οποίου η ίδρυση έγινε το 1992 και στόχευε στην διαχείριση και προστασία περιβάλλοντος της περιοχής. Το 2003, διαχωρίστηκε σε Α Ζώνη και Β Ζώνη με την ΚΥΑ 23537/06.05.2003 ενώ στην κάθε μια από αυτές τις ζώνες έχουν θεσπιστεί κανονισμοί και όροι που στοχεύουν στο να ρυθμιστούν οι παραγωγικές δραστηριότητες στον θαλάσσιο αλλά και στον παράλιο χώρο. Το Ε.Θ.Π.Α.Β.Σ είναι το πιο μεγάλο θαλάσσιο πάρκο στην Μεσόγειο αλλά και το πρώτο που δημιουργείται στην Ελλάδα.



**Χάρτης 17: Παράλιες και Θαλάσσιες Περιοχές Προστασίας στην Περιοχή Μελέτης.**



*Ιδία Επεξεργασία.*

Στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης εντοπίζονται δύο εθνικά Πάρκα τα οποία επηρεάζουν τμήμα του θαλάσσιου και παράκτιου χώρου. Συγκεκριμένα, το Εθνικό Πάρκο Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (ΕΠΑΜΘ), ιδρύθηκε το 1996 και εκτείνεται στην παράκτια ζώνη των Περιφερειακών Ενοτήτων Ροδόπης, Ξάνθης και Καβάλας. (ΦΕΚ 854/Β/16.9.1996) Το δεύτερο Εθνικό Πάρκο είναι το Εθνικό Υγροτοπικό Πάρκο Δέλτα Έβρου, στο οποίο περιλαμβάνονται οι υγρότοποι στις εκβολές του ποταμού Έβρου. Στην έκταση του Εθνικού Υγροτοπικού Πάρκου, έχει γίνει καθορισμός ζωνών Α, Β και Γ, ως περιοχές διαφύλαξης του περιβάλλοντος, όπου στην κάθε μια έχουν θεσπιστεί κανονισμοί και όροι. (ΠΧΠ ΑΜΘ, 2018).

Το Εθνικό Πάρκο Κορώνειας – Βόλβης και Μακεδονικών Τεμπών εντοπίζεται στην θαλάσσια και παράκτια περιοχή της Κεντρικής Μακεδονία η οποία είναι ένα υγροτοπικό

σύστημα μεγάλης σημασίας και περιλαμβάνει τον Ρήγιο Ποταμό. Στη Ζώνη Γ, του πρώτου Εθνικού Πάρκου η οποία εντοπίζεται στην παράκτια περιοχή μελέτης, έχει γίνει καθορισμός συγκεκριμένων κανόνων και όρων, ενώ στο Εθνικό Πάρκο Αξιού, το καθεστώς διαφύλαξης παρουσιάζει ποικιλία. (ΠΧΠ Κεντρικής Μακεδονίας, 2018).

Για να ρυθμιστούν οι δραστηριότητες μέσα στα όρια των Φυσικών Πάρκων, δύναται να γίνει ο καθορισμός Περιοχών Προστασίας της Φύσης και Περιοχών Απόλυτης Προστασίας. (άρθρο 46, Ν.4685/2020). Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, δεν έχουν θεσμοθετηθεί ζώνες απόλυτης προστασίας, σε κανένα Εθνικό Πάρκο της περιοχής. Εξαιρείται το Εθνικό Πάρκο Δέλτα Αξιού. Συγκεκριμένα, οι περιοχές απόλυτης προστασίας του Ε.Π. Δέλτα Αξιού σχετίζονται με θαλάσσια και παράκτια τμήματα των εκβολών του σχηματιζόμενου Δέλτα. Σε αυτά τα σημεία, επιτρέπονται αποκλειστικά δράσεις οι οποίες είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με την ανάδειξη καθώς και την προστασία της περιοχής, όπως η κίνηση των αλιευτικών σκαφών, η θαλάσσια ερασιτεχνική και επαγγελματική αλιεία, ο εναλλακτικός τουρισμός, καθώς και εργασίες, έργα και επιστημονικές έρευνες που στοχεύουν στην βελτίωση, στην αποκατάσταση ή και στην διατήρηση του οικοσυστήματος. (Απόφαση 12966/09 - Άρθρο 2).

Στα Εθνικά Πάρκα απαντώνται εξ ολοκλήρου οι περιοχές προστασίας της Φύσης. Ειδικότερα, στην Περιφέρεια Θεσσαλίας υπάρχουν επτά Περιοχές Προστασίας της Φύσης οι οποίες ανήκουν εντός των ορίων του Ε.Θ. Πάρκου Αλοννήσου και Β. Σποράδων και σχετίζονται με τις υποδιαίρεσεις της Α Ζώνης (Πυρήνας). Οι συγκεκριμένες ζώνες αφορούν τις κύριες νήσους γύρω από την Αλόνησο (ΦΕΚ 621/19.6.2003).

Στο εσωτερικό της έκτασης του Εθνικού Πάρκου Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (ΕΠΑΜΘ) έχουν καθοριστεί οι περιοχές προστασίας του περιβάλλοντος Α1, Α2, Α3, Α4, Α5. Η Ζώνη Α5 αφορά αποκλειστικά τη θαλάσσια ζώνη, η Ζώνη Α4 αφορά το Άλσος στην περιοχή Πόρτο Λάγος, η Ζώνη Α3 αφορά τις εκβολές και τα τμήματα λοιπών ποταμών και παραποτάμιων διαπλάσεων, η Ζώνη Α2 αφορά τη περιοχή όπου παρατηρούνται λιμνοθάλασσες και η ζώνη Α1 περιλαμβάνει την Λίμνη Ισμαρίδα - παραλίμνια ζώνη, την Λίμνη Βιστωνίδα, παραλίμνια ζώνη καθώς και τον Ποταμό Νέστο - παραποτάμιες διαπλάσεις. Βάσει της υπάρχουσας νομοθεσίας, στα θαλάσσια τμήματα επιτρέπονται δραστηριότητες και χρήσεις όπως η αλιεία. Οι ιχθυοκαλλιέργειες επιτρέπονται ωστόσο

απαιτείται έγκριση των περιβαλλοντικών όρων όπως και επιστημονική έρευνα. (Φ.Ε.Κ. 497/Δ/17- 10-2008).

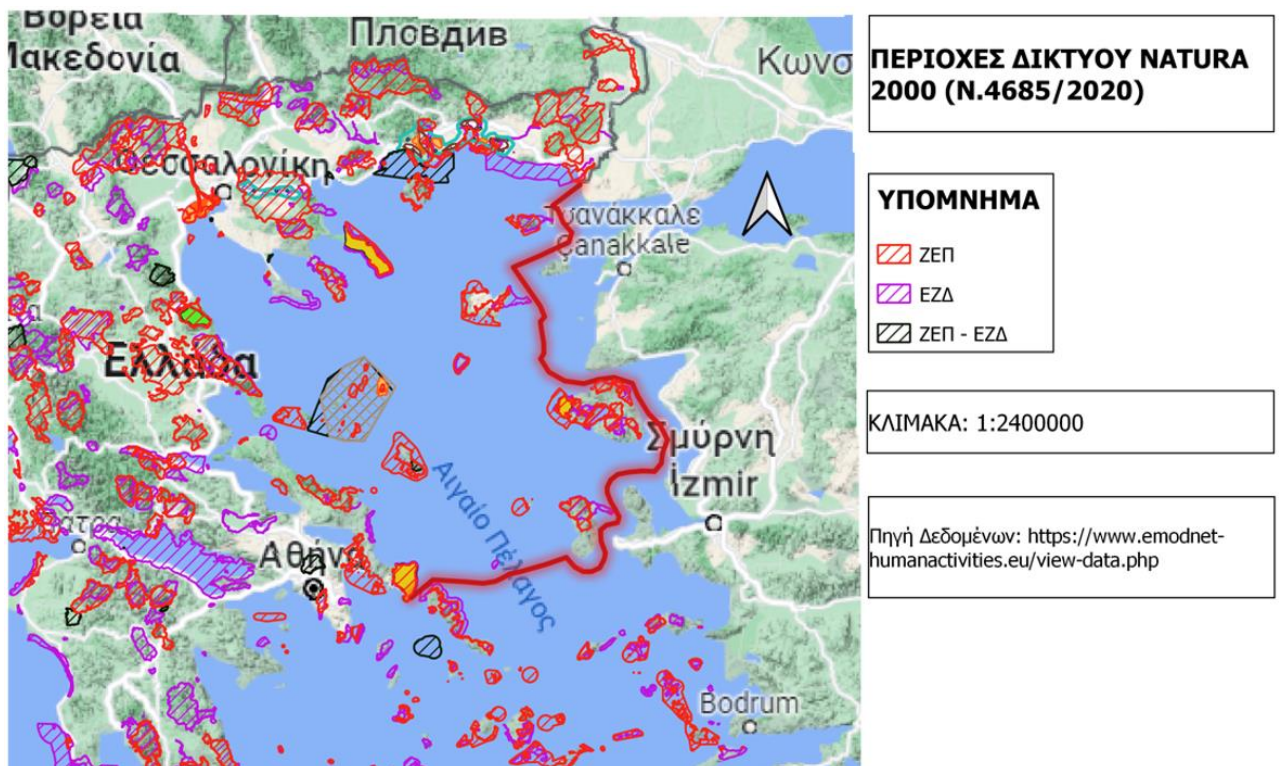
Με τον ίδιο τρόπο στα τμήματα της θάλασσας των περιοχών διαφύλαξης του περιβάλλοντος του Εθνικού Υγροτοπικού Πάρκου Δέλτα Έβρου, και ιδίως στις ζώνες Α, Β, και Γ, έχει γίνει ο καθορισμός συγκεκριμένων περιορισμών και όρων. Πιο αναλυτικά, η ερασιτεχνική αλιεία δεν επιτρέπεται στην Ζώνη Α, ωστόσο η επαγγελματική αλιεία είναι νόμιμη σύμφωνα με κάποιες προϋποθέσεις σε 150 μέτρα μακριά από τις νησίδες και την ακτή, ενώ παράλληλα τα σκάφη διέρχονται από συγκεκριμένους διαύλους. Στη Ζώνη Β και Γ, επιτρέπεται να λειτουργούν οι υφιστάμενες μονάδες υδατοκαλλιεργειών η προσάραξη και κίνηση σκαφών αναψυχής και αλιείας καθώς και η επαγγελματική και η ερασιτεχνική αλιεία. (ΦΕΚ 102/Δ/16-03-2007).

Με βάση τις Οδηγίες 2009/147/ΕΚ και 92/43/ΕΚ δημιουργήθηκε το ευρωπαϊκό οικολογικό δίκτυο «Natura 2000», κι έγινε ο καθορισμός των κριτηρίων επιλογής των περιοχών που μπορούν να ενταχθούν. Έχοντας αναθεωρηθεί η λίστα με τις περιοχές Natura 2000 (ΦΕΚ Β 4432/2017), υπάρχουν επτά Ζώνες Ειδικής Προστασίας και πέντε Ειδικές Ζώνες Διατήρησης. Στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, ο μεγαλύτερος αριθμός περιοχών Natura εντάσσονται στο Εθνικό Υγροτοπικό Πάρκο Δέλτα Έβρου και στο Ε.Π.Α.Μ.Θ. Όσον αφορά την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, οι πιο πολλές περιοχές απαντώνται στα όρια των ζωνών προστασίας των Μακεδονικών Τεμπών και του Εθνικού Πάρκου Κορώνειας. Ο συνολικός αριθμός των περιοχών ανέρχεται σε δεκαπέντε. Ωστόσο, με τον αναθεωρημένο κατάλογο έχει γίνει η προσθήκη νέων θαλάσσιων περιοχών, οι οποίες σε αριθμό ανέρχονται σε 13 και παράλληλα περιλαμβάνουν ένα μέρος της Θάσου. Όσον αφορά τις άλλες δύο Περιφέρειες, δεν έγινε ο εντοπισμός κάποιας Περιοχή Προστασίας της Φύσης ή Απόλυτης Προστασίας ή κάποιο Φυσικό Πάρκο. Ωστόσο, υπάρχει συγκέντρωση ενός ικανοποιητικού αριθμού περιοχών προστασίας ειδών και οικοτόπων. Στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου, και ειδικότερα στα νησιά Ψαρά, Άγιος Ευστράτιο, Λέσβο, Χίο και Λήμνο, έχουν εντοπιστεί 20 περιοχές ειδών και οικοτόπων ενώ στην Ανατολική, έχουν εντοπιστεί έντεκα περιοχές. (Πίνακας 2, Χάρτης 18). Βάσει του Εκσυγχρονισμού της Περιβαλλοντικής Νομοθεσίας (άρθρο 47, Ν. 4685/2020), απαιτείται η κατάρτιση σχεδίων διαχείρισης, έτσι ώστε να καθοριστούν



περιορισμοί και όροι άσκησης δραστηριοτήτων και εκτέλεσης έργων. Επιπλέον, απαιτείται ο προσδιορισμός αναλυτικών προτεραιοτήτων και κατευθύνσεων για την εξ ολοκλήρου αποκατάσταση των οικοτόπων.

**Χάρτης 18: Περιοχές στην Περιοχή Μελέτης οι οποίες έχουν ενταχθεί στο Δίκτυο Natura.**



Πηγή: Ίδια Επεξεργασία.

Επιπλέον περιοχές προστασίας σύμφωνα με τον Ν.4685/2020 και τον Ν.3937/2011, που βρίσκονται στην περιοχή, είναι οι «Προστατευόμενοι Φυσικοί Σχηματισμοί», στους οποίους περιλαμβάνονται τα διατηρητέα μνημεία της φύσης και τα αισθητικά δάση. Οι συγκεκριμένες περιοχές είναι κατά κύριο λόγο χερσαίες και παράκτιες. (ΦΕΚ 248/Δ/1977), τα οποία ανήκουν στην κατηγορία των Αισθητικών Δασών. Το νησί Πιπέρι βρίσκεται στο πιο βόρειο κομμάτι των Βόρειων Σποράδων, θεωρείται Διατηρητέο Μνημείο της Φύσης και είναι μια περιοχή που διαθέτει θαλάσσια έκταση. Το νησί (ΦΕΚ 121/Δ/1980)

Οι περιοχές που κινδυνεύουν με εξαφάνιση και το κράτος οφείλει να τις διατηρήσει με την λήψη κατάλληλων μέτρων, χαρακτηρίζονται ως οικότοποι προτεραιότητας (ΦΕΚ 645/11-4-2008). Αυτές οι περιοχές συνήθως είναι εκτάσεις θαλάσσιας βλάστησης με *Posidonia* (*Posidonia oceanica*). Με βάση την Υ.Α. 2886/142447 (ΦΕΚ 105/Δ/12-3-2019), το 2019 καθορίστηκαν οι θαλάσσιες περιοχές με βλάστηση ειδικά από Ποσειδωνία εντός των οποίων δεν επιτρέπεται η αλιεία με την χρήση συγκεκριμένων εργαλείων, όπως γρίποι συρόμενοι από σκάφος, δράγες γρι-γρι καθώς και δίχτυα τράτας. Στην περιοχή μελέτης απαντώνται 30 τέτοιες περιοχές από τις οποίες οι πιο πολλές ανήκουν στο εθνικό δίκτυο Natura 2000. Η Ελλάδα συνολικά διαθέτει 111 τέτοιες περιοχές.

Επιπροσθέτως, μερικές περιοχές οι οποίες είναι χαρακτηρισμένες από Διεθνείς Συμβάσεις και Δίκτυα και διασφαλίζουν την διαφύλαξη της φύσης, βρίσκονται υπό εξέταση στα πλαίσια του ΘΧΣ. Βάσει του Πρωτοκόλλου 4 της Σύμβασης «Περί των ειδικά προστατευόμενων περιοχών της Μεσογείου», στην περιοχή της Θεσσαλίας εντοπίζονται 2 Ειδικά Προστατευόμενες Περιοχές, οι οποίες είναι τα Αισθητικά δάση της Σκιάθου και ο Ε.Θ.Π.Α.Β.Σ. Επιπλέον, το Απολιθωμένο Δάσος στην Λέσβο είναι η μοναδική ειδική προστατευόμενη περιοχή στο Αιγαίο.

Οι Σημαντικές Περιοχές για τα Πουλιά αποτελούν είναι ένα δίκτυο περιοχών σε διεθνές επίπεδο που στοχεύουν στην προστασία των ενδημικών ειδών και των απειλούμενων ειδών σε παγκόσμιο επίπεδο, των οποίων η επιβίωση τους εξαρτάται από συγκεκριμένους

βιότοπους. Ωστόσο δεν γίνεται λόγος για θεσμοθετημένες περιοχές αλλά για επιστημονικές προτάσεις, οι οποίες έχουν ληφθεί υπόψιν κι έχουν προστεθεί στο δίκτυο Natura ως ΖΕΠ ή ΕΖΔ (ΠΧΠ Θεσσαλίας, 2018). Στην περιοχή μελέτης εντοπίζονται πολλές τέτοιες περιοχές. Οι περισσότερες από τις καταχωρημένες περιοχές, ανήκουν στο δίκτυο Natura 2000.

Όσον αφορά τους πιο σημαντικούς υγρότοπους της περιοχής μελέτης, οι πιο πολλοί απαντώνται στην Ανατολική και στην Κεντρική Μακεδονία. Η Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου όπως και η Περιφέρεια Θεσσαλίας δεν διαθέτει κανένα υγρότοπο Διεθνούς Σημασίας.

Τα αξιοσημείωτα ευρήματα ενάλιων αρχαιοτήτων δημιουργούν συνεχώς όλο και πιο πολλές τάσεις δυναμικότητας στον οικονομικό τομέα. Λαμβάνοντας υπόψιν τις ημερομηνίες που κηρύχθηκαν οι ενάλιοι αρχαιολογικοί χώροι ως τέτοιοι, γίνεται αντιληπτό πως από αρκετά παλιά είχαν ξεκινήσει οι υποβρύχιες έρευνες στην περιοχή μελέτης (Τούρτας, 2017). Πιο αναλυτικά, στις Βόρειες Σποράδες καθώς και στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου, βάσει των στοιχείων του Listed Monuments, εντοπίζονται τα πιο πολλά αρχαιολογικά ευρήματα, με δέκα και δεκαπέντε θέσεις αντίστοιχα, ενώ ο αριθμός των ενάλιων αρχαιολογικών χώρων που έχουν εντοπιστεί και χαρακτηριστεί στις υπόλοιπες περιφέρειες είναι περιορισμένος. (Πίνακας 2 και 3).

Πίνακας 4: Ενάλιοι Αρχαιολογικοί Χώροι στην Περιοχής Μελέτης.

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΝΗΜΕΙΟΥ	ΦΕΚ ΚΗΡΥΞΗΣ
<b>Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου</b>	
Κήρυξη ως αρχ/κού χώρου θαλάσσιας περιοχής στον Αγ. Φωκά, Ν. Λέσβου	ΦΕΚ 31/Β/20-1-1995
Κήρυξη ως αρχ/κού χώρου θαλάσσιας περιοχής στη Συκαμινέα Ν. Λέσβου	ΦΕΚ 31/Β/20-1-1995
Αρχαιολογικός χώρος Θερμής και θαλάσσια περιοχή. Καθορισμός Ζωνών Προστασίας Α και Β	ΦΕΚ 1328/Β/6-11-2000
Κήρυξη θαλάσσιας περιοχής στη Μυτιλήνη Ν. Λέσβου ως αρχαιολογικού χώρου, για αποτελεσματικότερη προστασία των δύο αρχαίων λιμένων	ΦΕΚ 30/Β/20-1-1995
Κήρυξη ενάλιων αρχαιολογικών χώρων στον κόλπο της Καλλονής Ν. Λέσβου	ΦΕΚ 45/Β/20-1-2006
Κήρυξη της θαλάσσιας περιοχής του Σιγρίου, Δήμου Ερεσού -Αντίσσης, νήσου Λέσβου ως ενάλιου αρχαιολογικού χώρου	ΦΕΚ 1768/Β/27-11-2003
Πόλη της Μυτιλήνης: Αρχαιολογικός Χώρος – Ιστορικό Κέντρο	ΦΕΚ 869/Δ/5-12-1988
Κήρυξη επέκταση αρχαιολογικού χώρου και στη θαλάσσια περιοχή, Καρά Τεπέ Λέσβου	ΦΕΚ 137/Β/18-2-1999
Ενάλιος Αρχαιολογικός Χώρος στη Θέση Κούρτζη	ΦΕΚ 137/Β/18-2-1999
Κήρυξη θαλάσσιας περιοχής αρχαίας Αντισσείας (Τσαμούρ Λιμάνι) Ν. Λέσβου ως αρχαιολογικού χώρου	ΦΕΚ 78/Β/7-2-1995
Κήρυξη θαλάσσιας περιοχής στη Μήθυμνα Ν. Λέσβου ως αρχαιολογικού χώρου	ΦΕΚ 54/Β/30-1-1995
Αρχαιολογικός Χώρος στο Κουκκονήσι, Βόρεια από το Μούδρο, Λήμνος	ΦΕΚ 49/Β/5-2-1987
Αρχαιολογικός Χώρος στον όρμο Μελανιάς του Δήμου Βολισσού νήσου Χίου (Στον όρμο Μελανιάς του Δήμου Βολισσού)	ΦΕΚ 1722/Β/21-11-2003
Ενάλιος Αρχαιολογικός Χώρος της θαλάσσιας περιοχής του ακρωτηρίου "Μύτικας" Ν. Χίου (Ακρωτηρίου "Μύτικας")	ΦΕΚ 1768/Β/27-11-2003
Ενάλιος Αρχαιολογικός Χώρος θαλάσσιας περιοχής της νησίδας "Άγιος Στέφανος" και του όρμου Λαγκάδας Ν. Χίου (Νησίδα "Άγιος Στέφανος" και του όρμου Λαγκάδας)	ΦΕΚ 1768/Β/27-11-2003

Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία (Δεδομένα: <http://listedmonuments.culture.gr/>)*

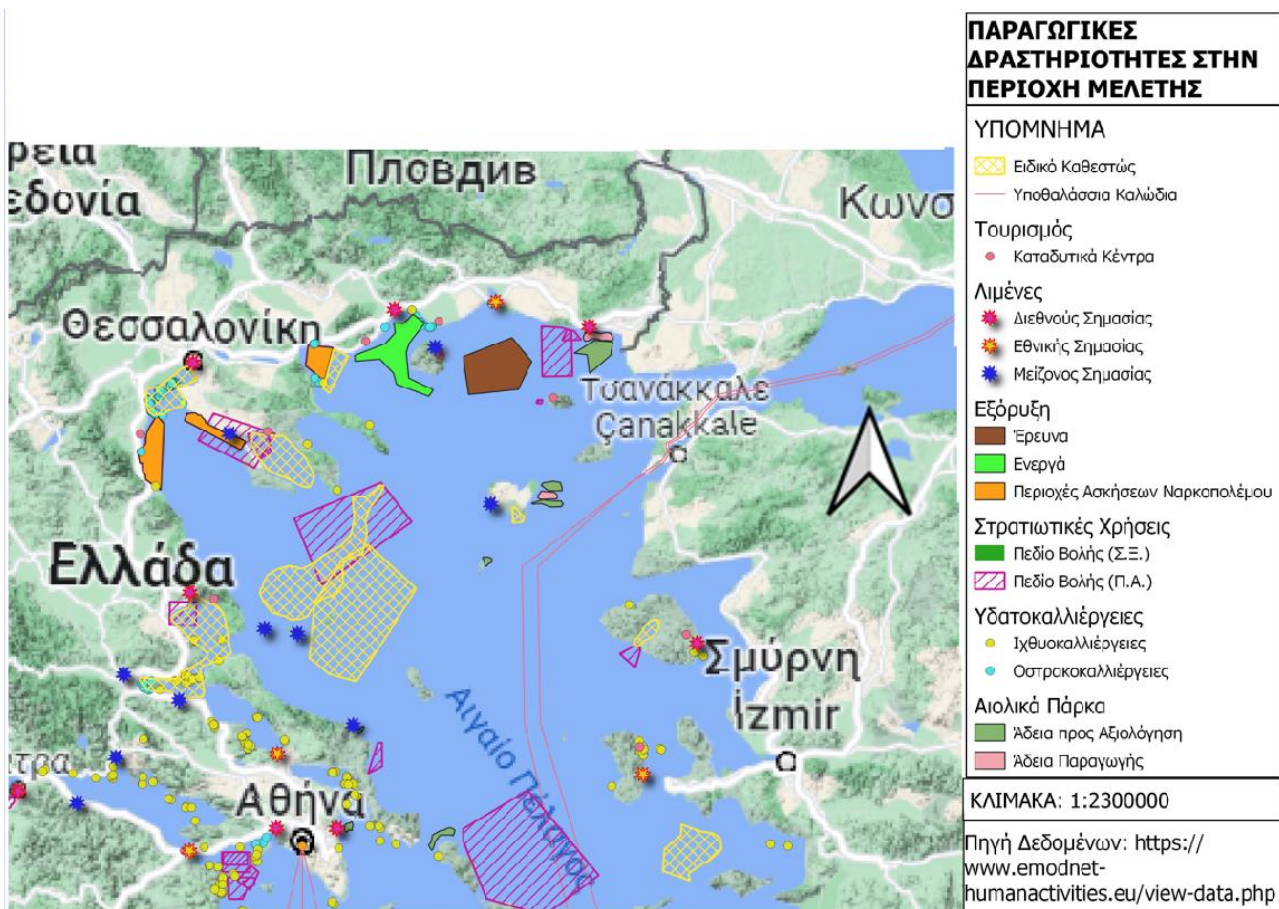
Επιπροσθέτως, σύμφωνα με τον Τούρτα (2017), έχουν εντοπιστεί ναυάγια πολεμικών αεροσκαφών και πλοίων τα οποία χρονολογούνται από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και κάποιες λιμενικές εγκαταστάσεις. Οι περιοχές που έχουν παραχωρηθεί με στόχο την υποβρύχια δραστηριότητα σε συνδυασμό με τα καταποντισμένα τοπία, τα ναυάγια όπως και τους ενάλιους αρχαιολογικούς χώρους, αποτελούν ισχυρό καταδυτικό θέλγητρο, υπό όρους βέβαια, σε παγκόσμιο επίπεδο.

#### 4.3.2. Χωροθέτηση Υποδομών – Ειδικών Χρήσεων – Χωρικών Εξειδικεύσεων και Παραγωγικών Δραστηριοτήτων.

Βάσει του Ν.4546/2018, ο ΘΧΣ προσδιορίζει τις ισχύουσες δραστηριότητες και παραγωγικές χρήσεις, ενώ παράλληλα λαμβάνει υπόψιν το πώς αλληλοεπιδρά ο θαλάσσιος χώρος με τον χερσαίο. Στην περιοχή μελέτης εξετάζονται οι εξής παραγωγικές

δραστηριότητες: Επιστημονική Έρευνα, Υποθαλάσσια Έργα και Υποδομές, ΑΠΕ και Εξόρυξη, Υποβρύχια Καλώδια και Αγωγοί, Εγκαταστάσεις, Περιοχές Διεξαγωγής Στρατιωτικών Ασκήσεων, Λιμενικές Εγκαταστάσεις, Κρουαζιέρα και Τουρισμός, Υδατοκαλλιέργεια, Θαλάσσιες Οδοί και Αλιεία. (Χάρτης 19).

**Χάρτης 19: Ανάπτυξη Παραγωγικών Δραστηριοτήτων στην Περιοχή Μελέτης.**



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία



#### 4.3.2.1. Υδατοκαλλιέργεια και Αλιεία.

Σημαντικός κλάδος της οικονομικής ανάπτυξης της Ελλάδας όπως αναφέρθηκε στο κεφάλαιο 3, αποτελεί η αλιεία. Η αλιεία πραγματοποιείται κατά κύριο λόγο πλησίον των ακτών και αυτό διότι η υφαλοκρηπίδα των ελληνικών υδάτων έχει περιορισμένο εύρος. Όσον αφορά την περιοχή μελέτης, γίνεται αντιληπτό πως δημιουργούνται ιδιαίτερες αλιευτικές συνθήκες λόγω της ετερογένειας και της γεωμορφολογίας του περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα, το Θρακικό Πέλαγος λόγω των νερών που προκύπτουν από τους ποταμούς και από την Μαύρη Θάλασσα, συμβάλλει σε μεγάλο ποσοστό στην αξία της παραγωγή αλιευμάτων. Επιπλέον, στην περιοχή μελέτης περιλαμβάνονται κάποιες ελληνικές περιοχές όπως η Χαλκιδική, η Εύβοια και η Λέσβος στις οποίες η απασχόληση των κατοίκων εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από την αλιεία, ενώ στην Ξάνθη και στην Καβάλα, η απασχόληση είναι εξαρτημένη και από την βιομηχανία μεταποίησης των προϊόντων αλιείας (Γενική Διεύθυνση Εσωτερικών Πολιτικών της Ένωσης, 2006).

Βάσει του Δελτίου Τύπου της ΕΛΣΤΑΤ (2019), οι θάλασσες της χώρας έχουν διαχωριστεί σε δεκαέξι ζώνες αλιείας, στοχεύοντας στην συλλογή δεδομένων καθώς και στην αξιολόγηση τους. Παρά την περιορισμένη τους έκταση, δύο ζώνες στην περιοχή μελέτης παράγουν την μεγαλύτερη ποσότητα αλιευμάτων. Αυτές οι περιοχές είναι οι «*Κόλποι Θερμαϊκός και Χαλκιδικής*» όπως και «*Κόλπος Καβάλας και Στρυμωνικός Κόλπος, Θρακικό Πέλαγος και ακτές νήσου Θάσου*» με ποσότητα για το 2018, 18.764 αλιεύματα και 21.327 αντίστοιχα. Τα συγκεκριμένα ποσοτικά στοιχεία αντιστοιχούν στο 52% των συνολικών αλιευμάτων, ενώ υπολογίζοντας τα δεδομένα και στις υπόλοιπες αλιευτικές ζώνες (Περιοχή Νήσων Λέσβου – Χίου – Σάμου και Ικαρίας, Ανατολικές Ακτές Ευβοίας και περιοχή νήσων Σποράδων, Παγασητικός Κόλπος), προκύπτει ότι το 2018 στην περιοχή μελέτης, σε εθνικό επίπεδο αλιεύτηκε περίπου το 62% της συνολικής ποσότητας των αλιευμάτων.

Αξίζει να διακριθεί το είδος των μηχανοκίνητων σκαφών ανάλογα με την περιοχή που ασκείται η αλιευτική δραστηριότητα, Συγκεκριμένα διαφοροποιείται σε: σκάφη που διαθέτουν στατικά εργαλεία και δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο στην παράκτια ζώνη καθώς και σκάφη με συρόμενα εργαλεία, για τη μέση αλιεία. Η πρώτη περίπτωση

αποτελεί το μεγαλύτερο μέρος του αλιευτικού στόλου της Ελλάδας. Στην περιοχή μελέτης εδρεύει περίπου το 35% του συνολικού αριθμού του αλιευτικού στόλου (Γενική Διεύθυνση Εσωτερικών Πολιτικών της Ένωσης, 2006).

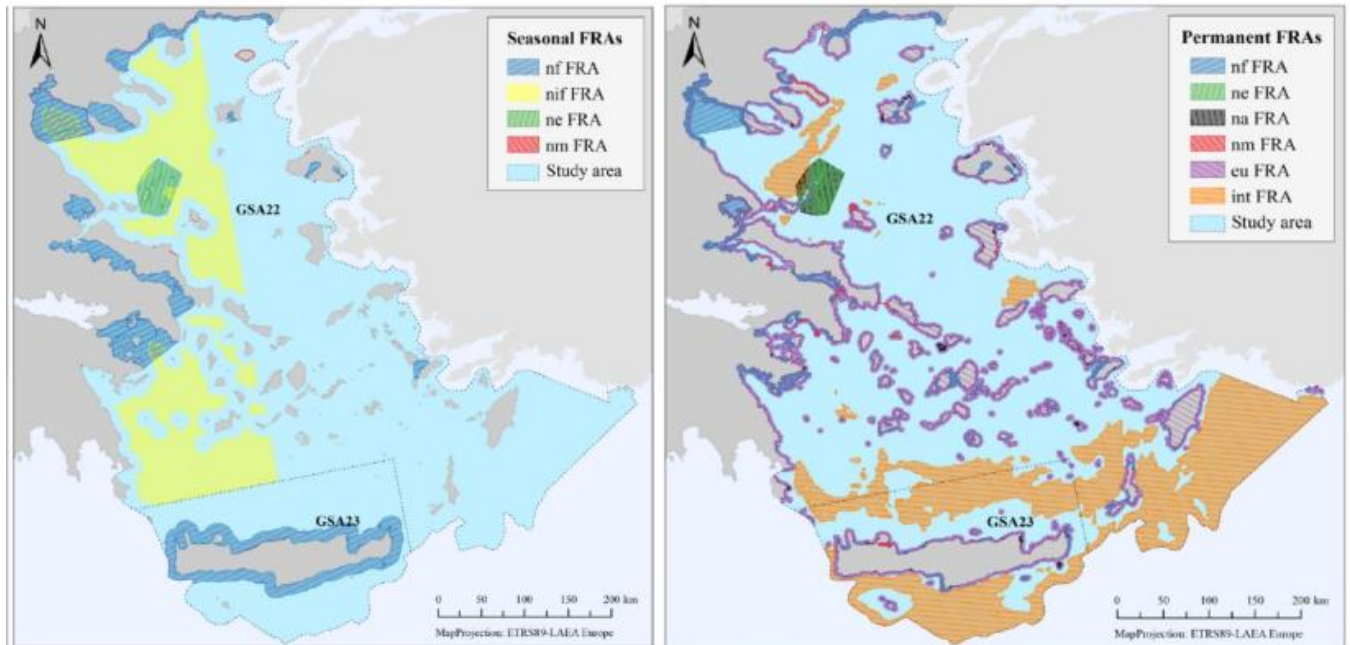
Πιο αναλυτικά, το σύνολο των σκαφών στο Βόρειο Αιγαίο ανέρχεται στο 12% του συνόλου της χώρας, το οποίο αντιστοιχεί σε πάνω από 1600 επαγγελματικά σκάφη, με πιο μικρή ωστόσο ιπποδύναμη και χωρητικότητα. Επίσης, η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας διαθέτει 1400 σκάφη και η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης διαθέτει 660. (ΠΧΠ Θεσσαλίας, Κεντρικής Μακεδονίας, Βορείου Αιγαίου, Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, 2018).

Ωστόσο, το φαινόμενο της υπεραλίευσης δημιουργεί σοβαρά προβλήματα, με πιο σημαντικό την ελάττωση της βιοποικιλότητας στους ωκεανούς. Σε βάθος χρόνου αυτό είχε ως αποτέλεσμα στην θέσπιση νόμων και πολιτικών σε εθνικό – ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, δημιουργώντας περιορισμούς στον χώρο. Η μελέτη «Reviewing and mapping fisheries restricted areas in the Aegean Sea», στο πλαίσιο των έργων Protomedea και Marisca επιχείρησε να χαρτογραφήσει τις περιοχές όπου η αλιεία περιορίζεται στο Αιγαίο Πέλαγος. Οι Fisheries Restricted Areas (FRAs) είναι γεωγραφικά καθορισμένες περιοχές, εντός των οποίων είτε δεν περιορίζονται ή δεν επιτρέπονται ορισμένες δραστηριότητες, με στόχο την βιώσιμη εκμετάλλευση και προστασία των πόρων.

Πιο αναλυτικά, η τυπολογία των περιοχών έχει σχέση με το νομικό καθεστώς (διεθνές - ευρωπαϊκό – εθνικό). Ειδικότερα, ως eu-FRAs χαρακτηρίζονται οι περιοχές που ίδρυσε η ΕΕ, ως nftFRAs χαρακτηρίζονται οι περιοχές που ίδρυσε η αλιευτική νομοθεσία εντός του εγχώριου θαλάσσιου χώρου, οι περιοχές που ιδρύθηκαν από διεθνείς οργανισμούς αλιείας χαρακτηρίζονται ως intFRAs και στα διεθνή ύδατα ως nifFRAs. Οι περιοχές που έχουν άμεση σχέση με νομικό καθεστώς σχετικά με αρχαιολογικών χώρους και θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές χαρακτηρίζονται ως naFRAs και neFRAs αντίστοιχα, ενώ περιοχές που ίδρυσε η εθνική ναυτιλιακή νομοθεσία χαρακτηρίζονται ως nmFRAs (Χάρτης 20).



**Χάρτης 20: Εποχιακές Περιοχές Αλιείας (FRAs) και Περιοχές στις οποίες η αλιεία είναι περιορισμένη ανά τυπολογία FRA.**



Πηγή: *Reviewing and mapping fisheries restricted areas in the Aegean Sea, D. Petza, et al (2017).*

**4.3.2.2 Τουρισμός και Κρουαζιέρα.**

Ο παράκτιος και ο θαλάσσιος τουρισμός, είναι ένας κλάδος που αναπτύσσεται και είναι σημαντικός για την περιοχή μελέτης. Ο πιο δυναμικός κλάδος του τουρισμού είναι ο παράκτιος. Συνδυάζοντας, ωστόσο το μοντέλο 3S, οι πιο βασικές εναλλακτικές μορφές, μέσω των οποίων επηρεάζεται ο ΘΧΣ είναι ο Αλιευτικός Τουρισμός, ο Τουρισμός με Σκάφη Αναψυχής, ο Τουρισμός Κρουαζιέρας και ο Καταδυτικός τουρισμός. Αυτό συμβαίνει διότι υπάρχει η προοπτική ανάπτυξης τους στην περιοχή, λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους. Τα δεδομένα που έχουν συλλεχθεί είναι κυρίως περιγραφικά και αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ο συγκεκριμένος τομέας είναι ιδιόμορφος. Παράλληλα η χωρική διάσταση των δεδομένων βασίζεται κατά κύριο λόγο στις ιδιαιτερότητες του χώρου, οι οποίες αξιοποιούνται με την ανάπτυξη του τουρισμού.

Βάσει των μελετών του Ινστιτούτου του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων για κάθε Περιφέρεια (2019) παρατηρείται πως οι χώροι κάμπινγκ στην Ελλάδα, τα ενοικιαζόμενα δωμάτια καθώς και τα ξενοδοχειακά καταλύματα, το 2018,

αντιστοιχούσαν σε 299, 28.074 και 11.246 μονάδες αντίστοιχα. Στο Βόρειο και Κεντρικό Αιγαίο, τα ξενοδοχειακά καταλύματα, με πάνω από 172 χιλιάδες κλίνες και 84.χιλιάδες δωμάτια, προσεγγίζουν το 1/4 της Ελλάδας συνολικά ενώ παράλληλα οι περισσότερες μονάδες εντοπίζονται στην Π.Ε. Χαλκιδικής (και στην συνέχεια στην Π.Ε. Μαγνησίας και Βόρειων Σποράδων. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην συγκεκριμένη έκταση εντοπίζεται και το 30 τοις εκατό των ενοικιαζόμενων δωματίων και χώρων παραθερισμού κάμπινγκ. (Πίνακας 5). Όσον αφορά τον αριθμό των αφίξεων ωστόσο, παρατηρείται διαφοροποίηση καθώς στην περιοχή φιλοξενήθηκε ένα μικρό ποσοστό επισκεπτών, το οποίο αγγίζει το 19%, ενώ αντίθετα στα κάμπινγκ το ποσοστό αγγίζει το 40% του συνόλου. (Πίνακας 6).

**Πίνακας 6: Αφίξεις στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου και κάμπινγκ, κατά Περιφερειακή Ενότητα.**

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ	CAMPINGS	ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ	CAMPINGS	ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ	CAMPINGS
		2018					
		ΑΦΙΞΕΙΣ		% Αφίξεων (επί του Συνόλου της Χώρας)		% Αφίξεων (επί του Συνόλου της Περιοχής Μελέτης)	
		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ				
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΑΣ		21.922.898	384.837				
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ & ΘΡΑΚΗ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΡΟΔΟΠΗΣ	70.073	2.524	0,3	0,7	1,7	1,6
	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΡΑΜΑΣ	37.883	0	0,2	0,0	0,9	0,0
	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΒΡΟΥ	142.684	10.755	0,7	2,8	3,5	6,7
	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΘΑΣΟΥ	157.999	6.921	0,7	1,8	3,8	4,3
	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΒΑΛΑΣ	157.742	7.009	0,7	1,8	3,8	4,4
	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΞΑΝΘΗΣ	80.557	587	0,4	0,2	2,0	0,4
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	1.318.627	4.636	6,0	1,2	32,1	2,9
	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΗΜΑΘΙΑΣ	46.477	0	0,2	0,0	1,1	0,0
	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΙΕΡΙΑΣ	237.672	14.549	1,1	3,8	5,8	9,1
	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΕΡΡΩΝ	83.468	0	0,4	0,0	2,0	0,0
	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	833.424	93.857	3,8	24,4	20,3	58,5
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΡΙΣΙΑΣ	115.797	2.788	0,5	0,7	2,8	1,7
	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	299.060	11.919	1,4	3,1	7,3	7,4
	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΠΟΡΑΔΩΝ	121.790	310	0,6	0,1	3,0	0,2
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΥΒΟΙΑΣ	213.757	4.612	1,0	1,2	5,2	2,9
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΕΣΒΟΥ	112.582	0	0,5	0,0	2,7	0,0
	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΗΜΝΟΥ	29.559	0	0,1	0,0	0,7	0,0
	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΙΟΥ	48.911	0	0,2	0,0	1,2	0,0
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ</b>		4.108.062	160.467	19	42	100,0	100,0

Πηγή: Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2019) «Ξενοδοχεία, κάμπινγκ και ενοικιαζόμενα καταλύματα, 2018»

Όσον αφορά την ανάπτυξη του καταδυτικού τουρισμού, το θαλάσσιο οικοσύστημα (ύφαλοι), οι ενάλιοι αρχαιολογικοί χώροι καθώς και τα ναυάγια δύνανται να αποτελέσουν σημαντικούς τουριστικούς πόλους, με την ενίσχυση του snorkeling, δηλαδή του καταδυτικού τουρισμού. Οι καταδύσεις στην Ελλάδα πραγματοποιούνται μέσω των

καταδυτικών κέντρων πέρα από τους έμπειρους και ανεξάρτητους δύτες. Σύμφωνα με διαδικτυακή έρευνα σχετικά με τα καταδυτικά κέντρα, στην περιοχή μελέτης εντοπίζονται τουλάχιστον τα 50, από τα 160 της Ελλάδας, με τη Χαλκιδική να διαθέτει τον μεγαλύτερο πλήθος (δεκατέσσερα), ενώ στις νήσους Ψαρά, Αγ. Ευστράτιος – Λήμνος δεν εντοπίζεται κανένα. Επιπροσθέτως, παρά το γεγονός πως τα τουριστικά προϊόντα και ο θαλάσσιος χώρος βρίσκονται υπό εκμετάλλευση από αρκετούς ιδιώτες, στην ευρύτερη περιοχή

(Πίνακας 7). Ο μοναδικός θαλάσσιος χώρος ο οποίος έχει θεσμοθετηθεί για καταδύσεις είναι το Υποβρύχιο μουσείο στην Αλόνησο.

**Πίνακας 7: Καταδυτικά Κέντρα Περιοχής Μελέτης.**

<b>ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ</b>	<b>ΚΑΒΑΛΑ</b>
DIVE CLUB KASSANDRA	Popeye Diving Center – Kavala, Greece
ODYSSEY DIVE CLUB	<b>ΜΑΓΝΗΣΙΑ</b>
PORTO KALAMITSI CAMPING & DIVING CENTER	ZOUMBOSUB DIVING CENTER - ΒΟΛΟΣ
BLUE DIVING CENTER	ΑΓΓΕΛΟΠΙΑΝΝΑΚΗ ΑΓΛΑΪΑ - ΒΟΛΟΣ
SEA WORLD DIVING CENTER (SANI RESORT)	DIVING PELION - Chorto, ΠΗΛΙΟ
AquaLand Diving CentreHalkidiki, Greece	Atlantis VolosMagnesia, Greece
Triton Scuba Diving CentreHalkidiki, Greece	Trikeri Diving SchoolMagnesia, Greece
NIREAS HOTEL PORTO KARRAS	SCUBA FUN - ΠΗΛΙΟ
ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΤΑΔΥΣΗΣ ΧΑΛΚΙΔΙΤΩΝ - Chalkidites	<b>ΣΠΟΡΑΔΕΣ</b>
DOLPHIN DIVING CENTER	ΙΚΙΟΝ DIVING - ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ
POSEIDON DIVING ACADEMY	ΣΚΟΠΕΛΟΣ DIVE CENTER
Atlantis Diving Center E. Halkidiki, Greece	DOLPHIN DIVING CENTER - ΣΚΙΑΘΟΣ
Dive GreeceHalkidiki, Greece	OCTOPUS DIVING CENTER - ΣΚΙΑΘΟΣ
Athos-Scuba Diving centerHalkidiki, Greece	ΣΚΙΑΘΟΣ DIVING CENTER
<b>ΘΑΣΟΣ</b>	Alonissos Blue DreamMagnesia, Greece
Vasiliadis Diving ClubThassos Island, Greece	Alonissos Triton Dive CenterMagnesia, Greece
Popeye Diving Center - Thassos Island, Greece	<b>ΛΑΡΙΣΑ</b>
Gorgona DiversThassos Island, Greece	DOLPHIN DIVING CLUB
Diver to DiverThassos Island, Greece	ΚΟΥΤΣΟΥΝΑΚΗΣ ΝΙΚ. & ΥΙΟΙ Ο.Ε.
Center Action Thassos S-22009Thassos Island, Greece	<b>ΔΡΑΜΑ</b>
<b>ΧΙΟΣ</b>	VASSILIADES DIVING CLUB
Chios Scuba Diving Center...Chios, Greece	<b>ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ</b>
Island DiversChios, Greece	ΒΑΙΚΟΥΖΙΣ SUB
<b>ΛΕΣΒΟΣ</b>	<b>ΠΙΕΡΙΑΣ</b>
ΩΚΕΑΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΓΕΩΡΓΙΟΣ - ΛΕΣΒΟΣ	DIVEWORLD SCUBA CENTER – ΠΛΑΚΑ ΛΙΤΟΧΩΡΟΥ
Odyssey Dive Club S-35722Lesvos Island, Greece	<b>ΚΑΒΑΛΑ</b>
Lesvos ScubaLesvos Island, Greece	Popeye Diving Center - KavalaKavala, Greece

Πηγή: Παπαθανασίου Μαρίνα

Όσον αφορά τον τομέα του θαλάσσιου ταξιδιού αναψυχής, δηλαδή κρουαζιέρας, τα στοιχεία που υπάρχουν για το Βόρειο και Κεντρικό Αιγαίο αφορούν κατά κύριο λόγο την κίνηση των επισκεπτών καθώς και τις εγκαταστάσεις. Πιο αναλυτικά, στην εν λόγω περιοχή δεν εντοπίζονται λιμάνια που εξυπηρετούν περισσότερους από 100.000 επισκέπτες, αλλά υπάρχουν ενδιάμεσα/δευτερεύοντα λιμάνια που χρησιμοποιούνται για την παραμονή των κρουαζιερόπλοιων καθώς και για ελλιμενισμό σε όλες τις Περιφερειακές Ενότητες. Τα σημαντικότερα από αυτά τα λιμάνια εντοπίζονται στην Καβάλα, στον Βόλο και στην Θεσσαλονίκη. Οι οδοί των κρουαζιερόπλοιων δεν είναι σταθεροί χωρικά, ενώ παράλληλα είναι εξαρτημένοι από τις ιδιωτικές επιχειρήσεις. Ταυτόχρονα, το λιμενικό σύστημα περιλαμβάνει εννιά λιμάνια τα οποία δραστηριοποιούνται στην αγορά κρουαζιέρας. Ειδικότερα, εντοπίζονται τρία λιμάνια στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου, τρία στην Περιφέρεια Θεσσαλίας, ένα στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας καθώς και δύο λιμάνια στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας. Τα λιμάνια εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων τα οποία βρίσκονται στην περιοχή μελέτης, προσφέρουν ως σύνολο ελάχιστα σε διεθνές επίπεδο, και αυτό διότι οι αφίξεις για το 2019 καταλαμβάνουν μόνο το 1,7 τοις εκατό του συνόλου των αφίξεων στην Ελλάδα, ενώ παράλληλα οι επισκέπτες αποτελούν το 0,6% τοις εκατό σε σύγκριση με το 2015 όπου το ποσοστό των επισκεπτών άγγιξε το 3,5% και το ποσοστό των αφίξεων ήταν μεγαλύτερο του 6,5%. Ωστόσο, μετά το 2017, στην περιοχή παρατηρείται αύξηση των αφίξεων, όπου αν προωθούνταν η επέκταση των λιμανιών καθώς και με η αξιοποίηση των πόρων, οι λιμένες θα μπορούσαν να συνεισφέρουν ακόμη περισσότερο. (ΕΛΙΜΕ, 2019).

Το Yachting (τουρισμός με σκάφη αναψυχής) αποτελεί μία από τις πιο σημαντικές θαλάσσιες τουριστικές δραστηριότητες, το οποίο απασχολεί κυρίως τον επενδυτικό τομέα. Τα δεδομένα που συλλέγονται αναφέρονται κατά κύριο λόγο στην εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής, ενώ ο αριθμός των yachts καθώς και οι επισκέψεις των τουριστών με σκάφη αναψυχής, δεν είναι διαθέσιμα. Στην περιοχή, πέρα από τα κύρια εμπορικά λιμάνια τα οποία παρέχουν θέσεις ελλιμενισμού, έχουν διαμορφωθεί αγκυροβόλια και μαρίνες τα οποία στοχεύουν στον ελλιμενισμό των τουριστικών σκαφών. Πιο αναλυτικά και βάσει μελετών του ΙΝΣΕΤΕ (2019), στην Περιφέρεια Αν. Μακεδονίας & Θράκης εντοπίζονται 2 μαρίνες οι οποίες διαθέτουν 580 θέσεις ελλιμενισμού (Θάσος – 280 θέσεις και Αλεξανδρούπολης – 300 θέσεις), ενώ παράλληλα τα καταφύγια διαθέτουν 284 θέσεις και

βρίσκεται μια στην Καβάλα και 2 στην Θάσο. Στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου, και ειδικότερα στην περιοχή μελέτης, εντοπίζονται 2 μαρίνες με 489 θέσεις ελλιμενισμού (Μυτιλήνη, 215 θέσεις και Καστέλο Χίου, 274 θέσεις), ενώ ακόμα έχει πραγματοποιηθεί η χωροθέτηση τεσσάρων καταφυγίων, ένα στην Λέσβο, ένα στην Χίο, και δύο στην Λήμνο με 250 θέσεις ελλιμενισμού. Στην Περιφέρεια Θεσσαλίας εντοπίζεται 1 μαρίνα στην Σκιάθο, η οποία διαθέτει 350 θέσεις ελλιμενισμού και 2 καταφύγια τουριστικών σκαφών στην Σκόπελο, τα οποία διαθέτουν 180 θέσεις ελλιμενισμού. Επιπλέον, στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας εντοπίζονται 4 μαρίνες οι οποίες διαθέτουν 1.215 θέσεις ελλιμενισμού (Πυλαίας – 440 θέσεις, Αρετσού 245 θέσεις, Σάνη – 215 θέσεις, Καρράς – 315 θέσεις) καθώς και 11 καταφύγια τουριστικών σκαφών (ένα στην Πιερία, οχτώ στην Χαλκιδική και δύο στην Θεσσαλονίκη). Τέλος, εντοπίζεται μια μαρίνα με 120 θέσεις στην περιοχή της Εύβοιας και συγκεκριμένα στο Αχίλλι Σκύρου. Επίσης, όσον αφορά τον Αλιευτικό τουρισμό, οι άδειες Αλιευτικών Τουριστικών Σκαφών δίδονται κατά κύριο λόγο σε προορισμούς που παρατηρείται υψηλή τουριστική συχνότητα όπως τα νησιά του Αιγαίου, η Θεσσαλονίκη, η Σκιάθος και η Χαλκιδική. (Λούρδης, 2017).

#### *4.3.2.3. Θαλάσσιες Μεταφορές (Οδοί και Κυκλοφοριακές Ροές) – Λιμενικές Υποδομές και Εγκαταστάσεις.*

Ένας από κλάδους μείζονος σημασίας για την οικονομία της Ελλάδας και του Βορείου και Κεντρικού Αιγαίου, είναι οι θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες διαχωρίζονται σε εμπορικές και επιβατικές. Όσον αφορά τις κύριες οδούς (EMODNET, 2020), εκείνες αποτελούν μέσο για την μεταφορά τουριστών, για την διακίνηση του εμπορίου καθώς και για την σύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με την νησιωτική χώρα. Για αρχή, η μόνη γραμμή που συνδέει την ηπειρωτική χώρα με τις νησιωτικές περιοχές (νησιά του Βορείου Αιγαίου, Σποράδες) είναι η ακτοπλοΐα, η οποία επηρεάζει με άμεσο τρόπο την βιωσιμότητα τους, διότι η επαρκής συνδεσιμότητα με τον ηπειρωτικό χώρο εξασφαλίζει την άμεση ροή των εμπορευμάτων, την μετακίνηση των ανθρώπων και ενισχύει την οικονομική ανάπτυξη των νησιών. Η κίνηση των επιβατών (τουριστών, επισκεπτών και κατοίκων) γίνεται κατά κύριο λόγο από τα βασικά (ή σε ορισμένες περιπτώσεις δευτερεύοντα) λιμάνια εξυπηρέτησης καθώς και από τα επιβατηγά πλοία γραμμής. Βάσει των στοιχείων των μελετών του ΙΝΣΕΤΕ ανά

περιφέρεια, στην περιοχή μελέτης οι οδοί κυκλοφορίας και τα λιμάνια για την κίνηση των επιβατών με προορισμό τις νησιωτικές περιοχές ρυθμίζονται από:

- Ο λιμένας της Μυτιλήνης, ο οποίος περιλαμβάνει επιβατικό σταθμό, ο οποίος συνδέει την Μυτιλήνη με την Βόρεια Ελλάδα, με τον Πειραιά και με τις νήσους στο Βορειοανατολικό Αιγαίο.
- Ο λιμένας της Χίου, που εξυπηρετεί ταυτόχρονα τουριστικές και επιβατικές μεταφορές. Συνδέεται με τον Πειραιά, την Κεντρική και Ανατολική Μακεδονία καθώς και με τα νησιά της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου.
- Ο λιμένας της Μύρινας, ο οποίος εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο την κίνηση επιβατών με προορισμό τα νησιά των Κυκλάδων, προς την Καβάλα, προς τον Πειραιά και προς τις νήσους του Βορειοανατολικού Αιγαίου.
- Ο λιμένας του Βόλου, ο οποίος υποδέχεται πλήθος κρουαζιερόπλοιων. Παλιότερα εξυπηρετούσε την σύνδεση με τα νησιά του Βορειοανατολικού Αιγαίου, ενώ πλέον εξυπηρετεί την ακτοπλοϊκή σύνδεση της Κεντρικής Ελλάδας με τις Β. Σποράδες.
- Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης, ο οποίος διαθέτει εποχιακά δρομολόγια προς τις Σποράδες, ενώ παράλληλα λειτουργεί με στόχο τον ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων.
- Το λιμάνι της Δάφνης Αγίου Όρους, το οποίο είναι ο μεγαλύτερος λιμένας της περιοχής και συνδέεται ακτοπλοϊκά με την Ουρανούπολη.
- Ο λιμένας της Ιερισσού, ο οποίος εξυπηρετεί ακτοπλοϊκή κίνηση με το Άγιο Όρος και παράλληλα προσδέχουν σε αυτόν διάφορα αλιευτικά κι εκδρομικά σκάφη.
- Ο λιμένας της Ουρανούπολης ο οποίος διαθέτει ως κύρια δραστηριότητα την τουριστική κίνηση με προορισμό το Άγιο Όρος.
- Ο λιμένας της Λιναριάς με επιβατική κίνηση από το ηπειρωτικό κομμάτι της χώρας (λιμένες Αγ. Κωνσταντίνου και Κύμης).
- Ο λιμένας της Κύμης του οποίου η λειτουργία είναι κυρίως η εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης προς τις Σποράδες.

- Ο λιμένας Μαντουδίου ο οποίος συνδέει ακτοπλοϊκά τα νησιά των Σποράδων και ο λιμένας της Σαμοθράκης ο οποίος είναι υπεύθυνος για την επιβατική εξυπηρέτηση όλης της νήσου.
- Ο λιμένας Φούρνων, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης του νησιού.
- Ο Λιμένας Καρλόβασι, ο οποίος συνδέει ακτοπλοϊκά τις νήσους των Κυκλάδων και του Βορειοανατολικού Αιγαίου, όπως και της Βόρειας Ελλάδας.
- Ο Λιμένας Μεστών, ο οποίος εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο την επιβατική σύνδεση με την Μυτιλήνη και την Λήμνο.
- Το Λιμάνι Οινουσσών όπως και ο Λιμένας Οινουσσών που εξυπηρετούν την επιβατική κίνηση των συγκεκριμένων νησιών.
- Ο Λιμένας Άγιος Ευστράτιος, εξυπηρετεί την επιβατική κι εμπορική κίνηση ολόκληρης της νήσου.
- Ο Λιμένας Πατητήρι Αλοννήσου, με ακτοπλοϊκή σύνδεση με τους λιμένες της Σκοπέλου, της Σκιάθου, του Αγ. Κωνσταντίνου και του Βόλου. Επιπλέον, συνδέεται ακτοπλοϊκά με Νάξο, Τήνο, Ηράκλειο, Πάρο, Θήρα και Σύρο.
- Ο Λιμένας της Σκοπέλου, ο οποίος πέρα από επιβατικό ρόλο πραγματοποιεί την ακτοπλοϊκή σύνδεση με τους λιμένες της Αλοννήσου, της Σκιάθου, του Αγ. Κωνσταντίνου και του Βόλου.
- Ο Λιμένας της Γλώσσας Σκοπέλου, ο οποίος σε περίπτωση κακοκαιρίας εξυπηρετεί την ακτοπλοϊκή σύνδεση στον λιμένα της Σκοπέλου.
- Ο Λιμένας της Σκιάθου πέρα από ελλιμενισμό των κρουαζιερόπλοιων, συνδέει ακτοπλοϊκά τους λιμένες Αλοννήσου, της Σκοπέλου, του Αγ. Κωνσταντίνου και του Βόλου.
- Ο λιμένας των Νέων Μουδανιών, που ανά χρονικά συνδεόταν ακτοπλοϊκά με την Λήμνο και την Σκιάθο.
- Ο λιμένας της Αλεξανδρούπολης ο οποίος εξυπηρετεί επιβατικές μετακινήσεις από την Σαμοθράκη και την Λήμνο.



- Το κεντρικό λιμάνι της Καβάλας, το οποίο συνδέει ακτοπλοϊκά μόνο τις Οινούσσες, την Τήνο, την Ικαρία, την Σάμο, το Λαύριο, την Χίο, τον Άγιο Ευστράτιο, τους Φούρνους και την Λήμνο.

Είναι αποδεδειγμένο ότι το εμπόριο αποτελεί τον πιο σημαντικό οικονομικό κλάδο της ναυτιλίας. Θεωρείται δεδομένο πως η περιοχή μελέτης παίζει βαρύνουσας σημασίας ρόλο στον τομέα και αυτό διότι ο ελληνικός στόλος είναι ο μεγαλύτερος σε παγκόσμιο επίπεδο και η Ελλάδα διαθέτει μια γεωγραφική θέση υψίστης σημασίας καθώς έγκειται στο γεωπολιτικό σημείο συνάντησης τριών ηπείρων (Αφρική, Ασία και Ευρώπη). Πιο αναλυτικά, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης το οποίο είναι ο κύριος λιμένας εισόδου για τη Βόρεια Ελλάδα, και ο δεύτερος μεγαλύτερος στην Ελλάδα, συνέβαλε στο να αυξηθούν τα διακινούμενα εμπορευματοκιβώτια, το οποίο αντιστοιχεί στο 8,72% της συνολικής διακίνησης στην χώρα. Αναλυτικότερα, βάσει των στοιχείων των ετών 2013 – 2017, παρουσιάστηκε μια μικρή μείωση στα χύδην ξηρά φορτία, η οποία οφείλεται στην γενικότερη τάση που παρουσιάζουν τα γειτονικά κράτη, τα οποία εξυπηρετούνται από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το οποίο λειτουργεί ως διεθνής κόμβος Logistics για το σύνολο των Βαλκανικών κρατών. Όσον αφορά την διακίνηση του χύδην ξηρού φορτίου, μετά την Θεσσαλονίκη, ακολουθεί η Καβάλα και ο Βόλος, καθώς αυτές οι δύο πόλεις κινήθηκαν πτωτικά κι εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο τοπικές αγορές και ανάγκες. Το λιμάνι του Βόλου, λόγω της άμεσης σύνδεσης με το δίκτυο Σιδηροδρόμου όπως και με το βασικό εθνικό δίκτυο, καλύπτει τις ανάγκες της Περιφέρειας Θεσσαλίας με κάθε είδους διακίνηση επιβατών και φορτίων. Το κεντρικό λιμάνι της Καβάλας εξυπηρετεί μόνο επιβατική κίνηση, ωστόσο ο λιμένας «Φίλιππος Β'» είναι υπεύθυνος για τη διακίνηση εμπορευμάτων. Στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, το οποίο αποτελεί κόμβο της Εγνατίας Οδού και του Πανευρωπαϊκού Άξονα ΙΧ, διακινούνται γενικά φορτία αλλά συγκεκριμένα χύδην ξηρά, μολοντί εξυπηρετεί κυρίως ακτοπλοϊκή κίνηση. Τέλος, στον λιμένα Μυτιλήνης παρατηρείται εμπορική δραστηριότητα στο δυτικό τμήμα του νησιού, κυρίως για την εξυπηρέτηση του συγκεκριμένου τμήματος, όμως η λειτουργία του είναι κυρίως επιβατική. (Vaggelas & Pallis, 2018).

Σημαντικό ενδιαφέρον έχουν οι λιμένες μείζονος και εθνικού ενδιαφέροντος πέρα από τους λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος. (Πίνακας 8). Ο λιμένας της Μύρινας, εξυπηρετεί όπως προαναφέρθηκε την επιβατική και την εμπορική σύνδεση με τους λιμένες των νησιών των Κυκλάδων, με το Λαύριο, με την Καβάλα, με τον Πειραιά και με τα λιμάνια του Βορειοανατολικού Αιγαίου. Παράλληλα, διαθέτει τουριστικό λιμάνι στο οποίο αγκυροβολούν σκάφη αναψυχής και κρουαζιερόπλοια. Τις ίδιες παροχές προσφέρει και ο λιμένας της Χίου. Επίσης, η λειτουργία του λιμένα των Νέων Μουδανιών είναι υποστηρικτική στον λιμένα της Θεσσαλονίκης και πολλά φορτηγά πλοία δένουν σε αυτό. Επιπλέον, αξίζει να αναφερθεί ότι την πιο μεγάλη ιχθυόσκαλα της Βόρειας Ελλάδας την έχουν τα Νέα Μουδανιά. Οι λιμένες της Σκοπέλου και της Σκιάθου είναι κυρίως επιβατικοί, με στόχο των ελλιμενισμό των κρουαζιερόπλοιων, ενώ ο λιμένας του Μούδρου εξυπηρετεί την εμπορική κίνηση. Τέλος, οι λιμένες της Σαμοθράκης, των Φούρνων, των Οινουσσών, του Αγίου Ευστρατίου, των Ψαρών και των Μεστών εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο την εμπορική και την επιβατική κίνηση. (ΥΝΚΑ, 2013).

Στην περιοχή μελέτης, λοιπές λιμενικές εγκαταστάσεις με κύρια λειτουργία τον ελλιμενισμό επαγγελματικών και ιδιωτικών σκαφών αναψυχής και αλιευτικών σκαφών είναι: ο λιμένας Σκάλα Πρίνου, ο λιμένας Σκάλα Μαριών Θάσου, ο λιμένας Λιμενάρια Θάσου, ο λιμένας Νέας Ηρακλείτσας, ο λιμένας Περιγιάλι Καβάλας, ο λιμένας Πυθαγόρειου, ο λιμένας Πλωμαρίου, ο λιμένας Σκάλας Καλλονής, ο λιμένας Σκάλας Ερεσού, ο λιμένας του Νέου Μαρμαρά και ο λιμένας Αγνώνας της Σκοπέλου. (ΙΝΣΕΤΕ, 2019).

#### *4.3.2.4. Περιοχές Διεξαγωγής Στρατιωτικών Ασκήσεων.*

Ολοκληρώνοντας το διακρατικό πρόγραμμα Marisca (2016) και στοχεύοντας στην δημιουργία εναλλακτικών σεναρίων για την συγκρότηση ενός δικτύου θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών, πραγματοποιήθηκε χαρτογραφική απεικόνιση και προσδιορισμός των περιοχών όπου διεξάγονται στρατιωτικές ασκήσεις. Ειδικότερα, στο Αιγαίο απαντώνται οχτώ περιοχές: δύο στο βόρειο-ανατολικό τμήμα της Χίου, μία στο βόρειο τμήμα της Σκύρου, δύο ανάμεσα στα νησιά Σκιάθος – Σκόπελος, μία στην Ανατολική Εύβοια και δύο στο ανατολικό τμήμα του Παγασητικού κόλπου. Ωστόσο βάσει

της Υδρογραφικής Υπηρεσίας του Πολεμικού Ναυτικού (2020), στον ελληνικό θαλάσσιο και εναέριο χώρο, υπάρχουν παραπάνω από μία περιοχές που έχουν δεσμευτεί μόνιμα, τις οποίες ελέγχουν το ΓΕΕΘΑ, η Πολεμική Αεροπορία, ο Στρατός Ξηράς, οι Δυνάμεις Π.Ν. και αφορούν περιοχές βολών υφάλων όπλων, υποβρύχιων βολών και ασκήσεων ναρκοπολέμου. Πιο αναλυτικά, συνολικά αυτές οι δεσμευμένες περιοχές αγγίζουν τις δώδεκα στις θέσεις: Στρυμονικός Κόλπος, Επανομή, Αθερίδα, Ποτίδαια, Λιτόχωρο Κατερίνης, Μαγδανός Μυτιλήνης, Δικέλλα Έβρου, Πετρωτά Ξάνθης, Ψαθούρα, Κοσκινά Ευβοίας, Παγασητικός και Νέα Αγχίαλος.

#### *4.3.2.5. Υποβρύχιοι Αγωγοί και Καλώδια.*

Το Σύστημα Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας περιλαμβάνει το Διασυνδεδεμένο Σύστημα της ηπειρωτικής Ελλάδας και των διασυνδεδεμένων με αυτό νήσων. Όσον αφορά τις νησιωτικές περιοχές, η σύνδεση γίνεται με υποθαλάσσια καλώδια. Αναφορικά με τα νησιά του Βορείου και Κεντρικού Αιγαίου, η Σαμοθράκη, η Θάσος και οι Σποράδες έχουν συνδεθεί υπό Μέση Τάση, μέσω υποθαλάσσιων καλωδίων ενώ παράλληλα, κανένα νησί δεν έχει συνδεθεί υπό Υψηλή Τάση. Όσον αφορά τις ενεργειακές ανάγκες των υπόλοιπων νησιών, εκείνα τις καλύπτουν με υποθαλάσσια καλώδια. Επιπλέον, στην Σκιάθο έχει ξεκινήσει η διαδικασία σύνδεσης του νησιού με υπόγειες καλωδιακές γραμμές των 150 kV με απόσταση τριάντα χιλιομέτρων από την Εύβοια (ΑΔΜΗΕ, 2019).

Στην περιοχή του Αιγαίου, το «MedNautilus Submarine System» αποτελεί το μόνο υποθαλάσσιο σύστημα καλωδίων τηλεπικοινωνιών οπτικών ινών που εμπίπτει στην ευρύτερη περιοχή, του οποίου το συνολικό μήκος είναι 7000 χιλιόμετρα και συνδέει τις παρακάτω χώρες της Ανατολικής Μεσογείου: Ιταλία, Κύπρο, Ισραήλ, Τουρκία κι Ελλάδα. (Msongaleli et.al, 2015).

Αναφορικά με τους υποθαλάσσιους αγωγούς που υπάρχουν στο Βόρειο και Κεντρικό Αίγαιο, απαντώνται κυρίως στην περιοχή του Πρίνου. (Χάρτης 19). Η λειτουργία αυτών των αγωγών αποσκοπεί στην σύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με την περιοχή εξόρυξης υδρογονανθράκων, στοχεύοντας παράλληλα στην μεταφορά του φυσικού αερίου και του αργού πετρελαίου. (ΕΔΕΥ, 2020).

#### 4.3.2.6 Εξόρυξη και ΑΠΕ

Στην Ελλάδα, η εκμετάλλευση και η έρευνα των υδρογονανθράκων βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο. Για την ακρίβεια, μόνο στην θαλάσσια περιοχή της Θάσου γίνονται εξορύξεις, ύστερα από την ανακάλυψη ορυκτών κοιτασμάτων στην περιοχή της Νότιας Καβάλας και του Πρίνου. (Χάρτης 19). Στο τέλος της δεκαετίας του '60 άρχισαν οι δραστηριότητες παραγωγής και έρευνας πετρελαίου. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι κατά την διάρκεια μιας ημέρας παράγονται δύο χιλιάδες βαρέλια από το παλαιό κοίτασμα του Πρίνου. Όσον αφορά τις κύριες θαλάσσιες εγκαταστάσεις, εκείνες περιλαμβάνουν: τους αγωγούς μεταφοράς φυσικού αερίου και αργού πετρελαίου, τη θαλάσσια εξέδρα στην οποία αντλείται το φυσικό αέριο από το κοίτασμα της Νότιας Καβάλας καθώς και το σύμπλεγμα των θαλάσσιων εξεδρών του Πρίνου. Οι θαλάσσιες εγκαταστάσεις της Νότιας Καβάλας (βρίσκονται δώδεκα χιλιόμετρα νοτιοδυτικά από τις εγκαταστάσεις του Πρίνου, ενώ οι θαλάσσιες εγκαταστάσεις του Πρίνου βρίσκονται δεκαοχτώ χιλιόμετρα νότια από την πόλη της Καβάλας και σχεδόν οχτώ χιλιόμετρα δυτικά από την ακτή Πρίνου της Θάσου. (ΕΔΕΥ, 2020).

Οι ωκεανοί και οι θάλασσες αποτελούν αέναη ανανεώσιμη πηγή ενέργειας. Η τεχνολογική εξέλιξη έχει ως αποτέλεσμα να αξιοποιηθεί το δυναμικό των κυμάτων και των ρευμάτων καθώς και του αιολικού δυναμικού και των διαφορών θερμοκρασίας. Βάσει ευρωπαϊκών μελετών, το υψηλότερο θαλάσσιο δυναμικό της Μεσογείου το κατέχει το Αιγαίο, του οποίου η εκμετάλλευση θα κάλυπτε ένα μεγάλο ποσοστό του ισοζυγίου της ενέργειας. Στην περιοχή, υπάρχουν θαλάσσιες εκτάσεις οι οποίες βρίσκονται υπό αξιολόγηση με σκοπό την παραχώρηση άδειας παραγωγής καθώς και θαλάσσιες εκτάσεις, οι οποίες διαθέτουν ήδη άδεια παραγωγής. Ειδικότερα, στην θαλάσσια περιοχή νότια της Αλεξανδρούπολης έχουν χορηγηθεί άδειες παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από θαλάσσιο αιολικό πάρκο (Απόφαση υπ' αρ. 790/2012) καθώς και στην θαλάσσια περιοχή βορειοανατολικά της Λήμνου (Απόφαση υπ' αρ. 518/2012). Υπό αξιολόγηση βρίσκονται δύο περιοχές νοτίως της Αλεξανδρούπολης, δύο περιοχές ανατολικά της νήσου Αγ. Ευστράτιος, μία στην Κύμη και δύο περιοχές νοτιοανατολικά της Λήμνου. (ΡΑΕ, 2020).

#### 4.4. Υφιστάμενος Σχεδιασμός - Ανάλυση Ρυθμιστικών και Στρατηγικών Κατευθύνσεων των Πλαισίων.

Η ιεραρχική σχέση μεταξύ των επιπέδων σχεδιασμού από το 1999 (Ν.2742/99) έως και το 2020 (Ν.4447/2016 και Ν.4685/2020), δημιούργησε σε βάθος χρόνου πολύπλοκες σχέσεις όσον αφορά το είδος των κατευθύνσεων στα επίπεδα σχεδιασμού όπως και τον βαθμό εναρμόνισης. Επιπροσθέτως, δεν έχει γίνει κάποιος σαφής καθορισμός της έννοιας της «κατεύθυνσης» σε κάποιο νομοθετικό πλαίσιο. Με βάση αυτό και μέσω της ανάλυσης των υφιστάμενων σχεδίων και πλαισίων, γίνεται αντιληπτό πως ο διαχωρισμός των κατευθύνσεων γίνεται βάσει του βαθμού δεσμευτικότητας σε τρεις κατηγορίες: (Γουριώτης και Τσιλιμίγκας, 2016)

- Α - Κατευθύνσεις με κανονιστικό χαρακτήρα - Α οι οποίες μπορούν να είναι δεσμευτικές και για τους ιδιώτες.
- Β - Κατευθύνσεις με δεσμευτικό χαρακτήρα για το δημόσιο – Β οι οποίες αφορούν κατά κύριο λόγο κατευθύνσεις που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στα πλαίσια εναρμόνισης ανάμεσα στα πλαίσια και στα σχέδια.
- Γ - Κατευθύνσεις με ενδεικτικό χαρακτήρα ή υποδείξεις.

##### 4.4.1. Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.

Οι στρατηγικές κατευθύνσεις της ΕΧΣ που αφορούν τον θαλάσσιο χώρο πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στα πλαίσια κατάρτισης του ΘΧΣ, καθώς η Εθνική Χωρική Στρατηγική αποτελεί κομμάτι της ΕΧΣ του άρθρου 3 του Ν.4447/2016. Μέσω της συγκεκριμένης οδηγίας γίνεται ο προσδιορισμός των στρατηγικών κατευθύνσεων οι οποίες στοχεύουν στην βιώσιμη ανάπτυξη των παράκτιων και των θαλάσσιων περιοχών (άρθρο 6 του Ν.4546/2018). Το ΓΠΧΣΑΑ του 2008 υποκαθιστά την ΕΧΣ για τον θαλάσσιο χώρο της Ελλάδας έως να ολοκληρωθεί. (ΦΕΚ 128 Α' /3-7-2008). Στο πλαίσιο της συγκεκριμένης εργασίας, η ανάλυση του ΓΠΧΣΑΑ αφορά τις ρυθμίσεις στρατηγικού

χαρακτήρα και τις κατευθύνσεις που σχετίζονται με την διαφύλαξη του πολιτιστικού περιβάλλοντος και της φύσης όπως και με τις παραγωγικές δραστηριότητες/χρήσεις.

Με βάση τους Στεφανή κ.α. (2016), προβάλλεται η βιώσιμη ανάπτυξη και η διαχείριση του νησιωτικού, του παράκτιου και του θαλάσσιου χώρου ως στρατηγική επιλογή με σκοπό να οργανωθεί ο εθνικός χώρος. Οι βασικές χωρικές

Κατευθύνσεις στρατηγικού χαρακτήρα που αφορούν την περιοχή μελέτης απαντώνται στα άρθρα που σχετίζονται με την ανάπτυξη και την οργάνωση του χώρου (άρθρο 5), την διάρθρωση των παραγωγικών τομέων στον χώρο (άρθρο 7), την διάρθρωση στον χώρο των δικτύων υποδομών που διαθέτουν στρατηγική σημασία (άρθρο 6), την διαφύλαξη και την ανάδειξη του πολιτιστικού και του φυσικού πλούτου της χώρας (άρθρο 10) καθώς και την ανάπτυξη του νησιωτικού και παράκτιου χώρου. Στον Πίνακα 9, όπως και στον Χάρτη 21 αποτυπώνονται οι κατευθύνσεις, αλλά και η χωρική οργάνωση του εθνικού χώρου.

Χάρτης 21: Κατευθύνσεις ΓΠΧΣΑΑ αναφορικά με το Βόρειο Αιγαίο



Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία.*

Συνοπτικά, η «χωρική οργάνωση των κύριων εθνικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης, καθώς και των διεθνών και διαπεριφερειακών εισόδων-πυλών και συνδέσεων της χώρας», επιτυγχάνεται μέσω ενός πολυδιάστατου τρόπου οργάνωσης που έχει ως στόχο την προάσπιση της οικονομικής και της κοινωνικής συνοχής. Επιπροσθέτως, το δίκτυο αστικών πόλων που προτείνεται, είναι ενταγμένο σε ένα πλέγμα με άξονες ανάπτυξης το οποίο σχετίζεται την Κρήτη, την Ηπειρωτική χώρα όπως και τα κοντινά νησιά (Α1) στα οποία ανήκουν και η Σαμοθράκη, η Θάσος, οι Σποράδες καθώς και το σύμπλεγμα των νήσων του Νοτίου και Βορείου Αιγαίου (Α2). Όσον αφορά την πρώτη περίπτωση, στοχεύοντας στην ενίσχυση της ισόρροπης ανάπτυξης του πλέγματός, όπως και της συνολικής δυναμικότητας, λαμβάνονται μέτρα διαφύλαξης του εθνικού φυσικού και

πολιτιστικού περιβάλλοντος όπως και για την εξομάλυνση των συγκρούσεων ανάμεσα στις παραγωγικές δραστηριότητες. Παράλληλα, λαμβάνονται μέτρα που αφορούν το δίκτυο υποδομών σκοπεύοντας στην καλύτερη σύνδεση των δυσπρόσιτων περιοχών, όπως είναι τα νησιά για παράδειγμα. Όσον αφορά την κατηγορία Α2, π-προωθείται η ανάπτυξη συγκεκριμένων δράσεων που επικεντρώνονται στον κλάδο του φυσικού/πολιτιστικού περιβάλλοντος, στον τομέα του τουρισμού καθώς και σε άλλες χρήσεις, αξιοποιώντας τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτουν οι περιοχές. Ταυτόχρονα, ενισχύονται τα έργα υποδομής. (Παπαθανασίου, 2020).

#### 4.4.2. Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια (Παράκτιος Χώρος, Βιομηχανία, Υδατοκαλλέργειες, Τουρισμός, ΑΠΕ).

Έχοντας ως στόχο να διευρυνθούν οι στρατηγικές κατευθύνσεις σχετικά με τον θαλάσσιο χώρο, τα ΕΧΠ τέθηκαν υπό εξέταση (Χάρτης 22). Για την ακρίβεια, πρόκειται για τομεακά πλαίσια σε εθνικό επίπεδο, τα οποία στοχεύουν στην οργάνωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων που διαθέτουν εθνική σημασία. Πέρα από τα Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια τα οποία είναι θεσμοθετημένα και σε ισχύ (Βιομηχανίες, ΑΠΕ, Υδατοκαλλέργειες), εξετάζεται το ΕΠΧΣΑΑ για τον Τουρισμό του 2019, όπως και το ΕΠΧΣΑΑ σχετικά με τον νησιωτικό και παράκτιο χώρο, το οποίο ναι μεν εκπονήθηκε, αλλά δεν θεσμοθετήθηκε. Οι κατευθύνσεις που συγκεντρώθηκαν και παρουσιάζονται παρακάτω διακρίνονται ανάλογα με τον βαθμό δεσμευτικότητας τους, την περιοχή εφαρμογής τους και την παραγωγική χρήση ή δραστηριότητα.



**Χάρτης 22: Κατευθύνσεις ΕΠΧΣΑΑ αναφορικά με την Περιοχή Μελέτης.**



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία.

Αρχικά, το ΕΠΧΣΑ σχετικά με τις Υδατοκαλλιέργειες (ΦΕΚ Β'2505/2011), είναι το μόνο εργαλείο χωρικού σχεδιασμού το οποίο σχετίζεται άμεσα με τον θαλάσσιο χώρο. Αναλύοντας το πλαίσιο και ειδικά το πέμπτο άρθρο, γίνεται ευδιάκριτο το πρότυπο βάσει του οποίου οργανώνονται χωρικά οι υδατοκαλλιέργειες στην Ελλάδα. Στην ουσία, καθορίζονται οι Περιοχές Ανάπτυξης Υδατοκαλλιέργειας (Π.Α.Υ.) και συγκεκριμένα οι δυσπρόσιτες περιοχές, οι οποίες διαθέτουν σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης, των

περιοχών, οι οποίες διαθέτουν σημαντικά περιθώρια ανάπτυξης, των περιοχών που είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένες καθώς και των περιοχών που παρουσιάζουν ιδιαίτερη ευαισθησία αναφορικά με το φυσικό τους περιβάλλον. Στην συνέχεια, καθορίζονται οι Περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης Υδατοκαλλιέργειών (ΠΟΑΥ) και οι Περιοχές Άτυπης Συγκέντρωσης Μονάδων, οι οποίες είναι συγκεντρωμένες κυρίως εντός των Π.Α.Υ. Στα άρθρα 6 «Κατευθύνσεις για το καθεστώς και τους όρους χωροθέτησης μονάδων και υποδοχέων υδατοκαλλιέργειας» και 7 «Κριτήρια και συμβατότητες χωροθέτησης μονάδων και υποδοχέων υδατοκαλλιέργειας», τίθενται τα βασικά κριτήρια που αφορούν την χωροθέτηση των μονάδων υδατοκαλλιέργειας και των συνοδών εγκαταστάσεων ενώ παράλληλα, γίνεται καθορισμός των ρυθμίσεων και των στρατηγικών κατευθύνσεων σχετικά με την ανάπτυξη του τομέα.

Στον Πίνακα 9 παρουσιάζονται οι Περιοχές Άτυπης Συγκέντρωσης Μονάδων καθώς και οι Περιοχές Ανάπτυξης Υδατοκαλλιέργειών, για την περιοχή μελέτης βάσει του Παραρτήματος του ΦΕΚ Β'2505/2011. Πρέπει να σημειωθεί ωστόσο ότι το νέο ΕΧΠ, το οποίο αφορά τις Υδατοκαλλιέργειες, βρίσκεται υπό αναθεώρηση.

Το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΦΕΚ Β'2464/2008), στοχεύει στο να προσδιοριστούν κάποια κριτήρια και κανόνες σχετικά με την χωροθέτηση εγκαταστάσεων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Λόγω αυτού, ο εθνικός χώρος έχει διακριθεί σε τέσσερις βασικές κατηγορίες: α) Στις ακατοίκητες νησίδες και στον υπεράκτιο θαλάσσιο χώρο (άρθρο 5), β) Στις νήσους του Αιγαίου και του Ιονίου Πελάγους που κατοικούνται, γ) Στην Αττική, η οποία αποτελεί πιο συγκεκριμένη κατηγορία της ηπειρωτικής χώρας και αυτό οφείλεται στον μητροπολιτικό χαρακτήρα της και δ) Στο ηπειρωτικό κομμάτι της Ελλάδας. Οι κατευθύνσεις που διατυπώνονται έχουν κατά κύριο λόγο κανονιστικό χαρακτήρα, ενώ παράλληλα καθορίζουν τις ελάχιστες αποστάσεις όσον αφορά περιοχές πολιτιστικής και φυσικής αξίας και παραγωγικές δραστηριότητες, καθώς και τις μέγιστες πυκνότητες των αιολικών εγκαταστάσεων.

Το ΕΠΧΣΑΑ σχετικά με τον τουρισμό (ΦΕΚ Β'1138/2009), στοχεύει στο να παρέχει κατευθύνσεις για την ανάπτυξη και οργάνωση του πιο σημαντικού κλάδου της εγχώριας οικονομίας. Επιπροσθέτως, δίνονται κατευθύνσεις οι οποίες στοχεύουν στην διαμόρφωση

πλασίου για τον υποκείμενο σχεδιασμό, στην βιωσιμότητα και προστασία των πόρων και στην βελτίωση της ανταγωνιστικότητας (άρθρο 1).

Για να επιτευχθούν οι στόχοι, διατυπώνονται κριτήρια και κατευθύνσεις χωροθέτησης οργανωμένων και μη μονάδων οι οποίες παρουσιάζουν διαφοροποίηση. Ο εν λόγω διαχωρισμός αφορά: (Α) τις τουριστικά αναπτυγμένες περιοχές, (Β) τις τουριστικά αναπτυσσόμενες περιοχές, (Γ) τις περιοχές οι οποίες διαθέτουν τουριστικό ενδιαφέρον όπως και κυρίαρχες χρήσεις διαφοροποιημένες από το τουρισμό, ενώ παράλληλα δύνανται να αναπτύξουν εναλλακτικές μορφές τουρισμού, (Δ) τις Μητροπολιτικές περιοχές, (Ε) τις παράκτιες περιοχές και τα νησιά, (Η) στις περιοχές του NATURA 2000 καθώς και τις υπόλοιπες περιοχές που παρουσιάζουν περιβαλλοντική ευαισθησία, (Θ) τους Παραδοσιακούς οικισμούς και (Ι) τα μνημεία όπως και τους Αρχαιολογικούς χώρους (άρθρο 5).

Επιπροσθέτως, όσον αφορά τον νησιωτικό χώρο υπάρχουν τρεις ομάδες οι οποίες σχετίζονται με τα νησιά μικρής έκτασης και έρχονται αντιμέτωπα με ιδιαίτερα προβλήματα ελλείψεων και απομόνωσης (Ομάδα 1), τα νησιά τα οποία είναι τουριστικά αναπτυγμένα (Ομάδα 2) καθώς και τα ακατοίκητα νησιά και τις λοιπές βραχονησίδες (Ομάδα 3). Όσον αφορά το Βόρειο και Κεντρικό Αιγαίο, η προαναφερθείσα κατηγοριοποίηση αποτυπώνεται στον Χάρτη 22.

Αξιοσημείωτες είναι οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού στις οποίες ανήκει ο φυσιολατρικός, ο πολιτιστικός, ο καταδυτικός καθώς και ο θαλάσσιος τουρισμός. Για τις προαναφερθείσες δραστηριότητες, δίνονται κατά κύριο λόγο κατευθύνσεις στρατηγικού χαρακτήρα όπως εξάλλου γίνεται και στις μεταφορικές υποδομές, οι οποίες είναι απαραίτητες για την ολοκληρωμένη ανάπτυξη του τουρισμού.

Μεσούντος του 2020, έγινε ανακοίνωση για σχέδιο νόμου του Υπουργείου Τουρισμού με τίτλο: «Ανάπτυξη καταδυτικού τουρισμού, ρυθμίσεις αναπτυξιακού χαρακτήρα, ρυθμίσεις για κολυμβητικές δεξαμενές εντός τουριστικών καταλυμάτων, σήμα πιστοποίησης glamping και λοιπές διατάξεις», στα πλαίσια αναθεώρησης του ΕΧΠ για τον τουρισμό. Βάσει του τρίτου άρθρου, ο καταδυτικός τουρισμός είναι νόμιμος σε όλη την έκταση της επικράτειας εκτός από κάποιες θαλάσσιες περιοχές οι οποίες διαθέτουν ενάλιες αρχαιότητες. Παράλληλα με βάση τα άρθρα 15 και 12 του ν. 3028/2002, ο καταδυτικός

τουρισμός απαγορεύεται σε συγκεκριμένες θαλάσσιες περιοχές όπου διεξάγονται στρατιωτικές ασκήσεις, όπως και σε ευαίσθητα θαλάσσια οικοσυστήματα.

Επιπλέον, το ΕΠΧΣΑΑ για την βιομηχανία τέθηκε υπό εξέταση, σε σημείο που επηρεάζεται η παράλια ζώνη. Οι κατευθύνσεις έχουν κατά κύριο λόγο κανονιστικό χαρακτήρα και αναφέρονται στην χωροθέτηση των βιομηχανικών υποδοχέων και μονάδων.

#### 4.4.3. Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια.

Από την στιγμή που τα ΘΧΠ ανήκουν στο περιφερειακό επίπεδο σχεδιασμού (άρθρο 2, Ν.4447/2016) και αναφέρονται σε παράκτιες και θαλάσσιες χωρικές ενότητες θεωρείται απαραίτητο να εξεταστούν τα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια στον βαθμό που αναφέρονται στον θαλάσσιο και παράκτιο χώρο και συγκεκριμένα στο περιεχόμενο του ΘΧΣ, βάσει του Ν.4546/2018.

Οι κατευθύνσεις που αφορούν την περιοχή μελέτης πηγάζουν από τα ΠΧΠ της Στερεάς Ελλάδας, του Βορείου Αιγαίου, της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, της Κεντρικής Μακεδονίας και της Θεσσαλίας. Συγκεκριμένα, η ανάλυση επικεντρώνεται κατά κύριο λόγο στις βασικές προτεραιότητες που τίθενται για την χωρική οργάνωση και διαμόρφωση των βασικών υποδομών και των παραγωγικών δραστηριοτήτων που ασκούνται στον θαλάσσιο χώρο καθώς και στην αντιμετώπιση της πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς.

Αρχικά, εντοπίζονται οι βασικοί πόλοι ανάπτυξης και άξονες, οι οποίοι συμβάλλουν στο να ενισχυθεί η διαπεριφερειακή συνεργασία ανάμεσα στις περιοχές. Συγκεκριμένα, στην περιοχή μελέτης εντοπίζονται 3 κύριοι θαλάσσιοι άξονες εκ των οποίων ο ένας είναι διευρωπαϊκός. Ο διεθνής άξονας Βορρά - Νότου, συνδέει το βόρειο κομμάτι της Ελλάδας διαμέσου των πιο σημαντικών αστικών κέντρων (Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Θεσσαλονίκη) και καταλήγει στο πιο βόρειο άκρο του Εύξεινου Πόντου, ενώ στην επέκταση του προς τον Νότο διέρχεται παράλληλα με τα παράλια του Ισραήλ και του Λιβάνου και καταλήγει στην Αίγυπτο. Στην περίπτωση της Θεσσαλίας απαντώνται άξονες ανάπτυξης εθνικού επιπέδου και αυτό οφείλεται στην σύνδεση της με το Βόρειο Αιγαίο και τις Βόρειες Σποράδες. Υπό εξέταση βρέθηκαν οι εξής παράκτιες πόλεις: Καβάλα,

Αλεξανδρούπολη, Χίος,, Βόλος, Θεσσαλονίκη και Μυτιλήνη . Οι κατευθύνσεις που αφορούν τους πόλους ανάπτυξης και τους άξονες σχετίζονται με την δημιουργία πλεγμάτων, στοχεύοντας στην ενίσχυση της αναπτυξιακής φυσιογνωμίας των περιφερειών.

Αποβλέποντας στην διαμόρφωση όρων, υποδείξεων, κατευθύνσεων καθώς και στην χωρική διάρθρωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων, γίνεται διαχωρισμός των περιφερειών σε ευρείες χωρικές ενότητες και αυτό απεικονίζεται στον Χάρτη 23. Ειδικότερα, στην συγκεκριμένη ερευνητική εργασία έχουν εξεταστεί οι ζώνες προστασίας του πολιτιστικού και φυσικού περιβάλλοντος, οι χωρικές ενότητες του νησιωτικού και παράκτιου χώρου, καθώς και οι περιοχές στις οποίες αναπτύσσονται οι ανθρωπογενείς δραστηριότητες και συγκεκριμένα της ενέργειας, των υδατοκαλλιεργειών, της αλιείας και του τουρισμού.

**Χάρτης 23: Κατευθύνσεις των Αναθεωρημένων Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων.**



*Ίδια Επεξεργασία.*

Οι ρυθμίσεις και κατευθύνσεις στρατηγικού χαρακτήρα σχετικά με τις ζώνες διαφύλαξης του πολιτιστικού και φυσικού περιβάλλοντος, αφορούν την ανάδειξη, την διατήρηση και την αξιοποίηση τους ως σημαντικούς αναπτυξιακούς πόρους της κάθε περιφέρειας. Όσον αφορά τον πρωτογενή τομέα και συγκεκριμένα τις θαλάσσιες υδατοκαλλιέργειες και την αλιεία, προάγεται η διασύνδεση του με τον δευτερογενή τομέα. Μάλιστα, στην περίπτωση του Στρυμονικού Κόλπου, του Θερμαϊκού Κόλπου όπως και του Θρακικού Πελάγους, η «επένδυση» στον πρωτογενή τομέα αξιοποιεί τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα.

Για τις δραστηριότητες εξόρυξης όπως και για τον τομέα της ενέργειας, οι κατευθύνσεις σχετίζονται με την προώθηση των ΑΠΕ και την βιώσιμη εκμετάλλευση των ορυκτών πόρων, στοχεύοντας στο να απεξαρτηθεί η χώρα ενεργειακά από τα ορυκτά καύσιμα αλλά και των νησιών από το ηπειρωτικό σύστημα ενώ παράλληλα αυξάνεται η ενεργειακή αποδοτικότητα. Πιο αναλυτικά, αναφορικά με τις εγκαταστάσεις, το ΕΠΧΣΑΑ των ΑΠΕ περιλαμβάνει τους όρους και τους περιορισμούς.

Ιδιαίτερη σημασία δίνεται στο να οργανωθεί το δίκτυο μεταφορών και οι συνοδές εγκαταστάσεις στον χώρο. Συγκεκριμένα, όσον αφορά τις κατευθύνσεις για το δίκτυο των θαλάσσιων μεταφορών, εκείνες προτρέπουν στην βελτίωση της συνδεσιμότητας της ηπειρωτικής χώρας με την νησιωτική αλλά και στην ανάπτυξη του εμπορίου και της ναυτιλίας. Για τον λόγο αυτό, προάγονται κατά κύριο λόγο ενέργειες οι οποίες θα αναβαθμίσουν αισθητά τις λιμενικές εγκαταστάσεις και θα δημιουργήσουν νέες, αναλόγως τις προτεραιότητες των επιμέρους περιφερειών. Παράλληλα, στους λιμένες οι οποίοι περιλαμβάνονται στις κύριες θαλάσσιες πύλες της Ελλάδας διεθνούς επιπέδου, δίνονται κατευθύνσεις στοχεύοντας στην εκτενέστερη ανάπτυξη τους ως εμπορικά και τουριστικά κέντρα.

Όσον αφορά τις ευρύτερες ζώνες του τουρισμού, και ιδίως εκείνες οι οποίες συγκεντρώνουν υψηλής αξίας και έκτασης πολιτιστικό και φυσικό απόθεμα, οι κατευθύνσεις προβλέπουν την αξιοποίηση των τουριστικών πόρων έτσι ώστε να αναπτυχθούν οι εναλλακτικές μορφές του τουρισμού.

Συνοψίζοντας, οι ρυθμίσεις και κατευθύνσεις στρατηγικού χαρακτήρα που προέρχονται από τα ΠΧΠ και ταυτόχρονα εναρμονίζονται με τις κατευθύνσεις των υπολοίπων πλαισίων, αφορούν την ανάπτυξη των υποδομών και ειδικά των λιμανιών που



παρουσιάζουν συγκριτικό πλεονέκτημα για την υποδοχή κρουαζιέρας και για την οργάνωση του θαλάσσιου εμπορίου, την σύνδεση των νησιωτικών περιοχών με το ενεργειακό σύστημα ηπειρωτικού τμήματος της χώρας και την αντιμετώπιση της γεωγραφικής απομόνωσης τους, και την οργάνωση του τουριστικού τομέα. Επιπλέον, όσον αφορά τις παράκτιες περιοχές, πέρα από την διαφύλαξη της πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς, γίνεται ο καθορισμός ενός πλαισίου αξιοποίησης των τουριστικών πόρων ο οποίος στοχεύει στην ανάπτυξη των εναλλακτικών μορφών τουρισμού. Παράλληλα, αναδεικνύονται οι περιοχές ανάπτυξης υδατοκαλλιεργειών και καθορίζονται οι όροι χωροθέτησης των ξενοδοχειακών καταλυμάτων.

#### 4.6. Συνέπειες στο Θαλάσσιο Περιβάλλον, Συγκρούσεις και Λοιπές Παράμετροι στην Περιοχή Μελέτης.

Εκτός από τις προαναφερθείσες παραμέτρους, είναι απαραίτητη η εξέταση των σχέσεων που αναπτύσσονται ανάμεσα στον θαλάσσιο και τον χερσαίο χώρο, οι ασυμβατότητες και οι συνέργειες μεταξύ των χρήσεων γης, οι νομικές δεσμεύσεις καθώς και η σημαντικότητα του χώρου και ιδίως η σημαντικότητα του χρόνου που ασκούνται οι δραστηριότητες.

Για αρχή βάσει των Ασπρογέρακα και Λάζογλου (2018), οι δραστηριότητες που εντοπίζονται στον θαλάσσιο χώρο εξαρτώνται άμεσα από την υδάτινη επιφάνεια, εξαιρουμένων ορισμένων υποδομών (καλώδια και υποθαλάσσιοι αγωγοί) και της πολιτιστικής κληρονομιάς. Αυτό ισχύει και στην περίπτωση του βυθού και της υδάτινης στήλης, ωστόσο οι περισσότερες δραστηριότητες συσχετίζονται έμμεσα. Επιπροσθέτως, η πολιτιστική κληρονομιά και η εξόρυξη έχουν άμεση συσχέτιση με το υπέδαφος. Όσον αφορά τις προστατευόμενες, περιοχές, το σύνολο των υποδιαιρέσεων του θαλάσσιου χώρου είναι συσχετιστικό. Ωστόσο, η πιο σημαντική διάσταση είναι ο χρόνος, από τον οποίο επηρεάζονται με άμεσο τρόπο οι στρατιωτικές ασκήσεις, οι θαλάσσιες μεταφορές, η αλιεία και η τουριστική δραστηριότητα (Πίνακας 10).



**Πίνακας 10: Περιεχόμενο (Χρήσεις) του ΘΧΣ στην Ελλάδα.**

ΧΡΗΣΕΙΣ / Διαστάσεις	ΕΛΛΑΔΑ				
	Επιφάνεια	Στήλη	Βυθός	Υπέδαφος	Χρόνος
Αλιεία	X	X	O		X
Υδατοκαλλιέργεια	X	X	O		
Ναυτιλία - Μεταφορές	X	O			X
Περιοχές Διεξαγωγής Στρατιωτικών Ασκήσεων (Δεν επηρεάζονται από τον σχεδιασμό)	X	O	O		X
Τουρισμός	X	O	O		X
Οδοί Υποβρύχιων Καλωδίων και Αγωγών			X		
Περιοχές Προστασίας της Φύσης	X	X	X		
Επιστημονική Έρευνα	X				
Ενάλια Πολιτιστική Κληρονομιά			X	X	
Εγκαταστάσεις ΑΠΕ	X	O			
Εξόρυξη Πρώτων Υλών	X	X	X	X	
Υποδομές - Εγκαταστάσεις	X	O	O		
Πετρέλαιο και Φυσικό Αέριο	X	X	X	X	
Παράκτιες Χρήσεις Γης	X				X
X: Άμεση Συσχέτιση					
O: Έμμεση Συσχέτιση					

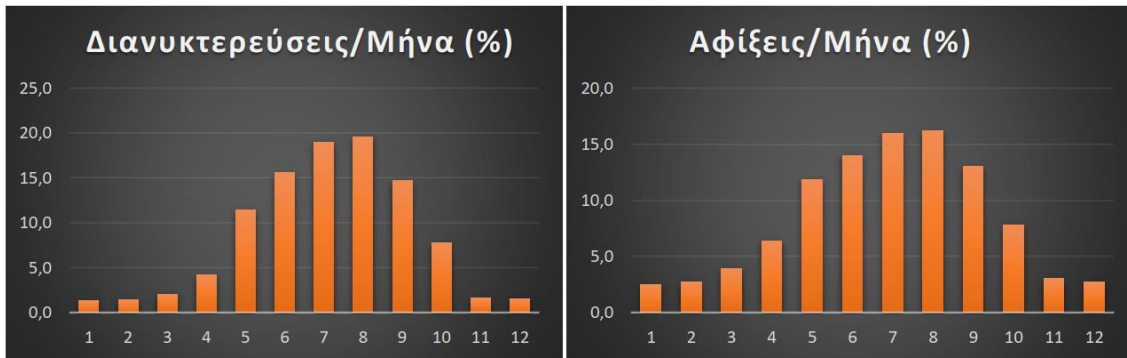
Πηγή: Ασπρογέρακας και Λάζογλου, 2018.

Με το πέρασμα του χρόνου επηρεάζονται οι χρήσεις γης οι οποίες συνοδεύονται από μόνιμες εγκαταστάσεις ή δεσμεύουν κάποιο χώρο πέρα από τις εκτατικές χρήσεις. Στις χρήσεις γης, οι οποίες δεσμεύουν κάποιον χώρο περιλαμβάνονται οι περιοχές όπου διεξάγονται στρατιωτικές ασκήσεις, οι οποίες για συγκεκριμένη χρονική περίοδο δεσμεύουν σημαίνον θαλάσσιο χώρο. Η χρονική περίοδος μπορεί να είναι ωριαία, ημερήσια, μηνιαία ή ετήσια και δέχεται τροποποίηση κάθε χρόνο. Πιο αναλυτικά, στο Αιγαίο απαντώνται δώδεκα περιοχές, οι οποίες διαχωρίζονται σε περιοχές βολών υφάλων όπλων, υποβρυχίων όπλων όπως και περιοχές ασκήσεων ναρκοπολέμου. Οι περιοχές ασκήσεων ναρκοπολέμου και οι περιοχές βολών υφάλων όπλων, ενεργοποιούνται με προαγγελία, η οποία εκδίδεται δύο μέρες πριν την έναρξη των ασκήσεων ενώ στις περιοχές υποβρυχίων όπλων δεν χρειάζεται κάποια προειδοποίηση. Εξαιρούνται οι περιοχές της

Ποτίδαιας και Ψαθούρας, οι οποίες ενεργοποιούνται Δευτέρα μέχρι Πέμπτη από τις 5:00 έως τις 15:00. (ΥΥΠΝ, 2020).

Η εποχικότητα επηρεάζει σε αρκετά υψηλό βαθμό τον τουρισμό, το οποίο έχει άμεση σύνδεση με το μοντέλο 3S που ακολουθείται διεθνώς, αλλά και με τις παράκτιες περιοχές. (Krabokoukis & Polyzos, 2019). Συγκεκριμένα, βάσει των στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ (2019β), το 85% του συνόλου των αφίξεων καθώς και τα 92% του συνόλου των διανυκτερεύσεων σε κάμπινγκ και ξενοδοχεία, συγκεντρώνεται από τον Απρίλιο μέχρι τον Οκτώβριο με ιδιαίτερη κορύφωση να παρατηρείται κατά τους θερινούς μήνες. (Διάγραμμα 3).

**Διάγραμμα 3: Ποσοστό Αφίξεων και Διανυκτερεύσεων σε ξενοδοχεία κάμπινγκ, το 2018 ανά μήνα.**



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2019β).

Ωστόσο, ο ρόλος του χρόνου και του χώρου όσον αφορά την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων, δεν πρέπει να συμπεραίνει πως οι συγκεκριμένες χρήσεις οφείλουν να εξεταστούν σε δεύτερο χρόνο ή μονομερώς. Ίσα ίσα που μέσω αυτών, δίνεται η δυνατότητα να συντελούνται πολλαπλές χρήσεις στο σύνολο των διαστάσεων του θαλάσσιου χώρου ενώ παράλληλα τονίζεται ο πολυεπίπεδος και πολυδιάστατος χαρακτήρας του ΘΧΣ. (Παπαγεωργίου, 2016 και ΣΕΒ, 2018).

Ακόμα μια παράμετρος υψηλής σημασίας είναι η αλληλεπίδραση ανάμεσα στον παράκτιο και στον θαλάσσιο χώρο. Η συγκεκριμένη αλληλεπίδραση αυξάνεται όταν οι θαλάσσιες

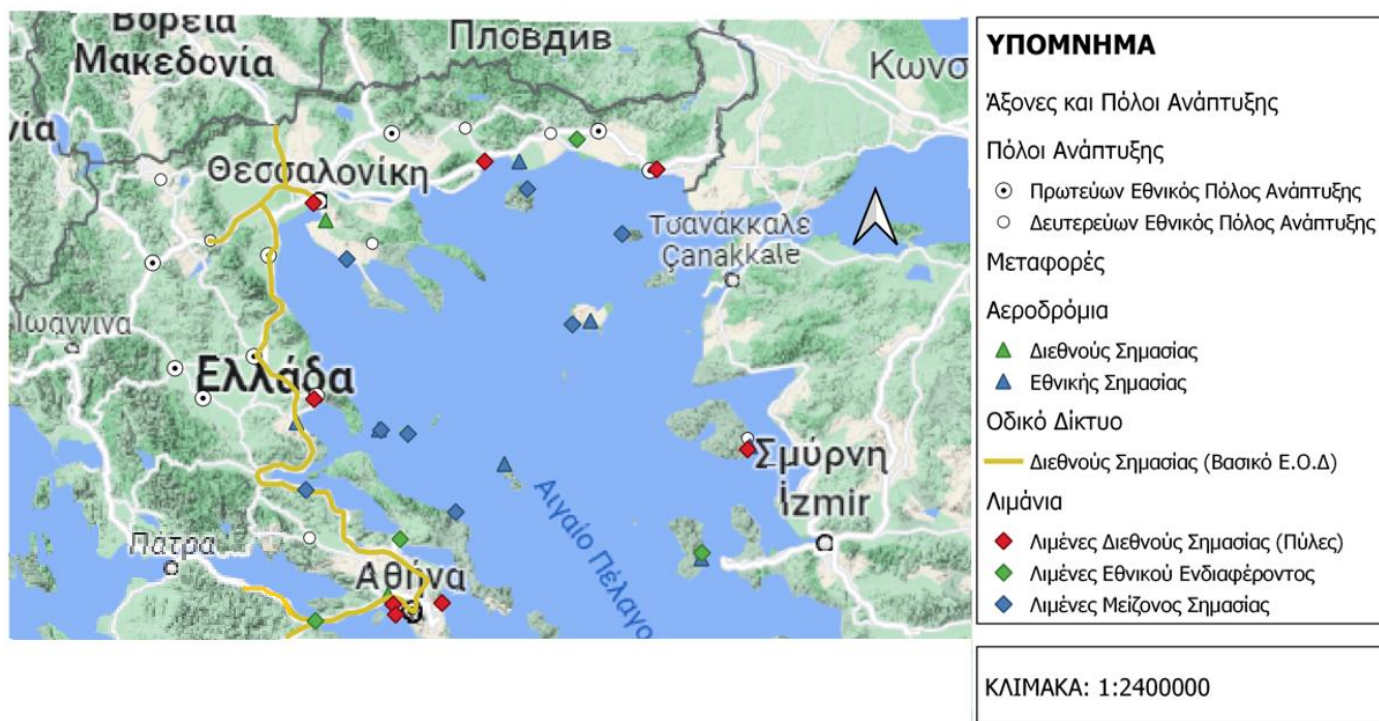
παραγωγικές δραστηριότητες εντατικοποιούνται ενώ ταυτόχρονα εξαρτώνται άμεσα από τις χερσαίες υποδομές και εγκαταστάσεις, ιδίως στον κλάδο της υδατοκαλλιέργειας, του τουρισμού, της αλιείας και των μεταφορών. Οι προαναφερθείσες αλληλεπιδράσεις μπορούν να είναι αρνητικές και θετικές και να δημιουργούν ασυμβατότητες ή συνέργειες μεταξύ του περιβάλλοντος αλλά και των χρήσεων. (Ρέμπης, Τσιλιμίγκας & Παυλογεωργάτος, 2018).

Οι μεταφορές μέσω θαλάσσης συνδέονται με άμεσο τρόπο με τις λιμενικές εγκαταστάσεις, όπως και με τις υπόλοιπες μεταφορικές υποδομές. Ιδίως, για τον εμπορευματικό κλάδο, σημαντικό ρόλο διαθέτουν οι συνδυασμένες μεταφορές. Στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης η οποία διαθέτει τον δεύτερο μεγαλύτερο λιμένα της χώρας, αυτό το γεγονός γίνεται ιδιαίτερα αντιληπτό καθώς δυτικά από τον λιμένα τις περιοχές Καλοχωρίου και Σίνδου, υπάρχει συγκέντρωση κέντρων εγκαταστάσεων logistics. Οι συγκεκριμένες περιοχές προσελκύουν τους επενδυτές κι αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στο ότι είναι άμεσα προσβάσιμες μέσω του σιδηροδρομικού και του βασικού εθνικού δικτύου. Παράλληλα, εξυπηρετούν και υποστηρίζουν το διεθνές εμπόριο, ενώ μια τρίτη περιοχή εξυπηρετεί την εγχώρια αγορά, με πλεονέκτημα την κοντινή απόσταση με το διεθνές αεροδρόμιο που διαθέτει η πόλη. (ΕΥ, 2017).

Ταυτόχρονα, ο τομέας της ναυτιλίας σχετίζεται άμεσα με τις έδρες της κάθε περιφερειακής ενότητας καθώς και με τον ρόλο που διαθέτουν στο εθνικό οικιστικό δίκτυο. (Χάρτης 24).

Ο τομέας του τουρισμού, ο οποίος συμβάλλει σημαντικά στον ΑΕΠ της Ελλάδας, είναι και ο κύριος παράγοντας αλληλεπίδρασης ανάμεσα στην θάλασσα και στην ξηρά και αυτό διότι αποτυπώνει την πιο μεγάλη δομημένη επιφάνεια κατά μήκος των ακτών. (Ρέμπης κ.α, 2018). Σχετικά με τις εγκαταστάσεις και τις υποδομές, πέρα από τους παραθεριστικούς οικισμούς, το κάμπινγκ και τα τουριστικά καταλύματα, σημαντικό ρόλο έχουν οι λιμενικές εγκαταστάσεις (τουριστικά καταφύγια και αγκυροβόλια, επιβατικά λιμάνια και λιμάνια κρουαζιέρας) όπως και η σύνδεση τους με τα υπόλοιπα δίκτυα μεταφορών προωθώντας την ανάπτυξη του τομέα και καλύτερη προσβασιμότητα.

**Χάρτης 24: Η σχέση που αναπτύσσεται στον τομέα της Ναυτιλίας ανάμεσα στον χερσαίο και τον θαλάσσιο χώρο.**



*Ιδία Επεξεργασία.*

Λόγω των συνοδών εγκαταστάσεων που είναι απαραίτητες με πρωταρχικό στόχο την εξυπηρέτησή τους, οι υπόλοιπες παραγωγικές δραστηριότητες που εντοπίζονται στον θαλάσσιο

χώρο, σχετίζονται άμεσα με τον παράκτιο χώρο. Οι υδατοκαλλιέργειες και ο τομέας της αλιείας έχουν άμεση σύνδεση με τον χερσαίο χώρο και αυτό οφείλεται στην ανάγκη για ελλιμενισμό. Συγκριμένα για τις υδατοκαλλιέργειες, βάσει του ΕΠΧΣΑΑ Υδατοκαλλιεργειών (2011), συνοδές εγκαταστάσεις υποδομών αποτελούν: οι κτιριακές εγκαταστάσεις (χώροι παραμονής προσωπικού, χώροι φύλαξης διχτυών, φυλάκια, αποθήκες), το σύστημα όδευσης τροφών, το σύστημα απορροής υδάτων και άντλησης θαλασσινού νερού και οι εγκαταστάσεις ελλιμενισμού. Για τις συγκεκριμένες υποδομές είναι απαραίτητο να βρίσκονται σε άμεση εγγύτητα με τον παράκτιο χώρο και αυτό διότι πρόκειται για σχέση άμεσης εξάρτησης με τις πλωτές μονάδες υδατοκαλλιεργειών.

Ο οικολογικά ευαίσθητος χαρακτήρας των οικοσυστημάτων όπως και η υπερσυγκέντρωση υποδομών και παραγωγικών χρήσεων στον θαλάσσιο και παράκτιο χώρο, έχει ως αποτέλεσμα την δημιουργία συγκρούσεων και πιέσεων. Οι συγκρούσεις στον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο αφορούν κατά κύριο λόγο το φυσικό περιβάλλον, τις ειδικές χρήσεις και τις οικονομικές δραστηριότητες. Οι επιπτώσεις των συγκρούσεων σχετίζονται από την μία με την χωροθέτηση υπεράκτιων εγκαταστάσεων και τον χωρικό περιορισμό άσκησης ανταγωνιστικών δραστηριοτήτων, και με την υποβάθμιση της βιοποικιλότητας και των οικοσυστημάτων από την άλλη. Αναλυτικότερα, η έλλειψη αντιμετώπισης των συγκεκριμένων ζητημάτων ενδέχεται να θέσει υψηλό ρίσκο όχι μόνο στους φυσικούς πόρους αλλά και στο συμφέρον της οικονομίας και της κοινωνίας. (Ρέμπης κ.ά. 2018).

Σε διάφορες χρονικές περιόδους, έχουν πραγματοποιηθεί επιστημονικές έρευνες και μελέτες που αφορούν τις συγκρούσεις και τις συμβατότητες που υπάρχουν ανάμεσα στις προαναφερθέντες δραστηριότητες. Αντλώντας πληροφορίες από τα επιστημονικά δεδομένα, οι πιο πολλές αρνητικές αλληλεπιδράσεις προέρχονται από τις δεσμευμένες περιοχές διεξαγωγής στρατιωτικών ασκήσεων και από την εξόρυξη ορυκτών πόρων. (Πίνακας 11). Στην περιοχή μελέτης, οι πιο σημαντικές συνέργειες και ασυμβατότητες ανάμεσα στον θαλάσσιο περιβάλλον και στις ανταγωνιστικές

δραστηριότητες θα παρατεθούν στην συνέχεια, και σε ένα μεγάλο ποσοστό βασίζονται στην μελέτη *«Γαλάζια ανάπτυξη στη Μεσόγειο: η πρόκληση της καλής περιβαλλοντικής κατάστασης»*.

**Πίνακας 11: Ασυμβατότητες και Συνέργειες ανάμεσα στο περιβάλλον και στις παραγωγικές δραστηριότητες.**

	Φυσικό Περιβάλλον	Ενάλια Πολιτιστική Κληρονομιά	Αλιεία	Υδατοκαλλιέργεια	Εξόρυξη Πρώτων Υλών - Ορυκτών Πόρων	Εξόρυξη Πετρελαίου και Φυσικού Αερίου	Ναυτιλία - Θαλάσσιες Μεταφορές	Τουρισμός	Περιοχές Διεξαγωγής Στρατιωτικών Ασκήσεων	Υπεράκτια Αιολική Ενέργεια	Υποθαλάσσιοι Αγωγοί και Καλώδια	Υποδομές	Επιστημονική Έρευνα
Φυσικό Περιβάλλον													
Ενάλια Πολιτιστική Κληρονομιά													
Αλιεία													
Υδατοκαλλιέργεια													
Εξόρυξη Πρώτων Υλών - Ορυκτών Πόρων													
Εξόρυξη Πετρελαίου και Φυσικού Αερίου													
Ναυτιλία - Θαλάσσιες Μεταφορές													
Τουρισμός													
Περιοχές Διεξαγωγής Στρατιωτικών Ασκήσεων													
Υπεράκτια Αιολική Ενέργεια													
Υποθαλάσσιοι Αγωγοί και Καλώδια													
Υποδομές (Λιμάνια, Πλωτές Μονάδες κ.ά)													
Επιστημονική Έρευνα													

Στον παραπάνω Πίνακα, τα κελιά υποδηλώνουν την ένταση των συγκρούσεων ανάμεσα στις χρήσεις γης σε χρώμα διαβάθμισης του κόκκινου. Όσο πιο κόκκινο είναι ένα κελί τόσο πιο έντονη είναι η σύγκρουση που αναπτύσσεται ανάμεσα στην αντίστοιχη στήλη και στην αντίστοιχη γραμμή.

Πηγή: Αρβανίτης & Γιαννακοπούλου (2016), Παπαγεωργίου (2016), NCC & Mom, (2015).

Αξίζει να σημειωθεί πως οι συγκρούσεις στον τομέα των υδατοκαλλιεργείων υπάρχουν λόγω δέσμευσης χώρου καθώς και διάσπαρτης χωροθέτησης μονάδων οστρακοκαλλιεργείων και

ιχθυοκαλλιιεργειών. Αιτιακά, τα συμφέροντα του συγκεκριμένου τομέα συγκρούονται με την αλιεία και τον παράκτιο τουρισμό, γι' αυτόν τον λόγο, οι μονάδες στην πλειοψηφία τους προτιμούν η χωροθέτηση τους να γίνει σε απόμακρες περιοχές της Ελλάδας. Οι πιέσεις που λαμβάνουν χώρα στο θαλάσσιο περιβάλλον σχετίζονται με την καταστροφή και την αλλοίωση των οικοτόπων αλλά και με διαταραχές που υπόκεινται τα είδη.

Λόγω του εκτατικού χαρακτήρα τους, οι μεταφορές μέσω θαλάσσης συγκρούονται με αρκετές οικονομικές χρήσεις και απαιτούν ιδιαίτερη αντιμετώπιση. Ειδικά ο τομέα της ναυτιλίας συγκρούεται με την αλιεία, με την χωροθέτηση θαλάσσιων εγκαταστάσεων και με τα υπεράκτια αιολικά πάρκα καθώς υπάρχει υψηλό ρίσκο για πρόκληση ατυχήματος. Αναφορικά με τα θαλάσσια οικοσυστήματα, οι κύριες πιέσεις προέρχονται από την αυξημένη κυκλοφορία των αποβλήτων που διοχετεύονται, το οποίο έχει ως συνέπεια την μόλυνση του περιβάλλοντος και την θανάτωση αρκετών ειδών. Την ίδια στιγμή, η άμεση εξάρτηση της ναυτιλίας με τις χερσαίες εγκαταστάσεις καθώς και η εντατικοποίηση ολόκληρου του τομέα, οδηγεί στην δημιουργία πιέσεων στα οικοσυστήματα του παράκτιου χώρου.

Η τουριστική δραστηριότητα η οποία αυξάνεται συνεχώς λόγω της έλλειψης οργανωμένης δόμησης έχει δημιουργήσει διάφορα προβλήματα στα οικοσυστήματα του παράκτιου χώρου. Επιπλέον, όσον αφορά την ναυτιλία, η κίνηση των κρουαζιερόπλοιων και των τουριστικών σκαφών, έχει προκαλέσει διάφορες επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον. Ωστόσο, ο τομέας της ναυτιλίας περιορίζει την χωροθέτηση πλωτών μονάδων υδατοκαλλιέργειας, την εξόρυξη υδρογονανθράκων και την χωροθέτηση αιολικών πάρκων και αυτό διότι αλλοιώνουν τους υφιστάμενους πόρους και το τοπίο στα οποία στηρίζεται η ναυτιλία.

Αναφορικά με την υπεράκτια ενέργεια και ειδικά τα υπεράκτια αιολικά πάρκα, υπάρχει μια σειρά συγκρούσεων, που πρόκειται να παρατεθεί. Σχετικά με το θαλάσσιο περιβάλλον, κατά την φάση κατασκευής παρατηρούνται οι χειρότερες επιπτώσεις, οι οποίες αφορούν τον τραυματισμό και τον θάνατο μεγάλου αριθμού των ειδών του οικοσυστήματος, ενώ κατά την φάση λειτουργίας εντοπίζονται οι θετικές συνέπειες, οι οποίες είναι η δημιουργία νέων υφάλων το οποίο με την σειρά του οδηγεί στην δημιουργία νέων οικοσυστημάτων. Τα συγκεκριμένα οικοσυστήματα διαφυλάττονται από την αλιεία, καθώς η άσκηση της συγκεκριμένης δραστηριότητας δεν επιτρέπεται στο εσωτερικό των πάρκων. Ωστόσο, και σε αυτή την περίπτωση οι λοιπές



αλληλεπιδράσεις προέρχονται από τις απαγορευσεις άσκησης διάφορων χρήσεων στο εσωτερικό του δεσμευμένου χώρου.

Οι πιο σημαντικές συνέπειες στην ανάπτυξη πολλαπλών δραστηριοτήτων και στο θαλάσσιο περιβάλλον, προέρχονται από την εξόρυξη και την έρευνα υδρογονανθράκων και από την αξιολόγηση πιθανών ατυχημάτων. Κάποιες χρήσεις γης όπως είναι οι υδατοκαλλιέργειες, η αλιεία και ο τουρισμός θα μπορούσαν να επηρεαστούν λόγω κάποιου ατυχήματος. Επίσης, οι παράκτιες χρήσεις και ειδικά η απόρριψη λυμάτων και απορριμμάτων στην θάλασσα, η χωροθέτηση χερσαίων υποδομών και η αστική ανάπτυξη, έχουν ως συνέπεια να επηρεάζεται η βιοποικιλότητα των οικοσυστημάτων.

Ο ανταγωνισμός που υπάρχει ανάμεσα στο φυσικό-πολιτιστικό περιβάλλον και στις παραγωγικές δραστηριότητες, επιβάλλει μια ολιστική διαχείριση και προσέγγιση. Έως τώρα, οι αυξημένες συγκρούσεις αποφεύγονταν λόγω των δεσμεύσεων που υπάρχουν. Από την στιγμή που δεν υπάρχει μια ρύθμιση για το σύνολο, οι δεσμεύσεις που διατυπώνονται για τον θαλάσσιο χώρο, και ειδικά για την διαφύλαξη της πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς όπως και της ανάπτυξης των παραγωγικών δραστηριοτήτων, συντελούν μια παράμετρο υψηλής σημασίας, η οποία οφείλει να εξετάζεται με στόχο την διαμόρφωση πλαισίου ΘΧΣ.

Στις πιο πολλές περιπτώσεις, όπως στις περιοχές διεξαγωγής στρατιωτικών ασκήσεων, στις περιοχές εξόρυξης υδρογονανθράκων, στις υδατοκαλλιέργειες, στους ενάλιους αρχαιολογικούς χώρους και στις προστατευόμενες περιοχές, οι ρυθμίσεις αφορούν τον περιορισμό άσκησης παράλληλων δραστηριοτήτων λόγω της δέσμευσης συγκεκριμένου χώρου. Συγκεκριμένα, έχουν θεσπιστεί κάποιοι κανόνες οι οποίοι μέσω της απαγόρευσης της ανάπτυξης δραστηριοτήτων και οχλουσών χρήσεων εντός των θεσμοθετημένων ζωνών, στοχεύουν στην διαφύλαξη του πολιτιστικού και φυσικού περιβάλλοντος. Όσον αφορά τις εκτατικές χρήσεις και συγκεκριμένα τις θαλάσσιες μεταφορές και την αλιεία, οι κανόνες παρουσιάζουν διαφοροποίηση. Στην πρώτη κατηγορία γίνεται ο καθορισμός κανόνων οι οποίες αφορούν τις περιοχές στις οποίες ασκούνται οι δραστηριότητες, τα εργαλεία και η εποχικότητα των αλιευτικών σκαφών. Στην δεύτερη κατηγορία λόγω των διαύλων θαλάσσιας κυκλοφορίας και του διεθνούς εμπορίου, οι κανόνες εμπεριέχονται σε ρυθμίσεις που αφορούν την κίνηση στους λιμένες. Ταυτόχρονα με τα ΕΧΠ τα οποία αφορούν τις κύριες ανταγωνιστικές χρήσεις, παρέχονται εξειδικευμένες κατευθύνσεις, κριτήρια και κανόνες οι οποίοι στοχεύουν στην χωρική ανάπτυξη και οργάνωση των αντίστοιχων

τομέων στον ελληνικό χώρο, έχοντας ως σκοπό την διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Όμως εκτός από τα προαναφερθέντα πλαίσια, οι ρυθμίσεις και οι κατευθύνσεις προκύπτουν και από τα ΠΧΠ για τις περιφέρειες της χώρας όπως: η Στερεά Ελλάδα, το Βόρειο Αιγαίου, η Ανατολική Μακεδονία και Θράκη, η Κεντρική Μακεδονία και η Θεσσαλία. Ο θαλάσσιος χώρος επηρεάζεται από τις εν λόγω κατευθύνσεις όπως και οι παραγωγικές δραστηριότητες οι οποίες ασκούνται σε περιοχές στις οποίες αλληλοεπιδρά η θάλασσα με την ξηρά.

Όσον αφορά τις παραγωγικές δραστηριότητες, τις πιο πολλές φορές γίνεται καθορισμός των ευρειών ζωνών ομοιογενών δραστηριοτήτων, εντός των οποίων γίνεται η διαμόρφωση απαραίτητων ρυθμίσεων και κατευθύνσεων. Σχετικά με τον τομέα της Βιομηχανίας, των ΑΠΕ, του τουρισμού και των υδατοκαλλιεργειών, το πλαίσιο δέσμευσης διαμορφώνεται μέσω της ενσωμάτωσης και του εναρμονισμού των ρυθμίσεων και των κατευθύνσεων των Ειδικών Χωροταξικών Πλαισίων στα υφιστάμενα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλάγια. Επιπλέον ρυθμίσεις που αφορούν τον γενικότερο τομέα του τουρισμού περιλαμβάνουν την δημιουργία καταδυτικών πάρκων καθώς και την αξιοποίηση της αλιείας με στόχο την προάσπιση του αλιευτικού τουρισμού. Βαρύνουσα σημασία διαθέτει ο ρόλος των μεταφορικών υποδομών και ειδικά οι άξονες σύνδεσης με τα άλλα κράτη. Γι' αυτόν τον λόγο, υπάρχει επιτακτική ανάγκη οι κατευθύνσεις να βελτιώνονται συνεχώς και οι υφιστάμενες υποδομές να αναβαθμίζονται με στόχο την προώθηση των συνδυασμένων και την ενίσχυση των Πυλών εισόδου. Οι συγκεκριμένες κατευθύνσεις, έχουν ως στόχο την βέλτιστη σύνδεση του ηπειρωτικού χώρου με τον νησιωτικό. Όσον αφορά τον τομέα της ενέργειας, αποτελεί προτεραιότητα η χρήση του φυσικού αερίου ως εναλλακτικό καύσιμο καθώς και η εκμετάλλευση των ΑΠΕ. Ταυτόχρονα, μέσω υπόγειων – υποθαλάσσιων καλωδίων και αγωγών, προωθείται η σύνδεση του διασυνδεδεμένου συστήματος μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας με τα νησιά.

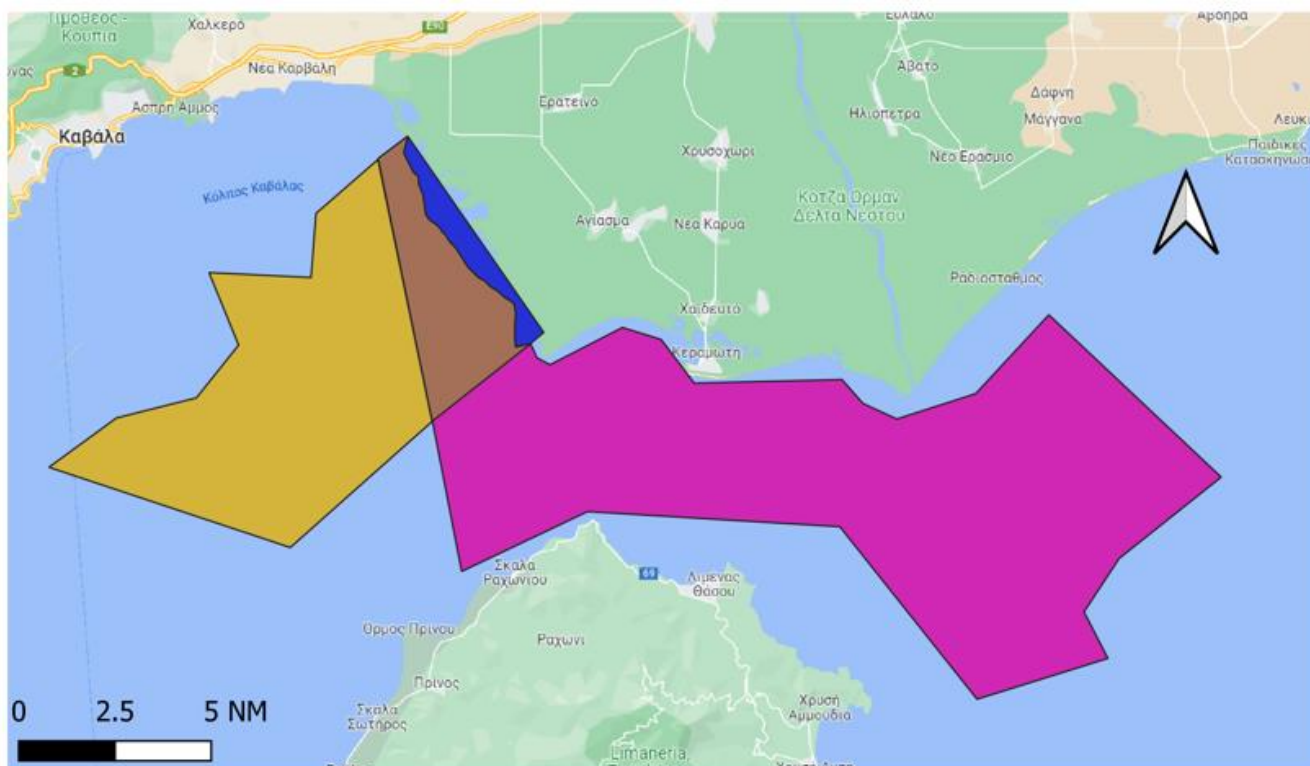
Βάσει των προαναφερθέντων στοιχείων για τις ρυθμίσεις και τις κατευθύνσεις που προσδιορίζονται στοχεύοντας στο να αναπτυχθούν οι παραγωγικές δραστηριότητες και να προστατευτεί η πολιτιστική και φυσική κληρονομιά, αλλά και σύμφωνα με τα αποτελέσματα που έδειξε η μελέτη της WWF (2015), στον θαλάσσιο χώρο δεν υπάρχουν υψηλής σημασίας

ασυμβατότητες μεταξύ των χρήσεων πέρα από τα έξι ναυτικά μίλια. Γι' αυτό, οι τυχόν συγκρούσεις εξετάζονται σε τοπικό επίπεδο.

Στην περιοχή του Πρίνου η οποία ανήκει στον Κόλπο της Καβάλας και στην οποία γίνεται εξόρυξη υδρογονανθράκων, αναπτύσσονται παράλληλα και άλλες χρήσεις οι οποίες είναι ασύμβατες μεταξύ τους. Συγκεκριμένα οι συγκρούσεις απαντώνται σε τέσσερις περιοχές, οι οποίες απεικονίζονται στον Χάρτη 25. Στην πρώτη περιοχή έχουν εγκατασταθεί πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου, ενώ παράλληλα αναπτύσσονται οι θαλάσσιες μεταφορές και η αλιεία, και ειδικά οι επιβατικές μεταφορές οι οποίες οφείλονται στον θαλάσσιο άξονα Καβάλας – Θάσου. Στην δεύτερη περιοχή έχει γίνει καθορισμός μιας ζώνης στο πεδίο εξόρυξης η οποία διαθέτει περιθώρια να αναπτυχθούν υδατοκαλλιέργειες από το ΕΠΧΣΑΑ των Υδατοκαλλιεργειών. Λόγω της σύνδεσης του Λιμένα Θάσου με τον Λιμένα Κεραμώτης, στο ανατολικό τμήμα της περιοχής υδατοκαλλιέργειών που έχει προταθεί, εντοπίζεται υψηλή πυκνότητα επιβατικών σκαφών. Παράλληλα, κοντά στην ακτογραμμή, οι συγκρούσεις είναι πιο έντονες. Αυτές οι ασυμβατότητες οφείλουν την ύπαρξη τους στην άμεση γεινίαση του Εθνικού Πάρκου Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης με τις θαλάσσιες παραγωγικές δραστηριότητες. Ταυτόχρονα, το σύνολο των ανθρωπογενών χρήσεων διαμορφώνεται στο εσωτερικό των περιοχών Natura. Όμως, βάσει του

Περιβαλλοντικού Νόμου 4685/2020, στις επιτρεπόμενες ειδικές χρήσεις, δίνεται η άδεια να αναπτυχθούν οι υδατοκαλλιέργειες και οι εξορύξεις, υπό όρους.

### Χάρτης 25: Ασυμβατότητες και Συγκρούσεις που παρατηρούνται στον Κόλπο της Καβάλας (Πρίνος).



#### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

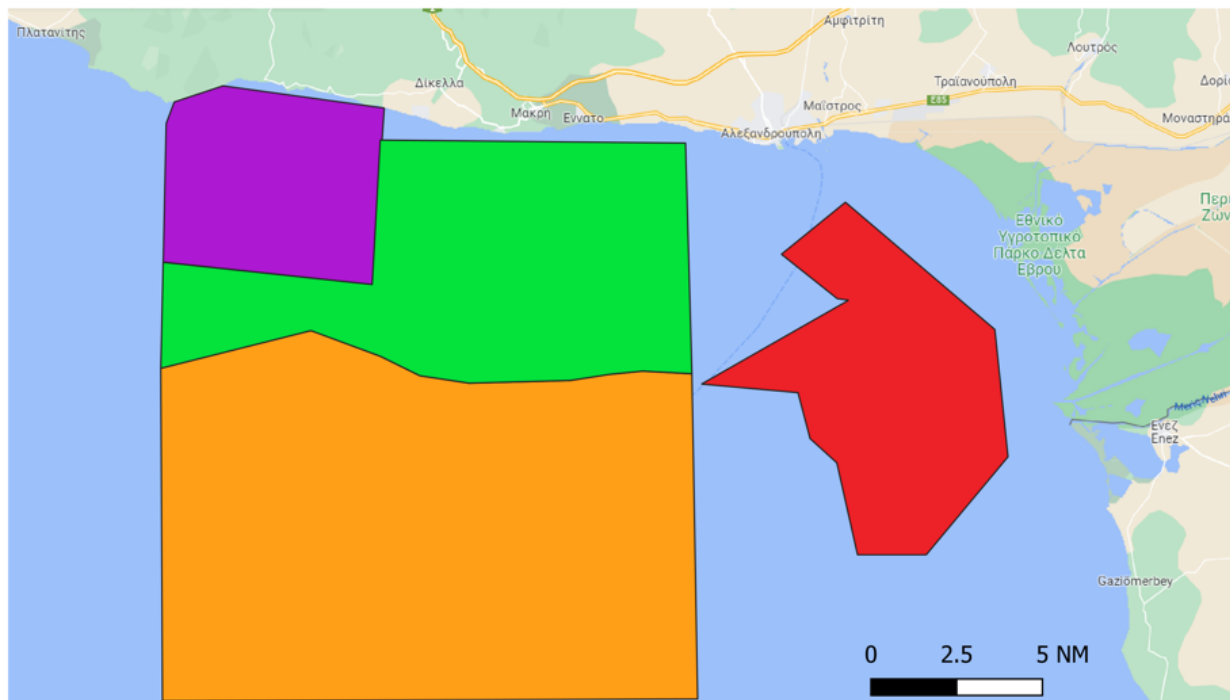
- Εξόρυξη - Φυσικό Περιβάλλον - Αλεία - Θαλάσσιες Μεταφορές
- Εξόρυξη - Φυσικό Περιβάλλον - Υδατοκαλλιέργειες
- Εξόρυξη - Φυσικό Περιβάλλον - Εγγύτητα με τα όρια του Φυσικού Πάρκου - Υδατοκαλλιέργειες
- Υδατοκαλλιέργειες - Φυσικό Περιβάλλον - Επιβατικές Μεταφορές

*Ιδία Επεξεργασία.*

Στην περιοχή της Αλεξανδρούπολης, εντός του δικτύου Natura έχει αδειοδοτηθεί η εγκατάσταση θαλάσσιου αιολικού πάρκου. Παράλληλα, προς αξιολόγηση βρίσκεται ακόμα μια αίτηση. Επιπλέον, η συγκεκριμένη περιοχή διαθέτει έντονη αλιευτική δραστηριότητα η οποία οφείλεται στις βιολογικές συνθήκες οι οποίες διαμορφώνονται από τις εκβολές του ποταμού Έβρου. Στο δυτικό μέρος της περιοχής έχει χωροθετηθεί μια στρατιωτική περιοχή εντός της οποίας έχει επιτραπεί η δημιουργία ενός υπεράκτιου αιολικού πάρκου ενώ παράλληλα αποτελεί μέρος

χαρακτηρισμένης ΠΟΑΥ. Ωστόσο, παρατηρείται έντονη η αλιευτική δραστηριότητα στην περιοχή. (Χάρτης 26).

**Χάρτης 26: Ασυμβατότητες και Συγκρούσεις που παρατηρούνται στην θαλάσσια Περιοχή της Αλεξανδρούπολης.**



**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

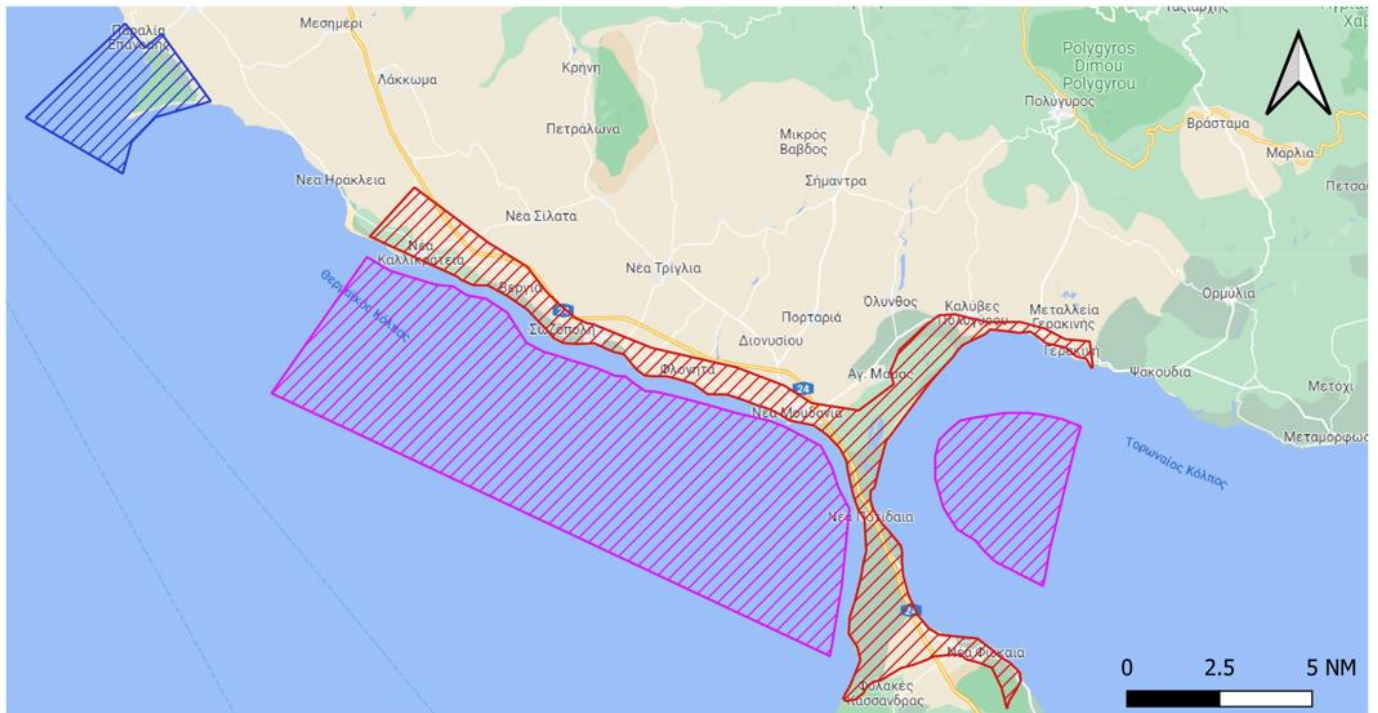
- Φυσικό Περιβάλλον - Αλιεία - ΑΠΕ
- Πεδίο Βολής Σ.Ξ. - Φυσικό Περιβάλλον - Υδατοκαλλιέργειες - ΑΠΕ - Αλιεία
- Πεδίο Βολής - Φυσικό Περιβάλλον - Αλιεία - ΑΠΕ
- Πεδίο Βολής - Φυσικό Περιβάλλον - Αλιεία - Θαλάσσιες Μεταφορές




*Ιδία Επεξεργασία.*

Όσον αφορά την Κασσάνδρα και την Ποτιδαία οι οποίες είναι αρκετά ανεπτυγμένες τουριστικά περιοχές, αντιμετωπίζουν κάποιες συγκρούσεις μεταξύ των παραγωγικών δραστηριοτήτων, οι

οποίες οφείλονται στο πεδίο βολής του στρατού το οποίο εντοπίζεται στην περιοχή. Στα όρια του συγκριμένου στρατοπέδου υπάρχουν μνημεία ενάλιας πολιτιστικής κληρονομιάς και περιοχές Natura. Ωστόσο η αλιεία ως δραστηριότητα είναι εντονότερη τους μήνες της άνοιξης και του φθινοπώρου. (Χάρτης 27).

**Χάρτης 27: Ασυμβατότητες και Συγκρούσεις που παρατηρούνται στην Περιοχή της Κασσάνδρας και Ποτίδαιας.**



ΥΠΟΜΝΗΜΑ	
	Τουρισμός - Πεδίο Βολής Π.Α. - Φυσικό Περιβάλλον
	Πεδίο Βολής Π.Α. - Αλιεία - Πολιτιστική Κληρονομιά
	Πεδίο Ναρκοπολέμου - Φυσικό Περιβάλλον - Αλιεία

*Ιδία Επεξεργασία.*

#### 4.7 Συμπεράσματα Κεφαλαίου

Αναφορικά με την υφιστάμενη κατάσταση του Βορείου Αιγαίου καθώς και της ευρύτερης περιοχής του, παρουσιάστηκαν: οι προστατευόμενες πολιτιστικές και περιβαλλοντικές ζώνες, οι θαλάσσιες παραγωγικές δραστηριότητες όπως και η θέση του Βορείου Αιγαίου στον εθνικό χώρο. Συνοπτικά, πρόκειται για μια περιοχή η οποία διαθέτει γεωπολιτικό και αναπτυξιακό ρόλο υψηλής σημασίας και αυτό διότι εμπίπτει στον θαλάσσιο άξονα που συνδέσει την Ασία με την Ευρώπη μέσω του Βοσπόρου. Ταυτόχρονα, η Θεσσαλονίκη ως μητροπολιτική περιοχή καθώς και οι λοιποί εθνικοί πόλοι σε συνδυασμό με τον νησιωτικό χαρακτήρα της περιοχής μελέτης, δημιουργούν ένα δυναμικό πρότυπο ανάπτυξης. Με την ρύθμιση, την οργάνωση και την διαχείριση του θαλάσσιου χώρου, και την παράλληλη αντιμετώπιση των συγκρούσεων των παραγωγικών δραστηριοτήτων καθώς και μέσω της αξιοποίησης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του Βόρειου και Κεντρικού Αιγαίου, η εν λόγω ζώνη μπορεί να αναδειχθεί ως εν δυνάμει παραγωγικός και φυσικός πόρος. (Χάρτης 35).

Επιπρόσθετα, στην περιοχή μελέτης, υπάρχει ένας αριθμός προστατευόμενων ζωνών, από τις οποίες μόνο στα εθνικά πάρκα έχει γίνει καθορισμός όρων και περιορισμών αναφορικά με την ανάπτυξη παραγωγικών δραστηριοτήτων στον θαλάσσιο και παράλιο χώρο. Στις περιοχές προστασίας της ενάλιας κληρονομιάς παρουσιάζεται το ίδιο φαινόμενο, παρόλο που ο μοναδικός καθορισμός Ζωνών Προστασίας Α και Β που έχει γίνει είναι στον θαλάσσιο αρχαιολογικό χώρο της Θερμής. Λόγω της ύπαρξης περιοχών οι οποίες είναι πλούσιες σε αλιεύματα καθώς και της νησιωτικότητας της χώρας, η αλιεία είναι ένας τομέας αρκετά αναπτυγμένος στην συγκεκριμένη περιοχή. Ωστόσο, μεταξύ της ναυτιλίας και της αλιείας εκτυλίσσεται μια από τις πιο σημαντικές συγκρούσεις. Αναλυτικότερα, η απουσία της ΑΟΖ, το πλήθος των νήσων καθώς και η γεωγραφική θέση της Ελλάδας, καθιστούν το Αιγαίο ουσιαστικά, «εσωτερική θάλασσα», και αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι αλιευτικές περιοχές να αποτελούν και περιοχές διεθνών υδάτων, εντός των οποίων δύναται να αλιεύουν σκάφη ξένης εθνικότητας.

Όσον αφορά τις μεταφορές μέσω θαλάσσης, εκείνες αποτελούν έναν από τους πιο σημαντικούς τομείς όχι μόνο της περιοχής μελέτης αλλά και της ελληνικής οικονομίας γενικότερα και διαχωρίζονται σε εμπορικές και επιβατικές. Οι λοιπές δραστηριότητες και χρήσεις αναπτύσσονται



βάσει του ελληνικού θεσμικού πλαισίου, και σε μερικές περιπτώσεις σύμφωνα με τα ισχύοντα πλαίσια. Αρχικά, ο υδατοκαλλιέργειες αναπτύσσονται κατά κύριο λόγο κοντά σε ακτές και αυτό οφείλεται στην άμεση εξάρτηση των συναφών εγκαταστάσεων με την στεριά. Με αυτόν τον τρόπο, αναπτύσσονται συγκρούσεις ανάμεσα σε δραστηριότητες οι οποίες ασκούνται πλησίον την παράκτιας ζώνης. Λόγω της παλαιότητας του ΕΧΠ, δεν υπάρχουν επαρκή δεδομένα για τις υπεράκτιες εγκαταστάσεις των ΑΠΕ, μολονότι υπάρχουν αρκετά δεδομένα μόνο για τις αιτήσεις οι οποίες έχουν κατατεθεί στο ΥΠΕΝ και βρίσκονται υπό αξιολόγηση. Επιπλέον, στον θαλάσσιο χώρο της Ελλάδας, πραγματοποιούνται ανά περιόδους στρατιωτικές ασκήσεις βάσει του ΥΥΠΝ. Ο σχεδιασμός δεν επηρεάζει αυτές τις περιοχές, εντούτοις πρέπει να λαμβάνονται υπόψη διότι καταλαμβάνουν χώρο και παράλληλα προκαλούν επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Όσον αφορά το ΓΠΧΣΑΑ του 2008, οι ρυθμίσεις και οι κατευθύνσεις είναι ως επί το πλείστον δεσμευτικές για τον δημόσιο τομέα και αφορούν κατά κύριο λόγο την διαφύλαξη του περιβάλλοντος, τον τουριστικό τομέα καθώς και τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Ωστόσο, όσον αφορά τα ΕΧΠ, το μεγαλύτερο κομμάτι του συνόλου των ρυθμίσεων και των κατευθύνσεων είναι δεσμευτικό και για την χώρα αλλά και για τους ιδιώτες. Αυτό συμβαίνει διότι τίθενται βασικά κριτήρια για να χωροθετηθούν οι υποδομές/εγκαταστάσεις/μονάδες ή για να οργανωθεί ο χώρος γενικότερα, και καθορίζουν τις περιοχές όπου οι παραγωγικές δραστηριότητες απαγορεύονται ή γίνονται με όρους ανάπτυξης σε σχέση με το πολιτιστικό και φυσικό περιβάλλον ή σε σχέση με λοιπές χρήσεις. Επίσης, το υψηλότερο ποσοστό των κατευθύνσεων και των ρυθμίσεων είναι περιορισμένο στον χώρο της θάλασσας, στα όρια μέχρι τα οποία φτάνουν τα κυριαρχικά δικαιώματα της χώρας, αλλά κατά κύριο λόγο περιορίζεται στον παράκτιο χώρο.

Εν συντομία, ο σχεδιασμός καθώς και η χαρτογραφική απεικόνιση της υφιστάμενης κατάστασης του θαλάσσιου χώρου, εντοπίζει δύο βασικά θέματα. Αρχικά, στον χώρο ανάμεσα στα όρια εθνικής κυριαρχίας και στον παράλιο χώρο αναπτύσσονται διάφορες δραστηριότητες και αυτό το γεγονός προκαλεί τον περιορισμό ανάπτυξης υπεράκτιων εγκαταστάσεων στο μέλλον. Το ίδιο γεγονός συμβαίνει και στις περιοχές όπου διεξάγονται ασκήσεις στρατιωτικού χαρακτήρα, καθώς ο ΘΧΣ δεν είναι αρμόδιος στο να τις επηρεάσει. Γι' αυτόν τον λόγο, θεωρείται απαραίτητο βήμα να συνεργαστούν μεταξύ τους οι Εθνικές Αρχές έτσι ώστε να διευκολυνθεί η ανάπτυξη παραγωγικών δραστηριοτήτων οι οποίες αποφέρουν κέρδος στο ελληνικό κράτος. Μέσω της εξέτασης των υφιστάμενων πλαισίων του χωρικού σχεδιασμού, γίνεται κατανοητή το πόσο σημαντική είναι η

ολοκλήρωση του ΘΧΣ, και αυτό διότι δεν έχουν ενσωματωθεί κατευθύνσεις υψηλής σημασίας για τον θαλάσσιο χώρο εκ μέρους του και παράλληλα γίνεται αναφορά κατά κύριο λόγο μόνο στον παράκτιο χώρο.

Ταυτόχρονα, έγινε ο προσδιορισμός επιπλέον βασικών παραμέτρων που αφορούν τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και συγκεκριμένα, οι ασυμβατότητες και οι συγκρούσεις ανάμεσα στο φυσικό περιβάλλον και στις χρήσεις γης όπως και οι ρυθμίσεις νομοθετικού περιεχομένου που δεσμεύουν το φυσικό περιβάλλον, οι σχέσεις αλληλεπίδρασης θάλασσας – ξηράς καθώς και η σημαντικότητα τόσο του χρόνου όσο και του χώρου σχετικά με την ανάπτυξη των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων.

Γενικά, μεταξύ της άσκησης οχλουσών δραστηριοτήτων και του φυσικού περιβάλλοντος, αναπτύσσονται συγκρούσεις υψηλής σημασίας. Αναλυτικότερα, ασυμβατότητες απαντώνται κατά κύριο λόγο πλησίον του παράκτιου χώρου ανάμεσα στις ανθρωπογενείς δραστηριότητες και στο φυσικό περιβάλλον αλλά και ανάμεσα στις εκτατικές χρήσεις και στις δεσμευμένες εκτάσεις. Ωστόσο, μέσω της εξέτασης των ρυθμίσεων οι οποίες δεσμεύουν τον ΘΧΣ και διέπουν τις οικονομικές δραστηριότητες, γίνεται αντιληπτό πως στο εσωτερικό περιοχών που βρίσκονται υπό προστασία (περιοχές Natura, περιοχές εξόρυξης) , είναι επιτρεπτή υπό όρους η ανάπτυξη πολλαπλών δραστηριοτήτων.

## 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.

Το γεγονός πως οι πιο αναπτυγμένες και μεγάλες πόλεις έχουν χωροθετηθεί κοντά σε ακτές, επιβεβαιώνει το γεγονός ότι ο άνθρωπος εξαρτάται άμεσα από την θάλασσα και την ακτή. Η ανάγκη για ολοκληρωμένη διαχείριση του θαλάσσιου χώρου προέκυψε από τις νέες τεχνολογίες οι οποίες επιτρέπουν την ανάπτυξη υπεράκτιων εγκαταστάσεων, την επιβάρυνση του πολιτιστικού περιβάλλοντος και της φύσης καθώς και από τις αλληλεπιδράσεις και τις συγκρούσεις οι οποίες παρατηρούνται ανάμεσα στις παραγωγικές δραστηριότητες στον θαλάσσιο χώρο. Κάποιες

πολιτικές, νόμοι καθώς και συμβάσεις δημιουργήθηκαν με στόχο την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων, μολονότι η ΕΕ δημοσίευσε το 2014 την Οδηγία 2014/89/ΕΕ η οποία υποχρεώνει τα κράτη - μέλη της να θεσπίσουν πλαίσιο για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό. Ο ίδιος ο ΘΧΣ είναι κρίσιμος για την οικονομία της χώρας καθώς αποσκοπεί στην αποφυγή συγκρούσεων χρήσεων γης, στην διαφύλαξη της φύσης και στην ορθή αξιοποίηση του θαλάσσιου χώρου.

Το κάθε κράτος είναι υπεύθυνο να καθορίσει το περιεχόμενο των δραστηριοτήτων και των χρήσεων στον θαλάσσιο χώρο. Αυτό που πρέπει να γίνει σαφές είναι πως για την ορθή διαχείριση του θαλάσσιου χώρου απαιτείται η συλλογικότητα πολλαπλών συντελεστών σε ορισμένα κοινωνικά και κυβερνητικά επίπεδα. Επιπλέον, ένας επιτυχημένος ΘΧΣ επηρεάζεται από τις χωρικές κλίμακες, την πολιτική βούληση καθώς και τα συστήματα διακυβέρνησης.

Αναφορικά με τον ΘΧΣ στην Ευρώπη, υλοποιήθηκε μια επισκόπηση των κυριότερων χαρακτηριστικών των κρατών καθώς και της κατάστασης τους. Παρατηρήθηκε μέσα από την προαναφερθείσα παρουσίαση ότι οι εθνικές αρχές και ειδικότερα τα Υπουργεία τα οποία σχετίζονται με θέματα εξωτερικής πολιτικής, ανάπτυξης και περιβάλλοντος, διαθέτουν την ευθύνη για τον ΘΧΣ. Η προαναφερθείσα αρμοδιότητα προκύπτει σε μεγάλο ποσοστό και από τα συστήματα χωρικού σχεδιασμού που έχει υιοθετήσει το κάθε κράτος. Επιπροσθέτως, αν γίνει διαχωρισμός των χωρών σε ευρύτερες θαλάσσιες χωρικές ενότητες, γίνεται κατανοητό πως οι σχέσεις συνεργασίας των γειτονικών χωρών καθώς και η γεωγραφική τους θέση, επηρεάζουν με άμεσο τρόπο τις διαδικασίες. Ειδικότερα, στις θαλάσσιες λεκάνες της Βόρειας και της Βαλτικής θάλασσας στις οποίες παρατηρούνται σχέσεις αλληλεγγύης που αποσκοπούν στο να ρυθμιστούν οι θαλάσσιες δραστηριότητες, ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός είναι σε αρκετά προχωρημένο σημείο ωστόσο στην περιοχή της Μεσογείου, δεν έχει θεσμοθετηθεί κάποιο σχέδιο από σχεδόν κανένα κράτος. Η Ελλάδα ως χώρα της Ανατολικής Μεσογείου υιοθέτησε την Οδηγία Περί Θεσπίσεως Πλαισίου για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό, με τον Ν.4546/2018. Η περίοδος στην οποία η χώρα έπρεπε να ενσωματώσει την εν λόγω Οδηγία και να δημιουργήσει πλαίσιο για τον ΘΧΣ, ήταν μια δύσκολη περίοδος για την Ελλάδα. Λόγω των οικονομικών δυσχερειών, η Ελλάδα παραμέλησε την ενασχόληση με τον θαλάσσιο χώρο καθώς τον θεώρησε δευτερεύοντα και όχι μείζοντα στην επιβίωση της χώρας. Επιπλέον, η άγνοια γύρω από τον ΘΧΣ δημιούργησε καθυστερήσεις στην ενσωμάτωση της Οδηγίας. Μια χώρα η οποία δεν έχει ασχοληθεί ξανά με τον ΘΧΣ είναι λογικό πως, λόγω έλλειψης εμπειρίας και γνώσης, χρειάζεται

περισσότερο χρόνο να την εφαρμόσει συγκριτικά με άλλες χώρες που διαθέτουν εμπειρία σε βάθος χρόνων.

Αν συγκριθεί ο τρόπος με τον οποίο ενσωματώθηκε η Οδηγία στην Ελλάδα και πώς ενσωματώθηκε στα κράτη της Βόρειας Θάλασσας, γίνεται αντιληπτό πως οι παράγοντες αυτοί να συνέβαλαν στο να καθυστερήσει να εκδοθεί νόμος και να νομοθετηθεί με θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα.

Αναφορικά με την περίπτωση της Ελλάδας, δεν έχει ανακηρύξει ΑΟΖ και ούτε έχει πραγματοποιήσει επέκταση των χωρικών της υδάτων μέχρι τα 12 ΝΜ, παρά μόνο με την Αίγυπτο τμηματικά και με την Ιταλία, το οποίο αποτελεί έναν ισχυρό περιορισμό στα όρια δικαιοδοσίας της χώρας.

Αν στην Ελλάδα πραγματοποιηθεί περιορισμός της κλίμακας σχεδιασμού στα χωρικά ύδατα των έξι ναυτικών μιλίων, θα περιοριστεί η ανάπτυξη των off – shore δραστηριοτήτων, που δύνανται να συμβάλλουν στην ελληνική οιονομία σε μεγαλύτερο βαθμό, καθώς αναπτύσσονται ήδη πολλαπλές χρήσεις στο εσωτερικό των χωρικών υδάτων. Επιπλέον, βάσει του Ν.4546/2018, παρατηρείται πως τα θαλάσσια ύδατα αποτελούν το πεδίο εφαρμογής του ΘΧΣ, όπου θα λαμβάνονται υπόψη οι αλληλεπιδράσεις ανάμεσα στην θάλασσα και στην ξηρά. Σύμφωνα με αυτό, διαφαίνεται πως υπάρχει αλληλοσυμπλήρωση μεταξύ του χερσαίου και του θαλάσσιου σχεδιασμού.

Αναφορικά με την δομή, όπως και με τις προδιαγραφές του Θαλάσσιου Χώροταξικού Σχεδιασμού, δεν υφίσταται έως τώρα κάποιου είδους αναφοράς. Επιπλέον, οι κύριες αδυναμίες που εντοπίζονται στο σύστημα σχεδιασμού είναι ο χαρακτήρας των ΘΧΠ, η παλαιότητα των πλαισίων καθώς και η αλληλοεπικάλυψη τους. Στον ελληνικό χώρο παρατηρείται το φαινόμενο της ιεραρχικής διάρθρωσης των επιπέδων του χωρικού σχεδιασμού, διαθέτοντας περιθώρια ανάδρασης και ευελιξίας όσον αφορά την τροποποίηση, την συμπλήρωση ή την διαβάθμιση της δεσμευτικότητας των ρυθμίσεων και των κατευθύνσεων. Βάσει του Ν. 4685/2020 "Χωρικός σχεδιασμός-Βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες διατάξεις", τα ΠΧΠ, εντάσσονται στο δεύτερο επίπεδο σχεδιασμού, μαζί με τα ΘΧΠ, τα οποία μπορούν να αφορούν παράκτιες και θαλάσσιες χωρικές ενότητες διαπεριφερειακού, περιφερειακού ή υπό – περιφερειακού επιπέδου. Τα ΘΧΠ εντάσσονται στο περιφερειακό επίπεδο σχεδιασμού<sup>ούθ</sup> και αυτό φανερώνει τον στρατηγικό χαρακτήρα τους. Ωστόσο, το περιεχόμενο τους δεν έχει χαρακτηριστεί σαφώς, και από την στιγμή

που δεν έχει δεν έχει θεσπιστεί κάποιο ρυθμιστικό εργαλείο, το οποίο να στοχεύει στην εξειδίκευση των κατευθύνσεων σε κατώτερα επίπεδα σχεδιασμού, έχει ως αποτέλεσμα να μην μπορέσει να γίνει διάκριση των ΘΧΠ σε κανονιστικά ή αμιγώς κανονιστικά.

Σχετικά με την αλληλοεπικάλυψη των πλαισίων και ειδικότερα των ΘΧΠ και των ΠΧΠ, αυτή προκύπτει ως απόρροια του τρόπου που εφαρμόζεται ο ΘΧΣ στις ευρύτερες χωρικές ενότητες των παράκτιων ζωνών. Οι κατευθύνσεις των ΠΧΠ είναι υποχρεωτικό να λαμβάνονται υπόψιν κατά την διαδικασία σύνταξης των Θαλάσσιων Χωροταξικών Πλαισίων. Ωστόσο, ο διαχωρισμός των θαλάσσιων περιφερειών και η εφαρμογή του ΘΧΣ στην παράλια ζώνη σε συνδυασμό με την παλαιότητα των τάσεων και των δεδομένων που στηρίζονται, θα προκαλέσει καθυστερήσεις, τροποποιήσεις καθώς και σύγχυση στην ολοκλήρωση του χωρικού σχεδιασμού.

Επιπλέον, προς το παρόν λαμβάνονται υποχρεωτικά υπόψιν οι κατευθύνσεις του Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α, του 2008. Ωστόσο τα υφιστάμενα τομεακά ΕΧΠ πρέπει να παρουσιάζουν εναρμόνιση με τις κατευθύνσεις των ΘΧΠ, καθώς λόγω της παλαιότητας τους δεν θεωρούνται έγκυρα και αξιόπιστα και αυτό διότι δεν γίνεται καθορισμός νέων προοπτικών και στόχων ενώ παράλληλα δεν λαμβάνονται υπόψη νέες τεχνολογίες και δεδομένα. Αυτό έχει ως επίπτωση, η αναθεώρηση του Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α να είναι απαραίτητη πριν ολοκληρωθούν τα ΘΧΠ καθώς σε διαφορετική περίπτωση δεν θα επιτευχθεί η ολοκληρωμένη διαχείριση του θαλάσσιου χώρου όπως και η επιθυμητή ανάπτυξη των υπεράκτιων και θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Συγκεκριμένα, για να μπορέσει η Ελλάδα να αντεπιξέλθει στις υποχρεώσεις της σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο, το ΕΧΠ που αφορά τις ΑΠΕ, οφείλει να αναθεωρηθεί, καθώς από την δημοσίευση του έχουν παρέλθει δέκα έτη. Οι υποχρεώσεις της χώρας σχετίζονται με την δημιουργία ευνοϊκού και ελκυστικού περιβάλλοντος για τους επενδυτές, την προώθηση των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας στον θαλάσσιο χώρο καθώς και την μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Παράλληλα, το συγκεκριμένο πλαίσιο διαθέτει την δυνατότητα λειτουργίας και ως εργαλείο για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό, καθώς θα καθορίζει τους απαραίτητους περιορισμούς και όρους με στόχο την ανάπτυξη των συνοδών εγκαταστάσεων όπως και θα χαρακτηρίζει τις κατάλληλες ή προς αποκλεισμό περιοχές. Ωστόσο η έλλειψη ΕΧΠ για τον τουρισμό έχει ως αποτέλεσμα να περιορίζονται ειδικές και εναλλακτικές μορφές τουρισμού, να επιβαρύνεται η φύση αλλά να προωθείται η ανάπτυξη του παράκτιου τουρισμού. Συνοψίζοντας, το σύνολο των ΕΧΠ πρέπει να αναθεωρηθεί έτσι ώστε να συμπεριληφθούν μακροπρόθεσμοι στόχοι, ρυθμίσεις, στρατηγικές

καθώς και νέες τεχνολογίες τόσο για τον θαλάσσιο και όσο και για τον παράλιο χώρο ενώ παράλληλα η λειτουργία τους να είναι συνυφασμένη με τα τομεακά εργαλεία του ΘΧΣ. Πάντως, εντός του 2020 – 2021, πρόκειται να γίνει η μοναδική αναθεώρηση ΕΧΠ, και αυτή είναι για τις Υδατοκαλλιέργειες.

Όσον αφορά την Ελλάδα, μέχρι σήμερα δεν έχει θεσπιστεί κάποιο χωρικό εργαλείο, το οποίο εξειδικεύει τις κατευθύνσεις περιφερειακού επιπέδου σε τοπικό επίπεδο, ούτε έχει γίνει σαφής καθορισμός μεθόδου σχεδιασμού. Με στόχο την διαμόρφωση και τον εντοπισμό ενός κατάλληλου πλαισίου σχεδιασμού, εξετάστηκε τόσο η ελληνική νομοθεσία όσο και οι πρακτικές άλλων κρατών – μελών της ΕΕ.

Τα τομεακά πλαίσια (τουρισμού, ενέργειας, περιβάλλοντος, αλιείας κ.α.), τα οποία προκύπτουν από τον νόμο σχετικά με τον χωρικό σχεδιασμό, αποτελούν εργαλεία υψηλής σημασίας, τα οποία διαθέτουν την δυνατότητα οργάνωσης του χώρου της θάλασσας καθώς και την εναρμόνιση του μέσα από ένα οριζόντιο πλαίσιο χωρικού σχεδιασμού. Τα συγκεκριμένα κείμενα δύνανται να αποτελέσουν την βασική εισροή έτσι ώστε να γίνει ο προσδιορισμός των επιθυμητών περιορισμών και όρων , έτσι ώστε να καταστεί ο χαρακτήρας των ΘΧΠ ως ρυθμιστικός. Αναφορικά με τα εργαλεία του χωρικού συστήματος της Ελλάδας τα οποία είναι διαθέσιμα, υπάρχουν ζώνες (οι οποίες μπορούν να θεσμοθετηθούν και στα εθνικά πάρκα και στον θαλάσσιο χώρο και είναι: οι Περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων (ΠΟΑΠΔ) καθώς και οι Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (ΠΟΤΑ)

Όσον αφορά την περιοχή, που μελετήθηκε στο κεφάλαιο 4, εκείνη αποτέλεσε αρωγό για την εξαγωγή συμπερασμάτων αναφορικά με την αξιολόγηση των υφιστάμενων πλαισίων χωρικού σχεδιασμού, και συγκεκριμένα των ΠΧΠ και των ΕΧΠ, τις συγκρούσεις των χρήσεων που αναπτύσσονται στον παράκτιο και στον θαλάσσιο χώρο και τις παραμέτρους του ΘΧΣ. Επιπλέον, με βάση τις πρακτικές των χωρών και τα διακρατικά τους προγράμματα, έγινε ο καθορισμός των απαραίτητων περιγραφικών και χωρικών δεδομένων που είναι καίριας σημασίας για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Σε αυτή την διαδικασία, έγινε εντοπισμός των ελλείψεων καθώς και μια απόπειρα συλλογής και καταγραφής των διαθέσιμων δεδομένων και στοιχείων τα οποία προκύπτουν από τη νομοθεσία.

Στην συνέχεια της ανάλυσης της επιλεγμένης περιοχής μελέτης προκύπτει πως τα κύρια θέματα που πρέπει να λάβει υπόψιν του ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός είναι οι δυνατότητες

ανάπτυξης εναλλακτικών μορφών τουρισμού, η ύπαρξη πολιτιστικών και φυσικών πόρων, η αξιοποίηση του αιολικού δυναμικού που υπάρχει με στόχο την ανάπτυξη υπεράκτιων εγκαταστάσεων ΑΠΕ, την αξιοποίηση της σημαντικής γεωγραφικής θέσης της Περιφέρειας καθώς και η αντιμετώπιση άλλων προβλημάτων όπως οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις, οι χωρικές συγκρούσεις στον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο καθώς και η ενεργειακή και γεωγραφική απομόνωση των νησιών.

Παράλληλα, οι σχέσεις αλληλεπίδρασης ανάμεσα στην θάλασσα και στην ξηρά γίνονται αντιληπτές σε μεγάλο βαθμό λόγω της άμεσης εξάρτησης που παρατηρείται με τις υποδομές στο χερσαίο κομμάτι της χώρας και με τις εγκαταστάσεις, κυρίως στον τομέα των υδατοκαλλιεργειών, της αλιείας, του τουρισμού, των μεταφορών καθώς και με την παράλληλη εντατικοποίηση των παραγωγικών δραστηριοτήτων της θάλασσας. Συγκεκριμένα, η ύπαρξη βασικών δικτύων και συνδυασμένων μεταφορών, οι οποίες εμπίπτουν με τις πύλες εισόδου και με τους άξονες ανάπτυξης της χώρας, καθώς και η αναβάθμιση τους σε τακτά χρονικά διαστήματα, έχει ως αποτέλεσμα την επιρροή της θέσης των αστικών κέντρων στο οικιστικό δίκτυο της χώρας, την τόνωση του διαμετακομιστικού εμπορίου, την εντατικοποίηση των μεταφορών αλλά και την υποστήριξη των λοιπών παραγωγικών δραστηριοτήτων.

Συμπερασματικά, η Ελλάδα βρίσκεται σε κρίσιμη φάση και κρίνεται απαραίτητη η οργάνωση για τον ΘΧΣ έτσι ώστε να μην επαναληφθούν παρελθοντικά σφάλματα. Ειδικότερα, αναφορικά με τον ΘΧΣ, πρέπει να δημιουργηθεί μια ολοκληρωμένη βάση δεδομένων, να γίνει καθορισμός των προδιαγραφών των ΘΧΠ, να τεθούν οι πολιτικές και οι στόχοι της Ελλάδας καθώς και να πραγματοποιηθεί ενίσχυση της συμμετοχικότητας, από την στιγμή που ο παράκτιος και ο θαλάσσιος χώρος αποτελούν περιουσιακό στοιχείο του κάθε πολίτη. Η ολοκλήρωση των συγκεκριμένων πτυχών, θα οδηγήσει στην διαφύλαξη του περιβάλλοντος και στην διαχείριση του θαλάσσιου χώρου ενώ παράλληλα θα προκαλέσει το επενδυτικό ενδιαφέρον, που επακόλουθα θα ενισχύσει την οικονομία της χώρας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.



## Πίνακας 1: Αλληλεπικαλύψεις μεταξύ Νομοθεσιών και Προστατευόμενες Περιοχές.

ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ	ΕΘΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ	ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ	ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ
Μικρό και Μεγάλο Σειτάνι Σάμου Περιοχή Α1-Πυρήνας και Α2	Περιοχές Απόλυτης Προστασίας της Φύσης		Natura 2000
Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο Ζακύνθου (Ζώνη Α1)	Περιοχές Απόλυτης Προστασίας της Φύσης; Φυσικά πάρκα		Natura 2000
Υγρότοπος Ψαχνών στην Εύβοια (Περιοχή 1 - Πυρήνας υγροβιότοπου)	Περιοχές Προστασίας της Φύσης		Natura 2000
Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο Ζακύνθου (Ζώνες Α2, Α3, Ια, Ιβ, Π1, Π2, Π3, Υ, Υ')	Περιοχές Προστασίας της Φύσης		Natura 2000
Εθνικός Δρυμός Σαμαριάς	Περιοχές Προστασίας της Φύσης. Φυσικά πάρκα	Βιογενετικά Αποθέματα, Περιοχές στις οποίες έχει απονεμηθεί το Ευρωδίπλωμα	Natura 2000
Εθνικό Πάρκο Σχινιά - Μαραθώνα (Ζώνες Α1, Α2, Α3, Α4 και Α5)	Περιοχές Προστασίας της Φύσης; Φυσικά πάρκα		Natura 2000
Υγρότοπος και ακτή Ψαλιδίου Δήμου Κω (Ζώνες ΠΠΦ1 και ΠΠΦ2)	Περιοχές Προστασίας της Φύσης		Natura 2000
Κυπαρισσιακός Κόλπος και ευρύτερη περιοχή	Περιοχές Προστασίας της Φύσης		Natura 2000
Εθνικός Δρυμός Σουνίου	Φυσικά πάρκα	Ειδικά Προστατευόμενες Περιοχές σύμφωνα με τη Σύμβαση της Βαρκελώνης (Πρωτόκολλο 4)	Natura 2000
Περιφερειακό Πάρκο υγροτόπου Βουρκάρι Μεγάρων (Ν. Αττικής)	Προστατευόμενα τοπία, στοιχεία τοπίου ή προστατευόμενοι φυσικοί σχηματισμοί		Natura 2000
Υγρότοποι Σάμου (Αλυκή, Γλυφάδα)			
Νήσος Μύκονος (Περιοχές με στοιχεία 2.3α.6 και 2.3α.8)			
Φοινικόδασος Βάι Λασιθίου			
Δάσος Πευκιάς Ξυλοκάστρου Κορινθίας			
Δασικό Σύμπλεγμα Όσσας Λαρίσας			
Παραλιακό Δάσος Νικοπόλεως Μύτικα Πρέβεζας			
Δάση Νήσου Σκιάθου Μαγνησίας	Υγρότοποι διεθνούς σημασίας (Σύμβαση Ραμσάρ), Ειδικά Προστατευόμενες Περιοχές σύμφωνα με τη Σύμβαση της Βαρκελώνης		Natura 2000
Δέλτα Έβρου			
Λίμνη Βιστονίδα, Πόρτο-Λάγος, Λίμνη Ισαμυρίδα και παρακείμενες λιμνοθάλασσες			
Δέλτα Νέστου και παρακείμενες λιμνοθάλασσες			
Δέλτα Αζιού, Λουδία, Αλιάκμονα			
Κόλπος Αμβρακικού			
Λιμνοθάλασσες Μεσολογγίου			
Λιμνοθάλασσες Κοτυχίου			
Όρος Άθως	Μνημεία Παγκόσμιας Κληρονομιάς		Natura 2000
Θαλάσσιο Πάρκο Αλοννήσου και Βορείων Σποράδων	Φυσικά πάρκα	Ειδικά Προστατευόμενες Περιοχές σύμφωνα με τη Σύμβαση της Βαρκελώνης (Πρωτόκολλο 4)	Natura 2000
Απολιθωμένο δάσος της Λέβου	Προστατευόμενα τοπία και στοιχεία τοπίου ή προστατευόμενοι φυσικοί σχηματισμοί		
Αισθητικό Δάσος Πευκιάς Ξυλοκάστρου			
Αισθητικό δάσος Βάι			
Αμβρακικός Κόλπος		Ειδικά Προστατευόμενες Περιοχές σύμφωνα με τη Σύμβαση της Βαρκελώνης (Πρωτόκολλο 4)	Natura 2000

Πίνακας 1: Πηγή: Παπαθανασίου Μαρίνα. (2020). Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός: η διεθνής εμπειρία και ζητήματα εφαρμογής στην Ελλάδα.

## Πίνακας 2: Περιοχές διαφύλαξης ειδών και οικοτόπων και συγκεκριμένα Ζώνες Ειδικής Προστασίας (Ζ.Ε.Π.) και Ειδικές Ζώνες Διατήρησης (Ε.Ζ.Δ.)

Περιοχές προστασίας οικοτόπων και ειδών και ειδικότερα: Ειδικές Ζώνες Διατήρησης (Ε.Ζ.Δ.) και Ζώνες Ειδικής Προστασίας (Ζ.Ε.Π.)				
Περιφέρεια Θεσσαλίας	Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης	Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου	Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας (Ανατολική Εύβοια)
Όρος Πήλιο και Παράκτια Θαλάσσια Ζώνη – Σπήλαια Μολάκι και Σκεπώνι (GR1430001, ΕΖΔ), έκτασης 31469,16 ha	Αλική Κίτρος - ευρύτερη περιοχή (GR1250004, ΕΖΔ), έκτασης 1440,56 ha	Δέλτα Έβρου & Δυτικές Βραχίονες (GR1110007, ΕΖΔ), έκτασης 9857,56 ha	Άγιος Ευστράτιος & Παράκτια Θαλάσσια Ζώνη (GR4110002, ΕΖΔ), έκτασης 6283,75 ha	Θαλάσσια Ζώνη Ανατολικής Εύβοιας από Άκρα Οκτώνια Εύβοιας έως Ζαρκάδες (GR2420015, ΕΖΔ), έκτασης 5768 ha
Σκιάθος-Κουκουναριές και Ευρύτερη Θαλάσσια Περιοχή (GR1430003, ΕΖΔ), έκτασης 88,82 ha	Δέλτα Αζού - Λουδία - Αλιάκμονα - Αλική Κίτρος (GR1220010, ΖΕΠ), έκτασης 29647,09 ha	Δέλτα Έβρου (GR1110006, ΖΕΠ), έκτασης 12557,92 ha	Βόρεια Λέσβος (GR4110012, ΖΕΠ), έκτασης 9347,95 ha	Θαλάσσια Περιοχή και Υφαλοι Βορειοανατολικής Εύβοιας (GR2420014, ΕΖΔ), έκτασης 8572 ha
Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο Αλοννήσου – Βορείων Σποράδων, Ανατολική Σκόπελος (GR1430004, ΕΖΔ-ΖΕΠ), έκτασης 249145,6 ha	Δέλτα Αζού - Λουδία - Αλιάκμονα - Ευρύτερη Περιοχή - Αζούπολη (GR1220002, ΕΖΔ), έκτασης 43050,35 ha	Δέλτα Νέστου & Λιμοθάλασσες Κεραμιτής - Ευρύτερη περιοχή & Παράκτια Ζώνη (GR1150010, ΕΖΔ), έκτασης 22484,63 ha	Βόρεια Χίος & Νήσοι Ονούσσης και Παράκτια Θαλάσσια Ζώνη (GR4130001, ΕΖΔ), έκτασης 34409,93 ha	Θαλάσσια Περιοχή Νότιου Ευβοϊκού Κόλπου (GR2420016, ΖΕΠ), έκτασης 52163 ha
Νησιά Κυρά Παναγιά, Πιτέρι, Ψαθούρα και γύρω Νησιδίες Άγιος Γεώργιος, Νήσοι Αβελφοί, Λευχούσα, Γαϊδουρονήσια (GR1430005 – ΖΕΠ), έκτασης 12967,39 ha	Εκβολές Ποταμού Στρομώνα (GR1260002, ΕΖΔ – ΖΕΠ), έκτασης 1297,1 ha	Δέλτα Νέστου & Λιμοθάλασσες Κεραμιτής & νήσος Θασοπούλα (GR1150001, ΖΕΠ), έκτασης 14624,76 ha	Βόρεια Χίος (GR4130003, ΖΕΠ), έκτασης 32568,76 ha	Μεγάλο & Μικρό Λιβάρι Ισταίας - Δέλτα Ξεριά (GR2420007, ΖΕΠ), έκτασης 1040,84 ha
Όρος Πήλιο (GR1430008 – ΖΕΠ), έκτασης 36193,78 ha	Θαλάσσια Ζώνη Ανατολικά και Νότια Χερσονήσου Άθυνα (GR1270016, ΖΕΠ), έκταση 17091 ha	Θαλάσσια Περιοχή Θράκης (GR1110013, ΕΖΔ), έκτασης 75759 ha	Βραχονησιδία Καλόγεροι και Θαλάσσια Ζώνη (GR4130005, ΤΚΣ), έκτασης 1739,1 ha	Μεγάλο και Μικρό Λιβάρι - Δέλτα Ξεριά - Υδροχαρές Δάσος Αγ. Νικολάου - Παράκτια Θαλάσσια Ζώνη (GR2420004, ΕΖΔ), έκτασης 482,19 ha
Νησιδίες Ασπρόνησος, Άργκος, Μαραγκός, Ρέπι, Τσουγκράκι, Τσουγκράκι και Θαλάσσια Περιοχή νήσων Σκιάθου και Σκοπέλου (GR1430009 – ΖΕΠ), έκτασης 20480 ha	Θαλάσσια Ζώνη Χερσονήσου Άθυνα (GR1270015, ΕΖΔ), έκτασης 20084 ha	Θαλάσσια Περιοχή Καβάλας – Θάσου (GR1150014, ΖΕΠ - ΕΖΔ), έκτασης 75686 ha	Θαλάσσια Περιοχή Δυτικής Λέσβου (GR4110016, ΖΕΠ), έκτασης 21179 ha	Νησιδίες Λιχάδες και Θαλάσσια Περιοχή (GR2420013, ΕΖΔ), έκτασης 399,06 ha
Λίμνη Κουρνά και Εκβολή Αλμυρού (GR4340022, ΖΕΠ), έκτασης 199,7 ha	Λίμνες Κορώνεια και Βόλβη, Στενά Ρεντίνας & ευρύτερη περιοχή (GR1220009, ΖΕΠ), έκτασης 161631,33 ha	Θάσος (όρος Υψήριο & Παράκτια Ζώνη) και νησιδίες Κούινρα, Ξηρονήσι (GR1150012, ΖΕΠ), έκτασης 17592,29 ha	Θαλάσσια Περιοχή Νησιδίων Τοκμάκια (GR4110015, ΕΖΔ), έκτασης 6194 ha	Νησιδίες Σκόρου και Θαλάσσια Περιοχή (GR2420009, ΖΕΠ), έκτασης 48963,74 ha
Κάρλα - Μαυροβούνι - Κεφαλόβρυσος Βελιστίου - Νεοχώρι (GR1420004 – ΕΖΔ), έκτασης 47050,5 ha	Λιμοθάλασσα Αγγελιοχωρίου (GR1220005, ΕΖΔ – ΖΕΠ), έκτασης 377,2 ha	Κόλπος Παλαιού - Όρμος Ελευθερίου (GR1150009, ΕΖΔ), έκτασης 1168,27 ha	Λέσβος: Δυτική Χερσονήσος - Απολιθωμένο Δάσος (GR4110003, ΕΖΔ), έκτασης 20817,04 ha	Όρη Κεντρικής Εύβοιας, Παράκτια Ζώνη και Νησιδίες (GR2420011, ΖΕΠ), έκτασης 40571,13 ha
Όρος Μαυροβούνι (GR1420006 – ΖΕΠ), έκτασης 37126,92 ha	Λιμοθάλασσα Αγίου Μάμα (GR1270004, ΕΖΔ – ΖΕΠ), έκτασης 633,15 ha	Λίμνες & Λιμοθάλασσες της Θράκης - Ευρύτερη περιοχή & Παράκτια Ζώνη (GR1130009, ΕΖΔ), έκτασης 29455,98 ha	Λέσβος: Κόλπος Γέρας, έλη Ντιτί & Χαραμίδα (GR4110013, ΖΕΠ), έκτασης 5104,87 ha	Όρος Όχη - Κάμπος Καρύστου - Ποτάμι - Ακρωτήριο Καφηρούς - Παράκτια Θαλάσσια Ζώνη (GR2420001, ΕΖΔ), έκτασης 29942,13 ha
Όρος Όσσα (GR1420007 – ΖΕΠ), έκτασης 24125,98 ha	Λιμοθάλασσα Επανομής & Θαλάσσια Παράκτια Ζώνη (GR1220012, ΕΖΔ), έκτασης 830,38 ha	Λίμνες Βιστινίδα, Ισμαρίδα - Λιμοθάλασσα Πόρτο Λάγος Αλική Πετρίδα, Ξηρολίμνη, Καρτζά (GR1130010, ΖΕΠ), έκτασης 18217,14 ha	Λέσβος: Κόλπος Γέρας, Έλος Ντιτί και όρος Όλιμπος – Ποταμός Ευεργετούσας (GR4110005, ΕΖΔ), έκτασης 11780,41 ha	
Αισθητικό Δάσος Όσσα (GR1420003 – ΕΖΔ), έκτασης 19580,19 ha	Όρος Ίταμος - Σιθωνία (GR1270002, ΕΖΔ), έκτασης 18031,62 ha	Περίχωρα Λιμένα Θάσου (GR1150013, ΕΖΔ), έκτασης 11 ha	Λέσβος: Κόλπος Καλλονής & Χερσαία Παράκτια Ζώνη (GR4110004, ΕΖΔ), έκτασης 18311,04 ha	
Δέλτα Πηνειού (GR1420015 - ΖΕΠ), έκτασης 3359,16 ha	Παλιούρι – Ακρωτήριο και Θαλάσσια Ζώνη (GR1270008, ΕΖΔ), έκτασης 16136,11 ha		Λέσβος: Παράκτιο Υγρότοποι και Κόλπος Καλλονής (GR4110007, ΖΕΠ), έκτασης 14825,05 ha	
	Πλατανίτι - Σικιά: Ακρ. Ρήγας - Ακρ. Άδολο (GR1270009, ΕΖΔ), έκτασης 988,96 ha		Λίμνες: Λίμνες Χορταρολίμνη & Αλική, Κόλπος Μούδρου, Έλος Διαπύρι & Χερσονήσος Φακός, Νήσος Σεργίτσι και Νησιδίες Διαβιτάς, Κομπιόκαστρα, Τηγάδι, Καρκαλάς, Πρασονήσι και Θαλάσσια Περιοχή (GR4110006, ΖΕΠ), έκτασης 42983,81 ha	
	Στενά Ρεντίνας - Ευρύτερη Περιοχή (GR1220003, ΕΖΔ), έκτασης 6084,16 ha		Λίμνες: Χορταρολίμνη - Λίμνη Αλική και Θαλάσσια περιοχή (GR4110001, ΕΖΔ), έκτασης 18231,66 ha	
	Χερσονήσος Άθως (GR1270003, ΕΖΔ), έκτασης 33567,805 ha		Νησιά Αντίφωρα και Νησιδίες Δασκαλιό, Μαστρογιώργη, Πρασονήσι, Κάτω Νησί, Μεσακό, Κουτσουλιά και Θαλάσσια Ζώνη (GR4130002, ΖΕΠ), έκτασης 10685,76 ha	
			Νησιδία Βενέτικο (GR4130004, ΖΕΠ), έκτασης 2,88 ha	
			Νησιδίες και βραχονησιδίες Λίμνου: Νήσος Σεργίτσι και Νησιδίες Διαβιτάς, Κομπιό, Καστριά, Τηγάδι, Καρκαλάς, Πρασονήσι (GR4110008, ΖΕΠ), έκτασης 125,25	
			Νησιδίες Λέσβου (σύμπλεγμα Τομαρονήσιων, Κύδωνας, Άγιος Γεώργιος, Πλαρονήσι κλπ) (GR4110009, ΖΕΠ), έκτασης 8364,15 ha	
			Νήσος Άγιος Ευστράτιος & Θαλάσσια Ζώνη (GR4110014, ΖΕΠ), έκτασης 11299,12 ha	
			Νοτιοδυτική Χερσονήσος & Απολιθωμένο Δάσος Λέσβου (GR4110010, ΖΕΠ), έκτασης 28819,44 ha	

Ίδια Επεξεργασία.

**Πίνακας 3: Λιμάνια Διεθνούς Ενδιαφέροντος, Λιμάνια Εθνικού Ενδιαφέροντος, Λιμάνια Μείζονος Ενδιαφέροντος.**

	ΛΙΜΕΝΕΣ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΧΡΗΣΗ	ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	ΑΝΑΨΥΧΗΣ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ
<b>ΛΙΜΕΝΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ (α)</b>	ΠΕΙΡΑΙΑ	+	+ (ΕΣΩΤ - ΕΞΩΤ)	+	-	+
	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	+	+	+	+	-
	ΒΟΛΟΥ	+	+	+	+	+
	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ	+	+	-	+	+
	ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ	+	-	-	+	+
	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	+ (ΜΟΝΟ ΓΕΝ. ΕΜΠ)	+ (ΕΣΩΤ - ΕΞΩΤ)	-	+	-
	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	+	+	+	+	+
	ΚΑΒΑΛΑΣ	+	+	+	+	+
	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	+	+	+	+	+
	ΛΑΥΡΙΟΥ	+	+	+	+	+
	ΠΑΤΡΩΝ	+ (ΜΟΝΟ ΓΕΝ. ΕΜΠ)	+	+	+	+
	ΡΑΦΗΝΑΣ	+ (ΜΟΝΟ ΓΕΝ. ΕΜΠ)	+	-	+	+
	ΜΥΚΟΝΟΥ	+ (ΜΟΝΟ ΓΕΝ. ΕΜΠ)	+	+	+	+
	ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ	+	+	+	+	+
	ΡΟΔΟΥ	+ (ΜΟΝΟ ΓΕΝ. ΕΜΠ)	+	+	+	+
	ΧΑΝΙΩΝ	-	+	+	+	+
	ΣΟΥΔΑΣ	+	+	+	-	+
<b>ΛΙΜΕΝΕΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ (β)</b>	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ	+	+	-	+	+
	ΖΑΚΥΝΘΟΥ	+	+	-	+	-
	ΘΗΡΑΣ	+	+	+	-	-
	ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ	+	+	-	+	+
	ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ	+	+	+	+	+
	ΚΟΡΙΝΘΟΥ	+	-	-	-	-
	ΚΥΛΛΗΝΗΣ	+	+	-	+	+
	ΚΩ	+	+	-	+	+
	ΛΑΓΟΣ	+	-	-	+	+
	ΠΑΡΟΥ	+	+	-	+	+
	ΠΡΕΒΕΖΑΣ	+	+	-	+	+
ΡΕΘΥΜΝΟΥ	+	+	+	+	+	

Πηγή: Παπαθανασίου Μαρίνα. (2020). Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός: η διεθνής εμπειρία και ζητήματα εφαρμογής στην Ελλάδα.

**Πίνακας 5: Τουριστικό Δυναμικό (Περιοχή Μελέτης).**

			ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ	ΕΝΟΙΚ/ΜΕΝΑ ΔΩΜΑΤΙΑ	ΚΑΜΠΙΝΓΚ	ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ (% ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ)	ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΜΕΝΑ ΔΩΜΑΤΙΑ (% ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ)	ΚΑΜΠΙΝΓΚ (% ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ)	ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ (% ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ)	ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΜΕΝΑ ΔΩΜΑΤΙΑ (% ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ)	ΚΑΜΠΙΝΓΚ (% ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ)	
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ											
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΩΝ ΣΠΟΡΑΔΩΝ	Μονάδες	483	1.382	7	17,4	16,9	6,5	4,3	4,9	2,3	
		Δωμάτια	10.434	8.884	0	12,3	15,7	0,0	2,5	4,7	0,0	
		Κλίνες	21.629	20.935	413	12,5	16,0	4,2	2,2	4,8	1,7	
	ΛΑΡΙΣΑΣ	Μονάδες	53	228	3	1,9	2,8	2,8	0,5	0,8	1,0	
		Δωμάτια	1.525	1.630	0	1,8	2,9	0,0	0,4	0,9	0,0	
		Κλίνες	2.914	3.469	368	1,7	2,7	3,7	0,3	0,8	1,5	
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	ΠΙΕΡΙΑΣ	Μονάδες	459	1.097	29	16,6	13,4	27,1	4,1	3,9	9,7	
		Δωμάτια	10.719	9.041	213	12,7	16,0	54,2	2,5	4,8	19,6	
		Κλίνες	21.779	20.367	1.928	12,6	15,6	19,5	2,2	4,6	8,1	
	ΗΜΑΘΙΑΣ	Μονάδες	35	23	0	1,3	0,3	0,0	0,3	0,1	0,0	
		Δωμάτια	764	151	0	0,9	0,3	0,0	0,2	0,1	0,0	
		Κλίνες	1.626	345	0	0,9	0,3	0,0	0,2	0,1	0,0	
	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Μονάδες	150	522	3	5,4	6,4	2,8	1,3	1,9	1,0	
		Δωμάτια	7.998	4.137	15	9,5	7,3	3,8	1,9	2,2	1,4	
		Κλίνες	15.208	9.807	1.280	8,8	7,5	12,9	1,6	2,2	5,4	
	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	Μονάδες	621	2.313	38	22,4	28,3	35,5	5,5	8,2	12,7	
		Δωμάτια	25.121	15.106	119	29,7	26,8	30,3	5,9	8,0	10,9	
		Κλίνες	53.155	36.358	3.133	30,8	27,8	31,6	5,5	8,3	13,1	
	ΣΕΡΡΩΝ	Μονάδες	37	12	0	1,3	0,1	0,0	0,3	0,0	0,0	
		Δωμάτια	1.045	83	0	1,2	0,1	0,0	0,2	0,0	0,0	
	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ	ΔΡΑΜΑΣ	Κλίνες	2.185	178	0	1,3	0,1	0,0	0,2	0,0	0,0
			Μονάδες	23	12	0	0,8	0,1	0,0	0,2	0,0	0,0
			Δωμάτια	630	82	0	0,7	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0
			Κλίνες	1.613	191	0	0,9	0,1	0,0	0,2	0,0	0,0
ΚΑΒΑΛΑΣ		Μονάδες	59	109	6	2,1	1,3	5,6	0,5	0,4	2,0	
		Δωμάτια	1.761	660	0	2,1	1,2	0,0	0,4	0,3	0,0	
ΘΑΣΟΥ		Κλίνες	3.399	1.813	639	2,0	1,4	6,4	0,4	0,4	2,7	
		Μονάδες	228	924	4	8,2	11,3	3,7	2,0	3,3	1,3	
		Δωμάτια	5.492	5.904	0	6,5	10,5	0,0	1,3	3,1	0,0	
ΞΑΝΘΗΣ		Κλίνες	11.305	13.656	687	6,6	10,5	6,9	1,2	3,1	2,9	
		Μονάδες	23	8	2	0,8	0,1	1,9	0,2	0,0	0,7	
		Δωμάτια	883	43	1	1,0	0,1	0,3	0,2	0,0	0,1	
ΡΟΔΟΠΗΣ		Κλίνες	1.715	88	211	1,0	0,1	2,1	0,2	0,0	0,9	
		Μονάδες	24	13	2	0,9	0,2	1,9	0,2	0,0	0,7	
		Δωμάτια	829	75	0	1,0	0,1	0,0	0,2	0,0	0,0	
ΕΒΡΟΥ		Κλίνες	1.613	221	236	0,9	0,2	2,4	0,2	0,1	1,0	
		Μονάδες	69	91	2	2,5	1,1	1,9	0,6	0,3	0,7	
		Δωμάτια	2.004	587	0	2,4	1,0	0,0	0,5	0,3	0,0	
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ		Κλίνες	3.990	1.255	321	2,3	1,0	3,2	0,4	0,3	1,3	
		Μονάδες	274	866	10	9,9	10,6	9,3	2,4	3,1	3,3	
		Δωμάτια	9.123	6.220	45	10,8	11,0	11,5	2,1	3,3	4,1	
ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ		ΕΥΒΟΙΑΣ	Κλίνες	17.871	13.496	667	10,4	10,3	6,7	1,8	3,1	2,8
			Μονάδες	126	397	0	4,5	4,9	0,0	1,1	1,4	0,0
			Δωμάτια	3.706	2.546	0	4,4	4,5	0,0	0,9	1,3	0,0
	ΧΙΟΥ	Κλίνες	7.295	5.654	0	4,2	4,3	0,0	0,8	1,3	0,0	
		Μονάδες	74	102	0	2,7	1,2	0,0	0,7	0,4	0,0	
		Δωμάτια	1.505	685	0	1,8	1,2	0,0	0,4	0,4	0,0	
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	ΛΗΜΝΟΥ	Κλίνες	3.135	1.432	0	1,8	1,1	0,0	0,3	0,3	0,0	
		Μονάδες	33	84	1	1,2	1,0	0,9	0,3	0,3	0,3	
		Δωμάτια	948	573	0	1,1	1,0	0,0	0,2	0,3	0,0	
		Κλίνες	2.027	1.373	25	1,2	1,1	0,3	0,2	0,3	0,1	
	ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	Μονάδες	2.771	8.183	107				25	29	36	
		Δωμάτια	84.487	56.407	393				20	30	36	
	ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	Κλίνες	172.459	130.638	9.908				18	30	41	
		Μονάδες	11.246	28.074	299							
		Δωμάτια	425.815	188.853	1.087							
		Κλίνες	969.762	438.936	23.898							

Πηγή: Ινστιτούτου του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων για κάθε Περιφέρεια. (2019) και Ιδία Επεξεργασία.

**Πίνακας 8: Λιμένες Περιοχής Μελέτης.**

ΛΙΜΕΝΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ					
	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΧΡΗΣΗ	ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	ΑΝΑΨΥΧΗΣ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	+	+	+	+	-
ΒΟΛΟΥ	+	+	+	+	+
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ	+	+	-	+	+
ΚΑΒΑΛΑΣ	+	+	+	+	+
ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ	+	+	+	+	+
ΛΙΜΕΝΕΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ					
ΧΙΟΥ	+	+	-	+	+
ΛΙΜΕΝΕΣ ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ					
ΘΑΣΟΥ	-	+	-	+	+
ΚΥΜΗΣ	+	+	-	+	+
ΛΗΜΝΟΥ	+	+	-	+	+
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ	+	+	-	-	+
ΣΚΙΑΘΟΥ	+	+	-	+	+
ΣΚΟΠΕΛΟΥ	+	+	-	+	+
ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ					
ΚΥΜΗΣ		+			
ΛΙΝΑΡΙΑΣ		+			
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗΣ		+			
ΙΕΡΙΣΣΟΥ		+		+	+
ΔΑΦΝΗΣ		+			
ΝΕΟΥ ΜΑΡΜΑΡΑ				+	
ΝΕΩΝ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ	+	+			+
ΑΓΝΩΝΤΑ ΣΚΟΠΕΛΟΥ				+	+
ΓΛΩΣΣΑΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ		+			
ΠΑΤΗΤΗΡΙ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ		+			
ΜΟΥΔΡΟΥ	+				
ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ	+	+			
ΣΚΑΛΑ ΕΡΕΣΣΟΥ				+	+
ΣΚΑΛΑ ΚΑΛΛΟΝΗΣ				+	+
ΠΛΩΜΑΡΙΟΥ				+	+
ΜΕΣΤΩΝ	+	+			
ΨΑΡΩΝ	+	+			
ΟΙΝΝΟΥΣΩΝ	+	+			
ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ		+			
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ					+
ΦΟΥΡΝΩΝ	+	+			
ΠΕΡΙΓΙΑΛΙ ΚΑΒΑΛΑΣ					
ΝΕΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΤΣΑΣ					
ΛΙΜΕΝΑΡΙΑ ΘΑΣΟΥ					
ΣΚΑΛΑ ΜΑΡΙΩΝ ΘΑΣΟΥ				+	+
ΣΚΑΛΑ ΠΡΙΝΟΥ				+	+
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ	+	+			
ΜΑΝΤΟΥΔΙΟΥ		+			

Πηγή: Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, 2013. «ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ».

**Πίνακας 9: Περιοχές Άτυπης Συγκέντρωσης Μονάδων και Περιοχές Ανάπτυξης Υδατοκαλλιέργειών**

<b>Περιοχές Ανάπτυξης Υδατοκαλλιέργειών (Π.Α.Υ)</b>			
<b>A/A</b>	<b>Περιοχή</b>	<b>Περιφ. Ενότητα</b>	<b>Είδος</b>
<b>A. Περιοχές Ιδιαίτερα Ανεπτυγμένες</b>			
<b>A.16</b>	Θερμαϊκός Κόλπος	Θεσσαλονίκης - Ημαθίας - Πιερίας	Οστρακοκαλλιέργεια
<b>A.17</b>	Χαλάστρα - Μηχανιώνα	Θεσσαλονίκης	Οστρακοκαλλιέργεια
<b>A.19</b>	Λαγκαδά - Οinouσσεις	Χίου	Ιχθυοκαλλιέργεια
<b>B. Περιοχές με Περιθώρια Ανάπτυξης</b>			
<b>B.9</b>	Στόμιο	Λάρισας	Οστρακοκαλλιέργεια
<b>B.10</b>	Άμπελος Σιθωνίας	Χαλκιδικής	Ιχθυοκαλλιέργεια - Οστρακοκαλλιέργεια
<b>B.11</b>	Ιερισσός	Χαλκιδικής	Ιχθυοκαλλιέργεια - Οστρακοκαλλιέργεια
<b>B.12</b>	Στρυμωνικός Κόλπος	Σερρών-Καβάλας	Ιχθυοκαλλιέργεια - Οστρακοκαλλιέργεια
<b>B.13</b>	Ηρακλείτσα - Νέα Πέραμος	Καβάλας	Ιχθυοκαλλιέργεια - Οστρακοκαλλιέργεια
<b>B.14</b>	Αγίασμα - Κεραμωτή - Έρασμο	Καβάλας - Ξάνθης	Ιχθυοκαλλιέργεια - Οστρακοκαλλιέργεια
<b>B.15</b>	Μαρώνεια	Ροδόπης - Έβρου	Ιχθυοκαλλιέργεια - Οστρακοκαλλιέργεια
<b>B.16</b>	Κόλπος Καλλονής	Λέσβου	Οστρακοκαλλιέργεια
<b>B.17</b>	Μπαλούτσος Σκαλοχωρίου	Λέσβου	Ιχθυοκαλλιέργεια
<b>B.18</b>	Γέρα - Λέσβου	Λέσβου	Ιχθυοκαλλιέργεια
<b>Γ. Δυσπρόσιτες Περιοχές με Σημαντικές Δυνατότητες Ανάπτυξης των Θαλάσσιων Υδατοκαλλιέργειών</b>			
<b>Δ. Περιοχές με Ιδιαίτερη Ευαισθησία ως προς το Φυσικό Περιβάλλον</b>			
<b>Δ.2</b>	Βιστωνικός Κόλπος	Ξάνθη και Ροδόπη	Ιχθυοκαλλιέργεια - Οστρακοκαλλιέργεια
<b>Ε. Περιοχές Ανάπτυξης Υδατοκαλλιέργειών Κατηγορίας Ε</b>			
<b>E.7</b>	Νήσοι Βορείου Αιγαίου	Λέσβου	Ιχθυοκαλλιέργεια
<b>Περιοχές Άτυπης Συγκέντρωσης Μονάδων (Π.Α.Σ.Μ.)</b>			
<b>1. Π.Ο.Α.Υ. Νομών Πιερίας και Ημαθίας</b>			
<b>Π - 1</b>	Πύδνας 1	Πιερίας	Οστρακα
<b>Π - 2</b>	Πύδνας 2	Πιερίας	Οστρακα
<b>Π - 3</b>	Μεθώνης 1	Πιερίας	Οστρακα
<b>Π - 4</b>	Μεθώνης 2	Πιερίας	Οστρακα
<b>Π - 5</b>	Μεθώνης 3	Πιερίας	Οστρακα
<b>Π - 6</b>	Αξιού	Ημαθίας - Πιερίας	Οστρακα
<b>2. Π.Ο.Α.Υ Θεσσαλονίκης</b>			
<b>Π - 7</b>	Χαλάστρα	Θεσσαλονίκης	Οστρακα
<b>Π - 8</b>	Επανόμης 1	Θεσσαλονίκης	Οστρακα
<b>Π - 9</b>	Επανόμης 2	Θεσσαλονίκης	Οστρακα
<b>Π - 10</b>	Επανόμης 3	Θεσσαλονίκης	Οστρακα
<b>10. Π.Ο.Α.Υ. Βορείου Αιγαίου</b>			
<b>1. Π.Ο.Α.Υ. Χίου</b>			
<b>Ζώνη Α</b>	Λαγκαδά	Χίου	Ιχθείς
<b>Ζώνη Β</b>	Ν.Α. Οinouσίων	Χίου	Ιχθείς
<b>Ζώνη Γ</b>	Β.Α. Οinouσίων	Χίου	Ιχθείς
<b>2. Π.Ο.Α.Υ. Λέσβου</b>			
<b>Ζώνη Α</b>	Καλλονή Α1 και Α2	Λέσβου	Οστρακα
<b>Ζώνη Β</b>	Νότια του Ακρ. Κέφαλος	Λέσβου	Ιχθείς

Πηγή: ΕΠΧΣΑΑ Υδατοκαλλιέργειών 2011(ΦΕΚ 2505/Β/4 – 11 -2011).

## ΠΗΓΕΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ - ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Ελληνικές Πηγές Τεκμηρίωσης

- Αραβαντινός, Α. (2007) Πολεοδομικός Σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου. Εκδόσεις Συμμετρία: Αθήνα.
- Ασπρογέρακας and Λάζογλου 2018. ΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ. (September)
- Αρβανίτης Α. & Γιαννακοπούλου Σ., (2016). *Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός - Θαλάσσιο Κτηματολόγιο: Μια αναγκαία αμφίδρομη σχέση για την Ελλάδα*. Αειχώρος 23, σελ. 88-107
- Ατλαντίς Συμβουλευτική Α.Ε., (2013). *Επιχειρησιακό Σχέδιο για την κατασκευή Υποβρύχιων Μουσείων & Καταδυτικών Πάρκων στις Ν. Σποράδες & στην Δ. Παγασητικό*.
- Γενική Διεύθυνση Εσωτερικών Πολιτικών της Ένωσης, (2006). *Η αλιεία στην Ελλάδα*. Θεματικό τμήμα – Διαρθρωτικών πολιτικών και πολιτική συνοχής. Σημείωμα.
- Ελληνική Διαχειριστική Εταιρεία Υδρογονανθράκων - ΕΔΕΥ, (2019). *Υδρογονάνθρακες στην Ελλάδα: Ο ρόλος της ΕΔΕΥ*. Συγγραφείς: Γιάννης Μπασιάς, Σπύρος Μπέλλας, Νίκος Μπάρκας, Κατερίνα Κωστάκη, Μαρία Ματζάκου, Όλγα Κάκκαβα, Δημήτρης Αρβανίτης, Στέλλα Τσάνη, Σπύρος Σπίνος, Δημήτρης Πούλος, Louise Bouvery
- Ελληνική Διαχειριστική Εταιρεία Υδρογονανθράκων - ΕΔΕΥ, (2020). *Υδρογονάνθρακες στην Ελλάδα: Ο ρόλος της ΕΔΕΥ*. Συγγραφείς: Γιάννης Μπασιάς, Σπύρος Μπέλλας, Νίκος Μπάρκας, Κατερίνα Κωστάκη, Μαρία Ματζάκου, Όλγα

Κάκκαβα, Δημήτρης Αρβανίτης, Στέλλα Τσάνη, Σπύρος Σπίνος, Δημήτρης Πούλος,  
Louise Bouvery

- Ελληνική Εταιρία Επιχειρησιακών Ερευνών – ΕΕΕΕ (2008). Available at:  
<<https://www.eeee.org.gr/PublicPages/HomePage.aspx>>/
- Ελληνική Στατιστική Αρχή - ΕΛΣΤΑΤ, (2019). *ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ ΕΡΕΥΝΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΛΙΕΙΑΣ ΜΕ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΣΚΑΦΗ*: Έτος 2018. Σελ. 1 – 8.
- Ελληνική Στατιστική Αρχή - ΕΛΣΤΑΤ, (2019β). Αφίξεις και Διανυκτερεύσεις στα Καταλύματα Ξενοδοχειακού Τύπου και Κάμπινγκ: Έτος 2018 (Οριστικά Στοιχεία). Δελτίο Τύπου
- Ελληνική Στατιστική Αρχή - ΕΛΣΤΑΤ, (2020). *Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ*. 5 Ιουνίου 2020.
- Ελληνικό Κέντρο Βιότοπων - Υγροτόπων. (2020). *Προστατευόμενες περιοχές* Available:  
[http://www.ekby.gr/ekby/el/EKBY\\_PP\\_el.html](http://www.ekby.gr/ekby/el/EKBY_PP_el.html).
- Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών – ΕΕΕ, (2019). Ο Στρατηγικός και Οικονομικός Ρόλος της Ελληνικής Ναυτιλίας. *ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ 2019*. Διαθέσιμο στο:  
<https://www.ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greekshipping-and-economy-2019/>
- Ένωση Λιμένων Ελλάδος – ΕΛΙΜΕ, (2019). *Στοιχεία Κροναζιέρας 2015 – 2019 Συνολικά της Χώρας*.
- Επικεφαλής του Τμήματος Μελετών, ΙΕΝΕ, Κ. Ν. Σταμπολής - Εκτελεστικός Διευθυντής, ΙΕΝΕ, Ι. Χατζηβασιλειάδης -Πρόεδρος, ΙΕΝΕ.



- Επίσημη Εφημερίδα . (1998). *Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας* /\* Σύμβαση του Μοντέγκο Μπαϊν \*/. Available: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:21998A0623\(01\)&from=PT](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:21998A0623(01)&from=PT). Last accessed 16th Jul 2021.
- Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕΕΕ) (2008) ΟΔΗΓΙΑ 2008/56/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 17ης Ιουνίου 2008 περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (οδηγία-πλαίσιο για τη θάλασσα στρατηγική). <https://eurlex.europa.eu/legalcontent/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0056&from=EN>
- Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕΕΕ) (2014α). Οδηγία 2014/89/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 2014 περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό <https://eurlex.europa.eu/legalcontent/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0089&from=EL>.
- Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕΕΚ) (1992). Οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 21ης Μαΐου 1992 για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας. <https://eur-lex.europa.eu/legalontent/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:31992L0043&from=EL>.
- Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕΕΚ) (2000). Οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2000 για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων. <http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=F1AF2ARLHmo%3d&tabid=248&language=el-GR>.
- Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕΕΚ) (2002) ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 30ής Μαΐου 2002 σχετικά με την εφαρμογή στην Ευρώπη της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών (2002/413/ΕΚ). <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002H0413&from=EL>.

- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕτΕΚ) (2007) ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ. Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Βρυξέλλες, 10.10.2007 COM(2007) 575 τελικό.
- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕτΕΚ) (2008) Ένας οδικός χάρτης για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό επίτευξη κοινών αρχών στην ΕΕ. Βρυξέλλες, 25.1α.2008 COM(2008) 791 τελικό.
- Εταιρεία Περιβαλλοντικών Συμβούλων – NCC & Εταιρεία για τη Μελέτη και Προστασία της Μεσογειακής Φώκιας – Mom, (2015). *Προσχέδιο Μελέτης Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού για τη Γυάρο*. Δράση Α.3. ΚΥΚΛΑΔΕΣ LIFE «Ολοκληρωμένη Προστασία της Μεσογειακής Φώκιας στις Βόρειες Κυκλάδες».
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΕπ) (2012) Ανακοίνωση της επιτροπής στο ευρωπαϊκό κοινοβούλιο, το συμβούλιο, την ευρωπαϊκή οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την επιτροπή των περιφερειών. Γαλάζια ανάπτυξη ευκαιρίες για βιώσιμη ανάπτυξη στους τομείς της θάλασσας και της ναυτιλίας. Βρυξέλλες, 13.9.2012, COM(2012) 494 final.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΕπ) (2013α) Πρόταση ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για τη θέσπιση πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών. Βρυξέλλες, 12.3.2013 COM(2013) 133 final.
- Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας – ΕΤΘΑ, (2012). Ελλάδα. Σελ. 1 – 4
- Θεματικά Δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΘΔΕΕ) (2019) Η Κοινή Αλιευτική Πολιτική: σύσταση και εξέλιξη. <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/el/sheet/114/%CE%B7-%CE%BA%CE%BF%CE%B9%CE%BD%CE%B7-%CE%B1%CE%BB%CE%B9%CE%B5%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%B7->

%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%B7-%CF%83%CF%85%CF%83%CF%84%CE%B1%CF%83%CE%B7-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%B5%CE%BE%CE%B5%CE%BB%CE%B9%CE%BE%CE%B7

- Κεφαλά Θ., (2016). *Ανάπτυξη Λιμανιών της Ελλάδας για τη Λειτουργία τους ως Λιμανιών Αφετηρίας (Homeports) στον τομέα της Κρουαζιέρας*. ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ JEAN MONNET. ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
- Κούτση Δ. & Στρατηγέα Α., (2019). Ολοκληρωμένη συμμετοχική διαχείριση χερσαίων και ενάλιων πολιτιστικών πόρων ως πυλώνας ανάπτυξης απομονωμένων νησιωτικών περιοχών. Conference: Όραμα, σχεδιασμός και πολιτικές για την ολοκληρωμένη ανάπτυξη των ορεινών και απομονωμένων περιοχών. Metsovo, Greece, September 2019.
- Λούρδης Γ., (2017). *Αλιευτικός Τουρισμός, ο Ανεκμετάλλετος πλούτος των Θαλασσών μας*. Διαθέσιμο στο: <http://greenagenda.gr/%ce%b1%ce%bb%ce%b9%ce%b5%cf%85%cf%84%ce%b9%ce%ba%cf%8c%cf%82-%cf%84%ce%bf%cf%85%cf%81%ce%b9%cf%83%ce%bc%cf%8c%cf%82-%ce%bf-%ce%b1%ce%bd%ce%b5%ce%ba%ce%bc%ce%b5%cf%84%ce%ac%ce%bb%ce%bb%ce%b5%cf%85/>
- Οικονόμου, Δ. (2000) Σύστημα Χωρικού Σχεδιασμού. Η Ελληνική Πραγματικότητα και η Διεθνής Εμπειρία. *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 3-57.
- Πάλλης Θ., Βαγγέλας Γ., Αράπη Κ., Κλαδάκη Π. και Παπαχρήστου Α., (2017). *Η Αναπτυξιακή Προοπτική της Κρουαζιέρας Αφετηρίας στην Ελλάδα*. διαΝΕΟσις. Οργανισμός Έρευνας και Ανάλυσης.
- Παπαγεωργίου Μ., (2016). *Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός και Θαλάσσιες Χρήσεις: Εννοιολογικά και θεωρητικά ζητήματα*, *Αειχώρος*, 23 (1), σελ. 41-63.

- Ρέμπης Ν., Τσιλιμίγκας Γ. & Παυλογεωργάτος Γ., (2018). *Παράκτιες ζώνες και θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός. Η περίπτωση του Δήμου Ιεράπετρας, Κρήτη*. Conference: 5ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Σεπτέμβριος, 2018.
- Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας, (2020). (<http://www.rae.gr/geo/>).
- ΣΕΤΕ, (2019). *Βασικά Μεγέθη του Ελληνικού Τουρισμού 2019*. Διαθέσιμο στο: <https://sete.gr/el/stratigiki-gia-ton-tourismo/vasika-megethi-tou-ellinikoytourismoy/>
- Σύνδεσμος Ελληνικών Θαλασσοκαλλιιεργειών, (2019). *Ελληνική Υδατοκαλλιιεργεια 2019*. Ετήσια Έκθεση. Διαθέσιμη στο: [https://www.fgm.com.gr/uploads/file/FGM\\_19\\_GR\\_WEB\\_Spreads\(4\).pdf](https://www.fgm.com.gr/uploads/file/FGM_19_GR_WEB_Spreads(4).pdf)
- Σύνδεσμος Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών - ΣΕΒ, (2018). «*Ειδική έκθεση εμπειρογνωμοσύνης για την προσαρμογή των σχετικών με την επιχειρηματικότητα πολιτικών και διαδικασιών από τη θέσπιση ειδικού θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό*». Αθήνα.
- Στεφανή, Φ., Τσιλιμίγκας Γ. και Γουργιώτης Α. (2016) Ζητήματα σύνταξης ενός ολοκληρωμένου πλαισίου για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό. *Αειχώρος* (23): 135-150.
- Υδρογραφική Υπηρεσία Πολεμικού Ναυτικού – ΥΥΠΝ, (2020). *Ετήσιες (Μόνιμες) Αγγελίες για τους Ναυτιλομένους*. Διαθέσιμο στο: [https://www.hnhs.gr/images/pdf\\_aggelies/gr/2020/Docs/2020AnnualNM.pdf](https://www.hnhs.gr/images/pdf_aggelies/gr/2020/Docs/2020AnnualNM.pdf)
- Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, (2014). Πολυετές Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο για την Ανάπτυξη των Υδατοκαλλιιεργειών στην Ελλάδα, 2014 – 2020.

- Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου - ΥΝΚΑ, (2013). «Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Λιμένων και Δυνατότητες Χρηματοδότησης του μέσω ΕΣΠΑ και των πόρων της Νέας Προγραμματικής Περιόδου». Διαθέσιμο στο: <http://www.mindev.gov.gr/wpcontent/uploads/2018/04/stratigiko-sxedio-limenwn-10.pdf>
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής - ΥΝΝΠ 2020. Προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος | *Hellenic Coast Guard*. Available at: <http://old.hcg.gr/node/150/>
- Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ) (2017α) Ενημέρωση σχετικά με 519/2017 απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας για το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό. Α.Π. 28089/13-06-2017.
- Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, 2018. Εθνικός Ενεργειακός Σχεδιασμός – Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα. Σχέδιο προς Διαβούλευση. Αθήνα, Νοέμβριος 2018.
- Conference: 5ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Σεπτέμβριος, 2018.
- Delikaraoglou, D. and Delikaraoglou, S. 2010. Χαρτογράφηση του Ελληνικού Θαλάσσιου Χώρου στα Πλαίσια ενός Σχεδίου Δράσης με Αντικείμενο την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική Η συνεισφορά των αλιμετρικών γεωδαιτικών δορυφόρων ( ρα ... Χαρτογράφηση του Ελληνικού Θαλάσσιου Χώρου. (May 2014).
- Energean Oil & Gas, (2013). *Μελέτη Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Επιπτώσεων για Έργο Ανάπτυξης Υπεράκτιων Εγκαταστάσεων Πρίνου*. Περίληψη ΜΠΕ Χερσαίων Εγκαταστάσεων Πρίνου.
- Group of the Progressive Alliance of Socialists and Democrats in the European Parliament - S&D, (2016). *Προοπτικές Ανάπτυξης Καταδυτικού Τουρισμού*. Μελέτη αυτή εκπονήθηκε τον Οκτώβριο, Νοέμβριο και Δεκέμβριο του 2016, έπειτα από

σχετικό αίτημα του ευρωβουλευτή του Ποταμιού Μ. Κύρκου. Χρηματοδοτήθηκε από πόρους της Ομάδας των Σοσιαλιστών και Δημοκρατών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (Group of the Progressive Alliance of Socialists and Democrats in the European Parliament - S&D). Διαθέσιμη στο:<https://sites.google.com/site/scubatourism/home>

- Krabokoukis T. & Polyzos S., (2019). Ανάλυση και εκτίμηση της τουριστικής εποχικότητας στην Ελλάδα. Συνέδριο: 17ο Τακτικό Εθνικό Επιστημονικό Συνέδριο "Έρευνα, καινοτομία, ανταγωνιστικότητα και τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη". ERSA, Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα.
- WWF Ελλάς. (2015). Γαλάζια ανάπτυξη στη Μεσόγειο: η πρόκληση της καλής περιβαλλοντικής κατάστασης. MedTrends\_final\_report. 318 (1), 27.
- WWF Ελλάς. (2017). Δάση της θάλασσας.

#### Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

- Belgian Minister of the North Sea (BMNS) (2014) Marine Spatial Plan for the Belgian part of the North Sea. Federal Public Service Health, Food Chain Safety and Environment Marine Environment Service.
- CEC (Commission of the European Communities) (2006) Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Blue Growth opportunities for marine and marine sustainable growth.
- CEC (Commission of the European Communities), (2007). Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. An Integrated Maritime Policy for the European Union.

- Department for Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA) (2006) Marine Spatial Planning Pilot. Final Report. DEFRA: UK.
- Diakomihalis M. & Lagos D., (2008). *Estimation of the economic impacts of yachting in Greece via the tourism satellite account*. Tourism Economics, 14 (4), 871–887
- Douvere, F. (2010) Marine Spatial Planning Concepts, current practice and linkages to other management approaches. Ghent University, Belgium.
- Ehler, C. and Douvere, F. (2007) Visions for a sea change. Report of the first international workshop on marine spatial planning. Intergovernmental oceanographic commission and man and the biosphere programme. In: IOC Manual and Guides 48, IOCAM Dossier 4. UNESCO, Paris
- Ehler, C. and Douvere, F. (2009) Marine Spatial Planning: a Step-by-step Approach toward Ecosystem-based Management, Intergovernmental Oceanographic Commission and Man and the Biosphere Programme. UNESCO, Paris IOC Manual and Guides, No 53, ICAM Dossier, No 6.
- European Commission (EC) (2021a) MSP Country Information Profile France <https://www.msp-platform.eu/countries/france>
- European Commission (EC) (2021b) MSP Country Information Profile Belgium <https://www.msp-platform.eu/countries/belgium>
- European Commission (EC) (2021c) MSP Country Information Profile Germany <https://www.msp-platform.eu/countries/germany>
- European Commission (EC) (2021d) MSP Country Information Profile Greece <https://www.msp-platform.eu/countries/greece>

- INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. (2019). International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL). Available: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx). Last accessed 28th Aug 2021.
- International Maritime Organization (IMO) (2019) Marine Environment. <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Default.aspx>.
- MedCruise Association, (2020). *Cruise Activities in MedCruise Ports Statistics Report 2019*
- Msongaleli D., Dikbiyik F., Zukerman M. & Mukherjee B., (2015). *Disaster-aware submarine fiber-optic cable deployment- MedNautilus Submarine System. JOURNAL OF LIGHTWAVE TECHNOLOGY, VOL. 34, NO. 18, SEPTEMBER 15, 2016*
- Novaes, A. L. T., de Andrade, G. J. P. O., dos Santos Alonço, A. and Magalhães, A. R. M. (2019) Operational performance in aquaculture: A case study of the manual harvesting of cultivated mussels. *Aquacultural Engineering*, 84, 67–79. <https://doi.org/10.1016/j.aquaeng.2018.12.006>.
- Rempis, N., Alexandrakis, G., Tsilimigkas, G. and Kampanis N.A. (2018) Coastal use synergies and conflicts evaluation in the framework of spatial, development and sectoral policies. *Ocean and Coastal Management*, 166, 40-51. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2018.03.009>.
- Santos, C.F., Ehler, C.N., Agardy, T., Andrade, F., Orbach, M.K. and Crowder, L.B. (2018) Marine Spatial Planning. *World Seas: An Environmental Evaluation*. Chapter 30. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-805052-1.00033-4>.
- Treves, T. (2008) 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea. United Nations Audiovisual Library of International Law.



- Tsilimigkas, G. and Rempis, N. (2017). Maritime spatial planning and spatial planning: Synergy issues and incompatibilities. Evidence from Crete island, Greece. *Ocean and Coastal Management*, 139, 33–41.
- UNEP/MAP (1976) Convention for the Protection of the Mediterranean Sea Against Pollution (Barcelona Convention). UNEP, Barcelona, 1976.
- UNEP (1995) Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean, 1995. UNEP/MAP, Barcelona.
- UNEP/MAP/PAP (2008) Protocol on Integrated Coastal Zone Management in the Mediterranean. Split, Priority Actions Programme, 21 January 2008, Madrid, Spain.
- UNCED (1992) Agenda 21, United Nations Conference on Environment and Development Rio de Janeiro, Brazil, 3 to 14 June 1992. Available at: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Agenda21.pdf>.
- UNCTAD, (2019). Review of Maritime Transport 2019
- United Nations (UN) (1982). United Nations Convention on the Law of the Sea. [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf).
- United Nations – UN, (2010). *The Law of the Sea. Marine Scientific Research A revised guide to the implementation of the relevant provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea*. United Nations, New York 2010.
- Vaggelas G.K. & Pallis A.A., (2018). *GREPORT 2018: Report on Greek Ports*. Piraeus: P&S Advisory

## Νομοθεσία Ελλάδας

- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (1923). Ν.Δ 17-7/16-8-1923 «Περί σχεδίων πόλεων, κωμών και συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών» (ΦΕΚ 228/A/16-08-1923).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (1976α). Νόμος 314/1976. «Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εν Βρυξέλλαις Διεθνούς Συμβάσεως περί αστικής ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου, 1969 και ρυθμίσεις συναφών θεμάτων» (ΦΕΚ 106/A/05-05-1976).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (1976β). Νόμος 360/1976. «Περί Χωροταξίας και Περιβάλλοντος» (ΦΕΚ 151/A/22-06-1976).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (1978β). Νόμος 855/1978. «Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Βαρκελώνην το 1976 Διεθνούς Συμβάσεως "περί προστασίας της Μεσογείου Θαλάσσης εκ της ρυπάνσεως" μετά του συνημμένου εις αυτήν Παραρτήματος, ως και των πρωτοκόλλων αυτής "περί προσλήψεως ρυπάνσεως της Μεσογείου Θαλάσσης .." κ.λπ.» (ΦΕΚ 235/A/23-12-1978).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (1981). Νόμος 1147/1981. «Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνον, Πόλιν του Μεξικού, Μόσχαν και Ουάσιγκτων, το 1972 Διεθνούς Συμβάσεως "περί προλήψεως ρυπάνσεως της θαλάσσης εξ απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών και άλλων τινών διατάξεων"» (ΦΕΚ 110/A/23-04-1981).

- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (1983). Νόμος 1337/1983 «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις». (ΦΕΚ 33/Α/14-03-1983).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (1985γ). Νόμος 1561/1985. «Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις». (ΦΕΚ 148/Α/06-09-1985).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (1986α). Νόμος 1634/1986. «Κύρωση των πρωτοκόλλων 1980 "Για την προστασία της Μεσογείου Θαλάσσης από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές" και 1982 "περί των ειδικά προστατευομένων περιοχών της Μεσογείου"» (ΦΕΚ 104/Α/18-07-1986).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (1986γ). Νόμος 1660/1986. «Κύρωση σύμβασης για τη διατήρηση των θαλάσσιων βιολογικών πόρων της Ανταρκτικής» (ΦΕΚ 187/Α/28-11-1986).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (1989). ΠΔ 81/1989. «Αποδοχή του πρωτοκόλλου του έτους 1976 της Διεθνούς Σύμβασης. Αστική ευθύνη για ζημιές ρύπανσης από πετρελαιοειδή έτους 1969» (ΦΕΚ 36/Α/07-02-1989).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (1994α). Νόμος 2204/1994. «Κύρωση σύμβασης για τη βιολογική ποικιλότητα» (ΦΕΚ 59/Α/15-04-1994).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (1994β). Νόμος 2252/1994. «Κύρωση Διεθνούς Σύμβασης για την ετοιμότητα συνεργασίας και αντιμετώπισης της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο, 1990 και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 192/Α/18-11-1994).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (1995β). ΠΔ 68/1995. «Αποδοχή τροποποιήσεων των Παραρτημάτων της Διεθνούς Σύμβασης 1972 "περί

προλήψεως ρυπάνσεως της θάλασσας εξ απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών" και άλλων τινών διατάξεων» (ΦΕΚ 48/A/07-03-1995).

- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (1995γ). ΠΔ 197/1995. «Κύρωση του Πρωτοκόλλου του έτους 1992 για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης του 1969 "περί Αστικής Ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου, 1969 και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων"» (ΦΕΚ 106/A/13-06-1995).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (1995δ). Νόμος 2321/1995 «Κύρωση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και της Συμφωνίας που αφορά την εφαρμογή του μέρους XI της Σύμβασης». (ΦΕΚ 136/A/23-06-1995).
- Νόμος 4685/2020 - ΦΕΚ Α 92/7.5.2020. Εκσυγχρονισμός περιβαλλοντικής νομοθεσίας, ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2018/844 και 2019/692 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και λοιπές διατάξεις.
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (1997). Νόμος 2508/1997 «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις». (ΦΕΚ 124/A/13-06-1997).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (1999). Νόμος 2742/1999 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις». (ΦΕΚ 207/A/07-10-1999).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2001α). Έγκριση Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Καταστημάτων Κράτησης. (ΦΕΚ 1575/B/28-11-2001).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2002α). Νόμος 3022/2002. «Κύρωση των τροποποιήσεων της Σύμβασης της Βαρκελώνης του 1976 "για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση" και των τροποποιήσεων του Πρωτοκόλλου του 1980 "για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές.» (ΦΕΚ 144/A/19-06-2002).

- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2002γ). Νόμος 3567/2002. «Κύρωση της Συμφωνίας για την εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με το Δίκαιο της Θάλασσας της 10ης Δεκεμβρίου 1982, όσον αφορά στη διατήρηση και στη διαχείριση των αλληλοεπικαλυπτόμενων αποθεμάτων και άκρως μεταναστευτικών αποθεμάτων υδροβίων ζώων» (ΦΕΚ 293/Α/04-12-2002).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2003α). Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας (ΦΕΚ 1470/Β/09-10-2003).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2003γ). Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Πελοποννήσου (ΦΕΚ 1485/Β/10-10-2003).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2003δ). Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου (ΦΕΚ 1487/Β/10-10-2003).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2003η). Νόμος 3100/2003. «Κύρωση του Πρωτοκόλλου για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες, 2000» (ΦΕΚ 20/Α/29-01-2003).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2004). Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (ΦΕΚ 218/Β/06-02-2004).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2005α). Νόμος 3393/2005. «Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για την αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, 2001» (ΦΕΚ 242/Α/04-10-2005).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2006γ). Νόμος 3497/2006. «Κύρωση του Πρωτοκόλλου περί συνεργασίας για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και,

σε περιπτώσεις επείγουσας ανάγκης, στην καταπολέμηση της ρύπανσης της Μεσογείου Θάλασσας.» (ΦΕΚ 219/Α/13-10-2006).

- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2007ε). Νόμος 3567/2007. «Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για τη ρύθμιση της φαλινοθηρίας και του Πρωτοκόλλου της» (ΦΕΚ 120/Α/07-06-2007).
- Φ.Ε.Κ. 497/Δ/17-10-2008 – Χαρακτηρισμός των των υδροβιότοπων Δέλτα Νέστου, Λίμνης Βιστωνίδας με λιμνοθάλασσα και λιμνιαία χαρακτηριστικά, Λίμνη Ισμαρίδας και της ευρύτερης περιοχής τους ως Εθνικό Πάρκο με Περιφερειακή Ζώνη.
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2008α). Έγκριση του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. (ΦΕΚ 128/Β/03-07-2008).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2008β). Έγκριση ειδικού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού. (ΦΕΚ 2464/Β/03-12-2008).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2009α). Π.Δ. 16/2009 (ΦΕΚ 32 Α). «Απαγόρευση αλιείας στη θαλάσσια περιοχή όρμου Βατίκων του Λακωνικού Κόλπου». (ΦΕΚ 32/Α/24-02-2009).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2009β). Έγκριση ειδικού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης για τη βιομηχανία και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού. (ΦΕΚ 151/ΑΑΠ/13-04-2009).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2011ε). Νόμος 4030/2011. «Νέος τρόπος έκδοσης αδειών δόμησης, ελέγχου κατασκευών και λοιπές διατάξεις.» (ΦΕΚ 249/Α/25-11-2011).

- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2013γ). Έγκριση τροποποίησης Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού. (ΦΕΚ 3155/Β/12-12-2013).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2014γ). Νόμος 4269/2014. «Χωροταξική και πολεοδομική μεταρρύθμιση - Βιώσιμη ανάπτυξη». (ΦΕΚ 142/Α/28-06-2014).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2014δ). Νόμος 4277/2014. «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής και άλλες διατάξεις». (ΦΕΚ 156/Α/01-08-2014).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2016α). Νόμος 4447/2016. «Χωρικός σχεδιασμός - Βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες διατάξεις». (ΦΕΚ 241/Α/23-12-2016).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2017γ). Έγκριση αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Κρήτης και έγκριση της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού. (ΦΕΚ 16/ΑΑΠ/08-11-2017).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2018α). Έγκριση αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων και Περιβαλλοντική Έγκριση αυτού. (ΦΕΚ 16/ΑΑΠ/05-02-2018).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2018δ). Έγκριση αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και Περιβαλλοντική Έγκριση αυτού. (ΦΕΚ 248/ΑΑΠ/25-10-2018).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2018ε). Έγκριση αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Θεσσαλίας και Περιβαλλοντική Έγκριση αυτού. (ΦΕΚ 269/ΑΑΠ/15-11-2018).

- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2018στ). Έγκριση αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Ηπείρου και Περιβαλλοντική Έγκριση αυτού. (ΦΕΚ 286/Α/28-11-2018).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2018θ). Ν.4546/2018 «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ «περί θεσπίσεως πλαισίου για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό» και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ 101/Α/12-06-2018).
- ΦΕΚ 2018. *Νόμος 4546/2018 Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ «περί θεσπίσεως πλαισίου για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό» και άλλες διατάξεις.* Available at: <https://www.taxheaven.gr/law/4546/2018>
- ΦΕΚ 105/Δ/12-3-2019 Καθορισμός θαλάσσιων περιοχών, με βλάστηση ιδίως από Ποσειδωνία (*Posidonia oceanica*), στις οποίες απαγορεύεται η αλιεία με συγκεκριμένα εργαλεία, πέραν αυτών που έχουν καθορισθεί με την 167378/14-5-2007 απόφαση ΥΠΑΑΤ (241 Δ').
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2019δ). Έγκριση αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου και Περιβαλλοντική Έγκριση αυτού. (ΦΕΚ 181/ΑΑΠ/16-04-2019)
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2019ε). Νόμος 4607/2019. «I. Κύρωση της Συμφωνίας για την Ασιατική Τράπεζα Υποδομών και Επενδύσεων, II. Εναρμόνιση του Κώδικα Φ.Π.Α. με την Οδηγία (ΕΕ) 2016/1065, III. Ενσωμάτωση των σημείων 1, 2, 4 και 5 του άρθρου 2 και των άρθρων 4, 6, 7 και 8 της Οδηγίας 1164/2016, IV. Τροποποίηση του ν. 2971/2001 και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ 65/Α/24-04-2019).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) (2019στ). Νόμος 4635/2019. «Επενδύω στην Ελλάδα και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ 167/Α/30-10-2019).



- ΦΕΚ 2020. ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 4759 Εκσυγχρονισμός της Χωροταξικής και Πολεοδομικής Νομοθεσίας και άλλες διατάξεις.
- Νόμος 4685/2020 - ΦΕΚ Α 92/7.5.2020. Εκσυγχρονισμός περιβαλλοντικής νομοθεσίας, ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2018/844 και 2019/692 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και λοιπές διατάξεις.
- Κ.Υ.Α. 12966/2009 (ΦΕΚ220ΑΑΠ/14-5-2009). Χαρακτηρισμός των χερσαίων, υδάτινων και θαλάσσιων περιοχών των εκβολών των ποταμών Γαλλικού, Αξιού, Λουδία και Αλιάκμονα, της Αλυκής Κίτρους και της λιμνοθάλασσας Καλοχωρίου και της ευρύτερης περιοχής τους ως Εθνικού Πάρκου και καθορισμός χρήσεων, όρων και περιορισμών δόμησης.
- Οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 21ης Μαΐου 1992 για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας.
- Οδηγία 2009/147/ΕΟΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Νοεμβρίου 2009 περί της διατήρησης των αγρίων πτηνών.
- Παραρτήματα ΙΙ του Νόμου 3983/2011\* (Σχέδιο Νόμου) «*Εθνική στρατηγική για την προστασία και διαχείριση του θαλάσσιου περιβάλλοντος - Εναρμόνιση με την Οδηγία 2008/56/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 2008 και άλλες διατάξεις*».
- Π.Δ. 19-6-2012 (ΦΕΚ 229/ΑΑΠ/19-6-2012) Έγκριση καταλόγου μικρών νησιωτικών υγροτόπων και καθορισμός όρων και περιορισμών για την προστασία και ανάδειξη των μικρών παράκτιων υγροτόπων που περιλαμβάνονται σε αυτόν.

### Διακρατικά Προγράμματα

- PETZA, D., MAINA, I., KOUKOUROUVLI, N., DIMARCHOPOULOU, D., AKRIVOS, D., KAVADAS, S., TSIKLIRAS, A., KARACHLE, P., & KATSANEVAKIS, S. (2017). Where not to fish – reviewing and mapping fisheries restricted areas in the Aegean Sea. *Mediterranean Marine Science*, 18(2), 310-323. Διαθέσιμο στο: doi:<https://doi.org/10.12681/mms.2081>.
- Marisca (Maritime Spatial Planning for the protection and conservation of the biodiversity in the Aegean Sea) και PROTOMEDA, Διαθέσιμα στο: <https://www.msp-platform.eu/projects/marisca-maritime-spatial-planning-protection-and-conservation-biodiversity-aegean-sea>

### Μελέτες και Πλαίσια Σχεδιασμού

- Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης - ΓΠΧΣΑΑ, 2008 (ΦΕΚ 128 Α' /3-7-2008)
- Έγκριση Αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και Περιβαλλοντική Έγκριση αυτού. Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης - ΠΧΠ ΑΜΘ (ΦΕΚ 248/ΑΑΠ/25 – 10 – 2018)
- Έγκριση Αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Θεσσαλίας και Περιβαλλοντική Έγκριση αυτού. Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο Θεσσαλίας - ΠΧΠ Θεσσαλίας (ΦΕΚ 269/ΑΑΠ/15 – 11 – 2018).
- Έγκριση Αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου και Περιβαλλοντική Έγκριση αυτού. Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο Βορείου Αιγαίου – ΠΧΠ Βορείου Αιγαίου (ΦΕΚ 181/Δ/16 – 4 – 2019)

- Έγκριση Αναθεώρησης του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας. Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο Κεντρικής Μακεδονίας - ΠΧΠ Κεντρικής Μακεδονίας (ΦΕΚ 485/Δ/20 – 8 - 2020)
  - Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΕΠΧΣΑΑ) για τις Υδατοκαλλιέργειες, 2011 (ΦΕΚ 2505/Β/4 – 11 -2011)
  - Ινστιτούτο Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων – ΙΝΣΕΤΕ, (2019). Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου: Ετήσια Έκθεση Ανταγωνιστικότητας και διαρθρωτικής προσαρμογής στον τομέα του Τουρισμού για το έτος 2018.
  - Ινστιτούτο Ενέργειας Νοτιοανατολικής Ευρώπης – IENE, 2019. Ο Ελληνικός Ενεργειακός Τομέας. Ετήσια Έκθεση 2019. Συγγραφείς: Συγγραφείς: Δημήτρης Μεζαρτάσογλου - Επικεφαλής του Τμήματος Μελετών, IENE, Κ. Ν. Σταμπολής - Εκτελεστικός Διευθυντής, IENE, Ι. Χατζηβασιλειάδης -Πρόεδρος, IENE.
  - Ινστιτούτο Ενέργειας Νοτιοανατολικής Ευρώπης – IENE, 2019. Ο Ελληνικός Ενεργειακός Τομέας. Ετήσια Έκθεση 2019. Συγγραφείς: Συγγραφείς: Δημήτρης Μεζαρτάσογλου - Επικεφαλής του Τμήματος Μελετών, IENE, Κ. Ν. Σταμπολής - Εκτελεστικός Διευθυντής, IENE, Ι. Χατζηβασιλειάδης -Πρόεδρος, IENE.
  - Ινστιτούτο Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων – ΙΝΣΕΤΕ, (2019). Περιφέρεια Αν. Μακεδονίας και Θράκης: Ετήσια Έκθεση Ανταγωνιστικότητας και διαρθρωτικής προσαρμογής στον τομέα του Τουρισμού για το έτος 2018.
  - Ινστιτούτο Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων – ΙΝΣΕΤΕ, (2019). Περιφέρεια Θεσσαλίας: Ετήσια Έκθεση Ανταγωνιστικότητας και διαρθρωτικής προσαρμογής στον τομέα του Τουρισμού για το έτος 2018.
- Ινστιτούτο Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων – ΙΝΣΕΤΕ, (2019). Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας: Ετήσια Έκθεση Ανταγωνιστικότητας και διαρθρωτικής προσαρμογής στον τομέα του Τουρισμού για το έτος 2018.

- Ινστιτούτο Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων – ΙΝΣΕΤΕ, (2019). Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου: Ετήσια Έκθεση Ανταγωνιστικότητας και διαρθρωτικής προσαρμογής στον τομέα του Τουρισμού για το έτος 2018.
- Ινστιτούτο Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων – ΙΝΣΕΤΕ, (2019). Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας Αν. Μακεδονίας και Θράκης Ετήσια Έκθεση Ανταγωνιστικότητας και διαρθρωτικής προσαρμογής στον τομέα του Τουρισμού για το έτος 2018.

#### Μεταπτυχιακές και Διδακτορικές Διατριβές

- Μπουρτζής Τ.Ν., (2015). Ο θεσμός της θαλάσσιας επιστημονικής έρευνας στο σύγχρονο δίκαιο της θάλασσας: η περίπτωση της Ελλάδας: σχετικές ιδιαιτερότητες και προβλήματα του Αιγαίου Πελάγους. Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών. Σχολή Διεθνών ών, Επικοινωνίας και Πολιτισμού. Τμήμα Διεθνών, Ευρωπαϊκών και Περιφερειακών Σπουδών . Τομέας Διεθνών και Ευρωπαϊκών Θεσμών. (Διδακτορική Διατριβή).
- Ρεμπής 2020. ΤΜΗΜΑ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ Διδακτορική Διατριβή ΣΥΝΤΑΞΗ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΚΑΙ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ Νικόλαος Μ . Ρεμπής Επιβλέπων Καθηγητής Γεώργιος Τσιλιμίγκας , Επίκουρος Καθηγητής Μυτιλήνη , Μάιος 2020.
- Τούρτας Α. Χ., (2017). Προστασία και ανάδειξη ενάλιων αρχαιολογικών θέσεων στην Ελλάδα: θεωρητική και μεθοδολογική προσέγγιση. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ). Σχολή Πολυτεχνική. Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών. Διδακτορική Διατριβή.

#### Προπτυχιακές Διατριβές

- Παπαθανασίου, Μ. 2020. Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός : η διεθνής εμπειρία και ζητήματα εφαρμογής στην Ελλάδα.

