



## **Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο**

Διατμηματικό – Διεπιστημονικό  
Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών  
«Επιστήμη & Τεχνολογία Υδατικών Πόρων»  
Κατεύθυνση Δ: «Οργάνωση και Διαχείριση Λιμένων»

### **Φορείς Διαχείρισης Λιμένων Βορείου Αιγαίου**

**Διπλωματική Εργασία**

**Αγγελική Ν. Σαραντινού**

«ΕΠΙΣΤΗΜΗ &  
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ  
ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ»

**Αθήνα, Νοέμβριος 2018**

**Επιβλέπων Καθηγητής: Κ. Ι. Μουτζούρης**



## **Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο**

Διατμηματικό – Διεπιστημονικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών  
«Επιστήμη και Τεχνολογία Υδατικών Πόρων»  
Κατεύθυνση Δ: «Οργάνωση και Διαχείριση Λιμένων»

## **Φορείς Διαχείρισης Λιμένων Βορείου Αιγαίου**

**Διπλωματική Εργασία**

**Αγγελική Ν. Σαραντινού**

**Αθήνα, Νοέμβριος 2018**

**Επιβλέπων Καθηγητής: Κ. Ι. Μουτζούρης**

## Πρόλογος

Εκφράζω τις θερμές ευχαριστίες μου στον επιβλέποντα καθηγητή Κωνσταντίνο Ι. Μουτζούρη για την ιδέα του θέματος και την καθοδήγησή του σε αυτό το ταξίδι όπως και στην Θεοδώρα Γιαντσή για τις πολύτιμες συμβουλές της για την ολοκλήρωση της παρούσας Διπλωματικής εργασίας.

Ευχαριστώ επίσης για την βοήθειά τους στην συγκέντρωση των στοιχείων που ήταν απαραίτητα για την ολοκλήρωση της διπλωματικής εργασίας, την κα Αργυρώ Μαυρογιώργη, Πρόεδρο του Λιμενικού Ταμείου Ικαρίας, την κα Ελένη Κατωτριάτου, Περιβαλλοντολόγο στο Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λέσβου, τον κ. Αντώνη Κέφη, Πρόεδρο του Διαδημοτικού Λιμενικού Ταμείου Χίου, τον κ. Χαράλαμπο Δαλαβίτσο, Πρόεδρο του Διαδημοτικού Λιμενικού Ταμείου Λήμνου και τον κ. Νίκο Μαρινάκη και τέλος την κα Πέγκυ Σεχιώτη, Πολιτικό Μηχανικό του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Σάμου. Ευχαριστώ ιδιαίτερα την Αγλαΐα Αρχοντίδου - Αργύρη, αρχαιολόγο για την παντοτινή στήριξή της.

Τέλος, ευχαριστώ θερμά τους γονείς μου και την αδελφή μου που είναι πάντα δίπλα μου και με στηρίζουν σε κάθε βήμα της ζωής μου.

## Περίληψη

Η Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου αποτελεί το ανατολικό σύνορο της Ελλάδος και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τα νησιά της έχουν στρατηγική γεωγραφική θέση. Τα νησιά τα τελευταία χρόνια αντιμετωπίζουν προκλήσεις που σχετίζονται με την οικονομική κρίση και τις έντονες γεωπολιτικές εξελίξεις. Οι λιμένες της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου έχουν σημαντικό ρόλο αφού αποτελούν τις πύλες εισόδου των νησιών. Στην παρούσα Διπλωματική εργασία αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση των φορέων διαχείρισης λιμένων του βορείου αιγαίου και προτείνεται μια νέα δομή λιμενικής διακυβέρνησης.

Αρχικά, εντοπίστηκαν οι φορείς διαχείρισης λιμένων που υπάρχουν στο βόρειο αιγαίο και οι εντοπίστηκαν οι λιμενικές εγκαταστάσεις που είναι στην αρμοδιότητά τους. Προκειμένου να συλλεχθούν τα απαραίτητα στοιχεία και να συγκεντρωθούν τα δεδομένα που θα βοηθήσουν στην εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας, συντάχθηκε ερωτηματολόγιο και στάλθηκε στα λιμενικά ταμεία του βορείου αιγαίου. Τα στοιχεία που ζητήθηκαν αφορούσαν σε δεδομένα για την κίνηση των φορτίων που διακινούνται στους λιμένες, σε οικονομικά στοιχεία δηλαδή σε απολογισμό και προϋπολογισμό των λιμενικών ταμείων, σε στοιχεία για το ανθρώπινο δυναμικό το οποίο στελεχώνει τις υπηρεσίες καθώς και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα λιμενικά ταμεία στη λειτουργία και στη διαχείρισή τους.

Στη συνέχεια παρουσιάστηκαν τα χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης δηλαδή της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου (Π.Β.Α.) (διοικητική συγκρότηση, συνδεσιμότητα των νησιών), εντοπίστηκε το λιμενικό σύστημα και οι φορείς διαχείρισης που υφίστανται στα διοικητικά όρια της Π.Β.Α..

Ακολούθως παρουσιάζεται η πρόταση της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων σχετικά με την αναδιοργάνωση των φορέων διαχείρισης της χώρας και αξιολογείται η πρόταση στο κομμάτι που αφορά στους φορείς διαχείρισης του Βορείου Αιγαίου.

Στην παρούσα διπλωματική εργασία προτείνεται μια νέα μορφή διακυβέρνησης των λιμένων του βορείου αιγαίου ώστε ο σχεδιασμός για την ανάπτυξη των λιμένων να γίνεται σε περιφερειακό επίπεδο. Ο νέος φορέας θα ανήκει στον δεύτερο βαθμό τοπικής αυτοδιοίκησης, δηλαδή στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου, μέσω της σύστασης Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου.

Θα έχει τη δυνατότητα να χαράζει στρατηγική για τους λιμένες που ανήκουν στα διοικητικά όρια της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου. Θα εξασφαλίζει χρηματοδότηση από το

Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων της περιφέρειας και θα αξιοποιεί τα χρηματοδοτικά εργαλεία.

**Λέξεις κλειδιά:** *Λιμένας, Διαχείριση λιμένων*

## **Extended Abstract**

The Region of North Aegean is the eastern border of Greece and the European Union and its islands have a strategic geographical position. The Region is comprised of an island cluster of ten inhabited islands: Lemnos, Aghios Efstratios, Lesvos, Psara, Chios, Oinousses, Samos, Ikaria, Fournoi and Thymena. These islands are located in an extremely important geographical position in the sea trade routes connecting Europe with Asia and leading from the Mediterranean and the Aegean archipelago to the Dardanelles and the Black Sea. In the last years, the islands face challenges related to the financial crisis and geopolitical developments. The ports of the Region of the North Aegean play an important role since they are the points of entry to the islands. In this master thesis, the current status of the port authorities of the North Aegean is analyzed and a restructuring of port governance is proposed.

The authorities responsible for the operation of the ports in the North Aegean (there are five municipal port funds) and their port installations are first identified. In order to collect the necessary data for this project, a questionnaire was compiled and sent to the port authorities of the North Aegean. The data requested pertained to the movements of freights in the ports, financial data such as financial reports and budgets, data about human resources as well as the challenges faced by port authorities in their operation and management. Analysis of the data in conjunction with the legal framework that governs the operation of said port authorities reveals that a review and restructuring of the governance and management structures is necessary. It is also imperative that the legal framework is codified, and the jurisdiction of each ministry be clarified.

The characteristics of the area covered by the study, i.e. the Region of the North Aegean, are presented next (method of governance, connectivity of the islands) and the port system and existing port authorities within the Region of the North Aegean are identified.

Following, the proposal by the Port Regulatory Authority on the restructuring of the governing entities is presented and its suggestion about the governing entities of the North Aegean is evaluated.

Finally, a new form of port governance of the North Aegean is introduced, suggesting improved supervision of the ports and a planning for their development at the regional level. The geographical isolation of the islands was considered in the formulation of

the proposal as well as the large distances between them, the difficulties of approach, the number of port installations under each port authority, the problems located in port installations, the understaffing of port authorities, bureaucracy and the complex legal framework.

The new authority will belong to the second degree of local governance i.e. the Region of North Aegean via the founding of a public legal entity. It will be able to plan the strategies for the ports of the Prefecture of the North Aegean. It will secure funding from the Public Investments Program and utilize funding resources. It will be adequately staffed, better oversee the ports and plan and coordinate and apply policies related to regional development.

For the municipal port funds to participate in the new authority, their jurisdiction should be redefined by special legislation.

**Keywords:** Port, Port Management

## Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή .....	1
1.1 Αντικείμενο της εργασίας.....	1
1.2 Δομή .....	2
1.4. Συμπλήρωση ερωτηματολογίων.....	4
2. Βιβλιογραφική Ανασκόπηση .....	9
2.1. Ορισμοί λιμενικών εγκαταστάσεων.....	9
2.1.1 Λιμένας.....	9
2.1.2. Τουριστικοί λιμένες.....	10
2.2. Λιμένες και λιμενικό προϊόν .....	11
2.3. Λιμενικές υπηρεσίες.....	11
2.4. Χρήσεις λιμένων.....	13
2.5. Διακυβέρνηση Λιμένων.....	14
2.6. Η σημασία των λιμένων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.....	16
2.8. Το λιμενικό σύστημα του Βορείου Αιγαίου κατά την αρχαιότητα. ....	22
2.8.1. Τα λιμάνια της Λέσβου κατά την αρχαιότητα.....	24
2.8.2. Τα λιμάνια της Χίου κατά την αρχαιότητα.....	29
2.8.3. Τα λιμάνια της Σάμου κατά την αρχαιότητα.....	31
2.8.4. Τα λιμάνια της Λήμνου κατά την αρχαιότητα.....	31
2.8.5. Τα λιμάνια της Ικαρίας κατά την αρχαιότητα .....	32
3. Θεσμικό Πλαίσιο.....	33
3.1. Ιστορική εξέλιξη ελληνικού συστήματος οργάνωσης και διοίκησης λιμένων .....	33
3.2. Αυτοδιοικητική και διοικητική διαίρεση της χώρας .....	35
4. Το Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα .....	42
4.1. Γενικά.....	42
4.2. Κατάταξη λιμένων βάση του ελληνικού συστήματος.....	42
4.3. Φορείς Διαχείρισης Λιμένων.....	43
4.3.1. Οργανισμοί λιμένων.....	44
4.3.2. Λιμενικά Ταμεία .....	46
4.3.3. Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία.....	48
4.3.4. Λιμενικό Γραφείο .....	50
4.4. Περιοχή αρμοδιότητας φορέων διαχείρισης λιμένων. Χερσαίες και εξομοιούμενες ζώνες .....	50



4.5. Εποπτεία και Ρύθμιση λιμένων.....	51
4.6. Οργανωσιακά και Διοικητικά χαρακτηριστικά Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων.....	55
4.7. Προβλήματα οργάνωσης και διοίκησης .....	56
4.8. Διακυβέρνηση ελληνικού λιμενικού συστήματος .....	57
5. Περιοχή μελέτης.....	58
5.1. Γενικά στοιχεία .....	58
5.2. Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης.....	59
5.2.1. Διοικητική Συγκρότηση .....	60
5.2.2. Μεταφορές.....	61
5.3. Λιμενικό σύστημα Βορείου Αιγαίου .....	65
6. Φορείς διαχείρισης λιμένων στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου.....	72
6.1. Λιμενικά Ταμεία .....	74
6.1.1. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λέσβου .....	74
6.1.2. Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λήμνου .....	74
6.1.3. Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Χίου.....	75
6.1.4. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σάμου .....	75
6.1.5. Λιμενικό Ταμείο Ικαρίας.....	76
6.2. Λιμενικές εγκαταστάσεις αρμοδιότητας φορέων διαχείρισης Βορείου Αιγαίου .....	77
6.3. Χαρακτηριστικά λιμένων που ανήκουν στην κατηγορία Κ1 και Κ2 .....	82
6.3.1. Λιμένας Μυτιλήνης.....	82
6.3.2. Λιμένας Χίου.....	83
6.3.3. Λιμένας Βαθέως Σάμου.....	84
6.4. Καταγραφή εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης λιμένων.....	85
6.4.1. Εμπορευματική κίνηση.....	86
6.4.2. Επιβατική κίνηση.....	89
6.4.3. Κίνηση επιβατών κρουαζιέρας.....	92
6.5. Ανθρώπινο δυναμικό .....	96
6.6. Οικονομικά στοιχεία .....	99
6.7. Προγραμματικές Συμβάσεις.....	104
6.8. Προβλήματα φορέων διαχείρισης λιμένων.....	109
7. Προτάσεις Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων.....	111
8. Αξιολόγηση πρότασης της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων.....	114
9. Πρόταση συστήματος λιμενικής διακυβέρνησης Βορείου Αιγαίου .....	116

10. Συμπεράσματα .....	119
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	122
Ελληνική βιβλιογραφία.....	122
Διεθνής βιβλιογραφία.....	124
Δικτυογραφία.....	125
Νομοθεσία .....	126
Παράρτημα.....	131

## 1. Εισαγωγή

### 1.1 Αντικείμενο της εργασίας

Αντικείμενο της παρούσας Διπλωματικής εργασίας είναι η περιγραφή, ανάλυση και αξιολόγηση των φορέων διαχείρισης των λιμενικών εγκαταστάσεων που ανήκουν στα διοικητικά όρια της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου, όπως αυτή συστάθηκε με τον Ν. 3852/2010 ΦΕΚ 87Α/07-06-2010, «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα ‘Καλλικράτης’». Η εργασία στοχεύει στη δημιουργία ενός νέου φορέα διαχείρισης λιμένων του Βορείου Αιγαίου ο οποίος θα λαμβάνει υπόψη του τις ιδιαιτερότητες των νησιών της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου, τα προβλήματα που παρουσιάζονται στη λειτουργία των φορέων και θα ακολουθεί τους όρους του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Η Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου αποτελείται από ένα νησιωτικό σύμπλεγμα, με έντονη διαφοροποίηση των νησιών μεταξύ τους αλλά και εντός των ίδιων των νησιών. Αυτές οι διαφορές αλλά και η απομόνωση που υπάρχει λόγω του θαλάσσιου στοιχείου, η στενότητα των πόρων, ανθρωπίνων και φυσικών σε κάθε νησί, δημιουργούν ένα τελείως διαφορετικό πλαίσιο αναφοράς από ότι στην ηπειρωτική χώρα. Εξαιτίας της γεωμορφολογίας, από τα αρχαία χρόνια, υπήρχαν και υπάρχουν ακόμη στις ίδιες περιοχές, λιμένες κατά μήκος της ακτογραμμής των νησιών, οι οποίοι συνέδεαν τα νησιά με το ηπειρωτικό τμήμα αλλά και οικισμούς του ίδιου του νησιού. Αυτό συνέβαινε εν πολλοίς στη Λέσβο.

Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα και συγκεκριμένα από το 1923, ιδρύθηκαν με βασιλικά διατάγματα οι πρώτοι φορείς διαχείρισης λιμένων. Η ίδρυση λιμενικών ταμείων σε κοντινούς λιμένες μαρτυρεί την δυσκολία που υπήρχε στην προσέγγιση από ξηράς των λιμένων εξαιτίας του έντονου ηπειρωτικού ανάγλυφου και του δύσκολου ή ανύπαρκτου οδικού δικτύου. Στο πέρασμα των ετών δημιουργήθηκαν και καταργήθηκαν λιμενικά ταμεία τα οποία κατά καιρούς συνενώνονταν και διασπαζόταν αρκετές φορές.

Οι λιμένες των νησιών του Βορείου Αιγαίου δεν παρουσιάζουν την δυναμική που εμφανίζουν κεντρικοί λιμένες της χώρας. Καλύπτουν κυρίως τις ανάγκες των νησιών δηλαδή ως προς τη μεταφορά εμπορευμάτων και την ακτοπλοΐα. Από τους λιμένες του Βορείου Αιγαίου πραγματοποιείται επίσης εξαγωγή παραγόμενων προϊόντων των νησιών.

Όμως ο όγκος τους δεν ισοδυναμεί με το όγκο των προϊόντων που εισάγονται. Επομένως οι λιμένες παρουσιάζουν χαμηλή παραγωγικότητα σε σύγκριση με άλλους ελληνικούς νησιωτικούς λιμένες.

Βέβαια εξαιτίας της σημαντικής γεωγραφικής θέσης των νησιών, τα οποία αποτελούν το ανατολικό σύνορο τόσο της Ελλάδος και όσο και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η ύπαρξη των λιμένων έχει τεράστια σημασία για εθνικούς λόγους. Επίσης έχει εξαιρετική σημασία για την περαιτέρω ανάπτυξη των νησιών, για να κρατηθεί ζωντανό ένα σημαντικό κομμάτι της Ελλάδος.

Με αυτή την προσέγγιση και με την ανάλυση του λιμενικού συστήματος του Βορείου Αιγαίου θα προταθεί η δημιουργία ενός νέου βιώσιμου και λειτουργικού συστήματος διακυβέρνησης λιμένων του Βορείου Αιγαίου.

## 1.2 Δομή

Η παρούσα διπλωματική εργασία αναπτύσσεται σε δέκα κεφάλαια.

Στο πρώτο κεφάλαιο περιγράφεται το αντικείμενο και ο σκοπός της διπλωματικής εργασίας, μέσα από την ανάλυση και αξιολόγηση των υφιστάμενων φορέων διαχείρισης λιμένων του Βορείου Αιγαίου. Στις επόμενες παραγράφους δίνεται η δομή της εργασίας καθώς και η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε, προκειμένου να συλλεχθούν όσα περισσότερα στοιχεία είναι δυνατό για την περιγραφή και εν συνεχεία για την ανάλυση του συστήματος διαχείρισης λιμένων.

Στο δεύτερο κεφάλαιο πραγματοποιείται μια σύντομη αναφορά στην ελληνική και διεθνή βιβλιογραφία σε σχέση με την λειτουργία και την διακυβέρνηση των λιμενικών εγκαταστάσεων. Επίσης επιχειρείται μια περιγραφή του λιμενικού συστήματος του Βορείου Αιγαίου κατά την αρχαιότητα.

Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζεται το ιστορικό διαμόρφωσης του ελληνικού συστήματος οργάνωσης και διοίκησης λιμένων. Στη συνέχεια περιγράφεται η διοικητική διαίρεση της χώρας και παρουσιάζονται οι περιοχές δικαιοδοσίας του Ελληνικού Λιμενικού Σώματος.

Στο τέταρτο κεφάλαιο περιγράφεται το ελληνικό λιμενικό σύστημα και οι φορείς διαχείρισης της Ελλάδος. Ακολούθως περιγράφεται το σύστημα διακυβέρνησης των λιμένων της χώρας καθώς και τα προβλήματα που εντοπίζονται στη οργάνωση και στην διοίκησή τους.

Στο πέμπτο κεφάλαιο αναλύεται η περιοχή μελέτης. Συγκεκριμένα περιγράφονται τα διοικητικά χαρακτηριστικά, η παραγωγική δομή και το λιμενικό σύστημα του Βορείου Αιγαίου.

Στο έκτο κεφάλαιο καταγράφονται οι φορείς διαχείρισης λιμένων και δίνεται ένα ιστορικό της εξέλιξης της μορφής των τεσσάρων Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων και του ενός κρατικού Λιμενικού Ταμείου τα οποία υφίστανται στην περιοχή μελέτης. Εν συνεχεία δίνονται τα χαρακτηριστικά των λιμένων που ανήκουν, σύμφωνα με την ελληνική κατάταξη (ΦΕΚ Β/202/16.02.2007), στους λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος και εθνικής σημασίας. Σε επόμενη παράγραφο δίνονται τα στοιχεία των φορέων διαχείρισης των λιμένων. Συγκεκριμένα παρουσιάζεται η ο όγκος του φορτίου το οποίο διακινείται στους λιμένες, η χρήση των λιμένων (εμπορευματική, επιβατική), το ανθρώπινο δυναμικό το οποίο στελεχώνει τις υπηρεσίες και τα οικονομικά στοιχεία του φορέα διαχείρισης. Τέλος αναφέρονται τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι φορείς διαχείρισης λιμένων κατά την διοίκηση και λειτουργία τους.

Στο έβδομο κεφάλαιο καταγράφονται οι προτάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων για την αναθεώρηση των φορέων διοίκησης και διαχείρισης και γίνεται προσπάθεια να εφαρμοστούν οι προτάσεις αυτές στους φορείς του βορείου αιγαίου.

Στο όγδοο κεφάλαιο γίνεται αξιολόγηση των ανωτέρω προτάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων.

Στο ένατο κεφάλαιο προτείνεται ένα νέο σύστημα για την διακυβέρνηση των λιμένων που υπάρχουν στο Βόρειο Αιγαίο το οποίο στηρίζεται στην ανάλυση των φορέων διαχείρισης λιμένων που προηγήθηκε.

Στο δέκατο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα που προέκυψαν κατά την ανάλυση και αξιολόγηση των φορέων διαχείρισης λιμένων.

Τέλος παρουσιάζονται οι βιβλιογραφικές αναφορές, η δικτυογραφία, η νομοθεσία και οι αποφάσεις φορέων που χρησιμοποιήθηκαν για την εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας.

### **1.3. Μεθοδολογία**

Σκοπός της εργασίας η πρόταση ενός νέου βιώσιμου και λειτουργικού φορέα διαχείρισης λιμένων του Βορείου Αιγαίου.

Αρχικά αναζητήθηκαν στοιχεία στην ελληνική και διεθνή βιβλιογραφία με σκοπό να κατανοηθεί η γενικότερη λειτουργία και η διαχείριση μιας λιμενικής εγκατάστασης. Έπειτα ερευνήθηκε η σημασία που έχουν οι λιμένες για την Ευρωπαϊκή Ένωση και γίνεται αναφορά στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών. Ακολούθως γίνεται βιβλιογραφική έρευνα για την ανάλυση του λιμενικού συστήματος του βορείου αιγαίου κατά την αρχαιότητα.

Στην συνέχεια, ερευνήθηκε η ιστορική εξέλιξη της δημιουργίας των λιμενικών ταμείων και αναλύθηκε η περιοχή μελέτης ώστε να κατανοηθεί το σύστημα. Με τη βοήθεια του προγράμματος Google Earth αποτυπώθηκαν οι βασικοί λιμένες των νησιών στον χάρτη ώστε να υπάρχει καλύτερη αποτύπωση της απόστασης μεταξύ των κεντρικών λιμένων

Αφού συλλέχθηκαν τα στοιχεία, ομαδοποιήθηκαν και δημιουργήθηκαν πίνακες έτσι ώστε να είναι ευκολότερη η επεξεργασία τους. Ακολούθως οι πίνακες επεξεργάστηκαν στο λογισμικό Microsoft Excel και με τις κατάλληλες εντολές δημιουργήθηκαν διαγράμματα, τα οποία βοηθούν στην καλύτερη λήψη της πληροφορίας και επομένως στην σωστότερη ανάλυση με σκοπό την εξαγωγή συμπερασμάτων. Οι ομαδοποιήσεις έγιναν συνολικά ανά λιμενικό ταμείο και ανά έτος.

### **1.4. Συμπλήρωση ερωτηματολογίων**

Η πρώτη φάση της μελέτης ήταν να συνταχθεί ερωτηματολόγιο το οποίο δόθηκε για συμπλήρωση στα δημοτικά λιμενικά ταμεία και στο λιμενικό ταμείο του Βορείου Αιγαίου.

Το ερωτηματολόγιο στάλθηκε στα λιμενικά ταμεία με κάθε πρόσφορο τρόπο, το οποίο συμπληρώθηκε από τα στελέχη των λιμενικών ταμείων και υπογράφηκε από τους προέδρους. Επίσης όπου ήταν δυνατό πραγματοποιήθηκαν επί τόπου επισκέψεις στα λιμενικά ταμεία.

Στο ερωτηματολόγιο ζητούνται τα παρακάτω στοιχεία:

**1. Φορέας Διαχείρισης Λιμένα (Φ.Δ.Λ.):**

Αναφέρεται ο φορέας διαχείρισης του κάθε λιμένα δηλαδή Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο ή Λιμενικό Ταμείο.

**2. Νομική μορφή Φ.Δ.Λ.:**

Αναφέρεται η νομική μορφή του φορέα διαχείρισης λιμένα.

**3. Λιμενικές εγκαταστάσεις αρμοδιότητας Φ.Δ.Λ.:**

Στην ενότητα αυτή συμπληρώνονται οι λιμενικές εγκαταστάσεις που είναι υπό την ευθύνη του φορέα διαχείρισης λιμένα.

**4. Υπάρχει οργανόγραμμα του φορέα διαχείρισης; Εάν υπάρχει παρακαλώ να αναφέρεται την απόφαση έγκρισης.**

Στην ενότητα αυτή δηλώνεται εάν υπάρχει εγκεκριμένο οργανόγραμμα και συμπληρώνεται ο αριθμός της απόφασης έγκρισης του.

**5. Είναι επαρκώς στελεχωμένος ο φορέας και με ποιες ειδικότητες;**

Ναι

Όχι

**Αναφέρατε ειδικότητες:**

Δηλώνεται αν είναι επαρκώς στελεχωμένος ο φορέας σύμφωνα με το οργανόγραμμα και αναφέρονται οι ειδικότητες που στελεχώνουν τον φορέα.

**6. Οικονομικά στοιχεία (2013-2017): Προϋπολογισμός - Απολογισμός**

Αναφέρονται τα οικονομικά στοιχεία, προσκομίζεται ο προϋπολογισμός και ο απολογισμός των ετών 2013 έως 2017.

**7. Λιμενική αρχή:**

Αναφέρεται η Λιμενική Αρχή που έχει στην ευθύνη της την κάθε λιμενική εγκατάσταση.

**8. Ποία είναι η κατηγορία και η χρήση του κάθε λιμένα αρμοδιότητας του Φ.Δ.Α.;**

Στην ενότητα αυτή αναφέρεται σε ποια κατηγορία ανήκει ο κάθε λιμένας που βρίσκεται στην αρμοδιότητα του φορέα σύμφωνα με την ελληνική κατηγοριοποίηση.

**9. Ροές (επιβατών, φορτίων κλπ.) για κάθε λιμενική εγκατάσταση (2013-2017):**

Σε αυτή την ενότητα αναφέρεται ο αριθμός της εμπορευματικής και της επιβατικής κίνησης για κάθε λιμενική εγκατάσταση. Η κίνηση των φορτίων δίνεται ανάλογα με τον τύπο του φορτίου δηλαδή υγρά εμπορεύματα, χύδην, ξηρό και γενικό φορτίο.

**10. Ποιες εγκαταστάσεις έχουν εγκεκριμένη χερσαία ζώνη λιμένα. Αναφέρατε το ΦΕΚ καθορισμού της Χ.Ζ.Α..**

Αναφέρονται οι εγκαταστάσεις οι οποίες έχουν εγκεκριμένη χερσαία ζώνη και δίνεται η απόφαση καθορισμού της ζώνης.

**11. Υπηρεσίες που παρέχει ο φορέας για κάθε λιμάνι (σημειώστε την υπηρεσία και στους λιμένες αρμοδιότητας Φ.Δ.Α. που παρέχεται):**

Αναφέρονται οι παρεχόμενες υπηρεσίες του φορέα στους χρήστες του λιμένα. Συγκεκριμένα αναφέρεται η δυνατότητα ανεφοδιασμού πλοίων με νερό, με καύσιμα, παροχής ηλεκτρικού ρεύματος. Αναφέρεται η ύπαρξη ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας ή συνεργείων, χώρου προσωρινής απόθεσης σκαφών, συστήματος διαχείρισης αποβλήτων και αν το σχέδιο βρίσκεται σε ισχύ, χώρου στάθμευσης οχημάτων, μέσων πυρασφάλειας, παροχών σε νερό, ηλεκτρικό, Wi-Fi, καταπολέμησης ρύπανσης από πλοία κ.α. μέσω αντιρρυπαντικού εξοπλισμού, φωτισμού, προσωπικού εξυπηρέτησης ελλιμενιζόμενων σκαφών, ρυμουλκών, γερανού ανέλκυσης, ράμπας. Τέλος αναφέρονται οι υπάρχουσες κτιριακές εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης λιμένα (σταθμός υποδοχής επιβατών, W.C., καταστήματα ναυτικού εξοπλισμού).

**12. Υπάρχουν λιμένες με εγκεκριμένο Master plan ή μελέτη Πλαίσιο Ανάπτυξης Λιμένα (Π.Ε.Α.Λ.) και ποιοι;**

Στην ενότητα αυτή αναφέρεται σε ποιους λιμένες υπάρχει εγκεκριμένο Master plan ή Πλαίσιο Ανάπτυξης Λιμένα (Π.Ε.Α.Λ.) ανάλογα με τον χαρακτηρισμό του λιμένα βάση του ελληνικού συστήματος κατάταξης.



### **13. Υπάρχει υποχρέωση σε ISPS και σε ποιους λιμένες αφορά;**

Αναφέρονται οι λιμένες που είναι υπόχρεοι να τηρούν τον διεθνή κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS code).

### **14. Προβλήματα – Προτάσεις ως προς τη λειτουργία του Φορέα Διαχείρισης Λιμένα.**

Καταγράφονται τα προβλήματα που εντοπίζονται στην λειτουργία του φορέα διαχείρισης λιμένα και προτείνονται λύσεις βελτίωσης της λειτουργίας του.

Το ανωτέρω ερωτηματολόγιο δεν συμπληρώθηκε πλήρως από ορισμένα λιμενικά ταμεία. Οι ερωτήσεις που απαντήθηκαν μερικώς ή καθόλου ήταν οι ερωτήσεις (4), (6) και (9) οι οποίες αφορούν στην ύπαρξη οργανογράμματος, στα οικονομικά στοιχεία του λιμενικού ταμείου και στις ροές των λιμένων. Για τον λόγο αυτό, τα στοιχεία των ερωτήσεων (4) και (6) αναζητήθηκαν στην ηλεκτρονική σελίδα της υπερδιαύγεια και της διαύγεια, δηλαδή στην ηλεκτρονική διεύθυνση <https://yperdiavgeia.gr> και <https://diavgeia.gr> αντιστοίχως.

Τα στοιχεία της ερώτησης (9) (ροή λιμένων) ζητήθηκαν με αίτηση από τις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές, δηλαδή από τα τοπικά Λιμεναρχεία και τους Λιμενικούς σταθμούς. Όμως υπήρξαν Λιμενικές Αρχές οι οποίες ουδέποτε ανταποκρίθηκαν στο αίτημα. Μια άλλη πηγή η οποία διαθέτει στατιστικά στοιχεία είναι η ηλεκτρονική σελίδα της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛ.ΣΤΑΤ.) (<http://www.statistics.gr>). Επομένως το επόμενο βήμα ήταν τα δεδομένα να συλλεχθούν από την ανωτέρω ηλεκτρονική σελίδα όπου για λόγους ομοιομορφίας, επιλέχθηκε να συγκεντρωθούν όλα τα στοιχεία της κίνησης λιμένων από την ηλεκτρονική διεύθυνση <http://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SMA06/>.

Τα στοιχεία πάρθηκαν από την ΕΛ.ΣΤΑΤ., σε αρχείο Microsoft Excel, σε πίνακες με τους περίπου 160 ελληνικούς λιμένες ανά κατηγορία διακινούμενου όγκου φορτίου (υγρό φορτίο χύμα, ξηρό φορτίο χύμα, φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια, φορτίο σε Roll on - Roll off και άλλα γενικά φορτία) και ανά αριθμό επιβατών, ανά λιμενική εγκατάσταση ανά τρίμηνο κάθε έτους. Τα στοιχεία ομαδοποιήθηκαν και πινακοποιήθηκαν για τους δεκαέξι (16) λιμένες του Βορείου Αιγαίου στους οποίους εντοπίζεται εμπορευματική κίνηση, ως εξής:

- 1) Εμπορευματική κίνηση λιμένων για φορτία που εκφορτώθηκαν στις λιμενικές εγκαταστάσεις του Βορείου Αιγαίου για το έτος 2017.

- 2) Εμπορευματική κίνηση λιμένων για φορτία που φορτώθηκαν στις λιμενικές εγκαταστάσεις του Βορείου Αιγαίου για το έτος 2017.

Όσον αφορά τον αριθμό των ετών για τους οποίους συλλέχθηκαν τα στοιχεία της εμπορευματικής κίνησης, επιλέχθηκε να παρουσιαστεί ένα μόνο έτος και συγκεκριμένα το 2017 γιατί ουσιαστικά αυτό που απαιτείται είναι να διαφανεί ότι υπάρχει εμπορική κίνηση στους λιμένες του Βορείου Αιγαίου και δεν απασχολεί ο όγκος των εμπορευμάτων.

Τα στοιχεία ομαδοποιήθηκαν και πινακοποιήθηκαν στους δεκαέξι (16) λιμένες του βορείου αιγαίου στους οποίους εντοπίζεται επιβατική κίνηση, ως εξής:

- 1) Επιβατική κίνηση λιμένων επιβιβασθέντων επιβατών για τα έτη 2013 έως 2017.
- 2) Επιβατική κίνηση λιμένων αποβιβασθέντων επιβατών για τα έτη 2013 έως 2017.

Ακολουθώς τα στοιχεία των ανωτέρω πινάκων με τη χρήση του Microsoft Excel, αποτυπώθηκαν υπό τη μορφή διαγραμμάτων ώστε να είναι εύκολη η εξαγωγή των συμπερασμάτων σχετικά με την κίνηση που εντοπίζεται στους λιμένες του Βορείου Αιγαίου.

## **2. Βιβλιογραφική Ανασκόπηση**

### **2.1. Ορισμοί λιμενικών εγκαταστάσεων**

#### **2.1.1 Λιμένας**

Παρακάτω επιχειρείται να αποδοθεί η ετυμολογική έννοια του όρου λιμένα σύμφωνα με την υφιστάμενη βιβλιογραφία και το εθνικό νομικό πλαίσιο.

Ο όρος λιμάνι προέρχεται από την αρχαία ελληνική λέξη «λιμήν» που είναι ο ασφαλής όρμος στον οποίο μπορούν να προσεγγίζουν με ασφάλεια τα πλοία προκειμένου να προβούν σε εμπορικές δραστηριότητες. Οι λιμένες διακρίνονται σε φυσικούς, που στην αγγλική η λέξη αποδίδεται με τον όρο harbour και σε τεχνητούς, που στην αγγλική γλώσσα αποδίδεται με τον όρο port. Κατηγοριοποιούνται σε θαλάσσιους ή παραθαλάσσιους, ποτάμιους ή παραποτάμιους και σε λιμναίους ή παραλιμναίους.

Ο Goss (1990) ορίζει το λιμάνι ως πύλη από την οποία διέρχονται φορτία και επιβάτες από το πλοία στην ξηρά και αντίστροφα, χωρίς όμως να λαμβάνει υπόψη τις συνδυασμένες μεταφορές του φορτίου.

Η UNCTAD λαμβάνοντας υπόψη τις λειτουργίες στη διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων και την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, ορίζει ότι οι λιμένες αποτελούν χώρους «διασύνδεσης μεταξύ διαφορετικών μέσων μεταφοράς, και κατά συνέπεια ως κέντρα συνδυασμένων μεταφορών, τα οποία πρέπει να ενοποιούνται εντός των αλυσίδων logistics για να εκπληρώσουν αποτελεσματικά τις λειτουργίες τους».

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναφέρει ότι «οι λιμένες είναι εμπορικές επιχειρήσεις τοποθετημένες δίπλα σε νερό, το οποίο είναι αρκετά βαθύ ώστε να επιτρέπει την κίνηση πλωτών σκαφών. Σε αυτές τις περιοχές δραστηριοποιούνται λιμενικές επιχειρήσεις οι οποίες αξιοποιούν την λιμενική υποδομή και ανωδομή, καθώς επίσης παρέχονται συμβατικές οδικές και σιδηροδρομικές υποδομές. Η λιμενική αγορά ρυθμίζεται ή διοικείται από κάποια Αρχή».

Στην ελληνική νομοθεσία οι διατάξεις του Ν. 2971/19-12-01 (ΦΕΚ Α 285) περί Αιγιαλού και παραλίας ορίζουν τον λιμένα ως τη «ζώνη μεταξύ ξηράς και θάλασσας, μαζί με έργα και εξοπλισμό, που επιτρέπουν κυρίως την υποδοχή κάθε είδους πλωτών μέσων και

σκαφών αναψυχής, τη φορτοεκφόρτωση, αποθήκευση, παραλαβή και προώθηση των φορτίων τους, την εξυπηρέτηση επιβατών και οχημάτων και την ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές.».

Αργότερα η ελληνική νομοθεσία στην παρ. 12 του άρθρου 2 του Ν. 3622/2007 όπως αυτή αντικαταστάθηκε με την παρ. 2 του άρθρου 12 του Ν. 4150/2013, ορίζει τον λιμένα ως την προσδιορισμένη περιοχή ξηράς και ύδατος, στην οποία βρίσκονται μία ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις, πλην των στρατιωτικών. Τα όρια της περιοχής του λιμένα καθορίζονται με απόφαση του Προϊσταμένου της κατά τόπον αρμόδιας Λιμενικής Αρχής, μετά από πρόταση του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης κάθε μιας υπόχρεης λιμενικής εγκατάστασης και δεν συμπίπτουν κατ' ανάγκη με τα όρια της ζώνης λιμένα, κατά την έννοια των διατάξεων του Ν. 2971/2001, όπως ισχύει, η οποία περιλαμβάνει έργα και εξοπλισμό που προορίζονται για την εξυπηρέτηση των εργασιών εμπορικών θαλάσσιων μεταφορών.

### **2.1.2. Τουριστικοί λιμένες**

Σύμφωνα με το άρθρο 29 του Ν.2160/1993 (ΦΕΚ 118 Α) όπως αυτός ισχύει «τουριστικός λιμένας» σκαφών αναψυχής είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο για να υποστηρίξει λειτουργικά τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής και ναυταθλητισμού. Οι τουριστικοί λιμένες διακρίνονται σε μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια.

«Μαρίνα» είναι ο τουριστικός λιμένας που διαθέτει χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις και υποδομές προδιαγραφών που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 31, για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους.

«Καταφύγιο» είναι ο τουριστικός λιμένας με βασικές κτιριολογικές υποδομές εμβαδού μέχρι 300 τ.μ. και με ελάχιστες παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, διαδικτύου, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης, ενδαιήτησης και υγιεινής.».

«Αγκυροβόλιο» είναι ο τουριστικός λιμένας που δημιουργείται εντός προστατευμένου όρμου, εντός λιμνών και ποταμών, με ελαφρύ εξοπλισμό, ο οποίος δεν

προκαλεί οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος με περιορισμένο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού και βασικές εγκαταστάσεις.».

Φορέας διαχείρισης τουριστικού λιμένα σύμφωνα με τον ανωτέρω νόμο «... νοείται το φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου το οποίο έχει αναλάβει με σύμβαση μετά του Δημοσίου ή μετά της «Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα Ανώνυμη Εταιρία ή εκ του νόμου την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση τουριστικού λιμένα σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου» και η χερσαία ζώνη του τουριστικού λιμένα «...αποτελείται από τον αιγιαλό και τους συνεχόμενους χώρους, που είναι αναγκαίοι για την εκτέλεση των έργων...».

## **2.2. Λιμένες και λιμενικό προϊόν**

Το λιμενικό προϊόν αποτελεί το σύνολο των υπηρεσιών που παρέχει το λιμάνι και παρουσιάζει διάφορες μορφές αφού πρακτικά εξυπηρετεί ανάγκες πολλών χρηστών (Παρδάλη Α., 2007, σελ. 90). Η βασική λειτουργία του λιμένα χαρακτηρίζεται ως το κέντρο διαχείρισης των φορτίων μεταξύ των θαλάσσιων και χερσαίων μέσων μεταφοράς. Στην επόμενη παράγραφο διακρίνεται η κύρια λειτουργία σε τέσσερις κατηγορίες.

## **2.3. Λιμενικές υπηρεσίες**

Η διαχείριση φορτίων μεταξύ θαλάσσιων και χερσαίων μέσων μεταφοράς αναλύεται στις εξής λειτουργίες (Παρδάλη Α., 2001):

- Παροχή υπηρεσιών προς τα πλοία. Περιλαμβάνει ενέργειες προκειμένου να μεταφερθεί το φορτίο από το πλοίο στην αποβάθρα και αντίστροφα, με γερανούς ή άλλο ειδικό εξοπλισμό. Σκοπός είναι η απελευθέρωση του πλοίου.
- Χειρισμός φορτίου στην αποβάθρα. Περιλαμβάνει τη μεταφορά και διακίνηση του φορτίου από την αποβάθρα προς την αποθήκη και αντίστροφα.

- Παραλαβή και διανομή φορτίων. Στην υπηρεσία αυτή συνδέεται το λιμάνι με την ενδοχώρα. Δυσλειτουργίες μπορεί να εντοπιστούν στις προβληματικές συνδέσεις με την ενδοχώρα, στην κυκλοφοριακή συμφόρηση πέριξ της περιοχής των λιμένων καθώς και με το διαφορετικό ωράριο λειτουργίας με τους συνεργαζόμενους φορείς.
- Λειτουργίες logistics. Τα τελευταία χρόνια τα κέντρα διακίνησης φορτίου μεταλλάσσονται σε κέντρα υπηρεσιών που προσφέρουν υπηρεσίες σχετικά με την αλυσίδα μεταφορικής διαδικασίας. Μέσα από τις λειτουργίες των logistics το λιμάνι παρέχει υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας.

Στον λιμένα παρέχονται και άλλες υπηρεσίες εκτός αυτών που αναφέρονται παραπάνω οι οποίες λειτουργούν ως συμπληρωματικά αγαθά όπως η ρυμούλκηση, η πλοήγηση, η ενδολιμενική κυκλοφορία. Πέρα από τα συμπληρωματικά αγαθά όμως, υπάρχουν και άλλες επιχειρήσεις που προσφέρουν υπηρεσίες όπως τροφοδοσίες ή επισκευές πλοίων. Επίσης άλλες δευτερεύουσες λειτουργίες είναι ο έλεγχος του φορτίου, το ζύγισμα, η ταξινόμηση, η αναβάθμιση, επιδιόρθωση οι οποίες παρέχονται ταυτόχρονα με τις υπηρεσίες χειρισμού του φορτίου στην αποβάθρα.

Τέτοιου είδους παροχές ολοκληρώνουν το λιμενικό πλέγμα και μπορεί να οριστούν σαν οικονομικές δραστηριότητες που εμπλέκουν δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς που έχουν άμεση σχέση με την άφιξη-αναχώρηση των πλοίων-φορτίων στο λιμάνι (Langen & Visser, 2005).

Τη θέσπιση πλαισίου παροχής λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων προβλέπει ο κανονισμός (E.E.) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του (δημοσιεύθηκε 3/3/2017) και εφαρμόζεται από τις 24 Μαρτίου 2019. Είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος-μέλος. Ο νέος κανονισμός ισχύει για όλους τους λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και θεσπίζει:

- 1) πλαίσιο για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών
- 2) κοινούς κανόνες σχετικά με τη χρηματοοικονομική διαφάνεια και τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών και λιμενικών υποδομών, και μεταξύ άλλων εφαρμόζεται στην παροχή των ακόλουθων κατηγοριών λιμενικών υπηρεσιών (λιμενικές υπηρεσίες), είτε εντός της ζώνης του λιμένα είτε στην πλωτή οδό πρόσβασης προς τον λιμένα:

- α) εφοδιασμός με καύσιμο
- β) διακίνηση φορτίων
- γ) πρόσδεση
- δ) υπηρεσίες επιβατών
- ε) συλλογή των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου
- στ) πλοήγηση και
- ζ) ρυμούλκηση
- η) βυθοκόρηση (εν μέρει)

Ο κανονισμός έχει στόχο την εξασφάλιση κατάλληλου πλαισίου για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και για την προσέλκυση των απαραίτητων επενδύσεων σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

#### **2.4. Χρήσεις λιμένων**

Οι επτά βασικές χρήσεις λιμένων είναι οι παρακάτω αναφερόμενες

1. Γενικά Εμπορεύματα (General Cargoes)
2. Φορτία Χύδην (Dry and Liquid Bulk Cargoes)
3. Εμπορευματοκιβώτια – Ε/Κ (Containers)
4. Ακτοπλοΐα Εσωτερικού – Εξωτερικού
5. Κρουαζιέρα (Cruise)
6. Αναψυχής (Leisure – Marinas)
7. Αλιευτικά (Fishing)

Οι χρήσεις (1) έως (3) αφορούν σε εμπορευματική χρήση για την οποία απαιτούνται πλοία διαφορετικού τύπου καθώς επίσης και οι απαραίτητες λιμενικές υποδομές και ο απαραίτητος εξοπλισμός, που απαιτούνται ώστε να εξασφαλίζεται η φόρτωση και η εκφόρτωση των πλοίων και ο αντίστοιχος λιμενικός εξοπλισμός. Οι επόμενες κατηγορίες (4) και (5) αφορούν σε επιβατική κίνηση. Στην περίπτωση της χρήσης (4) μαζί με τους επιβάτες μεταφέρονται και εμπορεύματα Ro-Ro (εμπορική χρήση). Η κρουαζιέρα απαιτεί λιμενικές

εγκαταστάσεις οι οποίες δέχονται μεγάλα πλοία και στον χερσαίο χώρο υπάρχουν κατάλληλες υποδομές για την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών (Γιαντσή, 2016).

Επίσης λιμενικές εγκαταστάσεις χρησιμοποιούν τα ναυπηγεία και οι ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, το Πολεμικό Ναυτικό, το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή κλπ..

Η χρήση των λιμένων μπορεί να είναι συνδυασμένη και παρατηρείται συχνά στο ελληνικό λιμενικό σύστημα.

## **2.5. Διακυβέρνηση Λιμένων**

Με τον όρο λιμενική διακυβέρνηση δηλώνεται η ιδιοκτησία, η διαχείριση και ο έλεγχος των λειτουργιών ενός λιμένα (Talley, 2009).

Η διαχείριση των λιμένων γίνεται με διάφορους τρόπους ανάλογα με το θεσμικό πλαίσιο της χώρας, η οποία θέτει τους όρους λειτουργίας και διακυβέρνησης των λιμένων εντός των συνόρων της.

Οι μεταρρυθμίσεις στους λιμένες ξεκίνησαν την δεκαετία του 1990. Το σκεπτικό της νέας λιμενικής διακυβέρνησης οφειλόταν στην πίεση για να ελαχιστοποιηθεί ο δημόσιος τομέας εξαιτίας των δημοσιονομικών ελλειμμάτων (Brooks and Pallis, 2012).

Μετά από διάφορες μεταρρυθμίσεις σε χώρες της Ευρώπης και την καταγραφή των αποτελεσμάτων οι Brooks and Pallis (2012) κατέληξαν ότι δεν υπάρχει το τέλειο μοντέλο λιμενικής διοίκησης αφού ο τρόπος διοίκησης του κάθε λιμένα θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις υποχρεώσεις της χώρας και τους γεωγραφικούς περιορισμούς.

Αρχικά οι τύποι της οργάνωσης της διαχείρισης των λιμένων – (λειτουργία λιμενικών αρχών) ήταν οι παρακάτω: (Goss, 1990; Heaver, 1995, Baird, 1995)

α) Λιμάνια- Ιδιοκτήτες Γης (Landlord Ports). Οι λιμενικές αρχές έχουν στην ιδιοκτησία τους την υποδομή και την ανωδομή και την παρέχουν σε τρίτους για να παρέχουν τις υπηρεσίες.

β) Λιμάνια που παρέχουν τα Μέσα (Tools). Στα tool ports οι λιμενικές αρχές παραχωρούν επίσης την υποδομή και την ανωδομή σε τρίτους ώστε να παρέχουν τις υπηρεσίες τους.



γ) Λιμάνια που παρέχουν όλες τις Υπηρεσίες (Comprehensive ή Operating Ports), (Χλωμούδης, 2010).

Τα λιμάνια που παρέχουν όλες τις Υπηρεσίες μπορούν να είναι είτε ιδιωτικά είτε δημόσια. Ως δημόσιοι φορείς μπορούν να θεωρηθούν Κρατικοί, Περιφερειακοί, Δημοτικοί φορείς, εταιρείες των παραπάνω κλπ..

Ο Χλωμούδης Κ., (2010) διακρίνει τους λιμένες ανάλογα με το ιδιοκτησιακό καθεστώς σε:

- Δημόσιοι Λιμενικοί Οικονομικοί Οργανισμοί: Κερδοσκοπικοί και Κοινοφελείς. (Λιμενικοί οργανισμοί που ελέγχονται από το κράτος, Λιμενικοί οργανισμοί ευθύνης της τοπικής αυτοδιοίκησης, Αυτόνομες λιμενικές αρχές)
- Ιδιωτικοί Λιμενικοί Οργανισμοί
- Μικτοί Οικονομικοί Λιμενικοί Οργανισμοί

Στην συνέχεια, έρχεται η κατηγοριοποίηση των λιμενικών αρχών από την Παγκόσμια Τράπεζα (The World Bank, 2012) σε τέσσερις (4) τύπους, όπως φαίνονται στον πίνακα 2.1, όπου διαχωρίζονται οι λειτουργίες των λιμένων σε κατηγορίες και ανάλογα με την διαχείριση των επιμέρους λειτουργιών κατατάσσονται στους τέσσερις (4) προτεινόμενους τύπους (Δημοσίους, Tools, Landlord και Ιδιωτικούς). Οι τύποι των λιμένων διακρίνονται ως προς το κατά πόσο διαφέρουν σε σχέση με τα χαρακτηριστικά τους όπως:

- Δημόσια, ιδιωτική ή μεικτή παροχή υπηρεσίας.
- Τοπικός, περιφερειακός ή παγκόσμιος προσανατολισμός.
- Ιδιοκτησία υποδομής (συμπεριλαμβανομένης της λιμενικής εγκατάστασης).
- Ιδιοκτησία ανωδομών και εξοπλισμού (ειδικότερα το χειρισμό πλοίων / ακτών) εξοπλισμός, υπόστεγα και αποθήκες).
- Κατάσταση της λιμενικής εργασίας και της διαχείρισης του λιμένα.

Ο δημόσιος και ιδιωτικός τύπος της οργανωτικής διαχείρισης λιμένων εστιάζει κυρίως στην υλοποίηση δημοσίων συμφερόντων (πίνακας 2.1.). Τα Landlord Ports έχουν μικτό χαρακτήρα και ισορροπούν μεταξύ της λιμενικής αρχής και των ιδιωτικών συμφερόντων. Οι πλήρως ιδιωτικοποιημένοι λιμένες επικεντρώνονται στα συμφέροντα των μετόχων (World Bank, 2012).

**Πίνακας 2.1:** Βασικοί Τύποι Λιμενικής διακυβέρνησης

ΤΥΠΟΣ ΛΙΜΕΝΑ	ΥΠΟΔΟΜΗ	ΑΝΩΔΟΜΗ	ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΣΙΑ	ΆΛΛΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ
Δημόσιος	Δημόσιο	Δημόσιο	Δημόσιο	Κυρίως Δημόσιο
Tool Port	Δημόσιο	Δημόσιο	Ιδιωτικό	Δημόσιο / Ιδιωτικό
Landlord Port	Δημόσιο	Ιδιωτικό	Ιδιωτικό	Δημόσιο / Ιδιωτικό
Ιδιωτικός	Ιδιωτικό	Ιδιωτικό	Ιδιωτικό	Κυρίως Δημόσιο

Πηγή: World Bank Module 3, Port Reform Toolkit (2nd edition)

## 2.6. Η σημασία των λιμένων στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Οι λιμένες έχουν τεράστια σημασία για την Ευρώπη αφού αποτελούν παράγοντα ζωτικής σημασίας για τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις μεταφορών, για την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης με πολλές θέσεις εργασίας και επενδύσεων. Οι λιμένες αποτελούν τις πύλες εισόδου της ευρωπαϊκής ηπείρου από τις οποίες πραγματοποιείται το 37% των εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και το 74% από τις τρίτες χώρες.

Το 2011 διήλθαν από τους λιμένες περίπου 3,7 δις τόνοι φορτίου από το οποίο η μεταφορά χύδην προϊόντων αντιστοιχούσε στο 70%, η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στο 18% και η κυκλοφορία οχηματαγωγών στο 7%, ενώ το υπόλοιπο ποσοστό αντιστοιχούσε σε άλλα γενικά φορτία. Η επιβατική κίνηση που διερχόταν από τους λιμένες άγγιζε τους 385 εκατομμύρια επιβάτες.

Άμεσες επιπτώσεις στην οικονομία της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρουσιάζει ο λιμενικός κλάδος στον τομέα της απασχόλησης και της δραστηριότητας. Έμμεσες επιπτώσεις παρουσιάζονται στην αλυσίδα εφοδιασμού καθώς και στην ευρύτερη οικονομία της Ε.Ε..

Στους ευρωπαϊκούς λιμένες εντοπίζεται πλήθος βιομηχανικών δραστηριοτήτων όπως χαλυβουργία, αυτοκινητοβιομηχανία, παραγωγή και διανομή ενέργειας αλλά και ευρύτερους θαλάσσιους συνεργατικούς σχηματισμούς, συμπεριλαμβανομένων των ναυπηγείων, του εξοπλισμού πλοίων, των παραγωγών γερανών και τερματικού εξοπλισμού κ.λ.π..

Στα 22 ναυτικά κράτη της Ε.Ε. υπάρχουν 2.200 φορείς εκμετάλλευσης λιμένων στους οποίους απασχολούνται περίπου 110.000 λιμενεργάτες. Ο αριθμός αυξάνεται δραματικά εάν θεωρηθεί ότι υπάρχουν και άλλες επιχειρήσεις, η δραστηριότητα των οποίων σχετίζεται με τον λιμενικό κλάδο και απασχολούν προσωπικό σε εργασίες που σχετίζονται με τη συντήρηση και την εκμετάλλευση θαλάσσιων υποδομών, την εκμετάλλευση πλοίων και των υπηρεσιών τους κ.α..

Ο όγκος του διακινούμενου φορτίου σε ευρωπαϊκούς λιμένες έως το 2030 προβλέπεται να αυξηθεί κατά 50% γεγονός που σημαίνει ότι οι θέσεις εργασίας και η κυκλοφορία θα αυξηθούν και οι λιμένες θα πρέπει να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα.

Οι ευρωπαϊκοί λιμένες δεν έχουν την ίδια απόδοση. Τα λιμάνια με τις μεγαλύτερες επιδόσεις στην Ευρώπη είναι η Αμβέρσα, το Αμβούργο και το Ρότερνταμ, οι οποίες αντιστοιχούν στο ένα πέμπτο όλων των εμπορευμάτων που φθάνουν στην Ευρώπη μέσω θαλάσσης.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει καθορίσει 319 βασικούς ευρωπαϊκούς λιμένες οι οποίοι είναι ουσιαστικής σημασίας για την αποτελεσματική λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και την ευρωπαϊκή οικονομία εκ των οποίων οι 83 έχουν αναγνωριστεί ως λιμένες «κεντρικού δικτύου». Η εξέταση της Επιτροπής εστιάζεται στους εν λόγω 319 λιμένες που σχηματίζουν τη βάση ενός ευρωπαϊκού δικτύου λιμένων με υψηλές επιδόσεις, οι οποίοι διαχειρίζονται το 96% των εμπορευμάτων και το 93% των επιβατών που διέρχονται από τους λιμένες της Ε.Ε. ([http://europa.eu/rapid/press-release MEMO-13-448 el.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-448_el.htm)).

## 2.7. Ελληνικοί Λιμένες και Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)

Το Διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών έχει σχεδιαστεί και θεσμοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση με στόχο την διευκόλυνση των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μέσω της διασύνδεσης των δικτύων των εθνικών οδών. Στόχος του δικτύου είναι η ανάπτυξη ενός ενιαίου, διατροπικού δικτύου μεταφορών στην Ε.Ε. στο οποίο συμπεριλαμβάνονται οι αρτηρίες των κρατών – μελών δηλαδή χερσαίες, θαλάσσιες και εναέριας έτσι ώστε να διασφαλιστεί η ισοδύναμη ανάπτυξη των χωρών της Ε.Ε., η οικονομική, εδαφική και κοινωνική συνοχή και η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου χώρου μεταφορών ώστε να καθίσταται οικονομικά βιώσιμο.

Το δίκτυο, σύμφωνα με την οδηγία 661/2010/ΕΕ καλύπτει όλες τις χώρες της ένωσης και διευκολύνει την πρόσβαση συνδέοντας τις νησιωτικές, μακρινές και μεσόγειες περιοχές με τις κεντρικές περιοχές αλλά και τις μεγάλες αστικές ζώνες με τις περιφέρειες της Ένωσης δίχως σημεία συμφόρησης.

Στους άξονες των ΔΕΔ-Μ συμπεριλαμβάνονται οι άξονες για τις οδικές αρτηρίες, τις σιδηροδρομικές και θαλάσσιες μεταφορές, την εσωτερική ναυσιπλοΐα, τις αεροπορικές μεταφορές και τις συνδυασμένες μεταφορές (χάρτης 2.1.).

Το νέο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών διαρθρώνεται σε δύο επίπεδα, στο Εκτεταμένο Δίκτυο (Comprehensive Network) και στο Κεντρικό Δίκτυο (Core network):

Το Εκτεταμένο Δίκτυο, απαρτίζεται από όλες τις υπάρχουσες και προγραμματιζόμενες υποδομές του ΔΕΔ-Μ και στην ουσία λειτουργεί ως τροφοδοτικό δίκτυο από το εθνικό - περιφερειακό δίκτυο προς το κεντρικό δίκτυο (<http://2007-2013.espa.gr/el/Pages/cefTransport.aspx>).

Το Κεντρικό Δίκτυο αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του ΔΕΔ-Μ και απαρτίζεται από τα μέρη του εκτεταμένου δικτύου, που είναι υψίστης στρατηγικής σημασίας για την επίτευξη των στόχων ανάπτυξης των ΔΕΔ-Μ. Διασυνδέεται μέσω κόμβων και παρέχει συνδέσεις μεταξύ των Κρατών-Μελών, καθώς και με τις υποδομές των δικτύων μεταφορών γειτονικών κρατών.

**Χάρτης 2.1.:** Ενταγμένοι λιμένες Ελλάδα και Κύπρου στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών



Πηγή: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/maps/el-cy.pdf>

Στο Δ.Δ.Μ. είναι ενταγμένοι οι ελληνικοί λιμένες (πίνακας 2.1.) ως εξής:  
([http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-13-448\\_el.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-448_el.htm)):

- Στο Κεντρικό Δίκτυο (core network) εντάσσονται οι λιμένες Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Ηρακλείου
- Στο Εκτεταμένο Δίκτυο (comprehensive network) εντάσσονται οι λιμένες Ρόδου, Χανίων, Μυκόνου, Μυτιλήνης Νάξου, Πάρου, Σύρου, Θήρας, Λαυρίου, Ραφήνας, Χαλκίδας, Ελευσίνας, Καλαμάτας, Πύργου, Βόλου, Σκιάθου, Καβάλας, Κέρκυρας και Κυλλήνης και Χίου.

Σε ότι αφορά τη χώρα μας, στο Εκτεταμένο Δίκτυο περιλαμβάνονται:

- 35 αεροδρόμια
  - 20 λιμάνια
- και το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο.

Σύμφωνα με τον σχεδιασμό του δικτύου υπάρχει υποχρέωση να αναπτυχθούν οδικοί και σιδηροδρομικοί άξονες που θα συνδέουν τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τους ελληνικούς λιμένες.

Η Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου μέσα από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) συγχρηματοδοτεί έργα που έχουν ως αντικείμενο της αναβάθμιση και τη βελτίωση των σημαντικότερων οδικών υποδομών όπως είναι οι οδικές συνδέσεις με λιμάνια και αεροδρόμια και τα παραγωγικά κέντρα, που συνδέουν την ενδοχώρα των νησιών με τις πύλες εισόδου – εξόδου κάθε νησιού. Στόχος μεταξύ άλλων είναι να γίνει διασύνδεση των πυλών του ΔΕΔ-Μ. Η συγχρηματοδοτούμενη δημόσια δαπάνη που διατίθεται για την ένταξη πράξεων ανέρχεται σε 20.000.000,00 € (Κωδικός Πρόσκλησης: BA\_ΕΤΠΑ\_7β\_70, Α/Α ΟΠΣ: 2799, Ε.Δ.Α. Π.Β.Α.).

**Πίνακας 2.1.:** Ελληνικοί λιμένες ενταγμένοι στο Διερωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών



### List of Sea Ports in the Core and Comprehensive Networks

MS	Port Name	Core/Comprehensive	Corridor
GR	Volos	Compr.	
GR	Athens	Core	Orient/East-Med
GR	Chalkida	Compr.	
GR	Chania	Compr.	
GR	Chios	Compr.	
GR	Elefsina	Compr.	
GR	Igoumenitsa	Core	Orient/East-Med
GR	Iraklion	Core	
GR	Kalamata	Compr.	
GR	Katakolo	Compr.	
GR	Kavala	Compr.	
GR	Kerkyra	Compr.	
GR	Kyllini	Compr.	
GR	Lavrio (Sounio)	Compr.	
GR	Mykonos	Compr.	
GR	Mytilini	Compr.	
GR	Naxos	Compr.	
GR	Paros	Compr.	
GR	Patras	Core	Orient/East-Med
GR	Rafina	Compr.	
GR	Rodos	Compr.	
GR	Santorini	Compr.	
GR	Skiathos	Compr.	
GR	Syros	Compr.	
GR	Thessaloniki	Core	Orient/East-Med

**Πηγή:** [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/ports/doc/2014\\_list\\_of\\_329\\_ports\\_june.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/ports/doc/2014_list_of_329_ports_june.pdf)

## **2.8. Το λιμενικό σύστημα του Βορείου Αιγαίου κατά την αρχαιότητα.**

Οι επικοινωνίες δια θαλάσσης ξεκίνησαν περίπου από το 3000 π.Χ. όπως τεκμαίρεται από τα αρχαιολογικά ευρήματα του Αιγαίου. Στις Κυκλάδες αλλά και στο Βόρειο Αιγαίο όπου η ξηρά ήταν ορατή και συγχρόνως μη προσβάσιμη, επειδή παρεμβαλλόταν το υγρό στοιχείο, προσεγγίστηκε με τα στοιχειώδη σκάφη που γνωρίζουμε από τις απεικονίσεις στις τοιχογραφίες της Σαντορίνης, στα ομοιώματα πλοίων από τα Ψαρά και τη Θερμή της Λέσβου, την Κρήτη και άλλες περιοχές (Θεοδούλου Θ. – Κουρτζέλλης Ι., 2010, σελ. 129-130). Πολύ γρήγορα η ναυπηγική εξελίχθηκε και δημιουργήθηκε η ανάγκη κατάλληλα διαμορφωμένης ακτής για την προσέγγιση των σκαφών.

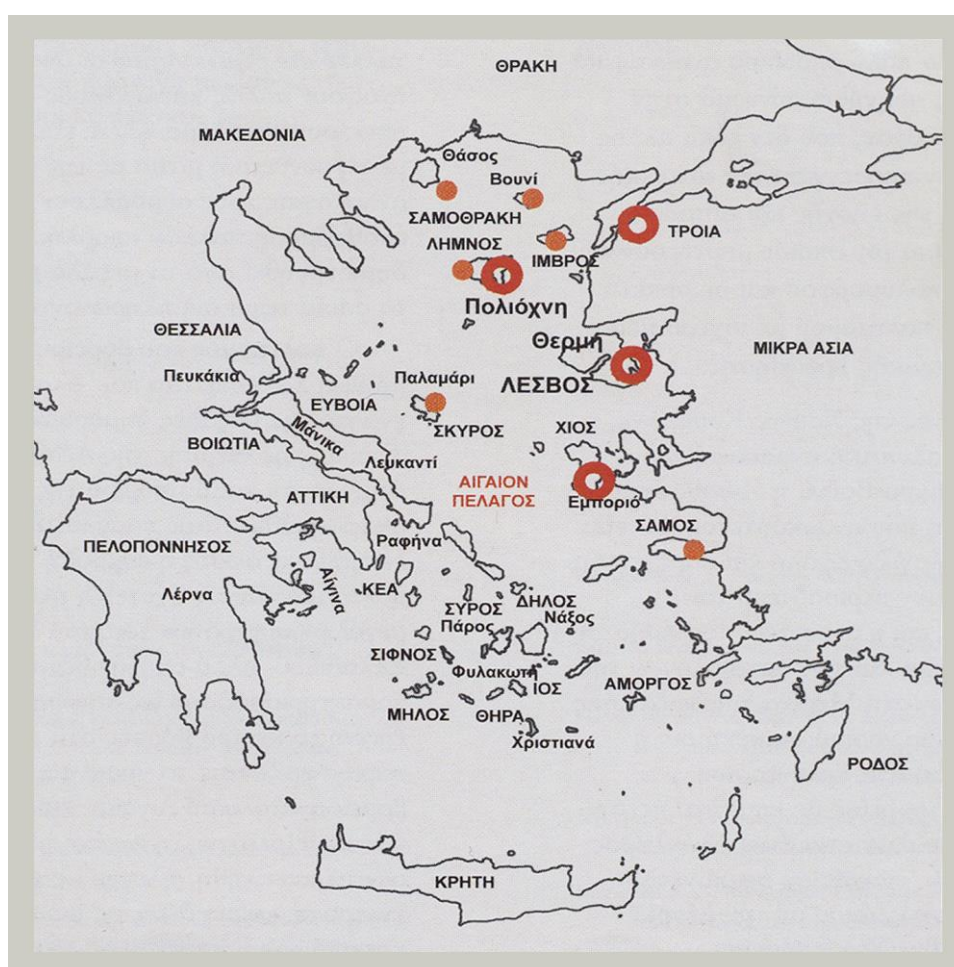
Είναι φυσικό η προσέγγιση και ο ελλιμενισμός να γίνεται τουλάχιστον σε προφυλαγμένους από τους ανέμους όρμους ώστε να μη χρειάζονται λιμενικά έργα τα οποία ως τα προϊστορικά χρόνια δεν είχαν την δυνατότητα να γίνουν με άνεση (Θεοδούλου Θ. – Κουρτζέλλης Ι., 2010, σελ. 130). Τα αρχαιότερα λιμάνια προστατεύθηκαν με υπήνεμους μόλους που κατασκευάστηκαν με το σύστημα της λιθορριπής όπως είναι μεταξύ αυτών της Σάμου στο Πυθαγόρειο, της Άντισσας της Λέσβου (χάρτης 2.2.) και αλλού. Κατά τους ιστορικούς χρόνους που αυξήθηκε η κίνηση διά θαλάσσης λόγω του εμπορίου, δημιουργήθηκε η ανάγκη της προστασίας των λιμανιών με χτιστούς μόλους, η αρχιτεκτονική των οποίων ποικίλει ανάλογα με τα θαλάσσια ρεύματα και τους ανέμους που επικρατούν σε κάθε περιοχή. Οι θαλάσσιες επικοινωνίες ήταν η πρώτη «συγκοινωνία» που επικράτησε δεδομένου ότι η δια ξηράς επικοινωνία των οικισμών και η διακίνηση των αγαθών σχεδόν αποκλειόταν λόγω της διαμόρφωσης συνήθως ορεινών όγκων του εδάφους και διότι δεν υπήρχαν δυνατότητες δημιουργίας δρόμων πάρα μόνο μονοπάτια από τα οποία μπορούσαν να περάσουν μόνο με τα ζώα. Η μεταφορά από τον ένα τόπο στον άλλον απαιτούσε μεγάλα χρονικά διαστήματα εκεί όπου εν τέλει ήταν δυνατό να δημιουργηθούν κεντρικές αρτηρίες για την εξυπηρέτηση της επικοινωνίας, χωματόδρομοι με πολλές φθορές από τις επιπτώσεις τις χειμερινής περιόδου. Παράδειγμα για τον 19<sup>ο</sup> και αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα η μετάβαση από την Μυτιλήνη στο Σίγρι ή στην Ερεσό απόσταση περίπου εκατό χιλιομέτρων μπορούσε να τη διανύσεις σε δύο μέρες με ένα ενδιάμεσο σταθμό στην μέση, περίπου στα χάνια, που εξελίχθηκαν στον οικισμό της Καλλονής. Επιπλέον το ταξίδι δια ξηράς από τόπο σε τόπο εγκυμονούσε κινδύνους λόγω της πειρατείας, των κλεφτών, των άγριων ζώων κλπ..



Αντίθετα το ταξίδι δια θαλάσσης εξασφάλιζε σχετικά γρήγορη μετάβαση με όλα τα απαραίτητα του ταξιδιού στο σκάφος.

Η μεγάλη εμπορική κίνηση στα λιμάνια δημιούργησε τις ανάγκες κατασκευής ευρύχωρης προκουμαίας και αποθήκες για τα προϊόντα που εξάγονται και για να φυλάσσονται τα προϊόντα που εισάγονται προκειμένου από εκεί να διαμοιραστούν στο νησί (Κοντής 1978).

**Χάρτης 2.2.** Χάρτης με σημειωμένες τις σημαντικότερες θέσεις του λεγόμενου «Πολιτισμού του Βόρειου- Βορειοανατολικού Αιγαίου» κατά τη 3η χιλιετία π.Χ.



**Πηγή:** Θεοδούλου – Κουρτζέλλης 2010, εικ. 1

Οι αρχαίες πόλεις κατά κανόνα ήταν χτισμένες κοντά στην παραλία και ένας από τους λόγους ίδρυσης των αρχαίων οικισμών ήταν η ύπαρξη των προϋποθέσεων για τον ελλιμενισμό των πλοίων της εποχής (Μυτιλήνη, Άντισσα, Εμπορειό, Φανά, Βολισσός, Πυθαγόρειο και Βαθύ). Είναι χαρακτηριστικό ότι οι μεσαιωνικοί οικισμοί των νησιών του

Αιγαίου που αναγκαστικά «αποτραβήχθηκαν» από τη θάλασσα στις πλαγιές των λόφων που πλαισιώνουν τις ακτές, διατηρούν ο καθένας το λιμάνι του, τη σκάλα τους όπως ονομάζεται, σήμερα (Συκαμνιά – Σκάλα Συκαμιάς κ.α.).

Σε κάθε νησί υπήρχε ένα κυρίως λιμάνι που αντιστοιχούσε και ανήκε στην πρωτεύουσα αλλά συγχρόνως οι εμπορικές ανάγκες και για τους λόγους που αναφέρθηκαν προηγουμένως δημιούργησαν την ανάγκη της διατήρησης των αρχαίων κυρίως λιμανιών τα οποία ανέπτυξαν και θωράκισαν με τον καλύτερο τρόπο (Archontidou –Kourtzellis, forthcoming).

### **2.8.1. Τα λιμάνια της Λέσβου κατά την αρχαιότητα**

Η Λέσβος σύμφωνα με τα ανασκαφικά δεδομένα και τις φιλολογικές πηγές είχε αναπτύξει εμπορικές σχέσεις με τη Μικρά Ασία, τα γειτονικά νησιά του βορειοανατολικού Αιγαίου και τις Κυκλάδες από την Πρώιμη και Μέση Εποχή του Χαλκού (3000 π.χ.).

Κατά τους ιστορικούς χρόνους ( πρώτη προχριστιανική χιλιετία ) υπήρχαν ήδη στο νησί έξι πόλεις -κράτη (Πύρα, Ερεσός, Άντισσα, Αρίσβη, Μήθυμνα και Μυτιλήνη). Οι σπουδαιότερες πόλεις ήταν οι δύο τελευταίες με πολιτική και οικονομική επιρροή στις αιολικές πόλεις της μικρασιατικής ακτής από το Σίγειο ως τη Σμύρνη, στην περιοχή δηλαδή που είναι γνωστή από τα αρχαία κείμενα ως ο Μυτιληναίων Αιγιαλός). Στις αρχές της πρώτης προχριστιανικής χιλιετίας οι λεσβιακές πόλεις πήραν μέρος στον μεγάλο αποικισμό μαζί με άλλες ελληνικές πόλεις. Ίδρυσαν όμως και λεσβιακές αποικίες στις μικρασιατικές ακτές και τα θρακικά παράλια, επεκτείνοντας τις εμπορικές σχέσεις τους σε όλη τη Μεσόγειο (Κοντής Ι., 1978; Δημοπούλου-Πηλιούνη Α., 2015).

Η γη της Λέσβου είναι εύφορη και οι μοναδικοί κόλποι της Καλλονής και της Γέρας πλούσιοι σε εξαιρετικά αλιεύματα, που χρησιμοποιούσαν στα πολυτελή συμπόσια κυρίως οι Ρωμαίοι. Το κρασί και το λάδι ήταν τα πλέον εμπορεύσιμα προϊόντα, που ταξίδευαν στα λιμάνια της Βόρειας Αφρικής, της Δυτικής Μεσογείου και του Εύξεινου Πόντου, ενώ το χρυσοπράσινο μάρμαρο από το Τάρτι και τη Μόρια, όπως και η στυπτηρία από την Αποθήκα, ενίσχυαν το εξαγωγικό εμπόριο του νησιού, που διεξήγαγαν στα επίσημα λιμάνια των πόλεων και τα μικρότερα δευτερεύοντα στο μυχό των ορμίσκων (Archontidou Α.–Kourtzellis Ι., forthcoming).

Η Μυτιληναία, καταλαμβάνει το νότιο και ανατολικό τμήμα του νησιού. Η επικράτεια στα νότια περιλαμβάνει τις περιοχές της Γέρας και του Πλωμαρίου, στα βορειοανατολικά της εξαπλώνεται λίγο βορειότερα από τις Νέες Κυδωνίες. Πέραν των δύο βασικών λιμανιών της πόλης, του νότιου πολεμικού και του βόρειου εμπορικού, στην επικράτεια της Μυτιλήνης αναπτύχθηκαν μικρότερες παραθαλάσσιες κώμες (Κοντής Ι., 1978).

Τα σημαντικότερα λιμενικά έργα βρίσκονται στη βόρεια ακτογραμμή της Μυτιληναίας και εξυπηρετούσαν τη διακίνηση των αγροτικών και αλιευτικών προϊόντων, όπως και των προϊόντων εξόρυξης από τα λατομεία, αλλά και την επικοινωνία με την μικρασιατική ακτή (Archontidou A.–Kourtzellis I., forthcoming).

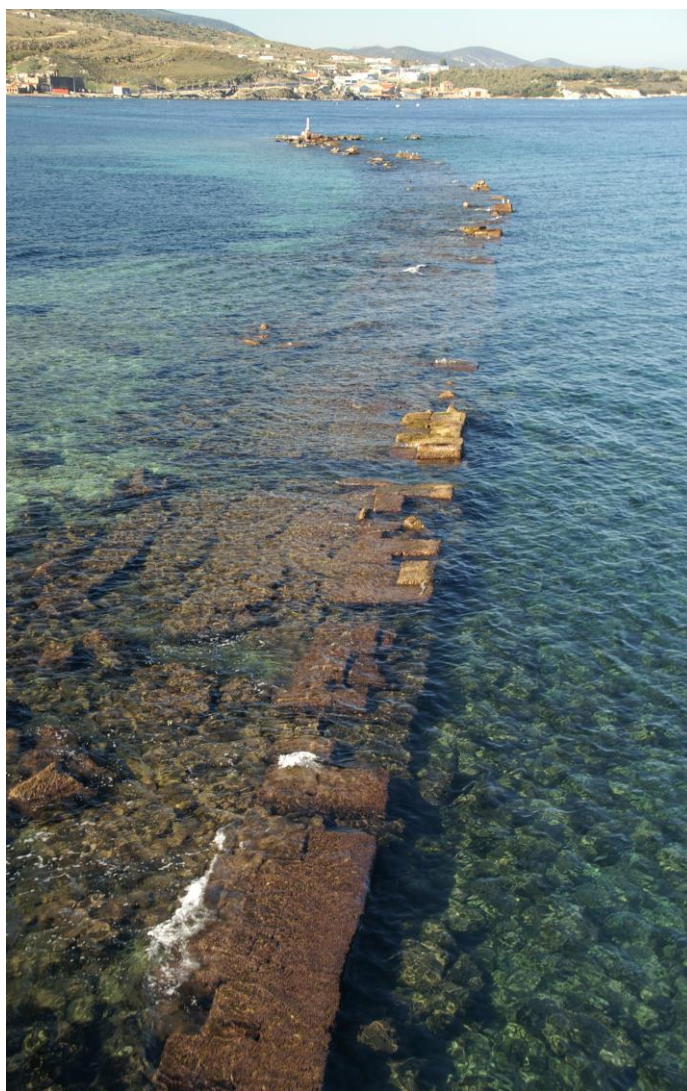
Στον ευρύτερο χώρο υπήρχε μικρός αγροτικός και ίσως αλιευτικός οικισμός. Ο ευρύχωρος όρμος της Σκάλας Μυστεγνών, προφυλαγμένος από τους σφοδρούς βόρειους ανέμους, που πλήττουν την περιοχή, απέναντι από την μικρασιατική ακτή επικοινωνούσε άμεσα με το αντίστοιχο μικρής εμβέλειας λιμάνι στο νησί «Πύργος» και διευκόλυνε την θαλάσσια επικοινωνία της Λέσβου με τη αρχαία Νάσο, τον Μυτιληναιών Αιγιαλόν αλλά και τον υπόλοιπο Αδραμυτινικό κόλπο (Θεοδούλου Θ.- Κουρτζέλλης Ι., 2010).

Στα βορειοανατολικά του όρμου της σημερινής Σκάλας Νέων Κυδωνιών υπάρχουν τα κατάλοιπα λιμενικών εγκαταστάσεων της αρχαιότητας χτισμένα με ημίεργους ηφαιστειακούς πλίνθους μεγάλων διαστάσεων, καθώς και ίχνη λατομείου πάνω στο γραφικό βράχο.

Στο Τάρτι υπήρχε λιμάνι μικρής εμβέλειας όπως και στην Αποθήκα Μυτιλήνης.

Η πόλη της Μυτιλήνης, όπως και οι άλλες πόλεις της Λέσβου, ιδρύθηκε στις αρχές της πρώτης χιλιετίας. Οι πρώτοι κάτοικοι με αρχηγό τον Ορέστη εγκαταστάθηκαν στο μικρό Νησί, που καταλαμβάνει σήμερα η λοφώδης χερσόνησος με το κάστρο. Ο Εύριπος, ένα κανάλι με το μεγαλύτερο πλάτος 30 περίπου μέτρα, χώριζε το Νησί από τη Λέσβο και έωνε τα δύο φυσικά λιμάνια, νότιο και βόρειο, που σχηματίζονται από τη γεωγραφική διάταξη του “Νησιού” και της Λέσβου, επιτρέποντας τον διάπλου από λιμάνι σε λιμάνι με ασφάλεια ανεξαρτήτως καιρού και σε καιρό πολέμου με δυνατότητα διαφυγής. Τις δύο όχθες του καναλιού συνέδεαν λαμπρές και γεροχτισμένες γέφυρες που προκαλούσαν τον θαυμασμό του αρχαίου κόσμου. Οι όχθες με επένδυση από πελεκητό ασβεστόλιθο κατέληγαν σε θαυμάσιο ημικυκλικό ακρωμόλιο και συνδέονταν με την λιθόστρωτη προκουμαία. Ως προς τη χρήση, το νότιο λιμάνι ήταν ο Τριηρικός λιμένας (το πολεμικό λιμάνι), από το οποίο σώζονται οι μόλοι και κάποιοι νεώσοικοι. Το νότιο λιμάνι ήταν το εμπορικό λιμάνι, που

διασώθηκε με την ονομασία Μέγας ή Μαλλόεις λιμνή και σήμερα ονομάζεται Επάνω Σκάλα (εικόνα 2.1. και 2.2.). Από τα θαυμάσια λιμενικά έργα σώζονται οι μόλοι και η προκυμαία, η θεμελίωση της οποίας προστατεύεται από τη ρεστιά με ξύλινους πασσάλους και σανίδες από κωνοφόρα (Williams H.,2007).



**Πηγή:** Θεοδούλου - Κουρτζέλλης 2011, εικ. 8

**Εικόνα 2.1.:** Ο ανατολικός λιμενοβραχίονας του βόρειου λιμανιού της Μυτιλήνης. Διακρίνονται ο ιδιαίτερος τρόπος προσαρμογής των λίθων, η γωνίωση, καθώς και η λιθορριπή έδρασης για την εξυγίανση του θαλασσίου πυθμένα, προκειμένου να καταστεί εφικτή η κατασκευή αυτού του τεράστιου τεχνικού έργου.

Το λιμάνι αυτό είναι από τα ελάχιστα αρχαία λιμάνια που διατηρούν το σχήμα τους που δημιουργήθηκε στο πλαίσιο των γεγονότων του πελοποννησιακού πολέμου και της αποστασίας των Μυτιληναίων.



Πηγή: Θεοδούλου - Κουρτζέλλης 2011, εικ. 9

**Εικόνα 2.2.:** Άνοιγμα στον ανατολικό λιμενοβραχίονα του αρχαίου λιμανιού της Επάνω Σκάλας.

Είχε συνεχή χρήση διαμέσου των αιώνων από την εποχή της κατασκευής ως τα σήμερα. Γύρω από τα δύο λιμάνια και κατά μήκος του Εύριπου αναπτύχθηκε η θρησκευτική και οικονομική ζωή της αρχαίας πόλης. Η ίδια χρήση συνεχίστηκε ως τις μέρες μας και μετά την επιχωμάτωση του καναλιού τον 17<sup>ο</sup> - 18<sup>ο</sup> αιώνα, ώστε ο κατεξοχήν εμπορικός δρόμος της Μυτιλήνης, η οδός Ερμού αντικατέστησε τον ωραίο Εύριπο, που παρέστησαν ως έναν ωραίο νέο με δελφίνια και αστακούς, στα περίφημα ψηφιδωτά της Μυτιλήνης (Κουρτζέλλης I., 2013α, σελ. 29-31).

Εκτός από τα δύο κύρια λιμάνια της Μυτιλήνης, τα οποία ήταν προστατευμένα από την οχύρωση, εντοπίστηκε και ένα τρίτο φυσικό λιμάνι, που σχηματίζεται στον υπήνεμο όρμο, στα νότια του τριηρικού λιμένος, που σήμερα χρησιμοποιείται ως μαρίνα για τα τουριστικά και ιδιωτικά σκάφη. Στον χώρο αυτόν αποκαλύφθηκε τμήμα μόλου και ιχθυοδεξαμενή (εικόνα 2.3.), που άλλαξε χρήση, αφού επιχώθηκε.

Τότε πάνω στον μόλο και την ιχθυοδεξαμενή χτίστηκε πρότυλο σε σχήμα Η, το οποίο θα οδηγούσε τους ταξιδιώτες από τη θάλασσα κατευθείαν, παρακάμπτοντας τον



τριηρικό λιμένα, στα πλούσια αγροκτήματα, και στη νότια παρόδιο νεκρόπολη της Μυτιλήνης (Κουρτζέλλης Ι., 2013β, σελ. 61-62).



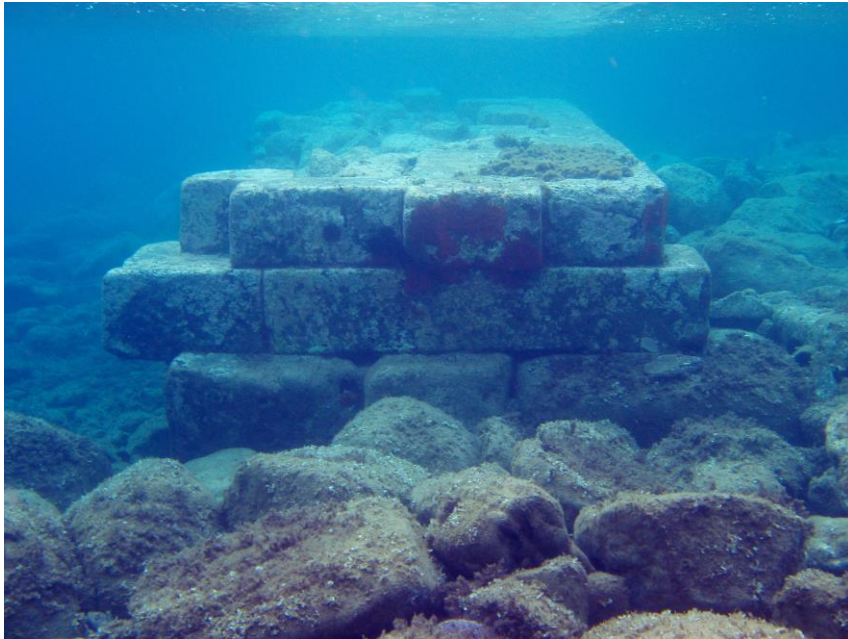
Πηγή: Κουρτζέλλης 2013β, εικ. στη σ. 61

### Εικόνα 2.3.: Η κτιστή ιχθυοδεξαμενή στην περιοχή Μακρύς Γιαλός Μυτιλήνης

Άλλα σπουδαία λιμάνια της Λέσβου ήταν το λιμάνι της Μήθυμνας (εικόνα 2.4.), το Καλό λιμάνι (Τσαμούρ λιμάν(ι)), το λιμάνι της Ερεσού, το λιμάνι της Πύρρας και το λιμάνι στον Άγιο Φωκά.

Εκτός από αυτά τα μεγάλα και οργανωμένα λιμάνια κατά την αρχαιότητα, θα υπήρχαν πολλά μικρότερα λιμάνια στους όρμους και τους κόλπους του νησιού που θα εξυπηρετούσαν μικρότερης εμβέλειας εμπόριο, όπως στην Αποθήκα, στο Τάρτι, στον Καρά Τεπέ, στον Παλιό, στην Παναγία Γοργόνα και αλλού.

Κατάλοιπα του αρχαίου λιμανιού στην Ερεσό διακρίνονται κυρίως κάτω από το σύγχρονο αλιευτικό καταφύγιο. Λιμενοβραχίονες σχήματος Γ με μέγιστο μήκος του κάθετου λιμενοβραχίονα 140 μ., πλάτος 7,30 μ. και μέγιστο σωζόμενο ύψος είναι περίπου 2,50 μ.. Είναι κατασκευασμένοι κατά το «έμπλεκτον σύστημα» δόμησης με λιθόπλινθους από σκληρό ηφαιστειογενές πέτρωμα στις εξωτερικές πλευρές. Οι λίθοι του λιμενοβραχίονα στις πλαϊνές όψεις εμφανίζουν χαρακτηριστικά λέσβιου συστήματος δόμησης, όπως και στα λιμενικά έργα της Άντισσας (Θεοδούλου 2010, Archontidou – Kourtzellis, forthcoming).



**Πηγή:** Θεοδούλου - Κουρτζέλλης 2011, εικ. 12

**Εικόνα 2.4.:** Υποβρύχια λήψη τμήματος λιμενοβραχίονα (ακρομολίου) του αρχαίου λιμανιού της Μήθυμνας. Διακρίνεται να προεξέχει τμήμα του λίθινου ναυδέτου (δέστρα) για την πρόσδεση των πλοίων.

Σε κάθε περίπτωση, η κατασκευή των λιμενικών έργων της Ερεσού και της Άντισσας κατά το λέσβιο σύστημα δόμησης και η χρονολόγησή τους στην Αρχαϊκή εποχή, μπορεί να σημαίνει ότι οι δύο πόλεις της Λέσβου ίσως να διαθέτουν τα παλαιότερα δείγματα κλειστών λιμένων όχι μόνο στο νησί αλλά και σε ολόκληρο το Αιγαίο.

### **2.8.2. Τα λιμάνια της Χίου κατά την αρχαιότητα**

Στα λιμάνια της Χίου δεν διασώζονται πολλά από τα λιμενικά έργα της αρχαιότητας λόγω των σεισμών όπως συμβαίνει στις άλλες περιοχές και στα άλλα νησιά του Αιγαίου. Εξυπηρετούσαν τις ανάγκες των οικισμών από την αρχαιότητα μέχρι τον Μεσαίωνα.

Το σπουδαιότερο ήταν το λιμάνι της Χίου το οποίο προστατευόταν από τον Νότιο υπήνεμο μόλο και από τα βόρεια από το ίδιο το «νησί» πάνω στο οποίο χτίστηκε ο πρώτος οικισμός και σήμερα καταλαμβάνεται από την παλαιά πόλη (Κάστρο). Αυτό το λιμάνι χρησιμοποιήθηκε για τις εξαγωγές των προϊόντων κυρίως της μαστίχας και εισαγωγές από την Μικρά Ασία, την Κύπρο, την Αίγυπτο και την Μέση Ανατολή. Συνδέεται με τα ιστορικά γεγονότα του απελευθερωτικού αγώνα του 1821 με κορυφαίο γεγονός την πυρπόληση της τουρκικής ναυαρχίδας από τον Κανάρη και υποδέχθηκε πολλούς πρόσφυγες κατά την ανταλλαγή του πληθυσμού το 1922.

Η αρχαία Βολισσός αναφέρεται μια από τις πατρίδες του Ομήρου. Λιμενικά έργα της αρχαιότητας δεν σώζονται, παρόλα αυτά ο όρμος ο οποίος σχηματίζεται και το μικρό λιμάνι προστατευμένο από τους βόρειους ανέμους από το μικρό ακρωτήριο χρησίμευσε κατά την αρχαιότητα για το εξαγωγικό εμπόριο του εξαιρετικού κρασιού γνωστού ως Αριούσιος Οίνος. Στον όρμο η ευρύτερη παραλία είναι γνωστή για τα ιστορικά γεγονότα που έλαβαν χώρα εκεί, όπως η συμπλοκή με τους Αθηναίους και κατά τη βυζαντινή περίοδο διαδραματίστηκαν πολλές συμπλοκές με τους πειρατές (Archondidou-Argyri A. - Kourtzellis, I., forthcoming).

Ο βαθύς όρμος στην παραλία των Μεστών αποτελεί ένα φυσικό λιμάνι από τους αρχαίους χρόνους όπως αποδεικνύεται από τα αρχαιολογικά ευρήματα της εποχής. Ήταν μεγάλης οικονομικής και αμυντικής σημασίας όπως αποδεικνύεται από τους οχυρωματικούς πύργους (φρουκτωρίες) που υψώνονται στην παραλία στις ακτές του όρμου.

Το Εμπορείο είναι αρχαίος οικισμός των Ιώνων με σημαντικό Ιερό Απόλλωνος και Αρτέμιδος κοντά στην παραλία με σημαντική επίσης παλαιοχριστιανική βασιλική και βαπτιστήριο. Το λιμάνι βρίσκεται στο μυχό του κόλπου που βρίσκεται στα νότια του νησιού όπου δεν φαίνεται να σώζονται αρχαία λιμενικά έργα αλλά είναι βέβαιο ότι πρόκειται για φυσικό λιμάνι χάρη του οποίου ιδρύθηκαν εκεί ο προϊστορικός οικισμός (3000-2500 π.Χ.) και ο οικισμός των ιστορικών χρόνων (πρώτη χιλιετία π.Χ.).

Η αρχαία πόλη Καρδαμύλη χτίστηκε απέναντι από τις Οινούσες στην οποία ανήκει και το ασφαλέστατο λιμάνι και προφυλάσσεται από τους βορειοανατολικούς ανέμους από μια μικρή νησίδα. Έχει αναπτύξει από την αρχαιότητα ναυτική παράδοση ως τα σήμερα και έχει αναδείξει σπουδαίους ναυτικούς.



### **2.8.3. Τα λιμάνια της Σάμου κατά την αρχαιότητα**

Το αρχαίο λιμάνι της Σάμου βρισκόταν στον φυσικό όρμο που σχηματίζεται στο ανατολικό άκρο της αρχαίας πόλης και κατασκευάστηκε επί των αρχαίων καταλοίπων, από ευρωπαϊούς μηχανικούς που ήρθαν στη Σάμο μετά από πρόσκληση της σαμιακής βουλής, το 1860. Το αρχαίο λιμάνι της Σάμου είχε διπλή χρήση. Λειτουργήσε ως πολεμικός και ως εμπορικός λιμένας. Εξυπηρετούσε τις εξαγωγές των σαμιακών προϊόντων κυρίως λαδιού το οποίο τα αποθήκευαν σε αμφορείς και άλλων γεωργικών προϊόντων ([http://limenoscope.ntua.gr/show\\_port.cgi?lan=el&id=69](http://limenoscope.ntua.gr/show_port.cgi?lan=el&id=69)).

Η Σάμος βρισκόταν σε κομβικό σημείο στον εμπορικό δρόμο που συνέδεε το Αιγαίο με την Ανατολία και ανέπτυξε εμπορικές σχέσεις με την Ανατολική Μεσόγειο την Κύπρο και την Αίγυπτο.

### **2.8.4. Τα λιμάνια της Λήμνου κατά την αρχαιότητα**

Στον μυχό του ασφαλέστατου κόλπου Μούδρου υπήρχε το λιμάνι κοντά στις αρχαίες εγκαταστάσεις οι οποίες εντοπίστηκαν στο Κουκονήσι κυρίως και αφορούν στην προϊστορική περίοδο. Ολόκληρος ο όρμος του Μούδρου αποτελεί ένα ασφαλέστατο για τον ελλιμενισμό των πλοίων και γι αυτό χρησιμοποιήθηκε δια μέσου των αιώνων. Πρόκειται για ένα ιστορικό όρμο ο οποίος συνδέεται με τα γεγονότα του Α΄ και Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου με την υπογραφή της Συνθήκης του Μούδρου.

Λόγω της σπουδαιότητάς του, ο κόλπος χρησιμοποιήθηκε σε διάφορες ιστορικές περιόδους ως ναυτική βάση και ορμητήριο πολεμικών επιχειρήσεων. Μετά την απελευθέρωση της Λήμνου από την οθωμανική κυριαρχία στις 8 Οκτωβρίου 1912, ο κόλπος χρησιμοποιήθηκε ως ορμητήριο του ελληνικού στόλου και για την απελευθέρωση των νησιών του Βορειοανατολικού Αιγαίου. Κατά τον Α΄ παγκόσμιο πόλεμο χρησιμοποιήθηκε ως βάση των Άγγλων και Γάλλων για την εκστρατεία της Καλλίπολης, στην οποία χρησιμοποιήθηκαν στρατεύματα από την Αυστραλία και τη Νέα Ζηλανδία (ANZAC), όπως

των Γερμανών κατά το Β΄ παγκόσμιο πόλεμο. Στις 30 Οκτωβρίου 1918 υπογράφηκε στον Μούδρο η συνθήκη ειρήνης μεταξύ της Αντάντ και της Τουρκίας.

Το λιμάνι της Μύρινας προστατεύεται από τη μικρή χερσόνησο του Κάστρου. Αναπτύχθηκε μαζί με τον οικισμό. Βρέθηκαν στην ξηρά λιμενικά έργα κατά τις ανασκαφές και αυτό αποδεικνύεται από τα κατάλοιπα λιμενικών έργων που βρέθηκαν στο μέρος της ξηράς κατά τις ανασκαφές της Κ΄ Εφορείας Αρχαιοτήτων Λέσβου. Στη Μύρινα, υπήρχε στη βόρεια θέση Ρηγά Νερά μικρό λιμάνι, πιθανότητα εκεί εικάζεται ότι υπήρχαν μονολότι δεν βρέθηκαν νεώσοικοι.

Το λιμάνι της Πολιόχνης το προφυλαγμένο από τους ανέμους καθότι ήταν βαθύτερο στις εκβολές του παρακείμενου στον προϊστορικό οικισμό χειμάρρου. Δεν έχει γίνει έρευνα για το λιμάνι έτσι δεν γνωρίζουμε την μορφή την οποία είχε αφού σήμερα κατά μέγα μέρος έχει επιχωματωθεί (Archonididou-Argyri A. - Kourtzellis, I., forthcoming).

### **2.8.5. Τα λιμάνια της Ικαρίας κατά την αρχαιότητα**

Η Ικαρία είχε δύο σημαντικούς λιμένες κατά την αρχαιότητα. Το λιμάνι του Αγίου Κηρύκου στα νότια και στα βόρεια στη θέση Να, όπου υπάρχει το Ιερό της Ταυροπόλου Αρτέμιδος. Η ναυτική τέχνη αναπτύχθηκε στην Ικαρία για τον πρόσθετο λόγο ότι ήταν αποικία της Μιλήτου με μεγάλη ναυτική παράδοση. Οι εξαγωγές των προϊόντων δηλαδή σε οίνο, πατάτες, ελιές, καϊσιά, μέλι, ξυλεία, κάρβουνα κ.α. προς άλλα νησιά και προς τα παράλια της Μικράς Ασίας, γινόταν από τα δύο αυτά λιμάνια τα οποία σώζονται έως σήμερα ([https://anemourion.blogspot.com/2017/08/blog-post\\_45.html](https://anemourion.blogspot.com/2017/08/blog-post_45.html)).

### **3. Θεσμικό Πλαίσιο**

#### **3.1. Ιστορική εξέλιξη ελληνικού συστήματος οργάνωσης και διοίκησης λιμένων**

Η ίδρυση των πρώτων φορέων διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων νομοθετήθηκε με το διάταγμα 28-6/4-7-23 (ΦΕΚ 181 Α) το οποίο εξ ολοκλήρου περιελήφθη το 1939 στο βασιλικό διάταγμα ΒΔ 14/19-1-39 (ΦΕΚ 24 Α): Περί κωδικοποίησης των περί λιμενικών Ταμείων κειμένων διατάξεων. Ορισμένες διατάξεις του ΒΔ 14/1939 βρίσκονται σε ισχύ έως το σήμερα. Με το ανωτέρω ΒΔ δημιουργήθηκαν τα Λιμενικά Ταμεία Γέρας και Πλωμαρίου Λέσβου, το Λιμενικό Ταμείο Ευδήλου και το Λιμενικό Ταμείο Χίου.

Αρκετά χρόνια αργότερα με τις διατάξεις του ΒΔ 21/19-3-41 (ΦΕΚ 97/Α/31-3-41) συγχωνεύονται τα λιμενικά ταμεία της Νήσου Λέσβου.

Με το ΝΔ 1302/1949 (ΦΕΚ 304 Α) γίνεται η πρώτη προσπάθεια να συγχωνευθούν τα Λιμενικά Ταμεία και έτσι δημιουργήθηκαν τα Λιμενικά Ταμεία Νομού Έβρου, Κυκλάδων, Δωδεκανήσου, Καβάλας και Χαλκιδικής.

Ένα χρόνο μετά με τον Ν. 1441 της 16/17 Ιουνίου 1950 (ΦΕΚ 134 Α) συστάθηκε το Λιμενικό Ταμείο Χίου ως διάδοχο σχήμα της Εταιρείας Λιμένος και Προκουμαίων Χίου.

Από το 1989, με το Δημοτικό και Κοινοτικό Κώδικα ΠΔ 323 (ΦΕΚ 146 Α) και το άρθρο 27 «Κατάργηση Λιμενικών Ταμείων - Μεταφορά αρμοδιοτήτων κ.λπ.» δίνεται η δυνατότητα κατάργησης Λιμενικού Ταμείου και η μεταφορά των αρμοδιοτήτων του σε οργανισμό τοπικής αυτοδιοίκησης.

Το 1993 με το ΠΔ 390 (ΦΕΚ 165 Α) συγχωνεύονται τα Λιμενικά Ταμεία σε επίπεδο νομού. Με βάση το ανωτέρω προεδρικό διάταγμα δημιουργείται το Λιμενικό Ταμείο Νομού Λέσβου και το Λιμενικό Ταμείο Νομού Σάμου.

Δύο χρόνια αργότερα με το ΠΔ 258/7-7-95 (ΦΕΚ 142 Α) διασπάστηκε εκ νέου το Λιμενικό Ταμείο Νομού Λέσβου σε Λιμενικό Ταμείο Λέσβου και Λιμενικό Ταμείο Λήμνου. Ομοίως διασπάστηκε το Λιμενικό Ταμείο Κατάκολου – Κυλλήνης.

Το 1999, με το Ν. 2688 (ΦΕΚ 40 Α) συστάθηκαν οι Οργανισμοί Λιμένος Πειραιώς και Θεσσαλονίκης σε ανώνυμες εταιρείες. Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ιδρύθηκε με τον Ν. 4748/1930 (ΦΕΚ 166 Α) και ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης ιδρύθηκε το 1953 με το ΝΔ 2551/1953 (ΦΕΚ 229 Α).

Με τις διατάξεις του Ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 145 Α) ορισμένα Λιμενικά Ταμεία μετατράπηκαν σε Ανώνυμες Εταιρείες και διασπάστηκαν τα Λιμενικά Ταμεία του Νομού Μαγνησίας, Έβρου και Καβάλας που είχαν προέλθει αντίστοιχα από τη συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων Βόλου-Σκοπέλου, Αλεξανδρούπολης-Σαμοθράκης και Καβάλας-Θάσου. Με τον ίδιο νόμο μετατράπηκαν σε ανώνυμες εταιρίες τα Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου με την επωνυμία Λιμενικό Ταμείο Αλεξανδρούπολης, Λιμενικό Ταμείο Βόλου, Λιμενικό Ταμείο Ελευσίνας, Λιμενικό Ταμείο Ηρακλείου, Λιμενικό Ταμείο Ηγουμενίτσας, Λιμενικό Ταμείο Καβάλας, Λιμενικό Ταμείο Ν. Κέρκυρας, Λιμενικό Ταμείο Λαυρίου, Λιμενικό Ταμείο Πατρών, Λιμενικό Ταμείο Ραφήνας.

Το 2006, με το Ν. 3450 (ΦΕΚ 64 Α) το Λιμενικό Ταμείο Σαμοθράκης συγχωνεύεται με τον Οργανισμό Λιμένος Αλεξανδρούπολης Α.Ε..

Επίσης το 1999, με το άρθρο 28 του Ν. 2738 (ΦΕΚ 180 Α) όπως συμπληρώθηκε με το άρθρο 11 του Ν. 2839/2000 (ΦΕΚ 196 Α) και το άρθρο 26 του Ν. 3013/2002 (ΦΕΚ 102 Α) περιγράφηκαν τα Δημοτικά και Νομαρχιακά Λιμενικά Ταμεία και Γραφεία καθώς και ο διαδημοτικός χαρακτήρας τους. Έως το 2004 εκδόθηκαν Προεδρικά Διατάγματα μεταφοράς αρμοδιοτήτων Λιμενικών Ταμείων σε Δήμους ύστερα από πρόταση των τότε Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Εμπορικής Ναυτιλίας και μετά από γνώμη των αντίστοιχων Δημοτικών Συμβουλίων με τα οποία δημιουργήθηκαν δεκάδες Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία.

Από τον Μάρτιο του 2004 ανεστάλη η περαιτέρω σύσταση νέων Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, η έναρξη λειτουργίας εκείνων για τα οποία είχε ήδη εκδοθεί το ΠΔ της σύστασής τους, καθώς η διαδικασία μεταφοράς αρμοδιοτήτων ή κατάργησης δεν εξελίχθηκε.

Το 2012, με το άρθρο 46 του Ν. 4071 (ΦΕΚ 85 Α) «Ρυθμίσεις για την τοπική ανάπτυξη, την αυτοδιοίκηση και την αποκεντρωμένη διοίκηση, ενσωμάτωση οδηγίας 2009/50/ΕΚ» έγιναν οι απαραίτητες νομοθετικές ρυθμίσεις για εκείνα τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία για τα οποία την περίοδο 2001-2004 εκδόθηκε ΠΔ της σύστασής τους αλλά η διαδικασία μεταφοράς αρμοδιοτήτων ή κατάργησης τους δεν εξελίχθηκε.

Στην εθνική νομοθεσία υπάρχουν διατάξεις που έρχονται σε αντίθεση όπως συμβαίνει με τον Ν. 3852/2010 και τον Ν. 4150/2013. Σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 3852/2010 κάθε δήμος μπορεί να έχει ένα νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου για την διοίκηση και διαχείριση της ζώνης λιμένα δηλαδή να ιδρύσει Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο ενώ με τον Ν. 4150/2013 στο πλαίσιο της ανάπτυξης Εθνικού Λιμενικού Συστήματος, θεσμοθετείται η δημιουργία Κεντρικών Λιμενικών Δικτύων και συγχωνεύονται τα λιμενικά

ταμεία του Νομού Εύβοιας και μετατρέπονται σε Οργανισμό Λιμένων Α.Ε.. Ταυτόχρονα με το άρθρο 42 του ίδιου νόμου το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου «...προσκαλεί τα Δημοτικά ή Διαδημοτικά Λιμενικά Ταμεία να υποβάλουν προτάσεις στο πλαίσιο χάραξης της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής, προκειμένου είτε να συγχωνευθούν μεταξύ τους προς το σκοπό δημιουργίας Ανώνυμης Εταιρίας – Περιφερειακού Λιμενικού Δικτύου είτε να προσχωρήσουν σε ένα από τα Κεντρικά Λιμενικά Δίκτυα...».

Σε αντίθεση με τη φιλοσοφία του Ν. 4150/2013 ιδρύθηκαν πέντε Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και το 2016 το Κρατικό Λιμενικό Ταμείο της Λέσβου περιήλθε στη δικαιοδοσία του Δήμου Λέσβου και μετονομάστηκε Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λέσβου.

Σύμφωνα με τα παραπάνω διαπιστώνεται ότι οι φορείς διαχείρισης λιμένων στην Ελλάδα συστάθηκαν, διασπάστηκαν και συγχωνεύθηκαν αρκετές φορές κατά τη διάρκεια των ετών. Από το 1923 που ιδρύθηκαν τα πρώτα λιμενικά ταμεία και μετά καταγράφηκαν διάφορες προσπάθειες για διοίκηση των λιμένων χωρίς ωστόσο να υπάρχει ουσιαστικός σχεδιασμός και συγκεκριμένο στρατηγικό πλάνο.

### **3.2. Αυτοδιοικητική και διοικητική διαίρεση της χώρας**

Με τον Ν. 3852/2010 «Πρόγραμμα Καλλικράτης» επιχειρήθηκε μια σημαντική διοικητική μεταρρύθμιση στο χώρο της κρατικής διοίκησης και της τοπικής αυτοδιοίκησης. Στόχος του Καλλικράτη ήταν η οργανωτική και η επιχειρησιακή ενίσχυση από τη συνένωση των δήμων. Με το άρθρο 103 του νόμου δόθηκε η δυνατότητα σε κάθε Δήμο να συνιστά νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου για τη διοίκηση και διαχείριση ζώνης λιμένα (χάρτης 3.1.).

**Χάρτης 3.1.:** Αιρετές περιφέρειες της χώρας



Πηγή: <https://el.wikipedia.org>

Ο Καλλικράτης τροποποιήθηκε με τον Ν.4555/2018 – ΦΕΚ Τεύχος Α' 133/19.07.2018 Μεταρρύθμιση του θεσμικού πλαισίου της Τοπικής Αυτοδιοίκησης – Εμβάθυνση της Δημοκρατίας – Ενίσχυση της Συμμετοχής – Βελτίωση της οικονομικής και αναπτυξιακής λειτουργίας των Ο.Τ.Α. [Πρόγραμμα «ΚΛΕΙΣΘΕΝΗΣ Ι»] – Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό του πλαισίου οργάνωσης και λειτουργίας των ΦΟΔΣΑ – Ρυθμίσεις για την αποτελεσματικότερη, ταχύτερη και ενιαία άσκηση των αρμοδιοτήτων σχετικά με την απονομή ιθαγένειας και την πολιτογράφηση – Λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Εσωτερικών και άλλες διατάξεις. Με τον Κλεισθένη επέρχονται αλλαγές κυρίως στο εκλογικό σύστημα, με το οποίο εκλέγονται οι περιφερειακές και δημοτικές αρχές, ενώ δεν τροποποιούνται τα διοικητικά όρια των περιφερειών και των δήμων.

Στον πίνακα 3.1. παρουσιάζονται οι διοικητικές διαιρέσεις της Ελλάδος δηλαδή οι Περιφερειακές Αυτοδιοικήσεις της χώρας.

**Πίνακας 3.1.:** Διοικητική διαίρεση της Ελλάδος - Περιφέρειες της χώρας.

	Περιφέρεια	Έδρα	Έκταση (km <sup>2</sup> )	Πληθυσμός (κάτοικοι)	Πυκνότητα πληθυσμού (κάτοικοι/km <sup>2</sup> )	Ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (εκ. €)	Κατά κεφαλήν ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (€)
1	Ανατολική Μακεδονία & Θράκη	Κομοτηνή	14.157	606.170	42,82	9.265	15.272
2	Κεντρική Μακεδονία	Θεσ/νίκη	18.811	1.874.590	99,66	32.285	16.559
3	Δυτική Μακεδονία	Κοζάνη	9.451	282.120	29,85	5.506	18.786
4	Ήπειρος	Ιωάννινα	9.203	336.650	36,58	5.079	14.221
5	Θεσσαλία	Λάρισα	14.037	730.730	52,06	11.608	15.772
6	Ιόνιοι Νήσοι	Κέρκυρα	2.307	206.470	89,50	4.130	17.726
7	Δυτική Ελλάδα	Πάτρα	11.350	680.190	59,93	10.659	14.332
8	Στερεά Ελλάδα	Λαμία	15.549	546.870	35,17	10.537	19.007
9	Αττική	Αθήνα	3.808	3.812.330	1001,11	110.546	26.968
10	Πελοπόννησος	Τρίπολη	15.490	581.980	37,57	9.809	16.580
11	Βόρειο Αιγαίο	Μυτιλήνη	3.836	197.810	51,57	3.330	16.638
12	Νότιο Αιγαίο	Ερμούπολη	5.286	308.610	58,38	7.646	24.828
13	Κρήτη	Ηράκλειο	8.336	621.340	74,54	11.243	18.421

Πηγή: <https://el.wikipedia.org>

Η Αποκεντρωμένη Διοίκηση αποτελεί βαθμίδα της ελληνικής δημόσιας διοίκησης, και συστάθηκε το 2011 σύμφωνα με το Πρόγραμμα «Καλλικράτης» (Ν. 3852/2010). Οι Αποκεντρωμένες Διοικήσεις αποτελούν ενιαίες μονάδες για τις αποκεντρωμένες υπηρεσίες του κράτους και ασκούν γενική αποφασιστική αρμοδιότητα στις κρατικές υποθέσεις της περιφέρειάς τους, σύμφωνα με το άρθρο 101 του Συντάγματος.

Το 2011 συστάθηκαν επτά Αποκεντρωμένες Διοικήσεις οι οποίες έχουν στην περιοχή ευθύνη τους έως τρεις περιφέρειες με καθήκον την εφαρμογή των κυβερνητικών πολιτικών σε περιφερειακό επίπεδο.

Οι Αποκεντρωμένες Διοικήσεις σύμφωνα με το άρθρο 280 του Ν.3852/2010 ασκούν «...τις αρμοδιότητες των κρατικών Περιφερειών, περιλαμβανομένων και εκείνων των αντίστοιχων συλλογικών οργάνων τους, όπως αυτές καθορίζονταν στον ιδρυτικό τους νόμο 2503/1997 (ΦΕΚ 107 Α), καθώς και στους μεταγενέστερους ειδικούς νόμους και στις σχετικές κανονιστικές διατάξεις, όπως ισχύουν, με εξαίρεση τις αρμοδιότητες που περιέχονται με το άρθρο 186 του παρόντος νόμου, στις περιφέρειες.».

Μεταξύ των αρμοδιοτήτων των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων είναι σύμφωνα με τα άρθρα 9,10, 12 και 36 του ανωτέρω νόμου η παραχώρηση οικοπεδικών εκτάσεων της Χερσαίας Ζώνης Λιμένα για την ανέγερση κτιρίων «Στέγης Λιμενεργάτη», καθώς και γραφείων κεφαλαίου αποζημίωσης φορτοεκφορτωτών και ΕΡΦΛ σε μεταλλευτικές επιχειρήσεις, η παραχώρηση χρήσης χώρων της Ζώνης Λιμένα σε μεταλλευτικές επιχειρήσεις, η έγκριση της παραχώρησης από το φορέα διοίκησης λιμένα, με αντάλλαγμα και για ορισμένο χρονικό διάστημα, της χρήσης χώρων που βρίσκονται εντός της Ζώνης Λιμένα και τέλος ο έλεγχος και εποπτεία προστατευτικών έργων και προσχώσεων σε Ζώνη Αιγιαλού.

Στον πίνακα 3.2. παρουσιάζονται οι Αποκεντρωμένες Διοικήσεις της Ελλάδος, η αντίστοιχη έδρα καθώς και οι περιφέρειες που τις αποτελούν (χάρτης 3.2.)

**Πίνακας 3.2.:** Διοικητική διαίρεση της Ελλάδος - Αποκεντρωμένες Διοικήσεις της Χώρας.

Αποκεντρωμένη Διοίκηση	Έδρα	Περιφέρεια
Αττικής	Αθήνα	Αττικής
Μακεδονίας - Θράκης	Θεσσαλονίκη	Κεντρικής Μακεδονίας και Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης
Ηπείρου - Δυτικής Μακεδονίας	Ιωάννινα	Ηπείρου, Δυτικής Μακεδονίας
Θεσσαλίας - Στερεάς Ελλάδας	Λάρισα	Θεσσαλίας, Στερεάς Ελλάδας
Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίου	Πάτρα	Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίων Νήσων
Αιγαίου	Πειραιάς	Βορείου Αιγαίου και Νοτίου Αιγαίου
Κρήτης	Ηράκλειο	Κρήτης

Πηγή: <https://el.wikipedia.org>



**Χάρτης 3.2.: Αιρετές περιφέρειες της χώρας**



Πηγή: <https://el.wikipedia.org>

### **3.3.2. Περιφερειακές Διοικήσεις του Λιμενικού Σώματος- Ελληνικής Ακτοφυλακής**

Ο θαλάσσιος χώρος της χώρας αστυνομεύεται από το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή (Λ.Σ. –Ε.Α). Οι Περιφερειακές Διοικήσεις του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής βάσει του Ν.4150/24-9-2013 (ΦΕΚ 102 Α) περί ανασυγκρότησης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου έχει τις εξής αρμοδιότητες:

α) Τον σχεδιασμό της ναυτιλιακής πολιτικής, με σκοπό την προαγωγή και την προάσπιση των συμφερόντων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και τη σύνδεσή της με την εθνική οικονομία, την ανάπτυξη της ναυτικής εκπαίδευσης και τη ναυτική εργασία, καθώς και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, την σχεδίαση και εφαρμογή της ολοκληρωμένης νησιωτικής πολιτικής και την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και των θαλάσσιων συγκοινωνιών και μεταφορών, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, την μέριμνα για την πρόληψη και την

καταστολή εκνόμων ενεργειών στους χώρους αρμοδιότητας του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και τον έλεγχο των θαλασσίων συνόρων.

β) Την χάραξη της λιμενικής πολιτικής, η εποπτεία των λιμενικών υποδομών κάθε λειτουργικής μορφής και η προαγωγή του εθνικού λιμενικού συστήματος ως παράγοντα ανάπτυξης της οικονομίας, των νησιών και της ναυτιλίας της χώρας.

γ) Την οργάνωση και λειτουργία του Λιμενικού Σώματος -Ελληνικής Ακτοφυλακής.

Η διοίκηση του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής διαιρείται σε εννέα Περιφερειακές Διοικήσεις:

- 1η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα τον Πειραιά
- 2η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα την Καβάλα
- 3η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα την Ηγουμενίτσα
- 4η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα τον Βόλο
- 5η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα την Πάτρα
- 6η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα τη Σύρο
- 7η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα το Ηράκλειο
- 8η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα την Ρόδο
- 9η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα τη Μυτιλήνη

Στον χάρτη 3.3. που ακολουθεί παρουσιάζονται οι περιοχές δικαιοδοσίας των περιφερειακών διοικήσεων



## **4. Το Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα**

### **4.1. Γενικά**

Το Λιμενικό σύστημα της Ελλάδος, σύμφωνα με τον Παπουτσάκη (2016), αποτελείται από 1068 καταγεγραμμένες λιμενικές εγκαταστάσεις. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις είναι διαφορετικού μεγέθους, διοικητικής οργάνωσης και χρήσεων.

Η διοικητική οργάνωση και διοίκηση λιμένων καθώς και η λειτουργία τους ποικίλει ανάλογα με το μέγεθος, τη χρήση και τη σημασία του λιμένα. Οι λιμένες της χώρας σύμφωνα με το ΦΕΚ 202 Β / 16-2-2007 έχουν διαφορετική σημασία στο δίκτυο των εθνικών και διεθνών μεταφορών της χώρας σε συνδυασμό με τη διακριτή γεωστρατηγική τους θέση. Επιπροσθέτως παρουσιάζουν διαφορετικές προοπτικές ανάπτυξης σχετικά με τις θαλάσσιες διαδρομές των διευρωπαϊκών και εθνικών δικτύων μεταφοράς.

### **4.2. Κατάταξη λιμένων βάση του ελληνικού συστήματος**

Η Κοινή Υπουργική Απόφαση Υπουργών Εσ.Δ.Δ.Α., Υπ.Οι.Ο., Πε.Χω.ΔΕ και Ε.Ν.Α.Ν.Π. αριθ. 8315.2/02/07, ΦΕΚ 202 Β / 16-2-2007 κατατάσσει τους ελληνικούς λιμένες λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες του ελληνικού γεωγραφικού χώρου λόγω της πολυνησίας, των πορθμειακών, ενδονησιωτικών, διανησιωτικών και διαπεριφερειακών συνδέσεων. Επίσης λαμβάνει υπόψη τα στατιστικά στοιχεία συνολικού ετήσιου όγκου διακίνησης φορτίων των θαλάσσιων λιμένων της Χώρας που πληρούν τα χαρακτηριστικά Α και Β της υπ' αριθμ. 1346/2001/22.5.2001 ΕΚ απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε συνδυασμό με τα κριτήρια των εγγενών γεωγραφικών τους πλεονεκτημάτων και της επίδρασής τους στο δίκτυο των διεθνών και εθνικών μεταφορών της Χώρας καθώς και των διαφανόμενων προοπτικών ανάπτυξης που παρουσιάζουν.

Επομένως η ΚΥΑ κατατάσσει τους λιμένες σε:

- Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος: (Κατηγορία Κ1)

Στην κατηγορία Κ1 ανήκουν 16 λιμένες οι οποίοι είναι: Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Ρόδου και Σούδας Χανίων

- Λιμένες Εθνικής Σημασίας (Κατηγορία Κ2)

Στην κατηγορία Κ2 ανήκουν επίσης 16 λιμένες οι οποίοι είναι: Αργοστολίου, Ζακύνθου, Θήρας, Καλαμάτας, Κατάκολου, Κορίνθου, Κυλλήνης, Κω, Λάγος, Πάρου, Πρέβεζας, Ρεθύμνου, Βαθέως Σάμου, Σύρου, Χαλκίδος και Χίου

- Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος (Κατηγορία Κ3)

Στην κατηγορία Κ3 ανήκουν 25 λιμένες οι οποίοι είναι: Αγ. Κηρύκου Ικαρίας, Αγ. Κωνσταντίνου Φθιώτιδας, Αγ. Νικολάου Λασιθίου, Αίγινας, Αιγίου, Γυθείου, Θάσου, Ιτέας, Κύμης, Λευκάδας, Μεσολογγίου, Μύρινας Λήμνου, Νάξου, Ναυπλίου, Ν. Μουδανιών, Πάτμου, Σαμοθράκης, Πόρου Κεφαλληνίας, Σκιάθου, Σκοπέλου, Σητείας, Σπετσών, Στυλίδας, Τήνου και Ύδρας

- Λιμένες Τοπικής Σημασίας (Κατηγορία Κ4)

Στην κατηγορία Κ4 εντάσσονται όλοι οι υπόλοιποι λιμένες της Ελλάδος.

#### **4.3. Φορείς Διαχείρισης Λιμένων**

Ως φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης ορίζεται «κάθε δημόσιος ή φορέας της Αυτοδιοίκησης ή ιδιωτικός ή μικτός φορέας, που έχει, κατά νόμο, την ευθύνη της διοίκησης και της εκμετάλλευσης λιμένα».

Στα 22 ναυτικά κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπάρχουν 2.200 φορείς εκμετάλλευσης λιμένων.

Σύμφωνα με την Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής το Εθνικό Λιμενικό Σύστημα της χώρας αποτελούν:

- α) Οι Οργανισμοί Λιμένος (13)
  - β) Κρατικά Λιμενικά Ταμεία (10)
  - γ) Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία (75) και
  - δ) Λιμενικά Γραφεία (2)
- Σύνολο φορέων διαχείρισης και εκμετάλλευσης: 100

Στις επόμενες παραγράφους αναλύεται ξεχωριστά η κάθε μορφή φορέα διαχείρισης και εκμετάλλευσης.

#### **4.3.1. Οργανισμοί λιμένων**

Βάσει του Ν. 2688/1999 (ΦΕΚ 40 Α /1-3-99), με τον οποίο συστάθηκαν οι πρώτες Α.Ε. (Λιμένα Πειραιά και Θεσσαλονίκης), οργανισμοί λιμένων είναι, οι ανώνυμες εταιρείες κοινής ωφέλειας με σκοπό την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος, λειτουργούν κατά τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας, απολαμβάνουν διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και τελούν υπό την εποπτεία του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Η μορφή των εταιρειών είναι δύο ειδών:

- Δύο (2) Οργανισμοί Λιμένων των οποίων ο φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης έχει την μορφή της Α.Ε..

Οι Οργανισμοί Λιμένος είναι ανώνυμες εταιρείες μονομετοχικές ως επί το πλείστον ενώ 2 εξ αυτών είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών άρα πολυμετοχικές. (Οι Ο.Α. Πειραιώς και Ο.Α. Θεσσαλονίκης). Η διοίκηση του ΟΛΠ έχει περιέλθει στην COSCO μετά την εξαγορά του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών (Γιαντσή, 2016).

Στις 22 Φεβρουαρίου 2018 κυρώθηκε από τη Βουλή η Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ του ελληνικού Δημοσίου και της «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.» βάσει της οποίας η κοινοπραξία South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT), που εξαγόρασε το 67% της εισηγμένης, θα διαχειρίζεται το λιμάνι της Θεσσαλονίκης (<http://www.kathimerini.gr/950374/article/oikonomia/epixeirhseis/h-voylh-epikytwse-th-symvash-paraxwrhshs-toy-ol8-sth-segt>).

Οι λιμένες εκτός του ΟΛΠ Α.Ε. και ΟΛΘ. Α.Ε. ανήκουν στην κατηγορία Tools. (Γιαντσή, 2016).

Οι υπόλοιποι έντεκα (11) Οργανισμοί Λιμένων λειτουργούν ως Ανώνυμες Εταιρίες Κοινής Ωφέλειας, με σκοπό την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος, με μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό κράτος. Είναι προφανές, ότι λόγω της μετοχικής σύνθεσης τους, το Ελληνικό Δημόσιο ασκεί απόλυτο έλεγχο και εποπτεία επί αυτών των ανωνύμων εταιρειών. Οι Οργανισμοί τελούν υπό την εποπτεία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Λιμενικής Πολιτικής ως προς τις λιμενικές δραστηριότητες και από το Υπουργείο Οικονομικών ως προς την χρηματοοικονομική λειτουργία. Έχουν διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια και λειτουργούν με βάση τις αποφάσεις των οργάνων διοίκησης τους, δηλαδή τη Γενική Συνέλευση και το Διοικητικό Συμβούλιο.

Το Διοικητικό Συμβούλιο των Οργανισμών Λιμένων αποτελείται από δεκατρία μέλη (άρθρο 8 του Ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 145 Α) όπως ισχύει) και απαρτίζεται από:

α) Τέσσερις εκπροσώπους του Δημοσίου οι οποίοι ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Με την ίδια απόφαση ορίζεται μεταξύ αυτών ο Πρόεδρος και ο Διευθύνων Σύμβουλος.

β) Έναν εκπρόσωπο των εργαζομένων στον οργανισμό που εκλέγονται με ψηφοφορία των μελών της συνδικαλιστικής τους οργάνωσης.

γ) Ένα μέλος υποδεικνυόμενο από την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (Ο.Κ.Ε), που προέρχεται από φορείς σχετικούς με τις δραστηριότητες της Εταιρείας.

δ) Δύο εκπροσώπους του μετόχου, με τους αναπληρωτές τους.

ε) Έναν εκπρόσωπο της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης της έδρας της Εταιρείας, με τον αναπληρωτή του, που ορίζονται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης της έδρας της εταιρείας από τα μέλη της.

στ) Έναν εκπρόσωπο του δήμου της έδρας της Εταιρείας, με τον αναπληρωτή του, που ορίζονται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του δήμου της έδρας της Εταιρείας από τα μέλη του.

ζ) Έναν εκπρόσωπο του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου.

η) Έναν εκπρόσωπο της Ομοσπονδίας Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος (Ο.Φ.Ε.)

θ) Τον προϊστάμενο της οικείας Λιμενικής Αρχής ή άλλο Αξιοματικό Λ.Σ. που να διαθέτει τη σχετική εμπειρία, με δικαίωμα ψήφου μόνο στα θέματα για τα οποία είναι αρμόδια η Λιμενική Αρχή

Η θητεία του Δ.Σ. είναι πενταετής.

Στον πίνακα 4.1. παρουσιάζονται οι οργανισμοί λιμένων της Ελλάδος:

**Πίνακας 4.1.:** Οι οργανισμοί Λιμένων της Ελλάδος

Οργανισμοί λιμένων Α.Ε. στην Ελλάδα	
1	Οργανισμός Λιμένος Πειραιά (Ο.Λ.Π. ΑΕ)
2	Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ ΑΕ)
3	Οργανισμός Λιμένος Αλεξανρούπολης (Ο.Λ.Α ΑΕ)
4	Οργανισμός Λιμένος Βόλου (Ο.Λ.Β ΑΕ)
5	Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας (Ο.Λ.Ε ΑΕ)
6	Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας (Ο.Λ.ΗΓ ΑΕ)
7	Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου (Ο.Λ.Η ΑΕ)
8	Οργανισμός Λιμένος Καβάλας (Ο.Λ.Κ ΑΕ)
9	Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας (Ο.Λ.ΚΕ ΑΕ)
10	Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου (Ο.Λ.Λ ΑΕ)
11	Οργανισμός Λιμένος Πατρών (Ο.Λ.ΠΑ ΑΕ)
12	Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας (Ο.Λ.Ρ ΑΕ)
13	Οργανισμός Λιμένος Ν. Εύβοιας (Ο.Λ.Ν.Ε. ΑΕ)

Πηγή: <https://www.yen.gr/organismoi-limenon-a.e>.

#### 4.3.2. Λιμενικά Ταμεία

Τα Λιμενικά Ταμεία είναι Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.). Λειτουργούν βάσει του ΒΔ 14/19.1.1939 (ΦΕΚ 24/Α/19.1.1939) «περί κωδικοποίησης των περί Λιμενικών Ταμείων κειμένων διατάξεων». Σκοπός της λειτουργίας τους είναι η εκτέλεση και συντήρηση λιμενικών έργων. Τα Κρατικά Λιμενικά Ταμεία έχουν κρατική



διοίκηση. Τα Λιμενικά Ταμεία ανήκουν στην κατηγορία Tools (Γιαντσή, 2016). Στον πίνακα 4.2. παρουσιάζονται τα κρατικά λιμενικά ταμεία της χώρας:

**Πίνακας 4.2.:** Κρατικά Λιμενικά της Ελλάδος

Λιμενικά Ταμεία	
1.	Αντίκυρας
2.	Ζακύνθου
3.	Ικαρίας
4.	Ν. Μεσσηνίας
5.	Ν. Λακωνίας
6.	Ν. Περίας
7.	Ν. Φθιώτιδας
8.	Ν. Φωκίδας
9.	Ν. Χανίων
10.	Σκύρου

**Πηγή:** <https://www.yen.gr/web/guest/dieuthynse-limenikes-politikes>

Τα Λιμενικά Ταμεία διοικούνται από τις Λιμενικές Επιτροπές οι οποίες είναι επταμελής και συγκροτούνται από την οικεία Αποκεντρωμένη Διοίκηση ως εξής:

α) Από τον Προϊστάμενο της οικείας Λιμενικής Αρχής ο οποίος ορίζεται αυτοδίκαια Αντιπρόεδρος της Λιμενικής Επιτροπής

β) Από τον Προϊστάμενο της οικείας Τελωνιακής Αρχής.

γ) Από ένα μέλος, που ορίζεται με την απόφαση του Νομάρχη περί συγκροτήσεως της Επιτροπής από τους Πολιτικούς Μηχανικούς, Ιδιώτες ή Δημοσίους Υπαλλήλους ή Υπαλλήλους Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου της έδρας του Ταμείου.

δ) Από έναν αντιπρόσωπο της Τοπικής Επιτροπής Δήμων και Κοινοτήτων.

ε) Από ένα αντιπρόσωπο του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου με τον αναπληρωτή τους, από ένα αντιπρόσωπο του Εργατικού Κέντρου.

στ) Από ένα αντιπρόσωπο του Εργατικού Κέντρου

ζ) Από ένα αντιπρόσωπο του Σωματείου των Ναυτικών πρακτόρων.

Η συγκρότηση της Λιμενικής Επιτροπής γίνεται από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση η οποία ελέγχει την νομιμότητα των αποφάσεων της Λιμενικής Επιτροπής. Βέβαια, επί ορισμένων θεμάτων που έχουν σχέση κυρίως με την λιμενική λειτουργία και τις λιμενικές δραστηριότητες (όπως συνοπτικά περιγράφεται στην επόμενη παράγραφο), ζητείται η

σύμφωνη γνώμη των αρμοδίων Διευθύνσεων της Γενικής Γραμματείας Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Λιμενικής Πολιτικής.

Η Λιμενική επιτροπή έχει τριετή θητεία.

#### **4.3.3. Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία**

Με το άρθρο 244 του Ν. 3463/2006 (ΦΕΚ 114 Α/8-6-2006) τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία «συνιστώνται, ως δημοτικά νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, κατά τις διατάξεις του άρθρου 28 του Ν. 2738/1999 (ΦΕΚ 180 Α)».

Σε εκτέλεση του άρθρου 28 του Ν. 2738/99 (ΦΕΚ 180 Α) και ιδιαίτερα κατά τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 2, όπως αυτές τροποποιήθηκαν με τις όμοιες του άρθρου 11 του Ν. 2839/2000 (ΦΕΚ 196 Α), με προεδρικά διατάγματα μεταφέρθηκαν αρμοδιότητες υφιστάμενων Λιμενικών Ταμείων και συστάθηκαν τα οικεία Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία τα οποία θα ασκούν αυτές τις αρμοδιότητες. Στα εν λόγω προεδρικά διατάγματα αναφέρονται ο Δήμος ή οι Δήμοι στους οποίους αφορούν οι μεταφερόμενες αρμοδιότητες. Τα δημοτικά λιμενικά ταμεία έχουν διοικήσεις διορισμένες από τους Δήμους.

Στον 4.3. παρουσιάζονται τα δημοτικά λιμενικά ταμεία της χώρας:

**Πίνακας 4.3.: Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία Ελλάδος**

ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ	
1. ΑΒΔΗΡΩΝ	39. ΜΗΛΟΥ
2. ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ	40. ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑΣ (ΝΕΑΠΟΛΗΣ-ΒΟΙΩΝ)
3. ΑΙΓΙΝΑΣ	41. ΜΥΚΟΝΟΥ
4. ΑΙΓΙΟΥ (ΑΙΓΙΑΛΕΙΑΣ)	42. ΝΑΞΟΥ
5. ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	43. ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ
6. ΑΜΟΡΓΟΣ	44. ΝΑΥΠΛΙΟΥ
7. ΑΜΦΙΛΟΧΙΑΣ	45. ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ
8. ΑΜΦΙΠΟΛΗΣ ΣΕΡΡΩΝ	46. ΝΟΤΙΑΣ ΔΩΔ/ΝΗΣΟΥ
9. ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΝΗΣ	47. ΝΟΤΙΑΣ ΚΥΝΟΥΡΙΑΣ
10. ΑΚΤΙΟΥ - ΒΟΝΙΤΣΑΣ	48. ΞΗΡΟΜΕΡΟΥ
11. ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗ	49. ΠΑΡΓΑΣ
12. ΑΡΤΑΣ	50. ΠΑΡΟΥ-ΑΝΤΙΠΑΡΟΥ
13. ΒΟΡΕΙΑΣ ΚΥΝΟΥΡΙΑΣ	51. ΠΑΤΜΟΥ
14. ΒΟΧΑΣ	52. ΠΟΛΥΓΥΡΟΥ
15. ΓΑΛΑΞΙΔΙΟΥ	53. ΠΟΡΟΥ
16. ΔΩΡΙΔΟΣ	54. ΠΡΕΒΕΖΑΣ
17. ΕΠΙΔΑΥΡΟΥ	55. ΠΥΛΟΥ - ΝΕΣΤΩΡΟΣ
18. ΕΡΜΙΟΝΙΔΑΣ	56. ΠΥΡΓΟΥ
19. ΘΑΣΟΥ	57. ΡΕΘΥΜΝΟΥ
20. ΘΗΡΑΣ	58. ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
21. ΙΕΡΑΣ ΠΟΛΗΣ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	59. ΣΑΜΟΥ
22. ΙΕΡΑΠΕΤΡΑΣ	60. ΣΗΤΕΙΑΣ
23. ΙΟΥ	61. ΣΙΘΩΝΙΑΣ
24. ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ	62. ΣΙΚΥΩΝΙΩΝ
25. ΚΑΛΥΜΝΟΥ	63. ΣΙΦΝΟΥ
26. ΚΑΣΣΑΝΔΡΑΣ	64. ΣΚΑΛΑΣ ΩΡΩΠΟΥ
27. ΚΑΣΤΡΟΥ-ΚΥΛΛΗΝΗΣ	65. ΣΚΙΑΘΟΥ
28. ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ-ΙΘΑΚΗΣ	66. ΣΚΟΠΕΛΟΥ
29. ΚΟΡΙΝΘΟΥ	67. ΣΠΕΤΣΩΝ
30. ΚΥΘΗΡΩΝ	68. ΣΥΡΟΥ
31. ΚΩ	69. ΤΗΝΟΥ-ΑΝΔΡΟΥ
32. ΛΕΡΟΥ	70. ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ-ΜΕΘΑΝΩΝ
33. ΛΕΣΒΟΥ	71. ΥΔΡΑΣ
34. ΛΕΥΚΑΔΑΣ	72. ΦΑΙΣΤΟΥ
35. ΛΗΜΝΟΥ	73. ΧΑΝΙΩΝ
36. ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ-ΠΕΡΑΧΩΡΑΣ	74. ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΥ
37. ΜΑΛΕΒΙΖΙΟΥ	75. ΧΙΟΥ
38. ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ ΜΕΣΟΓΑΙΑΣ	

Πηγή: <https://www.yen.gr/web/guest/diethynse-limenikes-politikes>

#### **4.3.4. Λιμενικό Γραφείο**

Με το άρθρο 201 του Ν.3852/2010 (ΦΕΚ 87 Α), τα δύο Νομαρχιακά Λιμενικά Ταμεία Θεσσαλονίκης και Λάρισας καταργήθηκαν. Το σύνολο των αρμοδιοτήτων τους μεταφέρθηκε σε αυτοτελείς υπηρεσίες των αντίστοιχων Δήμων, με την ονομασία «Λιμενικό Γραφείο Θεσσαλονίκης» και «Λιμενικό Γραφείο Λάρισας» αντιστοίχως. Είναι υπεύθυνα για τη διαχείριση και εκμετάλλευση των λιμανιών και των λιμενικών εγκαταστάσεων που υπάγονται στο χώρο δικαιοδοσίας τους. Σε γενικές γραμμές έχουν τις ίδιες λειτουργίες με τα Κρατικά Λιμενικά και τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία.

Τα Λιμενικά Γραφεία είναι μικρά κρατικά λιμενικά ταμεία τα οποία διαχειρίζονται μικρές λιμενικές εγκαταστάσεις.

#### **4.4. Περιοχή αρμοδιότητας φορέων διαχείρισης λιμένων. Χερσαίες και εξομοιούμενες ζώνες**

Το ελληνικό κράτος δια του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ασκεί την διοίκηση και εκμετάλλευση των ελληνικών λιμένων μέσω των δια νόμων θεσμοθετημένων φορέων διαχείρισης λιμένων. Το Δημόσιο σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις έχει μεταφέρει στους εν λόγω φορείς, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τους διέπει, τα αποκλειστικά δικαιώματα της χρήσης και εκμετάλλευσης των χώρων της Ζώνης Λιμένα αρμοδιότητάς τους σύμφωνα με το άρθρο 22 του Ν.2971/2001, ενώ με διατάγματα έχει προβλέψει την περιοχή δικαιοδοσίας τους στην οποία νομιμοποιούνται να καθορίζουν χώρους, οι οποίοι να εξομοιώνονται με Ζώνη Λιμένα και στους οποίους ο φορέας διαχείρισης λιμένα δύναται, μετά τον καθορισμό, να αναλάβει αρμοδιότητες που αφορούν στην αποκλειστική χρήση και εκμετάλλευσή τους στα πλαίσια της κείμενης νομοθεσίας. Ο καθορισμός και η εξομοίωση χώρων σε Ζώνη Λιμένα συνιστά μια εδαφική και θαλάσσια περιοχή μέσα στην οποία το διοικητικό όργανο ασκεί την καθ' ύλη αρμοδιότητά του και στηρίζεται στη σχέση των θεμάτων που υπάγονται στην καθ' ύλη αρμοδιότητα προς ορισμένο τόπο.

Τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία της Χώρας εποπτεύονται από την Δ/ση Λιμενικής Πολιτικής (Δ.Λ.Π.) ως προς τη διαχείριση και εκμετάλλευση των Χερσαίων Ζωνών Λιμένων

τους και την, από αυτά , εφαρμοζόμενη τιμολογιακή πολιτική. Η εποπτεία της οργάνωσης και λειτουργίας των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων ασκείται από το Υπουργείο Εσωτερικών (<https://www.yen.gr/dieuthynse-limenikes-politikes>).

#### **4.5. Εποπτεία και Ρύθμιση λιμένων**

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής είναι το ανώτατο επίπεδο στην λιμενική διακυβέρνηση του ελληνικού λιμενικού συστήματος. Αρμοδιότητές του είναι να νομοθετεί για το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των λιμένων, όπου απαιτείται σε συνεργασία με συναρμόδια Υπουργεία, να εκπροσωπεί την χώρα στα διεθνή φόρα, να μεταβιβάζει αρμοδιότητες και ευθύνες διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων (<https://www.yen.gr>).

Η διαμόρφωση και εφαρμογή της εθνικής λιμενικής πολιτικής, η εποπτεία λειτουργίας και διοίκησης των λιμένων, η παρακολούθηση των εξελίξεων που σχετίζονται με τη διαμόρφωση του ευρωπαϊκού και διεθνούς θεσμικού πλαισίου και νομοθεσίας για τους λιμένες και για την προώθηση της συνεργασίας σε διμερές και πολυμερές επίπεδο για θέματα λιμενικής πολιτικής είναι αντικείμενα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας μέσω της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (Γ.Γ.Λ.Λ.Π.) και της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.).

Η Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής συστάθηκε με τον Ν. 2932/2001, (ΦΕΚ 145 Α / 27-6-01), όπου αναφέρονται αναλυτικά οι αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας. Μεταξύ των αρμοδιοτήτων της Γ.Γ.Λ.Λ.Π. ανήκουν:

- Η μελέτη και εισήγηση προτάσεων για τη διαμόρφωση και εφαρμογή της εθνικής λιμενικής πολιτικής, τη βελτίωση των όρων, των συνθηκών και της ποιότητας των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών, καθώς και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους στην παγκόσμια αγορά.
- Ο συντονισμός της δράσης όλων των συναρμόδιων σε θέματα λιμένων οργάνων της Διοίκησης (κεντρικών, περιφερειακών, νομικών προσώπων δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου) στο πλαίσιο της ως άνω πολιτικής.

- Ο καθορισμός του ρόλου των λιμένων στο εθνικό σύστημα μεταφορών και στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, καθώς και των λειτουργιών του στο πλαίσιο ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού.
- Η διαμόρφωση των θέσεων λιμενικής πολιτικής της χώρας, η συμμετοχή και ο συντονισμός των ενεργειών υποστήριξής τους στους διεθνείς οργανισμούς και στην Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς και η προώθηση των αναγκαίων μέτρων για την εναρμόνιση εθνικού δικαίου στο κοινοτικό.
- Η παρακολούθηση της εφαρμογής της ισχύουσας νομοθεσίας ως προς τη διοίκηση, οργάνωση, λειτουργία και εκμετάλλευση όλων των λιμένων της χώρας και η συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς εκμετάλλευσης αυτών στο πλαίσιο υλοποίησης της εθνικής πολιτικής λιμένων.
- Η εποπτεία και ο έλεγχος της εφαρμογής των Αναπτυξιακών Προγραμμάτων και Μελετών Διαχείρισης (Master Plan) των λιμένων που ενέκρινε η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων.
- Η εξασφάλιση χρηματικών πόρων βελτίωσης, αναβάθμισης και ανάθεσης εκτέλεσης έκτακτων επισκευαστικών αναγκών ή παρεμβάσεων στους λιμένες της χώρας και η εκτέλεσή τους από τους αρμόδιους φορείς σύμφωνα με τις καθοριζόμενες προτεραιότητες.

Με το άρθρο 19 του Ν. 2932/2001 τροπ. άρθρου 44 του Ν. 4150/2013, συστάθηκε η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.) με αντικείμενα:

α) Τον γενικό σχεδιασμό των προγραμμάτων, των μελετών και των έργων για τη δημιουργία, βελτίωση και αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής και τον καθορισμό των προτεραιοτήτων ανάπτυξης του λιμενικού δυναμικού της χώρας, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του θεσμοθετημένου εθνικού και περιφερειακού χωρικού σχεδιασμού.

β) Την ιεράρχηση των εκτελεστέων έργων και η κατανομή πιστώσεων μεταξύ αυτών.

γ) Τον καθορισμό των προδιαγραφών εκτέλεσης λιμενικών έργων, με στόχο την προσαρμογή της λιμενικής υποδομής στη νέα τεχνολογία ναυπήγησης πλοίων και στις νέες συνθήκες που δημιουργεί η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας.

δ) Την παρακολούθηση εκτέλεσης των λιμενικών έργων, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, από τους αρμόδιους κατά περίπτωση φορείς.

ε) Την έγκριση, αναθεώρηση και επικαιροποίηση των αναπτυξιακών προγραμμάτων και μελετών διαχείρισης (Master Plan) των λιμένων, με τα οποία καθορίζονται τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια της Ζώνης Λιμένα, οι επιτρεπόμενες προσχώσεις, οι χρήσεις γης, οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και κάθε αναγκαίο στοιχείο για την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας του λιμένα.

στ) Τον καθορισμό χρήσεων γης και όρων δόμησης, μετά από πρόταση του οικείου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένος, ο οποίος αφορά στη συνολική έκταση της χερσαίας ζώνης του λιμένα, για όλους τους λιμένες, εάν δεν έχουν συνταχθεί αναπτυξιακά προγράμματα και μελέτες διαχείρισης (Master Plan).

Με την παρ. 1 του άρθρου 30 του Ν. 2160/1993 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 158 του Ν. 4070/2012 (ΦΕΚ 82 Α / 10-4-2012) η διοίκηση, διαχείριση, εκμετάλλευση και ο έλεγχος των τουριστικών λιμένων ανήκει στη Γενική Γραμματεία Τουρισμού του Υπουργείου Τουρισμού και οι αρμοδιότητες χωροθέτησης, διοίκησης, διαχείρισης, εκμετάλλευσης, ελέγχου, παρακολούθησης λειτουργίας, τήρησης ηλεκτρονικού μητρώου χωροθετημένων και λειτουργούντων λιμένων του νόμου αυτού και σταδίων λειτουργίας τους, ανήκουν στην αρμόδια Διεύθυνση της Γενικής Γραμματείας Τουρισμού.

Για τους τουριστικούς λιμένες υπάρχει αντίστοιχο όργανο με την Ε.Σ.Α.Λ., η Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων η οποία υπάγεται στο Υπουργείο Τουρισμού.

Τα θέματα που αφορούν στη διοίκηση, διαχείριση, εκμετάλλευση, έλεγχο, σχεδιασμό και λειτουργία τουριστικών λιμένων εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Τουρισμού. Ειδικότερα, η χωροθέτηση των τουριστικών λιμένων γίνεται από Επιτροπή του Υπουργείου Τουρισμού, στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι διαφόρων Υπουργείων, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2160/1993 (ΦΕΚ 118 Α) «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει. Όμως σε περίπτωση που προτείνεται η χωροθέτηση τουριστικού λιμένα, σε περιοχή όπου υφίσταται ζώνη λιμένα, το σχετικό αίτημα εξετάζεται και από την Ε.Σ.Α.Λ., κατόπιν πρότασης και σύμφωνης γνώμης του αρμόδιου φορέα διοίκησης, χρήσης και εκμετάλλευσης (Δελτίο Τύπου Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, 2013).

Ο σχεδιασμός του δικτύου των αλιευτικών καταφυγίων ανήκει στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων. Στο πλαίσιο της κείμενης νομοθεσίας εξετάζονται από την Ε.Σ.Α.Λ. αιτήματα κατασκευής νέων και αναβάθμισης υφιστάμενων αλιευτικών καταφυγίων, αφού πρώτα υποβληθούν οι σχετικές μελέτες αρμοδίως.

Ο μόνος θεσμοθετημένος φορέας Διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων είναι ο Ο.Κ.Α.Α. Α.Ε. (Οργανισμός Κεντρικών Αγορών και Αλιείας) ο οποίος διαχειρίζεται τις 11 Ιχθυόσκαλες που ανήκουν στο Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης.

Για την ορθή εφαρμογή της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής, υπάρχουν εγκύκλιοι που αφορούν τα αλιευτικά σκάφη και προκαθορίζουν ορισμένους λιμένες ως προς την χρήση τους, όμως διαπιστώνεται ακυβερνησία στον τομέα του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης όσον αφορά τους Αλιευτικούς Λιμένες (Γιαντσή Θ., 2016).

Για την ρύθμιση του λιμενικού συστήματος, συστάθηκε το 2013 η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.) με τους Ν.4150/2013, 4254/2014 και 4258/2014 ως Αυτοτελής Δημόσια Υπηρεσία στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια. Αργότερα με το άρθρο 108 του Ν. 4389/27-5-2016 μετατράπηκε σε Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή με γενικότερη αποστολή την εποπτεία και τη διασφάλιση της νομιμότητας των σχέσεων μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων του εθνικού λιμενικού συστήματος, με έμφαση στην τήρηση της συμβατικής τάξης και την εφαρμογή της νομοθεσίας περί ελεύθερου ανταγωνισμού.

Η εποπτεία της οργάνωσης και λειτουργίας των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων ασκείται από το Υπουργείο Εσωτερικών μέσω της Αποκεντρωμένης Διοίκησης.

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 2728 Β / 10-7-2018 η ΚΥΑ αριθ. 32901 των Υπουργών Εσωτερικών, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, που αφορά Ρυθμίσεις της Γενικής Γραμματείας Λιμένων Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, η ΚΥΑ ρυθμίζει τα θέματα για το πεδίο δικαιοδοσίας, την οργάνωση, τη διαδικασία, τη λειτουργία και τη στελέχωση των Δημοτικών Λιμενικών Γραφείων, τα οποία πλέον μπορούν να συνιστώνται στις περιπτώσεις που υφίστανται «ορφανά» αλιευτικά καταφύγια, λιμενικές υποδομές και εγκαταστάσεις που δεν υπάγονται στην αρμοδιότητα κανενός φορέα διαχείρισης λιμένα.

Με τον τρόπο αυτό δίνεται λύση στο πρόβλημα της ύπαρξης «ορφανών» λιμανιών με την δυνατότητα που παρέχεται στους Δήμους να λειτουργήσουν ορφανά λιμάνια που υπάρχουν εντός των διοικητικών τους ορίων.

Στο διάγραμμα 4.1. αποτυπώνεται η δομή του ελληνικού λιμενικού συστήματος:



**Διάγραμμα 4.1.:** Δομή ελληνικού λιμενικού συστήματος



Πηγή: Γιαντσή Θ., 2018

#### 4.6. Οργανωσιακά και Διοικητικά χαρακτηριστικά Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων

Τα δημοτικά λιμενικά ταμεία δεν ανήκουν στην κεντρική αλλά ανήκουν στην γενική. Η διάρθρωση της διοίκησης των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων (Δ.Λ.Τ.) εξαρτάται από τη γεωγραφική περιοχή ευθύνης του κάθε ταμείου καθώς και από το εάν έχει διαδημοτικό χαρακτήρα, δηλαδή εκτείνεται στα όρια περισσοτέρων του ενός Δήμου.

Τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία διοικούνται από το Διοικητικό Συμβούλιο και συγκροτούνται από την οικεία Αποκεντρωμένη Διοίκηση ως εξής:

- Το Δ.Σ. απαρτίζεται από 7 μέλη εφόσον το Δ.Λ.Τ βρίσκεται στα διοικητικά όρια ενός Δήμου, από 9 μέλη εφόσον εκτείνεται στα όρια δύο Δήμων. Στην περίπτωση που εκτείνεται στα όρια 3 ή περισσοτέρων Δήμων το Δ.Σ. αποτελείται από 15 μέλη ως μέγιστος αριθμός. Ο Προϊστάμενος της τοπικής Λιμενικής Αρχής ορίζεται αυτοδίκαια μέλος.
- Έχουν 3ετή θητεία.

- Η εποπτεία της λειτουργίας και της έγκρισης των αποφάσεων των ΔΛΤ είναι στην ευθύνη της Αποκεντρωμένης Διοίκησης. Σε πολλές κρίσιμες περιπτώσεις απαιτείται η γνώμη του Υ.ΝΑ.Ν.Π..

Τα θέματα στα οποία απαιτείται η σύμφωνη γνώμη του Υ.ΝΑ.Ν.Π. και συγκεκριμένα της Γ.Γ.Λ.Λ.Π. είναι:

- Η εν γένει διαχείριση όπως επέκταση, μείωση, τροποποίηση της χερσαίας ζώνης των λιμένων αρμοδιότητας του Δ.Λ.Τ..
- Η εκτέλεση έργων στη θαλάσσια και χερσαία ζώνη των λιμένων αρμοδιότητας του Δ.Λ.Τ..
- Οι συμβάσεις παραχώρησης και οι προγραμματικές συμβάσεις που προτείνει να συνάψει το Δ.Λ.Τ..
- Ο προσδιορισμός των λιμενικών και φαρικών τελών.

Παρατηρούμε ότι παρόλο που η εποπτεία της οργάνωσης και λειτουργίας των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων ασκείται από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση για συγκεκριμένα θέματα απαιτείται ταυτόχρονα η έγκριση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Λιμενικής Πολιτικής. Επομένως υπάρχουν χαρακτηριστικά δυισμού των τελικών εγκρίσεων τα οποία εμφανίζονται στις αποφάσεις που αφορούν είτε στη διοίκηση είτε στην εκμετάλλευση της χερσαίας ζώνης του λιμένα.

#### **4.7. Προβλήματα οργάνωσης και διοίκησης**

Το υφιστάμενο λιμενικό σύστημα, εκτός από την εποπτεία και την ρύθμιση, η οποία υπολειτουργεί ακόμη, παρουσιάζει τεράστιο πρόβλημα στον διαχειριστικό τομέα.

Στην ελληνική επικράτεια υπάρχουν πολλές λιμενικές εγκαταστάσεις κυρίως λόγω της γεωμορφολογίας και της πολυνησίας. Οι περισσότερες έχουν δημιουργηθεί για να καλύπτουν κοινωνικές ανάγκες και εμφανίζουν μικρή παραγωγικότητα. Επομένως για να λειτουργήσει το σύστημα απαιτείται σωστή διαχειριστική αντιμετώπιση.

Στην Ελλάδα υπάρχουν πολλοί και διαφορετικοί φορείς διαχείρισης και βρίσκονται σε διαφορετικές νομικές μορφές. Επιπλέον υπάρχουν πολλές λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες δεν εντάσσονται σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο. Στη διαχείριση των λιμενικών

εγκαταστάσεων υπάρχουν πολλοί φορείς που είναι συναρμόδιοι γεγονός που δημιουργεί δυσλειτουργίες, καθυστερήσεις και τριβές. Για τον σχεδιασμό του λιμενικού συστήματος έχει νομοθετηθεί, όπως αναφέρεται στην επόμενη παράγραφο, η δημιουργία δικτύων η οποία έως τώρα δεν έχει λειτουργήσει (Γιαντσή, 2016).

#### **4.8. Διακυβέρνηση ελληνικού λιμενικού συστήματος**

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου εκπονεί και επικαιροποιεί τη Στρατηγική Ανάπτυξης του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος με τον Ν.4150/2013. Κατόπιν εισήγησης της Ρ.Α.Λ., το Υπουργείο με τον ανωτέρω νόμο προσκάλεσε τα Δημοτικά ή Διαδημοτικά Λιμενικά Ταμεία να υποβάλουν προτάσεις, προκειμένου είτε να συγχωνευθούν μεταξύ τους προς το σκοπό δημιουργίας Ανώνυμης Εταιρίας - Περιφερειακού Λιμενικού Δικτύου είτε να προσχωρήσουν σε ένα από τα Κεντρικά Λιμενικά Δίκτυα. Στα Κεντρικά Λιμενικά Δίκτυα γίνεται συνένωση των 12 υφιστάμενων Ανώνυμων Εταιριών σε 4 δίκτυα. Τα δίκτυα είναι:

α) Το Αττικό Λιμενικό Δίκτυο, το οποίο αποτελείται από τους Οργανισμούς Λιμένων - Ανώνυμες Εταιρίες του Πειραιά (ΟΛΠ ΑΕ), του Λαυρίου (ΟΛΛ ΑΕ), της Ελευσίνας (ΟΛΕ ΑΕ) και της Ραφήνας (ΟΛΡ ΑΕ)

β) το Δίκτυο Λιμένων Βορείου Ελλάδος, αποτελούμενο από τους Οργανισμούς Λιμένων - Ανώνυμες Εταιρίες της Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ ΑΕ), της Καβάλας (ΟΛΚ ΑΕ), της Αλεξανδρούπολης (ΟΛΑ ΑΕ) και του Βόλου (ΟΛΒ ΑΕ)

γ) το Δίκτυο Λιμένων Δυτικής Ελλάδος, αποτελούμενο από τους Οργανισμούς Λιμένων - Ανώνυμες Εταιρίες της Πάτρας (ΟΛΠΑ ΑΕ), της Ηγουμενίτσας (ΟΛΗΓ ΑΕ) και της Κέρκυρας (ΟΛΚΕ ΑΕ) και

δ) τον Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου (ΟΛΗ ΑΕ).

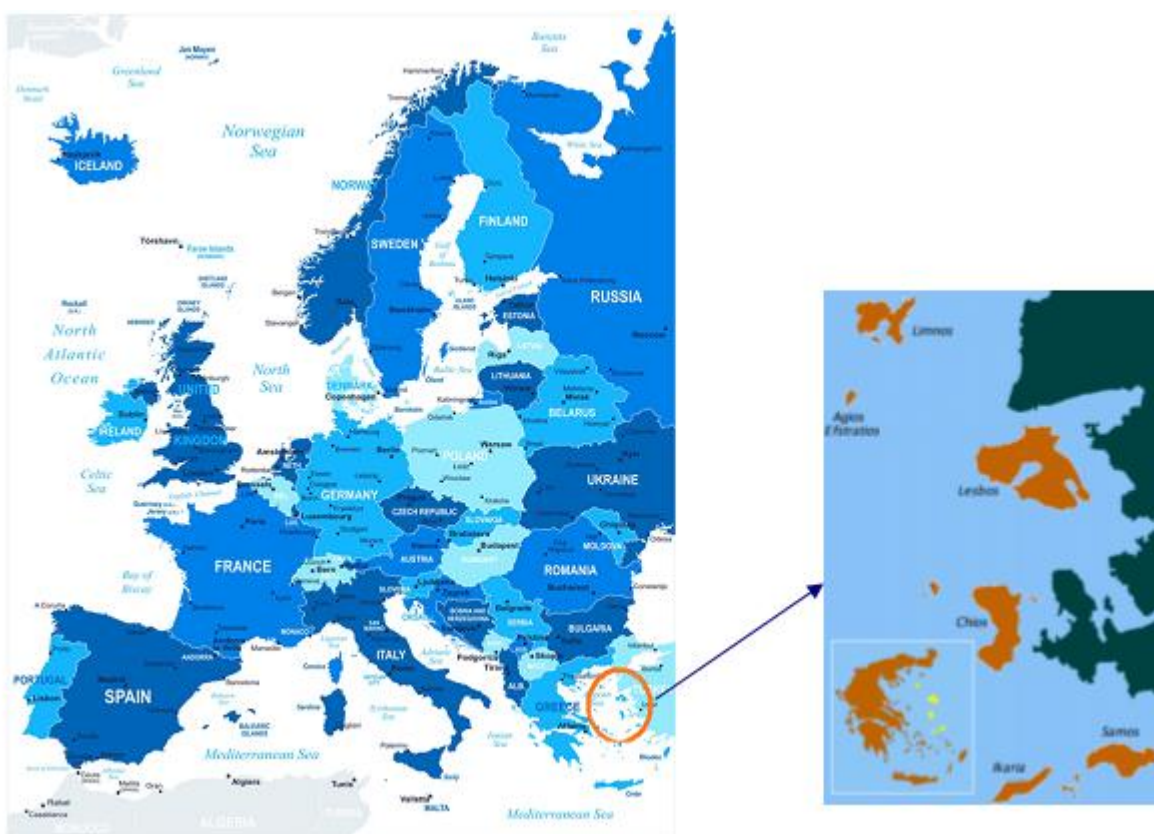
## 5. Περιοχή μελέτης

### 5.1. Γενικά στοιχεία

Η Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου (Π.Β.Α.) αποτελεί την ακριτική περιφέρεια στα σύνορα της Ελλάδας και την απομακρυσμένη περιφερειακή περιοχή στα εξωτερικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτή η διττή ιδιότητα της Περιφέρειας αποτελεί τον σημαντικότερο παράγοντα φυσικής απομόνωσης με δυσκολίες σύνδεσης με την ηπειρωτική Ελλάδα.

Τα νησιά έχουν στρατηγική γεωγραφική θέση στο χάρτη αφού συνδέουν το Αιγαίο με τη Μεσόγειο και τα Βαλκάνια (χάρτης 5.1.).

**Χάρτης 5.1.:** Γεωγραφική Θέση Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Είναι μια αμιγώς νησιωτική περιφέρεια και αποτελείται από δέκα κατοικημένα νησιά και περιλαμβάνει τους Νομούς Λέσβου, Χίου και Σάμου.

Τα μεγάλα σε έκταση νησιά της είναι η Λέσβος, η Χίος, η Σάμος, η Λήμνος και η Ικαρία και κατατάσσονται στα 10 μεγαλύτερα νησιά της Ελλάδος, ενώ τα υπόλοιπα μικρότερα πέντε κατοικημένα νησιά είναι ο Άγιος Ευστράτιος, οι Οινούσες, τα Ψαρά, οι Φούρνοι Κορσεών και η Θύμαινα. Έχει πολλά μικρότερα ακατοίκητα νησιά και μεγάλο αριθμός βραχονησίδων.

## **5.2. Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης**

Η Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου καλύπτει διοικητικά το βορειοανατολικό τμήμα της Ελλάδος και η συνολική έκτασή της ανέρχεται σε 3.836 km<sup>2</sup>. Στα νησιά του Βορείου Αιγαίου οι λιμένες μαζί με τους αερολιμένες αποτελούν τις πύλες εισόδου στην ενδοχώρα της Π.Β.Α. και διαδραματίζουν βασικό ρόλο στην ανάπτυξη των νησιών αφού είναι ο βασικός κόμβος εισόδου επιβατών και εμπορευμάτων.

Η Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου αντιμετωπίζει τα τελευταία χρόνια πολλές προκλήσεις, οι οποίες σχετίζονται με την οικονομική κρίση και τις έντονες γεωπολιτικές εξελίξεις. Τα χαρακτηριστικά των δέκα νησιών παρουσιάζουν διαφορετικό βαθμό ανάπτυξης. Επιπλέον η Λέσβος, η Χίος και η Σάμος βρέθηκαν στην αιχμή του προσφυγικού και μεταναστευτικού ζητήματος, το οποίο εξακολουθεί να ταλανίζει τα νησιά του βορείου αιγαίου.

Η ελλιπής ακτοπλοϊκή και αεροπορική σύνδεση των νησιών, μεταξύ τους αλλά και με την υπόλοιπη Ελλάδα καθώς και η έλλειψη συνδυασμένων μεταφορών αποτελεί ζητούμενο για την Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου.

Στον αντίποδα, τα νησιά διαθέτουν συγκριτικά πλεονεκτήματα και εγγενείς δυνατότητες οι οποίες μπορούν να συντελέσουν στην περαιτέρω ανάπτυξη της Π.Β.Α.. Διαθέτουν πλούσια πολιτιστική κληρονομιά, ιστορία, φυσικό κάλλος, ήπιες κλιματολογικές συνθήκες, φυσικούς πόρους, αρχαιολογικά μνημεία και τα μοναδικά στον κόσμο μνημεία της φύσης, όπως είναι το Απολιθωμένο Δάσος στο Σίγρι της Λέσβου, τα οποία αποτελούν

τους θησαυρούς των νησιών της. Η εγγύτητα των νησιών με τα απέναντι μικρασιατικά παράλια ευνοούν την προσέλκυση τουριστικών ροών από την γείτονα χώρα.

### **5.2.1. Διοικητική Συγκρότηση**

Η Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου συγκροτείται από πέντε Περιφερειακές Ενότητες (Π.Ε.) στις οποίες υπάγονται εννέα δήμοι όπως φαίνεται αναλυτικά στον πίνακα 5.1. που ακολουθεί (Ν.3852/2010). Οι Π.Ε. συμπίπτουν με τους αντίστοιχους νομούς εκτός του Νομού Λέσβου που διαιρέθηκε διοικητικά στις Π.Ε. Λέσβου και Λήμνου και του Νομού Σάμου που επίσης διαιρέθηκε στις Π.Ε. Σάμου και Ικαρίας.

Έδρα της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου είναι η Μυτιλήνη.

Οι Π.Ε. ξεκινώντας από το βορρά είναι οι εξής:

- Περιφερειακή Ενότητα Λήμνου (περιλαμβάνει τον Δήμο Λήμνου και το Δήμο Αγίου Ευστρατίου)
- Περιφερειακή Ενότητα Λέσβου (περιλαμβάνει τον Δήμο Λέσβου)
- Περιφερειακή Ενότητα Χίου (περιλαμβάνει τον Δήμο Ψαρών και το Δήμο Οινουσσών)
- Περιφερειακή Ενότητα Σάμου (περιλαμβάνει τον Δήμο Σάμου)
- Περιφερειακή Ενότητα Ικαρίας (περιλαμβάνει τον Δήμο Ικαρίας και τον Δήμο Φούρνων Κορσεών)

**Πίνακας 5.1.:** Περιφερειακές Ενότητες και Δήμοι που ανήκουν στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου

Περιφερειακή Ενότητα	Δήμος	Έκταση	Πληθυσμός	Έδρα
Ικαρίας	Ικαρίας	254,41	8.423	Άγιος Κήρυκος
	Φούρνων Κορσεών	45,20	1.459	Φούρνοι
Λέσβου	Λέσβου	1633,83	86.436	Μυτιλήνη
Λήμνου	Αγίου Ευστρατίου	43,3	270	Άγιος Ευστράτιος
	Λήμνου	476	16.992	Μύρινα
Σάμου	Σάμου	477,62	32.977	Σάμος
Χίου	Οινουσσών	14,38	820	Αιγνούσα
	Χίου	842,54	51.320	Χίος
	Ψαρών	44,5	450	Ψαρά

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

### 5.2.2. Μεταφορές

Η Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου (Π.Β.Α.) εκτείνεται σε μια ιδιαίτερα μεγάλη γεωγραφική έκταση, καθώς η απόσταση από το βορειότερο νησί (Λήμνος) ως το νοτιότερο (Θύμεια) είναι μεγαλύτερη των 300 km. Το συνολικό μήκος της ακτογραμμής των νησιών είναι περίπου 1.355 Km<sup>2</sup>. Κατά μήκος της ακτογραμμής υπάρχουν πολλές λιμενικές εγκαταστάσεις. Ο πληθυσμός είναι περίπου 200.000 κάτοικοι. Η περιφέρεια έχει βιώσει έντονη πληθυσμιακή συρρίκνωση τις τελευταίες δεκαετίες και είναι μια από τις τρεις Περιφέρειες που δεν έχουν ακόμη φτάσει στον πληθυσμό που είχαν το 1951, παρά τη σταθεροποίηση μετά το 1991. Ο πληθυσμός της Π.Β.Α. είναι 281.000 κάτοικοι.

Η πρόσβαση στα νησιά της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου δεν είναι εύκολη και διαφοροποιείται στη διάρκεια του χρόνου. Η ανεπάρκεια συνδέσεων μεταξύ των νησιών αναφέρεται στην ποσότητα, στην ποιότητα και στη χρονική διάρκεια.

Στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου υπάρχουν 5 πολιτικά αεροδρόμια μέσω των οποίων συνδέονται τα νησιά του Βορείου Αιγαίου με την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη την Ρόδο και το Ηράκλειο (πίνακας 5.2.).

Η απευθείας σύνδεση μεταξύ των νησιών δεν υπάρχει σε καθημερινή βάση. Η αεροπορική σύνδεση των νησιών είναι περίπου τρεις φορές την εβδομάδα που σημαίνει ότι δεν καλύπτονται οι ανάγκες των νησιωτών. Επίσης τα δρομολόγια συμπίπτουν με εκείνα της ενδοπεριφερειακής ακτοπλοΐας, επομένως υπάρχουν ημέρες της εβδομάδας χωρίς να υπάρχει σύνδεση των νησιών.

Τους θερινούς μήνες υπάρχει αεροπορική σύνδεση των νησιών, εκτός της Ικαρίας, με χώρες της Ευρώπης όπως Ολλανδία, Μεγάλη Βρετανία, Πολωνία, Γερμανία, Τσεχία, Νορβηγία, Ισραήλ, Αυστρία, Ελβετία κ.α..

**Πίνακας 5.2:** Κρατικοί Αερολιμένες Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου

ΑΕΡΟ-ΛΙΜΕΝΑΣ	ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΔΗΜΝΟΥ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΜΥΤΙΑΗΝΗΣ ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΕΛΥΤΗΣ	ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΧΙΟΥ ΟΜΗΡΟΣ	ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΣΑΜΟΥ ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ Ο ΣΑΜΙΟΣ	ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΙΚΑΡΙΑΣ ΙΚΑΡΟΣ
					
ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΙΑΤΑ	LXS	MJT	JKH	SMI	JKI
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (κατά ΥΠΑ)	ΔΙΕΘΝΗΣ	ΔΙΕΘΝΗΣ	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	ΔΙΕΘΝΗΣ	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

**Πηγή:** Επιχειρησιακό Σχέδιο Τουριστικής Προβολής της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου 2017-2020, 2017



Τα αεροδρόμια της Μυτιλήνης και της Σάμου μαζί με άλλα 12 περιφερειακά αεροδρόμια παραχωρήθηκαν τον Απρίλιο του 2017 από το Ελληνικό Δημόσιο στην κοινοπραξία Fraport - SLENTEL Ltd για διάστημα 40 ετών (<https://www.cnn.gr/news/ellada/story/76180/royolithikan-ta-14-perifereiaka-aerodromia-apo-simera-sta-xeria-tis-fraport>).

Σχεδόν όλα τα νησιά της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου έχουν σύνδεση με τα λιμάνια του Πειραιά και της Καβάλας και του Λαυρίου (χάρτης 5.2.). Επίσης υπάρχουν ενδοπεριφερειακές συνδέσεις των νησιών μεταξύ τους. Την περίοδο του καλοκαιριού η Σάμος και η Ικαρία συνδέονται με νησιά των Κυκλάδων. Με τα Δωδεκάνησα συνδέεται η Σάμος μέσω του Λιμένα Πυθαγορείου.

**Χάρτης 5.2.:** Ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου

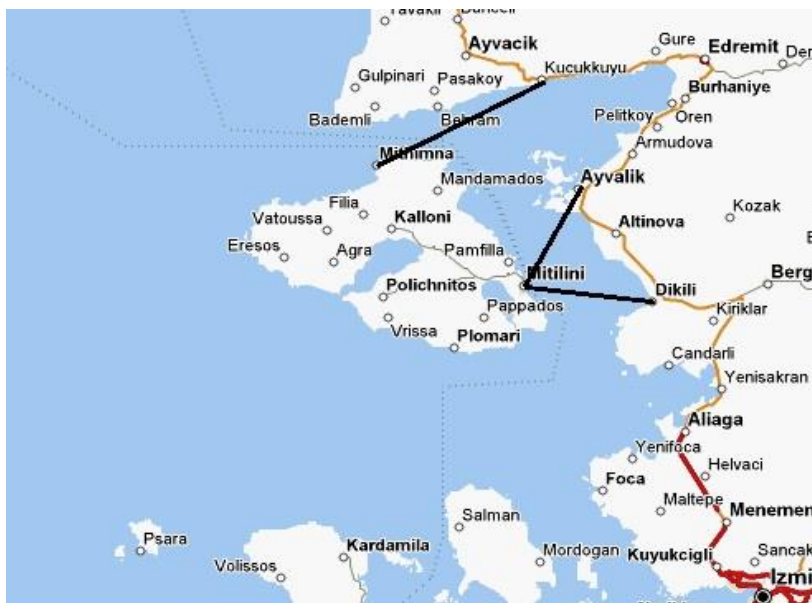


**Πηγή:** Επιχειρησιακό Σχέδιο Τουριστικής Προβολής της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου 2017-2020, 2017

Υπάρχει σχεδόν καθημερινή σύνδεση της Λέσβου, της Χίου και της Σάμου με τα μικρασιατικά παράλια. Η Λέσβος συνδέεται ακτοπλοϊκά με το Αϊβαλί και το

Κουτσούκουγιου, η Σάμος με το Κουσάντασι και το Σερεφιχισάρ και η Χίος συνδέεται με τον Τσεσμέ (χάρτες 5.3., 5.4. και 5.5.).

**Χάρτης 5.3.:** Ακτοπλοϊκή σύνδεση της Λέσβου με τα μικρασιατικά παράλια



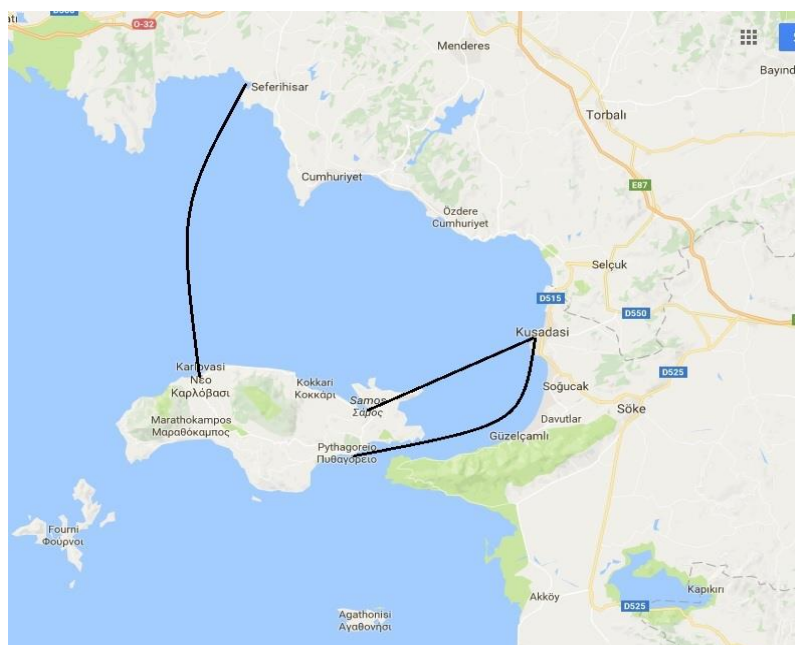
**Πηγή:** Επιχειρησιακό Σχέδιο Τουριστικής Προβολής της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου 2017-2020, 2017

**Χάρτης 5.4.:** Ακτοπλοϊκή σύνδεση της Χίου με τα μικρασιατικά παράλια



**Πηγή:** Επιχειρησιακό Σχέδιο Τουριστικής Προβολής της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου 2017-2020, 2017

### Χάρτης 5.5.: Ακτοπλοϊκή σύνδεση της Σάμου με τα μικρασιατικά παράλια



**Πηγή:** Επιχειρησιακό Σχέδιο Τουριστικής Προβολής της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου 2017-2020, 2017

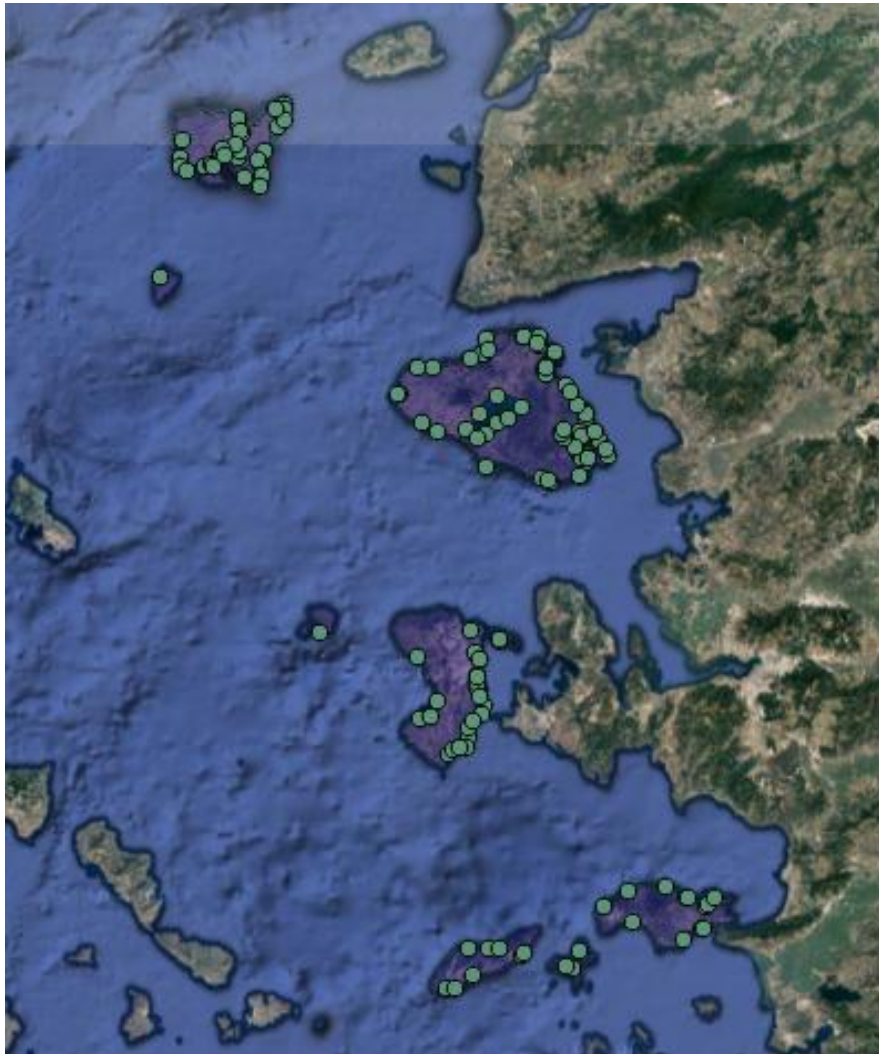
Στην Π.Β.Α. οι μεταφορές έχουν πληγεί με τον δραστικό περιορισμό των κονδυλίων για την επιδότηση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων στις άγονες γραμμές. Ως εκ τούτου τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια έχουν περιοριστεί σε σημαντικό βαθμό.

### 5.3. Λιμενικό σύστημα Βορείου Αιγαίου

Στα δέκα νησιά της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου εντοπίζεται μεγάλος αριθμός λιμενικών εγκαταστάσεων η χρήση των οποίων, αποκλειστική ή σε συνδυασμό, είναι εμπορική, επιβατική, τουριστική και αλιευτική (χάρτης 5.6.). Στα τρία μεγάλα νησιά της Π.Β.Α. έχουν καταγραφεί 152 λιμενικές εγκαταστάσεις. Η πλειονότητα των καταγεγραμμένων λιμενικών εγκαταστάσεων εντοπίζεται στη Λέσβο 66, στη Χίο 26 και στη Σάμο 15 (Σάρδη, 2018). Στη Λήμνο καταγράφονται 26 λιμενικές εγκαταστάσεις, 4 στην

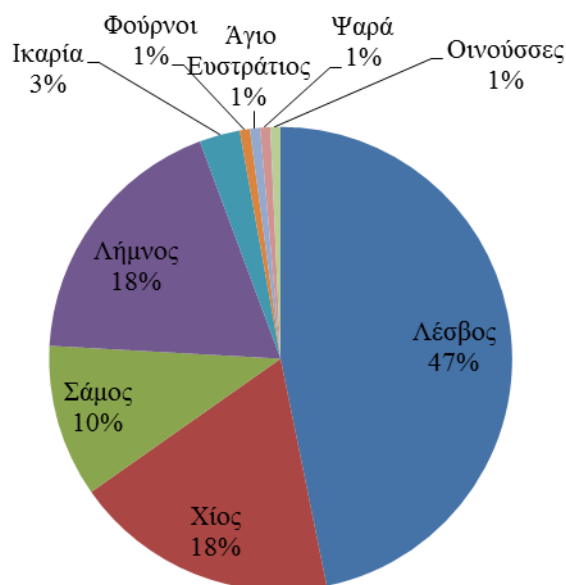
Ικαρία, 2 στους Φούρνους, από 1 στον Άγιο Ευστράτιο, στα Ψαρά και στις Οινούσες. Συγκεκριμένα στη Λέσβο εντοπίζεται το 47% των λιμενικών εγκαταστάσεων του βορείου αιγαίου, το 18% στη Λήμνο και στη Χίο, το 10% στη Σάμο και το υπόλοιπο 7% εντοπίζεται στα νησιά Ικαρία, Φούρνοι, Άγιο Ευστράτιο, Ψαρά, Οινούσες (διάγραμμα 5.1).

**Χάρτης 5.6.:** Λιμενικές εγκαταστάσεις Βορείου Αιγαίου



**Πηγή:** Παπουτσάκης, 2016

**Διάγραμμα 5.1.:** Ποσοστό λιμενικών εγκαταστάσεων ανά νησί



#### Λιμενικές εγκαταστάσεις ανά νησί

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Στα διοικητικά όρια της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου, οι κεντρικοί λιμένες των νησιών είναι οι λιμένες (χάρτης 5.7.): Μυτιλήνης, Χίου, Σάμου, Μύρινας, Αγίου Κηρύκου, Αγίου Ευστρατίου, Ψαρών, Οινουσσών και Φούρνων.

Μεταξύ αυτών ο λιμένας της Μυτιλήνης είναι ο μεγαλύτερος λιμένας του βορείου αιγαίου και είναι χαρακτηρισμένος ως Λιμένας Διεθνούς Ενδιαφέροντος. Ανήκει δε στο εκτεταμένο δίκτυο του Διευρωπαϊκού Δίκτυο Μεταφορών. Από το Γενικό Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο Αειφόρου Ανάπτυξης (Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α) χαρακτηρίζεται ως λιμένας Περιφερειακής Σημασίας.

Οι λιμένες Χίου και Σάμου είναι χαρακτηρισμένοι ως εθνικής σημασίας και έχουν Περιφερειακή Σημασία σύμφωνα με το Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α..

Ο λιμένας Αγίου Κηρύκου και ο Λιμένας Μύρινας Λήμνου χαρακτηρίζονται ως λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος.



**Χάρτης 5.7.:** Κεντρικοί Λιμένες Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου



**Πηγή:** Ιδία επεξεργασία

Οι λιμένες δεν έχουν αποκλειστική αλλά παρουσιάζουν συνδυασμένη χρήση. Εξυπηρετούν κυρίως την ακτοπλοΐα, τα εμπορικά πλοία, τα τουριστικά και αλιευτικά σκάφη. Στους λιμένες Μυτιλήνης, Χίου, Σάμου και Λήμνου προσεγγίζουν τους θερινούς μήνες κρουαζιερόπλοια.

Στον πίνακα 5.3. παρουσιάζονται τα μεγάλα λιμάνια που υπάρχουν στα γεωγραφικά όρια της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου:

**Πίνακας 5.3:** Μεγαλύτερα Λιμάνια της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου (πλην τουριστικών και αλιευτικών λιμένων)

	Νησί	Λιμάνι	Κωδικός	Χαρακτηρισμός κατά την Κ.Υ.Α.	Χαρακτηρισμός κατά Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α.
<b>Π.Ε. ΛΕΣΒΟΥ &amp; ΛΗΜΝΟΥ</b>					
1	Λήμνος	Μύρινα (LH-3)	GRMYR	Μείζονος Ενδιαφέροντος	Περιφερειακής Σημασίας
2		Μούδρος (LH-16)	GRMDR	Τοπικής Σημασίας	-
3	Λέσβος	Μυτιλήνη (L-3α&β)	GRMJT	Διεθνούς Ενδιαφέροντος	Περιφερειακής Σημασίας
4		Σιγρί (L-32)	GRSGR	Τοπικής Σημασίας	-
5	Αγ. Ευστράτιος	Αγ. Ευστράτιος (A-E-1)	GRAGO	Τοπικής Σημασίας	-
<b>Π.Ε. ΧΙΟΥ</b>					
6	Χίος	Χίος (X-2)	GRJKH	Εθνικής Σημασίας	Περιφερειακής Σημασίας
7		Μεστά (X-24)	GRMHI	Τοπικής Σημασίας	-
8	Ψαρά	Ψαρά (PS-1)	-	Τοπικής Σημασίας	-
9	Οινούσσειες	Οινούσσειες (O-1)	GRINO	Τοπικής Σημασίας	-
<b>Π.Ε. ΣΑΜΟΥ &amp; ΙΚΑΡΙΑΣ</b>					
10	Σάμος	Σάμος (Βαθύ) (S-3)	GRVTH	Εθνικής Σημασίας	Περιφερειακής Σημασίας
11		Μαλαγάρι (S-5)	-	Τοπικής Σημασίας	-
12		Καρλόβασι (S-12)	GRKAR	Τοπικής Σημασίας	-
13		Πυθαγόρειο (S-20)	GRPYT	Τοπικής Σημασίας	-
14	Ικαρία	Αγ. Κήρυκος (I-1)	GRAKI	Μείζονος Ενδιαφέροντος	-
15		Εύδηλος (I-8)	GREYD	Τοπικής Σημασίας	-
16	Φούρνοι	Φούρνοι (F-2)	GRFOU	Τοπικής Σημασίας	-

**Πηγή:** Κ.Υ.Α. 8315.2/02/07 (ΦΕΚ Β' 202/16-02-2007), Επιχειρησιακό Σχέδιο Τουριστικής Προβολής της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου 2017-2020, 2017

Στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου υπάρχουν πύλες εισόδου / εξόδου από τα νησιά και εντοπίζονται στις εξής λιμενικές εγκαταστάσεις (πίνακας 5.4.):

**Πίνακας 5.4:** Πύλες εισόδου / εξόδου από τη χώρα

Νησί	Πύλη εισόδου
Λέσβος	Μυτιλήνη Πέτρα
Χίος	Χίος
Σάμος	Βαθύ Καρλόβασι Πυθαγόρειο

**Πηγή:** Ιδία επεξεργασία

Στα νησιά της Χίου και της Μυτιλήνης έχει προταθεί η κατασκευή δύο νέων λιμένων. Με βάση την Έγκριση Αναθεώρησης-Επέκτασης του ΓΠΣ του Δήμου Μυτιλήνης (ΑΑΠ 328/30-7-2007), προτάθηκε η κατασκευή νέου Επιβατικού και Εμπορικού λιμένα και συνοδευτικών χερσαίων εγκαταστάσεων στην θέση Όρμος Παναγιούδας, Μαυροβούνι (Καρά Τεπέ). Επίσης, με βάση το νέο ΓΠΣ του Δήμου Χίου (2010) κρίνεται αναγκαία η δημιουργία νέου λιμένα στην περιοχή Κοντάρι κοντά στο αεροδρόμιο Χίου.

- **Τουριστικοί Λιμένες**

Στα όρια της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου εντοπίζονται δύο μαρίνες σε λειτουργία με 502 θέσεις ελλιμενισμού στο σύνολο τους, οι οποίες βρίσκονται στην Μυτιλήνη και στο Πυθαγόρειο Σάμου. Η μαρίνα στον Άγιο Κήρυκο Ικαρίας έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή της και επίκειται η οριστική παραλαβή του έργου από τον φορέα κατασκευής. Στην Χίο η μαρίνα είναι υπό κατασκευή.

Στους πίνακες 5.5. και 5.6. φαίνονται οι χωροθετημένοι τουριστικοί λιμένες και οι χωροθετημένες μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια αντιστοίχως:



**Πίνακας 5.5.:** Χωροθετημένοι τουριστικοί λιμένες

a/a	Είδος τουριστικού λιμένα	Όνομα τουριστικού καταφυγίου
1	ΜΑΡΙΝΑ	ΚΑΣΤΕΛΟ ΧΙΟΥ
2	ΜΑΡΙΝΑ	ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ ΣΑΜΟΥ
3	ΜΑΡΙΝΑ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ
4	ΜΑΡΙΝΑ	ΟΡΜΟΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ ΙΚΑΡΙΑΣ
5	ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟ	ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ Ν. ΣΑΜΟΥ
6	ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟ	ΠΛΩΜΑΡΙ Ν. ΛΕΣΒΟΥ
7	ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΠΟΥΡΝΙΑΣ ΛΗΜΝΟΥ
8	ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΑΓΙΟΣ ΚΗΡΥΚΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ
9	ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΜΑΡΑΘΟΚΑΜΠΟΣ ΣΑΜΟΥ
10	ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΒΟΛΙΣΣΟΣ ΧΙΟΥ
11	ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΜΟΥΔΡΟΣ ΛΗΜΝΟΥ

Πηγή: <http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=ngTgsh0vtPA%3D&tabid=367&language=el-GR>

**Πίνακας 5.6.:** Χωροθετημένες μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια

a/a	Όνομα τουριστικού λιμένα (μαρίνες, καταφύγια & αγκυροβόλια)	Φορέας Διαχείρισης Λιμένα
1	ΜΑΡΙΝΑ ΚΑΣΤΕΛΟ ΧΙΟΥ	ΤΑΠΠΕΔ (Το ΤΑΠΠΕΔ πρόκειται να παραχωρήσει το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης σε ιδιώτη. Η διαδικασία βρίσκεται σε εξέλιξη.)
2	ΜΑΡΙΝΑ ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ ΣΑΜΟΥ	Σάμος Μαρίνες Α.Ε.
3	ΜΑΡΙΝΑ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ	"FOLLI FOLLIE GROUP" & "SETUR SERVIS TURISTIK A.S."
4	ΜΑΡΙΝΑ ΟΡΜΟΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ ΙΚΑΡΙΑΣ	Δήμος Ικαρίας
5	ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟ ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ Ν. ΣΑΜΟΥ	Δήμος Σάμου
6	ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟ ΠΛΩΜΑΡΙ Ν. ΛΕΣΒΟΥ	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λέσβου
7	ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΠΟΥΡΝΙΑΣ ΛΗΜΝΟΥ	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λήμνου
8	ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΑΓΙΟΣ ΚΗΡΥΚΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ	Δήμος Ικαρίας
9	ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΜΑΡΑΘΟΚΑΜΠΟΣ ΣΑΜΟΥ	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σάμου
10	ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΒΟΛΙΣΣΟΣ ΧΙΟΥ	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Χίου
11	ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΜΟΥΔΡΟΣ ΛΗΜΝΟΥ	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λήμνου

Πηγή: Υπουργείο Τουρισμού, Γ.Γ. Τουριστικών Υποδομών & Επενδύσεων, Δ/ση Τουριστικών Λιμένων

## 6. Φορείς διαχείρισης λιμένων στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου

Στον πίνακα 6.1. παρουσιάζονται οι φορείς διαχείρισης που υπάρχουν στα διοικητικά όρια της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου ανά περιφερειακή ενότητα. Παρατηρείται ότι στο σύνολο της περιφέρειας υπάρχουν 25 διαφορετικοί φορείς διαχείρισης με μεγάλη ανισοκατανομή ως προς τις λιμενικές εγκαταστάσεις που διαχειρίζεται ο κάθε φορέας.

**Πίνακας 6.1.: Φορείς διαχείρισης Βορείου Αιγαίου**

Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου		
Περιφερειακή Ενότητα	Φορέας διαχείρισης λιμένα	Σύνολο Φ.Δ.Λ.
Λέσβου	Δήμος Λέσβου Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λέσβου Ιδιώτης ("FOLLI FOLLIE GROUP" & "SETUR SERVIS TURISTIK A.S.", ΕΚΟ, ΒΡ Α.Ε. – Πετρογκάζ Α.Ε.) ΔΕΗ Α.Ε. Στρατιωτική Λιμενική Εγκατάσταση Περάματος	7
Χίου	Δήμος Χίου Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Χίου Ιδιώτης (REVOIL, Ναυτικός Όμιλος Χίου) Ιχθυόσκαλα Δημοσίου Χίου του Οργανισμού Κεντρικής Αγοράς Αθηνών Αλιείας Α.Ε. Μαρίνα Χίου Στρατιωτική Λιμενική Εγκατάσταση στο «Δελφίνι»	7
Σάμου	Δήμος Σάμου Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σάμου Ιδιώτης (Σάμος Μαρίνες Α.Ε., SILK OIL) ΔΕΗ Α.Ε. Στρατιωτική Λιμενική Εγκατάσταση Όρμου	6
Λήμνου	Δήμος Λήμνου Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Ιδιώτης	3
Ικαρίας	Δήμος Ικαρίας Λιμενικό Ταμείο Ικαρίας	2
<b>Σύνολο</b>		<b>25</b>

Στην παρούσα εργασία θα ασχοληθούμε με τους φορείς διαχείρισης που έχουν δημόσιο χαρακτήρα. Στον πίνακα 6.2. εμφανίζονται ανά περιφερειακή ενότητα και ανά δήμο οι φορείς διαχείρισης λιμένων της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου που έχουν την μορφή νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου και ανήκουν είτε στους δήμους είτε στο κράτος.

**Πίνακας 6.2.:** Φορείς διαχείρισης λιμένα ανά Δήμο και ανά Περιφερειακή Ενότητα

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΔΗΜΟΣ	ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ
ΛΕΣΒΟΥ	Δήμος Λέσβου	Δημοτικό Λ.Τ. Λέσβου
ΛΗΜΝΟΥ	Δήμος Λήμνου Δήμος Αγίου Ευστρατίου	Διαδημοτικό Λ.Τ. Λήμνου
ΧΙΟΥ	Δήμος Χίου	Διαδημοτικό Λ.Τ. Χίου
ΣΑΜΟΥ	Δήμος Οινουσσών Δήμος Ψαρών	Δημοτικό Λ.Τ. Σάμου
ΙΚΑΡΙΑΣ	Δήμος Ικαρίας Δήμος Φούρνων Κορσεών	Λ.Τ. Ικαρίας

**Πηγή:** Ιδία επεξεργασία

Όπως παρατηρείται από τον πίνακα στα διοικητικά όρια της περιφέρειας υπάρχει στην Ικαρία ένα κρατικό λιμενικό ταμείο, δύο διαδημοτικά λιμενικά ταμεία στη Χίο και στη Λήμνο που συμπεριλαμβάνουν τους δήμους Χίου, Οινουσσών και Ψαρών, και Λήμνου - Αγίου Ευστρατίου αντιστοίχως. Τέλος υπάρχουν τρία δημοτικά λιμενικά ταμεία στη Λέσβο, στη Σάμο και στη Λήμνο.

## **6.1. Λιμενικά Ταμεία**

### **6.1.1. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λέσβου**

Το Λιμενικό Ταμείο Λέσβου προήλθε από τη συγχώνευση των λιμενικών ταμείων της νήσου Λέσβου, τα οποία ιδρύθηκαν βάσει του ΒΔ 21/19.3.1941 (ΦΕΚ 97 Α /31-3-1941). Με το ΠΔ 390/20-9-1993 (ΦΕΚ 165 Α / 27.9.1993) τα Λιμενικά Ταμεία της νήσου Λέσβου συγχωνεύτηκαν σε επίπεδο Νομού. Από τη συγχώνευση των Λ.Τ. Λέσβου και Λήμνου προήλθε το Λιμενικό Ταμείο Νομού Λέσβου με έδρα τη Μυτιλήνη, το οποίο διασπάστηκε εκ νέου στο Λιμενικό Ταμείο Λέσβου και το Λιμενικό Ταμείο Λήμνου, με έδρες αντίστοιχα τις πόλεις της Μυτιλήνης και της Μύρινας, βάσει του ΠΔ 258/23-6-1995 (ΦΕΚ 142 Α / 7-7-1995) (<http://www.ltlesvou.gr>).

Με το ΠΔ 53/13-5-2016 (ΦΕΚ 86 Α /13-5-2016) καταργήθηκε το Λιμενικό Ταμείο Λέσβου και συστάθηκε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.) με την επωνυμία «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λέσβου» στο οποίο μεταφέρθηκαν οι αρμοδιότητες του καταργηθέντος Λιμενικού Ταμείου Λέσβου.

### **6.1.2. Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λήμνου**

Με το ΠΔ. 170/2001 (ΦΕΚ 149/Α/2001) συστάθηκε το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λήμνου μετά την κατάργησή του Λιμενικού Ταμείου Λήμνου με το ΠΔ 201/2002 (ΦΕΚ 179 Α/7-8-2002). Στο Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο, με έδρα τον Δήμο Μύρινας, μεταφέρθηκαν «...οι αρμοδιότητες του Λιμενικού Ταμείου Λήμνου που αφορούν τους Δήμους Μύρινας, Μούδρου, Νέας Κούταλης και την Κοινότητα Αγίου Ευστρατίου στους Δήμους και στην Κοινότητα αυτή...» σύμφωνα με το ΠΔ 170/2001.

### **6.1.3. Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Χίου**

Ο Φορέας Διαχείρισης Λιμένων Χίου πριν το 1950 ήταν η Εταιρεία Λιμένος και Προκουμαίων Χίου. Με την εφαρμογή του Ν. 1441 της 16/17 Ιουν. 1950 (ΦΕΚ 134 Α) καταργήθηκε η εταιρεία και συστάθηκε το Λιμενικό Ταμείο Χίου.

Με το Π.Δ. 270/2003 (ΦΕΚ 242 Α / 21-10-03) μεταφέρθηκαν οι αρμοδιότητες του Λιμενικού Ταμείου Χίου που αφορούν τους Δήμους Αγίου Μηνά, Αμανής, Ιωνίας, Καρδαμύλων, Μαστιχοχωρίων, Οινουσσών, Ομηρούπολης, Χίου και Ψαρών στους Δήμους αυτούς και συστάθηκε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με την επωνυμία «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Χίου» με έδρα το Δήμο Χίου.

### **6.1.4. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σάμου**

Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σάμου είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου με την επωνυμία «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σάμου» και προήλθε από τη συγχώνευση των διαδημοτικών λιμενικών ταμείων Δήμων Καρλοβασίων - Μαραθοκάμπου, και Βαθέος - Πυθαγορείου.

Στον Νομό Σάμου το 1957 βάσει του Β.Δ. της 27 Φεβρ. / 13 Μαρτ. 1957 (ΦΕΚ 37 Α) συγχωνεύθηκαν τα Λιμενικά Ταμεία του Νομού Σάμου.

Με τα Προεδρικά Διατάγματα Π.Δ. 335/2003 (ΦΕΚ 291 Α / 18-12-03) και 336/2003 (ΦΕΚ 291 Α / 18-12-03) μεταφέρθηκαν οι αρμοδιότητες του Λιμενικού Ταμείου Νομού Σάμου στους Δήμους Καρλοβασίων και Μαραθοκάμπου και στους Δήμους Βαθέος και Πυθαγορείου αντιστοίχως.

Μετά την εφαρμογή του νόμου «Καλλικράτη» έγινε συγχώνευση των δύο διαδημοτικών λιμενικών ταμείων σύμφωνα με το άρθρο 103 περί σύστασης – συγχώνευσης νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου του Ν. 3852/2010. Με την αριθ. αποφ. 233/2011/11 (ΦΕΚ 2127 Β / 22-9-2011) του Δημοτικού Συμβουλίου Σάμου συγχωνεύθηκαν τα δύο διαδημοτικά Λιμενικά Ταμεία Βαθέος – Πυθαγορείου και Καρλοβάσου - Μαραθοκάμπου, σε ένα Νομικό Πρόσωπο με την επωνυμία «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σάμου».

### 6.1.5. Λιμενικό Ταμείο Ικαρίας

Το Λιμενικό Ταμείο Ικαρίας είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου και προήλθε μετά την κατάργηση του Λιμενικού Ταμείου Νομού Σάμου το οποίο παρέμεινε υπό την εποπτεία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και λειτουργούσε με την αρμοδιότητα της διοίκησης και εκμετάλλευσης των ζωνών λιμένα και των νήσων Ικαρίας, Φούρνων και Θύμαινας (άρθρο 43 του Ν. 4256/2014, ΦΕΚ 92 Α). Με τον Ν. 4256/2014 συστάθηκε υπό την εποπτεία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, νέο νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με την επωνυμία «Λιμενικό Ταμείο Ικαρίας» και με έδρα τον Άγιο Κήρυκο, το οποίο αποτέλεσε τον καθολικό διάδοχο του Λιμενικού Ταμείου Νομού Σάμου. Το Λιμενικό Ταμείο Ικαρίας εποπτεύεται ως προς τη λειτουργία, οργάνωση διοίκηση και εκμετάλλευση από την Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με βάση τον Ν. 2688/1999 και τον Ν. 2932/2001.

**Πίνακας 6.3.:** Λιμενικές Επιτροπές ανά Φ.Δ.Α.

Φ.Δ.Α.	Είδος	Λιμενική Επιτροπή
Δ.Α.Τ. Λέσβου	Δημοτικό	7 μελής
Δ.Α.Τ. Χίου	Διαδημοτικό	11 μελής
Δ.Α.Τ. Σάμου	Δημοτικό	7 μελής
Δ.Α.Τ. Λήμνου	Διαδημοτικό	9 μελής
Α.Τ. Ικαρίας	Κρατικό	6 μελής

**Πηγή:** Ιδία επεξεργασία

Στον παραπάνω πίνακα 6.3. φαίνονται τα μέλη που στελεχώνουν τις λιμενικές επιτροπές ανά λιμενικό ταμείο. Παρατηρείται ότι στα διαδημοτικά λιμενικά ταμεία ο αριθμός των μελών προσαυξάνεται ανάλογα με το είδος του λιμενικού ταμείου.

## **6.2. Λιμενικές εγκαταστάσεις αρμοδιότητας φορέων διαχείρισης Βορείου Αιγαίου**

Στους παρακάτω πίνακες 6.4., 6.5., 6.6., 6.7. και 6.8. παρουσιάζονται οι λιμενικές εγκαταστάσεις που είναι στην αρμοδιότητα των φορέων διαχείρισης του Βορείου Αιγαίου δηλαδή ανήκουν στα δημοτικά λιμενικά ταμεία και στο λιμενικό ταμείο, ανά Περιφερειακή Ενότητα και για τους οποίους υπάρχει χαρακτηρισμένη χερσαία ζώνη. Δεν αποτυπώνεται το σύνολο του λιμενικού συστήματος των νησιών. Για παράδειγμα στη Λέσβο υπάρχουν εντοπισμένες 66 λιμενικές εγκαταστάσεις όμως μόνον οι 16 έχουν χαρακτηρισμένη χερσαία ζώνη άρα είναι στην ευθύνη του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Λέσβου.

Στον πίνακα εμφανίζεται επίσης η κατηγορία που ανήκουν οι λιμένες σύμφωνα με την ελληνική κατάταξη (ΚΥΑ αριθ. 8315.2/02/07) καθώς και τη χρήση που παρουσιάζει ο κάθε λιμένας.

**Πίνακας 6.4.:** Λιμένες αρμοδιότητας Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Μυτιλήνης.

Περιφερειακή Ενότητα Λέσβου

	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΛΙΜΕΝΑ	ΚΑΤΑΤΑΞΗ	ΧΡΗΣΗ ΛΙΜΕΝΑ
1	Μυτιλήνης	Διεθνούς ενδιαφέροντος	Εμπορευματική Επιβατική Τουριστική Αλιευτική
2	Παναγιούδας	Τοπικής σημασίας	Τουριστική Αλιευτική
3	Παμφίλων	Τοπικής σημασίας	Αλιευτική
4	Σκάλας Μυστεγνών	Τοπικής σημασίας	Αλιευτική
5	Σκάλας Συκαμινέας	Τοπικής σημασίας	Τουριστική Αλιευτική
6	Μήθυμνας	Τοπικής σημασίας	Εμπορευματική Τουριστική Αλιευτική
7	Πέτρας (Καβάκι)	Τοπικής σημασίας	Εμπορευματική Επιβατική Τουριστική Αλιευτική
8	Γαβαθά	Τοπικής σημασίας	Αλιευτική
9	Σιγρίου	Τοπικής σημασίας	Αλιευτική
10	Σκάλας Ερεσού	Τοπικής σημασίας	Τουριστική Αλιευτική
11	Σκάλας Καλλονής	Τοπικής σημασίας	Τουριστική Αλιευτική
12	Σκάλας Πολιχνίτου	Τοπικής σημασίας	Εμπορευματική Τουριστική Αλιευτική
13	Πλωμαρίου	Τοπικής σημασίας	Εμπορευματική Επιβατική Τουριστική Αλιευτική
16	Περάματος	Τοπικής σημασίας	Εμπορευματική Επιβατική Αλιευτική
15	Ντιπίου (Σκάλα Συκούντας)	Τοπικής σημασίας	Αλιευτική
16	Κουντουρουδιάς	Τοπικής σημασίας	Επιβατική Αλιευτική

Πηγή: Ιδία επεξεργασία



**Πίνακας 6.5.:** Λιμένες αρμοδιότητας Διαδημοτικού Λιμενικού Ταμείου Χίου.

Περιφερειακή Ενότητα Χίου

	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΛΙΜΕΝΑ	ΚΑΤΑΤΑΞΗ	ΧΡΗΣΗ ΛΙΜΕΝΑ
1	Χίου	Εθνικής σημασίας	Εμπορευματική Επιβατική Τουριστική Αλιευτική
2	Μεστών	Τοπικής σημασίας	Εμπορευματική Επιβατική Τουριστική Αλιευτική
3	Οινουσσών	Τοπικής σημασίας	Εμπορευματική Επιβατική Τουριστική Αλιευτική
4	Ψαρών	Τοπικής σημασίας	Εμπορευματική Επιβατική Τουριστική Αλιευτική
5	Λιμνιών Βολισσού	Τοπικής σημασίας	Τουριστική
6	Λαγκάδας	Τοπικής σημασίας	Τουριστική
7	Αγίας Ερμιόνης	Τοπικής σημασίας	Τουριστική Αλιευτική
8	Καρδάμυλων	Τοπικής σημασίας	Τουριστική Αλιευτική
9	Τριών Μύλων Βροντάδου	Τοπικής σημασίας	Αλιευτική
10	Καστέλου	Τοπικής σημασίας	Αλιευτική
11	Γουβί	Τοπικής σημασίας	Αλιευτική
12	Φάρκαινας	Τοπικής σημασίας	Αλιευτική
13	Παντουκίου	Τοπικής σημασίας	Αλιευτική
14	Δασκαλόπετρας	Τοπικής σημασίας	Αλιευτική
15	Άγιου Ιωάννου Καλλιμασιάς	Τοπικής σημασίας	Αλιευτική
16	Αγίας Ειρήνης Ελάτα	Τοπικής σημασίας	Αλιευτική
17	Βοκαριά	Τοπικής σημασίας	Αλιευτική
18	Λιθί	Τοπικής σημασίας	Αλιευτική
19	Γρίδια	Τοπικής σημασίας	Αλιευτική
20	Εμποριού	Τοπικής σημασίας	Αλιευτική
21	Καταρράκτης	Τοπικής σημασίας	Αλιευτική
22	Άγιος Ιωάννης Θόλου	Τοπικής σημασίας	Αλιευτική
23	Ιχθυόσκαλα	Τοπικής σημασίας	Αλιευτική

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

**Πίνακας 6.6.:** Λιμένες αρμοδιότητας Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Σάμου.

Περιφερειακή Ενότητα Σάμου

	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΛΙΜΕΝΑ	ΚΑΤΑΤΑΞΗ	ΧΡΗΣΗ ΛΙΜΕΝΑ
1	Σάμου (Σάμος & Μαλαγάρι)	Εθνικής σημασίας	Εμπορευματική Επιβατική Τουριστική Αλιευτική
2	Καρλοβάσου	Τοπικής σημασίας	Εμπορευματική Επιβατική Τουριστική Αλιευτική
3	Πυθαγορείου	Τοπικής σημασίας	Εμπορευματική Επιβατική Τουριστική Αλιευτική
4	Όρμου Μαραθόκαμπου	Τοπικής σημασίας	Τουριστική Αλιευτική

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

**Πίνακας 6.7.:** Λιμένες αρμοδιότητας Διαδημοτικού Λιμενικού Ταμείου Λήμνου.

Περιφερειακή Ενότητα Λήμνου

	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΛΙΜΕΝΑ	ΚΑΤΑΤΑΞΗ	ΧΡΗΣΗ ΛΙΜΕΝΑ
1	Μύρινας	Μείζονος ενδιαφέροντος	Εμπορευματική Επιβατική Τουριστική Αλιευτική
2	Μούδρου	Τοπικής σημασίας	Εμπορευματική Τουριστική Αλιευτική
3	Νέας Κούταλης	Τοπικής σημασίας	Αλιευτική
4	Άγιου Ευστρατίου	Τοπικής σημασίας	Εμπορευματική Επιβατική Τουριστική Αλιευτική

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

**Πίνακας 6.8.:** Λιμένες αρμοδιότητας Λιμενικού Ταμείου Ικαρίας.

Περιφερειακή Ενότητα Ικαρίας

	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΛΙΜΕΝΑ	ΚΑΤΑΤΑΞΗ	ΧΡΗΣΗ ΛΙΜΕΝΑ
1	Άγιος Κηρύκου	Εθνικής σημασίας	Εμπορευματική Επιβατική Τουριστική Αλιευτική
2	Εύδηλου	Τοπικής σημασίας	Εμπορευματική Επιβατική Τουριστική Αλιευτική
3	Χρυσομηλιάς	Τοπικής σημασίας	Επιβατική Αλιευτική
4	Γιαλισκαρίου	Τοπικής σημασίας	Αλιευτική
5	Φούρνων Κορσεών	Τοπικής σημασίας	Εμπορευματική Επιβατική Αλιευτική
6	Θύμαινας	Τοπικής σημασίας	Επιβατική Αλιευτική

**Πηγή:** Ιδία επεξεργασία

Όπως φαίνεται στους παραπάνω πίνακες στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου ο λιμένας Μυτιλήνης ανήκει στην κατηγορία Κ1 και χαρακτηρίζεται ως λιμένας Διεθνούς Ενδιαφέροντος. Οι λιμένες Χίου και Βαθέως Σάμου ανήκουν στην κατηγορία Κ2 και χαρακτηρίζονται ως λιμένες Εθνικής Σημασίας ενώ οι λιμένες Αγίου Κηρύκου Ικαρίας και Μύρινας Λήμνου χαρακτηρίζονται ως λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος (κατηγορία Κ3). Οι υπόλοιποι λιμένες του Βορείου Αιγαίου ανήκουν στην κατηγορία Κ4, ήτοι λιμένες Τοπικής Σημασίας.

Ως προς την ένταξή τους σύμφωνα με την κατάταξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου δεν υπάρχει λιμένας ενταγμένος στο Κεντρικό Δίκτυο (core network) ενώ στο Εκτεταμένο Δίκτυο (comprehensive network) εντάσσονται οι λιμένες Μυτιλήνης και Χίου.

### 6.3. Χαρακτηριστικά λιμένων που ανήκουν στην κατηγορία K1 και K2

#### 6.3.1. Λιμένας Μυτιλήνης

Ο λιμένας της Μυτιλήνης (φωτογραφία 6.1.) αποτελεί τον κύριο λιμένα του νησιού, το οποίο εξυπηρετεί σχεδόν εξ' ολοκλήρου. Περιλαμβάνεται από την εσωτερική και εξωτερική λιμενολεκάνη. Ο πόδας του προσήνεμου μόλου είναι κάθετος στην ακτογραμμή στο ανατολικό άκρο του λιμένα και έχει μήκος 887 m. Ο κυματοθραύστης, που έχει κατασκευασθεί τα τελευταία χρόνια, περιορίζει την είσοδο του λιμένα στο ελάχιστο επιτρεπτό, εμποδίζει τους κυματισμούς να φθάνουν στα κρηπιδώματα και έχει μήκος περίπου τα 300 m. Τα κρηπιδώματα του εσωτερικού λιμένα έχουν μήκος 1074 m. Το βάθος κυμαίνεται στα 10 m περίπου.

Στη νότια πλευρά του λιμένα υπάρχει το κρηπίδωμα για εμπορευματική χρήση ενώ πιο πέρα κοντά στο Ναυτικό Όμιλο Μυτιλήνης βρίσκεται η Μαρίνα Μυτιλήνης.



Πηγή: Ίδια λήψη

**Φωτογραφία 6.1.:** Άποψη του λιμένα Μυτιλήνης

Στη χερσαία ζώνη υπάρχει δυνατότητα για ανεφοδιασμό πλοίων με νερό και καύσιμα ενώ υπάρχουν παροχές ηλεκτρικού ρεύματος, νερού και τηλεφώνου. Διατίθεται χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων, ο φωτισμός της χερσαίας ζώνης είναι επαρκής και υπάρχει υπεύθυνος ελλιμενισμού. Επίσης στη ζώνη του λιμένα υπάρχει σταθμός υποδοχής επιβατών εξωτερικού εμβαδού 227,50 m<sup>2</sup>, αποθηκευτικοί χώροι και WC. Επίσης στη χερσαία ζώνη υπάρχει κτίριο εμβαδού 273,81 m<sup>2</sup> στο οποίο στεγάζεται το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λέσβου.

Το λιμάνι περιβάλλεται ασφυκτικά από τον αστικό ιστό της πόλης. Η ανυπαρξία οδών διαφυγής επιφέρουν σοβαρά προβλήματα στην καθημερινή ζωή των κατοίκων. Η περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση των λειτουργιών του λιμανιού, θα επιφέρει υποβάθμιση της πόλης. Συνεπώς κρίνεται απαραίτητη η μεταφορά του σε νέα θέση και παράλληλα η κατασκευή νέων τεχνικών έργων (Σαραντινού Α., 2003).

### 6.3.2. Λιμένας Χίου

Ο λιμένας της Χίου (φωτογραφία 6.2.) αποτελεί το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης. Ο προσήνεμος μόλος προστατεύει από τους κυματισμούς του βόρειου τομέα και έχει μήκος περίπου 570 m. Η είσοδος του λιμένα έχει πλάτος περίπου 140 m. Ο υπήνεμος μόλος προστατεύει από τους ανέμους του νότιου τομέα και έχει συνολικό μήκος 320 m.



Πηγή: <http://chiosport.gr/>

**Φωτογραφία 6.2.:** Άποψη του λιμένα Χίου



Κάθετα στον υπήνεμο μόλο υπάρχει προβλήτας μήκος 60 m. και πλάτους 5 m στον οποίο προσδένουν σκάφη αναψυχής. Το μήκος των κρηπιδωμάτων είναι περίπου 1500 m ενώ το βάθος του λιμένα κυμαίνεται από 2,5 έως 8 m. Η έκταση των χερσαίων χώρων του λιμένα είναι περίπου 29 στρέμματα όπου βρίσκεται το κτίριο του Κεντρικού Λιμεναρχείου και του Λιμενικού Ταμείου συνολικού εμβαδού 320 m<sup>2</sup> καθώς επίσης υπάρχουν και στεγασμένοι αποθηκευτικοί χώροι εμβαδού 300 m<sup>2</sup> και επιβατηγός σταθμός.

Επίσης στη χερσαία ζώνη υπάρχει δυνατότητα ανεφοδιασμού πλοίων με νερό και καύσιμα, παροχή ηλεκτρικού ρεύματος καθώς και τηλεφωνικό δίκτυο.

### 6.3.3. Λιμένας Βαθέως Σάμου

Το Βαθύ της Σάμου είναι ένα από τα τρία μεγαλύτερα φυσικά λιμάνια της Ελλάδας, μαζί με τον κόλπο του Θερμαϊκού και τον κόλπο της Σούδας (φωτογραφία 6.3.). Στο παρελθόν φιλοξένησε ολόκληρο τον Ελληνικό Στόλο στον Α' Βαλκανικό Πόλεμο το 1912 κατά την απελευθέρωση του νησιού.

Ο προσήνεμος μόλος έχει συνολικό μήκος περίπου 255 m και πλάτος 30 m στον οποίο προσδένουν τα πλοία της ακτοπλοΐας. Το μήκος των κρηπιδωμάτων είναι περίπου 1500 m ενώ το βάθος του λιμένα κυμαίνεται από 6,0 έως 11,00 m.



Πηγή: <https://www.samostimes.gr>

**Φωτογραφία 6.3.:** Άποψη του λιμένα Σάμου

Ανατολικά υπάρχει ο τουριστικός λιμένας όπου καταπλέουν κρουαζιερόπλοια και σκάφη αναψυχής, και υπάρχει και ειδικά διαμορφωμένο αλιευτικό καταφύγιο. Κατά μήκος της παραλιακής ζώνης υπάρχουν θέσεις στάθμευσης σκαφών με θέσεις ηλεκτροδότησης και παροχής ύδατος. Στον τουριστικό λιμένα λειτουργεί τελωνιακός σταθμός και κατάστημα αφορολογήτων ειδών. Στη χερσαία ζώνη υπάρχει επιβατηγός σταθμός.

#### **6.4. Καταγραφή εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης λιμένων**

Στο παρόν παράγραφο γίνεται προσπάθεια καταγραφής της κίνησης των λιμένων. Η κίνηση αφορά σε εμπορεύματα και επιβάτες, η οποία πραγματοποιείται στους λιμένες που διαχειρίζονται τα λιμενικά ταμεία της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου.

Η ροή των επιβατών διαχωρίζεται σε ροή από την ακτοπλοΐα και από την κρουαζιέρα και αφορά στην πενταετία 2013-2017.

Για την καταγραφή της κίνησης ζητήθηκαν, με αίτηση από τα κατά τόπους Λιμεναρχεία και Λιμενικούς Σταθμούς, στοιχεία της επιβατικής και εμπορευματικής ροής των λιμένων της περιοχής ευθύνης τους κατά την πενταετία 2013 έως 2017. Στις περιπτώσεις όπου δεν υπήρξε απάντηση από τις λιμενικές αρχές, τα στοιχεία λήφθηκαν από την ιστοσελίδα της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας (ΕΛ.ΣΤΑΤ.) για την αντίστοιχη χρονική περίοδο. Κατά την επεξεργασία των στοιχείων παρατηρήθηκαν αποκλίσεις με τα στοιχεία που απέστειλαν ορισμένες Λιμενικές Αρχές με την ΕΛ.ΣΤΑΤ.. Για τον λόγο αυτό αποφασίσθηκε όλα τα στοιχεία να ληφθούν μόνο από την στατιστική υπηρεσία για λόγους ομοιομορφίας των αποτελεσμάτων.

Η παρουσίαση των στοιχείων της εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης γίνεται ξεχωριστά ανά φορέα διαχείρισης και στη συνέχεια γίνεται ομαδοποίηση των αποτελεσμάτων ώστε να επιτραπεί η ανάλυση και αξιολόγηση του μεγέθους της κίνησης στους λιμένες που διαχειρίζονται οι φορείς διαχείρισης των λιμένων.

#### 6.4.1. Εμπορευματική κίνηση

Το έτος 2017 σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. στους λιμένες που διαχειρίζονται τα Λιμενικά Ταμεία και Δημοτικά – Διαδημοτικά Λιμενικά Ταμεία διακινήθηκαν 817 χιλιάδες τόνοι φορτίου.

Η καταγραφή του φορτίου αφορά σε εμπορευματική κίνηση οποιασδήποτε μορφής φορτίου (υγρά εμπορεύματα, ξηρό φορτίο χύμα, φορτίο σε Ro/Ro - Roll-on roll-off και γενικό φορτίο).

Στο πίνακα 6.9. παρουσιάζεται το φορτίο που διακινείται σε κάθε λιμένα. Έπειτα συγκεντρώνεται το άθροισμα των φορτίων ανά λιμενική εγκατάσταση και παρουσιάζεται η συνολική εμπορευματική κίνηση ανά λιμένα. Τα σύνολα αυτά, αφορούν λιμένες που υπάγονται στα Λ.Τ. και Δ.Λ.Τ. κάθε Περιφέρειας και για τα οποία η ΕΛ.ΣΤΑΤ. έχει καταγράψει στοιχεία για την περίοδο 2013- 2017.

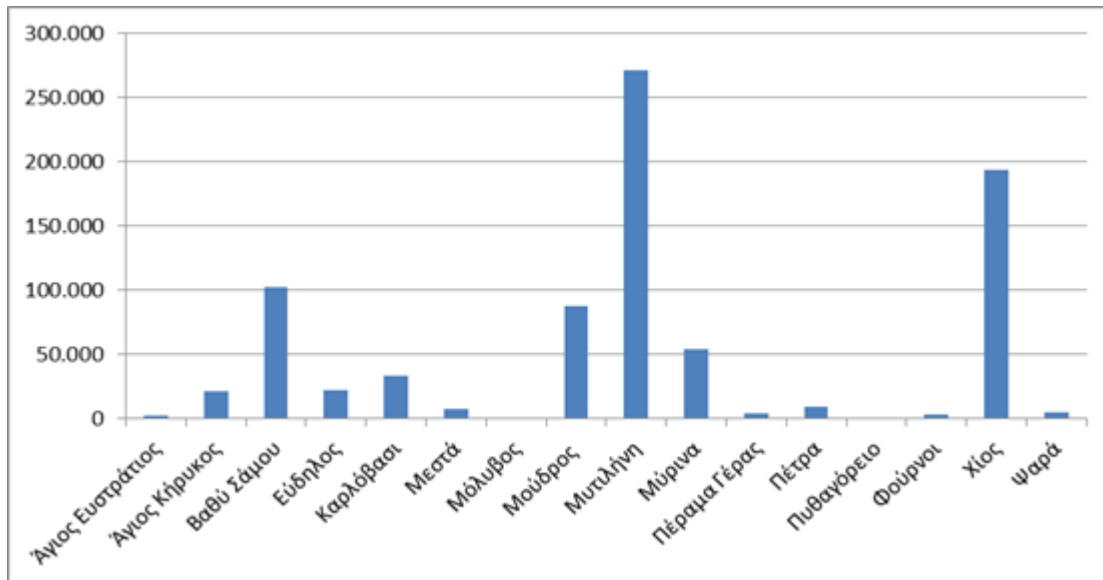
**Πίνακας 6.9.: Εμπορευματική Κίνηση Λιμένων (εκφορτωθέντα)**

Λιμένες εκφόρτωσης / φόρτωσης	Κατηγορίες εκφορτωθέντων (Μικτό βάρος φορτίων σε τόνους)					
	Σύνολο	Υγρό Φορτίο Χύμα	Ξηρό Φορτίο Χύμα	ΕΚ	Φορτίο σε Ro/Ro-Roll-on roll-off	Άλλα Γενικά Φορτία
<b>Σύνολο</b>	<b>817.338</b>	261.706	129.469	0	404.008	22.155
Άγιος Ευστράτιος	2.196	200	0	0	1.996	0
Άγιος Κήρυκος	21.215	8.605	2.035	0	9.795	780
Βαθύ Σάμου	102.111	46.410	17.543	0	37.700	458
Εύδηλος	21.935	2.556	7.449	0	8.304	3.626
Καρλόβασι	33.617	2.020	3.190	0	28.397	10
Μεστά	7.260	2.279	2.670	0	611	1.700
Μόλυβος	0	0	0	0	0	0
Μούδρος	87.646	33.060	11.965	0	40.949	1.672
Μυτιλήνη	271.203	89.062	41.725	0	139.369	1.047
Μύρινα	53.700	13.478	14.882	0	23.868	1.472
Πέραμα Γέρας	3.907	0	2.838	0	0	1.069
Πέτρα	9.040	0	9.040	0	0	0
Πυθαγόρειο	1.160	0	0	0	1.160	0
Φούρνοι	3.677	219	570	0	2.755	133
Χίος	193.237	63.817	12.442	0	106.790	10.188
Ψαρά	5.434	0	3.120	0	2.314	0

Πηγή: Ίδια επεξεργασία



**Διάγραμμα 6.1.** Εμπορευματική Κίνηση ανά Λιμένα (εκφορτωθέντα)



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Όπως παρατηρείται από το διάγραμμα 6.1., η μεγαλύτερη εμπορευματική κίνηση σημειώνεται στον λιμένα Μυτιλήνης με περίπου 271 χιλιάδες τόνους φορτίου. Ακολουθεί ο λιμένας της Χίου με 193 χιλιάδες τόνους φορτίου, ο λιμένας Βαθέως Σάμου με 102 χιλιάδες και στον λιμένα του Μούδρου της Λήμνου με 88 χιλιάδες. Υπάρχουν οι λιμένες Αγίου Κηρύκου Ικαρίας, Καρλοβάσου και Μύρινας οι οποίοι δέχονται φορτίο από 20 χιλιάδες έως 54 χιλιάδες τόνους και άλλοι εννέα λιμένες οι οποίοι έχουν κίνηση κάτω από 10 χιλιάδες τόνους συνολικού φορτίου ετησίως.

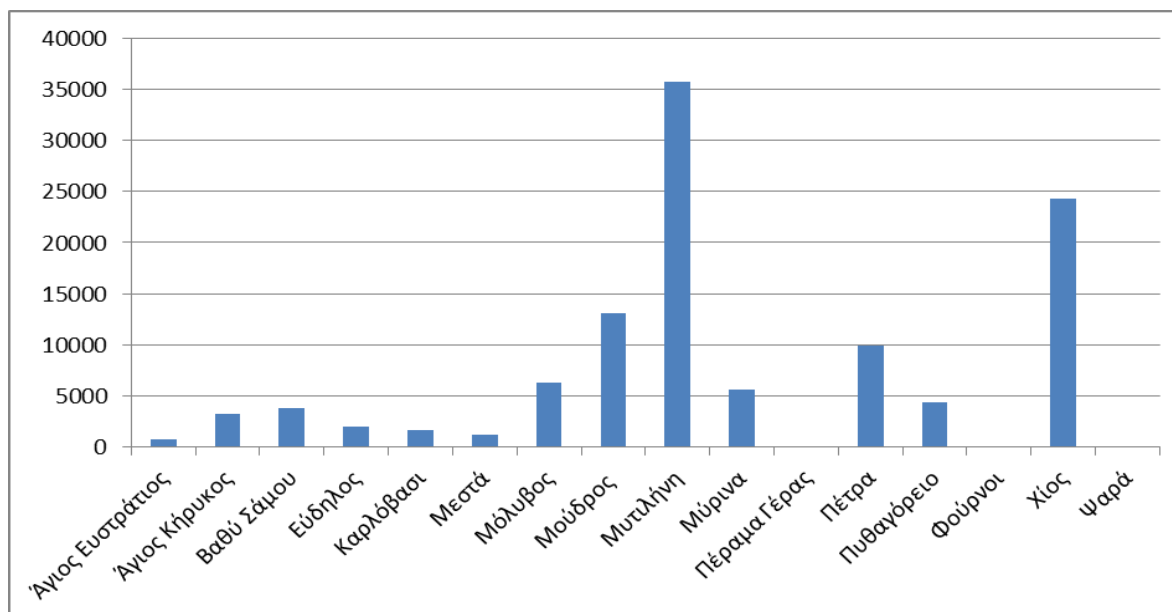
Στον πίνακα 6.10. και στο διάγραμμα 6.2. παρουσιάζεται η εμπορευματική κίνηση των λιμένων όσο αφορά τα φορτωθέντα φορτία.

**Πίνακας 6.10.:** Εμπορευματική Κίνηση Λιμένων (φορτωθέντα)

Λιμένες εκφόρτωσης / φόρτωσης	Κατηγορίες φορτωθέντων (Μικτό βάρος φορτίων σε τόνους)					
	Σύνολο	Υγρό Φορτίο Χύμα	Ξηρό Φορτίο Χύμα	ΕΚ	Φορτίο σε Ro/Ro - Roll-on roll-off	Άλλα Γενικά Φορτία
<b>Σύνολο</b>	<b>112.235</b>	473	30.400	0	80.882	480
Άγιος Ευστράτιος	768	0	0	0	768	0
Άγιος Κήρυκος	3.262	0	0	0	3.262	0
Βαθύ Σάμου	3.806	0	0	0	3.806	0
Εύδηλος	2.061	0	0	0	2.061	0
Καρλόβασι	1.694	0	0	0	1.694	0
Μεστά	1.179	0	940	0	9	230
Μόλυβος	6.360	0	6.360	0	0	0
Μούδρος	13.144	0	0	0	13.144	0
Μυτιλήνη	35.691	0	10.090	0	25.601	0
Μύρινα	5.621	0	3.050	0	2.571	0
Πέραμα Γέρας	0	0	0	0	0	0
Πέτρα	9.960	0	9.960	0	0	0
Πυθαγόρειο	4.344	0	0	0	4.344	0
Φούρνοι	0	0	0	0	0	0
Χίος	24.323	473	0	0	23.600	250
Ψαρά	22	0	0	0	22	0

**Πηγή:** Ιδία επεξεργασία

**Διάγραμμα 6.2.** Εμπορευματική Κίνηση ανά Λιμένα (φορτωθέντα)



**Πηγή:** Ιδία επεξεργασία

Από την ανάλυση των δεδομένων της κίνησης των λιμένων των νησιών του Βορείου Αιγαίου διαπιστώνεται ότι εξυπηρετούν κυρίως τις τοπικές ανάγκες των νησιών. Αυτό παρατηρείται από τη μεγάλη διαφορά που έχει ο όγκος των εκφορτωθέντων φορτιών από τον όγκο των φορτωθέντων σε κάθε λιμένα. Ωστόσο από την κίνηση των λιμένων στα φορτία που φορτώνονται στα πλοία διαπιστώνεται ότι υπάρχει εξαγωγή προϊόντων προς ηπειρωτική χώρα.

#### **6.4.2. Επιβατική κίνηση**

Η επιβατική κίνηση στους λιμένες της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου άγγιξε τους 734 χιλ. επιβιβασθέντες επιβάτες και 742 χιλ. αποβιβασθέντες κατά το τελευταίο έτος (2017) για το οποίο υπάρχουν συγκεντρωτικά στοιχεία. Συνολικά, η επιβατική κίνηση σε όλα τα λιμάνια του βορείου αιγαίου διαμορφώθηκε σε σχεδόν 1,5 εκατομμύριο επιβάτες (πίνακες 6.11. και 6.12.).

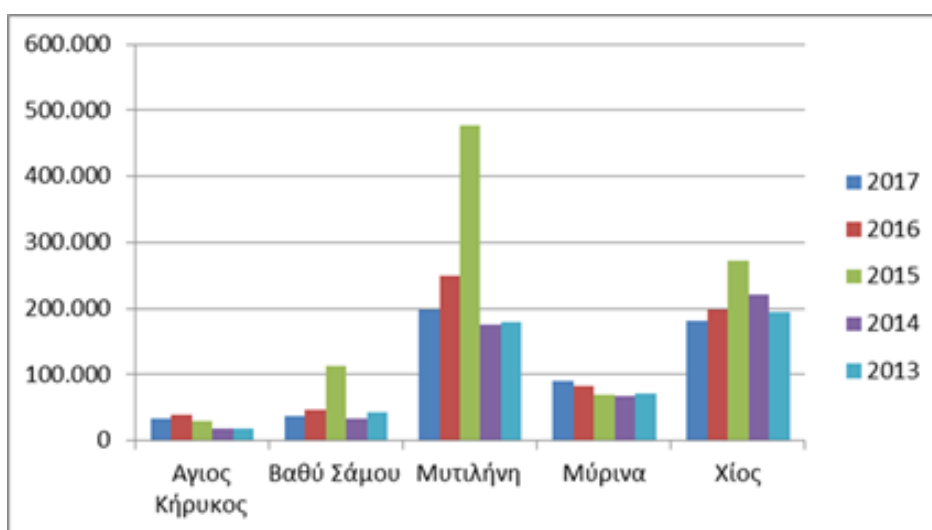
Στα διαγράμματα 6.3. και 6.4. εμφανίζεται η επιβατική κίνηση ως προς τους επιβιβασθέντες και αποβιβασθέντες επιβάτες ακτοπλοΐας ανά έτος από το 2013 έως το 2017.

**Πίνακας 6.11.:** Επιβατική Κίνηση ανά Λιμένα (επιβιβασθέντες επιβάτες)

α/α	Λιμένες	2017	2016	2015	2014	2013
		Σύνολο Έτους	Σύνολο Έτους	Σύνολο Έτους	Σύνολο Έτους	Σύνολο Έτους
		Από Ε/Γ Ο/Γ	Από Ε/Γ Ο/Γ	Από Ε/Γ Ο/Γ	Από Ε/Γ Ο/Γ	Από Ε/Γ Ο/Γ
	<b>Σύνολο</b>	<b>734.244</b>	<b>772.607</b>	<b>1.104.285</b>	<b>685.959</b>	<b>669.034</b>
1	Άγιος Ευστράτιος	6.129	6.281	5.814	6.125	5.528
2	Άγιος Κήρυκος	32.505	38.152	28.667	18.284	18.424
3	Βαθύ Σάμου	36.367	46.521	113.640	34.084	42.059
4	Βολισσός Χίου	2.300	1.225	1.190	-	-
5	Εύδηλος	52.805	39.839	43.043	54.543	51.133
6	Θύμαινα	2622	1.909	2.556	2.140	1.186
7	Καρλόβασι	64480	43.293	46.014	57.165	54.930
8	Μεστά	417	4.034	44	1.038	6.419
9	Μυτιλήνη	198875	249.740	476.516	176.307	178.777
10	Μύρινα	90696	81.736	69.412	66.959	70.657
11	Οινούσες	18136	18.633	17.059	16.936	16.567
12	Πυθαγόρειο	17579	15.867	6.219	8.554	6.557
13	Φούρνοι	19.664	17.851	14.887	15.240	15.288
14	Χίος	181.977	199.205	271.914	221.514	193.735
15	Χρυσομηλιά Φούρνων	1.076	823	-	-	-
16	Ψαρά	8.616	7.498	7.310	7.070	7.774

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

**Διάγραμμα 6.3.** Σύνολο επιβιβασθέντων επιβατών ακτοπλοΐας ανά έτος



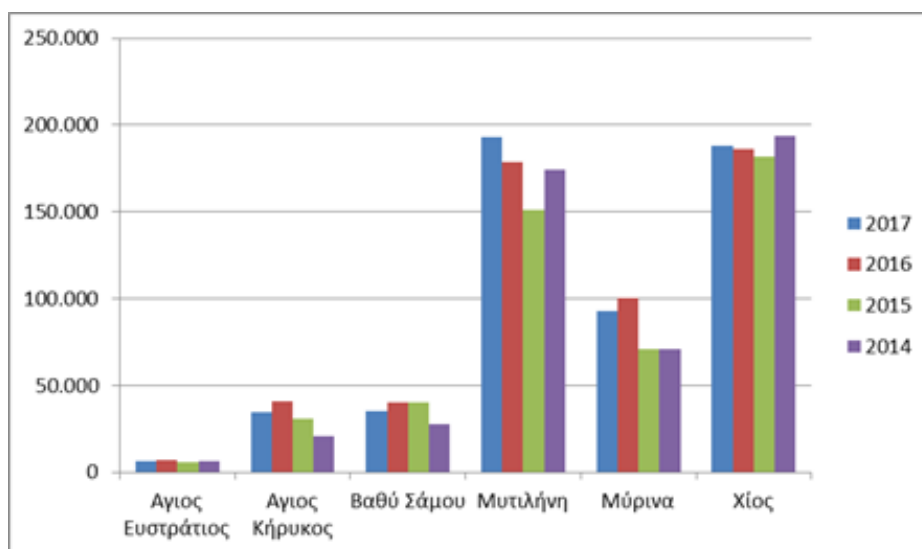
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

**Πίνακας 6.12.:** Επιβατική Κίνηση ανά Λιμένα (αποβιβασθέντες επιβάτες)

α/α	Λιμένες	2017	2016	2015	2014	2013
		Σύνολο Έτους	Σύνολο Έτους	Σύνολο Έτους	Σύνολο Έτους	Σύνολο Έτους
		Από Ε/Γ Ο/Γ	Από Ε/Γ Ο/Γ	Από Ε/Γ Ο/Γ	Από Ε/Γ Ο/Γ	Από Ε/Γ Ο/Γ
	<b>Σύνολο</b>	<b>741.631</b>	<b>704.427</b>	<b>616.613</b>	<b>659.651</b>	<b>674.329</b>
1	Άγιος Ευστράτιος	6.044	7.028	5.391	6.129	5.897
2	Άγιος Κήρυκος	34.236	40.869	30.575	20.473	19.492
3	Βαθύ Σάμου	35.371	39.966	39.964	27.535	37.512
4	Βολισσός	2.443	981	1.072		
5	Εύδηλος	53.603	39.808	41.944	56.478	52.685
6	Θύμαινα	1.715	1.476	1.279	1.624	1.448
7	Καρλόβασι	65.308	44.038	42.848	57.839	57.487
8	Μεστά	1.576	3.056	42	840	6.384
9	Μυτιλήνη	192.795	178.731	151.019	174.118	178.786
10	Μύρινα	92.962	100.381	70.910	70.763	73.117
11	Οινούσες	18.873	19.463	17.553	17.824	17.251
12	Πυθαγόρειο	18.037	16.177	9.892	8.860	6.392
13	Φούρνοι Σάμου	20.128	18.578	15.764	16.466	14.301
14	Χίος	187.783	186.056	181.564	193.516	195.592
15	Χρυσομηλιά Φούρνων	725	612	-	-	-
16	Ψαρά	10.032	7.207	6.796	7.186	7.985

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

**Διάγραμμα 6.4.:** Σύνολο αποβιβασθέντων επιβατών ακτοπλοΐας ανά έτος



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Αξίζει να σημειωθεί ότι το 2015 που ήταν η χρονιά που ξέσπασε το προσφυγικό / μεταναστευτικό ζήτημα η συνολική επιβατική κίνηση ξεπέρασε το 1,1 εκ. επιβάτες εξαιτίας των προσφυγικών / μεταναστευτικών ροών που μετακινούνταν στην ηπειρωτική χώρα από τους λιμένες Μυτιλήνης, Χίου και Σάμου (Βαθύ).

Η κίνηση των επιβατών κρουαζιέρας αναλύεται ξεχωριστά στην επόμενη παράγραφο.

### **6.4.3. Κίνηση επιβατών κρουαζιέρας**

Στον πίνακα 6.13. παρουσιάζεται η κίνηση στην κρουαζιέρα ανά λιμένα και συνολικά στο Βόρειο Αιγαίο. Τα στοιχεία έχουν δοθεί από την Ένωση Λιμένων Ελλάδος και αφορούν στα έτη 2013 έως 2017.

Στον πρώτη σειρά φαίνεται η κίνηση της κρουαζιέρας σε αριθμό κρουαζιερόπλοιων στη διάρκεια 2013 – 2017 ενώ στη δεύτερη γραμμή παρουσιάζεται ο αριθμός των επιβατών που αποβιβάστηκαν από το κρουαζιερόπλοιο.

Όπως αποτυπώνεται στα διαγράμματα 6.5. και 6.6., το σύνολο των αφίξεων κρουαζιερόπλοιων για το έτος 2013 ήταν 133 και το 2015 ήταν 155 κρουαζιερόπλοια. Διαπιστώνεται ότι το 2015 ήταν η καλύτερη χρονιά σε άφιξη κρουαζιερόπλοιων. Όσον αφορά στους επιβάτες, οι συνολικές αφίξεις που καταγράφηκαν το 2013 ήταν 95.800 και το 2015 ήταν 76.803 επιβάτες.

**Πίνακας 6.13.: Στοιχεία Κρουαζιέρας ανά Λιμένα ανά έτος**

<b>Κίνηση Κρουαζιερόπλοιων στο λιμένα Σάμου</b>					
<b>Cruise ship traffic on Samos port</b>					
	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Κρουαζιερόπλοια / Cruise ships	25	23	19	51	39
% μεταβολή / % change		-8,0%	-17,4%	168,4%	-23,5%
Επιβάτες / Passengers	38.676	24.865	10.893	43.659	10.008
% μεταβολή / % change		-35,7%	-56,2%	300,8%	-77,1%

**Πηγή:** Ένωση Λιμένων Ελλάδος / **Source:** Greek Port Association

<b>Κίνηση Κρουαζιερόπλοιων στο λιμένα Χίου</b>					
<b>Cruise ship traffic on Chios port</b>					
	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Κρουαζιερόπλοια / Cruise ships	33	36	42	43	7
% μεταβολή / % change		9,1%	16,7%	2,4%	-83,7%
Επιβάτες / Passengers	9.924	16.963	25.229	21.933	16.445
% μεταβολή / % change		70,9%	48,7%	-13,1%	-25,0%

**Πηγή:** Ένωση Λιμένων Ελλάδος / **Source:** Greek Port Association

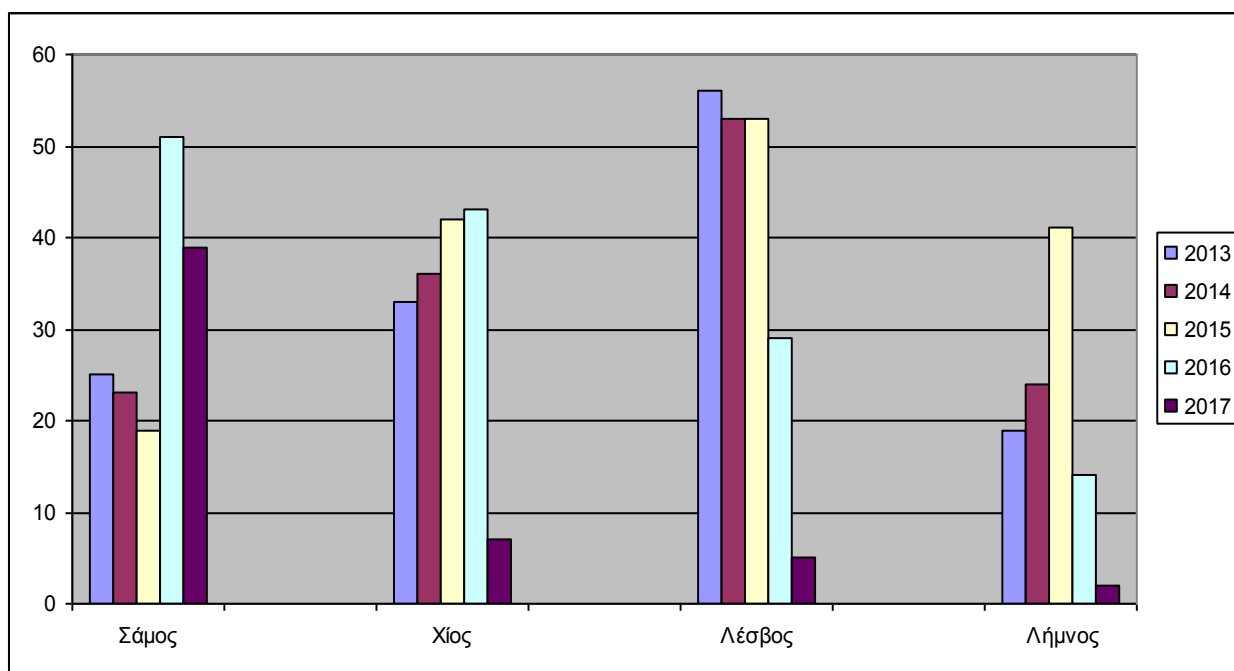
<b>Κίνηση Κρουαζιερόπλοιων στο λιμένα Λέσβου</b>					
<b>Cruise ship traffic on Lesbos port</b>					
	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Κρουαζιερόπλοια / Cruise ships	56	53	53	29	5
% μεταβολή / % change		-5,4%	0,0%	-45,3%	-82,8%
Επιβάτες / Passengers	42.423	34.150	24.894	13.923	2.482
% μεταβολή / % change		-19,5%	-27,1%	-44,1%	-82,2%

**Πηγή:** Ένωση Λιμένων Ελλάδος / **Source:** Greek Port Association

<b>Κίνηση Κρουαζιερόπλοιων στο λιμένα Λήμνου</b>					
<b>Cruise ship traffic on Limnos port</b>					
	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Κρουαζιερόπλοια / Cruise ships	19	24	41	14	2
% μεταβολή / % change		26,3%	70,8%	-65,9%	-85,7%
Επιβάτες / Passengers	4.777	7.657	15.787	4.072	381
% μεταβολή / % change		60,3%	106,2%	-74,2%	-90,6%

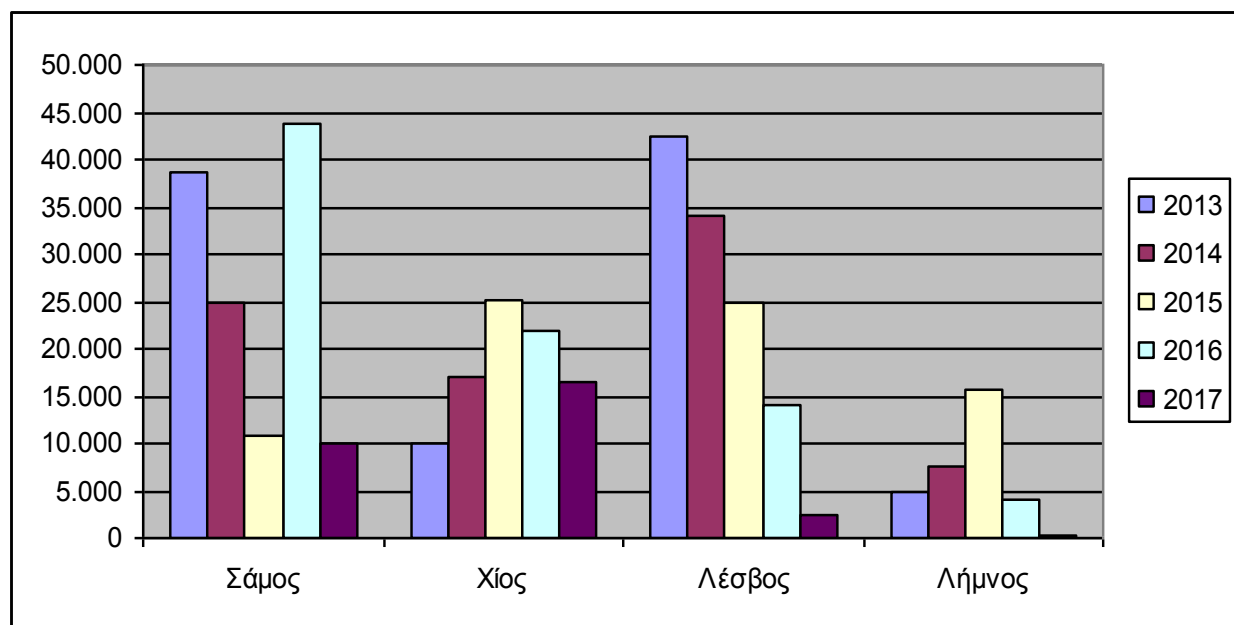
**Πηγή:** Ένωση Λιμένων Ελλάδος / **Source:** Greek Port Association

**Διάγραμμα 6.5.:** Συνολική κίνηση κρουαζιερόπλοιων ανά νησί ανά έτος.



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

**Διάγραμμα 6.6.:** Συνολική κίνηση επιβατών κρουαζιερόπλοιων ανά νησί ανά έτος.



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Στον πίνακα 6.14. εμφανίζεται η συνολική κίνηση κρουαζιερόπλοιων και αποβιβασθέντων επιβατών στους λιμένες που δέχονται κρουαζιέρα:



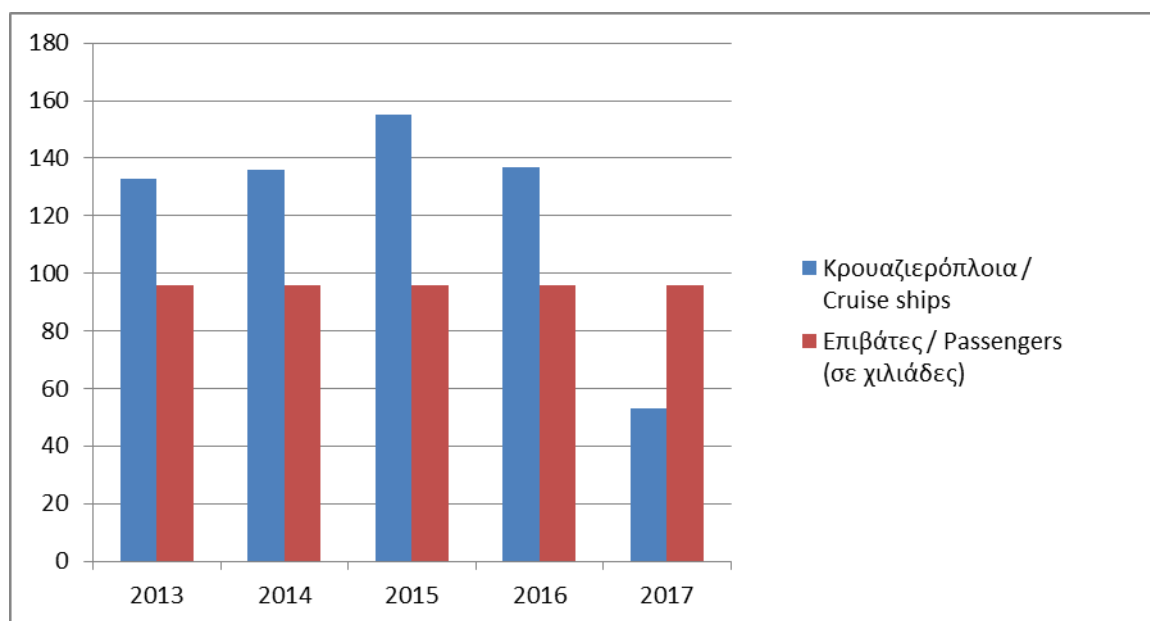
**Πίνακας 6.14.:** Συνολικά στοιχεία Κρουαζιέρας στους λιμένες του Βορείου Αιγαίου

Συνολική κίνηση Κρουαζιερόπλοιων στους λιμένες του Βορείου Αιγαίου					
Cruise ship traffic on North Aegean ports					
	2013	2014	2015	2016	2017
Κρουαζιερόπλοια / Cruise ships	133	136	155	137	53
% μεταβολή / % change		2,26%	13,97%	-11,61%	-61,31%
Επιβάτες / Passengers	95.800	83.635	76.803	83.587	29.316
% μεταβολή / % change		-12,70%	-8,17%	8,83%	-64,93%

**Πηγή:** Ιδία επεξεργασία

Στο διάγραμμα 6.7. αποτυπώνεται η συνολική κίνηση για την κρουαζιέρα σε αριθμό κρουαζιερόπλοιων και επιβατών από το 2014 έως το 2017.

**Διάγραμμα 6.7.:** Συνολική κίνηση κρουαζιέρας στο Βόρειο Αιγαίο ανά έτος



**Πηγή:** Ιδία επεξεργασία

Το 2017 ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων, που προσέγγισαν στους λιμένες του Βορείου Αιγαίου, παρατηρείται σημαντικά μειωμένος σε σχέση με το 2016. Η μείωση σε σχέση με το προηγούμενο έτος είναι 61,31%, ενώ αντίστοιχα ο αριθμός των επιβατών μειώθηκε κατά 64,93%.

Γίνεται αντιληπτό ότι η δραματική μείωση στους αριθμούς της κρουαζιέρας οφείλεται στο ξέσπασμα του προσφυγικού / μεταναστευτικού ζητήματος και στο αρνητικό

κλίμα το οποίο αποθάρρυνε τους επισκέπτες να επιλέξουν ως προορισμό τα νησιά του Βορείου Αιγαίου.

## 6.5. Ανθρώπινο δυναμικό

Οι θέσεις προσωπικού των φορέων διαχείρισης αφορούν σε θέσεις τακτικού προσωπικού. Η μεταφορά των υπαλλήλων από τα κρατικά στα δημοτικά λιμενικά ταμεία έγινε αυτοδίκαια μετά την μεταφορά των αρμοδιοτήτων σε αυτά. Οι αριθμοί που αναφέρονται στον παρακάτω πίνακα δόθηκαν από τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και το Λιμενικό Ταμείο δηλαδή κατά τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου.

Στον πίνακα 6.15. φαίνεται ο αριθμός των υπαλλήλων που στελεχώνουν τον φορέα και προέρχονται από τον οικείο Δήμο:

**Πίνακας 6.15.:** Λιμενικά Ταμεία και στελέχωση υπηρεσιών

	Φορέας διαχείρισης λιμένα	Θέσεις τακτικού προσωπικού / μετακινούμενοι υπάλληλοι	Συνολικός αριθμός θέσεων
1	<b>Δ.Α.Τ. Λέσβου</b>	ΠΕ Διοικητικού- Οικονομικού (1), ΠΕ Περιβαλλοντολόγων (1), ΔΕ Τεχνικού Ειδικότητας Δομικών, Συγκοινωνιακών και Υδραυλικών Έργων (1), ΔΕ Διοικητικών Γραμματέων (2), ΥΕ Επιμελητών (1) <b>Υπάλληλοι με μετακίνηση από τον Δήμο Λέσβου:</b> ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών (1)	7
2	<b>Δ.Α.Τ. Χίου</b>	Δ.Ε. Τεχνικών, Δομικών, Συγκοινωνιακών και Υδραυλικών Έργων (1) Π.Ε. Διοικητικού - Οικονομικού (1) <b>Υπάλληλοι με μετακίνηση από τον Δήμο Χίου:</b> Τ.Ε. Μηχανικών (1) Δ.Ε. Διοικητικού (1)	4
3	<b>Δ.Α.Τ. Σάμου</b>	Διοικητικού- Γραμματέων (1), Διοικητικών Λογιστών (1), ΥΕ Επιμελητών (1), ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών (1), Εργάτες καθαριότητας (2), Κλητήρας (1)	7
4	<b>Δ.Α.Τ. Λήμνου</b>	Γραμματέας (1)	1
5	<b>Α.Τ. Ικαρίας</b>	Κανένας μόνιμος υπάλληλος Υπάρχει ένας (1) λογιστής ορισμένου χρόνου	0
	<b>Σύνολο υπαλλήλων</b>		<b>19</b>

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Παρατηρούμε ότι τα λιμενικά ταμεία είναι υποστελεχωμένα ενώ το Λιμενικό Ταμείο Ικαρίας λειτουργεί χωρίς μόνιμο υπάλληλο παρά μόνο με έναν υπάλληλο με σύμβαση ορισμένου χρόνου, ειδικότητας λογιστή.

Σύμφωνα με το άρθρο 33 του Ν.4024/2011 (ΦΕΚ 226 Α) και κατ' εφαρμογή σχετικής Κοινής Υπουργικής Απόφασης αριθ. 8312.64/18/12/12 (ΦΕΚ 1703 Β /16-5-2012) περί κατάργησης κενών οργανικών θέσεων Λιμενικών Ταμείων, στις περιπτώσεις όπου οι κενές οργανικές θέσεις υπερβαίνουν ανά κατηγορία και κλάδο το 60% των θέσεων που προβλέπονται από τον οικείο οργανισμό τους, οι ανωτέρω κενές οργανικές θέσεις καταργούνται.

Επίσης στον πίνακα 6.16. παρατηρείται ότι ο αριθμός των θέσεων που έχει μεταφερθεί στον φορέα είναι μικρός σε σχέση με τον αριθμό που προβλέπεται στο οργανόγραμμα. Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι οι προσλήψεις στον δημόσιο τομέα είναι περιορισμένες, συμπεραίνεται ότι τα λιμενικά ταμεία υπολειτουργούν χωρίς να υπάρχει προοπτική βελτίωσης της υφιστάμενης κατάστασης.

Τα λιμενικά ταμεία που έχουν εγκεκριμένους οργανισμούς εσωτερικής λειτουργίας είναι τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία Λέσβου, Χίου και Σάμου. Ο οργανισμός του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Λήμνου και Λιμενικού Ταμείου Ικαρίας δεν δόθηκε από τους φορείς ούτε όμως εντοπίστηκε κατά την αναζήτηση στο διαύγεια.

Οι οργανισμοί των Δ.Λ.Τ. Λέσβου, Χίου και Σάμου έχουν εγκριθεί με τις παρακάτω αποφάσεις της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αιγαίου ως εξής:

- Αριθ. 68250/17 (ΦΕΚ 3898 Β / 06-11-2017): Έγκριση Οργανισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας (Ο.Ε.Υ.) Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Λέσβου.
- Αριθ. 43415/16 (ΦΕΚ 1960 Β / 30-06-2016 - Διορθ. σφαλμ. στο ΦΕΚ 2409 Β / 4-8-16): Τροποποίηση Οργανισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Χίου.
- Αριθ. 19263/18 (ΦΕΚ 1304 Β / 13-4-2018): Έγκριση Οργανισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας (Ο.Ε.Υ.) Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Σάμου.

Στους οργανισμούς αναφέρονται οι τακτικές οργανικές θέσεις δημοσίου δικαίου και οι θέσεις του εποχιακού προσωπικού με σχέση εργασίας Ι.Δ. ορισμένου χρόνου. Έγινε κατηγοριοποίηση των θέσεων του προσωπικού που προβλέπεται να υπάρχει σε κάθε φορέα και τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον πίνακα 6.16.:

**Πίνακας 6.16.:** Αριθμός οργανικών θέσεων δημοσίου δικαίου που προβλέπονται ανά κατηγορία ανά φορέα διαχείρισης.

Φορέας διαχείρισης	Θέσεις τακτικού προσωπικού που προβλέπονται ανά κατηγορία	Υφιστάμενες θέσεις τακτικού προσωπικού ανά κατηγορία	Θέσεις Ι.Δ. ορισμένου χρόνου που προβλέπονται ανά κατηγορία	Υφιστάμενες θέσεις Ι.Δ. ορισμένου χρόνου ανά κατηγορία
1 <b>Δ.Α.Τ. Λέσβου</b>	ΠΕ 7 ΤΕ 3 ΔΕ 9 ΥΕ 4 Σύνολο 23	ΠΕ 3 ΤΕ - ΔΕ 3 ΥΕ 1 Σύνολο 7	7 θέσεις διαφόρων ειδικοτήτων    Σύνολο 7	-
2 <b>Δ.Α.Τ. Χίου</b>	ΠΕ 6 ΤΕ 5 ΔΕ 4 ΥΕ 4 Σύνολο 19	ΠΕ 1 ΤΕ 1 ΔΕ 2 ΥΕ - Σύνολο 4	  ΔΕ 2 ΥΕ 4 Σύνολο 6	-
3 <b>Δ.Α.Τ. Σάμου</b>	ΠΕ 2 ΤΕ 2 ΔΕ 2 ΥΕ 6 Σύνολο 12	ΠΕ 1 ΤΕ 1 ΔΕ 2 ΥΕ 4 Σύνολο 7	- ΤΕ 1 ΔΕ 2 ΥΕ 5 Σύνολο 8	-
<b>Σύνολο:</b>	<b>54</b>	<b>19</b>	<b>21</b>	<b>-</b>

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Στον οργανισμό του Δ.Α.Τ. Σάμου προτείνονται δύο επιπλέον θέσεις ΠΕ, εκ των οποίων η μία προβλέπεται να καλυφθεί από μετάταξη υπαλλήλου, δύο θέσεις ΔΕ και μία θέση ΥΕ.

Στα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία Λέσβου και Χίου προβλέπεται από μία θέση δικηγόρου με έμμισθη εντολή.

Το ποσοστό κάλυψης των θέσεων προσωπικού είναι σημαντικά μικρό και για το Δ.Α.Τ. Λέσβου είναι 23,33%, για το Δ.Α.Τ. Χίου είναι μόλις 16% ενώ για το Δ.Α.Τ. Σάμου είναι 35%.

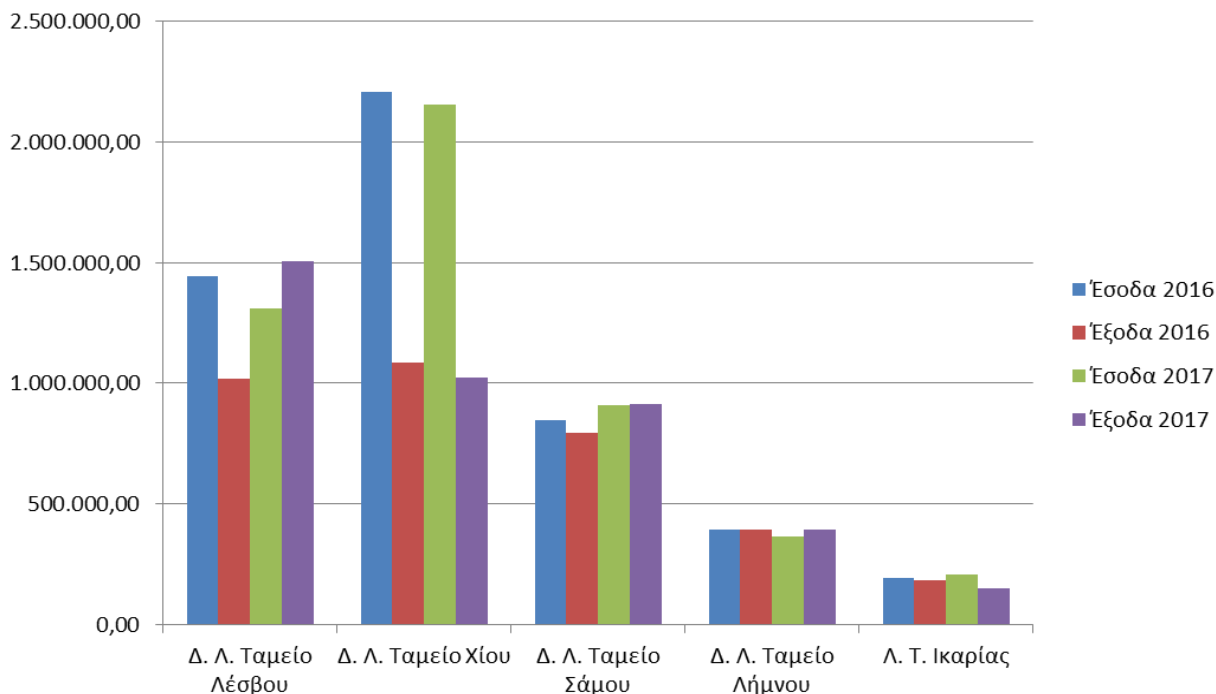
Στο Δ.Α.Τ. Λήμνου με την απόφαση αριθ. 1062693/5309/0016/03 (ΦΕΚ 1404 Β / 30-9-03) του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών, δεδομένου ότι το ταμείο είναι

υποστελεχωμένο, ανατέθηκε στις οικείες Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες η είσπραξη των εσόδων του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Λήμνου.

## 6.6. Οικονομικά στοιχεία

Παρακάτω επιχειρείται να αναλυθούν τα οικονομικά στοιχεία των δημοτικών λιμενικών ταμείων και του λιμενικού ταμείου του Βορείου Αιγαίου. Τα δημοτικά λιμενικά ταμεία δεν διέθεσαν όλους τους προϋπολογισμούς και απολογισμούς που ζητήθηκαν. Μόνο το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λέσβου διέθεσε συνολικά τα οικονομικά στοιχεία της τελευταίας πενταετίας δηλαδή απολογισμό και ισολογισμό από το 2013 έως το 2017, ενώ για τα υπόλοιπα λιμενικά ταμεία τα οικονομικά στοιχεία που δόθηκαν είναι ελλιπή. Παρόλα αυτά υπάρχει σαφής εικόνα για τα στοιχεία των διαθέσιμων και τα στοιχεία των εσόδων και εξόδων (διάγραμμα 6.8.) τουλάχιστον για τα έτη 2016 και 2017.

**Διάγραμμα 6.8.:** Έσοδα – έξοδα λιμενικών ταμείων κατά τα έτη 2016-2017



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Από το διάγραμμα 6.8. παρατηρείται ότι το Λιμενικό Ταμείο Λέσβου, το έτος 2016, κλείνει με σημαντικό κέρδος αλλά το έτος 2017 κλείνει με ένα μικρό ποσοστό ζημιών.

Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Χίου παρουσιάζει και τις δύο χρονιές σημαντικά κέρδη.

Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λήμνου τα έτη 2016 έως 2017 παρουσιάζει σχεδόν ισοσκελισμένα τα έσοδα με τα έξοδα.

Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σάμου το 2016 κλείνει με μικρό ποσοστό κέρδους ενώ το 2017 παρουσιάζει ελάχιστη ζημία.

Για το Λιμενικό Ταμείο Ικαρίας τα έτη 2016 και 2017 κλείνουν με μικρό κέρδος ενώ υπάρχει ταμειακό υπόλοιπο το οποίο το 2017 παρουσιάζεται μειωμένο κατά 39%. Δεν υπάρχουν όμως περισσότερα στοιχεία για περαιτέρω αξιολόγηση.

Από τα οικονομικά στοιχεία που διατέθηκαν δεν μπορεί να εξαχθεί ασφαλές συμπέρασμα για όλα τα λιμενικά ταμεία αφού πρέπει να αναλυθούν α) οι πηγές των εσόδων και β) που διατίθενται τα έσοδα πέρα από τα πάγια λειτουργικά τους έξοδα, δηλαδή εάν επενδύονται στο λιμάνι. Το συμπέρασμα που εύκολα εξάγεται είναι ότι τα λιμενικά ταμεία καλύπτουν τα πάγια έξοδα με τα έσοδα του λιμανιού από τη μίσθωση παραχώρησης της χερσαίας ζώνης.

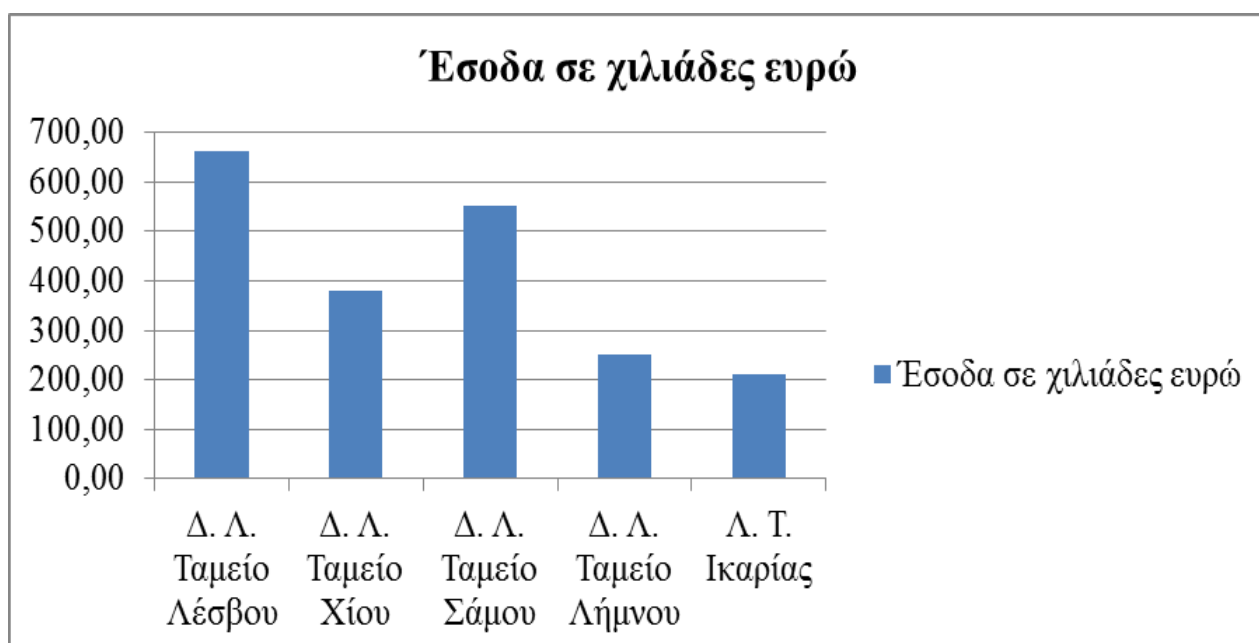
Οι απολογισμοί αποτυπώνονται σε μορφή κωδικοποιημένων πινάκων, οι οποίοι καταρτίζονται ετησίως, για κάθε δημοτικό λιμενικό ταμείο και για το κρατικό λιμενικό ταμείο.

Οι ταμειακοί απολογισμοί περιλαμβάνουν προϋπολογισμό εσόδων και εξόδων καθώς και βεβαιωθέντα, πληρωθέντα στοιχεία τους έτους.

Τα έσοδα (πίνακας 6.9.) των δημοτικών λιμενικών ταμείων και του λιμενικού ταμείου εντοπίζονται στα έσοδα κινητής και ακίνητης περιουσίας (τόκοι κεφαλαίων, έσοδα από εκμετάλλευση εδάφους ακίνητης περιουσίας και κοινόχρηστων χώρων κλπ.). Υπάρχουν έσοδα από τέλη, δικαιώματα και παροχή υπηρεσιών (τέλος χρήσης κοινόχρηστων χώρων (άρθρο 3 του Ν.1080/80), τέλη πρόσδεσης, παραβολής και πρυμνοδέτησης σκαφών, τέλος οχημάτων και επιβιβαζόμενων σε οχηματαγωγά πλοία (άρθρο 26 του Ν.1828/1989)). Σημαντικό ποσό στους προϋπολογισμούς των λιμενικών ταμείων είναι τα έσοδα από προσαυξήσεις εκπρόθεσμης καταβολής χρεών (άρθρο 6 του Ν.Δ. 356/74 και άρθρο 16 του Ν. 2130/1993) και πρόστιμα το Κ.Ο.Κ., του Ν.Δ. 807/1971 και του Α.Ν. 170/1967 σύμφωνα με το άρθρο 31 του Ν.2130/1993).

Τα έξοδα που εντοπίζονται στα δημοτικά λιμενικά ταμεία είναι οι δαπάνες για τα λειτουργικά τους έξοδα όπως είναι η μισθοδοσία των υπαλλήλων, ενοίκια, πληρωμές για τη συντήρηση και την επισκευή μονίμων εγκαταστάσεων, παροχές υπέρ τρίτων (ύδρευση, φωτισμός, καθαριότητα κ.α.). Οι λιμένες που έχουν υποχρέωση σε ISPS παρουσιάζουν δαπάνες, προκειμένου να είναι συμμορφωμένοι με τους όρους και τις υποχρεώσεις του διεθνή κώδικα ασφαλείας. Επομένως παρατηρείται στους πίνακες των απολογισμών πίστωση για την πληρωμή φύλαξης της λιμενικής εγκατάστασης, την αμοιβή του Υπεύθυνου Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης και του αναπληρωτή του, για την υποστήριξη και συντήρηση συστημάτων ασφαλείας (συναγερμού, κάμερες).

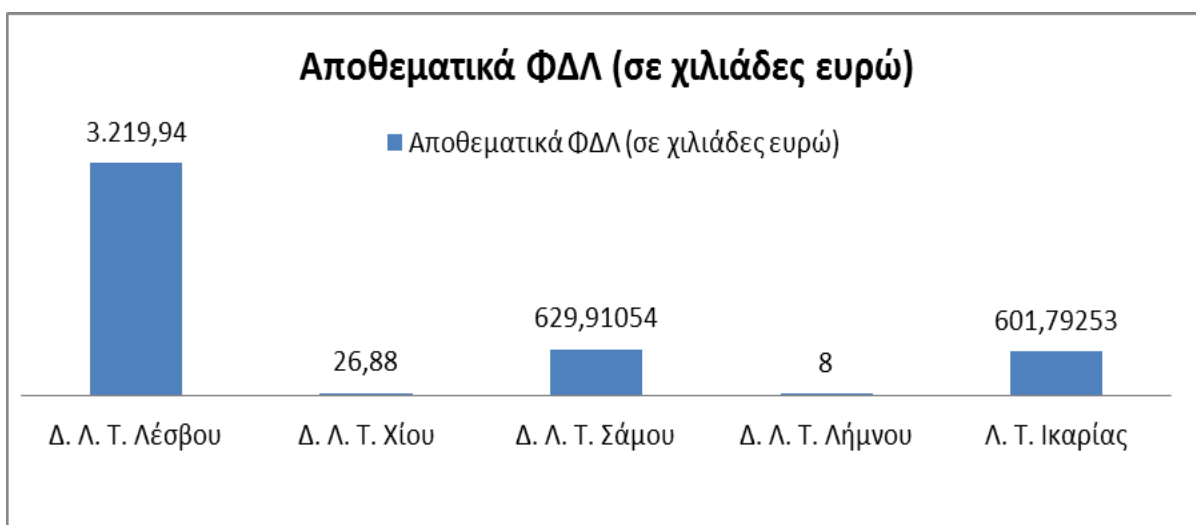
**Διάγραμμα 6.9.:** Έσοδα λιμενικών ταμείων



**Πηγή:** Ιδία επεξεργασία

Επίσης στο παρακάτω διάγραμμα 6.10. εμφανίζεται το ποσό του αποθεματικού για το κάθε λιμενικό ταμείο:

**Διάγραμμα 6.10.: Αποθεματικό λιμενικών ταμείων**



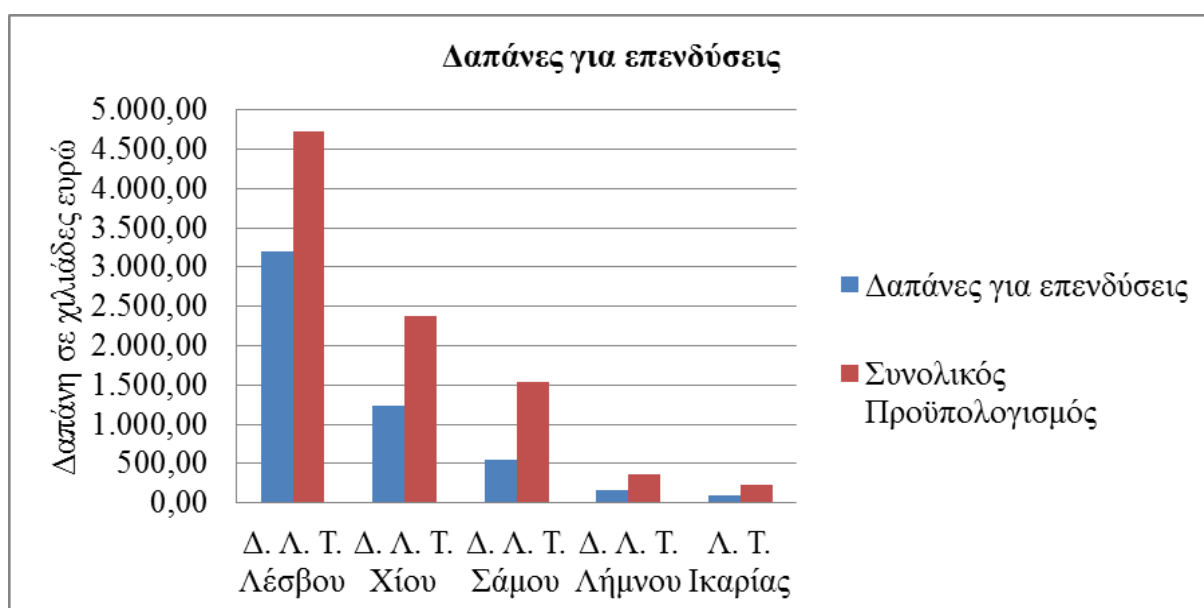
**Πηγή:** Ιδία επεξεργασία

Όπως φαίνεται από τους προϋπολογισμούς, τα λιμενικά δεσμεύουν πιστώσεις προκειμένου να επενδύσουν σε έργα για βελτίωση και αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων. Μέρος των πιστώσεων αφορά δαπάνες για πληρωμές έργων και δράσεων που χρηματοδοτούνται είτε από ίδιους πόρους, είτε από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ή της οικείας περιφέρειας. Το Υπουργείο Ναυτιλίας δεσμεύει από το Πρόγραμμα του πιστώσεις για να χρηματοδοτήσει έργα για τα οποία υπάρχουν «ώριμες» μελέτες δηλαδή έτοιμες μελέτες για δημοπράτηση.

Στο διάγραμμα 6.11. απεικονίζεται για κάθε λιμενικό ταμείο το ποσοστό των πιστώσεων του προϋπολογισμού του 2017 που δαπανάται για επενδύσεις σε σχέση με τα έσοδά του. Παρατηρείται ότι τα λιμενικά ταμεία διαθέτουν σχεδόν το 40% των εσόδων τους στις επενδύσεις.



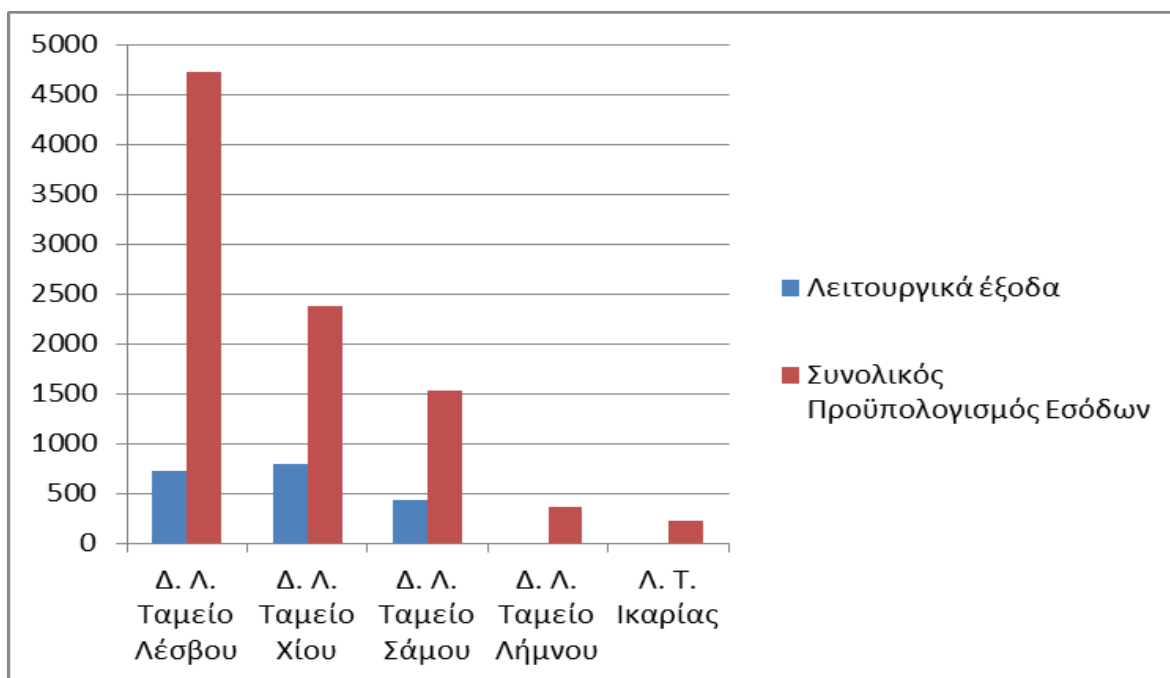
**Διάγραμμα 6.11:** Δαπάνες για επενδύσεις κατά το έτος 2017



**Πηγή:** Ιδία επεξεργασία

Λειτουργικά Έξοδα είναι όλα όσα γίνονται κατά τη διάρκεια της χρήσης για την λειτουργία της εταιρείας και την εξυπηρέτηση των σκοπών της καθώς και για την επίτευξη των οργανικών της εσόδων. Σε αυτά περιλαμβάνονται τα έξοδα της μισθοδοσίας των υπαλλήλων, τα ενοίκια, οι πληρωμές λογαριασμών στις εταιρείες κοινής ωφέλειας, καθαριότητα κλπ.. Οι δαπάνες αυτές συγκεντρώθηκαν για τα λιμενικά ταμεία πλην του Δ.Α.Τ. Λήμνου και του Α. Τ. Ικαρίας και αποτυπώθηκαν σε διάγραμμα με τον συνολικό προϋπολογισμό των εξόδων (διάγραμμα 6.12.).

**Διάγραμμα 6.12:** Λειτουργικά έξοδα σε σχέση με τον συνολικό προϋπολογισμό των εσόδων



**Πηγή:** Ιδία επεξεργασία

Στο παραπάνω γράφημα απεικονίζονται τα λειτουργικά έξοδα σε σχέση με τον συνολικό προϋπολογισμό. Για το Δ. Λ. Τ. Λέσβου τα λειτουργικά έξοδα αποτελούν το 15% των εσόδων, για το Δ.Λ.Τ. Χίου το 34% και για το Δ.Λ.Τ. Σάμου το 29%. Σημειώνεται ότι στο Δ.Λ.Τ. Λήμνου και στο Λ.Τ. Ικαρίας δεν αποτυπώθηκαν τα λειτουργικά έξοδα γιατί δεν δόθηκαν τα στοιχεία από τα ταμεία για αυτό στο διάγραμμα φαίνονται μόνο τα έσοδα τους.

## 6.7. Προγραμματικές Συμβάσεις

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, στις περιπτώσεις που το Λιμενικό Ταμείο είναι υποστελεχωμένο, έχει το δικαίωμα να ορίσει με απόφασή του, η οποία δημοσιεύεται σε ΦΕΚ, Αποφαινόμενα Όργανα για την υλοποίηση τεχνικών έργων του λιμενικού ταμείου. Συνήθως ορίζεται η Τεχνική Υπηρεσία της οικείας αιρετής περιφέρειας. Για παράδειγμα το κρατικό Λιμενικό Ταμείο Λέσβου πριν μεταφερθούν οι αρμοδιότητες του στον οικείο Δήμο, υλοποιούσε τα έργα του με την υποστήριξη της Νομαρχιακής

Αυτοδιοίκησης Λέσβου και μετά την ψήφιση του Νόμου Καλλικράτη, της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου. Με την απόφαση 8221/Τ41/01/2015: Ορισμός αποφαινόμενων οργάνων για την εκτέλεση έργων, (ΦΕΚ 90 Β / 19-1-2015), ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου το 2015 όριζε, ως Προϊσταμένη Αρχή, την Διεύθυνση Τεχνικών Έργων της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου και Διευθύνουσα Υπηρεσία το Τμήμα Συγκοινωνιακών Έργων της Διεύθυνσης Τεχνικών Έργων της Περιφερειακής Ενότητας Λέσβου, για την εκτέλεση των κάτωθι έργων:

- i. Επισκευές και εργασίες ενίσχυσης προστασίας στο λιμένα Πέτρας
- ii. Επισκευές και εργασίες ενίσχυσης προστασίας στο λιμένα Μήθυμνας
- iii. Επισκευές και εργασίες ενίσχυσης προστασίας στο λιμένα Ντιπίου
- iv. Επισκευές και εργασίες ενίσχυσης προστασίας στο λιμένα Παναγιούδας
- v. Επισκευές και εργασίες ενίσχυσης προστασίας στο λιμένα Συκαμιάς

Οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων σύμφωνα με το άρθρο 25 του Ν.2971/2001, περί Προγραμματικών Συμβάσεων φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, μπορούν να συνάπτουν Προγραμματικές Συμβάσεις με Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή άλλους φορείς του δημόσιου τομέα με σκοπό τη μελέτη προγραμμάτων ανάπτυξης και εκτέλεσης λιμενικών έργων στη ζώνη λιμένα, καθώς και για την παροχή υπηρεσιών στη ζώνη αυτή. Στις συμβάσεις αυτές είναι δυνατή η συμμετοχή επιχειρήσεων των Ο.Τ.Α., Συνδέσμων Δήμων και Κοινοτήτων, συνεταιρισμών, επιμελητηρίων και επιστημονικών φορέων δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου που εποπτεύονται από το Δημόσιο. Οι Προγραμματικές Συμβάσεις εγκρίνονται από τον Γενικό Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, μετά από σύμφωνη γνώμη του Γ.Ε.Ν. και του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Οι όροι και οι προϋποθέσεις των Προγραμματικών Συμβάσεων καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Εμπορικής Ναυτιλίας.

Τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία Λήμνου, Σάμου και το Λιμενικό Ταμείο Ικαρίας έχουν συνάψει αντίστοιχες Προγραμματικές Συμβάσεις με την Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου, η οποία χρηματοδοτεί έργα τα οποία είναι αναγκαία για την λειτουργία της λιμενικής εγκατάστασης και δεν υπάρχει η δυνατότητα να εκπονηθούν από τους φορείς διαχείρισης είτε λόγω έλλειψης πιστώσεων είτε λόγω έλλειψης εξειδικευμένου προσωπικού.

Η Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου (Π.Β.Α.), σύμφωνα με το άρθρο 100 του Ν.3852/2010, όπως ισχύει σε συνδυασμό με τις διατάξεις του άρθρου 25 του Ν.2971/2001/(ΦΕΚ 285 Α) και τις διατάξεις του άρθρου 14 του Ν. 3044/2002 (ΦΕΚ197 Α /

27-8-2002), αναλαμβάνει να στηρίξει τα λιμενικά ταμεία, οικονομικά και τεχνικά. Προκειμένου να υλοποιηθούν τα έργα και οι μελέτες που έχουν στο πρόγραμμά τους τα λιμενικά ταμεία, η Π.Β.Α. διαθέτει σημαντικό μέρος των πιστώσεων του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων. Μέσω της κατάρτισης Προγραμματικής Σύμβασης με τα λιμενικά ταμεία η Π.Β.Α. χρηματοδοτεί τα έργα αυτά. Επιπλέον διαθέτει το επιστημονικό προσωπικό των υπηρεσιών της για να συντάξουν και να υλοποιήσουν τις μελέτες αυτών των έργων. Επομένως με τον τρόπο αυτόν, η Π.Β.Α. αναλαμβάνει την διενέργεια διαγωνισμών, προμηθειών και την υπογραφή των σχετικών συμβάσεων, σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία και το κανονιστικό πλαίσιο λειτουργίας τους. Παρακολουθεί τις χρηματοροές των έργων και εκτελεί τις αντίστοιχες πληρωμές. Τέλος μεριμνά για την εξασφάλιση μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων της, των απαραίτητων κατ' έτος πιστώσεων.

Παρακάτω αναφέρονται οι Προγραμματικές Συμβάσεις που έχουν υπογραφεί μεταξύ της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου και των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων και του Λιμενικού Ταμείου κατά τα έτη 2016-2018 (Τεχνικό Πρόγραμμα Π.Β.Α.) και έπειτα συγκεντρώνονται στον πίνακα 6.17.:

1. Προγραμματική Σύμβαση μεταξύ της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου και του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Λήμνου με τίτλο «ΜΕΛΕΤΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΜΥΡΙΝΑΣ) / Επικαιροποίηση – ανασύνταξη του Προγραμματικού Σχεδίου λιμένα Μύρινας», προϋπολογισμού 200.000,00 ευρώ συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α.. Η χρηματοδότηση της μελέτης γίνεται από τις πιστώσεις του έργου «Μελέτη χερσαίων εγκαταστάσεων λιμένα Μύρινας» με Α.Ε.2016ΜΠ08800012 σύμφωνα με την 28/2017 Απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου Β. Αιγαίου (ΑΔΑ:Ω5ΓΖ7ΛΩ-ΨΣ4).
2. Προγραμματική Σύμβαση (απόφαση αριθ. 106/1-6-2017 (ΑΔΑ: 7ΘΞ67ΛΩ-ΣΘΣ) Περιφερειακού Συμβουλίου Βορείου Αιγαίου) μεταξύ της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου και του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Σάμου για την υλοποίηση του έργου «ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ MASTER PLAN ΛΙΜΕΝΟΣ ΣΑΜΟΥ», προϋπολογισμού 70.000,00 ευρώ. Η διάθεση της πίστωσης του έργου προέρχεται από το ΠΔΕ 2016 με κωδικό 2016ΜΠ08800004 της ΣΑΜΠ 088 της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου.
3. Προγραμματική Σύμβαση (απόφαση αριθ. 106/1-6-2017 (ΑΔΑ: ΩΡΔΥ7ΛΩ-3ΥΠ) Περιφερειακού Συμβουλίου Βορείου Αιγαίου) μεταξύ της Περιφερειακής Ενότητας Σάμου της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου και συνολικός προϋπολογισμός έργου: 378.200,00 ευρώ του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Σάμου για το έργο: «ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ

ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΜΩΛΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΥ (ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ» προϋπολογισμού 378.200,00€

4. Προγραμματική Σύμβαση (απόφαση αριθ. 71/25-6-2018 (ΑΔΑ: ΩΔΤΔ7ΛΩ-7ΦΛ) Περιφερειακού Συμβουλίου Βορείου Αιγαίου) μεταξύ της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου και του Λιμενικού Ταμείου Ικαρίας, για την υλοποίηση του έργου με τίτλο «ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΦΟΥΡΝΩΝ» προϋπολογισμού 5.265.000,00 € (συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α.). Η Σύμβαση αφορά στην υποστήριξη του Λιμενικού Ταμείου Ικαρίας για να μπορεί να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των επιχειρησιακών του σχεδίων μέσω του Προγράμματος «ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΛΙΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΑΣ 2014- 2020».
5. Προγραμματική σύμβαση (απόφαση αριθ. 105/1-6-2017 (ΑΔΑ: ΩΡΝΒ7ΛΩ-Γ37) Περιφερειακού Συμβουλίου Βορείου Αιγαίου) μεταξύ της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου και του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Σάμου για την υλοποίηση του έργου «ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΥΠΟΣΚΑΦΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΜΑΛΑΓΑΡΙΟΥ», προϋπολογισμού 200.000,00 ευρώ. Η διάθεση της πίστωσης του έργου προέρχεται από το ΠΔΕ 2016 με κωδικό 2016ΕΠ08800013 της ΣΑΕΠ 088 της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου.
6. Προγραμματική Σύμβαση (απόφαση αριθ. 221/28-12-2017 (ΑΔΑ: ΨΨΗ7ΛΩ-Z9Φ) Περιφερειακού Συμβουλίου Βορείου Αιγαίου) μεταξύ της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου και του Λιμενικού Ταμείου Ικαρίας για την Πράξη με τίτλο «ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΦΟΥΡΝΩΝ (ΒΟΡΕΙΟΣ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ) προϋπολογισμού 6.900.000,00 € (με τον Φ.Π.Α.), σύμφωνα με το άρθρο 100 του Ν. 3852/2010. Η Σύμβαση αφορά στην υποστήριξη του Λιμενικού Ταμείου Ικαρίας διότι δεν μπορεί να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της διοικητικής και επιχειρησιακής ικανότητας για την ένταξη και την υλοποίηση της παραπάνω πράξης.
7. Προγραμματική Σύμβαση (απόφαση αριθ. 57/11-04-2017 (ΑΔΑ:60Θ67ΛΩ-ΧΑΘ) Περιφερειακού Συμβουλίου Βορείου Αιγαίου) μεταξύ της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου και του Λιμενικού Ταμείου Ικαρίας για την υλοποίηση του έργου «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΝΟΔΙΩΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΠΑΣΣΑΛΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟΥ ΦΟΥΡΝΩΝ» προϋπολογισμού 40.000,00 ευρώ. Η διάθεση της πίστωσης του έργου προέρχεται από πόρους του Λιμενικού Ταμείου Ικαρίας με εγγραφή του έργου στο ΠΔΕ με κωδικό 2016ΣΕ189000006 (ΦΟΡΕΑΣ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ).

8. Προγραμματική Σύμβαση (απόφαση αριθ. 56/11-04-2017 (ΑΔΑ:ΩΩΡΛ7ΛΩ-ΑΗΧ) Περιφερειακού Συμβουλίου Βορείου Αιγαίου) μεταξύ της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου και του Λιμενικού Ταμείου Ικαρίας για την υλοποίηση του έργου «ΗΛΕΚΤΡΟΦΩΤΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΕΥΔΗΛΟΥ ΙΚΑΡΙΑΣ», προϋπολογισμού 45.000,00 ευρώ. Η διάθεση της πίστωσης του έργου προέρχεται από πόρους της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου με εγγραφή του έργου στην ΣΑΕΠ 088 του ΠΔΕ με κωδικό 2016ΕΠ08800020.
9. Προγραμματική Σύμβαση (απόφαση αριθ. 55/11-04-2017 (ΑΔΑ: ΩΦΑ17ΛΩ-ΞΙΗ) Περιφερειακού Συμβουλίου Βορείου Αιγαίου) μεταξύ της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου και του Λιμενικού Ταμείου Ικαρίας για την υλοποίηση του έργου ««ΗΛΕΚΤΡΟΦΩΤΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΑΓΙΟΥ ΚΗΡΥΚΟΥ ΙΚΑΡΙΑΣ», προϋπολογισμού 80.000,00 ευρώ. Η διάθεση της πίστωσης του έργου προέρχεται από ο ΠΔΕ 2016 (ΦΟΡΕΑΣ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ) με κωδικό 2016ΣΕ189000033.

**Πίνακας 6.17.:** Προγραμματικές Συμβάσεις Π.Β.Α. με τα λιμενικά ταμεία.

α/α	Φορέας διαχείρισης	Προγραμματική Σύμβαση ΦΔΛ με ΠΒΑ	Προϋπολογισμός	Συνολικός προϋπολογισμός ανά ΦΔΛ
1	Λ. Τ. ΙΚΑΡΙΑΣ	«ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΝΟΔΙΩΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΠΑΣΣΑΛΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟΥ ΦΟΥΡΝΩΝ»	40.000,00	
2	Λ. Τ. ΙΚΑΡΙΑΣ	«ΗΛΕΚΤΡΟΦΩΤΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΕΥΔΗΛΟΥ ΙΚΑΡΙΑΣ»	45.000,00	
3	Λ. Τ. ΙΚΑΡΙΑΣ	«ΗΛΕΚΤΡΟΦΩΤΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΑΓΙΟΥ ΚΗΡΥΚΟΥ ΙΚΑΡΙΑΣ»	80.000,00	
4	Λ. Τ. ΙΚΑΡΙΑΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΦΟΥΡΝΩΝ (ΒΟΡΕΙΟΣ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ)	6.900.000,00	
5	Λ. Τ. ΙΚΑΡΙΑΣ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΦΟΥΡΝΩΝ	5.265.000,00	<b>12.330.000,00</b>
6	Δ. Λ. Τ. ΣΑΜΟΥ	«ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΥΠΟΣΚΑΦΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΜΑΛΑΓΑΡΙΟΥ»	200.000,00	
7	Δ. Λ. Τ. ΣΑΜΟΥ	«ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ MASTER PLAN ΛΙΜΕΝΟΣ ΣΑΜΟΥ»	70.000,00	
8	Δ. Λ. Τ. ΣΑΜΟΥ	ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΜΩΛΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΥ (ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ)	378.200,00	<b>648.200,00</b>
9	Δ. Λ. Τ. ΛΗΜΝΟΥ	ΜΕΛΕΤΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΜΥΡΙΝΑΣ)/ Επικαιροποίηση – ανασύνταξη του Προγραμματικού Σχεδίου λιμένα Μύρινας	200.000,00	<b>200.000,00</b>
<b>Συνολικός προϋπολογισμός Προγραμματικών Συμβάσεων</b>				<b>13.178.200,00</b>

**Πηγή:** Ιδία επεξεργασία

## 6.8. Προβλήματα φορέων διαχείρισης λιμένων

Το κύριο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι φορείς διαχείρισης στη λειτουργία τους είναι η υποστελέχωση των υπηρεσιών τους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το Λιμενικό Ταμείο Ικαρίας στο οποίο υπάρχει ένας μόνο υπάλληλος, ειδικότητας λογιστή, με σύμβαση εργασίας ορισμένου χρόνου αλλά και το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λήμνου το οποίο λειτουργεί με έναν μόνο υπάλληλο και υποστηρίζεται από την οικονομική υπηρεσία του οικείου Δήμου. Επίσης, μεγάλο ποσοστό των θέσεων που προβλέπονται στον οργανισμό λειτουργίας των δημοτικών λιμενικών ταμείων, είναι κενές. Επιπλέον οι υπηρεσίες των λιμενικών ταμείων δεν έχουν εξειδικευμένα στελέχη, με την εξαίρεση των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων Λέσβου και Σάμου, για να υλοποιήσουν τα έργα και τις μελέτες που απαιτούνται για την κατασκευή των έργων.

Επιπροσθέτως υπάρχει σοβαρή έλλειψη τεχνογνωσίας η οποία σε συνδυασμό με την ελλιπή στελέχωση, οδηγεί σε αδυναμία απορρόφησης του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων και των ευρωπαϊκών κονδυλίων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, οι φορείς να μην έχουν την δυνατότητα να εκμεταλλευτούν στο έπακρο τα χρηματοδοτικά εργαλεία με αποτέλεσμα να χάνουν τις επενδύσεις που θα οδηγήσουν στην ανάπτυξη του λιμένα.

Ένα εξίσου σημαντικό ζήτημα που απασχολεί όλα τα λιμενικά ταμεία και εν γένει τον δημόσιο φορέα, είναι η έντονη γραφειοκρατία σε συνδυασμό με το πολύπλοκο νομοθετικό πλαίσιο. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να εντοπίζονται καθυστερήσεις στις εγκρίσεις των αποφάσεων και των αδειοδοτήσεων των μελετών. Επιπλέον υπάρχουν πολλά συναρμόδια υπουργεία γεγονός που περιπλέκει ακόμη περισσότερο την κατάσταση.

Τα μέλη που στελεχώνουν το Διοικητικό Συμβούλιο των Λιμενικών Ταμείων είναι στελέχη τα οποία δεν έχουν καλή γνώση στη διοίκηση των λιμένων και στη λειτουργία της δημόσιας διοίκησης. Επομένως είναι δύσκολο να χαραχθεί σωστή στρατηγική για τα λιμάνια. Επιπλέον, τα έσοδα των δημοτικών λιμενικών ταμείων διατίθενται για δράσεις οι οποίες δεν σχετίζονται με την ανάπτυξη του λιμένα.

Από τους προϋπολογισμούς των εσόδων των λιμενικών ταμείων παρατηρείται ότι το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λήμνου και το Λιμενικό Ταμείο Ικαρίας αδυνατούν να στελεχώσουν υπηρεσίες αφού οι φορείς δεν είναι οικονομικά βιώσιμοι.

Όπως παρατηρείται από τους πίνακες των προϋπολογισμών και απολογισμών των λιμενικών ταμείων, αυτοί δεν φαίνεται να καταρτίζονται βάσει συγκεκριμένου στρατηγικού

σχεδιασμού για τα λιμάνια της αρμοδιότητος τους. Αντιθέτως, τα λιμενικά ταμεία διαθέτουν τις πιστώσεις τους σε επενδύσεις που αφορούν, ως επί το πλείστον, σε έργα συντήρησης και βελτίωσης των κυρίων λιμανιών αλλά και τον αλιευτικών καταφυγίων που είναι στην περιοχή ευθύνης τους. Τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία Λέσβου και Χίου έχουν στην αρμοδιότητά τους λιμενικές εγκαταστάσεις, διαφορετικών χρήσεων, οι περισσότερες δε είναι αλιευτικά καταφύγια με μεγάλη δυναμικότητα σε αλιευτικά σκάφη, οι πλειονότητα των οποίων χρήζει σημαντικών έργων τα οποία είναι απαραίτητα για τη συντήρηση και λειτουργία τους. Επίσης όπως αναφέρθηκε στο κεφάλαιο 4, το λιμενικό ταμείο έχει το δικαίωμα με απόφασή του να καθορίσει χώρους οι οποίοι εξομοιώνονται με ζώνη λιμένα. Συνεπώς η περιοχή ευθύνης των λιμενικών ταμείων έχει δυναμικό χαρακτήρα. Τα λιμενικά ταμεία έχουν στην αρμοδιότητά τους εκτός από τους κεντρικούς λιμένες, πολλούς λιμένες μικρότερου μεγέθους, οι οποίοι παρουσιάζουν ικανή δραστηριότητα και για τους οποίους πρέπει να υπάρχει στοιχειώδης σχεδιασμός. Επίσης υπάρχει μεγάλος αριθμός μη ενταγμένων λιμενικών εγκαταστάσεων οι οποίοι δεν εντάσσονται σε κάποιο φορέα διαχείρισης.

Ως εκ τούτου, κρίνεται απαραίτητη η αναδιοργάνωση και η αναθεώρηση της δομής των φορέων διοίκησης και διαχείρισης των λιμένων του Βορείου Αιγαίου. Απαραίτητο κρίνεται επίσης να αποσαφηνιστούν οι αρμοδιότητες των υπουργείων και να κωδικοποιηθεί το νομοθετικό πλαίσιο.



## 7. Προτάσεις Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων

Το 2016 κατατέθηκε από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου για λογαριασμό της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (Ρ.Α.Λ.) η μελέτη «Προοπτικές συγχώνευσης Δημοτικών, Διαδημοτικών και Κρατικών Λιμενικών Ταμείων» με αντικείμενο την αναδιαμόρφωση των Λιμενικών Ταμείων της χώρας μέσω συγχωνεύσεων καθώς και των σχετικών πολιτικών και νομοθετικών παρεμβάσεων. Η μελέτη καταλήγει σε τρεις εναλλακτικές προτάσεις (σενάρια) για τη διάρθρωση του Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος (πίνακας 7.1.).

**Πίνακας 7.1.:** Προτεινόμενη αναδιοργάνωση φορέων διαχείρισης Βορείου Αιγαίου από τη Ρ.Α.Λ.

ΔΗΜΟΣ	Σενάριο I	Σενάριο II	Σενάριο III
Δήμος Λέσβου	Δημοτικό Λ.Τ. Λέσβου	Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λέσβου – Λήμνου Α.Ε.	Διαπεριφερειακό Λιμενικό Ταμείο Βορείου Αιγαίου Α.Ε.
Δήμος Λήμνου	Διαδημοτικό Λ.Τ. Λήμνου		
Δήμος Αγίου Ευστρατίου			
Δήμος Χίου	Διαδημοτικό Λ.Τ. Χίου	Διαδημοτικό Λ.Τ. Χίου Α.Ε.	
Δήμος Οινουσσών			
Δήμος Ψαρών			
Δήμος Σάμου	Δημοτικό Λ.Τ. Σάμου	Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σάμου – Ικαρίας Α.Ε.,	
Δήμος Ικαρίας	Λ.Τ. Ικαρίας		
Δήμος Φούρνων Κορσεών			

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Η πρώτη πρόταση είναι η μηδενική παρέμβαση (do nothing) η οποία δεν απαιτεί καμία νομοθετική ρύθμιση και αποδέχεται την παρούσα διακυβέρνηση των λιμένων.

Για το Βόρειο Αιγαίο σημαίνει ότι τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και το ένα Λιμενικό Ταμείο θα εξακολουθήσουν να λειτουργούν με τη σημερινή τους μορφή. Εντούτοις οι αδυναμίες που εμφανίζονται στη διαχείριση και τα προβλήματα θα συνεχίσουν να υφίστανται. Η υποστελέχωση των υπηρεσιών, η έλλειψη τεχνογνωσίας, τα πολλά λειτουργικά κόστη θα συνεχίσουν να απασχολούν τους φορείς διαχείρισης.

Βέβαια αυτό δεν σημαίνει ότι δεν θα υπάρξουν αλλαγές. Το κρατικό λιμενικό ταμείο της Ικαρίας, που είναι υπό την αρμοδιότητα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με την πάροδο του χρόνου οι αρμοδιότητές του θα μεταφερθούν στον οικείο Δήμο και συγκεκριμένα στον Δήμο Ικαρίας. Με αυτόν τον τρόπο θα υπάρχουν στο Βόρειο Αιγαίο πέντε Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία.

Είναι σαφές ότι θα εξακολουθήσουν να υπάρχουν δυσκολίες στον συντονισμό και στον καταμερισμό των χρηματοδοτικών εργαλείων και της εφαρμογής της ευρωπαϊκής στρατηγικής λιμένων και των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφοράς. Οι αποφάσεις για τον σχεδιασμό θα λαμβάνονται σε επίπεδο νησιού.

Επίσης τα λιμενικά ταμεία θα συνεχίσουν να υπολειτουργούν και να υποστηρίζονται από την περιφέρεια εφόσον βέβαια υπάρχει και η πολιτική βούληση να τα στηρίξει.

Στη συνέχεια οι άλλες δύο προτάσεις που περιλαμβάνονται στη μελέτη ακολουθούν τη διοικητική μεταρρύθμιση της χώρας σύμφωνα με το Πρόγραμμα Καλλικράτης. Βέβαια με την τροποποίηση του Προγράμματος Καλλικράτης σε Πρόγραμμα Κλεισθένη έρχονται αλλαγές στους δήμους της χώρας. Το επόμενο χρονικό διάστημα πρόκειται να διασπαστούν Δήμοι της χώρας. Στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου υπάρχει έντονη φιλολογία για την επερχόμενη διάσπαση του Δήμου Λέσβου και του Δήμου Σάμου. Επομένως για τα δημοτικά ταμεία Λέσβου και Σάμου θα υπάρξει νέα νομοθετική ρύθμιση προκειμένου να μετατραπούν σε διαδημοτικά λιμενικά ταμεία.

Το δεύτερο σενάριο που αναφέρεται στη μελέτη, περιλαμβάνει την συγχώνευση λιμενικών ταμείων σε επίπεδο νομού. Η εφαρμογή της συγκεκριμένης πρότασης στο Βόρειο Αιγαίο απαιτεί να συγχωνευθούν τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία Λέσβου – Λήμνου και Σάμου – Ικαρίας και να δημιουργηθεί το Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λέσβου – Λήμνου και Σάμου – Ικαρίας. Το Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Χίου θα παραμείνει με τη μορφή που έχει σήμερα. Στη μελέτη του πανεπιστημίου προτείνεται τα συγχωνευμένα λιμενικά ταμεία να μετατραπούν σε ανώνυμες εταιρείες ώστε να μπορούν να λειτουργήσουν με αυτονομία, αποτελεσματικότητα, ευελιξία κατά τη λειτουργία και θα επιτρέψει την ισότιμη συμμετοχή των δήμων στον νέο φορέα που θα δημιουργηθεί.

Το τρίτο σενάριο αφορά στην δημιουργία ενός Διαπεριφερειακού Λιμενικού Ταμείου με τη συγχώνευση των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων και τη μετατροπή του σε Ανώνυμη Εταιρεία με αναλογική συμμετοχή των Δήμων. Η ανώνυμη εταιρία θα είναι

αυτόνομη, περισσότερο αποτελεσματική και ευέλικτη με την ισότιμη συμμετοχή των Δήμων σε αυτή.

Τελικά η μελέτη καταλήγει στην πρόταση του τρίτου σεναρίου για τη δημιουργία Διαπεριφερειακού Λιμενικού Ταμείου.

## 8. Αξιολόγηση πρότασης της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων

Η δημιουργία του Διαπεριφερειακού Λιμενικού Ταμείου Α.Ε. θα έχει αυτονομία ως Α.Ε., θα είναι περισσότερο αποτελεσματική και ευέλικτη ενώ η συμμετοχή των Δήμων στην εταιρεία θα είναι ισότιμη. Όμως η εφαρμογή της πρότασης στο Βόρειο Αιγαίο δεν κρίνεται κατάλληλη για να εφαρμοστεί για τους εξής λόγους:

α. Η απόσταση μεταξύ των νησιών της περιφέρειας είναι μεγάλη. Η προσέγγισή τους ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες είναι δύσκολη και με μεγάλο κόστος. Αυτό σημαίνει ότι η μετακίνηση υπαλλήλων για κάποιο θέμα που θα υπάρξει εκτός της έδρας της Α.Ε. όπως είναι ο έλεγχος των έργων, καθίσταται δύσκολη ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες. Τα έξοδα μετακίνησης από το ένα νησί στο άλλο είναι σημαντικά για μία εταιρεία.

β. Τα λιμενικά ταμεία, πλην της Λήμνου και τις Ικαρίας, είναι βιώσιμα αφού παρουσιάζουν σημαντικά έσοδα. Όμως το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λήμνου και το Λιμενικό Ταμείο Ικαρίας έχουν ελάχιστα έσοδα και η λειτουργία τους πρακτικά δεν υφίσταται αφού λειτουργούν χωρίς κανένα υπάλληλο και έχουν στην ευθύνη τους, τους βασικούς λιμένες των νησιών τους δηλαδή του Αγίου Κηρύκου, του Ευδήλου, της Μύρινας, του Αγίου Ευστρατίου, των Φούρνων και της Θύμαινας, η λειτουργία των οποίων έχει ζωτική σημασία για αυτά τα νησιά.

γ. Τα λιμενικά ταμεία αντιδρούν στην ενδεχόμενη συνένωση τους. Ειδικότερα τα μικρά λιμενικά ταμεία, έχοντας την εμπειρία από προηγούμενη συνένωση θεωρούν ότι θα παραμεληθούν από εκείνα που βρίσκονται στην έδρα του νομού και δεν θα διασφαλίζεται η δίκαιη κατανομή των πόρων.

δ. Ο μεγάλος αριθμός λιμενικών εγκαταστάσεων και η συντήρησή τους καθιστά δύσκολη την διαχείρισή τους από έναν φορέα. Επιπλέον υπάρχουν πολλές μη ενταγμένες σε κάποιο φορέα λιμενικές εγκαταστάσεις για τις οποίες θα πρέπει να υπάρξει ειδική μέριμνα για τη διαχείρισή τους.

ε. Επιπλέον θα υπάρχει δυσκολία που έγκειται στην ένωση των εσόδων των λιμένων. Οι πρόεδροι των λιμενικών ταμείων δεν θεωρούν σκόπιμο να χρηματοδοτήσουν από τα έσοδα του δικού τους λιμενικού ταμείου, έργα ή μελέτες που είναι στην αρμοδιότητα άλλου λιμενικού ταμείου.

στ. Με την υφιστάμενη μορφή των λιμενικών ταμείων στις περιπτώσεις που υπάρχει αδυναμία υλοποίησης έργων, η νυν Περιφέρεια (παλιότερα οι Νομαρχιακές

Αυτοδιοικήσεις), στηρίζει οικονομικά και με ανθρώπινο δυναμικό τα λιμενικά ταμεία όπως άλλωστε παρατηρείται από τις εγκεκριμένες Προγραμματικές Συμβάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 6.6.. Στην περίπτωση συνένωσης των λιμενικών ταμείων και της δημιουργίας Α.Ε., η Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου δεν θα μπορεί να υποστηρίξει αφού θα πρόκειται πλέον για ιδιωτικό φορέα.

Ως εκ τούτου θα υπάρξουν προβλήματα στη λειτουργία της Ανώνυμης Εταιρίας.

## 9. Πρόταση συστήματος λιμενικής διακυβέρνησης Βορείου Αιγαίου

Στην παρούσα διπλωματική εργασία προτείνεται μια νέα δομή για την λιμενική διακυβέρνηση του Βορείου Αιγαίου. Για τον σχεδιασμό της πρότασης λήφθηκε υπόψη η γεωγραφική απομόνωση των νησιών, η μεγάλη απόσταση μεταξύ τους και η δυσκολία προσέγγισής τους ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες. Επίσης λήφθηκαν υπόψη ο αριθμός των λιμενικών εγκαταστάσεων που έχει στην αρμοδιότητά του το κάθε λιμενικά ταμείο, τα προβλήματα που εντοπίζονται στις λιμενικές εγκαταστάσεις, η υποστελέχωση των λιμενικών ταμείων, η γραφειοκρατία και το δαιδαλώδες νομοθετικό πλαίσιο.

Προτείνεται να δημιουργηθεί ένας νέος φορέας που θα ονομάζεται «Περιφερειακό Λιμενικό Ταμείο Βορείου Αιγαίου» το οποίο θα ανήκει στον β' βαθμό της τοπικής αυτοδιοίκησης και θα έχει τη μορφή νομικού πρόσωπου δημοσίου δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.) της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου (Π.Β.Α.).

Το Περιφερειακό Λιμενικό Ταμείο Βορείου Αιγαίου (Π.Λ.Τ.Β.Α.) θα είναι αρμόδιο για τον σχεδιασμό και την στρατηγική των λιμενικών υποδομών οι οποίες βρίσκονται εντός των ορίων της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου. Με τον τρόπο αυτόν θα υπάρχει καλύτερη εποπτεία των λιμένων και οι αποφάσεις για τον σχεδιασμό τους θα λαμβάνονται πλέον σε περιφερειακό επίπεδο. Θα εξασφαλίζεται χρηματοδότηση από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.) της Π.Β.Α. και θα υπάρχει σωστός συντονισμός και καταμερισμός των χρηματοδοτικών εργαλείων. Επίσης θα ακολουθείται η στρατηγική του Υπουργείου Ναυτιλίας και Λιμενικής Πολιτικής, της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής λιμένων και των Διερωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς.

Το Π.Λ.Τ.Β.Α. θα αξιοποιεί ευκολότερα τα χρηματοδοτικά εργαλεία που υπάρχουν αφού θα έχει την τεχνογνωσία να υποστηρίζει τις απαιτούμενες μελέτες.

Οι πιστώσεις για αναπτυξιακά έργα θα δίνονται κατά προτεραιότητα στους λιμένες στους οποίους υπάρχει ανάγκη. Θα έχει την ικανότητα να σχεδιάζει, να συντονίζει και να εφαρμόζει πολιτικές που σχετίζονται με την περιφερειακή ανάπτυξη.

Επίσης θα υποστηρίζει με το στελεχιακό του δυναμικό τα λιμενικά ταμεία που δεν έχουν επαρκώς στελεχωμένες υπηρεσίες.

Είναι στην πολιτική της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου μέσα από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) να συγχρηματοδοτεί έργα που έχουν ως αντικείμενο την αναβάθμιση και τη βελτίωση των σημαντικότερων οδικών υποδομών όπως

είναι οι οδικές συνδέσεις με λιμάνια και αεροδρόμια και τα παραγωγικά κέντρα, που συνδέουν την ενδοχώρα των νησιών με τις πύλες εισόδου – εξόδου κάθε νησιού ώστε να γίνει διασύνδεση των πυλών του ΔΕΔ-Μ. Επομένως μέσα από το Π.Λ.Τ.Β.Α. θα γίνει καλύτερη αξιοποίηση των ανωτέρω χρηματοδοτικών εργαλείων.

Θα διοικείται από το Διοικητικό Συμβούλιο και τον Πρόεδρο. Το Δ.Σ. προτείνεται να απαρτίζεται από τα παρακάτω μέλη:

1. Τον Περιφερειάρχη, ως Πρόεδρο
2. Ένα μέλος της εκτελεστικής επιτροπής της περιφέρειας
3. Ένα μέλος της οικονομικής επιτροπής της περιφέρειας
4. Τον Προϊστάμενο της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής Βορείου Αιγαίου.
5. Τον Προϊστάμενο της 9<sup>ης</sup> Περιφερειακής Διοίκησης Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής.
6. Μέλος του Περιφερειακού Επιμελητηριακού Συμβουλίου Βορείου Αιγαίου
7. Μέλος του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος – Τμήματος Βορειοανατολικού Αιγαίου.
8. Οι πρόεδροι των (5) Λιμενικών Ταμείων του βορείου αιγαίου.

Συνολικά το Διοικητικό Συμβούλιο θα είναι δωδεκαμελές. Η θητεία του θα ακολουθεί την θητεία της Περιφερειακής Αρχής.

Το Περιφερειακό Λιμενικό Ταμείο Βορείου Αιγαίου θα έχει τις εξής αρμοδιότητες:

1. Θα γνωμοδοτεί επί του Σχεδίου Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) και του Πλαισίου Έργων Ανάπτυξης Λιμένα (Π.Ε.Α.Λ.).
2. Θα είναι υπεύθυνο για το σχεδιασμό δικτύου κρουαζιέρας και υδροπλάνων.
3. Θα έχει την ευθύνη σύνταξης μελέτης, ωρίμανσης και εποπτείας της υλοποίησης έργων στους λιμένες αρμοδιότητάς του στις περιπτώσεις που τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία δεν έχουν στελεχωμένες υπηρεσίες.
4. Θα είναι υπεύθυνο για την κατάρτιση των σχεδίων ασφαλείας που προβλέπονται από τις διεθνείς συνθήκες και κανονισμούς ασφαλείας λιμένων.
5. Θα καθορίζει της Χερσαίες Ζώνες των Λιμένων.

Οι πόροι του Π.Λ.Τ.Β.Α. προτείνονται να είναι:

1. Ποσοστό των εσόδων των λιμενικών ταμείων του Βορείου Αιγαίου. Προτείνεται το ποσοστό να κυμαίνεται από 5% έως 10 % ανάλογα με το ποσό των εσόδων του λιμενικού ταμείου. Δηλαδή όταν υπάρχουν έσοδα έως 100.000

ευρώ το ποσοστό θα είναι 5%, για έσοδα από 100.000 έως 300.000 το ποσοστό θα είναι 7%. Τέλος για έσοδα πάνω από 300.000 ευρώ το ποσοστό θα είναι 10% του ποσού των εσόδων.

2. Χρηματοδότηση από την Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου.
3. Έσοδα από κάθε είδους επιχορηγήσεις.
4. Έσοδα από δωρεές, κληροδοτήματα, κληρονομίες.
5. Έσοδα από την περιουσία του.
6. Έσοδα από κάθε άλλη πηγή.

Η οικονομική διαχείριση θα γίνεται με δικό του προϋπολογισμό εσόδων και εξόδων και το οικονομικό έτος θα συμπίπτει με το ημερολογιακό.

Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του θα καταρτίζεται ο κανονισμός του προσωπικού, που θα εγκρίνεται από τον Γενικό Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αιγαίου, ο οποίος θα είναι αρμόδιος και για την έγκριση των οικονομικών στοιχείων. Με απόφαση του Περιφερειάρχη, θα υπάρχει η δυνατότητα να αποσπώνται στο Π.Λ.Τ.Β.Α. υπάλληλοι που κατέχουν οργανική θέση στην οικεία περιφέρεια.

Ο νέος φορέας θα έχει ικανό στελεχιακό ανθρώπινο δυναμικό που απαιτεί η διοίκηση των λιμένων. Οι υπηρεσίες προτείνεται να στελεχωθούν με τρεις μηχανικούς, τρεις οικονομολόγους και ένα υπάλληλο για την γραμματειακή υποστήριξη του Περιφερειακού Λιμενικού Ταμείου Βορείου Αιγαίου.

Όσο αφορά στα υφιστάμενα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία Λέσβου, Χίου, Σάμου και Λήμνου προτείνεται οι αρμοδιότητές τους να αναπροσδιοριστούν με νομοθετική ρύθμιση προκειμένου να συμμετέχουν στον νέο φορέα. Τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία θα έχουν τις ίδιες αρμοδιότητες πλην αυτών που θα μεταβιβασθούν στο Π.Λ.Τ.Β.Α.. Στην ίδια ρύθμιση και εφόσον το αποδεχθεί το κρατικό Λιμενικό Ταμείο Ικαρίας, προτείνεται να περάσουν οι αρμοδιότητές του Λιμενικού Ταμείου στο Δήμο Ικαρίας προκειμένου να συμμετέχει στο Π.Λ.Τ.Β.Α..

Τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία θα έχουν τη δυνατότητα να υποστηρίζουν το Περιφερειακό Λιμενικό Ταμείο Βορείου Αιγαίου με το ανθρώπινο δυναμικό τους, στην περίπτωση που εκτελούνται έργα στην περιοχή ευθύνης τους, μέσα από την σύσταση επιτροπών παραλαβής αφανών εργασιών και ορισμού επιβλεπόντων σύμφωνα με το άρθρο 136 του Ν.4412/2016.



## 10. Συμπεράσματα

Από την ανάλυση του υφιστάμενου λιμενικού συστήματος του Βορείου Αιγαίου διαπιστώθηκε ότι υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός εγκαταστάσεων οι οποίες είναι στην αρμοδιότητα των φορέων διαχείρισης του Βορείου Αιγαίου. Υπάρχει όμως και σημαντικός αριθμός λιμενικών εγκαταστάσεων, οι οποίες δεν είναι στην αρμοδιότητα των φορέων διαχείρισης λιμένων, όπως συμβαίνει στη Λέσβο όπου έχουν καταγραφεί 66 λιμενικές εγκαταστάσεις και μόλις οι 16 είναι στην αρμοδιότητα του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Λέσβου.

Από την ανάλυση της περιοχής μελέτης, διαπιστώθηκε ότι υπάρχει μεγάλη απόσταση μεταξύ των νησιών και τόσο οι αεροπορικές και όσο και οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις είναι ελλιπείς. Επομένως η μετάβαση από το ένα νησί στο άλλο γίνεται με δυσκολία με σημαντικό κόστος. Οι φορείς διαχείρισης αντιμετωπίζουν μεγάλο ζήτημα υποστελέχωσης, εκτός του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Λέσβου και Σάμου, τα οποία έχουν έσοδα και στελεχώνουν τις υπηρεσίες τους. Αντιθέτως μεγάλο πρόβλημα αντιμετωπίζουν το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λήμνου και το Λιμενικό Ταμείο Ικαρίας τα οποία υπολειτουργούν λόγω της υποστελέχωσης.

Τα λιμάνια διαθέτουν πολλές λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες δεν είναι παραγωγικές, υπάρχουν όμως στην περιοχή ευθύνης τους και η συντήρησή τους είναι στην αρμοδιότητά τους. Το Βόρειο Αιγαίο διαθέτει συνολικά 53 λιμένες που είναι στην ευθύνη των λιμενικών ταμείων. Συγκεκριμένα διαθέτει έναν λιμένα Διεθνούς ενδιαφέροντος (Λιμένας Μυτιλήνης), δύο λιμένες Εθνικής σημασίας (Λιμένας Χίου και Λιμένας Σάμου (Βαθύ)) και δύο λιμένες της Μύρινας και του Αγίου Κηρύκου που είναι χαρακτηρισμένοι ως λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος. Στο Εκτεταμένο Δίκτυο (comprehensive network) του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) ανήκουν οι Λιμένες Μυτιλήνης και Χίου. Για τους λιμένες αυτούς θα πρέπει να υπάρξει ένας ευρύτερος περιφερειακός σχεδιασμός ο οποίος θα ακολουθεί τον στρατηγικό σχεδιασμό και τις επιταγές του ΔΕΔ-Μ.

Ένα σημαντικό ζήτημα που υπάρχει, είναι η τεράστια γραφειοκρατία, το πολύπλοκο νομοθετικό πλαίσιο και η καθυστέρηση στις εγκρίσεις των αδειοδοτήσεων των έργων, ειδικότερα με την εφαρμογή του Ν.4412/2016 που έχουν περιπλέξει οι διαδικασίες ανάθεσης τους.

Η ύπαρξη της διαχείρισης των λιμένων στους Δήμους, δεν επιτρέπει να υπάρχει περιφερειακός σχεδιασμός και η απορρόφηση των εσόδων να σπαταλείται σε δράσεις οι οποίες δεν αφορούν στην ανάπτυξη των λιμένων. Επιπλέον τα μέλη των Διοικητικών Συμβουλίων δεν έχουν σχέση με τη λιμενική δραστηριότητα.

Επομένως κρίνεται αναγκαία η αναδιοργάνωση και η αναθεώρηση της δομής των φορέων διοίκησης και διαχείρισης.

Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων πρότεινε να συνενωθούν τα λιμενικά ταμεία του Βορείου Αιγαίου και να δημιουργηθεί το Διαπεριφερειακό Λιμενικό Ταμείο Α.Ε. το οποίο σύμφωνα με τη Ρ.Α.Λ. θα είναι αυτόνομο, αποτελεσματικότερο στην διοίκησή του και πιο ευέλικτο με ισότιμη τη συμμετοχή των Δήμων. Όμως η πρόταση της Ρ.Α.Λ. είναι αδύνατο να εφαρμοστεί στο Βόρειο Αιγαίο γιατί η απόσταση των νησιών είναι μεγάλη, με μεγάλη δυσκολία στην μετάβαση, με αποτέλεσμα αυτό να δημιουργεί πρόβλημα στη λειτουργία του. Επίσης τρία λιμενικά ταμεία του Βορείου Αιγαίου είναι βιώσιμα με ικανοποιητικά έσοδα ενώ τα δύο μικρότερα έχουν ελάχιστα έσοδα και λειτουργούν χωρίς προσωπικό. Επιπλέον ως ανώνυμη εταιρεία δεν θα μπορεί να υποστηριχθεί από δημόσιο φορέα. Επομένως δεν θα υπάρχει η δυνατότητα να δίνεται μέρος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου στην Α.Ε..

Για την αναδιοργάνωση της δομής της λιμενικής διακυβέρνησης του Βορείου Αιγαίου προτείνεται στην παρούσα διπλωματική εργασία, η δημιουργία ενός νέου φορέα με την ονομασία «Περιφερειακό Λιμενικό Ταμείο Βορείου Αιγαίου» το οποίο θα ανήκει στον β' βαθμό της τοπικής αυτοδιοίκησης και θα έχει τη μορφή νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου.

Θα έχει τη δυνατότητα να χαράζει στρατηγική για τους λιμένες που ανήκουν στα διοικητικά όρια της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου. Θα εξασφαλίζει χρηματοδότηση από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων της περιφέρειας και θα έχει τη δυνατότητα να αξιοποιεί ευκολότερα τα χρηματοδοτικά εργαλεία που υπάρχουν αφού θα έχει την τεχνογνωσία να υποστηρίξει τα έργα.

Ο νέος φορέας θα έχει ικανό στελεχιακό ανθρώπινο δυναμικό που απαιτεί η διοίκηση των λιμένων. Θα υπάρχει καλύτερη εποπτεία των λιμένων και θα έχει την ικανότητα να σχεδιάζει, να συντονίζει και να εφαρμόζει πολιτικές που σχετίζονται με την περιφερειακή ανάπτυξη.

Για να συμμετέχουν τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία στον νέο φορέα προτείνεται οι αρμοδιότητές τους να αναπροσδιοριστούν με ειδική νομοθετική ρύθμιση. Τα Δημοτικά

Λιμενικά Ταμεία θα έχουν τις ίδιες αρμοδιότητες πλην αυτών που θα μεταβιβασθούν στο Π.Λ.Τ.Β.Α.. Με την ίδια ρύθμιση προτείνεται να περάσουν οι αρμοδιότητές του Λιμενικού Ταμείου στο Δήμο Ικαρίας προκειμένου να συμμετέχει στο Π.Λ.Τ.Β.Α..

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **Ελληνική βιβλιογραφία**

Γιαντσή Θ., 2016, Αποτελεσματική διοίκηση – Λειτουργική διαχείριση λιμένων και λιμενικών επενδύσεων σε περιφερειακό επίπεδο, Η περίπτωση της Ανατολικής Κεντρικής Ελλάδος, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιά

Γιαντσή Θ., 2018, Αναμόρφωση του Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος σε Περιφερειακές Μονάδες και Καθορισμός Αρμοδιοτήτων των Εμπλεκόμενων Φορέων, Επιστημονικό Συνέδριο «Φορείς Διαχείρισης και εποπτείας λιμένων Ελλάδος, Υπάρχουσα κατάσταση, προτάσεις για βελτίωση, 21-22 Σεπτεμβρίου 2018, Πάρος

Δελτίο Τύπου με τίτλο «Απάντηση Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, Κωστή Μουσουρούλη, σε κοινοβουλευτική ερώτηση για τα αλιευτικά καταφύγια και τις μαρίνες», 2013, Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Δημοπούλου-Πηλιούνη Α., 2015, Λεσβίων Πολιτεία, Πολίτευμα, Θεσμοί και Δίκαιο των Πόλεων της Λέσβου (αρχαϊκοί, κλασικοί, ελληνιστικοί, ρωμαϊκοί χρόνοι), Αθήνα

Επιχειρησιακό Σχέδιο Τουριστικής Προβολής Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου 2017-2020, 2017, Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου

Θεοδούλου Θ.– Κουρτζέλλης Ι., 2010, Λιμάνια και ναυτικοί δρόμοι στην αρχαία Λέσβο, Π. Σκορδάς (επιμ.) Λεσβιακό Ημερολόγιο 2011. Γράμματα, τέχνες, πολιτισμός, Μυτιλήνη, 129–147.

Θεοδούλου Θ., 2010, Υποβρύχια έρευνα στα αρχαία λιμάνια της Λέσβου, Αρχαιολογία και Τέχνες 116, 93–102. 9

Κοντής Ι., 1978, Η Λέσβος και η Μικρασιατική της περιοχή, Αθήνα

- Κουρτζέλλης Ι., 2010, Νομίσματα από τις αρχαίες λιμενικές εγκαταστάσεις του βόρειου λιμένα της Μυτιλήνης, στο: Π. Τσέλεκας (επιμ.), Το νόμισμα στα νησιά του Αιγαίου. Πρακτικά Συνεδρίου της Ε΄ Επιστημονικής Συνάντησης, Μυτιλήνη 16 – 19 Σεπτ. 2006, Οβολός 9, Οι φίλοι του νομισματικού Μουσείου, Τόμος 1, Αθήνα, 185–200
- Κουρτζέλλης Γ. 2013α, «Ο Εύριπος- Οδός Ερμού», στο Μ. Μυρογιάννη (επιμ.) *Μυτιλήνη-Μοναδικές Προσεγγίσεις*, Μυτιλήνη, Έκδοση του Επιμελητηρίου Λέσβου, 28-31
- Κουρτζέλλης Γ. 2013β, «Η ιχθυοδεξαμενή των ρωμαϊκών χρόνων», στο Μ. Μυρογιάννη (επιμ.) *Μυτιλήνη-Μοναδικές Προσεγγίσεις*, Μυτιλήνη, Έκδοση του Επιμελητηρίου Λέσβου, 61-62.
- Μελέτη της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, «Προοπτικές συγχώνευσης Δημοτικών, Διαδημοτικών και Κρατικών Λιμενικών Ταμείων», 2016, Πανεπιστήμιο Αιγαίου
- Παρδάλη Α., (2001), Η Λιμενική Βιομηχανία. Στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων. Αθήνα : Αθήνα, Σταμούλης.
- Παρδάλη Α., 2007, «Οικονομική και Πολιτική των λιμένων» [Βιβλίο], Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα
- Παπουτσάκης Μ., 2016, Χωρική κατανομή λιμένων, λιμενικών εγκαταστάσεων και Φορέων Διαχείρισης του λιμενικού συστήματος της Ελλάδος, Διπλωματική Εργασία, Σχολή Πολιτικών Μηχανικών ΕΜΠ
- Σαραντινού Α., 2003, Το λιμενικό σύστημα της Νήσου Λέσβου, Διπλωματική Εργασία, ΕΜΠ
- Σάρδη Χ., 2018 , Λιμενοσκόπιο Νήσου Λέσβου, Νήσου Χίου, Νήσου Σάμου, Διπλωματική Εργασία, ΕΜΠ
- Σίμωση Α., 2000, ‘Καλός Λιμένας (Τσαμούρ Λιμάνι). Ο Πολεμικός Ναύσταθμος της Αρχαίας Άντισσας’ ΑΑΑ XXIX-XXXI (1996-198), 147-156
- Τεχνικό Πρόγραμμα Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου, 2016, Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου
- Χλωμούδης Κ., 2010, ΔΙΑΛΕΞΕΙΣ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟΥ ΜΑΘΗΜΑΤΟΣ, Διοίκηση & Οργάνωση Λιμένων

## **Διεθνής βιβλιογραφία**

Archondidou - Argyri A.- I. Kourtzellis, 2008, The Ancient Ports of Lesbos; The case of the Town of Mytilini, in: 10th International Symposium on Ship Construction in Antiquity, TROPIS X, Ύδρα, 27 Αυγούστου με 2 Σεπτεμβρίου 2008 (forthcoming).

Baird, A.J. (1995), Privatisation of trust ports in the United Kingdom: Review and analysis of the first sales, *Transport Policy*, 2(2): 135-143.

Brooks, M.R., Pallis A.A., (2012), *The Blackwell Companion to Maritime Economics*, Chapter 25, Port Governance, Blackwell Publishing, 9600 Garsington Road, Oxford, OX4 2DQ, UK

COM (2001) Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο της 10ης Δεκεμβρίου 1997 «Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες: Βασικό στοιχείο των Ευρωπαϊκών μεταφορών»

De Langen P.W. and Visser, E.J. (2005) Collective action regimes in seaport clusters: the case of the Lower Mississippi port cluster. *Journal of Transport Geography*, 13(2), pp. 173 – 186.

ESPO, 2010, European Port Governance, REPORT OF AN ENQUIRY INTO THE CURRENT GOVERNANCE OF EUROPEAN SEAPORTS

Goss R. Economic Policies and Seaports: 1, The economic functions of seaports. *Maritime Policy and Management* 1990c; 17/3: 207-219

Heaver, T., 1995, The implications of increased competition among ports for port policy and management, *Maritime Policy and Management*, 22(2): 125-133.

Talley W.K., 2009, *Port Economics*, Routledge, 2 Park Square, Milton Park, Abingdon, Oxon, OX14 4RN

The World Bank, 2012, PORT REFORM TOOLKIT, Module 3, Alternative Port Management Structures and Ownership Models, second edition.

Theodoulou T., 2014, Recording the harbour network of ancient Lesbos (2008–2009), in: S. Ladstätter - F. Pirson - T. Schmidts (eds.) Harbors and Harbor Cities in the Eastern Mediterranean from Antiquity to the Byzantine Period: Recent Discoveries and Current Approaches, BYZAS 19, Volume 1, Istanbul, 493-508.

UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) 1969, cited in Robinson 2002

Williams H., 2007, The Harbors of Ancient Lesbos, in: P. Betancourt - M.C. Nelson - H. Williams (eds.) Krinoi kai Limenes: Studies in honor of Joseph and Maria Shaw, INSTAP Press, 107-116.

## **Δικτυογραφία**

[https://anemourion.blogspot.com/2017/08/blog-post\\_45.html](https://anemourion.blogspot.com/2017/08/blog-post_45.html)

<http://chiosport.gr>

<https://www.cnn.gr/news/ellada/story/76180/poylithikan-ta-14-perifereiaka-aerodromia-apo-simera-sta-xeria-tis-fraport>

<https://diavgeia.gr>

<http://2007-2013.espa.gr/el/Pages/cefTransport.aspx>

[http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-13-448\\_el.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-448_el.htm)

<http://www.kathimerini.gr/950374/article/oikonomia/epixeirhseis/h-voylh-epikyrowse-th-symvash-paraxwrhshs-toy-ol8-sth-segt>

[http://limenoscope.ntua.gr/show\\_port.cgi?lan=el&id=69](http://limenoscope.ntua.gr/show_port.cgi?lan=el&id=69)

<http://www.ltlesvou.gr>

<https://www.samostimes.gr>

<http://www.statistics.gr>

<https://www.yen.gr/organismoi-limenon-a.e>

<http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=ngTgsh0vtPA%3D&tabid=367&language=el>  
[-GR](http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=ngTgsh0vtPA%3D&tabid=367&language=el)

<https://yperdiavgeia.gr>

## **Νομοθεσία**

A.N. 170/67 (ΦΕΚ 189 Α / 31-10-67): Περί του τρόπου βεβαίωσης παραβάσεων και επιβολής ποινών σχετικώς με την στάθμευσιν οχημάτων, κυκλοφορίαν πεζών και οχημάτων, ως και άλλων τινών συναφών διατάξεων.

ΒΔ 14/19-1-39 (ΦΕΚ Α 24): Περί κωδικοποίησης των περί λιμενικών Ταμείων κειμένων διατάξεων.

ΒΔ 28-6/4-7-23 (ΦΕΚ 181 Α) Ν.Δ. 28-6/4-7-1923 (ΦΕΚ Α 181) : Περί λιμένων και Λιμενικών Ταμείων.

ΒΔ 21/19-3-1941 (ΦΕΚ 97/Α/31-3-1941).

Β.Δ. της 27 Φεβρ./ 13 Μαρτ. 1957 (ΦΕΚ Α 37): Περί συγχωνεύσεως Λιμενικών Ταμείων του Νομού Σάμου.

ΚΥΑ αριθ. 8315.2/02/07 περί Κατάταξης Λιμένων (ΦΕΚ Β/202/16.02.2007).

ΚΥΑ αριθ. 8312.64/18/12/12 (ΦΕΚ 1703 Β/16-5-2012).

ΚΥΑ αριθ. 32901/18 (ΦΕΚ 2728 Β/10-07-2018): Ρύθμιση θεμάτων για το πεδίο δικαιοδοσίας, την οργάνωση, τη διαδικασία, τη λειτουργία και τη στελέχωση των Δημοτικών Λιμενικών Γραφείων.

Ν. 1441 της 16/17 Ιουν. 1950 (ΦΕΚ Α 134) : Περί συστάσεως Λιμενικού Ταμείου Χίου.

Ν. 4748 της 13/15 Μαΐου 1930: Περί οργάνωσης του Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.).

Ν. 1080/80 (ΦΕΚ 246 Α): Περί τροποποίησης και συμπληρώσεως διατάξεων τινών της περί των προσόδων των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοικήσεως Νομοθεσίας και άλλων τινών συναφών διατάξεων.

Ν. 1828/89 (ΦΕΚ 2 Α) : Αναμόρφωση της φορολογίας εισοδήματος και άλλες διατάξεις.

Ν. 2130/93 (ΦΕΚ 62 Α - Διορθ. Σφαλμ. στο ΦΕΚ 77 Α/93): Τροποποίηση και συμπλήρωση διατάξεων της περιφερειακής διοίκησης, του κώδικα της Ελληνικής ιθαγένειας, του δημοτικού και κοινοτικού κώδικα, των διατάξεων για τις προσόδους των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης και άλλες διατάξεις.

Ν.2160/93 (ΦΕΚ 118 Α) : Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις.



- N. 2503/97 (ΦΕΚ 107 Α/30-5-1997) Διοίκηση, οργάνωση, στελέχωση της Περιφέρειας, ρύθμιση θεμάτων για την τοπική αυτοδιοίκηση και άλλες διατάξεις.
- N. 2688/1-3-99 (ΦΕΚ 40 Α/ 1999): Μετατροπή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης σε ανώνυμες εταιρείες.
- N. 2738/9-9-99 (ΦΕΚ 180 Α): Συλλογικές Διαπραγματεύσεις στην Δημόσια Διοίκηση, μονιμοποιήσεις συμβασιούχων αορίστου χρόνου και άλλες διατάξεις.
- N. 2839/12-9-00 (ΦΕΚ 196 Α): Ρυθμίσεις θεμάτων του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και άλλες διατάξεις.
- N. 2932/27-6-01 (ΦΕΚ 145 Α): Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις.
- N. 2971/19-12-01 (ΦΕΚ Α 285) : Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις.
- N. 3013/1-5-02 (ΦΕΚ 102 Α): Αναβάθμιση της πολιτικής προστασίας και λοιπές διατάξεις.
- N. 3044/02 (ΦΕΚ Α 197/27-8-02) : Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης και ρυθμίσεις άλλων θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.
- N. 3450/06 (ΦΕΚ Α 64/30-3-2006): Αναβάθμιση και αναδιάρθρωση της ναυτικής εκπαίδευσης και άλλες διατάξεις.
- N. 3463/06 (ΦΕΚ 114 Α/8-6-2006): Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων.
- N. 3622/07 (ΦΕΚ 281 Α/20-12-2007): Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις.
- N. 3852/10 (ΦΕΚ 87 Α/7-6-2010): Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης.
- N.4024/27-10-2011 (ΦΕΚ 226 Α) Συνταξιοδοτικές ρυθμίσεις, ενιαίο μισθολόγιο – βαθμολόγιο, εργασιακή εφεδρεία και άλλες διατάξεις εφαρμογής του μεσοπρόθεσμου πλαισίου δημοσιονομικής στρατηγικής 2012–2015.
- N. 4070/12 (ΦΕΚ 82 Α/10-4-2012): Ρυθμίσεις Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών, Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις.
- N.4071/2012 (ΦΕΚ 85 Α) «Ρυθμίσεις για την τοπική ανάπτυξη, την αυτοδιοίκηση και την αποκεντρωμένη διοίκηση, Ενσωμάτωση οδηγίας 2009/50/ΕΚ».
- N. 4150/13 (ΦΕΚ 102 Α / 29-4-2013): Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις.
- N.4254/14 (ΦΕΚ 85 Α/07-04-2014): Μέτρα στήριξης και ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας στο πλαίσιο εφαρμογής του ν. 4046/2012 και άλλες διατάξεις.

N.4256/14 (ΦΕΚ 92 Α/14-04-2014): Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις.

N.4258/14 (ΦΕΚ 94 Α/14-04-2014): Διαδικασία Οριοθέτησης και ρυθμίσεις θεμάτων για τα υδατορέματα - ρυθμίσεις Πολεοδομικής νομοθεσίας και άλλες διατάξεις.

N.4389/16 (ΦΕΚ 94 Α/27-05-2016): Επείγουσες διατάξεις για την εφαρμογή της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις.

N. 4412/16 (ΦΕΚ-147 Α/8-8-16-Διορθ.Σφαλμ. Στα ΦΕΚ-200 Α/24-10-16 και ΦΕΚ-206 Α/3-11-16): Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ).

N.4555/2018 –(ΦΕΚ Α 133/19.07.2018): Μεταρρύθμιση του θεσμικού πλαισίου της Τοπικής Αυτοδιοίκησης – Εμβάθυνση της Δημοκρατίας – Ενίσχυση της Συμμετοχής – Βελτίωση της οικονομικής και αναπτυξιακής λειτουργίας των Ο.Τ.Α. [Πρόγραμμα «ΚΛΕΙΣΘΕΝΗΣ Ι»] – Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό του πλαισίου οργάνωσης και λειτουργίας των ΦΟΔΣΑ – Ρυθμίσεις για την αποτελεσματικότερη, ταχύτερη και ενιαία άσκηση των αρμοδιοτήτων σχετικά με την απονομή ιθαγένειας και την πολιτογράφηση – Λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Εσωτερικών και άλλες διατάξεις.

N.Δ. 1302/49 (ΦΕΚ Α 304): Περί συγχωνεύσεως Λιμενικών Ταμείων.

N.Δ. 2551 της 23/27 Αυγ. 1953 (ΦΕΚ Α 229): Περί συγχωνεύσεως της Επιτροπείας Ελευθέρως ζώνης και του Λιμενικού Ταμείου Θεσσαλονίκης.

N.Δ. 807/71 (ΦΕΚ 2 Α): Περί συμπληρώσεως των περί προσαυξήσεως επιδόματος ευδοκίμου παραμονής (τριετιών) κειμένων διατάξεων

N.Δ. 356/74 (ΦΕΚ 90 Α): Περί Κώδικος Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων.

Π.Δ. 323/89 (ΦΕΚ 146 Α): ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ

Π.Δ. 390/1993 (ΦΕΚ 165 Α): Συγχώνευση Λιμενικών Ταμείων σε επίπεδο Νομού.

Π.Δ. 258/7-7-95 (ΦΕΚ-142 Α): Διάσπαση του λιμενικού Ταμείου Νομού Λέσβου.

Π.Δ. 170/5-7-01 (ΦΕΚ Α 149): Μεταφορά αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Ταμείου Λήμνου στους Δήμους Μύρινας, Μούδρου, Νέας Κούταλης και στην Κοινότητα Αγίου Ευστρατίου.

Π.Δ. 201/02 (ΦΕΚ Α 179/7-8-02): Κατάργηση του Λιμενικού Ταμείου Λήμνου.

Π.Δ. 270/03 (ΦΕΚ 242 Α/21-10-03) : Μεταφορά αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Ταμείου Χίου στους Δήμους Αγίου Μηνά, Αμανής, Ιωνίας, Καρδαμύλων, Μαστιχοχωριών, Οινουσσών, Ομηρούπολης, Χίου και Ψαρών και σύσταση διαδημοτικού Λιμενικού Ταμείου, με την επωνυμία Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Χίου.

Π.Δ. 335/03 (ΦΕΚ 291 Α/18-12-03) : Μεταφορά αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Ταμείου Ν. Σάμου στους Δήμους Καρλοβασίων και Μαραθοκάμπου.

Π.Δ. 336/03 (ΦΕΚ 291 Α/18-12-03) : Μεταφορά αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Ταμείου Ν. Σάμου στους Δήμους Βαθέος και Πυθαγορείου.

Π.Δ.53/16 (ΦΕΚ 86 Α/13-05-2016) : Σύσταση ΝΠΔΔ με την επωνυμία «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λέσβου», μεταφορά αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Ταμείου Λέσβου στο Δήμο Λέσβου Ν. Λέσβου και κατάργηση του Λιμενικού Ταμείου Λέσβου.

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2001, για την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής.

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013 περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ.

Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2017 «για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων».

### **Αποφάσεις**

Αριθ. 1062693/5309/0016/03 (ΦΕΚ 1404 Β / 30-9-03): Είσπραξη εσόδων του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Λήμνου από τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες.

Αριθ. αποφ. 233/2011/11 (ΦΕΚ 2127 Β / 22-9-2011) Δημοτικού Συμβουλίου Σάμου για συγχώνευση των δύο διαδημοτικών Λιμενικών Ταμείων Βαθέος – Πυθαγορείου και Καρλοβάσου - Μαραθοκάμπου, σε ένα Νομικό Πρόσωπο με την επωνυμία «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σάμου».

Αριθ. 43415/16 (ΦΕΚ 1960 Β / 30-06-2016-Διορθ.σφαλμ. στο ΦΕΚ 2409 Β /4-8-16): Τροποποίηση Οργανισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Χίου.

Αριθ. 68250/17 (ΦΕΚ 3898 Β / 06-11-2017): Έγκριση Οργανισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας (Ο.Ε.Υ.) Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Λέσβου, απόφαση Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αιγαίου.

Αριθ. 19263/18 (ΦΕΚ 1304 Β / 13-4-2018): Έγκριση Οργανισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας (Ο.Ε.Υ.) Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Σάμου, απόφαση Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αιγαίου, απόφαση Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αιγαίου.

Αριθ. 8221/Τ41/01/2015: Ορισμός αποφαινόμενων οργάνων για την εκτέλεση έργων, (ΦΕΚ 90/Β/2015), 19-01-2015 απόφαση Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου.

## Παράρτημα

### ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΖΩΝΕΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΝΗΣΟΥ ΛΕΣΒΟΥ

Βάσει του άρθρου 22 του Ν. 2971/2001 «Οι χώροι και όλα εν γένει τα κτήματα, που περιλαμβάνονται στη ζώνη λιμένα είναι κοινόχρηστα δημόσια κτήματα και ανήκουν στο Δημόσιο κατά κυριότητα, η χρήση όμως και η εκμετάλλευσή τους ανήκει στον οικείο φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα»

α/α	Λιμένας	Απόφαση καθορισμού χερσαίας ζώνης
1	Μυτιλήνης	183322/30.8.1952 Απόφαση Υπουργού Δημοσίων Έργων
2	Σιγρίου	34617/18.10.1969 Απόφαση Νομάρχη Λέσβου (ΦΕΚ 245/Δ'/23.12.1969) και 47480/4734/6.9.2013 Απόφαση Γενικής Γραμματέως Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αιγαίου (ΦΕΚ 325/ΑΑΠ/13.9.2013)
3	Πλωμαρίου	73424/16.12.1949 Απόφαση Υπουργού Δημοσίων Έργων
4	Πέτρας	30176/27.8.1968 Απόφαση Νομάρχη Λέσβου (ΦΕΚ 524/Β'/10.10.1968) και 66295/31.10.2017 Απόφαση Συντονιστή Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αιγαίου (ΦΕΚ 249/ΑΑΠ/31.10.2017)
5	Σκάλας Πολιχνίτου	19180/26.6.1959 Απόφαση Νομάρχη Λέσβου
6	Μολύβου (Μήθυμνας)	Γ.34512/25.11.1955 Απόφαση Υπουργού Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων (ΦΕΚ 4/Β'/10.1.1956)
7	Σκάλας Καλλονής	Α.35230/25.11.1955 Απόφαση Υπουργού Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων (ΦΕΚ 4/Β'/10.1.1956)
8	Συκαμινέας (Σκάλας Συκαμιάς)	30177/27.8.1968 Απόφαση Νομάρχη Λέσβου (ΦΕΚ 507/Β'/4.10.1968)
9	Μιστεγνών (Σκάλας Μιστεγνών)	30178/27.8.1968 Απόφαση Νομάρχη Λέσβου (ΦΕΚ 507/Β'/4.10.1968)
10	Γαβαθά	30179/27.8.1968 Απόφαση Νομάρχη Λέσβου (ΦΕΚ 507/Β'/4.10.1968)
11	Ερεσού (Σκάλας Ερεσού)	39432/16.10.1969 Απόφαση Νομάρχη Λέσβου (ΦΕΚ 252/Δ'/31.12.1969)
12	Ντιπίου	29284/12.8.1968 Απόφαση Νομάρχη Λέσβου (ΦΕΚ 443/Β'/9.9.1968)
13	Παμφίλων (Σκάλας Παμφίλων)	29283/12.8.1968 Απόφαση Νομάρχη Λέσβου (ΦΕΚ 443/Β'/9.9.1968)
14	Παναγιούδας	29285/12.8.1968 Απόφαση Νομάρχη Λέσβου (ΦΕΚ 446/Β'/10.9.1968)
15	Περάματος	35764/24.9.1969 Απόφαση Νομάρχη Λέσβου (ΦΕΚ 231/Δ'/4.12.1969)
16	Κουντουρουδιάς	35230/12.10.1968 Απόφαση Νομάρχη Λέσβου (ΦΕΚ 584/Β'/2.11.1968)

Πηγή: Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λέσβου



**Μεταπτυχιακή εργασία με τίτλο: «Φορείς Διαχείρισης Λιμένων  
Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου»**

**Ερωτηματολόγιο**

1. Φορέας Διαχείρισης Λιμένα (Φ.Δ.Λ.).....
  
2. Νομική μορφή Φ.Δ.Λ.:  
.....  
.....
  
3. Λιμενικές εγκαταστάσεις αρμοδιότητας Φ.Δ.Λ.:  
.....  
.....  
.....
  
4. Υπάρχει οργανόγραμμα του φορέα διαχείρισης; Εάν υπάρχει παρακαλώ να αναφέρεται την απόφαση έγκρισης.  
.....  
.....  
.....
  
5. Είναι επαρκώς στελεχωμένος ο φορέας και με ποιες ειδικότητες;  
Ναι   
Όχι   
Αναφέρατε ειδικότητες:
  
6. Οικονομικά στοιχεία (2013-2017): Προϋπολογισμός - Απολογισμός  
.....  
.....

**7. Λιμενική αρχή:**

ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ

**8. Ποία είναι η κατηγορία και η χρήση του κάθε λιμένα αρμοδιότητας του Φ.Δ.Α.;**

ΛΙΜΕΝΑΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΛΙΜΕΝΑ	ΧΡΗΣΗ
	Διεθνούς ενδιαφέροντος <input type="checkbox"/> Εθνικής σημασίας <input type="checkbox"/> Μείζονος ενδιαφέροντος <input type="checkbox"/> Τοπικής σημασίας <input type="checkbox"/>	Εμπορευματική <input type="checkbox"/> Επιβατική <input type="checkbox"/> Τουριστική <input type="checkbox"/> Αλιευτική <input type="checkbox"/> Άλλες <input type="checkbox"/> Ποιες:.....
	Διεθνούς ενδιαφέροντος <input type="checkbox"/> Εθνικής σημασίας <input type="checkbox"/> Μείζονος ενδιαφέροντος <input type="checkbox"/> Τοπικής σημασίας <input type="checkbox"/>	Εμπορευματική <input type="checkbox"/> Επιβατική <input type="checkbox"/> Τουριστική <input type="checkbox"/> Αλιευτική <input type="checkbox"/> Άλλες <input type="checkbox"/> Ποιες:.....
	Διεθνούς ενδιαφέροντος <input type="checkbox"/> Εθνικής σημασίας <input type="checkbox"/> Μείζονος ενδιαφέροντος <input type="checkbox"/> Τοπικής σημασίας <input type="checkbox"/>	Εμπορευματική <input type="checkbox"/> Επιβατική <input type="checkbox"/> Τουριστική <input type="checkbox"/> Αλιευτική <input type="checkbox"/> Άλλες <input type="checkbox"/> Ποιες:.....
	Διεθνούς ενδιαφέροντος <input type="checkbox"/> Εθνικής σημασίας <input type="checkbox"/> Μείζονος ενδιαφέροντος <input type="checkbox"/> Τοπικής σημασίας <input type="checkbox"/>	Εμπορευματική <input type="checkbox"/> Επιβατική <input type="checkbox"/> Τουριστική <input type="checkbox"/> Αλιευτική <input type="checkbox"/> Άλλες <input type="checkbox"/> Ποιες:.....

**9. Ροές (επιβατών, φορτίων κλπ.) για κάθε λιμενική εγκατάσταση (2013-2017):**

ΛΙΜΕΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΥΓΡΑ	ΧΥΔΗΝ	ΞΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ

		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ	ΦΟΡΤΙΟ	

**Κίνηση κρουαζιέρας**

Αριθμός κρουαζιερόπλοιων ανά έτος (2013-2017)

Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας ανά έτος (2013-2017)

**10. Ποιες εγκαταστάσεις έχουν εγκεκριμένη χερσαία ζώνη λιμένα. Αναφέρατε το ΦΕΚ καθορισμού της Χ.Ζ.Λ..**

.....

.....

.....

.....

.....

.....



**11. Υπηρεσίες που παρέχει ο φορέας για κάθε λιμάνι (σημειώστε την υπηρεσία και στους λιμένες αρμοδιότητας Φ.Δ.Λ. που παρέχεται):**

- Δυνατότητα ανεφοδιασμού πλοίων με:
  - νερό
  - καύσιμα
  - ηλεκτρικό
  
- Ύπαρξη ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας ή συνεργείων:
- Χώρος προσωρινής απόθεσης σκαφών:
  
- Ύπαρξη συστήματος διαχείρισης αποβλήτων  
(Σχέδιο διαχείρισης παραλαβής αποβλήτων σε ισχύ):
- Ύπαρξη χώρου στάθμευσης οχημάτων :
- Ύπαρξη μέσων πυρασφάλειας :
- Παροχές σε:
  - νερό
  - ηλεκτρικό
  - Wi-Fi
  
- Δυνατότητα καταπολέμησης ρύπανσης από πλοία κ.α. μέσω αντιρρυπαντικού εξοπλισμού:
- Ύπαρξη φωτισμού :
- Προσωπικό εξυπηρέτησης ελλιμενιζόμενων σκαφών :
- Ύπαρξη ρυμουλκών :
- Ύπαρξη γερανού ανέλκυσης :
- Ύπαρξη ράμπας :
- Υπάρχουσες κτιριακές εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης λιμένα :
  - σταθμός υποδοχής επιβατών :
  - W.C. :
  - Καταστήματα ναυτικού εξοπλισμού

**12. Υπάρχουν λιμένες με εγκεκριμένο Master plan ή μελέτη Πλαίσιο Ανάπτυξης Λιμένα (Π.Ε.Α.Λ.) και ποιοι;**

.....  
.....  
.....

**13. Υπάρχει υποχρέωση σε ISPS και σε ποιους λιμένες αφορά;**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**14. Προβλήματα – Προτάσεις ως προς τη λειτουργία του Φορέα Διαχείρισης Λιμένα.**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**Ημερομηνία .....2018**

**Για τον Φ.Δ.Λ.**