



Διπλωματική Εργασία: «Προστασία παράκτιων ζωνών κατά τη χωροθέτηση τουριστικών λιμένων»



Τερπένου Σταύρος

Επιβλέπων Καθηγητής:  
Σιόλας Α.

Αθήνα, Νοέμβριος 2010

## **Περίληψη**

Στην Ελλάδα, ο τουρισμός αναδεικνύεται τα τελευταία χρόνια σε παράγοντα προσέλκυσης επενδύσεων από το εξωτερικό, συντελεστή διαμόρφωσης του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος αλλά και σημαντική παράμετρο για την κλαδική και χωροταξική διασπορά και αναδιανομή του εισοδήματος.

Παράλληλα και με δεδομένη την υπάρχουσα οικονομική κρίση η Ελλάδα καλείται να δημιουργήσει ένα νέο πρότυπο ανάπτυξης. Ο τομέας του τουρισμού βάσει των συγκριτικών πλεονεκτημάτων που διαθέτει σε σχέση με άλλους τομείς της οικονομίας, καλείται μέσα σε ένα περιβάλλον εντεινόμενου ανταγωνισμού, αλλαγής της σύνθεσης των επισκεπτών της χώρας και μεταβαλλόμενης ζήτησης υπηρεσιών, να συμμετάσχει αποφασιστικά στην αύξηση της παραγωγικότητας και ανταγωνιστικότητας της οικονομίας.

Η επιλογή γεωγραφικού χώρου για τουριστικούς σκοπούς αποτελεί παράγοντα βιωσιμότητας των επενδύσεων στον τομέα του τουρισμού και συμβάλλει στη διαμόρφωση του τουριστικού προϊόντος, ώστε να προσφέρεται ποικιλία ποιοτικών υπηρεσιών που θα καλύπτουν το ευρύτερο δυνατό φάσμα της μεταβαλλόμενης παγκόσμιας ζήτησης. Επιπλέον, όμως, αποτελεί βασική παράμετρο για την προστασία του φυσικού ή και του παραδοσιακού οικιστικού περιβάλλοντος και έκφραση των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης στον τουρισμό. Υπό το πρίσμα αυτό, η χωροθέτηση των τουριστικών εγκαταστάσεων επιτελεί σήμερα διττή λειτουργία: πρώτον, αυτήν του αμιγώς οικονομικού συντελεστή, που μεγιστοποιεί τα κέρδη της τουριστικής επένδυσης, και δεύτερον, αυτήν της προστασίας του περιβάλλοντος μέσω της διαδικασίας συνεκτίμησης περιβαλλοντικών κριτηρίων κατά την επιλογή του τόπου εγκατάστασης.

Στην παρούσα εργασία και μέσα από το ισχύον νομικό πλαίσιο, διερευνώνται οι αρχές και προϋποθέσεις που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την χωροθέτηση τουριστικών λιμένων, με έμφαση στις μαρίνες, ώστε να εξασφαλίζεται τόσο η λειτουργικότητα, βιωσιμότητα και η κοινωνικοοικονομική αποτελεσματικότητα της επένδυσης, όσο και η αποτελεσματική προστασία και ανάδειξη του παράκτιου χώρου με βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων.

## **Ευχαριστίες**

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα Καθηγητή κ. Σίολα Άγγελο για την ουσιαστική βοήθεια μου προσέφερε με την άψογη συνεργασία, τις πολύτιμες συμβολές την καθοδήγησή και την υπομονή του σε όλη την διάρκεια της εκπόνησης αυτής της διπλωματικής εργασίας.

Ευχαριστίες θα ήθελα να εκφράσω στο προσωπικό της Διεύθυνσης Τουριστικών Λιμένων του ΥΠΠΟΤ όπως και στον εκπρόσωπο του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού στην Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων κ. Γούλα Γεώργιο για την πολύτιμη βοήθεια στη συγκέντρωση στοιχείων και πληροφοριών που προσέφεραν.

Τέλος, ευχαριστώ παρά πολύ την οικογένειά μου για την κατανόηση την συμπαράσταση και την υποστήριξη τους κατά τη διάρκεια της εκπόνησης αυτής της εργασίας.

## **Περιεχόμενα**

---

1. Εισαγωγή .....	5
1.1 Σκοπός της εργασίας.....	5
1.2 Ορισμός της Παράκτιας Ζώνης.....	6
1.3 Σημασία της Παράκτιας Ζώνης .....	7
1.4 Οριοθέτηση της Παράκτιας Ζώνης .....	9
1.4.1 Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού .....	9
1.4.2 «Πρόγραμμα για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη των Ελληνικών Ακτών -Νησιών»	13
1.5 Πιέσεις στην Παράκτια Ζώνη.....	14
1.6 Διαχείριση παράκτιων περιοχών .....	16
2. Θεσμικό πλαίσιο προστασίας και διαχείρισης των παράκτιων περιοχών .....	19
2.1 Συνταγματικές πρόνοιες.....	19
2.2 Ευρωπαϊκή Ένωση.....	19
2.3 Εθνικό θεσμικό πλαίσιο.....	21
3. Τουριστικοί Λιμένες – Γενικά χαρακτηριστικά .....	24
3.1 Ιστορική Εξέλιξη .....	24
3.2 Θαλάσσιος Τουρισμός – Όροι και Ορισμοί .....	26
3.3 Το Εθνικό Λιμενικό Σύστημα .....	27
3.4 Πληροφοριακά Στοιχεία –Παρεχόμενες Υπηρεσίες .....	29
3.5 Θεσμικό Πλαίσιο.....	31
4. Ανάπτυξη τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα .....	38
4.1 Υφιστάμενη και υπό Κατασκευή Υποδομή.....	38
4.2 Αναλυτική παρουσίαση υφιστάμενων τουριστικών λιμένων.....	44
4.3 Προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης.....	51
5. Ανάπτυξη τουριστικών λιμένων στην Ευρώπη.....	55
5.1 Μαρίνες και Αγκυροβόλια στην Ευρώπη .....	55
5.2 Η Ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού στη Μεσόγειο .....	56
6. Επιπτώσεις στο παράκτιο περιβάλλον από την κατασκευή και λειτουργία τουριστικού λιμένα.....	61
6.1 Γενικά .....	61
6.2 Επιπτώσεις και μέτρα αντιμετώπισης κατά την φάση κατασκευής .....	62

6.3 Επιπτώσεις στο περιβάλλον και μέτρα αντιμετώπισης κατά τη λειτουργία τουριστικού λιμένα .....	68
7. Χωροταξικός σχεδιασμός των παράκτιων περιοχών και η χωροθέτηση τουριστικών λιμένων. ....	76
7.1 Χωροθέτηση τουριστικών λιμένων πριν την κατάρτιση του ειδικού χωροταξικού πλαισίου για τον τουρισμό.....	76
7.1.1 Η χωροθέτηση τουριστικών λιμένων μέσα από την νομολογία του ΣτΕ. ....	77
7.1.2 Η περίοδος των Ολυμπιακών αγώνων.....	81
7.2 Ο χωροταξικός σχεδιασμός ως προς την ανάπτυξη τουριστικών λιμένων μέσω των ΠΧΣΑΑ.....	84
7.2.1 Γενικά.....	84
7.1.2 Οι κατευθύνσεις του ΓΠΧΣΑΑ σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές και τις λιμενικές υποδομές.....	85
7.1.3 Οι κατευθύνσεις του ΕΠΧΣΑΑ για τον τουρισμό αναφορικά με τον θαλάσσιο τουρισμό.....	91
8. Συμπεράσματα.....	94
Βιβλιογραφία .....	100
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: Νόμος 2160/93 «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες Διατάξεις» .....	102
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: Έγκριση ειδικού κανονισμού λειτουργίας τουριστικού λιμένα» ....	123
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ: Απόφαση ΣτΕ 4542/2009 .....	131

## **Κατάλογος Πινάκων**

Πίνακας 3.1 Χερσαία και θαλάσσια ζώνη Τουριστικών Λιμένων .....	33
Πίνακας 4.1 Πλήθος τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα (2005 & 2008).....	38
Πίνακας 4.2 (α) Μαρίνες σε λειτουργία .....	39
Πίνακας 4.2 (β) Μαρίνες σε λειτουργία .....	40
Πίνακας 4.3 Μαρίνες υπό κατασκευή (Ιούλιος 2009) .....	41
Πίνακας 4.4 Καταφύγια - αγκυροβόλια που πρόκειται να κατασκευαστούν.....	43
Πίνακας 4.5 Μαρίνες υπό κατασκευή (Αύγουστος 2009) .....	44
Πίνακας 5.1 Μαρίνες και αγκυροβόλια στην Ευρώπη (2006).....	56

## **Κατάλογος Εικόνων**

---

Εικόνα 4.1: Τουριστικός λιμένας Κέρκυρας.....	45
Εικόνα 4.2: Τουριστικός λιμένας Καλαμάτας.....	46
Εικόνα 4.3: Τουριστικός λιμένας Λευκάδος.....	47
Εικόνα 4.4: Τουριστικός λιμένας Αγ. Νικολάου .....	50
Εικόνα 5.1: Τουριστικός λιμένας Μαρμαρίδος .....	58
Εικόνα 5.2: Τουριστικός λιμένας Αίβαλή .....	58
Εικόνα 5.3: Τουριστικός λιμένας Λεμεσού .....	60

# 1. Εισαγωγή

## 1.1 Σκοπός της εργασίας

Ο παράκτιος χώρος ανέκαθεν αποτελούσε πόλο έλξης και ευκαιριών πολλών δραστηριοτήτων. Συγχρόνως όμως, ο χώρος αυτός είναι φυσικός πόρος δηλαδή προσφέρει αγαθά και υπηρεσίες στον άνθρωπο, αλλά και περικλείει από βιολογική άποψη, παραγωγικά οικοσυστήματα. Συνήθως, η παράκτια περιοχή προσφέρεται για οικιστική, τουριστική και γενικότερη οικονομική ανάπτυξη. Η περιοχή αυτή φιλοξενεί κατοικίες, βιομηχανίες, πετρελαϊκές εγκαταστάσεις, μονάδες παραγωγής ενέργειας, στρατιωτικές εγκαταστάσεις, λιμάνια και συναφείς λιμενικές εγκαταστάσεις, ναυπηγικές εγκαταστάσεις, μαρίνες σκαφών αναψυχής, σταθμούς αλιείας, αθλητικές εγκαταστάσεις, πάρκα για το κοινό, προστατευόμενες περιοχές, τουριστικές εγκαταστάσεις.

Από τον μεγάλο αριθμό δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στον παράκτιο χώρο, γίνεται φανερός ο έντονος ανταγωνισμός για την εκμετάλλευση του καθώς και οι συγκρούσεις των διαφόρων οικονομικών συμφερόντων. Ταυτόχρονα, συντελείτε υποβάθμιση του παράκτιου περιβάλλοντος, τόσο λόγω της εξάπλωσης του αστικού ιστού και καταστροφή των οικοσυστημάτων, όσο και λόγω της κατασκευής υποδομών ασύμβατων με το παράκτιο χώρο και της μετέπειτα λειτουργίας τους.

Η έλλειψη προτάσεων, πρωτοβουλιών και δραστικών μέτρων, όπως και ο συνήθης ελλιπής σχεδιασμός από πλευράς τοπικής και κεντρικής διοίκησης που αντιμετωπίζει τον παράκτιο χώρο με παρωχημένες αναπτυξιακές και εισπρακτικές λογικές, μεγεθύνουν τα υπάρχοντα προβλήματα τόσο σε βάρος του φυσικού περιβάλλοντος όσο και σε βάρος του πολίτη.

Ως εκ τούτου ο χωροταξικός και ο ευρύτερος αναπτυξιακός σχεδιασμός του αιγιαλού, της παραλίας και γενικότερα του παράκτιου εθνικού χώρου πρέπει να αποτελεί αντικείμενο ενός ευρύτερου προβληματισμού με σκοπό την ορθολογική και μακροπρόθεσμη διαχείρισή του και στόχο την επιδίωξη βιώσιμης ανάπτυξης.



Κατά την παρούσα εργασία γίνεται μια προσπάθεια καταγραφής όλων εκείνων των παραγόντων που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την χωροθέτηση τουριστικών λιμένων, κυρίως μαρίνων, ώστε η όποια επένδυση πραγματοποιείται να είναι όχι μόνο οικονομικά βιώσιμη αλλά παράλληλα να σέβεται το περιβάλλον και τους φυσικούς πόρους των παράκτιων περιοχών . Καταγράφεται το ισχύον νομικό πλαίσιο για την Δημιουργία και Λειτουργία των τουριστικών λιμένων και οι διαδικασίες που απαιτούνται για την χωροθέτηση αυτών. Γίνεται καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης τόσο στον Ελλαδικό χώρο όσο και στην υπόλοιπη Ευρώπη κυρίως των χωρών που αποτελούν τους «ανταγωνιστές» της Ελλάδος στον χώρο των τουριστικών λιμένων. Επιπλέον γίνεται καταγραφή των επιπτώσεων από την δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων στο περιβάλλον. Τέλος εξετάζονται μέσω της νομολογία του ΣΤΕ και των Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού (Γενικό, Ειδικά), οι πρόνοιες τόσο στο επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και βιώσιμης ανάπτυξης όσο και στο επίπεδο ευρύτερου σχεδιασμού που αποτελούν πλέον σημείο αναφοράς για την περαιτέρω διαδικασία χωροθέτησης των τουριστικών λιμένων.

## **1.2 Ορισμός της Παράκτιας Ζώνης**

Ο παράκτιος χώρος αποτελεί ένα ιδιόμορφο και ευαίσθητο οικοσύστημα που συντίθεται από τρία στοιχεία: τη θάλασσα, την ξηρά και τον αέρα. Η ακτογραμμή ορίζεται ως ο χώρος όπου αλληλεπιδρούν τα τρία αυτά στοιχεία.

*Όπως διατυπώνεται στο Πρωτόκολλο για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών της Μεσογείου «Παράκτια ζώνη, η γεωμορφολογική περιοχή εκατέρωθεν της ακτογραμμής στην οποία η αλληλεπίδραση μεταξύ του θαλάσσιου και του χερσαίου τμήματος αποκτά τη μορφή πολύπλοκων συστημάτων οικολογικών στοιχείων και πόρων αποτελούμενων από βιοτικές και αβιοτικές συνιστώσες που συνυπάρχουν και αλληλεπιδρούν με τις ανθρώπινες κοινότητες και τις σχετικές κοινωνικο-οικονομικές δραστηριότητες»*

Οι παράκτιες περιοχές είναι ιδιαίτερου ενδιαφέροντος από οικολογική άποψη και γεωμορφολογικών χαρακτηριστικών καθώς και από το γεγονός ότι συγκεντρώνουν πλήθος ανθρωπίνων δραστηριοτήτων οι οποίες οδηγούν στην υποβάθμιση των οικοσυστημάτων..

### **1.3 Σημασία της Παράκτιας Ζώνης**

Ο συνδυασμός των στοιχείων του αέρα, νερού και ξηράς δημιουργεί ιδιαίτερο περιβάλλον, με μεγάλη ποικιλία στις γεωλογικές και γεωμορφολογικές του δομές, φιλοξενεί ένα σημαντικό αριθμό παράκτιων οικοτόπων, πλούσιων σε φυτικά και ζωικά είδη, ενώ ένα σημαντικό ποσοστό του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων αναπτύσσεται στον παράκτιο χώρο.

Τα ποικίλα οικοσυστήματα του παράκτιου χώρου αποτελούν περιοχές με ιδιαίτερη οικονομική, πολιτιστική και αισθητική αξία. Ελληνικά παράκτια οικοσυστήματα όπως οι υγρότοποι, τα δέλτα και οι εκβολές των ποταμών, τα αλμυρά έλη, τα ρηχά νερά, οι λιμνοθάλασσες και οι θαμνώνες, αποτελούν τα πιο παραγωγικά από οικολογικής απόψεως οικοσυστήματα και το ενδιαίτημα μεγάλης ποικιλίας ειδών πουλιών, θηλαστικών και θαλάσσιων ειδών, η επιβίωση των οποίων είναι πολύτιμη για τη διατήρηση της βιολογικής ποικιλότητας και προστατεύεται συνήθως από διεθνείς συμβάσεις (όπως Natura 2000).

Το μήκος της ακτογραμμής του ελληνικού χώρου εκτείνεται σε 15.000 χλμ. περίπου και κατανέμεται τόσο στην ηπειρωτική Ελλάδα όσο και στα νησιωτικά συμπλέγματα του Αιγαίου και του Ιονίου Πελάγους (7.300 χλμ. ανήκουν στην ηπειρωτική χώρα και 7.700 στο νησιωτικό χώρο) (Αυγερινού 2005). Η Ελλάδα με τα 132.000 τετρ. χιλ., παρουσιάζει μία από τις μεγαλύτερες αναλογίες ακτών στην Ευρώπη. Ένα σημαντικό μέρος των πεδινών άρα και αξιοποιήσιμων εδαφών βρίσκεται ουσιαστικά στον παράκτιο χώρο. Το 30% των ακτών είναι ιζηματογενείς και το υπόλοιπο 70% προϊόν διάβρωσης (Κοκκώσης 1999).

Παράλληλα με το ιδιαίτερο φυσικό περιβάλλον, έντονη είναι και η ανάπτυξη ανθρώπινων οικονομικών και κοινωνικών δράσεων στις παράκτιες περιοχές, καθώς περισσότερο από τα 2/3 του ανθρώπινου πληθυσμού ζει και δραστηριοποιείται στην παράκτια ζώνη. Ο ελληνικός παράκτιος χώρος παρουσιάζει ποικιλία φυσικών χαρακτηριστικών και φιλοξενεί πλήθος ανθρώπινων δραστηριοτήτων, όπως γεωργία, αλιεία, τουρισμό, βιομηχανία, εμπόριο, ενώ παράλληλα συγκεντρώνει σημαντικές υποδομές μεταφορών, ενέργειας και προστασίας περιβάλλοντος. Επιπλέον, ο ελληνικός παράκτιος χώρος παρουσιάζει μεγάλη ιστορική και πολιτισμική ποικιλότητα, τόσο σε αρχαιολογικούς και ιστορικούς τόπους και μνημεία, όσο και σε νεώτερους οικισμούς.

Συνοπτικά αναφέρονται οι πολλαπλοί παράγοντες που καθορίζουν τις παράκτιες περιοχές:

- Η σημαντική βιοποικιλότητα που αναπτύσσεται σε αυτές, τόσο λόγω των ευνοϊκών συνθηκών που επικρατούν, όσο και για το ότι πρόκειται για ένα χώρο όπου αλληλεπιδρούν δύο είδη οικοσυστημάτων, τα χερσαία και τα θαλάσσια.

- Η αξιόλογη γεωμορφολογική άποψη, μια που εδώ συναντώνται αμμώδεις, βραχώδεις παραλίες, δέλτα ποταμών, υδροβιότοποι, λόφοι και νησίδες. Στις περιοχές αυτές, που μπορεί να εμφανίζουν ταυτόχρονα πολλά από τα παραπάνω χαρακτηριστικά, είναι λογικό να αναπτύσσονται σημαντικά οικοσυστήματα και φυσικοί πόροι.

- Οι φυσικές διεργασίες που λαμβάνουν χώρα σε τέτοιες περιοχές, όπως για παράδειγμα οι μηχανισμοί φερτών υλών, κλιματολογικά συστήματα σε σχέση με τις αντίστοιχες ακτές και τις υδρολογικές λεκάνες.

- Οι μοναδικές δυνατότητες ανάπτυξης ανθρώπινων δραστηριοτήτων, κυρίως λόγω όλων των παραπάνω τους χαρακτηριστικών τους και του πλούτου των φυσικών πόρων που διαθέτουν.

- Η αναψυχή και ο τουρισμός, δραστηριότητες των οποίων ιδεώδης χώρος ανάπτυξης είναι οι ακτές.

Σε μια κρίσιμη λοιπόν ζώνη λίγων χιλιομέτρων, συγκεντρώνεται πλήθος ανθρώπινων δραστηριοτήτων και σημαντικό μέρος των υποδομών, μεταφορών και συγκοινωνιών.

## **1.4 Οριοθέτηση της Παράκτιας Ζώνης**

### **1.4.1 Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού**

Η παράκτια ζώνη είναι μια μεταβατική ζώνη, η οποία παρουσιάζει δύο άξονες: ο ένας επιμήκης, παράλληλος κατά μήκος της ακτής και ο δεύτερος κάθετος σ' αυτήν. Το όριο του πρώτου δεν τέμνει κάποιο όριο περιβαλλοντικού συστήματος, με εξαίρεση βέβαια τα χερσαία υδρογραφικά όρια, αντίθετα με τον δεύτερο όπου εμφανίζονται ισχυρές δυσκολίες ως προς το εύρος του ορίου. Το αποτέλεσμα είναι το όριο της παράκτιας ζώνης να ποικίλλει, εκτεινόμενο από μερικά μέτρα από την ακτογραμμή, έως τα όρια της λεκάνης απορροής, ενώ ταυτόχρονα το θαλάσσιο όριό της μπορεί να φθάνει έως και τα όρια του κράτους.<sup>1</sup>

Σαν συνέπεια, ένα από τα συχνά απαντώμενα προβλήματα στην περιβαλλοντική διαχείριση των φυσικών πόρων και των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στην παράκτια ζώνη είναι η χωρική οριοθέτηση του παράκτιου συστήματος, τόσο στο θαλάσσιο όσο και στο χερσαίο τμήμα του. Η παράκτια ζώνη λοιπόν, δυνάμει μεταβάλλεται χωρικά ανάλογα με τους σκοπούς οριοθέτησής της (οικονομικούς, διοικητικούς, περιβαλλοντικούς, γεωμορφολογικούς), συνυπολογιζόμενης της μορφολογίας της περιοχής. Έτσι, το χερσαίο όριο της παράκτιας ζώνης μπορεί να ποικίλλει, εκτεινόμενο από μερικά μέτρα από την ακτογραμμή, έως τα όρια της λεκάνης απορροής, ενώ ταυτόχρονα το θαλάσσιο όριο από την υφαλοκρηπίδα έως τα όρια του κράτους. Φαίνεται λοιπόν να υπάρχουν διαφορετικές προσεγγίσεις στο περιεχόμενο της παράκτιας ζώνης και τον τρόπο που λαμβάνεται υπόψη σε

---

<sup>1</sup> Δημοπούλου Ε., Αβαγιανού Θ., Ζεντέλης Π.: Συγκρότηση Γεωγραφικού Συστήματος Πληροφοριών για τη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών

τοπικό επίπεδο, αναδεικνύοντας τη δυσκολία εφαρμογής ενός ενιαίου ορισμού με εθνική προοπτική.<sup>2</sup>

Η οριοθέτηση του παράκτιου χώρου σύμφωνα με το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης για τον παράκτιο χώρο και τα νησιά (ιστοσελίδα ΥΠΕΚΑ πρώην ΥΠΕΧΩΔΕ) περιλαμβάνει το θαλάσσιο και το χερσαίο τμήμα και ορίζεται ως (σχήμα 1):

1. Παράκτιος Χώρος: Ο γεωμορφολογικός χώρος εκατέρωθεν της ακτογραμμής, όπου εκδηλώνεται διαδραστικά η σχέση μεταξύ του θαλάσσιου και του χερσαίου τμήματος, μέσω των σύνθετων οικολογικών συστημάτων που περιλαμβάνουν βιοτικές και αβιοτικές συνιστώσες. Πρόκειται για μεταβατική ζώνη μεταβλητού πλάτους που αποτελεί, ταυτόχρονα, ζωτικό χώρο ανθρώπινων κοινωνιών και κοινωνικο-οικονομικών δραστηριοτήτων.

2. Θαλάσσιο τμήμα του παράκτιου χώρου: Η ζώνη που οριοθετείται από την ακτογραμμή προς τη θάλασσα και μπορεί να φτάσει έως και το όριο των χωρικών υδάτων.

3. Χερσαίο τμήμα του παράκτιου χώρου: Η ζώνη που εκτείνεται από την ακτογραμμή προς την ενδοχώρα έως τον αμιγώς ηπειρωτικό χώρο. Το τμήμα αυτό μεταβάλλεται δυναμικά με το χρόνο και η έκτασή του καθορίζεται καί/ή επηρεάζεται από τα ιδιαίτερα οικολογικά και ανθρωπογενή χαρακτηριστικά της περιοχής. Το χερσαίο τμήμα κατά κανόνα αποτελεί υποσύνολο της εδαφικής περιφέρειας ενός ή περισσότερων παράκτιων Ο. Τ. Α. (που έχουν παράκτιο μέτωπο), που συγκροτούν μια φυσική ή και ανθρωπογεωγραφική ενότητα (Διαχειριστικό Επίπεδο Αναφοράς).

---

<sup>2</sup> Δημοπούλου Ε., Αβαγιανού Θ., Ζεντέλης Π.: Συγκρότηση Γεωγραφικού Συστήματος Πληροφοριών για τη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών



**2. Δυναμική ζώνη:** Η ζώνη αυτή περιλαμβάνει επίσης θαλάσσιο και χερσαίο τμήμα.

- Το θαλάσσιο τμήμα της Δυναμικής Ζώνης ξεκινά από το όριο της Κρίσιμης Ζώνης (δηλαδή την ισοβαθή των 10 μέτρων και κατ' ελάχιστον 100 μέτρα από την ακτογραμμή) και εκτείνεται μέχρι την ισοβαθή των 50 μέτρων. Σε κάθε περίπτωση το ακραίο προς την θάλασσα όριο της δεν μπορεί να απέχει λιγότερο των 200 μέτρων από την ακτογραμμή.

- Το χερσαίο τμήμα της Δυναμικής Ζώνης, για τις εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεως και εκτός ορίων οικισμών προ του 1923 ή κάτω των 2000 κατοίκων περιοχές, ξεκινά από το ακραίο προς την ξηρά όριο της Κρίσιμης Ζώνης και εκτείνεται κατ' ελάχιστον σε ζώνη πλάτους 200 μέτρων από την καθορισμένη γραμμή του αιγιαλού (ή το χειμέριο κύμα όπου αυτή δεν είναι καθορισμένη).

**3. Υπόλοιπη Παράκτια Ζώνη:** Η ζώνη αυτή περιλαμβάνει επίσης θαλάσσιο και χερσαίο τμήμα.

- Το θαλάσσιο τμήμα της εν λόγω ζώνης εκτείνεται από το εξώτερο προς τη θάλασσα όριο της Δυναμικής Ζώνης μέχρι το όριο των χωρικών υδάτων.

- Το χερσαίο τμήμα της ζώνης αυτής ταυτίζεται με το τμήμα του χερσαίου παράκτιου χώρου που απομένει μετά την αφαίρεση της Κρίσιμης και της Δυναμικής Ζώνης. Το τμήμα αυτό του παράκτιου χώρου αποτελεί «ζώνη μετάβασης» από την παράκτια ζώνη στον αμιγώς ηπειρωτικό χώρο, χαρακτηρίζεται από την παρουσία πλήθους ανθρωπίνων δραστηριοτήτων και έχει μεγάλη σημασία για το σχεδιασμό, καθώς συχνότατα επηρεάζει την Δυναμική και την Κρίσιμη Ζώνη. Για λόγους διαχειριστικούς, η ζώνη αυτή εκτείνεται κατ' αρχήν μέχρι και τα ακραία προς την ενδοχώρα διοικητικά όρια των αντίστοιχων παράκτιων ΟΤΑ, άλλως μέχρι υψόμετρο 600 μ. αν η εν λόγω ισοψής βρίσκεται εντός των διοικητικών ορίων των οικείων ΟΤΑ. Το εύρος αυτής της ζώνης αποτελεί αντικείμενο προσδιορισμού κατά περίπτωση, με βάση τεκμηριωμένα επιστημονικά στοιχεία.

Για τον ακριβή προσδιορισμό του πλάτους του χερσαίου τμήματος της Κρίσιμης και της Δυναμικής Ζώνης των επιμέρους παράκτιων περιοχών, που αποτελούν και τις ζώνες ιδιαίτερης διαχείρισης στο πλαίσιο του παρόντος, λαμβάνονται υπόψη, μεταξύ άλλων, τα εξής:

- Γεωγραφικά γεωλογικά και γεωμορφολογικά δεδομένα και χαρακτηριστικά
- Κοινωνικά και οικονομικά δεδομένα της παράκτιας περιοχής
- περιβαλλοντικά και οικολογικά δεδομένα (αμμοθίνες, εκβολές, δέλτα ποταμών, υδροβιότοποι, καταφύγια ζώων, δάση που βρίσκονται σε άμεση φυσική και λειτουργική συσχέτιση με την ζώνη των 100 m ή των 200 m).
- ο αιγιαλός, ο παλαιός αιγιαλός και η παραλία.
- υφιστάμενες κατασκευές, έργα και δραστηριότητες (λιμένες, οδοί κ.ά) καθώς και ο οι νόμιμες ή αυθαίρετες προσχώσεις

#### **1.4.2 «Πρόγραμμα για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη των Ελληνικών Ακτών - Νησιών»**

Με βάση το πρόγραμμα «για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη των Ελληνικών Ακτών και Νησιών», η παράκτια ζώνη είναι ο γεωγραφικός χώρος που περιλαμβάνει θαλάσσιο και χερσαίο τμήμα: στο θαλάσσιο τμήμα, ο παράκτιος χώρος θα πρέπει να οριοθετηθεί περιλαμβάνοντας κατ' ελάχιστο την έκταση που βρίσκεται μεταξύ της ακτογραμμής και της ισοβαθούς των 50 m.

Το χερσαίο τμήμα θα πρέπει να οριοθετηθεί, περιλαμβάνοντας την έκταση που βρίσκεται μεταξύ της ακτογραμμής και των ορίων των παράκτιων ΟΤΑ. Σε περίπτωση που τα όρια κάποιου ΟΤΑ εκτείνονται πέρα των 5 km από την ακτογραμμή, τότε τα όρια του χερσαίου τμήματος της παράκτιας ζώνης οριοθετούνται από την ακτογραμμή και την καμπύλη που σχηματίζεται από το σύνολο των σημείων με κάθετη γραμμική απόσταση 5 km από την ακτογραμμή. Επίσης στην περίπτωση που τα όρια κάποιου ΟΤΑ απέχουν



λιγότερο από 2.000m από την ακτογραμμή, τότε τα όρια του χερσαίου τμήματος της παράκτιας ζώνης οριοθετούνται από την ακτογραμμή και την καμπύλη που σχηματίζεται από το σύνολο των σημείων με κάθετη γραμμική απόσταση 2 km, συμπεριλαμβάνοντας τα αντίστοιχα τμήματα των γειτονικών ΟΤΑ. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, η παράκτια ζώνη μπορεί να επεκταθεί, ανάλογα με τις ιδιαίτερες τοπικές ανάγκες οικολογικής φύσεως, περιλαμβάνοντας τους παρόχθιους ΟΤΑ των εκβολών και δέλτα των ποταμών, που βρίσκονται κάτω από ένα συγκεκριμένο όριο αλμυρότητας του νερού (υφάλμυρα).

## **1.5 Πιέσεις στην Παράκτια Ζώνη**

Παρόλο που η παράκτια ζώνη καταλαμβάνει μόνο ένα μικρό ποσοστό της επιφάνειας της Γης, εντούτοις αποτελεί περιοχή όπου ζει και εργάζεται η πλειοψηφία των ανθρώπων. Αυτό συνεπάγεται μια συνεχώς αυξανόμενη πίεση που ασκείται στο παράκτιο σύστημα με αποτέλεσμα την υποβάθμιση των παράκτιων φυσικών πόρων, την εξάντληση των υδάτινων πόρων, την επιτάχυνση της διάβρωσης και τη συσσώρευση της ρύπανσης του περιβάλλοντος.

Το πλήθος των ιδιαιτεροτήτων των παράκτιων περιοχών τις καθιστά άκρως ανταγωνιστικές, όσον αφορά στη χωροθέτηση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων, σε σύγκριση με άλλες περιοχές προς τη χέρσο, με αποτέλεσμα την εμφάνιση συγκρούσεων για τη χρήση των πόρων και την πίεση προς το φυσικό περιβάλλον των περιοχών.

Σημαντικές επιπτώσεις υφίσταται η χέρσος, κυρίως λόγω της αλλαγής των χρήσεων γης και του φαινομένου της αστικοποίησης, με ιδιαίτερα έντονο το φαινόμενο της άναρχης οικιστικής ανάπτυξης. Και τα δυο παραπάνω φαινόμενα δείχνουν να εντείνονται τις τελευταίες δεκαετίες και ειδικότερα σε περιοχές οι οποίες αποτελούν τουριστικούς προορισμούς. Η απώλεια αγροτικής γης αλλά και ανοικτών χώρων, περιορίζει τον χώρο για τα φυσικά οικοσυστήματα και τη βιοποικιλότητα.

Η τουριστική ανάπτυξη βασίζεται στο μοντέλο του μαζικού τουρισμού. Οι χρήσεις που επιφέρουν μικρές επιπτώσεις, αντικαθίστανται πλέον από εντατικές λόγω των αναγκών του πληθυσμού, αλλά και λόγω της αλλαγής των καταναλωτικών προτύπων. Τα έργα που εκτελούνται χωρίς επαρκή γνώση της δυναμικής του παράκτιου συστήματος, προκαλούν διάβρωση της ακτής και υπεράντληση φυσικών πόρων.

Στις παράκτιες ζώνες απαντάται μεγάλος αριθμός οικολογικών συστημάτων τα οποία αποτελούν προστατευτική ζώνη ανάμεσα στη στεριά και τη θάλασσα. Τα παράκτια οικοσυστήματα είναι σημαντικά για τη βιοποικιλότητα, για τη ρύθμιση του κλίματος και την καταπολέμηση της διάβρωσης. Εντούτοις, η οικολογική ισορροπία της ακτής είναι ιδιαίτερα ευαίσθητη και εξαρτάται από τις ανθρώπινες δραστηριότητες. Η αύξηση της οικοδόμησης, η ρύπανση από ατυχήματα, η κακή διαχείριση των αστικών, βιομηχανικών και γεωργικών λυμάτων που διοχετεύονται στη θάλασσα και οι επιχωματώσεις των ακτών, υποβαθμίζουν το παράκτιο περιβάλλον.

Πέραν αυτών ο κίνδυνος που διατρέχουν οι παράκτιες ζώνες έχει αυξηθεί εξαιτίας των κλιματικών αλλαγών, ιδίως της ανόδου της στάθμης της θάλασσας, των αλλαγών της συχνότητας και της έντασης των ακραίων καιρικών φαινομένων, καθώς και της αυξημένης διάβρωσης και των πλημμυρών που προκαλούνται στις ακτές.

Συνήθως, όσο η ανάπτυξη των πιο πάνω δραστηριοτήτων στον παράκτιο χώρο επεκτείνεται, τόσο ο ανταγωνισμός με τους άλλους χρήστες του υδάτινου περιβάλλοντος γίνεται εντονότερος, ενώ εκτιμάται ότι, αν δεν τεθούν ορισμένα όρια στις δραστηριότητες αυτές, υπάρχει άμεσος και ορατός ο κίνδυνος για την υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Εξάλλου, και οι μηχανισμοί “ανάδρασης” που διαθέτει το περιβάλλον είναι πεπερασμένοι και μπορεί να ανασταλούν και επομένως μπορεί να απειληθεί ακόμη και η βιωσιμότητα της αναπτυξιακής δραστηριότητας, πέρα από τη δημιουργία καταστάσεων υποβάθμισης στην ποιότητα του περιβάλλοντος.

## 1.6 Διαχείριση παράκτιων περιοχών

Είναι φανερό ότι, το μέγεθος των επιπτώσεων των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στις παράκτιες περιοχές είναι σημαντικό. Επιπλέον η έλλειψη συντονισμού των επιμέρους δραστηριοτήτων, οι μεμονωμένες αποφάσεις και η εκπόνηση ασυγχρόνιστων τομεακών προγραμμάτων, η έλλειψη στοιχείων καθώς και ειδικότερης γνώσης, σε ό,τι αφορά στη διαχείριση τέτοιων περιοχών, οδήγησαν στη μεγέθυνση των προβλημάτων των περιοχών αυτών.

Σήμερα θεωρείται απαραίτητη η συνολική και ορθολογική αντιμετώπιση, καθώς και ο σχεδιασμός των δραστηριοτήτων σε ευαίσθητες περιοχές όπως οι παράκτιες. Η μέχρι σήμερα εμπειρία έδειξε ότι, μόνο η ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων περιοχών και η συνεργασία μεταξύ ενδιαφερόμενων τοπικών, περιφερειακών, εθνικών και άλλων φορέων, είναι αναγκαία για την, με ολοκληρωμένο τρόπο διαχείριση των περιοχών αυτών.

Χαρακτηριστικά στην Αντζέντα 21 μεταξύ άλλων αναφέρεται: *«Κάθε παράκτιο κράτος πρέπει να ενεργήσει για τη δημιουργία ή όπου είναι απαραίτητο την ενδυνάμωση των κατάλληλων συντονιστικών μηχανισμών (όπως για παράδειγμα ενός υψηλού επιπέδου όργανο υπεύθυνο για τον πολιτικό σχεδιασμό) για την ολοκληρωμένη διαχείριση και αειφόρο ανάπτυξη των παράκτιων και θαλάσσιων περιοχών και των πηγών τους τόσο σε τοπικό όσο και σε εθνικό επίπεδο»* (Αντζέντα 21 παρ. 17.6).

«Ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών», δυναμική διαδικασία με σκοπό την αειφόρο διαχείριση και χρήση των παράκτιων ζωνών, κατά την οποία λαμβάνονται ταυτόχρονα υπόψη η ευπαθής φύση των παράκτιων οικοσυστημάτων και τοπίων, η ποικιλομορφία των δραστηριοτήτων και χρήσεων, οι αλληλεπιδράσεις τους, ο θαλάσσιος προσανατολισμός ορισμένων δραστηριοτήτων και χρήσεων και ο αντίκτυπός τους στο θαλάσσιο και το χερσαίο τμήμα.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Πρωτόκολλο για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παρακτίων ζωνών της Μεσογείου

Ουσιαστικά η Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης (ΟΔΠΖ, Integrated Coastal Zone Management ICZM) πρόκειται για ένα συμμετοχικό εργαλείο σχεδιασμού και πολιτικής, στα χέρια της διοίκησης και των πολιτών, για τη βιώσιμη ανάπτυξη στη παράκτια ζώνη. Αφορά την επίλυση συγκρούσεων και την αναζήτηση συνεργασιών ανάμεσα στις ανθρώπινες δραστηριότητες στις παράκτιες περιοχές και στις επιπτώσεις τους στους φυσικούς πόρους και τα οικοσυστήματα. Ο μακροπρόθεσμος σχεδιασμός είναι απαραίτητος στη διαχείριση των παράκτιων περιοχών όχι μόνο για την πρόβλεψη μελλοντικών αναγκών και πιθανών προβλημάτων, αλλά και για την αποτελεσματική συλλογική δράση, ενθαρρύνοντας θετικές εξελίξεις και αντιμετωπίζοντας έγκαιρα πιθανές συγκρούσεις.

Τα βασικά χαρακτηριστικά του μοντέλου της ολοκληρωμένης διαχείρισης του παράκτιου χώρου είναι τα ακόλουθα :

- η ολοκληρωμένη θεώρηση όλων των παραμέτρων υδρογεωλογικών, γεωμορφολογικών, κλιματικών και οικολογικών κατά τη χάραξη και εφαρμογή των πολιτικών διαχείρισης του παράκτιου χώρου, ώστε να μην γίνεται υπέρβαση της φέρουσας ικανότητας των οικοσυστημάτων
- ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός με στόχο την επίτευξη ισορροπίας μεταξύ των διαφόρων χρήσεων σε επίπεδο παράκτιας ζώνης
- η θεσμοθέτηση των κατάλληλων δομών διακυβέρνησης σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο, ώστε να διασφαλίζεται η συμμετοχή των πολιτών στη λήψη των αποφάσεων
- ο διατομεακός συντονισμός των διοικητικών δομών και των τοπικών αρχών που συμμετέχουν στη χάραξη των πολιτικών και
- η διενέργεια μελετών εκτίμησης των κινδύνων και των επιπτώσεων συγκεκριμένων έργων και δραστηριοτήτων στην παράκτια ζώνη.

Η υλοποίηση των επιμέρους αυτών στοιχείων μέσω των κατάλληλων νομοθετικών εργαλείων μπορεί να συμβάλει σημαντικά στη διαχείριση του παράκτιου χώρου, έτσι ώστε και τα ευπαθή οικοσυστήματα να προστατεύονται και ο κοινόχρηστος χαρακτήρας τους να διαφυλάσσεται.

Οι στόχοι επομένως της ολοκληρωμένης διαχείρισης της παράκτιας ζώνης μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

- την ολοκληρωμένη και βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη, με διεύρυνση των δυνατοτήτων απασχόλησης και διαφοροποίηση – ποικιλότητα της οικονομικής βάσης των παράκτιων περιοχών, καθώς και την στήριξη εναλλακτικών ήπιων μορφών ανάπτυξης

- την προστασία της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς με βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων, σεβασμό της ποικιλότητας του τοπίου και ανάδειξη των ιστορικών – πολιτιστικών μνημείων.

## **2. Θεσμικό πλαίσιο προστασίας και διαχείρισης των παράκτιων περιοχών**

### **2.1 Συνταγματικές πρόνοιες**

Τόσο ο αιγιαλός όσο και η παραλία ως ενιαίος φυσικός πόρος αποτελούν ευπαθή οικοσυστήματα, απολαμβάνουν της συνταγματικής προστασίας του άρθρου 24 του Συντάγματος. Πιο συγκεκριμένα το Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣτΕ 3818/95; ΣτΕ 5235/96, ΣτΕ 2993/98) έχει δεχτεί ότι το κανονιστικό περιεχόμενο του άρθρου 24 του Συντάγματος επιτάσσει η προστασία και η διαχείριση των παράκτιων οικοσυστημάτων να γίνεται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να διασφαλίζεται η διατήρηση της μορφολογίας των ακτών, η ακεραιότητα της ακτογραμμής, η ανάδειξη της αισθητικής του τοπίου, η διατήρηση του φυσικού της προορισμού καθώς και η ελεύθερη και ακώλυτη πρόσβαση των πολιτών σ' αυτές.

Σημαντικές συνταγματικές κατευθυντήριες αρχές για την προστασία και διαχείριση των παράκτιων οικοσυστημάτων συνιστούν οι αρχές της αειφορίας και της αειφόρου ή βιώσιμης ανάπτυξης. Πιο συγκεκριμένα η αρχή της αειφορίας που κατοχυρώθηκε ρητά στο άρθρο 24 του αναθεωρημένου Συντάγματος προϋποθέτει η διαχείριση των παράκτιων οικοσυστημάτων να γίνεται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να μην υπερβαίνεται η φέρουσα ικανότητα των οικοσυστημάτων. Κεντρική κανονιστική αρχή για τη διαχείριση του παράκτιου χώρου είναι επίσης και η αρχή της βιώσιμης ή αειφόρου ανάπτυξης που κατοχυρώνεται σε εθνικό επίπεδο στο πλαίσιο της συνδυαστικής ερμηνείας των άρθρων 24 και 106 του Συντάγματος.

### **2.2 Ευρωπαϊκή Ένωση**

Σε διεθνές και ευρωπαϊκό, με βάση τις αρχές της αειφορίας και της βιώσιμης ή αειφόρου ανάπτυξης ως κεντρικές κατευθυντήριες αρχές, έχει

υιοθετηθεί το μοντέλο της ολοκληρωμένης διαχείρισης του παράκτιου χώρου<sup>4</sup> ως η κεντρική κανονιστική επιλογή (Integrated Coastal Zone Management). Πιο συγκεκριμένα η Ευρωπαϊκή Ένωση προκρίνει ως βασικό εργαλείο για τη χάραξη και εφαρμογή πολιτικών στις παράκτιες περιοχές την υιοθέτηση Ολοκληρωμένων Σχεδίων Διαχείρισης και Ανάπτυξης, τα οποία περιλαμβάνουν τις γενικές κατευθύνσεις και τους βασικούς άξονες δράσης με βάση τις ιδιαιτερότητες της κάθε περιοχής<sup>5</sup>.

Το προτεινόμενο πλαίσιο για την ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου χώρου σε ευρωπαϊκό επίπεδο, δεν είναι όμως νομικά δεσμευτικό, καθώς εμπεριέχεται σε κείμενα χαλαρής νομικής δεσμευτικότητας (soft law documents). Αξίζει ωστόσο, να σημειωθεί, ότι ιδιαίτερα σημαντικές για την εφαρμογή του μοντέλου της ολοκληρωμένης διαχείρισης του παράκτιου χώρου σε ευρωπαϊκό επίπεδο είναι οι ακόλουθες κοινοτικές οδηγίες :

- η οδηγία 85/337/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 97/11/ΕΚ για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, σύμφωνα με την οποία κάθε έργο ή δραστηριότητα στον παράκτιο χώρο που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της, θα πρέπει προηγουμένως να υποβληθεί στη διαδικασία της περιβαλλοντικής αδειοδότησης

- η οδηγία 2001/42/ΕΚ για την «σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων» (Strategic Impact Assessment Directive), σύμφωνα με την οποία κάθε σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης του παράκτιου χώρου θα πρέπει προηγουμένως να υπόκειται σε στρατηγική εκτίμηση των περιβαλλοντικών του επιπτώσεων. Η εκτίμηση δηλαδή των περιβαλλοντικών επιπτώσεων γίνεται ήδη από το στάδιο του σχεδιασμού.

---

4 Η υιοθέτηση του μοντέλου της ολοκληρωμένης διαχείρισης του παράκτιου χώρου κατοχυρώθηκε για πρώτη φορά με ιδιαίτερα σαφή τρόπο στο Κεφάλαιο 17 της Ατζέντας 21.

5 Recommendation of the European Parliament and of Council of 30 May 2002 concerning the implementation of Integrated Coastal Zone Management in Europe (2002/341). Επίσης Commission Communication, Communication from the Commission - Report to the European Parliament and the Council: an evaluation of Integrated Coastal Zone Management (ICZM) in Europe, COM/2007/0308 final.

Το πιο σημαντικό από πλευράς νομικής δεσμευτικότητας εργαλείο για την ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου χώρου σε περιφερειακό επίπεδο και συγκεκριμένα στο χώρο της Μεσογείου είναι το σχετικό Πρωτόκολλο που υιοθετήθηκε τον Ιανουάριο του 2008 στο πλαίσιο της Σύμβασης της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου<sup>6</sup>. Το Πρωτόκολλο αυτό, έχει τεθεί σε ισχύ, έχει υπογραφεί αλλά δεν έχει κυρωθεί από τη χώρα μας.

## 2.3 Εθνικό θεσμικό πλαίσιο

Στην Ελλάδα, το θεσμικό πλαίσιο που ρυθμίζει θέματα που σχετίζονται με την διαχείριση των παράκτιων περιοχών αποτελείται από μια σειρά νόμων:

- Νόμος 1337/1983 (ΦΕΚ 33/Α/14.3.1983), "Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και άλλες διατάξεις",
- Νόμος 1650/1986 (ΦΕΚ 160/Α/16.10.1986 "Για την προστασία του περιβάλλοντος",
- Νόμος 2242/1994 (ΦΕΚ 162/Α/3.10.1994) "Πολεοδόμηση περιοχών δεύτερης κατοικίας και ζώνες οικιστικού ελέγχου, προστασία φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις",
- Νόμος 2508/1997 (ΦΕΚ 124/Α/13.6.1997) " Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις",
- Κοινή υπουργική απόφαση 33318/3028/1998 (ΦΕΚ 1289Β/28.12.1998) "Καθορισμός μέτρων και διαδικασιών για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων (ενδιαιτημάτων) καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας",
- Νόμος 2742/1999 (ΦΕΚ 285/Α/7.10.1999), "Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις",
- Νόμος 2971/2001 (ΦΕΚ 285/Α/19.12.2001), "Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις",
- Νόμος 3028/2002 (ΦΕΚ 153/Α/28.06.2002), "Προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς",

---

<sup>6</sup> Protocol on Integrated Coastal Zone Management in the Mediterranean, το οποίο υπεγράφη 21.1.2008. [www.unepmap.org](http://www.unepmap.org).



- Νόμος 3201/2003 (ΦΕΚ 282/A/04.12.2003), " Αποκατάσταση, προστασία και ανάδειξη του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος των νησιών που υπάγονται στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Αιγαίου ",

- Νόμος 3199/2003 (ΦΕΚ 280/A/09.12.2003), " Προστασία και διαχείριση των υδάτων - Εναρμόνιση με την Οδηγία 2000/60/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2000".

- Έγκριση του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΦΕΚ 128 A/ 3.07.08)

- Έγκριση Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον τουρισμό και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΦΕΚ 1138/B/11.6.2009).

Στα ανωτέρω θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και οι σχετικές διατάξεις των Νόμων δημιουργίας Οργανισμών ρυθμιστικών σχεδίων και προστασίας περιβάλλοντος της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης (1985) και τις υπουργικές αποφάσεις για την έγκριση των 12 Χωροταξικών σχεδίων περιφερειών (2003).

Επίσης υπάρχουν διάφορα νομοθετήματα όπως Προεδρικά Διατάγματα, Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις, κλπ τα οποία αναφέρονται σε θέματα οι τομείς που εμμέσως επηρεάζουν τις παράκτιες ζώνες. Ορισμένα από αυτά αναφέρονται στην οριοθέτηση και στον καθορισμό των διοικητικών οργάνων διαχείρισης των προστατευόμενων περιοχών, άλλα στην οργάνωση των λιμενικών εγκαταστάσεων, Ναυτιλία, βιομηχανία, τουρισμός, αλιεία, κλπ.

Επιπλέον, υπάρχουν νόμοι κύρωσης σχετικών διεθνών συμβάσεων, συμφωνιών ή πρωτοκόλλων, οι οποίοι είναι συμπληρωματικοί με το προαναφερθέν νομικό πλαίσιο. Ενδεικτικά αναφέρονται:

- Ν.Δ. 191/1974(ΦΕΚ 350/A/20.11.1974) «Περί κύρωσεως της εν Ραμσάρ του Ιράν κατά την 2αν Φεβρουαρίου 1971 υπογραφείσης Διεθνούς Συμφωνίας περί προστασίας των διεθνούς ενδιαφέροντος υγροτόπων ίδια ως υγροβιοτόπων»,

• Νόμος 855/1978 (ΦΕΚ 235/A/23.12.1978), - Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Βαρκελώνην το 1976 Διεθνούς Συμβάσεως «περί προστασίας της Μεσογείου Θαλάσσης εκ της ρυπάνσεως»

• Νόμος 1335/1983 (ΦΕΚ 32/A/14.3.1983), "Κύρωση Διεθνούς Σύμβασης Βέρνης για τη διατήρηση της αγρίας ζωής και του φυσικού περιβάλλοντος της Ευρώπης",

• Νόμος 1634/1986 (ΦΕΚ 104/A/18.7.1986), «Κύρωση των πρωτοκόλλων 1980 προστασίας της Μεσογείου θαλάσσης από την ρύπανση από χερσαίες πηγές και 1982 περί των ειδικά προστατευομένων περιοχών της Μεσογείου»,

• Νόμος 2204/1994 (ΦΕΚ 59/A/15.04.1994), περί "Κύρωσης Σύμβασης για τη βιολογική ποικιλότητα",

• Νόμος 2321/1995 (ΦΕΚ Α' 136/ 23.6. 1995), κύρωση της Σύμβασης του 1982 "περί του Διεθνούς Δικαίου της Θαλάσσης".

Τέλος η εθνική νομοθεσία είναι εμπλουτισμένη και εναρμονισμένη σε όλες τις οδηγίες, τις αποφάσεις και τις πολιτικές της Ε.Ε. Συνεπώς, όλες οι σχετικές κοινοτικές διατάξεις έχουν επίσης τεθεί σε ισχύ στην Ελλάδα. Όσον αφορά ειδικότερα η οδηγία 2001/42 έχει ενσωματωθεί στην Εθνική Νομοθεσία με την ΚΥΑ ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ. 107017/28.08.2006 (ΦΕΚ 1225/B/5.9.2006) " Εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2001/42/ΕΚ "σχετικά με την Εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων" του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27<sup>ης</sup> Ιουνίου 2001".

### **3. Τουριστικοί Λιμένες – Γενικά χαρακτηριστικά**

#### **3.1 Ιστορική Εξέλιξη**

Η Ελλάδα είναι χώρα με μακρά ναυτική παράδοση. Η θέση της και η μορφολογία της συνέβαλαν σημαντικά στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών με αποτέλεσμα να διαθέτει έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους παγκοσμίως. Σύμφωνα με στοιχεία του βρετανικού νηογνώμονα (Lloyd's Register of Shipping / Φεβρουάριος 2007), ο ελληνόκτητος στόλος (για πλοία άνω των 1.000 gt- gross ton) αποτελείται από 3.699 πλοία μεταφορικής ικανότητας 218.229.552 dwt (deadweight tonnage) και χωρητικότητας 129.765.470 gt και κατατάσσεται ως η σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου η οποία ελέγχει το 14% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt) και το 16,5% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου.

Σε αντίθεση με την εμπορική ναυτιλία η οποία αποτελεί έναν δυναμικό κλάδο της εθνικής οικονομίας, ο θαλάσσιος τουρισμός παραμένει σε σχετικά χαμηλά επίπεδα. Εντούτοις, υπάρχουν σημαντικά περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού λόγω των ήπιων καιρικών συνθηκών που επικρατούν στη χώρα μας, του μεγάλου μήκους των ακτών, της καθαρότητας των θαλασσών, αλλά και των σχετικά μικρών ναυτικών κινδύνων που επιφυλάσσουν οι ελληνικές θάλασσες.

Στην Ελλάδα ο θαλάσσιος τουρισμός άρχισε να αναπτύσσεται κατά τη δεκαετία του 1960. Οι πρώτες μαρίνες δημιουργήθηκαν το 1963 στη Βουλιαγμένη, το 1966 στη Ζέα και το 1973 στην Αρετσού της Θεσσαλονίκης. Επίσης κατασκευάσθηκαν 65 σταθμοί ανεφοδιασμού θαλαμηγών σε όλη τη χώρα για τον εφοδιασμό των τουριστικών πλοίων με καύσιμα, νερό και άλλα εφόδια. Τα έργα αυτά πραγματοποιήθηκαν από τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.) σε συνεργασία με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το

Υπουργείο Οικονομικών και τον Β.Ν.Ο.Ε. ο οποίος αργότερα μετονομάστηκε σε Ν.Ο.Ε. (Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος).

Την περίοδο 1981-82, εκπονήθηκε από την τότε Έδρα Λιμενικών Έργων του Ε.Μ.Π., για λογαριασμό του ΕΟΤ, το Σχέδιο Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α.). Πρόκειται ουσιαστικά για την πρώτη προσπάθεια χωροταξικού σχεδιασμού λιμένων αναψυχής, που έγινε με βάση τα πολλαπλά κριτήρια (κοινωνικοοικονομικά, γεωγραφικά, πολιτισμικά, γεωμορφολογικά, λειτουργικά, συγκοινωνιακά, τουριστικά κλπ). Το ΣΕΣΥΛΑ προέβλεπε τη διαίρεση του Ελλαδικού θαλάσσιου χώρου σε οκτώ Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής και τη δημιουργία ενός δικτύου από 26 μαρίνες, 106 σκάλες και 248 αγκυροβόλια με συνολικά 15.000 θέσεις ελλιμενισμού.

Στη δεκαετία 1980 -1990 ο σχεδιασμός του ΣΕΣΥΛΑ εφαρμόστηκε, κατά κανόνα, από τον ΕΟΤ, πλην όμως άλλοι φορείς δημοσίου ενδιαφέροντος (Δήμοι, Κοινότητες, Νομαρχίες, Λιμενικά Ταμεία), ακόμα και λιγοστοί ιδιώτες, προχώρησαν στην κατασκευή λιμένων αναψυχής σε θέσεις που δεν προβλέπονταν από το ΕΣΥΛΑ. Αλλά ακόμη και ο ΕΟΤ στην επιλογή των θέσεων κατασκευής λιμένων αναψυχής μερικές φορές δεν ακολούθησε αυστηρά το σχεδιασμό του ΣΕΣΥΛΑ, δεδομένου ότι η συγκεκριμένη αυτή μελέτη ουδέποτε θεσμοθετήθηκε.

Το 1991 ο ΕΟΤ προχώρησε στην επικαιροποίηση του ΣΕΣΥΛΑ σε τέσσερις Ζώνες Ναυσιπλοΐας (Ιονίου Πελάγους, Ανατολικού Αιγαίου – Δωδεκανήσου, Νήσου Κρήτης, Κορινθιακού – Αργολικού – Σαρωνικού Κόλπου).

Η παραπάνω επικαιροποίηση εκπονήθηκε από ομάδα εργασίας, αποτελούμενη από εξωτερικούς συνεργάτες και υπαλλήλους του ΕΟΤ, με βασικό στόχο την εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου ανάπτυξης Τουριστικών Λιμένων με όλες τις απαραίτητες χερσαίες εγκαταστάσεις που συνθέτουν ένα «σωστό» έργο που προσφέρει τις «σωστές» λιμενικές και χερσαίες εξυπηρετήσεις. Έτσι εκπονήθηκαν 9 Master Plans μαρίνων που αργότερα ενσωματώθηκαν στις 16 μαρίνες του άρθρου 30 του Ν.2160/93,

αφού λήφθηκαν υπόψη οι αποφάσεις των αρμοδίων Δημοτικών Συμβουλίων πρώτα και των αντίστοιχων Νομαρχιακών αργότερα.

### 3.2 Θαλάσσιος Τουρισμός – Όροι και Ορισμοί

Με τον όρο «Θαλάσσιος Τουρισμός» αναφερόμαστε συνήθως στην ειδική εκείνη μορφή τουρισμού στην οποία η θάλασσα αποτελεί το βασικό κριτήριο διάκρισης, την ειδοποιό διαφορά σε σχέση με τον μαζικό – παραθεριστικό τουρισμό αλλά και με όλες τις άλλες ειδικές - εναλλακτικές μορφές τουρισμού (χειμερινός, θρησκευτικός, συνεδριακός τουρισμός κ.λ.π.).

Κριτήριο διάκρισης για τις δραστηριότητες θαλάσσιου τουρισμού θεωρείται μόνον η συμμετοχή σε οργανωμένη κρουαζιέρα με κρουαζιερόπλοιο καθώς και η πραγματοποίηση θαλάσσιων πλόων με τουριστικό πλοίο ή πλοιάριο, επαγγελματικό ή αναψυχής, θαλαμηγό ή όχι, ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, με πλήρωμα ή χωρίς (bareboat). Κατά συνέπεια, η αναφορά στον θαλάσσιο τουρισμό παραπέμπει σε δύο τουριστικές δραστηριότητες: στις **κρουαζιέρες** και στο **yachting**. Η κρουαζιέρα ως η σημαντικότερη μορφή θαλάσσιου τουρισμού διακρίνεται στη Διεθνή Κρουαζιέρα που απευθύνεται κυρίως στη μαζική αγορά της Β. Αμερικής, στην Ευρωπαϊκή Κρουαζιέρα η οποία ανταγωνίζεται τη Διεθνή κρουαζιέρα στα γεωγραφικά όρια της Ευρώπης και στην «Εθνική» Κρουαζιέρα η οποία περιορίζεται στις ελληνικές θάλασσες. Σχετικά με το yachting, τα μεγέθη του δεν συγκρίνονται με αυτά της κρουαζιέρας, καθώς αυτό το είδος του θαλάσσιου τουρισμού έχει περισσότερο τοπικό χαρακτήρα. Υποδιαιρείται στο Επαγγελματικό yachting (σκάφη διαφόρων τύπων και μεγεθών που λειτουργούν με ναυλώσεις), στο ιδιωτικό yachting (ιδιόκτητα σκάφη) και τα super yachts (υπερπολυτελή σκάφη με σύνηθες ελάχιστο μήκος 45-50 μέτρων). Σήμερα, κρουαζιέρα και yachting αποτελούν συστατικό μέρος ενός ολόκληρου κυκλώματος που περιλαμβάνει τη μεταφορά, τη διαμονή, την εστίαση, την αναψυχή, τις αγορές και κάθε άλλους είδους δραστηριότητα (γνωστό ως τουριστικό κύκλωμα).

Την απαραίτητη υποδομή για τον θαλάσσιο τουρισμό αποτελούν οι εγκαταστάσεις θαλάσσιου τουρισμού οι οποίες και είναι αναγκαίες για τον ελλιμενισμό (μόνιμο ή προσωρινό) των κρουαζιερόπλοιων και των πλοίων αναψυχής και που είναι οι χωροθετημένοι τουριστικοί λιμένες (μαρίνες) και τα αγκυροβόλια – καταφύγια σκαφών (Ν.2160/93).

### **3.3 Το Εθνικό Λιμενικό Σύστημα**

Σήμερα, το εθνικό λιμενικό σύστημα της χώρας αποτελούν:

- Δώδεκα (12) μεγάλοι λιμένες (Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πάτρας και Ραφήνας) οι οποίοι λειτουργούν με τη μορφή του Οργανισμού Λιμένα Α.Ε. (Ν. 2688/1999, Α΄ 40/01-03-1999 και Ν. 2932/2001, ΦΕΚ Α΄ 145/27-06-2001). Από αυτούς οι Οργανισμοί Λιμένα Πειραιώς και Θεσσαλονίκης Α.Ε. είναι εισηγμένοι στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών,

- Τριάντα εννέα (39) Λιμενικά Ταμεία, η εποπτεία των οποίων ασκείται σύμφωνα με το άρθρο 10 του Ν. 2987/2002 (ΦΕΚ Α΄ 27/21-02-2002) από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας,

- Τριάντα δύο (32) Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και ένα (1) Νομαρχιακό Λιμενικό Ταμείο, τα οποία έχουν συσταθεί κατόπιν της έκδοσης Προεδρικών Διαταγμάτων σε εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 28 του Ν. 2738/1999 (ΦΕΚ Α΄ 180/09-09-1999) και

- 1.250 περιφερειακοί λιμένες, μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκοι, καταχωρημένα σε 188 Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία και Λιμενικούς Σταθμούς.

Οι λιμένες της Χώρας κατατάσσονται σύμφωνα με την Κοινή Υπουργική Απόφαση αριθ. 3514.96/02/92 (ΦΕΚ Β΄ 440/07-07-1992) των

Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων, Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, στις ακόλουθες κατηγορίες:

• **Λιμένες εθνικής σημασίας** (Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Μυτιλήνης, Ρόδου, Χαλκίδας, Κύμης, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Αιγίου, Καλαμάτας, Ρεθύμνου, Σύρου, Σούδας, Κω, εκ των οποίων οι έντεκα πρώτοι εμφανίζουν διεθνές ενδιαφέρον),

• **Λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος** (Λάγος, Ν. Μουδανιών, Στυλίδας, Κορίνθου, Κατάκολου, Κυλλήνης, Πύλου, Γυθείου, Ναυπλίου, Ιτέας, Ζακύνθου, Πόρου, Κεφαλληνίας, Πρέβεζας, Σητείας, Καστελίου Κισσάμου, Καλών λιμένων, Βαθέως Σάμου, Μύρινας Λήμνου, Χίου, Μυκόνου, Πάρου, Αμφίπολης),

• **Λιμένες τοπικής σημασίας**, που περιλαμβάνουν όλους τους υπόλοιπους λιμένες της Χώρας.

Μια διαφορετική ταξινόμηση προκύπτει στη βάση της θέσης των Ελληνικών λιμένων στο σύστημα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, όπως αποτυπώνεται στην Απόφαση αριθ. 1346/2001/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Μαΐου 2001. Έτσι, στους θαλάσσιους λιμένες διεθνούς σημασίας (Κατηγορία Α'), οι οποίοι έχουν συνολικό ετήσιο όγκο διακίνησης τουλάχιστον 1,5 εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων ή 200.000 επιβάτες και (εκτός αν αυτό είναι αδύνατο) είναι συνδεδεμένοι με χερσαία στοιχεία του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, συμπεριλαμβάνονται είκοσι δύο Ελληνικοί λιμένες (Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Κυλλήνης, Λαυρίου, Μυτιλήνης, Μυκόνου, Νάξου, Πάτρας, Πάρου, Ραφήνας, Ρόδου, Σκιάθου, Τήνου, Χαλκίδας, Σούδας και Χίου).

### **Λιμενικά Ταμεία – Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία**

Τα Λιμενικά Ταμεία της χώρας εξυπηρετούν κυρίως επιβατικές ροές και στοχεύουν στη διατήρηση ή και αύξηση της κίνησης, καθώς και στη διασφάλιση της συνοχής του νησιωτικού χώρου. Βασική προτεραιότητα πολιτικής αποτελεί η βελτίωση της συνεργασίας με τις τοπικές αρχές και τις τοπικές κοινωνίες καθώς και η ανάδειξη των λιμένων σε ζωντανά κύτταρα, μέσω της σύνδεσης της λειτουργίας τους με τα τοπικά συστήματα και τις τοπικές οικονομικές, κοινωνικές ή πολιτιστικές λειτουργίες. Η ανάπτυξη των Λιμενικών Ταμείων συνδέεται στενά με τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας και την τοπική ανάπτυξη, την αύξηση της επιβατικής ροής καθώς επίσης και με τη δυνατότητα δημιουργίας και ανάπτυξης τουριστικών και αλιευτικών καταφυγίων και μαρίνων.

### **3.4 Πληροφοριακά Στοιχεία –Παρεχόμενες Υπηρεσίες**

Δεδομένης της γεωφυσικής ιδιαιτερότητας της χώρας μας (ακτογραμμή 15.000 χλμ., 3.000 βραχονησίδες, 132 χιλ. τετρ. Χλμ. προστατευόμενες θαλάσσιες περιοχές), η οποία συνίσταται στην ύπαρξη εκτεταμένου νησιωτικού χώρου (427 νησιά), οι Ελληνικοί λιμένες γενικότερα διαδραματίζουν ένα εξαιρετικά σημαντικό ρόλο στη διασφάλιση των συνδέσεων και την επίτευξη της συνοχής του εθνικού χώρου. Παράλληλα, συμβάλουν καθοριστικά στην κοινωνική, οικονομική και τουριστική ανάπτυξη της χώρας.

Η είσοδος –τα τελευταία χρόνια – του ιδιωτικού τομέα στον κλάδο των μαρίνων, μέσω της παραχώρησης της διαχείρισής τους από το δημόσιο, ανέβασε σημαντικά το επίπεδο των προσφερόμενων υπηρεσιών ελλιμενισμού, δημιουργώντας νέες προοπτικές για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Ωστόσο, αν και στη λίστα των επενδύσεων που έχουν πραγματοποιηθεί περιλαμβάνονται αρκετά έργα ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού, η ανάγκη δημιουργίας νέων θέσεων ελλιμενισμού αλλά και της βελτίωσης των υφιστάμενων σε ολόκληρη τη χώρα, καθίσταται επιτακτική περισσότερο από ποτέ άλλοτε.



Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης (Ιούλιος 2008), στην Ελλάδα λειτουργούσαν 55 τουριστικοί λιμένες, αγκυροβόλια και καταφύγια, συνολικής δυναμικότητας 10.015 θέσεων ελλιμενισμού. Αρκετές από αυτές τις μαρίνες, είναι βραβευμένες από το πρόγραμμα «Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης».

Τα τελευταία χρόνια, ο Ε.Ο.Τ. και ορισμένες από τις 13 διοικητικές περιφέρειες της χώρας έχουν θέσει σε εφαρμογή πρόγραμμα δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου δικτύου αγκυροβολίας και συναφών υπηρεσιών για σκάφη, κατά μήκος των ελληνικών ακτών, πρόγραμμα που βρίσκεται σε εξέλιξη. Νέες σύγχρονες μαρίνες, ξενοδοχειακοί λιμένες και αγκυροβόλια για τον ασφαλή ελλιμενισμό σκαφών λειτουργούν ήδη ή τίθενται σταδιακά σε λειτουργία, προκειμένου να καλύψουν με τον πιο ικανοποιητικό τρόπο και υπό τις ασφαλέστερες συνθήκες τις ανάγκες των τουριστών που φθάνουν στην Ελλάδα από τη θάλασσα.

Εκτός από τις θέσεις ελλιμενισμού που παρέχουν οι δημόσιες ή ιδιωτικές μαρίνες, 3.000 περίπου σκάφη αναψυχής μπορούν να φιλοξενηθούν στους ελληνικούς λιμένες. Σε πολλούς λιμένες της Ελλάδας εκτός των μεγάλων εμπορικών λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, έχουν κατάλληλα διαμορφωθεί και εξοπλιστεί μικρά και γραφικά αγκυροβόλια. Με τη κατασκευή προβλητών και κυματοθραυστών έχουν δημιουργηθεί ασφαλείς χώροι, στους οποίους ελλιμενίζονται τουριστικά σκάφη, καταβάλλοντας τα αναλογούντα λιμενικά τέλη.

Στα περισσότερα από αυτά τα λιμάνια παρέχονται βασικές ευκολίες και στοιχειώδεις εξυπηρετήσεις προς τα ελλιμενιζόμενα σκάφη. Τέτοια λιμάνια έχουν δημιουργηθεί στο Μικρολίμανο του Πειραιά, στην Αίγινα, στον Πόρο, στην Ύδρα, στις Σπέτσες, στο Ναύπλιο, στο Γύθειο, στην Πύλο, στη Ζάκυνθο, στην Ιθάκη, στην Κεφαλονιά, στη Λευκάδα, στους Παξούς, στην Ίο, στη Μύκονο, στην Πάτμο, στη Σύμη, στη Σάμο, στο Πλωμάρι Λέσβου, στη Χίο και αλλού.

Σε μια καλά οργανωμένη μαρίνα πέραν των θέσεων ελλιμενισμού, των σταθερών και πλωτών προβλητών παρέχεται πλήθος άλλων υπηρεσιών όπως: χώρος διαχείμασης και parking σκαφών, ηλεκτρικό ρεύμα, νερό, σταθμός ανεφοδιασμού σε καύσιμα, γερανοί (travel lifts) και τρέηλερς, γλύστρα, σκάφος συνοδείας, καταδυτικές υπηρεσίες, parking αυτοκινήτων, υπηρεσίες ασφαλείας, σταθμός διάσωσης και πυροσβεστικός σταθμός, πύργος ελέγχου, γραφείο υποδοχής, λιμενικό φυλάκιο και τελωνείο, ξενώνας, ταχυδρομικές υπηρεσίες, κέντρο πληροφόρησης, φύλαξη αποσκευών, εστιατόριο και καφετέρια, εμπορικά καταστήματα και super market, παιδική χαρά, πισίνα, αθλητικές εγκαταστάσεις και συνεδριακό κέντρο, μηχάνημα ATM, υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτων και σκαφών, ναυτιλιακό και τουριστικό πρακτορείο, υδατοδρόμιο, σταθμός επιθεώρησης σωστικών μέσων, χώροι υγιεινής και λουτρά, πλυντήρια και στεγνωτήριο, ιατρικές βοήθειες, υπηρεσίες wifi internet και τηλεφωνικού κέντρου, επικοινωνίας VHF, δορυφορική τηλεόραση, συσκευές φόρτισης συσσωρευτών, υπηρεσίες παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων, περισυλλογή και ανακύκλωση απορριμμάτων, ακόμη και σταθμός αντιμετώπισης θαλάσσιας ρύπανσης. Επίσης, σε μια μαρίνα είναι δυνατόν να παρέχεται ένα ευρύ φάσμα τεχνικών υπηρεσιών όπως καθαρισμοί σκαφών, υφαλο-χρωματισμοί, επισκευές και συντηρήσεις. Σημειώνεται ότι όλα τα θέματα που άπτονται της λειτουργίας ενός τουριστικού λιμένα, αναφέρονται με σαφήνεια στον Κανονισμό Λειτουργίας του Λιμένα, για τον οποίο οφείλει να ενημερώνεται το πλήρωμα και οι επιβάτες του σκάφους.

### **3.5 Θεσμικό Πλαίσιο**

Οι τουριστικοί λιμένες είναι θεσμοθετημένοι από το **N.2160/93 (ΦΕΚ 118/A'/19.7.1993)** οι διατάξεις του οποίου αντικατέστησαν το προϊσχύον θεσμικό πλαίσιο, σύμφωνα με το οποίο η δημιουργία εγκαταστάσεων θαλάσσιου τουρισμού, οποιασδήποτε μορφής και μεγέθους, ακολουθούσε τη διαδικασία «κατασκευής λιμενικού έργου» δημοσίου ή ιδιωτικού, για την οποία απαιτείτο άδεια σκοπιμότητας του οικείου νομάρχη. Ειδικά δε για τα ιδιωτικά «τουριστικά έργα», η έγκριση της μελέτης ανήκε στην αποκλειστική

αρμοδιότητα του νομάρχη, ανεξαρτήτως του μεγέθους του έργου. Συναφείς διατάξεις με το θέμα της έγκρισης αυτής περιελάμβανε ο Ν. 436/78 περί τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ο οποίος αποτέλεσε το πλαίσιο ανάπτυξης του yachting στη χώρα μας από το 1976 έως τα τέλη του 1999 οπότε και αντικαταστάθηκε από τον **Ν.2743/99**. Ζητήματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος ρυθμίζονται από τους **Ν.743/77**, **1147/81** καθώς και από το **ΠΔ55/98**, ενώ ο **Ν.2743/99** και ο **Ν.3182/03** ρυθμίζουν θέματα που αφορούν το επαγγελματικό yachting (πλοία αναψυχής).

Σύμφωνα με το Ν.2160/93, ως τουριστικός λιμένας ορίζεται ο χερσαίος και θαλάσσιος εκείνος χώρος ο οποίος προορίζεται κατά κύριο λόγο, είτε για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής, είτε για αγκυροβόλημα, είτε για εναπόθεση (μακροχρόνια ή περιοδική) σκαφών αναψυχής καθώς και για εξυπηρέτηση διερχόμενων σκαφών. Κάθε λιμένας διαθέτει μια χερσαία και μια θαλάσσια ζώνη. Η χερσαία ζώνη αποτελείται από τον αιγιαλό και τους συνεχόμενους χώρους όπου βρίσκονται οι κτιριακές και λοιπές εγκαταστάσεις, οι οποίες και είναι απαραίτητες για τη εύρυθμη λειτουργία, την αξιοποίηση και την οικονομική του βιωσιμότητα. Η θαλάσσια ζώνη του λιμένα περιλαμβάνει τις λιμενολεκάνες και τους διαύλους που ορίζονται από τα εξωτερικά (μόλους, κυματοθραύστες) και εσωτερικά λιμενικά έργα (κρηπίδες, όρια επιχωματώσεων) ή ταυτίζεται με θαλάσσιους προφυλαγμένους όρμους. Η θαλάσσια ζώνη του λιμένα δεν μπορεί να επεκταθεί σε απόσταση μεγαλύτερη των 500 μέτρων από τα όρια της χερσαίας ζώνης προς την ανοιχτή θάλασσα. Η έκταση αυτή ορίζεται από ένα νοητό τόξο κύκλου που γράφεται με κέντρα τα άκρα της χερσαίας ζώνης και ακτίνα 500 μέτρων. Εντούτοις, εάν η προ αιγιαλού θαλάσσια ζώνη είναι αβαθής, επιτρέπεται η επέκτασή της και πέρα από τη γραμμή των 500 μέτρων, μέχρι να συναντήσει θάλασσα βάθους 10 μέτρων.

Στον επόμενο πίνακα παρατίθενται ενδεικτικά για ορισμένους τουριστικούς λιμένες η έκταση της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης.

Πίνακας 3.1 Χερσαία και θαλάσσια ζώνη Τουριστικών Λιμένων		
Τουριστικός Λιμένας	Χερσαία Ζώνη	Θαλάσσια Ζώνη
Άλιμος	171.030 m <sup>2</sup>	250.000m <sup>2</sup>
Κώς	52.000 m <sup>2</sup>	95.000 m <sup>2</sup>
Κέρκυρα	140.000 m <sup>2</sup>	80.000 m <sup>2</sup>
Καλαμάτα	35.000 m <sup>2</sup>	40.000 m <sup>2</sup>
Φλοίσβος	79.760 m <sup>2</sup>	254.000 m <sup>2</sup>
Olympic Marine - Λαύριο	148.000 m <sup>2</sup>	102.000 m <sup>2</sup>
Πόρτο Καρράς	29.290 m <sup>2</sup>	80.000 m <sup>2</sup>
Μανδράκι	12.700 m <sup>2</sup>	696.630 m <sup>2</sup>
Ζέα	40.000 m <sup>2</sup>	225.000 m <sup>2</sup>

Πίνακας 3.1 Χερσαία και θαλάσσια ζώνη τουριστικών λιμένων

Πηγή: Διαδίκτυο

Η διοίκηση, διαχείριση, εκμετάλλευση καθώς και ο έλεγχος των τουριστικών λιμένων, ανήκουν στη Γενική Γραμματεία Τουρισμού του Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού, ενώ οι σχετικές αρμοδιότητες έχουν ανατεθεί στη Γενική Διεύθυνση Επενδύσεων και Ανάπτυξης (ΠΔ 15 ΦΕΚ Α 35/1.3.2010), η οποία συγκροτείται από την Διεύθυνση Τουριστικών Επενδύσεων, την Διεύθυνση Τουριστικών Λιμένων, την Διεύθυνση Χωροταξικού Σχεδιασμού και την Διεύθυνση Εποπτείας Καζίνων.

Ειδικότερα οι αρμοδιότητες της **Διεύθυνσης Τουριστικών Λιμένων (Δ.Τ.Λ.)** κατανέμονται στο Τμήμα Χωροθέτησης Τουριστικών Λιμένων, στο Τμήμα Συμβάσεων Παραχώρησης και στο Τμήμα Διαχείρισης Παράκτιας Ζώνης. Έχει ως έργο, μεταξύ άλλων, την υποστήριξη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων («Επιτροπή»), καθώς και την προώθηση των υποβαλλομένων από το Φορέα Διαχείρισης Τουριστικού Λιμένα μελετών και σχεδίων που αναφέρονται στα πάσης φύσεως έργα τουριστικού λιμένα. Γενικά, η διοίκηση, διαχείριση εκμετάλλευση και έλεγχος των τουριστικών λιμένων ανήκει στο Υπουργείο Πολιτισμού και Τουρισμού.

**Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων:** Εννεαμελής «Επιτροπή» που συγκροτήθηκε αρχικά με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, στο πλαίσιο του άρθρου 30 του Ν.1260/93, για τη «Διοίκηση - Διαχείριση - Εκμετάλλευση και Χωροθέτηση τουριστικών λιμένων» και υπάγεται σήμερα

στο Υπουργείο Πολιτισμού και Τουρισμού (άρθρο 8 του Ν. 3270/2004). Η Επιτροπή αποτελείται από τον Γενικό Γραμματέα Τουρισμού, τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Τουριστικών Λιμένων του Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού, έναν (1) εκπρόσωπο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, έναν (1) εκπρόσωπο του Υπουργείου Οικονομίας, έναν (1) εκπρόσωπο του Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, έναν (1) εκπρόσωπο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Πολιτισμού, έναν (1) εκπρόσωπο από τον ΕΟΤ και έναν (1) πτυχιούχο ΑΕΙ. Πρόεδρος της επιτροπής ορίζεται ο Γενικός Γραμματέας Τουρισμού, αναπληρούμενος από τον Διευθυντή Επενδύσεων και Ανάπτυξης.

Τουριστικοί λιμένες μπορούν να δημιουργηθούν με πρωτοβουλία της Δ.Τ.Λ. ή και οποιοδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου, ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου, εφόσον πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις που σχετίζονται με την προστασία του περιβάλλοντος, το οικονομικό υπόβαθρο της περιοχής, τη συμβατότητα με τον ευρύτερο χωροταξικό σχεδιασμό κλπ. Το φυσικό ή νομικό πρόσωπο πρέπει να τυγχάνει κύριος ή επικαρπωτής του παράκτιου ακινήτου, μπροστά από το οποίο ενδιαφέρεται να χωροθετήσει και να κατασκευάσει τουριστικό λιμένα. Για τη χωροθέτηση και δημιουργία τουριστικού λιμένα, απαιτείται να υποβληθούν στη Δ.Τ.Λ. από τον ενδιαφερόμενο, διάφορα δικαιολογητικά καθώς επίσης και τοπογραφικό διάγραμμα.

Ο Ν. 2160/93, όπως τροποποιήθηκε από το **Ν. 2636/98**, ορίζει τις παρακάτω τέσσερις κατηγορίες τουριστικών λιμένων:

1. Μαρίνες: σε αυτές υπάρχει η δυνατότητα κατασκευής όλων των εγκαταστάσεων που είναι αναγκαίες για την πληρέστερη εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής όπως χώροι επισκευών, εστιατόρια, καταστήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις κλπ.,

2. Αγκυροβόλια: βρίσκονται μέσα σε προστατευόμενους όρμους και έχουν περιορισμένες δυνατότητες εξυπηρέτησης και υποδομών προκειμένου

να μην αλλοιωθεί το περιβάλλον, ενώ η εκμετάλλευση του όρμου γίνεται με παραχώρηση χρήσης από το Ελληνικό Δημόσιο στο οποίο και ανήκει,

3. Καταφύγια τουριστικών σκαφών: βρίσκονται εντός λιμένων ή προστατευόμενων όρμων με περιορισμένες υποδομές και εξυπηρετήσεις προκειμένου να υπάρχει συμβατότητα με το τοπίο και

4. Ξενοδοχειακοί λιμένες: βρίσκονται μπροστά σε ξενοδοχειακά συγκροτήματα άνω των 200 δωματίων για την εξυπηρέτηση των πελατών τους και με την προϋπόθεση ότι δεν λειτουργεί άλλος λιμένας σκαφών αναψυχής σε ακτίνα ενός χιλιομέτρου. Η δυναμικότητα ελλιμενισμού σκαφών δεν πρέπει να υπερβαίνει το 10% του αριθμού των δωματίων της ξενοδοχειακής μονάδας.

Οι βασικές δραστηριότητες που χαρακτηρίζουν την όλη διαδικασία ωρίμανσης ενός έργου κατασκευής τουριστικού λιμένα, συνοψίζονται στα παρακάτω εννέα στάδια σύμφωνα πάντα με το Ν.2160/93:

Στάδιο 1<sup>ο</sup>: Προετοιμασία φακέλου χωροθέτησης,

Στάδιο 2<sup>ο</sup>: Υποβολή του φακέλου χωροθέτησης στη Δ.Τ.Λ., εισήγηση και έγκριση από την «Επιτροπή»,

Στάδιο 3<sup>ο</sup>: Εκπόνηση οριστικών μελετών, οριστικοποίηση τίτλων κυριότητας και ανάδειξη φορέα διαχείρισης,

Στάδιο 4<sup>ο</sup>: Υποβολή οριστικών μελετών στη Δ.Τ.Λ.,

Στάδιο 5<sup>ο</sup>: Αποστολή οριστικών μελετών από τη Δ.Τ.Λ. στις αρμόδιες υπηρεσίες,

Στάδιο 6<sup>ο</sup>: Έγκριση οριστικών μελετών από τις αρμόδιες υπηρεσίες,

Στάδιο 7<sup>ο</sup>: Υπογραφή σύμβασης παραχώρησης και εκμετάλλευσης,

Στάδιο 8<sup>ο</sup>: Εκπόνηση μελετών εφαρμογής και σύνταξη τευχών δημοπράτησης έργου και

Στάδιο 9<sup>ο</sup>: Διακήρυξη δημοπράτησης έργου.

Ειδικότερα το 2<sup>ο</sup> στάδιο και μέχρι την έγκριση χωροθέτησης διακρίνεται στα εξής:

- Υποβολή αιτήματος για χωροθέτηση τουριστικού λιμένα, καταφυγίου ή ξενοδοχειακού λιμένα από φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή κατόπιν πρωτοβουλίας της Δ.Τ.Λ..
- Υποβολή φακέλου με δικαιολογητικά του άρθρου 31 του Ν. 2160/93 ή άρθρου 34 του Ν. 2160/93 όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2636/98 ή άρθρου 35 του Ν. 2160/93.
  - Άποψη οικείου ΟΤΑ πλην της περίπτωσης ξενοδοχειακού λιμένα.
  - Ανάρτηση αιτήματος στο οικείο Νομαρχιακό και Δημοτικό κατάστημα επί 40ήμερο για τις περιπτώσεις αγκυροβολίου, καταφυγίου.
  - Υποβολή απόψεων έγγραφων ή προφορικών από εκπροσώπους των ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΕΝ, ΓΕΝ, ΥΠΟΙΟ, ΥΠΠΟ, ΕΟΤ, μελών της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων.
  - Πιθανές επιπλέον γνωμοδοτήσεις – μελέτες από οικείες Εφορίες Αρχαιοτήτων, Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο, Επιτροπή Σχεδιασμού & Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.) εφόσον υπάγεται σε ζώνη εμπορικού λιμένα, τυχόν συμπληρωματικές μελέτες (ακτομηχανική, εδαφοτεχνική, κλπ).
  - Εισήγηση της Διεύθυνσης Τουριστικών Λιμένων στην επιτροπή Τουριστικών Λιμένων για έγκριση ή απόρριψη της χωροθέτησης.
  - Έκδοση Υπουργικής Απόφασης χωροθέτησης με αντίστοιχη δημοσίευση (ΦΕΚ χωροθέτησης).
  - Υποβολή Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης (ΠΠΕΑ) και Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ).

#### **Πλαίσιο Επενδυτικής Πολιτικής (αναπτυξιακός νόμος 3299/2004)**

Σχετικά με την χρηματοδότηση των έργων κατασκευής τουριστικών λιμένων κατά το παρελθόν και αναφορικά με την πλειοψηφία των τουριστικών λιμένων του ΕΟΤ, αυτή έγινε μέσω των Μεσογειακών Ολοκληρωμένων Προγραμμάτων, από τα προγράμματα του Α' ΚΠΣ, από το Ταμείο Συνοχής και, τέλος από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Τουρισμός – Πολιτισμός» και τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα στο πλαίσιο του Β' ΚΠΣ, πάντοτε με την αντίστοιχη Εθνική συμμετοχή.

Μέχρι την εφαρμογή του Ν.2160/93, κανένα έργο τουριστικού λιμένα δεν είχε χρηματοδοτηθεί ή συγχρηματοδοτηθεί από ιδιώτες, πλην των αμιγώς ιδιωτικών επενδύσεων, όπως είναι η μαρίνα του Πόρτο Καρράς στη Χαλκιδική ή της Olympic Marine στο Λαύριο.

Χρηματοδότηση κατασκευής τουριστικού λιμένα (επιχορήγηση) προβλέπεται και από το Ν.1892/90, όπως τροποποιήθηκε με τους Ν.2234/94 και Ν.2601/98 (ιδιωτικές επενδύσεις) και από τον Αναπτυξιακό Νόμο 3299/04.

Στο νέο αναπτυξιακό νόμο **3299/04** ο οποίος τέθηκε σε εφαρμογή από την 1.1.2005, περιλαμβάνονται και τα ισχύοντα αναπτυξιακά κίνητρα για την ίδρυση, την επέκταση και τον εκσυγχρονισμό των τουριστικών λιμένων σκαφών (μαρίνες) και για επενδυτικά σχέδια που γίνονται με πρωτοβουλία οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου, σύμφωνα πάντα με τις σχετικές διατάξεις του νόμου 2160/93. Μάλιστα, οι επενδύσεις τουριστικών λιμένων εντάσσονται στην ευρύτερη κατηγορία των Επενδύσεων Ειδικής Τουριστικής Υποδομής.

Βάσει του ισχύοντος αναπτυξιακού νόμου, προβλέπονται κίνητρα υπό τη μορφή επιχορήγησης, χρηματοδοτικής μίσθωσης, φορολογικής απαλλαγής και επιδότησης του κόστους της δημιουργούμενης απασχόλησης, ενώ εξαντλούνται τα ανώτατα όρια των ενισχύσεων που επιτρέπονται από το Χάρτη Περιφερειακών Ενισχύσεων της Ε.Ε. Επίσης, ενισχύονται οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις με επιπλέον ποσοστό επιχορήγησης, ενώ παράλληλα παύει να ισχύει η διάκριση μεταξύ παλαιών και νέων επιχειρήσεων και επεκτείνεται για όλη τη διάρκεια του έτους η δυνατότητα υποβολής αιτήσεων.



## 4. Ανάπτυξη τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα

### 4.1 Υφιστάμενη και υπό Κατασκευή Υποδομή

Σύμφωνα με τα στοιχεία (Ιούλιος 2008) του Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού (τότε Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης) και ειδικότερα της Διεύθυνσης Τουριστικών Λιμένων (πίνακας 4.1), το σύνολο των θέσεων ελλιμενισμού σκαφών όλων των κατηγοριών που έχουν χωροθετηθεί σε πανελλαδικό επίπεδο (δεν περιλαμβάνονται θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής σε εμπορικά λιμάνια, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκους ναυαθλητικών ομίλων), ανέρχεται σε 19.269 θέσεις οι οποίες αντιστοιχούν σε 128 λιμένες. Ωστόσο, 55 είναι στον αριθμό οι εν λειτουργία λιμένες, το δε σύνολο των θέσεων ελλιμενισμού σε αυτούς ανέρχεται σε 10.015. Κατά κατηγορία, οι τουριστικοί λιμένες συγκεντρώνουν το 80,7% του συνόλου των εν λειτουργία θέσεων και ακολουθούν τα αγκυροβόλια / καταφύγια με 17,3%.

	Σύνολο						Εν λειτουργία					
	Τουριστικοί λιμένες		Αγκυροβόλια / καταφύγια		Ξενοδοχειακοί τουριστικοί λιμένες		Τουριστικοί λιμένες		Αγκυροβόλια / καταφύγια		Ξενοδοχειακοί τουριστικοί λιμένες	
	2005	2008	2005	2008	2005	2008	2005	2008	2005	2008	2005	2008
Αριθμός	29	52	16	67	5	9	19	22	Μ.Δ.	26	Μ.Δ.	7
Θέσεις	8.890	14.435	992	4.557	132	277	7.235	8.085	Μ.Δ.	1.732	Μ.Δ.	198

Μ.Δ.: μη διαθέσιμο

Πίνακας 4.1 Πλήθος τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα (2005 & 2008)

Πηγή: Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης / Δ/νση Τουριστικών Λιμένων

Σύμφωνα με τα στοιχεία του 2008, στο στάδιο της κατασκευής βρίσκονταν 9.254 θέσεις ελλιμενισμού σε 73 τουριστικούς λιμένες, αγκυροβόλια – καταφύγια και ξενοδοχειακούς λιμένες ανά την επικράτεια. Οι λιμένες αυτοί κατασκευάζονται είτε με χρηματοδότηση από το δημόσιο τομέα (Ε.Ο.Τ.) καθώς έχουν ενταχθεί στα προγράμματα επιδότησης του 3<sup>ου</sup> Κ.Π.Σ., είτε από τον ιδιωτικό τομέα με χρηματοδότηση από τον ισχύοντα αναπτυξιακό νόμο (Ν.3299/04).

Πίνακας 4.2 (α) Μαρίνες σε λειτουργία										
Τοποθεσία / Παροχές	Άγιος Νικόλαος	Άλιμος	Αρετσού (Θεσ/νίκη)	Κλεοπάτρα (Ακτιο)	Κως	Φλοίσβος	Γλυφάδα	Γουβιά (Κέρκυρα)	Καλαμάτα	Μανδράκι (Ρόδος)
Θέσεις ελλιμενισμού	250	950	300	136	250	249*	780	1.117	250	115
Καύσιμα	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Ηλεκτρικό	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Νερό	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Τηλέφωνο	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Αποκομιδή απορριμμάτων	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Πλυντήριο				✓	✓	✓		✓	✓	1χλμ
W.C./ Λουτρό	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Parking	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	
Αποθήκες				✓	✓				✓	
Διαχείριση στην ακτή	✓	500 θέσεις	50 θέσεις	350 θέσεις	150 θέσεις			600 θέσεις	140 θέσεις	
Επισκευές	✓	✓	✓			✓	500μ	✓	✓	
Γερανός	✓	✓	✓	✓	✓	✓	500μ	✓	✓	✓
Ανέλυση / καθέλυση	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Γλύστρα	✓			✓	✓		✓	✓	✓	
Τρόφιμα	✓	✓		✓	✓	✓	500μ	✓	✓	✓
Τελωνείο	✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓
Λιμεναρχείο	✓	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓
Ιατρείο	150μ	2χλμ	150μ	✓	✓	1χλμ	3χλμ	✓	2χλμ	2χλμ
Φαρμακείο	150μ	500μ	150μ	✓	✓	1χλμ	500μ	500μ	200μ	500μ

Πίνακας 4.2 (α) Μαρίνες σε λειτουργία

Πηγή: [www.mygnto.gr](http://www.mygnto.gr)

**Πίνακας 4.2 (β) Μαρίνες σε λειτουργία**

Τοποθεσία / παροχές	Μέθανα	Olympic Marine (Λαύριο)	Πάτρα	Πόρτο Καρράς (Χαλκιδική)	Πόρτο Σάνη (Χαλκιδική)	Βουλιαγμένη	Βουνάκι	Ξυλόκαστρο	Ζέα
Θέσεις ελλιμενισμού	70	680	450	315	215*	115	70*	220	742*
Καύσιμα	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Ηλεκτρικό	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Νερό	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Τηλέφωνο	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Αποκομιδή απορριμμάτων	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Πλυντήριο		✓	6,5χλμ		✓	2χλμ	✓	500μ	1χλμ
W.C./ Λουτρό	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Parking	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Αποθήκες		✓		✓	✓	✓	✓	✓	
Διαχείριση στην ακτή		1.000 θέσεις	30 θέσεις	150 θέσεις		10 θέσεις	20 θέσεις	20 θέσεις	512 θέσεις
Επισκευές	✓	✓	✓	✓	13χλμ	✓	✓	✓	✓
Γερανός	✓	✓	✓	✓	70χλμ	✓	✓	✓	✓
Ανέλκυση / καθέλκυση	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Γλύστρα	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Τρόφιμα	✓	✓	200μ	✓	✓	✓	✓	500μ	200μ
Τελωνείο		1,5χλμ	✓	✓	20χλμ	✓	1χλμ	15χλμ	✓
Λιμεναρχείο	✓	1,5χλμ	✓	✓	20χλμ	✓	30χλμ	15χλμ	✓
Ιατρείο	70μ	✓	500μ	✓	✓	5χλμ	1χλμ	1.300μ	500μ
Φαρμακείο	100μ	✓	500μ	4χλμ	✓	2χλμ	1χλμ	300μ	100μ

\*στοιχείο σύμφωνα με την ιστοσελίδα της μαρίνας

**Πίνακας 4.2 (β) Μαρίνες σε λειτουργία**

Πηγή: [www.mygnto.gr](http://www.mygnto.gr)

Στους ανωτέρω πίνακες 4.2 (α) & (β) παρουσιάζονται αναλυτικά στοιχεία για 19 από τις 22 μαρίνες που λειτουργούν σήμερα (δεν συμπεριλαμβάνονται οι μαρίνες Φαλήρου – ΣΕΦ, Λευκάδος, Σάμου), τα οποία προέρχονται από το δικτυακό τόπο του Ε.Ο.Τ. Από την ίδια πηγή προέρχονται και τα στοιχεία των μαρίνων υπό κατασκευή (Πίνακας 4.3) τα οποία ίσχυαν μέχρι τον Ιούλιο του 2009.

Πίνακας 4.3 Μαρίνες υπό κατασκευή (Ιούλιος 2009)		
Θαλάσσια περιοχή	Όνομασία Λιμένα	Θέσεις ελλιμενισμού
ΣΚΥΡΟΣ	ΑΧΙΛΛΙ	150
ΡΕΘΥΜΝΟ	ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	112
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	190
ΧΙΟΣ	ΚΑΣΤΕΛΛΟ	274
ΛΕΥΚΑΔΑ	ΙΚΑΡΙΑ	250
ΙΤΕΑ	ΙΤΕΑ	146
ΦΘΙΩΤΙΔΑ	ΚΑΜΕΝΑ ΒΟΥΡΛΑ	81
ΗΛΕΙΑ	ΚΑΤΑΚΟΛΟ	235
ΗΛΕΙΑ	ΚΥΛΛΗΝΗ	150
ΛΕΥΚΑΔΑ	ΛΕΥΚΑΔΑ *	620
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΜΑΛΙΑ	300
ΛΕΣΒΟΣ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	200
ΧΑΝΙΑ	ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ	140
ΣΥΡΟΣ	ΠΙΔΑΛΙ	254
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΠΟΡΤΟ ΓΟΥΒΕΣ	72
ΠΡΕΒΕΖΑ	ΠΡΕΒΕΖΑ	261
ΠΥΛΟΣ	ΠΥΛΟΣ	
ΣΑΜΟΣ	ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ *	260
ΡΟΔΟΣ	ΣΦΑΓΕΙΑ	500
ΘΑΣΟΣ	ΛΙΜΕΝΑΡΙΑ	280
ΜΥΚΟΝΟΣ	ΤΟΥΡΛΟΣ	
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	150

*\*Αναφέρονταν υπό κατασκευή αλλά λειτουργούσαν*

Πίνακας 4.3 Μαρίνες υπό κατασκευή

Πηγή: [www.mygnto.gr](http://www.mygnto.gr)

Στα μέσα του 2008 προκηρύχθηκε διεθνής ανοιχτός πλειοδοτικός διαγωνισμός για την επιλογή φορέα διαχείρισης των τουριστικών λιμένων Μυτιλήνης, Μαλλίων Κρήτης, Ζακύνθου και Αργοστολίου Κεφαλονιάς. Μόνο για τους τουριστικούς Λιμένες Ζακύνθου και Αργοστολίου υπεβλήθησαν αρχικά δεσμευτικές προσφορές από την ένωση νομικών προσώπων "Ακτωρ Παραχωρήσεις ΑΕ, Κόσμος Γιώτινγκ Ελλάς ΑΝΕ, Ακτωρ ΑΤΕ", χωρίς όμως να ευοδωθεί η όλη διαδικασία.

Επίσης, η εταιρεία Ολυμπιακά Ακίνητα ΑΕ η οποία έχει αναλάβει τη διαχείριση και αξιοποίηση της Ολυμπιακής ακίνητης περιουσίας, είναι ιδιοκτήτρια της μαρίνας του Αγίου Κοσμά, η οποία φιλοξένησε την εκκίνηση των ιστιοπλοϊκών αγωνισμάτων κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Η συγκεκριμένη εγκατάσταση έχει δυναμικότητα ελλιμενισμού 1.170 σκαφών, εκτείνεται σε επιφάνεια οικοπέδου 424.868 τ.μ. και διαθέτει χώρους γραφείων, αίθουσες πολλαπλών χρήσεων, εστιατόριο, αποδυτήρια, αίθουσες ιατρείων κλπ. Η ανάπτυξη και εκμετάλλευση της συγκεκριμένης μαρίνας έχει ανατεθεί στην κοινοπραξία Σείριος (ως ανάδοχος) και ξεκίνησε μέσα στο 2009. Κατά την παρούσα περίοδο λειτουργούν διακεκριμένα τμήματα με ανεξάρτητη άδεια λειτουργίας.

Τέλος, έχει ήδη ενταχθεί στο Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (Ε.Σ.Π.Α. δηλ. 4ο Κ.Π.Σ. 2007-2013) η κατασκευή 37 καταφυγίων - αγκυροβολίων τουριστικών σκαφών συνολικού προϋπολογισμού €88 εκατ. (πίνακας 4.4). Επίσης έχουν ολοκληρωθεί οι χωροθετήσεις για 1.427 θέσεις ελλιμενισμού που επιμερίζονται σε τρεις (3) τουριστικούς λιμένες, δέκα (10) αγκυροβόλια – καταφύγια και δύο (2) ξενοδοχειακούς λιμένες. Ειδικότερα, πρόκειται για τους τουριστικούς λιμένες στην Κίσαμο Χανίων (180 θέσεις ελλιμενισμού), στο Κεφαλομάντουκο Κέρκυρας (98 θέσεις ελλιμενισμού mega-yachts) και στο Ναύπλιο (210 θέσεις). Για τα καταφύγια στη Χώρα της Σκοπέλου (100 θέσεις), στο Πόρτο Χέλι (149 θέσεις), στην Ουρανούπολη Χαλκιδικής (100 θέσεις), στη Γλύφα Ηλείας (98 θέσεις), στη Λάκκα Παξών (35 θέσεις), στις Καλύβες Χανίων (90 θέσεις), στον όρμο Αλίντων Λέρου (35 θέσεις), στην Αμμουδάρα Λασιθίου (19 θέσεις) στο Κρανίδι (30 θέσεις) και στα Μουδανιά Χαλκιδικής (103 θέσεις), καθώς επίσης και για τους ξενοδοχειακούς λιμένες στο Φόδελε Ηρακλείου (50 θέσεις) και στον Αστακό Αιτωλοακαρνανίας (25 θέσεις). Ακόμη, έλαβαν χώρα επτά (7) παραχωρήσεις προς εκμετάλλευση χωροθετημένων καταφυγίων τουριστικών σκαφών σε ισάριθμους δήμους, ενώ παράλληλα προωθείται και το επενδυτικό πρόγραμμα της Δραπετσώνας στην περιοχή της οποίας προβλέπεται η κατασκευή μαρίνας υψηλών προδιαγραφών.

<b>Πίνακας 4.4 Καταφύγια - αγκυροβόλια που πρόκειται να κατασκευαστούν</b>	
<b>Θαλάσσια περιοχή</b>	<b>Προϋπολογισμός</b>
ΑΓΚΙΣΤΡΙ (ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ)	€2 εκατ.
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ (ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ)	€3,5 εκατ.
ΑΓΙΟΣ ΚΗΡΥΚΟΣ (ΙΚΑΡΙΑ)	€8 εκατ.
ΑΙΓΙΝΑ (ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ)	€1,2 εκατ.
ΑΙΓΙΟ (ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ)	€2,3 εκατ.
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (ΑΙΓΑΙΟ)	€1,5 εκατ.
ΑΜΟΡΓΟΣ (ΑΙΓΑΙΟ)	€2 εκατ.
ΑΜΦΙΠΟΛΗ (ΣΕΡΡΕΣ)	€1,2 εκατ.
ΑΣΩΠΟΣ (ΛΑΚΩΝΙΑ)	€2,7 εκατ.
ΒΟΛΙΣΣΟΣ (ΧΙΟΣ)	€2,1 εκατ.
ΓΛΥΦΑ (ΗΛΕΙΑ)	€2 εκατ.
ΓΥΘΕΙΟ (ΛΑΚΩΝΙΑ)	€2 εκατ.
ΗΡΑΚΛΕΙΤΣΑ (ΚΑΒΑΛΑ)	€2 εκατ.
ΚΑΛΥΒΕΣ (ΧΑΝΙΑ)	€1,5 εκατ.
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (ΑΙΓΑΙΟ)	€0,7 εκατ.
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (ΑΙΓΑΙΟ)	€0,8 εκατ.
ΚΑΤΑΚΟΛΟ (ΗΛΕΙΑ)	€3 εκατ.
ΚΛΙΜΑ (ΣΚΟΠΕΛΟΣ)	€1,2 εκατ.
ΛΙΜΕΝΑΡΙΑ (ΘΑΣΟΣ)	€2 εκατ.
ΜΑΡΑΘΟΚΑΜΠΟΣ (ΣΑΜΟΣ)	€3 εκατ.
ΜΑΡΜΑΡΙ (ΕΥΒΟΙΑ)	€2 εκατ.
ΜΗΛΟΣ (ΑΙΓΑΙΟ)	€1 εκατ.
ΜΟΛΥΒΟΣ (ΛΕΣΒΟΣ)	€2 εκατ.
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (ΛΑΚΩΝΙΑ)	€3 εκατ.
ΜΥΡΤΟΣ (ΛΑΣΙΘΙ)	€2,5 εκατ.
ΝΗΣΙΔΕΣ (ΘΕΣΣΠΡΩΤΙΑ)	€1 εκατ.
ΠΑΛΙΟΥΡΙ (ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ)	€3,5 εκατ.
ΠΑΡΓΑ (ΘΕΣΣΠΡΩΤΙΑ)	€1,5 εκατ.
ΠΕΥΚΙ (ΕΥΒΟΙΑ)	€2 εκατ.
ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ (ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ)	€3,8 εκατ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΙ (ΑΙΓΑΙΟ)	€5,5 εκατ.
ΣΕΡΙΦΟΣ (ΑΙΓΑΙΟ)	€3 εκατ.
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (ΑΙΓΑΙΟ)	€3 εκατ.
ΣΥΚΙΑ (ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ)	€1,5 εκατ.
ΤΣΟΥΤΣΟΥΡΑ (ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ)	€1,5 εκατ.
ΥΔΡΑ (ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ)	€1 εκατ.
ΦΙΣΚΑΡΔΟ (ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ)	€5,5 εκατ.

Πίνακας 4.4 Καταφύγια - αγκυροβόλια τουριστικών σκαφών που πρόκειται να κατασκευαστούν μέσω του Ε.Σ.Π.Α.

Πηγή: ICAP

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι κατά την διάρκεια εκπόνησης της παρούσης εργασίας τροποποιήθηκαν τα στοιχεία που παρέχονται από τον ΕΟΤ μέσω της ιστοσελίδας του. Ως προς τον αριθμό των εν λειτουργία τουριστικών λιμένων αυτός πλέον ανέρχεται στους τριάντα δύο ενώ υπό κατασκευή είναι δώδεκα. Συγκριτικά με τα αρχικά παρεχόμενα στοιχεία στις αρχικά 20 υπό λειτουργία μαρίνες (19 πίνακα 4.3, και ΣΕΦ) προστέθηκαν και 10 από τον αρχικό πίνακα

των υπό κατασκευή μαρίνων (Σκύρος, Ρέθυμνο, Κεφαλονιά, Ηλεία, Χανιά (Παλαιοχώρα), Ηράκλειο (Πόρτο Γουβιές), Πρέβεζα, Μύκονος, Σάμος, Λευκάδα) όπως επίσης και οι μαρίνες Μεσολογγίου και Ερμιόνης που δεν ήταν καταγεγραμμένες σε κανέναν από τους αρχικούς πίνακες.

Πίνακας 4.5 Μαρίνες υπό κατασκευή (Αύγουστος 2009)		
Θαλάσσια περιοχή	Όνομασία Λιμένα	Θέσεις ελλιμενισμού
ΧΙΟΣ	ΚΑΣΤΕΛΛΟ	274
ΛΕΥΚΑΔΑ	ΙΚΑΡΙΑ	250
ΙΤΕΑ	ΙΤΕΑ	146
ΦΘΙΩΤΙΔΑ	ΚΑΜΕΝΑ ΒΟΥΡΛΑ	81
ΗΛΕΙΑ	ΚΥΛΛΗΝΗ	150
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΜΑΛΙΑ	300
ΛΕΣΒΟΣ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	200
ΣΥΡΟΣ	ΠΙΔΑΛΙ	254
ΠΥΛΟΣ	ΠΥΛΟΣ	
ΡΟΔΟΣ	ΣΦΑΓΕΙΑ	500
ΘΑΣΟΣ	ΛΙΜΕΝΑΡΙΑ	280
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	150

Πίνακας 4.5 Μαρίνες υπό κατασκευή (Αύγουστος 2009)

Πηγή: [www.gnto.gr](http://www.gnto.gr)

## 4.2 Αναλυτική παρουσίαση υφιστάμενων τουριστικών λιμένων

**Άλιμος (διαχείριση Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης ΑΕ):** Διαθέτει 1.000 θέσεις ελλιμενισμού εκ των οποίων 50 θέσεις για μεγάλες θαλαμηγούς. Οι χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις της εκτείνονται σε 171.030 τ.μ. και 250.000 τ.μ. αντίστοιχα, ενώ οι λιμενοβραχίονες είναι συνολικού μήκους 1.170 μ. Το μέγιστο βάθος φθάνει τα 6,5 μ. και μπορεί να δεχθεί σκάφη μήκους έως 40 μ. Διαθέτει μεταξύ άλλων, εστιατόρια, τράπεζες, φαρμακείο και γραφείο ενοικίασης αυτοκινήτων.

**Αρετσού (διαχείριση Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης ΑΕ):** Βρίσκεται στην περιοχή της Αρετσούς Θεσσαλονίκης και διαθέτει 242 θέσεις ελλιμενισμού. Δέχεται σκάφη μέχρι 30 μ. μήκος και είναι βραβευμένη με γαλάζια σημαία.

**Κως (εκμετάλλευση ΚΩΣ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΑΕ με κύριος μέτοχο τον Δήμο Κω):** Η δημοτική μαρίνα της Κω διαθέτει 250 μόνιμες θέσεις ελλιμενισμού, 150

θέσεις εναπόθεσης σκαφών στην στεριά, ενώ οι χερσαίες, οι κτιριακές και οι θαλάσσιες εγκαταστάσεις ανέρχονται σε 52.600 τ.μ., 1.874 τ.μ. και 95.000 τ.μ. αντίστοιχα. Το συνολικό μήκος των σταθερών προβλητών ανέρχεται σε 950 μ. και δέχεται σκάφη από 5 έως 60 μέτρα. Κατά το 2006 προσέγγισαν στη μαρίνα 4.089 σκάφη, 3.887 το 2007 και 3.995 το 2008, ενώ ο μέσος ετήσιος αριθμός ελλιμενισμένων σκαφών είναι 250 σκάφη. Διαθέτει μεταξύ άλλων μόνιμα συστήματα αγκυροβολίου, παροχή νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, τηλεφώνου και δορυφορικής τηλεόρασης καθώς επίσης χώρο στάθμευσης 150 αυτοκινήτων και εμπορικό κέντρο.

**Γουβιά (Κέρκυρα)** (Ιδιοκτησίας της Ε.Τ.Α. ΑΕ - **διαχείριση** ΜΑΡΙΝΑ ΓΟΥΒΙΩΝ ΑΕ (ΟΜΙΛΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗ)): Διαθέτει 1.117 μόνιμες θέσεις ελλιμενισμού και 600 θέσεις εναπόθεσης σκαφών στη στεριά, ενώ οι χερσαίες, οι κτιριακές και οι θαλάσσιες εγκαταστάσεις ανέρχονται σε 140.000 τ.μ., 5.500 τ.μ. και 80.000 τ.μ. αντίστοιχα. Το συνολικό μήκος των σταθερών και πλωτών προβλητών ανέρχεται σε 3.170 μ. και δέχεται σκάφη από 5 έως 80 μέτρα. Κατά το 2006 προσέγγισαν στη μαρίνα 7.086 σκάφη, 7.471 το 2007 και 7.821 το 2008, ενώ ο μέσος ετήσιος αριθμός ελλιμενισμένων σκαφών ήταν 969 σκάφη το 2006, 1.042 το 2007 και 1.070 το 2008.



**Εικόνα 4.1: Τουριστικός λιμένας Κέρκυρας**



**Καλαμάτα (διαχείριση ΜΑΡΙΝΑ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΕ (ΟΜΙΛΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗ)):** Η μαρίνα της Καλαμάτας διαθέτει 250 μόνιμες θέσεις ελλιμενισμού και 140 θέσεις εναπόθεσης σκαφών στη στεριά, ενώ οι χερσαίες, οι κτιριακές και οι θαλάσσιες εγκαταστάσεις ανέρχονται σε 35.000 τ.μ., 850 τ.μ. και 40.000 τ.μ. αντίστοιχα. Το συνολικό μήκος των σταθερών και πλωτών προβλητών ανέρχεται σε 1.150 μ. και δέχεται σκάφη από 4 έως 25 μέτρα. Κατά το 2006 προσέγγισαν στη μαρίνα 571 σκάφη, 580 το 2007 και 582 το 2008, ενώ ο μέσος ετήσιος αριθμός ελλιμενισμένων σκαφών ήταν 217 σκάφη το 2006, 227 το 2007 και 225 το 2008. Στο χώρο της μαρίνας λειτουργεί εμπορικό κέντρο, εστιατόριο, πρατήριο καυσίμων, γραφείο ενοικίασης σκαφών αναψυχής και αυτοκινήτων κλπ.



**Εικόνα 4.2: Τουριστικός λιμένας Καλαμάτας**

**Λευκάδα (εκμετάλλευση ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΥΚΑΔΑΣ ΑΕ (ΟΜΙΛΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗ)):** Η μαρίνα στην πόλη της Λευκάδας διαθέτει 620 μόνιμες θέσεις ελλιμενισμού και 278 θέσεις εναπόθεσης σκαφών στη στεριά, ενώ οι χερσαίες, οι κτιριακές και οι θαλάσσιες εγκαταστάσεις ανέρχονται σε 72.000 τ.μ., 6.985 τ.μ. και 165.000 τ.μ. αντίστοιχα. Το συνολικό μήκος των σταθερών και πλωτών προβλητών ανέρχεται σε 1.994 μ. και δέχεται σκάφη από 5 έως 40 μέτρα. Κατά το 2006 προσέγγισαν στη μαρίνα 5.800 σκάφη, 6.000 το 2007

και 6.200 το 2008, ενώ ο μέσος ετήσιος αριθμός ελλιμενισμένων σκαφών ήταν 437 σκάφη το 2006, 477 το 2007 και 535 το 2008. Στο χώρο της μαρίνας λειτουργεί γραφείο υποδοχής, γραφείο ενοικίασης σκαφών αναψυχής και αυτοκινήτων, ιατρείο, πρατήριο καυσίμων, ξενοδοχείο, συνεδριακό και εμπορικό κέντρο, καθαριστήριο, πισίνα, βάση υδροπλάνων κλπ.



**Εικόνα 4.3: Τουριστικός λιμένας Λευκάδος**

**Φλοίσβος** (Ιδιοκτησίας της Ε.Τ.Α. ΑΕ - **διαχείριση** LAMDA TECHNOL FLISVOS MARINA ΑΕ): Διαθέτει 249 μόνιμες θέσεις ελλιμενισμού, ενώ οι χερσαίες, οι κτιριακές και οι θαλάσσιες εγκαταστάσεις ανέρχονται σε 79.760 τ.μ., 3.800 τ.μ. και 254.000 τ.μ. αντίστοιχα. Το συνολικό μήκος των σταθερών και πλωτών προβλητών ανέρχεται σε 2.600 μ. και δέχεται σκάφη από 15 μέτρα και άνω. Κατά το 2006 προσέγγισαν στη μαρίνα 290 σκάφη, 382 το 2007 και 460 το 2008, ενώ ο μέσος ετήσιος αριθμός ελλιμενισμένων σκαφών ήταν 220 σκάφη το 2006, 230 το 2007 και 240 το 2008. Παρέχει ένα ευρύ φάσμα ολοκληρωμένων λιμενικών υπηρεσιών καθώς και υπηρεσίες ασφαλείας – φύλαξης, υπηρεσίες περιβαλλοντικής προστασίας – ελέγχου και εμπορικό κέντρο.

**Olympic Marine (Λαύριο) (εκμετάλλευση OLYMPIC MARINE ΑΕ):** Βρίσκεται στο 77ο χλμ Αθηνών-Σουνίου Διαθέτει 680 θέσεις ελλιμενισμού, ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα καθώς και 1.000 θέσεις διαχείμασης σκαφών στη στεριά. Οι χερσαίες, οι κτιριακές και οι θαλάσσιες εγκαταστάσεις ανέρχονται σε 148.700 τ.μ., 12.300 τ.μ. και 102.000 τ.μ. αντίστοιχα. Το συνολικό μήκος των σταθερών και πλωτών προβλητών ανέρχεται σε 2.585 μ. και δέχεται σκάφη από 6 έως 40 μέτρα. Κατά το 2006 προσέγγισαν στη μαρίνα 576 σκάφη, 482 το 2007 και 360 το 2008, ενώ ο μέσος ετήσιος αριθμός ελλιμενισμένων σκαφών ήταν 570 σκάφη το 2006, 550 το 2007 και 565 το 2008. Επίσης παρέχει υπηρεσίες travel lift (45t, 65t, 200t). Βραβεύεται με γαλάζια σημαία από το 2000 και διαθέτει σκεπαστό χώρο parking φουσκωτών σκαφών, γλύστρα για τρέιλερ, χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων, εστιατόριο, καφετέρια, κατάστημα εμπορίας ναυτιλιακών ειδών, μίνι μάρκετ, μηχανήμα ΑΤΜ, πλυντήριο και στεγνωτήριο ρούχων, wifi internet κλπ.

**Πόρτο Καρράς (εκμετάλλευση ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ ΜΑΡΙΝΑ ΑΕ (ΟΜΙΛΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ)):** Η μαρίνα Porto Carras η οποία βρίσκεται εντός των εγκαταστάσεων του ομώνυμου ξενοδοχειακού συγκροτήματος στη Χαλκιδική, διαθέτει 315 μόνιμες θέσεις ελλιμενισμού, ενώ οι χερσαίες, οι κτιριακές και οι θαλάσσιες εγκαταστάσεις ανέρχονται σε 29.290 τ.μ., 689 τ.μ. και 80.000 τ.μ. αντίστοιχα. Το συνολικό μήκος των πλωτών και σταθερών προβλητών ανέρχεται σε 790 μ. και 960 μ. αντίστοιχα, ενώ δέχεται σκάφη από 5 έως 55 μέτρα. Κατά το 2007 προσέγγισαν στη μαρίνα 625 σκάφη έναντι 750 το 2008.

**Πόρτο Σάνη (Εκμετάλλευση ΣΑΝΗ ΑΕ):** Η Sani Marina η οποία βρίσκεται εντός των εγκαταστάσεων του ομώνυμου ξενοδοχειακού συγκροτήματος στη Σάνη Χαλκιδικής, εκτείνεται σε 32.000 τ.μ. με βάθος νερού 3 μέτρα και διαθέτει 215 ξεχωριστά αγκυροβόλια για σκάφη μέχρι 25 μέτρα. Διαθέτει επίσης πλωτά βάθρα πλάτους 3 μέτρων και παρέχει τροφοδοσία ηλεκτρικού ρεύματος, πόσιμο νερό, καύσιμα καθώς και σύστημα αντιπυρικής προστασίας. Φυλάσσεται σε 24ωρη βάση, παρέχει υπηρεσίες ενοικίασης σκαφών καθώς και συντήρησης σκάφους κατόπιν αίτησης. Κάθε χρόνο βραβεύεται με γαλάζια σημαία της Ε.Ε.

**Βουλιαγμένη (διαχείριση Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης ΑΕ):** Διαθέτει 113 θέσεις ελλιμενισμού, εκ των οποίων μια θέση για σκάφη μέχρι 40 μ., δύο θέσεις για σκάφη μέχρι 36 μ. και τρεις θέσεις για σκάφη μέχρι 30 μ. Το μέγιστο βάθος της είναι 18 μ. Διαθέτει μεταξύ άλλων, τράπεζες, εστιατόρια, φαρμακείο και γραφείο ενοικίασης αυτοκινήτων.

**Βουνάκι (εκμετάλλευση ΒΟΥΝΑΚΙ ΑΕ):** Η μαρίνα Βουνακίου στην περιοχή της Πάλαιρου Αιτωλοακαρνανίας διαθέτει 70 μόνιμες θέσεις ελλιμενισμού και βρίσκεται εντός των εγκαταστάσεων του ομώνυμου ξενοδοχειακού συγκροτήματος.

**Ζέα: Ιδιοκτησίας της Ε.Τ.Α. ΑΕ (Διαχείριση ΜΑΡΙΝΑ ΖΕΑΣ ΑΕ (ΟΜΙΛΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗ)):** Η μαρίνα της Ζέας στη Φρεατίδα διαθέτει 742 μόνιμες θέσεις ελλιμενισμού, ενώ οι χερσαίες, οι κτιριακές και οι θαλάσσιες εγκαταστάσεις ανέρχονται σε 40.000 τ.μ., 5.662 τ.μ. και 225.000 τ.μ. αντίστοιχα. Το συνολικό μήκος των σταθερών και πλωτών προβλητών ανέρχεται σε 868 μ. και δέχεται σκάφη από 4 έως 120 μέτρα. Κατά το 2006 προσέγγισαν στη μαρίνα 795 σκάφη, 998 το 2007 και 1.001 το 2008, ενώ ο μέσος ετήσιος αριθμός ελλιμενισμένων σκαφών ήταν 658 σκάφη το 2006, 669 το 2007 και 715 το 2008. Η μαρίνα ανακαινίσθηκε πλήρως εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας.

**Σάμος (εκμετάλλευση ΣΑΜΟΣ ΜΑΡΙΝΕΣ ΑΕ (ΟΜΙΛΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ)):** Η μαρίνα του Πυθαγορείου στη Σάμο διαθέτει 260 μόνιμες θέσεις ελλιμενισμού καθώς και 170 θέσεις εναπόθεσης σκαφών στη στεριά. Η έκταση των χερσαίων και κτιριακών της εγκαταστάσεων ανέρχεται σε 60.260 τ.μ. και 3.500 τ.μ. αντίστοιχα, ενώ η έκταση των θαλάσσιων εγκαταστάσεων σε 58.000 τ.μ. Το συνολικό μήκος των προβλητών της είναι 49 μ. (τρεις πλωτές προβλήτες) και δέχεται σκάφη μήκους μέχρι 50 μ. Το 2007 προσέγγισαν τη μαρίνα 1.200 σκάφη έναντι 1.600 το 2008, ενώ ο μέσος ετήσιος αριθμός ελλιμενισμένων σκαφών ήταν 110 το 2007 και 130 το 2008.

**Άγιος Νικόλαος (εκμετάλλευση Δήμος Αγίου Νικολάου):** Η μαρίνα βρίσκεται στον κόλπο Μεραμπέλλου, εκτείνεται σε 73.000 τ.μ. και είναι σε

θέση να παρέχει ασφαλή ελλιμενισμό και διαχείριση σκαφών καθώς και τις απαιτούμενες υπηρεσίες στους επισκέπτες της. Ο θαλάσσιος χώρος της μαρίνας (προβλήτα, μόλος, πλωτές) μπορεί να φιλοξενήσει 250 σκάφη από 7 ως 50 μέτρα και βύθισμα από 6 ως 8 μέτρα. Στον χερσαίο χώρο υπάρχει η δυνατότητα για τη διαχείριση 100 σκαφών.



**Εικόνα 4.4: Τουριστικός Λιμένας Αγ. Νικολάου**

**Μανδράκι (Ρόδος) (Φορέας διαχείρισης Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νότιας Δωδεκανήσου):** Το εμβαδόν της χερσαίας ζώνης του Τουριστικού Λιμένα είναι 12700 τ.μ. και το εμβαδόν της θαλάσσιας ζώνης 69630 τ.μ.. Το ολικό μήκος κρηπιδωμάτων είναι 1030μ. Ο συνολικός αριθμός των σκαφών που μπορούν να ελλιμενισθούν ταυτόχρονα ανέρχονται σε εκατόν εβδομήντα πέντε (175). Ο συνολικός αυτός αριθμός κατανέμεται κατά κατηγορίες σκαφών ως ακολούθως: έως 13 μέτρα, θέσεις ογδόντα τρεις (83), από 13,01 έως 17 μέτρα, θέσεις εξήντα εννέα (69), από 17,01 έως 20 μέτρα, θέσεις δέκα τρεις (13) και από 20,01 έως 30 μέτρα, θέσεις δέκα (10).

**Σ. Ε. Φ. (Μαρίνα Φαλήρου) (Φορέας διαχείρισης Ε. Τ. Α. Α.Ε.):** Βρίσκεται στο χώρο του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας και διαθέτει 270 θέσεις ελλιμενισμού. Δέχεται σκάφη έως 120 μ., ενώ η λιμενική της υποδομή διαθέτει

μεγάλα βάθη κοντά στις προβλήτες της από 5 μ. έως 6 μ. Η παροχή ηλεκτρικού ρεύματος και νερού γίνεται μέσω pillar των 2-4 θέσεων.

**Γλυφάδα (Φορέας διαχείρισης Δήμος Γλυφάδας):** Βρίσκεται δίπλα στις εγκαταστάσεις του Αγίου Κοσμά . Η μαρίνα ουσιαστικά αποτελείται από τέσσερις κόλπους με 810 θέσεις ελλιμενισμού. Η μαρίνα Γλυφάδας διαθέτει τις χαμηλότερες τιμές ελλιμενισμού απ' οποιαδήποτε άλλη μαρίνα της Αττικής, λόγω των περιορισμένων υπηρεσιών που προσφέρει. Το κόστος ελλιμενισμού υπολογίζεται σε μηνιαία βάση, χωρίς να υπάρχει έκπτωση για σκάφη που ελλιμενίζονται όλο το έτος. Το ετήσιο κόστος για σκάφη 8 έως 30 μέτρων κυμαίνεται μεταξύ 185 και 537 ευρώ/μέτρο.

**Πάτρα (Φορέας διαχείρισης Ορφανισμός Λιμένος Πατρών):** Βρίσκεται στο ΒΑ άκρο του λιμένα Πατρών. Στη βόρεια λιμενολεκάνη της Μαρίνας λειτουργεί Σταθμός Υδροπλάνων εκτελώντας δρομολόγια προς Ιθάκη, Κεφαλονιά και Κέρκυρα. Ο μέγιστος αριθμός αγκυροβολίου σκαφών έως 15 μ. είναι 450 σκάφη. Το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος σκαφους είναι τα 25 m ενώ το μέγιστο βύθισμα τα 2,80 m. Παρέχεται γερανός για ανέλκυση - καθέλκυση των σκαφών (μέχρι 14 m).

#### **4.3 Προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης**

Ως χώρα με ασφαλές πολιτικό περιβάλλον και χαμηλό κίνδυνο τρομοκρατίας, η Ελλάδα καταλαμβάνει υψηλές θέσεις στην παγκόσμια κατάταξη τουριστικών προορισμών (17<sup>η</sup> σε αφίξεις και 12<sup>η</sup> σε έσοδα, σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού για το 2007), έχοντας να παρουσιάσει ένα κλασσικό και επώνυμο τουριστικό προϊόν βασισμένο στον ήλιο και τη θάλασσα, τη φύση, τον πολιτισμό και τη γαστρονομία. Ειδικότερα όσον αφορά τον ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό, σημαντικό για αυτόν δέλεαρ αποτελούν πέραν από την έντονη ναυτική παράδοση, οι ήπιες καιρικές συνθήκες που επικρατούν στη χώρα μας, ο εκτεταμένος νησιωτικός χώρος και το μεγάλο μήκος των ακτών, η καθαρότητα των θαλασσών, αλλά και οι σχετικά

μικροί ναυτικοί κίνδυνοι που επιφυλάσσουν οι ελληνικές θάλασσες για τους ναυτιλλόμενους.

Η γενικότερη λιμενική υποδομή έχει βελτιωθεί σημαντικά τα τελευταία κυρίως χρόνια καθώς λειτουργούν μαρίνες με αρκετά καλό επίπεδο υποδομών και υπηρεσιών. Νέες επενδύσεις βρίσκονται συνεχώς σε εξέλιξη ενώ μέσα από τα διάφορα επιχειρησιακά προγράμματα (Κ.Π.Σ., Ε.Σ.Π.Α., «Ανταγωνιστικότητα και Επιχειρηματικότητα») εξασφαλίζονται οικονομικές ενισχύσεις για την περαιτέρω αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών της χώρας. Παράλληλα σε εξέλιξη βρίσκονται οι διαδικασίες εκείνες που αφορούν την τουριστική αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας που σήμερα διαχειρίζεται η Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης (Ε.Τ.Α. ΑΕ).

Στον κλάδο δραστηριοποιούνται καλά οργανωμένες εταιρείες και όμιλοι εταιρειών με μακρά παράδοση και εμπειρία στον θαλάσσιο τουρισμό, ενώ το μέσο κόστος παροχής των συγκεκριμένων υπηρεσιών στη χώρα μας παραμένει σε χαμηλότερα επίπεδα σε σχέση με το κόστος υπηρεσιών σε άλλες μαρίνες ιδιαίτερα της Δυτικής Μεσογείου (Ισπανία, Γαλλία).

Από τεχνοοικονομικής σκοπιάς, η **είσοδος** στον κλάδο δεν είναι εύκολη υπόθεση. Όπως έχει αναφερθεί τουριστικοί λιμένες μπορούν να δημιουργηθούν από οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου, εφόσον πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις που σχετίζονται με την προστασία του περιβάλλοντος, το οικονομικό υπόβαθρο της περιοχής, τη συμβατότητα με τον ευρύτερο χωροταξικό σχεδιασμό κλπ.

Η κατασκευή και η λειτουργία όμως ενός τουριστικού λιμένα απαιτεί σημαντικές επενδύσεις και ενέχει δυσκολίες. Απαιτείται προσεχτικός σχεδιασμός ως προς τη σκοπιμότητα και τη βιωσιμότητα της επένδυσης, εξεύρεση των απαιτούμενων κεφαλαίων, επιλογή της κατάλληλης τοποθεσίας, προβολή και διαφήμιση κυρίως στο εξωτερικό και στελέχωση με το κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό. Σημαντικό μέρος της επένδυσης στο συγκεκριμένο κλάδο αφορά το κόστος της γης το οποίο στις τουριστικά ανεπτυγμένες περιοχές της χώρας είναι ιδιαίτερα υψηλό.

Η υλοποίηση ενός επενδυτικού σχεδίου στον τομέα των τουριστικών λιμένων (ως εγκατάσταση ειδικής τουριστικής υποδομής), επιχορηγείται από την πολιτεία στα πλαίσια του αναπτυξιακού νόμου και ανάλογα με τη γεωγραφική περιοχή στην οποία βρίσκεται. Ωστόσο, η πολυπλοκότητα των επενδύσεων για τη δημιουργία μαρίνων σε συνδυασμό με το υψηλό κατασκευαστικό κόστος, η εμπλοκή με τη γραφειοκρατία και η ενδεχόμενη καθυστέρηση στις διαδικασίες έγκρισης των επενδύσεων, πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη.

Σοβαρά υπόψη πρέπει να λαμβάνεται επίσης και η γεινίαση του τουριστικού λιμένα με τυχόν υποκατάστατα όπως κάποιο επιβατικό - εμπορικό λιμάνι, αλιευτικό καταφύγιο, είτε ακόμη λιμενίσκοι ναυταθλητικών ομίλων, όπου ένα σκάφος μπορεί να καταφύγει ως εναλλακτική λύση. Αυτό βέβαια λαμβάνοντας υπόψη ότι σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να συγκριθεί το εύρος και το επίπεδο των υπηρεσιών που παρέχονται σε έναν χωροθετημένο τουριστικό λιμένα σε σχέση με την εξυπηρέτηση σε οποιοδήποτε επιβατικό - εμπορικό λιμάνι. Επιπλέον, κίνδυνος υποκατάστατων υφίσταται πάντοτε για τις λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες βρίσκονται αρκετά κοντά στα παράλια της Τουρκίας (Λέσβος, Χίος, Σάμος, Κως και Ρόδος), με αποτέλεσμα τη διαφυγή ιδιαίτερα μέρους της δυνητικής πελατείας των ελληνικών τουριστικών λιμένων προς τις αντίστοιχες εγκαταστάσεις της γειτονικής μας χώρας.

Επιπλέον για να είναι βιώσιμη και ανταγωνιστική μια επένδυση στον τομέα τουριστικών λιμένων πρέπει να λαμβάνει υπόψη το εύρος των υπηρεσιών που είναι απαραίτητο να παρέχονται και η δυνατότητα που υπάρχει για την υποστήριξη αυτών των υπηρεσιών από την εκάστοτε τοπική αγορά, κυρίως στα νησιά. Μερικές κατηγορίες επαγγελματιών που δύναται να έχουν συνεργασία με μια καλά οργανωμένη μαρίνα είναι οι προμηθευτές υγρών καυσίμων, έμποροι τροφίμων, ποτών και διαφόρων χρηστικών ειδών, ιδιωτικές εταιρείες ασφαλείας – φύλαξης, εταιρείες που προσφέρουν καταδυτικές υπηρεσίες, τουριστικές επιχειρήσεις (γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων και σκαφών, τουριστικά γραφεία), χειριστές γερανών και βαρέων εν γένει μηχανημάτων, συνεργεία παροχής τεχνικών υπηρεσιών προς σκάφη,



συνεργεία καθαριότητας και αποκομιδής απορριμμάτων, ακόμη τραπεζικές και ιατρικές υπηρεσίες.

## 5. Ανάπτυξη τουριστικών λιμένων στην Ευρώπη

### 5.1 Μαρίνες και Αγκυροβόλια στην Ευρώπη

Στον πίνακα 5.1 που ακολουθεί παρουσιάζεται με βάση τα στοιχεία του ICOMIA, ο αριθμός των μαρινών και των αγκυροβολίων σε διάφορες χώρες της Ευρώπης για το 2006. Ο ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations - [www.icomia.com](http://www.icomia.com)) ιδρύθηκε το 1965 έχοντας ως στόχο την ενσωμάτωση όλων των εθνικών συνδέσμων που σχετίζονται με τον κλάδο των σκαφών αναψυχής, σε έναν παγκόσμιο οργανισμό με απώτερο σκοπό την αντιπροσώπευσή τους σε διεθνές επίπεδο. Συγκεκριμένα:

- Διοργανώνει για τα μέλη του συνέδρια όπου εξετάζονται τα προβλήματα του κλάδου και αποσαφηνίζεται η πολιτική που πρέπει να εφαρμοστεί,
- Προτείνει λύσεις για τη βελτίωση της ασφάλειας των σκαφών,
- Αντιπροσωπεύει τα μέλη στους επίσημους φορείς και τις αρχές και προασπίζει τα δικαιώματά τους,
- Ενημερώνει τα μέλη του για τις εξελίξεις που συντελούνται στον κλάδο, για την ισχύουσα νομοθεσία και για τις τάσεις που επικρατούν.

Μια από τις εννέα επιτροπές της ICOMIA είναι η IMC η οποία και ειδικεύεται στη διαχείριση και λειτουργία των μαρινών και γενικότερα των τουριστικών λιμένων, με θέματα αρμοδιότητάς της την ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος, την ανάπτυξη νέων πρακτικών και εφαρμογών κ.α.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του ICOMIA, η Γερμανία συγκεντρώνει τον μεγαλύτερο αριθμό σε μαρίνες – τουριστικούς λιμένες το 2006 (2.647 λιμένες),

ενώ η Βρετανία παρουσιάζει τον μεγαλύτερο αριθμό σε αγκυροβόλια – τουριστικά καταφύγια (225.000 αγκυροβόλια). Τις περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού ανά αγκυροβόλιο εμφανίζει η Ολλανδία (15).

Πίνακας 5.1 Μαρίνες και αγκυροβόλια στην Ευρώπη (2006)				
Χώρα	Αριθμός σκαφών αναψυχής	Μαρίνες - τουριστικοί λιμένες	Αγκυροβόλια – τουριστικά καταφύγια	Θέσεις ελλιμενισμού ανά αγκυροβόλιο
Βρετανία	463.019	500	225.000	2
Γαλλία	725.935	376	224.000	3
Γερμανία	441.530	2.647	-	-
Ιρλανδία	25.067	34	3.900	6
Ιταλία	400.000	105	128.042	3
Κροατία	105.000	123	13.878	8
Νορβηγία	692.000	300	-	-
Πολωνία	51.170	290	-	-
Πορτογαλία	55.000	28	7.845	7
Σουηδία	753.000	1.000	200.000	4
Φινλανδία	731.000	1.750	80.500	9
Ολλανδία	280.000	1.200	18.800	15

Πίνακας 5.1 Μαρίνες και αγκυροβόλια στην Ευρώπη (2006)  
Πηγή: ICAP

## 5.2 Η Ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού στη Μεσόγειο

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στο Μεσογειακό χώρο υπήρξε ραγδαία ιδίως από τη 10ετία του 1960. Ωστόσο μέσα στο διάστημα των τελευταίων ετών, πολλές φορές επηρεάστηκε σοβαρά από διάφορες συγκυρίες (πόλεμος του Κόλπου, πόλεμος στη Γιουγκοσλαβία, τρομοκρατία κλπ.) που επηρέασαν την εξερχόμενη κίνηση κυρίως των αμερικανών οι οποίοι αποτελούν και την κύρια πελατεία των κρουαζιέρων. Γεωγραφικά ο μεσογειακός θαλάσσιος τουρισμός εντοπίζεται στα βόρεια παράλια της Μεσογείου, ενώ τα τελευταία χρόνια σημαντική είναι η ανάπτυξη και στα βορειοανατολικά όπου βρίσκεται και η χώρα μας. Εκτός από την Ισπανία, την Ιταλία και τη Βρετανία οι οποίες κατέχουν σημαντική θέση από τη σκοπιά της ζήτησης και προσφοράς θαλάσσιου τουρισμού ως παραδοσιακές αγορές, η Κροατία, η Τουρκία αλλά και η Ελλάδα και η Κύπρος αναπτύσσονται με γρήγορους ρυθμούς. Το 2006 πραγματοποιήθηκαν 2.017 κρουαζιέρες στην Μεσόγειο με 138 πλοία συνολικής χωρητικότητας 131.710 καμπίνων (22 εκατ. διανυκτερεύσεις), ενώ μεταφέρθηκαν συνολικά 2,1 εκατ. επιβάτες. Οι κρουαζιέρες ήταν μέσης διάρκειας 9 ημερών.

Δεδομένου ότι η υφιστάμενη ζήτηση θέσεων ελλιμενισμού υπερβαίνει αρκετά την προσφορά, αρκετά είναι τα σκάφη εκείνα που ελλιμενίζονται σε εμπορικά – επιβατικά λιμάνια, σε αλιευτικά καταφύγια ακόμη και σε λιμενίσκους ναυαθλητικών ομίλων. Η έντονη στενότητα θέσεων στο βορειοδυτικό παραλιακό άξονα της Μεσογείου – ήδη από τη 10ετία του 1980 - σε συνδυασμό με το βαθμιαία αυξανόμενο κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών, οδήγησε σε πιέσεις για θέσεις ελλιμενισμού στη βορειοανατολική λεκάνη της Μεσογείου και στο νότιο άξονά της, όπου και παρατηρείται σημαντική αύξηση των σύγχρονων μαρίνων.

Ενδιαφέρουσα είναι η περίπτωση της γειτονικής μας Τουρκίας, η οποία από τα τέλη της 10ετίας του 1970 κινητοποιείται συστηματικά στο χώρο των μαρίνων, με αποτέλεσμα σήμερα να προηγείται της χώρας μας τόσο σε αριθμό μαρίνων (25 εν λειτουργία μαρίνες) όσο και σε οργάνωση και επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι η Τουρκία έχει πετύχει να προσελκύσει σημαντική πελατεία για μόνιμο (διαχείμαση) ή προσωρινό ελλιμενισμό. Αν και προωθεί εξίσου συστηματικά τις θαλάσσιες διαδρομές στα παράλιά της, η Τουρκία στην πράξη έχει κατορθώσει να ελλιμενίζει και να εκμεταλλεύεται τουριστικά σκάφη που κινούνται προς τα ελληνικά νησιά, αξιοποιώντας έτσι το συγκριτικό πλεονέκτημα που δεν κατόρθωσε να εκμεταλλευτεί έγκαιρα η χώρα μας. Σημειώνεται ότι η γειτονική μας χώρα έχει υιοθετήσει το μοντέλο των φθηνών ξύλινων σκαφών (σήμερα περίπου 3.000 τέτοια σκάφη γνωστά ως γκουλέτες) που ναυπηγούνται σε τουρκικά ναυπηγεία και ναυλώνονται πάντοτε με πλήρωμα.



**Εικόνα 5.1: Τουριστικός λιμένας Μαρμαρίδος**



**Εικόνα 5.2: Τουριστικός λιμένας Αίβαλή**

Όσον αφορά την Κύπρο, 38.100 κύπριοι πραγματοποίησαν κάποια κρουαζιέρα μέσα στο 2006 (1,1% επί του συνόλου των ευρωπαϊών επιβατών), ενώ από τα λιμάνια της χώρας αναχώρησαν συνολικά 139.500 επιβάτες, με το

λιμάνι της Λεμεσού να αποτελεί το τέταρτο μεγαλύτερο λιμάνι προσέγγισης στην Ευρώπη. Το πλεονέκτημα της Κύπρου έγκειται στη γεωγραφική της θέση, με αποτέλεσμα μεγάλο μέρος των τουριστών που την επισκέπτεται για διακοπές, να συνδυάζει μια ολιγοήμερη κρουαζιέρα σε κοντινούς προορισμούς της Μ. Ανατολής (Ισραήλ). Όσον αφορά τις μαρίνες και τα αλιευτικά καταφύγια, 450 θέσεις ελλιμενισμού λειτουργούν στη μαρίνα της Λάρνακας, άλλες 250 θέσεις λειτουργούν στη Λεμεσό στη μαρίνα του Αγίου Ραφαήλ, ενώ στη χώρα λειτουργούν επίσης και αρκετά αλιευτικά καταφύγια. Ωστόσο, σημαντικές είναι οι επενδύσεις που πρόκειται να υλοποιηθούν στο νησί σε μια προσπάθεια προσέλκυσης τουρισμού υψηλού εισοδηματικού επιπέδου σε συνδυασμό με την επιμήκυνση της τουριστικής σεζόν. Το μεγαλύτερο και πλέον φιλόδοξο έργο αφορά την κατασκευή της μαρίνας Λεμεσού χωρητικότητας 1.000 θέσεων ελλιμενισμού. Το όλο έργο θα περιλαμβάνει την κατασκευή τεχνητού νησιού και η αξία της επένδυσης εκτιμάται σε €350 εκατ. με έτος αποπεράτωσης το 2012. Το δεύτερο μεγάλο έργο προορίζεται για τη Λάρνακα όπου η υπάρχουσα μαρίνα θα αναβαθμιστεί και θα μεγεθυνθεί προκειμένου να εξυπηρετεί 1.000 σκάφη μεταξύ των οποίων κρουαζιερόπλοια και υπερθαλαμηγοί. Το κόστος της επένδυσης εκτιμάται στο €1 δισ. με χρονικό ορίζοντα το 2016. Ακόμη τρεις μαρίνες πρόκειται να κατασκευασθούν στην περιοχή της Πάφου (1.000 θέσεις), στην Αγία Νάπα (900 θέσεις) και στο Παραλίμνι (250 θέσεις).

Τα τελευταία χρόνια, αλματώδης είναι η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Κροατία, γεγονός που την αναδεικνύει ως σημαντικό διεθνές κέντρο του yachting στη Μεσόγειο. Στη συγκεκριμένη χώρα δημιουργήθηκαν την τελευταία μόνον 10ετία 102 σύγχρονες μαρίνες κατά μήκος των Δαλματικών ακτών, ενώ πρόκειται να ξεκινήσει η κατασκευή μιας ακόμη κατάλληλης για σκάφη megayachts στην περιοχή Sibenik. Την τελευταία 5ετία ο ανταγωνισμός από τη γειτονική χώρα είναι ιδιαίτερα μεγάλος προσελκύοντας κυρίως ιταλικά σκάφη. Στο Μαυροβούνιο, αποφασίσθηκε τον τελευταίο χρόνο η κατασκευή τεσσάρων (4) μαρίνων, ενώ η επένδυση της κατασκευής μαρίνας στην περιοχή Tivat περιλαμβάνει επανασχεδιασμό ολόκληρης της πόλης (κατεδάφιση παλαιών κτιρίων και ανέγερση νέων παραδοσιακής αρχιτεκτονικής). Στη Μάλτα λειτουργούν τέσσερις (4) μαρίνες δυναμικότητας

1.800 θέσεων, ενώ στόχος της χώρας είναι η ιδιωτικοποίησή τους. Τέλος, στην Ιταλία βρίσκεται σε εξέλιξη γιγαντιαίο κρατικό σχέδιο κατασκευής 60 νέων μαρίνων συνολικής χωρητικότητας 50.000 θέσεων, ενώ αρκετές μαρίνες υπό κατασκευή βρίσκονται στο Μονακό, την Ισπανία και τη Γαλλία με χρονικό ορίζοντα λειτουργίας μετά το 2010. Ειδικότερα η Ιταλία και η Ισπανία, έχουν επικεντρωθεί στην κατασκευή μαρίνων που διαθέτουν ειδικές εγκαταστάσεις για την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων (cruise terminal), ενώ το 75% περίπου της χωρητικότητας των μαρίνων της Μεσογείου καλύπτουν οι εγκαταστάσεις της Ιταλίας, της Γαλλίας και της Ισπανίας.



**Εικόνα 5.3: Τουριστικός λιμένας Λεμεσού**

## **6. Επιπτώσεις στο παράκτιο περιβάλλον από την κατασκευή και λειτουργία τουριστικού λιμένα**

### **6.1 Γενικά**

Ως “περιβαλλοντική επίπτωση” ορίζεται η μεταβολή των περιβαλλοντικών συνθηκών ή ισοδύναμα η μεταβολή των παραμέτρων του περιβάλλοντος (φυσικού και ανθρωπογενούς) που επικρατούν σε μία περιοχή.

Η μεταβολή αυτή μπορεί να είναι θετική ή αρνητική (δηλαδή να αναβαθμίσει ή αν υποβαθμίζει την ποιότητα της συγκεκριμένης περιβαλλοντικής παραμέτρου), μακροχρόνια ή βραχυχρόνια, αναστρέψιμη ή μόνιμη, άμεση (ευθέως προκαλούμενη) ή έμμεση.

Απαραίτητη προϋπόθεση αποδοχής ενός έργου κατασκευής τουριστικού λιμένα είναι να μην προκύπτουν μόνιμες βλάβες του περιβάλλοντος, ενώ οι επιφερόμενες ενδιάμεσες μεταβολές να γίνονται με τέτοιο ρυθμό ώστε να προλαμβάνει το περιβάλλον να τις απορροφήσει.

Έτσι προκειμένου να γίνει κάποια εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, πρέπει πρώτα να καθοριστούν οι παράμετροι του περιβάλλοντος οι οποίες υφίστανται τις επιπτώσεις, κατόπιν να αξιολογηθούν οι προκαλούμενες μεταβολές της ποιότητας τους και τέλος να περιγραφούν οι ενέργειες ελαχιστοποίησης και τα έργα επανόρθωσης των αρνητικών επιπτώσεων.

Αναλυτικότερα οι δυνητικές επιπτώσεις γενικά για ένα λιμενικό έργο αναφέρονται στις ακόλουθες παραμέτρους του ευρύτερου (ανθρωπογενούς και φυσικού) περιβάλλοντος της περιοχής.

- Μορφολογία
- Ατμόσφαιρα
- Έδαφος, Υπέδαφος, Υδάτινους Αποδέκτες



- Θαλάσσιο Νερό και Ιζήματα
- Χλωρίδα-Πανίδα
- Ακουστικό Περιβάλλον
- Κοινωνικό-Οικονομικό Περιβάλλον
- Ιστορικό και Πολιτισμικό Περιβάλλον
- Αισθητική του Τοπίου

## **6.2 Επιπτώσεις και μέτρα αντιμετώπισης κατά την φάση κατασκευής**

### **Μορφολογία**

Η κύρια μεταβολή στη μορφολογία της περιοχής όπου κατασκευάζονται τουριστικοί λιμένες προέρχεται κυρίως από την κατάληψη τμημάτων του φυσικού θαλάσσιου πυθμένα για την κατασκευή έργων όπως κυματοθραύστες, μώλοι, καθώς και παραλιακά κρηπιδώματα όπως επίσης και από την δημιουργία παραλιακής ζώνης μέσω επιχώσεων. Για τις επιχώσεις χρησιμοποιούνται συνήθως βραχώδη υλικά που προκύπτουν από τις απαιτούμενες υποθαλάσσιες εκσκαφές για τη θεμελίωση των προαναφερόμενων έργων.

Η κατασκευή των πλωτών προβλητών δεν προκαλεί επικάλυψη του θαλάσσιου πυθμένα.

### **Ατμόσφαιρα**

Επιβάρυνση της ποιότητας της ατμόσφαιρας, της άμεσης και της ευρύτερης περιοχής, κατά την κατασκευή των έργων προκαλούνται συνήθως από:

Τις αυξημένες εκπομπές αερίων ρύπων από την κυκλοφορία βαρέων οχημάτων μεταφοράς υλικών στην περιοχή των έργων και από την λειτουργία των μηχανημάτων εργοταξίου.

Την σκόνη που δημιουργείται από την μεταφορά και αποθήκευση χώματος και υλικών κατασκευής καθώς και από τις χωματοουργικές εργασίες. Επίσης σκόνη δημιουργείται και με την παράσυρση από τον άνεμο αποθηκευμένων υλικών κατασκευής.

Η επιβάρυνση της ατμόσφαιρας από την κυκλοφορία βαρέων οχημάτων επηρεάζει κυρίως το περιβάλλον στην άμεση γειτονιά των έργων και κατά μήκος των οδών πρόσβασης. Το εύρος αυτής εξαρτάται από τις απαιτούμενες ποσότητες αδρανών υλικών που θα μεταφερθούν, από την απόσταση των λατομείων, από τους επικρατούντες ανέμους σε συνδυασμό και με την κατεύθυνση τους (προς κατοικημένες ή μη περιοχές).

Όσο αφορά την σκόνη σημειώνεται ότι οι πιο εκτεταμένες χωματοουργικές εργασίες πραγματοποιούνται κατά την επίχωση της θαλάσσιας περιοχής για την διαμόρφωση του χερσαίου χώρου του τουριστικού λιμένα.

Στο στάδιο της κατασκευής του έργου η σκόνη από τις κατασκευαστικές εργασίες αλλά και την μεταφορά και αποθήκευση υλικών κατασκευής είναι δυνατό να προκαλέσει κατά διαστήματα μια περιορισμένη ρύπανση της ατμόσφαιρας, η οποία επηρεάζει κυρίως το περιβάλλον στην άμεση γειτονιά των έργων.

Τα μέτρα που λαμβάνονται συνήθως για την αντιμετώπιση του προβλήματος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προκαλούν οι εκπεμπόμενοι αέριοι ρύποι, είναι ο περιορισμός και η κατάλληλη διευθέτηση της κυκλοφορίας των βαρέων οχημάτων ώστε να περιορίζεται η γενικότερη διατάραξη της οδικής κυκλοφορίας στην ευρύτερη περιοχή του έργου. Η προμήθεια των απαραίτητων υλικών κατασκευής πρέπει να γίνεται από όσο το δυνατό εγγύτερα στο έργο λατομείο ώστε να μειώνονται οι οδικές μεταφορές υλικών.

Επίσης η πραγματοποίηση των δρομολογίων των βαρέων οχημάτων πρέπει να προγραμματίζεται σε ώρες που επηρεάζονται λιγότερο οι ανθρώπινες δραστηριότητες στην περιοχή (αποφυγή ωρών κοινής ησυχίας ή ωρών μεγάλης κίνησης των αστικών οδών) ενώ θα πρέπει κατά το δυνατόν να αποφεύγεται ή να περιορίζεται η κυκλοφορία βαρέων οχημάτων κατά την τουριστική περίοδο.

Για την αντιμετώπιση της σκόνης που προκαλείται κατά την διάρκεια των κατασκευαστικών εργασιών (χωματουργικά, μεταφορές κλπ) μπορεί να λαμβάνονται μια σειρά μέτρων με κυριότερο την επιλογή της θέσης της εγκατάστασης του εργοταξίου.

Για τον περιορισμό της σκόνης από τις κατασκευαστικές εργασίες, λαμβάνονται επίσης μέτρα όπως κάλυψη των φορτηγών αυτοκινήτων κατά την μεταφορά λεπτόκοκκων υλικών κατασκευής, συχνή διαβροχή, ειδικά κατά την θερινή περίοδο, των περιοχών του έργου που γίνονται χωματουργικές εργασίες, καθώς και των αποθηκευμένων λεπτόκοκκων υλικών κατασκευής, κατά το δυνατό συντομότερη χρησιμοποίηση των αποθηκευμένων υλικών κατασκευής, ώστε να περιοριστεί ο χρόνος έκθεσης τους στον άνεμο.

Επίσης μετά την ολοκλήρωση των κατασκευαστικών εργασιών πρέπει να απομακρύνονται όλα τα υπολείμματα των προϊόντων εκσκαφής και των υλικών κατασκευής από την άμεση περιοχή των έργων, ώστε να μην αποτελούν πηγή σκόνης και ρύπανσης για την ευρύτερη περιοχή.

### **Έδαφος – Υπέδαφος – Υδάτινοι Αποδέκτες**

Το μέγεθος των επιπτώσεων εξαρτάται από της έκταση των χωματουργικών εργασιών (εκσκαφές, επιχωματώσεις, ...) και το τμήμα της χερσαίας ζώνης που αυτές εκτελούνται. Έτσι είναι πιθανό να προκληθεί:

Μείωση της αποχετευτικής ικανότητας επιφανειακών αποδεκτών, λόγω των έργων ή απόρριψης υλικών και υπολειμμάτων κατασκευής.

Επίδραση στην δίαιτα των υπογείων νερών, στην περίπτωση που υπάρχει εκμεταλλεύσιμος υδροφόρος ορίζοντας και έργα υδροληψίας στην άμεση περιοχή του έργου (πηγάδια, γεωτρήσεις κλπ).

Προβλήματα ρύπανσης του εδάφους και υπεδάφους στην χερσαία περιοχή των έργων κατασκευής δημιουργούνται και από απόρριψη στο έδαφος λιπαντικών ή καυσίμων από τα μηχανήματα που χρησιμοποιούνται και από την απόπλυση των υπολειμμάτων των υλικών κατασκευής.

Τέλος η κατασκευή τουριστικού λιμένα δύναται να επηρεάσει και τους υδάτινους πόρους της περιοχής του έργου, λόγω αλληλεπίδρασης με το υδάτινο δυναμικό της ευρύτερης χερσαίας περιοχής γύρω από το έργο.

### **Ποιότητα Θαλάσσιου Νερού και Ιζημάτων**

Η πιο σημαντική πηγή επιβάρυνσης κατά την κατασκευή ενός τουριστικού λιμένα, είναι οι θαλάσσιες εκσκαφές για την εξασφάλιση του ωφέλιμου βάθους. Οι εργασίες αυτές προκαλούν επαναιώρηση του λεπτόκοκκου αμμώδους ή ιλυώδους ιζήματος και γενικότερη ανάδευση του πυθμενικού υλικού, με αποτέλεσμα την αύξηση της συγκέντρωσης αιωρούμενων σωματιδίων και της οργανικής ύλης. Η αυξησή της συγκέντρωσης της οργανικής ύλης προκαλεί αύξηση του βιοχημικά απαιτούμενου οξυγόνου, με αποτέλεσμα να μειώνεται η συγκέντρωση διαλυμένου οξυγόνου στην στήλη του νερού και το ίζημα. Η αλλοίωση αυτή των φυσικοχημικών χαρακτηριστικών του θαλασσίου νερού εξαρτάται από το εύρος και την διάρκεια των εργασιών.

Μια ακόμη πηγή υποβάθμισης της ποιότητας του θαλασσίου νερού στην περιοχή των έργων είναι η μεταφορά στην θάλασσα, από τον άνεμο ή από τις εκπλύσεις της βροχής, σκόνης από τις εκτελούμενες χωματοουργικές εργασίες ή και υλικών κατασκευής, καθώς και τυχόν υπολειμμάτων καυσίμων ή λιπαντικών από τα μηχανήματα.

### **Χλωρίδα – Πανίδα**

Η κύρια επίπτωση στην θαλάσσια χλωρίδα και πανίδα της περιοχής του έργου, προέρχεται από την κατάληψη του θαλασσίου πυθμένα λόγω της κατασκευής των απαιτούμενων έργων και από τις εκσκαφές για την θεμελίωση των έργων αυτών.

Η κατάληψη του πυθμένα και η θαλάσσια εκσκαφή επιφέρουν άμεση καταστροφή των βενθικών οργανισμών, αλλά και έμμεση υποβάθμιση της θαλάσσιας ζωής που συνδέεται με το συγκεκριμένο τμήμα του πυθμένα, μέσω της διαταραχής των τροφικών σχέσεων και των σχέσεων αλληλεξάρτησης μεταξύ των θαλασσίων οργανισμών. Οι μεταβολές των φυσικοχημικών παραμέτρων του θαλασσίου νερού και των ιζημάτων οι οποίες προκαλούνται κατά την διάρκεια κατασκευής των έργων, έχουν δυσμενείς επιπτώσεις τόσο στους βενθικούς<sup>7</sup> όσο και στους πλαγκτονικούς ή νηκτικούς<sup>8</sup> οργανισμούς. Εντούτοις οι διαταραχές στους πλαγκτονικούς και νηκτικούς οργανισμούς είναι σχετικά ηπιότερες, λόγω της ικανότητας τους να μετακινούνται παθητικά ή ενεργητικά αντίστοιχα. Ως εκ τούτου προκαλείται μείωση στους πληθυσμούς ατόμων και ειδών ή και βραχυπρόθεσμη επικράτηση αζωικών συνθηκών στην θέση των έργων.

Η έκταση των επιπτώσεων αυτών μπορεί να περιοριστεί σημαντικά αν ληφθούν κατάλληλα μέτρα και έτσι να μην επηρεαστεί το ευρύτερο θαλάσσιο περιβάλλον. Είναι γεγονός ότι οι επιπτώσεις αυτές αίρονται με την ολοκλήρωση των έργων, οπότε και αρχίζει η αποκατάσταση της ισορροπίας των θαλασσίων βιοκοινωνιών, καθώς αναβαθμίζεται η ποιότητα του θαλασσίου περιβάλλοντος και διαμορφώνονται κατάλληλες συνθήκες για τον επανεποικισμό του θαλάσσιου ενδιαιτήματος.

---

<sup>7</sup> Βένθηκοι οργανισμοί χαρακτηρίζονται το σύνολο των οργανισμών που ζούν μέσα ή επάνω στο βυθό μιάς υδάτινης μάζας ή που με κάποιο τρόπο σχετίζονται άμεσα με αυτήν. Αυτός ο όρος περιλαμβάνει όχι μόνον ολόκληρο το φάσμα των ασπονδύλων αλλά επίσης και τα βενθοπελαγικά είδη ψαριών που ζούν στο βυθό

<sup>8</sup> Ως νηκτικοί οργανισμοί χαρακτηρίζονται το σύνολο των έμβιων οργανισμών, στη πραγματικότητα το σύνολο των ζώων, που ζουν και κολυμπούν ελεύθερα μέχρι και στη πελαγία ζώνη των ωκεανών και των θαλασσών. Το νηκτόν σε αντιδιαστολή με το πλαγκτόν περιλαμβάνει όλα τα είδη των ψαριών και υδρόβιων ζώων που δεν παρασύρονται στον υδάτινο χώρο, αλλά κινούνται αυτοδύναμα.

Όσο αφορά την χερσαία πανίδα του χώρου του έργου επηρεάζονται ορισμένα είδη κυρίως λόγω του θορύβου από τα μηχανήματα κατασκευής και την κίνηση των βαρέων οχημάτων.

### **Ακουστικό Περιβάλλον**

Η επιβάρυνση του ακουστικού περιβάλλοντος προέρχεται κυρίως από τις κατασκευαστικές εργασίες, από την λειτουργία όλων των σταθερών μηχανολογικών εγκαταστάσεων, από την κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων μεταφοράς υλικών κατασκευής. Η οποιαδήποτε όμως αρνητική επίπτωση από τον θόρυβο των κατασκευαστικών εργασιών είναι χρονικά περιορισμένη στο στάδιο κατασκευής του έργου και ως εκ τούτου αναστρέψιμη.

### **Κοινωνικό – Οικονομικό Περιβάλλον**

Οι επιπτώσεις στο κοινωνικό – οικονομικό περιβάλλον ως επί το πλείστον είναι θετικές. Η δαπάνη για την κατασκευή των έργων, στο εύρος που μπορεί να απορροφηθεί από την εκάστοτε τοπική οικονομία, δίνει αξιόλογη ώθηση στην οικονομία, κινητοποιεί τα σχετιζόμενα με την κατασκευή επαγγέλματα και δημιουργεί σημαντικό αριθμό θέσεων απασχόλησης.

### **Ιστορικό και Πολιτισμικό Περιβάλλον**

Οι επιπτώσεις στο ιστορικό και πολιτιστικό περιβάλλον της άμεσης και ευρύτερης περιοχής όπου κατασκευάζεται τουριστικός λιμένας είναι κατά κανόνα ελάχιστες καθόσον οι προβλέψεις από το ΥΠΠΟΤ και από τους εποπτευόμενους φορείς αυτού (ΚΑΣ, Εφορία ενάλιων αρχαιοτήτων, ...) είναι αυστηρές.

### **Αισθητική του τοπίου**

Οι κατασκευαστικές εργασίες προσδίδουν μια εικόνα αναστάτωσης με επιβαρυντικές επιπτώσεις στη φυσιογνωμία και την αισθητική του τοπίου. Τόσο κατά την εκτέλεση των λιμενικών έργων, όσο και η εγκατάσταση και

λειτουργία εργοταξίου, αποτελούν μια πηγή οπτικής ρύπανσης και αισθητικής υποβάθμισης. Οι δυσμενείς συνέπειες στην αισθητική του τοπίου από τις κατασκευαστικές εργασίες, περιορίζονται χρονικά στη διάρκεια της φάσης κατασκευής και αναιρούνται μετά την ολοκλήρωση του έργου.

### **6.3 Επιπτώσεις στο περιβάλλον και μέτρα αντιμετώπισης κατά τη λειτουργία τουριστικού λιμένα**

#### **Μορφολογία της περιοχής**

Είναι δυνατή η μεταβολή της ακτογραμμής με το χρόνο, ανάλογα με τα γεωμορφολογικά, ωκεανογραφικά, ανθρωπογενή, χαρακτηριστικά της περιοχής και των ακτομηχανικών φαινομένων που λαμβάνουν χώρα κατά μήκος και εγκάρσια της ακτογραμμής σε συνδυασμό με τη διάταξη και μέγεθος των λιμενικών έργων. Έτσι είναι δυνατό να παρατηρηθεί μεταβολή της παράκτιας στερεομεταφοράς και να προκληθούν φαινόμενα διάβρωσης ή προσάμμωσης.

#### **Ατμόσφαιρα**

Η κύρια πηγή επιβάρυνσης της ποιότητας της ατμόσφαιρας στην ευρύτερη περιοχή ενός λιμενικού έργου είναι η οδική κυκλοφορία που σχετίζεται με τη λειτουργία του τουριστικού λιμένα.

Η επαρκής κυκλοφοριακή ικανότητα των οδών πρόσβασης σε συνδυασμό με την εφαρμογή των απαραίτητων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο εσωτερικό της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα, συμβάλει στην μείωση των εκπεμπόμενων ρύπων και κατ' επέκταση στον περιορισμό των επιπτώσεων στην ατμόσφαιρα της περιοχής από την οδική κίνηση που σχετίζεται με την λειτουργία του τουριστικού λιμένα.

Άλλη πηγή ρύπανσης της ατμόσφαιρας προέρχεται από την κίνηση τουριστικών σκαφών. Για τον περιορισμό των εκπομπών των αερίων ρύπων

απο τις μηχανές των σκαφών επιβάλλεται συνήθων η χρησιμοποίηση των μηχανών να γίνεται μόνο κατά την είσοδο και έξοδο των σκαφών από τον τουριστικό λιμένα.

### **Έδαφος – Υπέδαφος – Υδάτινοι Αποδέκτες**

Όπως προαναφέρθηκε υπάρχει η πιθανότητα δημιουργίας προβλήματος διάβρωσης των ακτών της περιοχής.

Ανάλογα με την θέση και τη διάταξη των έργων υπάρχει κίνδυνος κατείσδυσης ρύπων που μεταφέρονται μέσω των εκπλύσεων στο υπόγειο υδροφόρο ορίζοντα. Όμως η μικρή συγκέντρωση ρύπων που σχετίζεται με την λειτουργία του τουριστικού λιμένα περιορίζει την έκταση μιας πιθανής επιβάρυνσης των υπογείων νερών.

### **Ποιότητα Θαλασσίου Νερού και Ιζημάτων**

Γενικά η λειτουργία ενός τουριστικού λιμένα είναι δυνατό να επηρεάσει δυσμενώς το θαλάσσιο περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής με τους ακόλουθους τρόπους:

- Με τον περιορισμό της κυκλοφορίας και της ανανέωσης των νερών του λιμένα, που μπορεί να προκαλέσει εμφάνιση φαινομένων ευτροφισμού και μείωση του διαλυμένου στο θαλάσσιο νερό οξυγόνου.
- Με μια σειρά ανθρωπογενών δραστηριοτήτων, οι οποίες υπό ορισμένες συνθήκες είναι δυνατόν να προκαλέσουν ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Έτσι είναι δυνατόν να προκληθεί υποβάθμιση της ποιότητας του θαλασσίου νερού και των ιζημάτων και κατ' επέκταση να υπάρξουν αρνητικές συνέπειες όχι μόνο για το θαλάσσιο οικοσύστημα, αλλά ακόμη και για την ευχάριστη παραμονή των επιβατών και των επισκεπτών του τουριστικού λιμένα (π.χ. αντιαισθητική εικόνα της λιμενολεκάνης, άσχημη οσμή κλπ).



Οι διάφορες δραστηριότητες στον χώρο του τουριστικού λιμένα που ενδέχεται να προκαλέσουν ρύπανση της θάλασσας αφορούν:

- Απόρριψη λυμάτων από τα ελλιμενιζόμενα σκάφη στη θάλασσα η οποία προκαλεί οργανική ρύπανση. Ο εμπλουτισμός των νερών με οργανική ύλη και θρεπτικά άλατα μπορεί να προκαλέσει φαινόμενα θαλάσσιου ευτροφισμού, όπως η αύξηση της πρωτογενούς παραγωγικότητας, αύξηση του απαιτούμενου για τις βιοχημικές διαδικασίες οξυγόνου (ΒΟΟ) καθώς και ανάπτυξη βακτηρίων ή άλλων μικροοργανισμών. Οι συνέπειες του θαλάσσιου ευτροφισμού γίνονται εντονότερες όταν πρόκειται για κλειστές αβαθείς περιοχές, ιδιαίτερα κατά την θερινή περίοδο, όταν λόγω των υψηλών θερμοκρασιών προκαλείται στρωμάτωση και επομένως περιορίζεται η κυκλοφορία και ανανέωση των νερών.

- Πιθανή διαρροή ή απόρριψη από τα σκάφη στην θάλασσα καυσίμων, λιπαντικών και σεντινόνερων, η οποία προκαλεί ρύπανση από πετρελαιοειδή ή άλλες χημικές ενώσεις. Τα πετρελαιοειδή δημιουργούν στην επιφάνεια της θάλασσας ένα λεπτό στρώμα το οποίο παρεμποδίζει την διείσδυση της ηλιακής ακτινοβολίας και την διάχυση του οξυγόνου. Η μείωση της εισερχόμενης ηλιακής ακτινοβολίας έχει ως αποτέλεσμα την μείωση της φωτοσυνθετικής δραστηριότητας και κατ' επέκταση τη μείωση του διαλυμένου οξυγόνου.

- Απόρριψη στερεών αποβλήτων στη θάλασσα που προκαλεί τόσο αισθητική υποβάθμιση του θαλασσίου χώρου όσο και υποβάθμιση της ποιότητας των νερών.

- Έκπλυση από τα νερά της βροχής, της κρηπιδωμένης και ασφαλοστρωμένης χερσαίας ζώνης, μπορεί να προκαλέσει μεταφορά στην θάλασσα υπολειμμάτων καυσίμων, λιπαντικών, διαλυτικών κ.λ.π. με ανάλογες με τις παραπάνω επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον.

- Μηχανική ανάδευση του πυθμένα από τις έλικες και τις άγκυρες των σκαφών η οποία προκαλεί αύξηση των αιωρούμενων σωματιδίων και διαταραχή των βεθνικών βιοκοινωνιών. Η επίπτωση αυτή είναι ωστόσο τοπικού χαρακτήρα και δεν συνεπάγεται συνολική υποβάθμιση της ποιότητας των νερών και της βεθνικής βιοκοινότητας.

- Χρήση τοξικών υφαλοχρωμάτων στα σκάφη και ειδικά αυτών που περιέχουν ενώσεις κασσίτερου προκαλεί αύξηση των επιπέδων τοξικότητας στο θαλάσσιο νερό, με προφανείς αρνητικές επιπτώσεις για τη θαλάσσια ζωή.

Για την προστασία της θαλάσσιας περιοχής του τουριστικού λιμένα από τον κίνδυνο αυξημένης συγκέντρωσης ρύπων, από τις παραπάνω ανθρωπογενείς δραστηριότητες, λαμβάνονται μια σειρά μέτρων όπως η απαγόρευση άμεσης απόρριψης μη επεξεργασμένων λυμάτων από τα σκάφη κατευθείαν στην θάλασσα, λειτουργία εγκατάστασης παραλαβής αποβλήτων κατάλληλα σχεδιασμένης προκειμένου να δεχθεί με ασφάλεια τις κατηγορίες και τις ποσότητες των αποβλήτων (βιολογικά ή ελαιώδη) που θα παράγονται στα σκάφη που θα εξυπηρετεί, όπως άλλωστε επιβάλλεται από την ισχύουσα νομοθεσία.

Επιπλέον η σωστή διαχείριση των στερεών αποβλήτων του λιμένα περιορίζει τη ρύπανση του θαλάσσιου χώρου με στερεά απορρίμματα, η οποία συχνά έχει δυσάρεστες επιπτώσεις για τους θαλάσσιους οργανισμούς ειδικά για είδη που κινούνται κοντά στην επιφάνεια της θάλασσας. Απλά μέτρα που συνήθως λαμβάνονται, όπως τοποθέτηση κάδων απορριμμάτων, ενημέρωση προς τους ιδιοκτήτες και προς τους επιβαίνοντες στα τουριστικά σκάφη που προσεγγίζουν στον τουριστικό λιμένα σχετικά με την ανάγκη αυστηρής τήρησης των κανόνων που προβλέπονται στο Παράρτημα 5 της διεθνούς σύμβασης MARPOL (πλήρης απαγόρευση απόρριψης πλαστικών, περιορισμοί στην απόρριψη άλλων στερεών αποβλήτων ανάλογα με την απόσταση από την ακτή), δύναται να περιορίσουν σημαντικά τα προβλήματα που σχετίζονται με τα στερεά απόβλητα.

Η διατήρηση και προστασία του φυσικού περιβάλλοντος στην ευρύτερη περιοχή λειτουργίας ενός τουριστικού λιμένα αποτελεί κύριο παράγοντα για την επιτυχή λειτουργία αυτού. Στο πλαίσιο αυτό εφαρμόζονται συνήθως προγράμματα συστηματικής παρακολούθησης και αξιολόγησης του θαλασσίου περιβάλλοντος ενός τουριστικού λιμένα. Τα προγράμματα αυτά περιλαμβάνουν την τακτική μέτρηση σημαντικών περιβαλλοντικών παραμέτρων και καταγραφή της εξέλιξής τους. Αποτέλεσμα αυτών είναι:

- Η διαπίστωση των πραγματικών επιπτώσεων από την λειτουργία των έργων σε καίριους περιβαλλοντικούς τομείς
- Αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των εφαρμοζόμενων μέτρων αντιμετώπισης των επιπτώσεων των έργων
- Επαναπροσδιορισμό των εφαρμοζόμενων μέτρων και διαπίστωση της ανάγκης εφαρμογής πρόσθετων.

Συνήθως οι καταγραφές περιλαμβάνουν αβιοτικές (ΡΗ, αλατότητα, διαλυμένο οξυγόνο, θρεπτικά άλατα, κλπ) και βιοτικές παραμέτρους (βενθικοί οργανισμοί, ιχθυοπανίδα κλπ) του θαλασσίου περιβάλλοντος. Οι μετρήσεις γίνονται σε σημεία όπου αναμένεται επιβάρυνση της ποιότητας του νερού, όπως σε περιοχές κοντά σε πηγές ρύπανσης και σε περιοχές περιορισμένης ανανέωσης.

### **Χλωρίδα – Πανίδα**

Όσο αφορά στους θαλάσσιους οργανισμούς η λειτουργία τουριστικού λιμένα είναι δυνατόν να προκαλέσει έμμεσα επιβαρυντικές επιπτώσεις, κυρίως λόγω των προκαλούμενων μεταβολών στις περιβαλλοντικές συνθήκες (ποιότητα νερού, ιζημάτων) από περιστατικά ατυχηματικού χαρακτήρα.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η χημική ρύπανση και η χαμηλή συγκέντρωση διαλυμένου οξυγόνου στο θαλάσσιο νερό και το ίζημα προκαλούν μείωση της βιοποικιλότητας και δεν ευνοούν την ανάπτυξη βιοκοινωνιών με ισορροπημένη δομή και σύνθεση. Η ρύπανση από

πετρελαιοειδή δημιουργεί στην επιφάνεια της θάλασσας ένα λεπτό στρώμα το οποίο παρεμποδίζει την διείσδυση της ηλιακής ακτινοβολίας και την διάχυση του οξυγόνου. Η μείωση της εισερχόμενης ηλιακής ακτινοβολίας έχει ως αποτέλεσμα την μείωση της φωτοσυνθετικής δραστηριότητας και κατ' επέκταση τη μείωση του διαλυμένου οξυγόνου. Έτσι υπάρχει κίνδυνος για τους οργανισμούς που βρίσκουν την τροφή τους κοντά στην επιφάνεια της θάλασσας (σε είδη ψαριών, θαλασσίων θηρευτών, θαλασσοπούλια κλπ). Μέτρα όπως η δημιουργία ειδικών κατασκευών για ανάπτυξη νέων αποικιών θαλάσσιων οργανισμών, είναι αυτά που συνήθως λαμβάνονται ανάλογα με τις εκτιμήσεις για τις επιπτώσεις στα οικοσυστήματα.

Όσο αφορά στην χερσαία χλωρίδα και πανίδα της περιοχής όπου λειτουργεί τουριστικός λιμένας, δεν υπάρχει ουσιαστική επίπτωση εφόσον τα έργα περιορίζονται στο θαλάσσιο μέτωπο και σχετίζονται σε μικρό βαθμό με την χερσαία ζώνη.

Περιορισμένης έκτασης αρνητικές επιπτώσεις , συνδέονται κυρίως με την πιθανή μικρή αύξηση των τιμών θορύβου και της εκπομπής αέριων ρύπων από τουριστικά σκάφη και τα οχήματα. Δεδομένου όμως ότι οι τουριστικοί λιμένες δημιουργούνται σε περιοχές όπου χαρακτηρίζονται από έντονη ανθρωπογενή δραστηριότητα και τουριστική ανάπτυξη, οι επιπτώσεις στην χλωρίδα και πανίδα της περιοχής από την λειτουργία των έργων μπορεί να θεωρηθούν περιορισμένης κλίμακας.

### **Ακουστικό Περιβάλλον**

Κατά την πλήρη λειτουργία ενός τουριστικού λιμένα θόρυβος προκαλείτε κυρίως από την οδική κυκλοφορία είτε στο εσωτερικό του χερσαίου χώρου, είτε ως κίνηση στην οδό πρόσβασης, την λειτουργία των μηχανών των τουριστικών σκαφών που θα κινούνται στη θαλάσσια περιοχή και από τις διάφορες εγκαταστάσεις που θα λειτουργούν στο χώρο της μαρίνας για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών.

Από τις παραπάνω πηγές ηχορύπανσης, η οδική κυκλοφορία στο εσωτερικό του χερσαίου χώρου δεν προκαλεί έντονα προβλήματα ηχορύπανσης, καθώς οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που συνήθως λαμβάνονται στο εσωτερικό της χερσαίας ζώνης ελαχιστοποιούν τις κινήσεις των οχημάτων και κατ' επέκταση ελαχιστοποιούν και την εκπομπή υψηλής στάθμης θορύβου.

Όσοι αφορά στη λειτουργία των μηχανών των τουριστικών σκαφών, οι εντάσεις του θορύβου δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλες.

Τέλος ο θόρυβος που προκαλείται από τις διάφορες εγκαταστάσεις που λειτουργούν για την εξυπηρέτηση των επιβατών, είναι μικρής έντασης.

### **Κοινωνικό-οικονομικό περιβάλλον**

Οι επιπτώσεις από τη δημιουργία εγκαταστάσεων τουριστικού λιμένα είναι ιδιαίτερα θετικές στον τομέα της απασχόλησης και της τοπικής οικονομίας, καθώς από τη λειτουργία αυτών δημιουργείται σημαντικός αριθμός θέσεων απασχόλησης για τους κατοίκους της περιοχής όπου αναπτύσσεται.

Δεδομένου ότι τα τουριστικά σκάφη συνήθως σχετίζονται με μέσου ή ανώτερου εισοδηματικού κλιμακίου τουριστικού δυναμικό συμβάλλουν στην ενίσχυση της οικονομίας της ευρύτερης περιοχής, μέσω της ανάπτυξης συναφών, με τον τουριστικό λιμένα, δραστηριοτήτων, στην θάλασσα και στην ξηρά, που αναβαθμίζουν τελικά το τουριστικό προϊόν που παρέχεται στην ευρύτερη περιοχή.

### **Ιστορικό και Πολιτισμικό Περιβάλλον**

Η λειτουργία ενός τουριστικού λιμένα προσελκύει μεγαλύτερο τουριστικό ρεύμα και αναδεικνύει τα ιστορικά ,μνημεία, το φυσικό περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής όπου αυτός δημιουργείται. Γενικότερα η βελτίωση της υποδομής στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού και κατ' επέκταση η

προσέλκυση τουριστικού ρεύματος υψηλού εισοδήματος, συντελεί στη μεγαλύτερη προβολή και ανάδειξη της περιοχής και κατά συνέπεια στη μεγαλύτερη αξιοποίηση των τουριστικών πόρων της.

### **Αισθητική του Τοπίου**

Η ακριβής εκτίμηση του αισθητικού αποτελέσματος που προκύπτει είναι δυνατό να γίνει μόνο μετά την πλήρη ολοκλήρωση της κατασκευής του τουριστικού λιμένα. Εντούτοις η δημιουργία σύγχρονων λιμενικών εγκαταστάσεων και η επιμελημένη διαμόρφωση των χερσαίων χώρων συμβάλλουν στην αισθητική αναβάθμιση της περιοχής.

## **7. Χωροταξικός σχεδιασμός των παράκτιων περιοχών και η χωροθέτηση τουριστικών λιμένων.**

### **7.1 Χωροθέτηση τουριστικών λιμένων πριν την κατάρτιση του ειδικού χωροταξικού πλαισίου για τον τουρισμό.**

Η απουσία νομικού πλαισίου για μία συνολική ρύθμιση των τουριστικών χρήσεων και η επί μακρό χρονικό διάστημα καθυστέρηση κατάρτισης Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τον τουρισμό ευνόησαν τη λεγόμενη πρακτική θεωρία των «υποκατάστατων» του χωροταξικού σχεδιασμού. Σύμφωνα με την πρακτική αυτή, ο τόπος εγκατάστασης κάθε τουριστικής δραστηριότητας κρίνεται στις περισσότερες περιπτώσεις σημειακά στο πλαίσιο της διαδικασίας αξιολόγησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ο οποίος λειτουργεί αφενός ως προληπτικός μηχανισμός ελέγχου της προστασίας του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και αφετέρου ως μηχανισμός υποκατάστασης του ελλείποντος χωροταξικού σχεδιασμού.

Οι τουριστικοί λιμένες αποτέλεσαν εξαίρεση από τη θεωρία και την πρακτική των υποκατάστατων του ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού. Κατά την πάγια νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας, μεταξύ των κατεχοχών ευπαθών οικοσυστημάτων περιλαμβάνονται οι ακτές και τα μικρά νησιά. Η νομική προστασία των ακτών και των μικρών νησιών αναλύεται στη διαφύλαξη της μορφολογίας τους, την ελεύθερη πρόσβαση όλων των ατόμων σε όλο το μήκος τους, την αποδοχή μόνο ήπιων μορφών χρήσης και διαχείρισής τους και τη μικρότερη δυνατή διατάραξη των οικείων οικοσυστημάτων και της υδροδυναμικής των ακτών. Η εκτέλεση συνεπώς κάθε τεχνικού έργου στις ακτές συνιστά οπωσδήποτε διατάραξη του οικοσυστήματος και έχει επιπτώσεις στα παρακείμενα οικοσυστήματα. Γι' αυτό η εκτέλεση τεχνικών έργων επιτρέπεται μόνο για την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, εφόσον το έργο είναι βιώσιμο, συμβατό μέσω της χωροθέτησης, της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων και των εγκριθέντων περιβαλλοντικών όρων προς το οικοσύστημα της ακτής και εφόσον εντάσσεται σε συνολικό προγραμματισμό της επέμβασης στην ακτή. Εν όψει της συνταγματικής προστασίας των οικοσυστημάτων των ακτών και των

μικρών νησιών, τα λιμενικά έργα και η κατασκευή οιασδήποτε κατηγορίας ή κλίμακας λιμένα πρέπει να αποτελεί τμήμα ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού, *«τόσο εντός του χωροταξικού σχεδίου της νήσου όσον και του εθνικού δικτύου λιμένων της χώρας προς το οποίο δέον να εναρμονίζεται το πρώτο καθ' όσον αφορά στη χωροθέτηση του λιμένος»*. Ο προαναφερόμενος σχεδιασμός γίνεται αντιληπτός από το Δικαστήριο ως απαραίτητος και αν ακόμη δεν έχει εγκριθεί επίσημο χωροταξικό σχέδιο, *«εναπόκειται δε εν τοιαύτη περιπτώσει στον ακυρωτικό δικαστήν να εκτιμήσει την πληρότητά του»*.

### **7.1.1 Η χωροθέτηση τουριστικών λιμένων μέσα από την νομολογία του ΣΤΕ.**

Σύμφωνα με την πάγια νομολογία του ΣΤΕ οι δύο υποχρεώσεις που επιβάλλει το άρθρο 24 του Συντάγματος στο Κράτος, δηλαδή την υποχρέωση προστασίας του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και την χωροταξική οργάνωση της χώρας *«προδήλως αλληλεξαρτώνται, έτσι ώστε να μην νοείται προστασία του περιβάλλοντος χωρίς χωροταξικό σχεδιασμό και αντιστρόφως»*. Στο πλαίσιο αυτό, τα οικοσυστήματα των ακτών της χώρας αντιμετωπίζονται ως μέρος του φυσικού περιβάλλοντος και μάλιστα ευπαθές. Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο (ΣΤΕ) κρίνει τα οικοσυστήματα των ακτών *«πρέπει να τελούν υπό ιδιαίτερο καθεστώς ήπιας διαχείρισεως και αναπτύξεως, εναρμονιζόμενο προς την συνταγματικώς κατοχυρωμένη αρχή της βιώσιμης αναπτύξεως»*.

Με μια σειρά αποφάσεων του το ΣΤΕ κατά την εξέταση χωροθέτησης τουριστικών λιμένων, αλιευτικών καταφυγίων και γενικότερα λιμενικών έργων, εξασφαλίζει τις απαραίτητες εκείνες προϋποθέσεις για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και των ευπαθών οικοσυστημάτων των ακτών.

Με τις αποφάσεις 2506 και 2508/02 για τη χωροθέτηση τουριστικού λιμένα στη θέση «Πούντα» του Πόρτο Ράφτη το Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο της χώρας φαίνεται να **απομακρύνεται από τη θέση των**



**υποκατάστατων** του ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού. Στις αποφάσεις αυτές γίνεται αναφορά στις αρχές του προστασίας του παράκτιου και θαλάσσιου οικοσυστήματος, που απορρέουν σαφώς από την αρχή της αειφορίας. Έτσι, τα οικοσυστήματα των ακτών αποτελούν ευπαθές μέρος του φυσικού περιβάλλοντος και πρέπει να τελούν υπό καθεστώς ήπιας διαχείρισης και ανάπτυξης, όπως προκύπτει από την ερμηνεία του άρθρου 24 του Συντάγματος, της Συνθήκης του Μάαστριχτ (άρθρα Β, 2 και 130 Ρ) και των αρχών διακήρυξης του Ρίο και της Agenda 21. Η συνταγματική προστασία των ακτών προϋποθέτει κυρίως την κατάρτιση οικείων χωροταξικών σχεδίων, στα οποία πρέπει να εντάσσονται και τα λιμενικά έργα, ήτοι κρηπιδώματα, μώλοι, κυματοθραύστες κλπ. Ακολούθως, η κατασκευή λιμένων δεν μπορεί να αποφασίζεται ευκαιριακά και αποσπασματικά, αλλά πρέπει να αποτελεί αντικείμενο ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού εντός του εθνικού ή του μείζονος περιφερειακού δικτύου λιμένων της χώρας.

Η διαμόρφωση της παραπάνω θέσης στη νομολογία ξεκίνησε με την απόφαση 1474/96, με την οποία ακυρώθηκε απόφαση του Υφυπουργού ΠΕΧΩΔΕ που αφορούσε την προέγκριση χωροθέτησης έργου βελτίωσης αλιευτικού καταφυγίου και μαρίνας στην παραλία Μαραθώνα. Η απόφαση αυτή κατέδειξε την αδυναμία και απροθυμία της διοικητικής αρχής, να συμπράξει στο πλαίσιο της νομιμότητας για την έκδοση διοικητικής πράξης αγνοώντας τη γνώμη των συναρμοδίων αρχών. Περαιτέρω, η προέγκριση χωροθέτησης ακυρώθηκε, διότι υφίστατο πρόδηλος, άμεσος και βέβαιος κίνδυνος αλλοίωσης της ακτογραμμής, η οποία θεωρήθηκε ότι αποτελεί ουσιώδες στοιχείο της ιστορικής τοποθεσίας λόγω του ρόλου που διαδραμάτισε στη γνωστή ιστορική μάχη, και μάλιστα ανεξάρτητα από άλλους λόγους που ανάγονταν στην ανάγκη προστασίας των αρχαίων μνημείων της περιοχής.

Η **αρχή του ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού** εκφράζεται στην απόφαση ΣτΕ 5168/97, με την οποία ακυρώθηκε απόφαση του Κοινοτικού Συμβουλίου της Κοινότητας Απολλωνίας Σίφνου για την κατασκευή κρηπιδώματος στο λιμάνι ψαράδων Πλατύ Γιαλού Απολλωνίας Σίφνου, καθώς τέτοιου τύπου λιμενικά έργα πρέπει, χάριν της συνταγματικά επιβαλλόμενης

προστασίας των μικρών νησιών, πρέπει να περιλαμβάνονται σε ειδικά χωροταξικά σχέδια, ενώ η κατασκευή οιασδήποτε κατηγορίας λιμένος πρέπει να αποτελεί αντικείμενο ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού.

Με την απόφαση ΣΤΕ 3346/99 ακυρώθηκε η απόφαση της Υπουργού Ανάπτυξης, με την οποία είχε εγκριθεί η χωροθέτηση θαλάσσιας ζώνης αγκυροβολίου τουριστικών σκαφών στον όρμο Αγίου Γεωργίου στον Ορνό Μυκόνου. Σύμφωνα με το Δικαστήριο, η ίδρυση αγκυροβολίων επιτρέπεται μόνο κατ' εξαίρεση, πάντοτε στο πλαίσιο ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού και υπό την προϋπόθεση ότι πρόκειται περί όρμων, οι οποίοι δεν προσφέρονται, κατ' αρχήν, για κολύμβηση. Διότι επί συγκρούσεως των δύο χρήσεων (ελλιμενισμού και κολυμβήσεως) προηγείται η χρήση της κολύμβησης.

Η ΣΤΕ 3476/01 ακύρωσε απόφαση προέγκρισης χωροθέτησης ζώνης αγκυροβολίου στα Κατάπολα Αμοργού, διαλαμβάνοντας στο σκεπτικό της ότι η προστασία παραδοσιακών οικισμών μικρών νησιών περιλαμβάνει, εκτός από τα πολεοδομικά και αρχιτεκτονικά τους χαρακτηριστικά, και τους παραδοσιακούς λιμένες και τη μορφολογία των ακτών, που τελούν σε πρόδηλη ενότητα και αλληλεξάρτηση με τον παραδοσιακό χαρακτήρα του οικισμού. Περαιτέρω δέχθηκε ότι η κατασκευή ζώνης λιμένα ή καταφυγίου, που προβλέπεται από τομεακό χωροταξικό σχέδιο σε περιοχή παραδοσιακού οικισμού, εξ ορισμού εντός προστατευόμενου όρμου, επιτρέπεται να γίνει υπό την προϋπόθεση ότι αποκλείεται αλλού η χωροθέτησή του και ότι η κλίμακα και η μορφολογία του έργου δεν αλλοιώνουν ουσιωδώς την ευαίσθητη, λόγω της μικρής της κλίμακας, ακτογραμμή, το τοπίο και τον παραδοσιακό χαρακτήρα του οικισμού.

Η **αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης** εκφράζεται στην απόφαση ΣΤΕ 4634/97, με την οποία ακυρώθηκε η απόφαση προέγκρισης χωροθέτησης λιμενικών έργων στο υφιστάμενο επιβατικό, κατά το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας, λιμάνι της Ραφήνας. Η φέρουσα ικανότητα του υφιστάμενου λιμένα είναι εναρμονισμένη με τον παραθεριστικό χαρακτήρα του οικισμού. Ωστόσο, κρίθηκε ότι τα εγκριθέντα λιμενικά έργα θα διπλασιάσουν τη δυναμικότητα του

λιμένα, με άμεση συνέπεια την αυτονόητη επιβάρυνση του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος και την αλλοίωση της φυσιογνωμίας τού και των όρων διαβίωσης των κατοίκων, χωρίς να έχει ληφθεί νόμιμη απόφαση περί μεταβολής του χαρακτήρα του οικισμού.

Οι αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, της πρόληψης μέσω της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, της αρχής της επιστημονικής τεκμηρίωσης της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων και του προηγούμενου ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού παγιώθηκαν περαιτέρω με αφορμή την ακύρωση προέγκρισης χωροθέτησης αλιευτικού καταφυγίου στην περιοχή Παραλία Ραχών Κοινότητας Ραχών Ν. Φθιώτιδος (ΣΤΕ 1434/98).

Ανάλογες ως προς την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης είναι και οι αποφάσεις του ΣΤΕ 5168/97, 3346/99 και 2506/02 οι οποίες έχουν προαναφερθεί ως προς το μέρος του ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού

Η απόφαση ΣΤΕ 637/98 εκδόθηκε ύστερα από αίτηση ακύρωσης κατοίκων της Μυκόνου κατά κοινής υπουργικής απόφασης, με την οποία εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι για την κατασκευή μαρίνας στην περιοχή Αγίου Χαραλάμπους Μυκόνου. Το Δικαστήριο εφήρμοσε την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης, ακυρώνοντας το τεχνικό έργο της κατασκευής μαρίνας, αν και είχε προβλεφθεί σε ευρύτερο χωροταξικό σχέδιο και συγκεκριμένα στη «Μελέτη Ενδοπεριφερειακών και Διαπεριφερειακών Επικοινωνιών διά θαλάσσης-αέρος στην περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου σε συνάρτηση με τον πλωτό Τουρισμό», με το αιτιολογικό ότι πρέπει να προστατευθεί το φυσικό κεφάλαιο της Μυκόνου που είναι τόπος ιδιαίτερης σημασίας με ζωντανά στοιχεία νησιωτικής λαϊκής αρχιτεκτονικής, όπως οι ανεμόμυλοι.

Καρπός στάθμισης σύγχρονων αξιών, η απόφαση έκρινε ότι η κατασκευή του έργου και ο αναπτυξιακός σχεδιασμός δεν επιτρέπεται να έχουν αποκλειστικά οικονομικό προσανατολισμό με σκοπό τη μεγέθυνση του πλωτού τουρισμού και την προώθηση των αρχών του άκρατου φιλελευθερισμού, αλλά θα πρέπει να ενσωματώνουν την αρχή της βιωσιμότητας, **την ανάγκη της διατήρησης του φυσικού περιβάλλοντος**

**της ακτογραμμής και του παραδοσιακού χαρακτήρα των οικισμών.** Η ιδιαίτερη σημασία της απόφασης έγκειται στο ότι οι διατάξεις του τυπικού νόμου (παρ. 5 άρθρου 30 του ν. 2160/93), διά των οποίων είχε εγκριθεί η χωροθέτηση του επίδικου τουριστικού λιμένα, κρίθηκαν ανίσχυρες ως αντιβαίνουσες στη συνταγματική επιταγή περί υποχρεωτικής βιωσίμου ανάπτυξης των παραδοσιακών οικισμών και αρχαιολογικών χώρων. Έτσι, με την απόφαση αυτή τέθηκε εκ νέου το ζήτημα της χωροθέτησης έργων διά τυπικού νόμου. Στην επίδικη περίπτωση, η χωροθέτηση του έργου είχε εγκριθεί με νομοθετική διαδικασία, προφανώς σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 1 παρ. 5 της Οδηγίας 85/337/ΕΟΚ, ενώ οι περιβαλλοντικοί όροι με διοικητική διαδικασία. Το Δικαστήριο δεν θεώρησε ως δεδομένη τη χωροταξική και περιβαλλοντική στάθμιση, που θα έπρεπε να περιλαμβάνεται στο κείμενο του νόμου για τη χωροθέτηση, και ως εκ τούτου έκρινε τη σχετική νομοθετική ρύθμιση ανίσχυρη ως αντισυνταγματική.

Αντίστοιχα και η ΣτΕ 3476/01 που ακύρωσε απόφαση προέγκρισης χωροθέτησης ζώνης αγκυροβολίου στα Κατάπολα Αμοργού, έλαβε υπόψη της και τον παραδοσιακό χαρακτήρα του οικισμού.

Στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ παρατίθεται η πρόσφατη απόφαση του ΣτΕ 4542/2009 αναφορικά με την χωροθέτηση τουριστικού λιμένα σκαφών αναψυχής στη Νέα Μάκρη, όπου εκφράζεται τόσο η αρχή του ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού όσο και η αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης για την ίδρυση τουριστικού λιμένα.

### **7.1.2 Η περίοδος των Ολυμπιακών αγώνων**

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες μάλλον συσκότισαν το νομικό πεδίο, όπως είχε διαμορφωθεί: Οικολογικές οργανώσεις και άλλα σωματεία άσκησαν αίτηση ακύρωσης κατά του π.δ. 22/22.2.2002 (ΦΕΚ 138 Δ') «Έγκριση Ειδικού Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης στην περιοχή υποδοχής των ολυμπιακών εγκαταστάσεων του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά», κατά το μέρος που αυτό αναφερόταν σε έργα, εγκαταστάσεις και

κρηπιδώματα για μεταολυμπιακή χρήση, και ειδικότερα για χρήσεις άσχετες προς την ιστιοπλοΐα και το ναυταθλητισμό, μεταξύ των οποίων η χρήση του ως λιμένος σκαφών αναψυχής (μαρίνας). Παράλληλα, ασκήθηκε αίτηση αναστολής κατά του άρθρου 3 του προσβαλλόμενου π.δ.

Τόσο η Επιτροπή Αναστολών όσο και η Ολομέλεια του ακυρωτικού έκριναν ότι η περιοχή του Αγίου Κοσμά προβλεπόταν ήδη από τον ν. 2052/92, που συμπλήρωσε το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών, ως υπερτοπικός πόλος αναψυχής με οργάνωση λιμένων σκαφών αναψυχής για την εξυπηρέτηση των αναγκών σε θαλάσσια αναψυχή των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής των Αθηνών. Με τυπικό νόμο (ν. 2730/1999) χωροθετήθηκε η ευρύτερη περιοχή του Αγ. Κοσμά ως περιοχή του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας και παρασχέθηκε η δυνατότητα να προβλέπονται ως μεταολυμπιακές χρήσεις εκείνες του άρθρου 8 του από 23.2/6.3.1987 Π.Δ. δηλαδή χρήσεις για την εξυπηρέτηση και άλλων σκοπών πλην της ιστιοπλοΐας και του ναυταθλητισμού, όπως οι τουριστικοί λιμένες, με εξαίρεση τις εξής χρήσεις: ξενοδοχεία, κέντρα διασκέδασης-αναψυχής, γήπεδα γκολφ, κατοικίες, καζίνο, κτίρια στάθμευσης και εγκατάστασης μέσω μαζικών μεταφορών. Ακολούθως, απορρίφθηκε η ασκηθείσα αίτηση ακύρωσης (ΣτΕΟλ 927/03), διότι αφενός η επίμαχη ρύθμιση του προσβαλλόμενου προεδρικού διατάγματος κείται εντός των ορίων των εξουσιοδοτικών διατάξεων του νόμου και αφετέρου τόσο οι εξουσιοδοτικές διατάξεις όσο και η ρύθμιση αυτή του π.δ/τος δεν αντίκεινται στο άρθρο 24 Συντάγματος. Η αίτηση αναστολής απορρίφθηκε με την απόφαση 308/02, διότι η πιθανή βλάβη των αιτούντων δεν ήταν αποτέλεσμα του προσβαλλόμενου π.δ., αλλά προγενέστερου τυπικού νόμου, την εκτέλεση του οποίου δεν έχει αρμοδιότητα να αναστείλει η Επιτροπή Αναστολών.

Η απόφαση αυτή προσέφερε λαβή για προβληματισμό δεδομένου ότι, στο παρελθόν, το Συμβούλιο της Επικρατείας είχε απορρίψει τη διάθεση του Φαληρικού όρμου για εντατικές τουριστικές χρήσεις (καζίνο και συνεδριακό κέντρο, χωρίς να χρειασθεί να κρίνει τελικά επί της κατασκευής της μαρίνας), τέθηκε το ερώτημα αν το Δικαστήριο ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων απομακρύνθηκε από την αυστηρή του νομολογία για τις αρχές της ήπιας και

βιώσιμης ανάπτυξης και την προστασία των ευαίσθητων οικοσυστημάτων των ακτών. Ειδικότερα:

α. Με την απόφαση κρίθηκε ως νόμιμη η μεταολυμπιακή χρήση του Αγίου Κοσμά για χρήσεις που δεν εξυπηρετούν την ιστιοπλοΐα και το ναυταθλητισμό, διότι προβλέπονταν σε τυπικό νόμο που είχε συμπληρώσει το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών. Ως εκ τούτου, επαναλαμβάνεται η αρχή του προηγούμενου ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού και της διά νόμου χωροθέτησης και έγκρισης χρήσεων γης.

β. Σύμφωνα με την κρίση της πλειοψηφίας του Δικαστηρίου, από τα στοιχεία του φακέλου της υποθέσεως εξετάστηκαν εναλλακτικές λύσεις τόσο για τη χωροθέτηση όσο και για τον τρόπο κατασκευής του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας και οι άλλες λύσεις αποκλείστηκαν αιτιολογημένα.

γ. Η μειοψηφία εξέφρασε την άποψη ότι η ακτή του Αγίου Κοσμά, η οποία τελεί υπό την προστασία του άρθρου 24 του Συντάγματος, είχε υποβαθμισθεί στο παρελθόν και χρήζει ήπιας ανάπτυξης. Γι' αυτόν το λόγο δεν είχε προβλεφθεί στην αρχική μορφή του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθηνών (ν. 1515/85) ως υπερτοπικός πόλος αναψυχής και αθλητισμού. Ο ν. 2052/92, που συμπλήρωσε το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών, και το προσβαλλόμενο προεδρικό διάταγμα, είναι αντισυνταγματικές ως προς τις διατάξεις τους που καθορίζουν μη ήπια και μη βιώσιμη μεταολυμπιακή χρήση της ακτής ως τουριστικού λιμένος σκαφών αναψυχής.

δ. Η κατασκευή του ολυμπιακού κέντρου ιστιοπλοΐας στον Αγίου Κοσμά ήταν έργο μείζονος εθνικού συμφέροντος, ενώ η μεταολυμπιακή χρήση του ως τουριστικού λιμένα ήταν έργο μείζονος οικονομικού συμφέροντος. Το Δικαστήριο προφανώς συνυπολόγισε στην κρίση του το δημόσιο συμφέρον που προκύπτει από την κατασκευή των συγκεκριμένων ολυμπιακών εγκαταστάσεων.

ε. Η κρίση της Ολομέλειας στηρίχθηκε στην αιτιολογία της ήπιας και βιώσιμης χρήσης του ιστιοπλοϊκού κέντρου ως τουριστικής μαρίνας, διότι ρητά

εξαιρέθηκαν οι χρήσεις για ξενοδοχεία, κέντρα διασκέδασης-αναψυχής, γήπεδα γκολφ, κατοικίες, καζίνο, κτίρια στάθμευσης και εγκατάστασης μέσων μαζικών μεταφορών. Ωστόσο, οι επιλογές που ακολούθησαν «υπερκέρασαν» την απόφαση της Ολομέλειας. Ήδη έχει ψηφισθεί ο ν. 3342/05 (ΦΕΚ 131 Α') «Βιώσιμη ανάπτυξη και κοινωνική αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, αδειοδότηση, χρήσεις, λειτουργίες τους - Διάρθρωση, Οργάνωση και Λειτουργία Γενικής Γραμματείας Ολυμπιακής Αξιοποίησης», με τον οποίο καθορίζονται εκ νέου οι μεταολυμπιακές χρήσεις γης στο Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας του Αγίου Κοσμά. Σύμφωνα με αυτόν τον νόμο, ο συντελεστής δόμησης αυξάνεται κατά 0,15% και επιτρέπεται η κατασκευή τριάντα πολυτελών δωματίων, κτιρίων στάθμευσης και εγκατάστασης μέσων μαζικών μεταφορών.

## **7.2 Ο χωροταξικός σχεδιασμός ως προς την ανάπτυξη τουριστικών λιμένων μέσω των ΠΧΣΑΑ**

### **7.2.1 Γενικά**

Με τον Νόμο 2742/1999 "Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις", υιοθετήθηκε το σύστημα της κατάρτισης και της έγκρισης των Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΧΣΑΑ) ως μέσον για την επίτευξη της βιώσιμης ανάπτυξης του εθνικού και περιφερειακού μας χώρου. Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ) εξειδικεύεται ανά τομείς, κλάδους παραγωγής ή εδαφικές περιοχές του εθνικού χώρου με κρίσιμα αναπτυξιακά, περιβαλλοντικά ή άλλα προβλήματα με τα ειδικά (ΕΠΧΣΑΑ) και ανά περιφέρεια με τα ΠΠΧΣΑΑ.

Με το ΓΠΧΣΑΑ επιδιώκεται σε εθνικό επίπεδο η καλύτερη δυνατή ισορροπία μεταξύ των τριών βασικών στόχων που αποτελούν την κεντρική φιλοσοφία του χωροταξικού σχεδιασμού, σύμφωνα με τον νόμο 2742/1999, δηλαδή την ανάπτυξη, την ισορροπία και την προστασία. Η συνδυασμένη επίτευξη των στόχων αυτών συντελεί στην προώθηση της αποτελεσματικής, ισόρροπης και αρμονικής ανάπτυξης και οργάνωσης του εθνικού χώρου.

Οι προαναφερόμενοι στόχοι μπορούν, σχηματικά, να εξειδικευθούν σε τέσσερα πεδία δράσης, τα οποία αντικατοπτρίζουν και τις μεγάλες προτεραιότητες και προκλήσεις που ο εθνικός χωροταξικός σχεδιασμός καλείται να αντιμετωπίσει.

**Πρώτον**, τη μείωση των επιμέρους χωρικών ανισοτήτων, καθώς και τη βελτίωση της πρόσβασης στις τεχνικές, διοικητικές και κοινωνικές υποδομές και στη γνώση στο σύνολο του εθνικού χώρου.

**Δεύτερον**, τη διοικητική αναδιάρθρωση του εθνικού χώρου και ιδιαίτερα την παροχή κατευθύνσεων για τη δημιουργία βιώσιμων διοικητικών και αναπτυξιακών ενότητων σε διαπεριφερειακό επίπεδο.

**Τρίτον**, την ισόρροπη και βιώσιμη διάρθρωση του συστήματος αστικών κέντρων της χώρας και της ενδοχώρας τους και τη διατήρηση και την ενίσχυση της πολυμορφίας της ελληνικής υπαίθρου.

**Τέταρτον**, την προστασία, τη διατήρηση και τη συνετή διαχείριση των φυσικών πόρων και της πολιτιστικής κληρονομιάς, που αποτελούν, αφενός κοινή εθνική κληρονομιά και αφετέρου μοναδικό οικονομικό αγαθό και εθνικό συγκριτικό πλεονέκτημα.

#### **7.1.2 Οι κατευθύνσεις του ΓΠΧΣΑΑ σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές και τις λιμενικές υποδομές**

Σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές και τις λιμενικές υποδομές και τις συναφείς υπηρεσίες δίδονται οι ακόλουθες κατευθύνσεις:

- Ενίσχυση του διεθνούς ρόλου των λιμένων της Αθήνας (σύστημα λιμένων Αττικής), της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας, του Ηρακλείου σε συνδυασμό με αυτό της Σούδας, της Αλεξανδρούπολης και του Βόλου, με σκοπό την ανάδειξη και εδραίωσή τους ως κύριων θαλάσσιων πυλών της χώρας. Παράλληλα, ενίσχυση των λιμένων διεθνούς



ενδιαφέροντος και εθνικής σημασίας (*Καβάλας, Κύμης, Ρόδου, Καλαμάτας και Σούδας*) και των εξειδικευμένων λιμένων εμπορευματοκιβωτίων της *NABIPΕ Αστακού και της Νότιας Κρήτης*.

- Διαρκής αναβάθμιση όλων των υφιστάμενων λιμένων με σημαντική εμπορευματική ή/και επιβατική κίνηση με κύριο σκοπό την σταθερή παροχή ασφάλειας στις μεταφορές (π.χ. εκβαθύνσεις λιμενολεκάνης, κατασκευής κυματοθραυστών, κρηπιδωμάτων, κτιρίων, δικτύων, περίφραξης και άλλων συστημάτων αντιμετώπισης έκνομων ενεργειών / Κώδικας I.S.P.S, διευθετήσεων ρεμάτων, προμήθεια σύγχρονου εξοπλισμού κ.ά.).

- Άμεση εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης στους λιμένες και συστημάτων για την πρόληψη και αντιμετώπιση θαλάσσιων περιβαλλοντικών ατυχημάτων, καθώς επίσης και δημιουργία καταλλήλων λιμένων καταφυγής.

- Ενιαίος σχεδιασμός και διαχείριση όλου του *λιμενικού συστήματος της Αττικής*. Σταδιακή μεταφορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από τον κεντρικό λιμένα του Πειραιά στους λιμένες της Ραφήνας και του Λαυρίου. Ο κεντρικός λιμένας του Πειραιά θα εξακολουθεί να διατηρεί ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, κυρίως για την περιοχή του Αργοσαρωνικού. Ωστόσο, θα εξειδικευτεί στον κλάδο της κρουαζιέρας, ενώ σημαντικό τμήμα του θα αποδοθεί αναβαθμισμένο στην αστική περιοχή των παράκτιων ΟΤΑ της ευρύτερης πόλης του Πειραιά. Το τμήμα του Ικονίου-Περάματος, σε συνδυασμό με τις εγκαταστάσεις του λιμένα της Ελευσίνας και της ευρύτερης παράκτιας περιοχής μαζί με τις εγκαταστάσεις ναυπηγοεπισκευών στο Πέραμα και το εμπορευματικό κέντρο του Θριασίου Πεδίου, οφείλουν να αποτελέσουν ένα κοινό σύνολο εμπορευματικών και συνδυασμένων μεταφορών καθώς και παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής (logistics).

- Αναβάθμιση του λιμένα της **Θεσσαλονίκης**, σε λιμένα παροχής λιμενικών υπηρεσιών διεθνούς εμβέλειας με χωρική επιρροή πέραν των Βαλκανίων (έως τις Σκανδιναβικές χώρες και την Ρωσία). Προϋπόθεση για τα παραπάνω είναι να αποκτήσει σύνθετες και ολοκληρωμένες υπηρεσίες μεταφορτώσεων και υπηρεσιών εφοδιαστικής. Στο πλαίσιο αυτό, κρίνεται

σκόπιμο να εξεταστεί, και ενδεχομένως να προωθηθεί εκ νέου, η απευθείας σιδηροδρομική σύνδεση του λιμένα της Θεσσαλονίκης με τον βουλγαρικό ποτάμιο λιμένα Lom, με σκοπό τη συνδυασμένη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων από και προς την Δυτική Ευρώπη μέσω ποτάμιων μεταφορών. Συμπληρωματικά προς τον λιμένα της Θεσσαλονίκης μπορεί να λειτουργήσει ο εμπορευματικός λιμένας της *Καβάλας* στο βαθμό που αναβαθμιστεί η χερσαία σύνδεσή του με τα μεταφορικά δίκτυα των Βαλκανίων.

- Με την ολοκλήρωση του νέου τμήματος του λιμένα της *Πάτρας* και με την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου της περιοχής (ΠΑΘΕ και Δυτικός Άξονας), ο λιμένας θα αναβαθμισθεί σημαντικά τόσο σε ό,τι αφορά τον κλάδο των επιβατικών όσο και σε ό,τι αφορά τον κλάδο των εμπορευματικών μεταφορών. Με τη δημιουργία εξειδικευμένων υποδομών εφοδιαστικών υπηρεσιών και την ενεργοποίηση του Αδριατικού / Ιόνιου Θαλάσσιου Αυτοκινητόδρομου, ο οποίος έχει ενταχθεί στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, θα ενισχυθεί περαιτέρω το μεταφορικό του έργο.

- Ο λιμένας του *Ηρακλείου*, στο χρονικό ορίζοντα εφαρμογής του Πλαισίου, κρίνεται σκόπιμο να επενδύσει περαιτέρω στην ανάπτυξη υποδομών ακτοπλοΐας, φιλοξενίας κρουαζιέρας (κυρίως) και θαλάσσιου τουρισμού. Η εμπορευματική του δραστηριότητα εξαρτάται από τη δημιουργία εξειδικευμένου κομβικού λιμένα εμπορευματοκιβωτίων (hub) στην νότια Κρήτη, την ενεργοποίηση του Αδριατικού / Ιόνιου Θαλάσσιου Αυτοκινητόδρομου των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και από την αύξηση του όγκου αλλά και την αλλαγή του τρόπου διάθεσης και εμπορίας των αγροτικών προϊόντων της Κρήτης. Συμπληρωματικό ρόλο προς αυτόν του λιμένα του Ηρακλείου, στις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές, μπορεί να επιτελέσουν οι λιμένες της *Σούδας* του *Ρεθύμνου* και της *Σητείας*. Υπηρεσία (hub) για εμπορευματικές μεταφορές προτείνεται να υποστηριχθεί και από νέο σύνθετο εμπορικό – επιβατικό λιμένα στο νότιο-κεντρικό ή νότιο-ανατολικό άξονα της Κρήτης, που θα λειτουργήσει ως νότια πύλη της χώρας.

- Ο λιμένας του **Βόλου**, στο χρονικό ορίζοντα εφαρμογής του Πλαισίου, κρίνεται σκόπιμο να επενδύσει περαιτέρω σε υποδομές ακτοπλοΐας, φιλοξενίας κρουαζιέρας και θαλάσσιου τουρισμού, καθώς και σε υποδομές εμπορευματικών μεταφορών.

- Ο λιμένας της **Αλεξανδρούπολης** μπορεί να επεκταθεί και να αναβαθμισθεί σε εξειδικευμένο τερματικό πετρελαϊκό λιμένα (oil terminal) διατηρώντας παράλληλα τον αρχικό σχεδιασμό του για διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και των χύδην φορτίων. Οι υπεράκτιες εγκαταστάσεις (off shore) και οι λιμενικές εγκαταστάσεις οφείλουν να υποστηρίξουν, με την υψηλότερη δυνατή ασφάλεια και ποιότητα, την πετρελαϊκή διακίνηση και το υψηλό φυσικό περιβάλλον, καθώς επίσης και τις σχετικές δραστηριότητες προστιθέμενης αξίας που θα δημιουργηθούν στην εγγύς περιοχή (διυλιστήρια, εγκαταστάσεις αποθήκευσης πετρελαιοειδών, εγκαταστάσεις εφοδιασμού πλοίων, εγκαταστάσεις πρόληψης και αντιμετώπισης ναυτικών ατυχημάτων κ.ά.).

- Εκσυγχρονισμός και αναβάθμιση του λιμένα της **Ρόδου**. Οι υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις στην πόλη της Ρόδου πρέπει να αποδοθούν, κυρίως, σε υψηλής ποιότητας τουριστική χρήση (κρουαζιερόπλοια, σκάφη αναψυχής, ημερόπλοια, ταχύπλοα ακτοπλοϊκά χωρίς αυτοκίνητα) για την εξυπηρέτηση της διεθνούς τουριστικής κίνησης και της προστασίας και ανάδειξης του Παγκόσμιου Πολιτιστικού Μνημείου της Μεσαιωνικής Πόλης. Η ακτοπλοϊκή και εμπορευματική κίνηση της νήσου Ρόδου μπορεί να ικανοποιηθεί και από άλλες αναβαθμισμένες λιμενικές εγκαταστάσεις όπως π.χ. αυτές της Λάρδου ή/και της Καμείρου, σε συνδυασμό με τη βελτίωση του οδικού δικτύου του νησιού.

- Ο λιμένας της **Ηγουμενίτσας**, μπορεί να αναβαθμισθεί, από λιμένα εξυπηρέτησης οχηματαγωγών–επιβατικών πλοίων, σε σύνθετο λιμένα εξυπηρέτησης και μοναδοποιημένων εμπορευμάτων (εμπορευματοκιβώτια), ιδίως εν όψει και της διερευνώμενης λειτουργικής σιδηροδρομικής σύνδεσής του με άλλες περιοχές της ηπειρωτικής χώρας (Ηγουμενίτσα–Ιωάννινα–Καλαμπάκα και Καλαμπάκα - Κοζάνη και από εκεί με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο).

- Ο λιμένας της **Καλαμάτας** μπορεί να αναδειχθεί σε σύνθετο λιμένα εξυπηρέτησης της εμπορικής και της επιβατικής κίνησης, συνδεδεμένο με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

- Ο ρόλος του λιμένα της **Κύμης** στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές μπορεί να ενισχυθεί. Ο ρόλος αυτός συνδέεται άμεσα με την αναβάθμιση της σύνδεσης του λιμένα με το εθνικό δίκτυο μεταφορών και την αναβάθμιση των εμπορικών σχέσεων της χώρας με την Τουρκία.

- Η *Ναυτική Βιομηχανική Περιοχή Αστακού* διατηρείται ως βιομηχανικό πάρκο, σε συνδυασμό με τη δημιουργία ελεύθερης ζώνης και την επέκτασή των δραστηριοτήτων της και σε υπηρεσίες κόμβου προσωρινής εναπόθεσης εμπορευματοκιβωτίων (hub).

- Όλοι οι νησιωτικοί λιμένες απαιτούν διαρκή αναβάθμιση (εξαιτίας και της τεχνολογικής εξέλιξης των πλοίων), καθόσον αποτελούν το βασικό σημείο σύνδεσης των νησιών, τόσο μεταξύ τους, όσο και με την ηπειρωτική χώρα. Ιδιαίτερο ρόλο στις ακτοπλοϊκές μεταφορές, ως σημεία κόμβοι (hub), μπορούν να επιτελέσουν οι λιμενικές υποδομές (υφιστάμενες ή νέες) της *Νάξου και της Σύρου* (για την περιοχή των Κυκλάδων), της *Σάμου, Κω, Καλύμνου Ρόδου, Μυτιλήνης, Χίου, Μεστών Χίου και Λήμνου* (για την εξυπηρέτηση της πολυνησιωτικής περιοχής του Αιγαίου) και της *Κέρκυρας* για τα Διαπόντια νησιά.

- Αναβάθμιση των ακτοπλοϊκών υποδομών των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και της Κρήτης, με σκοπό την ενίσχυση ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών συνδέσεων, τη μείωση των θαλάσσιων αποστάσεων, την απόσπαση φορτίου από τις οδικές μεταφορές και την αποσυμφόρηση του συστήματος των λιμένων της Αττικής. Στο πλαίσιο αυτό, ειδικότερο ρόλο μπορεί να αναλάβουν:

- ο λιμένας της *Κύμης* για την αναβάθμιση, μεταξύ άλλων, των συνδέσεων με το Βόρειο Αιγαίο και την Τουρκία (Σμύρνη),

- οι λιμένες *Καστελίου* και *Σούδας* για την αναβάθμιση, μεταξύ άλλων, των συνδέσεων της Κρήτης με τους λιμένες *Καλαμάτας*, *Διακόφτι Κυθήρων*, *Γυθείου* και *Νεάπολης*. Επίσης, το λιμάνι της *Σητείας* για την αναβάθμιση, μεταξύ άλλων, των συνδέσεων της Κρήτης με την *Καρπάθο-Κάσο* και τη *Ρόδο*,

- ο λιμένας της *Καλαμάτας* ως απόληξη του Δυτικού άξονα,

- οι λιμένες της *Θεσσαλονίκης*, της *Καβάλας* και της *Αλεξανδρούπολη* για την αναβάθμιση των συνδέσεών τους με το Βόρειο Αιγαίο, τις Σποράδες και το Αιγαίο γενικότερα,

- οι λιμένες που ήδη σήμερα εξυπηρετούν τη σύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με τα Ιόνια Νησιά (*Ηγουμενίτσα*, *Πάτρα*, *Κυλλήνη* κ.ά.) την Εύβοια (*Ραφήνα*, *Αγ. Μαρίνα*, *Ωρωπός*, *Αρκίστα*, *Γλύφα*, *Αιδηψός*, *Κάρυστος*, κ.α.), τις Σποράδες (*Αγ. Κωνσταντίνος*, *Γλύφα*, *Βόλος*, *Κύμη*, *Μαντούδι*, κ.α.) και τα Κύθηρα (*Νεάπολη*, *Μονεμβάσια*).

- Κατασκευή νέων ή αναβάθμιση υφισταμένων, εξειδικευμένων και μη, λιμενικών υποδομών που ενισχύουν (σε συνδυασμό με εξειδικευμένες υπηρεσίες) την τουριστική ανάπτυξη της χώρας μέσω του κλάδου της κρουαζιέρας (κρουαζιερόπλοια, mega yacht κ.ά.). Μεταξύ των, πλέον πρόσφορων για την παροχή των πιο πάνω υπηρεσιών, λιμένων προτεραιότητας συγκαταλέγονται ο κεντρικός λιμένας του Πειραιά, της Ρόδου (Ακάντια), της Πάτμου, του Βόλου, της Μυκόνου, της Σαντορίνης, της Σύρου, του Ηρακλείου, του Κατάκολου, της Κέρκυρας, των Χανίων του Ρεθύμνου, της Καβάλας, της Κω, της Καλύμνου, της Λέρου κ.ά.

### **7.1.3 Οι κατευθύνσεις του ΕΠΧΣΑΑ για τον τουρισμό αναφορικά με τον θαλάσσιο τουρισμό**

Ο θαλάσσιος τουρισμός προσδιορίζεται από τη δυνατότητα χρήσης ιδιόκτητων και εκμισθωμένων σκαφών αναψυχής διαφορετικών μεγεθών και εμβέλειας ταξιδιών, με ή άνευ πληρώματος και με ποικίλους τρόπους κίνησης.

Για την ανάπτυξή του επιβάλλεται:

- Η δημιουργία ενός αριθμού κέντρων υποστήριξης έντεκα (11) ενοτήτων θαλάσσιου τουρισμού, τα οποία θα διαθέτουν σύγχρονες υποδομές ελλιμενισμού, ανεφοδιασμού και επισκευών και υπηρεσίες διοικητικής υποστήριξης για πρακτορεύσεις, ενοικιάσεις, αγοραπωλησίες, κ.λπ. Τα κέντρα αυτά θα εξυπηρετούν το μεγαλύτερο δυνατό συνδυασμό θαλάσσιων δραστηριοτήτων του τουρισμού. Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη αυτών των κέντρων αποτελεί η ύπαρξη σύγχρονης υποδομής φιλοξενίας, εστίασης και ψυχαγωγίας και η γειτνίαση με αεροδρόμιο. Οι έντεκα ενότητες και τα κέντρα που τις υποστηρίζουν ορίζονται ως εξής:

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

- Θεσσαλονίκη με ακτίνα επιρροής τις ακτές του ομώνυμου νομού, των νομών Λάρισας, Πιερίας και Χαλκιδικής.

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

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

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

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

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

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

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

- Καλαμάτα με ακτίνα επιρροής τις ακτές της Νοτιο Δυτικής και Νοτιο Ανατολικής Πελοποννήσου.

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

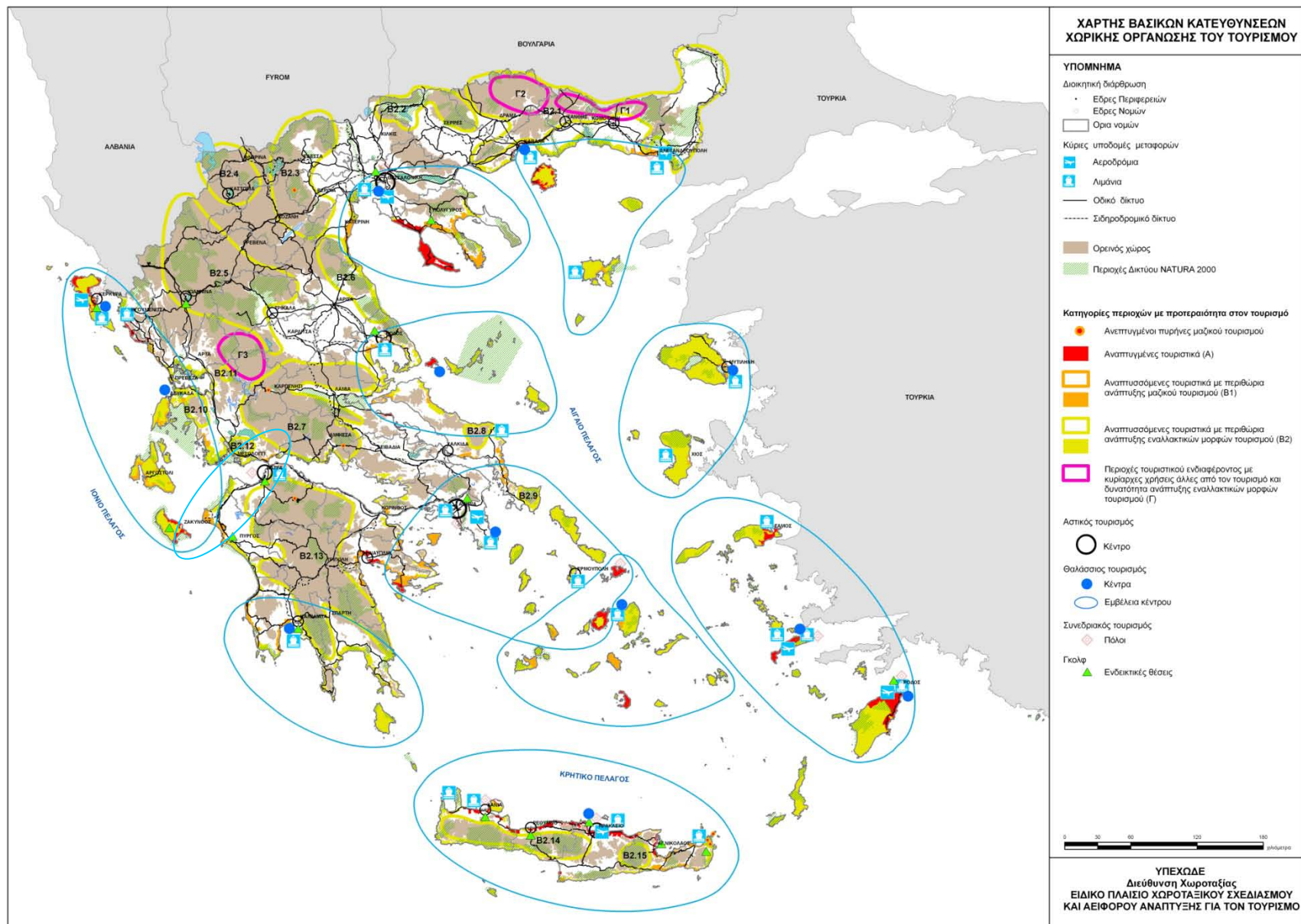
- Η πύκνωση του δικτύου των τουριστικών λιμένων κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η λειτουργική συνοχή του δικτύου κάθε επιμέρους ενότητας θαλάσσιου τουρισμού.

- Η βελτίωση των υποδομών των σημείων ελλιμενισμού (μαρίνες, αγκυροβόλια) και η εποχική αύξηση της χωρητικότητάς τους (ειδικά στο Ιόνιο, τις Κυκλάδες και τις Σποράδες).

- Η ανάπτυξη «πράσινων υποδομών» (ενέργεια, διαχείριση απορριμμάτων κ.λπ.).

- Η ανάπτυξη και λειτουργία συστημάτων ηλεκτρονικής ενημέρωσης για διαθεσιμότητα θέσης, κόστος κ.λπ.

Ειδικότερα για την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας πέραν από την βελτίωση των μεταφορικών υποδομών και κυρίως ελλιμενισμού σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης απαιτείται η προώθηση δράσεων βελτίωσης της εικόνας και της λειτουργικότητας του προορισμού (διαχείριση ροών επισκεπτών, εξωραϊσμός σημείων πρόσβασης και περιοχών ενδιαφέροντος).



Χάρτης Βασικών Κατευθύνσεων Χωρικής Οργάνωσης του Τουρισμού (Πηγή ΥΠΕΧΩΔΕ)



## 8. Συμπεράσματα

Δεδομένης της γεωγραφικής θέσης και της πλούσιας ακτογραμμής της Ελλάδας, οι τουριστικοί λιμένες αποτελούν βασική υποδομή για την ανάπτυξη του θαλασσιού τουρισμού καθώς και για την προσέλκυση τουρισμού υψηλής προστιθέμενης αξίας, αφού σε αυτήν την κατηγορία ανήκουν πολίτες υψηλής εισοδηματικής αξίας.

Τουριστικός λιμένας σκαφών αναψυχής (Μαρίνα) είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο, για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής, είτε για αγκυροβόλημα, είτε για μακροχρόνια ή παροδική χερσαία εναπόθεση, είτε για εξυπηρέτηση των διερχόμενων σκαφών. Το πλαίσιο δημιουργίας και λειτουργίας των τουριστικών λιμένων καθορίζονται στα άρθρα 29-37 του Ν. 2160/93, όπως αυτά τροποποιήθηκαν με τους Ν.3105/03 και 3220/04. Η λειτουργία τους διέπεται από ειδικό κανονισμό (Παράρτημα Β).

Τουριστικός λιμένας μπορεί να δημιουργηθεί με πρωτοβουλία της Γραμματείας Στήριξης Τουριστικών Λιμένων ή οποιοδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου. Η χωροθέτηση και η έγκριση χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης δεν απαιτείται εάν η θέση δημιουργίας του τουριστικού λιμένα έχει νομίμως εγκριθεί με βάση άλλες διατάξεις πριν από την ισχύ του Ν. 2160/93.

Ένας τουριστικός λιμένας παρέχει υπηρεσίες τόσο σε επίπεδο θαλάσσιας ζώνης (λιμενολεγκάνης) όσο και σε επίπεδο χερσαίας ζώνης. Ενδεικτικά οι βασικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται σε μία μαρίνα είναι: χώρος διαχείμασης και parking σκαφών, ηλεκτρικό ρεύμα, νερό, σταθμός ανεφοδιασμού σε καύσιμα, γερανοί γλύστρα, καταδυτικές υπηρεσίες, parking αυτοκινήτων, υπηρεσίες ασφαλείας, σταθμός διάσωσης και πυροσβεστικός σταθμός, πύργος ελέγχου, γραφείο υποδοχής, λιμενικό φυλάκιο και τελωνείο, ξενώνας, εστιατόριο και καφετέρια, εμπορικά καταστήματα και super market, παιδική χαρά, πισίνα, αθλητικές εγκαταστάσεις και συνεδριακό κέντρο,

μηχάνημα ATM, υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτων και σκαφών, ναυτιλιακό και τουριστικό πρακτορείο, σταθμός επιθεώρησης σωστικών μέσων, χώροι υγιεινής και λουτρά, πλυντήρια και στεγνωτήριο, ιατρικές βοήθειες, υπηρεσίες παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων, περισυλλογή και ανακύκλωση απορριμμάτων, ακόμη και σταθμός αντιμετώπισης θαλάσσιας ρύπανσης. Επίσης, σε μια μαρίνα είναι δυνατόν να παρέχεται ένα ευρύ φάσμα τεχνικών υπηρεσιών όπως καθαρισμοί σκαφών, υφαλο-χρωματισμοί, επισκευές και συντηρήσεις.

Προκύπτει ότι η επένδυση στην κατασκευή και λειτουργία ενός σύγχρονου τουριστικού λιμένα που θα καλύπτει τις απαιτήσεις των χρηστών μέσα σε ένα έντονο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον είναι ιδιαίτερα πολυδάπανη.

Αποτέλεσμα των παραπάνω είναι ότι κατά το στάδιο χωροθέτησης τουριστικών λιμένων, ώστε και να είναι οικονομικά βιώσιμοι και παράλληλα οι επιπτώσεις στο περιβάλλον (φυσικό, ανθρωπογενές) να μην οδηγούν στην υποβάθμιση της ίδιας της επένδυσης αλλά να συντείνουν στην βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων, θα πρέπει να ενσωματώνονται παράμετροι και αρχές όπως:

- Ευρύτερος χωροταξικός σχεδιασμός

Η κατασκευή τουριστικού λιμένα, όπως και η κάθε κλίμακας λιμένα, δεν μπορεί να αποφασίζεται ευκαιριακά και αποσπασματικά, αλλά πρέπει να αποτελεί τμήμα ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού.

- Βιώσιμη ανάπτυξη

Ο τουρισμός γενικότερα και ειδικότερα η δημιουργία τουριστικών λιμένων ως μέσο ανάπτυξη οικονομικής δραστηριότητας, είναι απαραίτητο να σέβεται το περιβάλλον και τους φυσικούς πόρους των παράκτιων περιοχών ώστε η όποια οικονομική μεγέθυνση που θα προκύψει να μην γίνεται εις βάρος του φυσικού περιβάλλοντος επηρεάζοντας έτσι και την οικονομική

δραστηριότητα και την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να ανταποκριθεί στις ανάγκες της.

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού: «η βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη ικανοποιεί τις ανάγκες των τωρινών τουριστών και των περιοχών που τους φιλοξενούν και, παράλληλα, προστατεύει και ενισχύει τις ευκαιρίες για το μέλλον. Θεωρείται ότι η ανάπτυξη αυτή οδηγεί στη διαχείριση όλων των πόρων με τέτοιο τρόπο ώστε οι οικονομικές, κοινωνικές και αισθητικές ανάγκες να είναι δυνατό να εκπληρώνονται ενώ, παράλληλα, διατηρείται η πολιτισμική ακεραιότητα, οι ουσιώδεις οικολογικές διαδικασίες, η βιολογική ποικιλότητα και τα συστήματα υποστήριξης της ζωής. Τα προϊόντα του βιώσιμου τουρισμού είναι προϊόντα που λειτουργούν σε αρμονία με το τοπικό περιβάλλον, την κοινωνία και τους πολιτισμούς, έτσι ώστε αυτά να καρπώνονται όλα τα οφέλη και να μην αποτελούν θύματα τουριστικής ανάπτυξης»<sup>9</sup>.

Η αρχή της βιωσιμότητας, όπως προκύπτει και από την νομολογία του ΣτΕ, μπορεί να αναλυθεί στην:

- Αρχή της Προφυλάξεως Η διατήρηση του οικοσυστήματος προέχει από τα όποια έργα, έστω και αν εκτελούνται υπό την επίκληση του δημοσίου συμφέροντος.
- Αρχή της Προλήψεως. Πριν την εκτέλεση οποιουδήποτε έργου θα πρέπει να εξετάζονται όλες οι πιθανές επιπτώσεις στο περιβάλλον και να προγραμματίζονται τα αναγκαία μέτρα προστασίας και αποκατάστασης.
- Αρχή της Φερούσας Ικανότητας, η οποία προσδιορίζει την σχέση των ανθρωπογενών συστημάτων προς τα φυσικά οικοσυστήματα, και θέτει τα όρια των ανθρωπίνων παρεμβάσεων στην φύση.
- Αρχήν της Ήπιας Διαχείρισης των ευαίσθητων και δη των παρακτίων οικοσυστημάτων.

---

<sup>9</sup> W.T.O. (1998), Guide for local Authorities on Developing Sustainable Tourism, Madrid

- Αρχήν της Αποκαταστάσεως, η οποία ορίζει ότι η αποκατάσταση φυσικών οικοσυστημάτων είναι υποχρεωτική.
- Διατήρηση παραδοσιακού χαρακτήρα οικισμών
- Γεωγραφική θέση (φυσικά – γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά)
  - Ένταση διεύθυνση επικρατούντων ανέμων.
  - Θαλασσιά ρεύματα
  - Κυματικό κλίμα (Κατεύθυνση – ύψος)
  - Εκβολές ποταμών
  - Στερεομεταφορά
  - Διάβρωση – επίχωση
  - Σεισμικά χαρακτηριστικά
  - Επιφανειακοί – υπόγειοι υδάτινοι πόροι
  - Κλιματολογικά - μετεωρολογικά δεδομένα
  - Γεωλογία περιοχής
- Οικονομικό υπόβαθρο

Το οικονομικό υπόβαθρο της ευρύτερης περιοχής που χωροθετείτε τουριστικός λιμένας πρέπει να είναι τέτοιο ώστε να μπορεί να καλύψει απαιτήσεις/ανάγκες σε: κόμβους μεταφορών, συνεργεία παροχής τεχνικών υπηρεσιών προς τα σκάφη, χειριστές γερανών και βαρέων εν γένει μηχανημάτων, καταδυτικές υπηρεσίες, συνεργεία καθαριότητας και αποκομιδής απορριμμάτων, τραπεζικές υπηρεσίες, ιατρικές υπηρεσίες, ξενοδοχεία, συνεδριακά κέντρα, ιδιωτικές εταιρείες ασφάλειας φύλαξης, προμηθευτές καυσίμων, προμηθευτές τροφίμων, ποτών, τουριστικές επιχειρήσεις (τουριστικά γραφεία, γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων), δημόσιες υποδομές.

- Ύπαρξη υποκατάστατων προϊόντων – ανταγωνιστών

Ένα σκάφος που δεν επιθυμεί να καταφύγει σε κάποιο χωροθετημένο τουριστικό λιμένα, ή σε κάποιο αγκυροβόλιο – τουριστικό καταφύγιο, έχει ως

εναλλακτική λύση τη προσέγγιση είτε σε κάποιο επιβατικό - εμπορικό λιμάνι, είτε ακόμη σε κάποιο αλιευτικό καταφύγιο ακόμη και σε λιμενίσκους ναυταθλητικών ομίλων. Αυτό συμβαίνει πάντοτε στις περιοχές όπου η υφιστάμενη προσφορά αδυνατεί να καλύψει την υπάρχουσα ζήτηση αποτελεί όμως απώλεια για μια μαρίνα με τεράστιο κόστος κατασκευής και λειτουργίας.

- Ένταξη στο αστικό περιβάλλον

Η κατασκευή και λειτουργία τουριστικών λιμένων αποτελεί ευκαιρία αναβάθμισης των περιοχών όπου χωροθετούνται αρκεί να είναι συμβατή με τις επικρατούσες χρήσεις γης στο ευρύτερο οικονομικό και κοινωνικό περιβάλλον. Έτσι επιλέγονται συνήθως περιοχές όπου επικρατούν οι τουριστικές (ξενοδοχεία, ...) και εμπορικές χρήσεις.

Μια μαρίνα θα πρέπει να οριοθετείτε σαφώς από άλλες χρήσεις. Αν και δεν ενδείκνυται περιφράξεις και κεντρικός έλεγχος εισόδου, απαιτείται τουλάχιστον η ύπαρξη κάποιων ήπιας μορφής διαχωριστικών, όπως πεζόδρομοι, φύτευση, κλπ., επιτρέποντας παράλληλα την πρόσβαση επισκεπτών και χρήση του μεγαλύτερου τμήματος των χερσαίων εγκαταστάσεων όπως επίσης και την ύπαρξη οπτικών αξόνων προς την θάλασσα, καθιστώντας έτσι την μαρίνα μέρος του αστικού τοπίου.

Παρέχεται επιπλέον η δυνατότητα οι τουριστικοί λιμένες να γίνουν όχημα ανάπτυξης περιοχών μέσω ενός ευρύτερου πολεοδομικού σχεδιασμού με την αλλαγή των χρήσεων γής (αποθήκες, βιομηχανίες,...).

Δεν θα πρέπει να μην επισημανθεί ότι οι μαρίνες δεν εξυπηρετούν σκοπούς ανάπτυξης τουρισμού σε νέες περιοχές και περιορισμού σε περιοχές υψηλής συγκέντρωσης καθόσον οι υποδομές που απαιτούνται για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού υπάρχουν μόνο σε ήδη ανεπτυγμένες τουριστικά περιοχές. Αντίθετα τα καταφύγια τουριστικών σκαφών και τα αγκυροβόλια μπορούν να αποτελέσουν αφορμή για ανάπτυξη τουρισμού σε νέες περιοχές χωρίς υπέρβαση της φέρουσας ικανότητας, απώλεια τοπικών

χαρακτηριστικών, φυσικού τοπίου και των διακεκριμένων και αναγνωρίσιμων σημείων αναφοράς τους.

Οι προβλέψεις του Ν. 2742/99 που αφορούν τον χωροταξικό σχεδιασμό και την βιώσιμη ανάπτυξη και, ιδίως, οι κατευθύνσεις του ΓΠΧΣΑΑ και ΕΠΧΣΑΑ για τον τουρισμό συνιστούν σήμερα ένα πρώτο θεσμικό πλαίσιο για την ορθολογική διαχείριση και βιώσιμη ανάπτυξη του παράκτιου χώρου. Απαραίτητη είναι η περαιτέρω εξειδίκευση είτε μέσω κατάρτισης προγραμμάτων δράσης του ΕΠΧΣΑΑ για τον τουρισμό, είτε μέσω των ΠΠΧΣΑΑ. Στην κατεύθυνση αυτή μπορεί να συμβάλει θετικά η επικαιροποίηση του Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (ΕΣΥΛΑ), μέσω του οποίου η ΔΤΛ θα διευκολύνεται στο έργο χωροθέτησης τουριστικών λιμένων διασφαλίζοντας αφενός τη βιωσιμότητα και προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και αφετέρου την οικονομική βιωσιμότητα των μονάδων που θα δημιουργηθούν.

## **Βιβλιογραφία**

- Αγγελίδης Μ. (2000): Χωροταξικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη, Αθήνα
- Αγγελίδης Μ. (2005): Χρήσεις γης και επιπτώσεις στον παράκτιο χώρο της Ελλάδας, HELECO '05, ΤΕΕ
- Δημοπούλου Ε., Αβαγιανού Θ., Ζεντέλης Π.: Συγκρότηση Γεωγραφικού Συστήματος Πληροφοριών για τη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών
- Καφούρος Μ. (2007): Διαχείριση Αστικού Θαλάσσιου Μετώπου στα πλαίσια της Αειφόρου Αστικοποίησης. Η περίπτωση του θαλάσσιου μετώπου του μείζωνος Πειραιά, Αθήνα
- Κουσουρής Θ.: Παράκτια Ζώνη (Ορθολογική Διαχείριση – Ανάπτυξη και Ποιότητα Περιβάλλοντος), Αθήνα
- Μέλισσας Κ.: Νησιωτικές Παράκτιες Ζώνες και Αιγιαλός, Αθήνα
- Παπαπετρόπουλος Α. (2009): Ο χωροταξικός σχεδιασμός του αιγιαλού και της παραλίας, θεωρητικές και νομολογιακές προσεγγίσεις, Αθήνα
- Παπακώστας Ι. (2007): Τουριστικοί λιμένες αναψυχής Χωροθέτηση – Αδειοδότηση – Διαχείριση, Θεσσαλονίκη
- Σταματίου Κ. (2006): Το νομικό καθεστώς της χωροθέτησης των τουριστικών λιμένων, Αθήνα
- ΥΕΝ Γενική Γραμματεία Λιμένων & Λιμενικής Υποδομής (2006): Εθνική Λιμενική Υποδομή
- ΥΠΕΧΩΔΕ (2008) : Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, Αθήνα
- ΥΠΕΧΩΔΕ (2009): Ειδικό Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον τουρισμό, Αθήνα
- ICAP (2009) κλαδική Μελέτη Τουριστικοί Λιμένες
- WWF Ελλάς (2010): Τουρισμός και Περιβάλλον, Αθήνα

## **Διευθύνσεις στο Διαδίκτυο**

Γενική Γραμματεία Ολυμπιακής Αξιοποίησης [www.ggoa.gr](http://www.ggoa.gr)

Νόμος και Φύση (Μη κυβερνητική οργάνωση για το περιβάλλον και την αειφόρο ανάπτυξη) [www.nomosphysis.org.gr](http://www.nomosphysis.org.gr)

Ολυμπιακά Ακίνητα [www.olympicproperties.gr](http://www.olympicproperties.gr)

Οργανισμός Λιμένος Πατρών [www.patrasport.gr](http://www.patrasport.gr)

Συμβούλιο της Επικρατείας [www.ste.gr](http://www.ste.gr)

Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού: [www.mygnto.gr](http://www.mygnto.gr)

Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ) :  
[www.minenv.gr/](http://www.minenv.gr/)

K&G Med. Marinas Management [www.medmarinas.com](http://www.medmarinas.com)

Republic of Turkey Ministry of Culture and Tourism [www.kultur.gov.tr](http://www.kultur.gov.tr)



**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: Νόμος 2160/93 «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό  
και άλλες Διατάξεις»**

**Νόμος 2160/1993 «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις»**

**(ΦΕΚ Α'118/19.7.1993)**

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'**

**ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ**

**Άρθρο 29**

Ορισμοί - Έκταση εφαρμογής

1. "Τουριστικός λιμένας" σκαφών αναψυχής (**Μαρίνα**) είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται, κατά κύριο λόγο, για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής, είτε για αγκυροβόλημα, είτε για μακροχρόνια ή παροδική χερσαία εναπόθεση, είτε για εξυπηρέτηση των διερχόμενων σκαφών.

2. Σε κάθε τουριστικό λιμένα καθορίζεται, με βάση τις διατάξεις του παρόντος νόμου, τμήμα ξηράς (χερσαία ζώνη) και θαλάσσης (θαλάσσια ζώνη), στην οποία επιτρέπεται η εκτέλεση λιμενικών έργων και κατασκευή πάσης φύσεως χερσαίων κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, που απαιτούνται για τη δημιουργία, τη λειτουργία, την τουριστική ανάπτυξη, την εκμετάλλευση, αξιοποίηση και την οικονομική βιωσιμότητα του λιμένα. Η χερσαία και θαλάσσια ζώνη συναποτελούν τη "ζώνη τουριστικού λιμένα". Στα ανωτέρω έργα και εγκαταστάσεις περιλαμβάνονται ιδίως οι απαραίτητες προσχώσεις του θαλάσσιου χώρου, τα λιμενικά έργα, οι διαμορφώσεις του περιβάλλοντος χώρου (παράλιου και χερσαίου) για εναπόθεση, συντήρηση και επισκευή σκαφών αναψυχής, καθώς και οι πάσης φύσεως κτιριακές εγκαταστάσεις για δραστηριότητες υποστήριξης του τουριστικού λιμένα, τουριστικής αξιοποίησης, εκμετάλλευσης του και υποστήριξης των συναφών και λοιπών εμπορικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της ανέγερσης κατοικιών στη ζώνη τουριστικού λιμένα για μακροχρόνια εκμετάλλευση.

3. Όπου στον παρόντα νόμο αναφέρεται η φράση "φορέας διαχείρισης τουριστικού λιμένα" νοείται το φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου το οποίο έχει αναλάβει με σύμβαση μετά του Δημοσίου [Αρχή Τροποποίησης] ή μετά της «Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα Ανώνυμη Εταιρία – ΠΡΟΣΘ. ΛΕΞΕΩΝ ΣΤΗΝ ΠΑΡ. 3 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 29 ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 4 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 49 ΤΟΥ Ν. 3220/04, ΦΕΚ-15 Α' [Τέλος Τροποποίησης] [Αρχή Τροποποίησης] ή εκ του νόμου – ΠΡΟΣΘ. ΛΕΞΕΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 16 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 39 ΤΟΥ Ν. 3105/03, ΦΕΚ-29 Α' [Τέλος Τροποποίησης] την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση τουριστικού λιμένα σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

4. Η "χερσαία ζώνη" του τουριστικού λιμένα αποτελείται από τον αιγιαλό και τους συνεχόμενους χώρους, που είναι αναγκαίοι για την εκτέλεση των έργων της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου. Όπου υπάρχει εγκεκριμένο σχέδιο

ρυμοτομίας, η εσωτερική οριακή γραμμή της χερσαίας ζώνης δεν μπορεί να υπερβεί την πλησιέστερη ρυμοτομική γραμμή.

Εάν η έκταση της χερσαίας ζώνης δεν επαρκεί για τις ανάγκες του τουριστικού λιμένα δύναται να επεκταθεί, με τροποποίηση του τυχόν υφιστάμενου σχεδίου ρυμοτομίας με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων έργων, ύστερα από γνώμη του κεντρικού συμβουλίου χωροταξίας, οικισμού και περιβάλλοντος και του οικείου δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου. Οι αποζημιώσεις από την τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου, που κατά τις κείμενες διατάξεις βαρύνουν το δήμο ή την κοινότητα, καταβάλλονται από το φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα. Επιτρέπεται η περιφραγή μέρους ή του συνόλου της χερσαίας ζώνης τουριστικού λιμένα, προκειμένου να εξασφαλίζεται η ασφάλεια και η τάξη στη ζώνη του λιμένα.

5. Η "θαλάσσια ζώνη" του τουριστικού λιμένα περιλαμβάνει τις λιμενολεκάνες και τους διαύλους που ορίζονται από τα εξωτερικά (μώλοι, κυματοθραύστες) και εσωτερικά (κρηπίδες, όρια επιχώσεων) λιμενικά έργα ή ταυτίζεται με θαλάσσιους προφυλαγμένους όρμους.

Η θαλάσσια ζώνη δεν μπορεί να επεκταθεί σε απόσταση μεγαλύτερη των πεντακοσίων (500) μέτρων από τα όρια της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα προς την ανοικτή θάλασσα. Η έκταση αυτή ορίζεται εκατέρωθεν από νοητό τόξο κύκλου που γράφεται με κέντρα τα άκρα της χερσαίας ζώνης και ακτίνα πεντακοσίων μέτρων. Εάν η προ του αιγιαλού θαλάσσια ζώνη είναι αβαθής, επιτρέπεται η επέκτασή της και πέρα από τη γραμμή των πεντακοσίων (500) μέτρων, μέχρι να συναντήσει θάλασσα βάθους δέκα (10) μέτρων.

6. Για τη δημιουργία νέου τουριστικού λιμένα ή για την επέκταση, συμπλήρωση ή μετατροπή υπάρχοντος λιμένα σε τουριστικό, εφαρμόζονται αποκλειστικά οι διατάξεις του παρόντος νόμου. Το αυτό ισχύει και για τη λειτουργία των υφισταμένων ανεξάρτητα από το ιδιοκτησιακό καθεστώς αυτών.

### **Άρθρο 30**

Διοίκηση - Διαχείριση - Εκμετάλλευση και χωροθέτηση τουριστικών λιμένων

1. Η διοίκηση, διαχείριση, εκμετάλλευση και έλεγχος των τουριστικών λιμένων ανήκει στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας. Οι κατά τον παρόντα νόμο αρμοδιότητες, όπως ειδικότερα ορίζεται κατωτέρω, ανατίθενται στη Γραμματεία Στήριξης Τουριστικών Λιμένων (Γραμματεία) και στη Διεύθυνση Θαλάσσιου Τουρισμού (Διεύθυνση), που συνιστώνται με το άρθρο 37 του παρόντος νόμου στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και στον Ε.Ο.Τ. αντίστοιχα.

[Αρχή Τροποποίησης]

Με απόφαση του Υπουργού Τουριστικής Ανάπτυξης συγκροτείται εννεαμελής "Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων". Η Επιτροπή αποτελείται από τον Γενικό ή Ειδικό Γραμματέα του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης, τον Προϊστάμενο της

Διεύθυνσης θαλάσσιου Τουρισμού και Τουριστικών Λιμένων του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης, έναν (1) εκπρόσωπο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, έναν (1) εκπρόσωπο του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών, έναν (1) εκπρόσωπο του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, έναν (1) εκπρόσωπο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, έναν (1) εκπρόσωπο του Υπουργείου Πολιτισμού, έναν (1) εκπρόσωπο από τον Ε.Ο.Τ. και έναν (1) πτυχιούχο Α. Ε.Ι.

Πρόεδρος της επιτροπής ορίζεται ο Γενικός ή Ειδικός Γραμματέας Τουρισμού του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης, αναπληρούμενος από τον Διευθυντή Τουριστικής Πολιτικής του ίδιου Υπουργείου.

Με την ίδια απόφαση ορίζονται οι αναπληρωτές των μελών και ο γραμματέας της Επιτροπής με τον αναπληρωτή του. Εισηγητές των θεμάτων που συζητούνται στην Επιτροπή ορίζονται με απόφαση του Προέδρου υπάλληλοι της Διεύθυνσης Τουριστικών Λιμένων. Η Επιτροπή μπορεί να υποβοηθείται στο έργο της από χρηματοοικονομικό Σύμβουλο. Ο Σύμβουλος προσλαμβάνεται στο Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης ή στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών ύστερα από σχετική εισήγηση του Προέδρου της Επιτροπής.

Με απόφαση του Υπουργού Τουριστικής Ανάπτυξης καθορίζονται θέματα σχετικά με τη λειτουργία της Επιτροπής. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Τουριστικής Ανάπτυξης καθορίζεται η αποζημίωση των μελών, των εισηγητών και του γραμματέα της Επιτροπής - ΑΝΤΙΚ. ΤΩΝ ΠΑΡ. 2 ΚΑΙ 3 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 30 ΩΣ ΑΝΩ ΠΑΡ. ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 1 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 38 ΤΟΥ Ν. 3105/03, ΦΕΚ-29 Α΄ ΟΠΩΣ ΑΥΤΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 10 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 8 ΤΟΥ Ν. 3270/04, ΦΕΚ-187 Α [Τέλος Τροποποίησης]

4. Για τη χωροθέτηση, την έγκριση των χρήσεων γης και των όρων και περιορισμών δόμηση του τουριστικού λιμένα ή για τη μετατροπή υπάρχοντος λιμένα σε τουριστικό, απαιτείται η γνώμη της πιο πάνω Επιτροπής. Η Επιτροπή, στα πλαίσια άσκησης των αρμοδιοτήτων της, μπορεί να διενεργεί αυτοψίες, καθώς και να ζητεί πληροφορίες, τεχνικά ή άλλα στοιχεία από τη διεύθυνση τεχνικών υπηρεσιών της οικείας, εκ του τόπου του τουριστικού λιμένα, νομαρχίας. Η χωροθέτηση, η έγκριση χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δομήσεως κατά τη διαδικασία του παρόντος νόμου δεν απαιτείται εάν η θέση δημιουργίας του τουριστικού λιμένα έχει νομίμως εγκριθεί με βάση άλλες διατάξεις πριν από την ισχύ του παρόντος νόμου.

5. Εγκρίνονται από της ισχύος του παρόντος νόμου στις ακόλουθες θέσεις και περιοχές η χωροθέτηση, τα όρια της χερσαίας ζώνης, οι προσχώσεις, καθώς και οι χρήσεις γης και οι όροι και περιορισμοί δόμησης όπως εμφανίζονται στο συνημμένο παράρτημα ΙΙ του άρθρου 41 του παρόντος νόμου, για τη δημιουργία των κάτωθι τουριστικών λιμένων. Οι ρυθμίσεις αυτές, για καθεμία περίπτωση που χωροθετείται, εμφανίζονται σε πρωτότυπα διαγράμματα με κλίμακα 1:1000, που δημοσιεύονται στο άρθρο 41 του παρόντος νόμου. Οι θέσεις και περιοχές που εγκρίνονται με την παρούσα παράγραφο είναι:

α. ΑΡΕΤΣΟΥ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ

β. ΦΛΟΙΣΒΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

- γ. ΓΟΥΒΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ
- δ. ΧΙΟΣ
- ε. ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ
- στ. ΑΓΥΙΑ ΠΑΤΡΑΣ
- ζ. ΠΥΛΟΣ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ
- η. ΡΕΘΥΜΝΟ ΚΡΗΤΗΣ
- θ. ΡΟΔΟΣ
- ι. ΚΩΣ
- ια. ΛΟΥΤΡΑΚΙ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ
- ιβ. ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΜΥΚΟΝΟΥ
- ιγ. ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΡΗΤΗΣ
- ιδ. ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ ΣΑΜΟΥ
- ιε. ΖΑΚΥΝΘΟΣ
- ιστ. Ο εμπορικός τουριστικός λιμένας ΤΟΥΡΛΟΥ ΜΥΚΟΝΟΥ

Οι διατάξεις των παρ.5 και 6 του άρθρου 31 του παρόντος ισχύουν και για τις ανωτέρω θέσεις και περιοχές και η παραχώρηση και εκμετάλλευση των ανωτέρω πραγματοποιούνται σύμφωνα με τη διαδικασία, που προβλέπεται στο άρθρο 31 παρ.4 και 7 του παρόντος νόμου.

"Σε περίπτωση κατά την οποία στη χερσαία ζώνη χωροθετημένου τουριστικού λιμένα προτείνεται η εγκατάσταση επιχείρησης καζίνο, κατά τις διατάξεις του Ν.2206/94 (ΦΕΚ 62 Α') η παραχώρηση της χρήσης και εκμετάλλευσης του τουριστικού λιμένα, συμπεριλαμβανομένης και της χερσαίας ζώνης διενεργείται από την Επιτροπή των διατάξεων των παραγράφων 7 και 8 και τη Γραμματεία της παραγράφου 10 του άρθρου 1 του Ν.2206/94, μετά από προηγούμενη γνώμη της Επιτροπής του άρθρου 30 του Ν.2160/93.

Η παραχώρηση διενεργείται σύμφωνα με τη διαδικασία, που προβλέπεται στις διατάξεις των παραγράφων 7, 12, 13, 14, 15 του άρθρου 1 και του άρθρου 2 του Ν.2206/94, σε συνδυασμό με την παρ.7 του άρθρου 31 του Ν.2160/93, (το εντός "" προστέθηκε από το άρθρ.57 παρ.δ του Ν.2224/94, ΦΕΚ 112 Α')."

[Αρχή Τροποποίησης]

Η χρήση και εκμετάλλευση των παραπάνω τουριστικών λιμένων μπορεί να παραχωρείται με σύμβαση, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 31 παρ. 7 του παρόντος, σε Ο.Τ.Α. α' ή β' βαθμού ή σε εταιρεία στην οποία μετέχει ο Ο.Τ.Α., εφόσον ο ίδιος είναι κύριος ή επικαρπωτής παράκτιου ακινήτου που έχει περιληφθεί στη χερσαία ζώνη του τουριστικού λιμένα ή συνδέεται με αυτήν και αναλαμβάνει την υποχρέωση εκτέλεσης όλων των αναγκαίων για τη λειτουργία του λιμένα έργων, είτε ο ίδιος είτε η εταιρεία - ΑΝΤΙΚ. ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 6γ ΤΟΥ

ΑΡΘΡΟΥ 52 ΤΟΥ Ν. 3105/03, ΦΕΚ-29 Α΄. ΕΙΧΕ ΠΡΟΣΤΕΘΕΙ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 5 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 27 ΤΟΥ Ν. 2636/98, ΦΕΚ-198 Α΄ [Τέλος Τροποποίησης]

**(Με το άρθρο 11 του Ν. 3517/06, ΦΕΚ-271 Α΄, ορίζεται ότι :** «Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Τουριστικής Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας δύναται να παραχωρείται σε Οργανισμό Λιμένα Α.Ε. η παράκτια και θαλάσσια περιοχή που προορίζεται για τη δημιουργία του τουριστικού λιμένα που έχει χωροθετηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 30 παρ. 5 εδάφιο ε΄ του ν. 2160/1993 (ΦΕΚ 118/Α΄), με σκοπό την ενιαία εκτέλεση και διαχείριση των προβλεπόμενων έργων.

Με την παραπάνω απόφαση τροποποιείται και συμπληρώνεται η οικεία σύμβαση παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Λιμένα Α.Ε. και ρυθμίζονται ομοίως οι όροι και η διάρκεια της παραχώρησης, μετά τη λήξη της οποίας έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 31 παράγραφοι 4 και 7 του ν. 2160/1993. Με την ίδια απόφαση ορίζεται και η προθεσμία μέσα στην οποία πρέπει να εκπληρωθεί ο σκοπός της παραχώρησης, μετά την άπρακτη παρέλευση της οποίας η παραχώρηση αίρεται αυτοδικαίως.

Εγκρίσεις περιβαλλοντικών όρων και μελετών που έχουν εκδοθεί για τη δημιουργία των παραπάνω τουριστικών λιμένων εξακολουθούν να ισχύουν και συμπληρώνονται αναλόγως με μέριμνα του οικείου Οργανισμού Λιμένα, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις»).

6. Σε περίπτωση χωροθέτησης τουριστικού λιμένα εντός ζώνης υφιστάμενου εμπορικού λιμένα, η Επιτροπή, πριν από την έκδοση της αποφάσεώς της, διαβιβάζει το σχετικό φάκελο στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προκειμένου να γνωμοδοτήσει εντός διμήνου το αργότερο από της λήψεως του φακέλου αν εκ του υπό χωροθέτηση τουριστικού λιμένα παρακωλύεται η λειτουργία του εμπορικού λιμένα ή η κατασκευή προγραμματισμένων έργων επέκτασης αυτού ή παραβλάπεται η ασφάλειά του ή των υπάρχουσών εγκαταστάσεων αυτού. Αν παρέλθει άπρακτη η πιο πάνω προθεσμία τεκμαίρεται ότι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει γνωμοδοτήσει θετικά.

(Με την υπ΄ αριθ. 2068260/10100/0022/97 (ΦΕΚ-1065 Β΄) : Αναπροσαρμογή αμοιβής των μελών και του Γραμματέα της Επιτροπής του άρθρου 30 του Ν. 2160/93 και των εισηγητών του άρθρου 37 του ίδιου Νόμου απόφαση Υπουργών Οικονομικών και Ανάπτυξης ορίζουμε ότι : «Καθορίζουμε τη μηνιαία αποζημίωση του προέδρου και των μελών της Επιτροπής του άρθρου 30 του Ν. 2160/93, σε εκατόν πενήντα χιλιάδες (150.000) δρχ., των έξι (6) εισηγητών του άρθρου 37 του ίδιου νόμου σε εκατό χιλιάδες (100.000) δρχ. και του Γραμματέα και του αναπληρωτή του της ίδιας Επιτροπής σε εξήντα χιλιάδες (60.000) δρχ.»).

## **Άρθρο 31**

## Δημιουργία τουριστικών λιμένων Πρωτοβουλία Διαδικασία - Εκμετάλλευση

1. Τουριστικός λιμένας μπορεί να δημιουργηθεί με πρωτοβουλία της Γραμματείας ή οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου δημόσιου ή ιδιωτικού δικαίου. Το φυσικό ή νομικό πρόσωπο πρέπει να τυγχάνει κύριος ή επικαρπωτής του παράκτιου ακινήτου, έμπροσθεν του οποίου ενδιαφέρεται να χωροθετήσει και κατασκευάσει τουριστικό λιμένα, είτε να έχει με συμβολαιογραφικό προσύμφωνο την κυριότητα ή επικαρπία του παράκτιου ακινήτου.

2. Για τη χωροθέτηση και δημιουργία τουριστικού λιμένα απαιτείται να υποβληθούν στη Γραμματεία από τον ενδιαφερόμενο τα παρακάτω δικαιολογητικά:

(α) Γενικό Τοπογραφικό Διάγραμμα κλίμακας 1:10.000, ή απόκομμα χάρτου, στο οποίο εμφανίζονται η ακριβής θέση του έργου, καθώς και οι χρήσεις γης της ευρύτερης περιοχής.

(β) Τοπογραφικό Διάγραμμα κλίμακας 1:1.000 ή 1:2.000, στο οποίο εμφανίζονται η αιτούμενη ζώνη του λιμένα, τα όρια της ιδιοκτησίας, η τυχόν καθορισμένη οριογραμμή του αιγιαλού και της παραλίας και του τυχόν παλαιού αιγιαλού και η πρόταση καθορισμού των νέων οριογραμμών αιγιαλού και παραλίας.

(γ) Σχέδιο γενικής διάταξης κλίμακος 1:500 ή 1:1.000 των προτεινόμενων έργων και κατασκευών, στο οποίο θα εμφανίζονται τα στοιχεία της περιπτώσεως (β), η έκταση των προτεινόμενων προσχώσεων στο θαλάσσιο χώρο, η οριοθέτηση της χερσαίας ζώνης, οι προτεινόμενες χρήσεις γης, οι όροι και περιορισμοί δόμησης, η έκταση της περίφραξης κλπ. Ο συντελεστής δόμησης δεν θα υπερβαίνει το 0, 4 στο σύνολο της χερσαίας ζώνης, τα δε κτίρια δύνανται να ανεγείρονται μέχρι τη γραμμή της παραλίας. (

δ) Ερωτηματολόγιο του Πίνακα 3 του άρθρου 16 της Υ.Α.69269/5387/90 (ΦΕΚ 678 Β').

(ε) Έκθεση γενικής περιγραφής των προτεινόμενων λιμενικών έργων, που απαιτούνται για τη δημιουργία του λιμένα, καθώς και των προτεινόμενων χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δομήσεως και των βασικών έργων υποδομής για τη λειτουργία, εκμετάλλευση και οικονομική βιωσιμότητα αυτών.

(στ) Προβλεπόμενο ύψος επένδυσης.

(ζ) Τίτλοι κυριότητας ή δικαιώματα επικαρπίας ή συμβολαιογραφικό προσύμφωνο της παράκτιας έκτασης.

Επιτρέπεται κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις του Α.Ν.2344/40 (ΦΕΚ 154 Α') να συντάσσεται από την Επιτροπή η σχετική έκθεση εξαιρετικά και μόνο στις περιπτώσεις όπου απαιτείται να γίνει ο προσωρινός καθορισμός των οριογραμμών αιγιαλού και παραλίας για τις ανάγκες σύνταξης του τοπογραφικού διαγράμματος της περιπτώσεως (β) ανωτέρω. Η έκθεση μαζί με το διάγραμμα εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Η Γραμματεία ελέγχει την πληρότητα των υποβαλλόμενων δικαιολογητικών, διαβιβάζει μία πλήρη σειρά δικαιολογητικών στον οικείο δήμο ή κοινότητα προκειμένου να εκφέρει την άποψή του εντός δεκαπέντε (15) ημερών

από της λήψεως του σχετικού φακέλου περί της σκοπιμότητας δημιουργίας του νέου τουριστικού λιμένα και εισηγείται στην Επιτροπή. Σε περίπτωση μη απαντήσεως του δήμου ή της κοινότητας εντός των πιο πάνω δεκαπέντε (15) ημερών τεκμαίρεται έλλειψη αντίρρησης για τη χωροθέτηση του νέου τουριστικού λιμένα.

[Αρχή Τροποποίησης]

3. Εντός τεσσάρων (4) μηνών από της υποβολής της αίτησης με όλα τα δικαιολογητικά που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων αποφαινεται περί της σκοπιμότητας δημιουργίας του αιτούμενου τουριστικού λιμένα και εγκρίνει ή απορρίπτει τη δημιουργία αυτού. Κατά της απορριπτικής απόφασης της Επιτροπής χωρεί αίτηση θεραπείας εντός προθεσμίας είκοσι (20) ημερών από της κοινοποιήσεώς της. Η αίτηση θεραπείας απευθύνεται στον Υπουργό Ανάπτυξης, ο οποίος αποφασίζει αμετάκλητα εντός δύο (2) μηνών από τη σε αυτόν υποβολή της αίτησης θεραπείας, μετά από εισήγηση της Διεύθυνσης Θαλάσσιου Τουρισμού και Τουριστικών Λιμένων. Σε περίπτωση απόρριψης της αίτησης θεραπείας, δεν επιτρέπεται η υποβολή νέας αίτησης για τη δημιουργία τουριστικού λιμένα στην ίδια περιοχή προ της παρέλευσης πενταετίας από της απορρίψεώς της. Η έγκριση της χωροθέτησης, των απαιτούμενων προσχώσεων και των χρήσεων αυτών, των χρήσεων γης και των όρων και περιορισμών δόμησης συντελείται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης μετά από γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως – ΑΝΤΙΚ. ΤΗΣ ΠΑΡ. 3 ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 5 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 38 ΤΟΥ Ν. 3105/03, ΦΕΚ-29 Α' [Τέλος Τροποποίησης]

4. Σε περίπτωση χωροθέτησης νέου τουριστικού λιμένα με πρωτοβουλία της Γραμματείας απαιτούνται τα δικαιολογητικά, που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, τα οποία συντάσσονται με μέριμνα και δαπάνες της Γραμματείας.

Μετά τη χωροθέτηση τουριστικού λιμένα η εκτέλεση όλων των έργων που απαιτούνται για τη δημιουργία, λειτουργία, εκμετάλλευση και οικονομική βιωσιμότητα αυτού μπορεί να παραχωρείται σε επιχείρηση ή επιχειρήσεις (δημόσιες ή ιδιωτικές) ή σε όμιλο επιχειρήσεων (δημόσιων ή ιδιωτικών).

Η παραχώρηση γίνεται με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ύστερα από πρόσκληση του Υπουργού για εκδήλωση ενδιαφέροντος με δημόσιο διαγωνισμό. Με αποφάσεις του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται οι όροι διενέργειας του διαγωνισμού και η διαδικασία μέχρι την υπογραφή της συμβάσεως, που αναφέρεται στην παράγραφο 7 του παρόντος άρθρου. Επιτροπή του διαγωνισμού είναι η Επιτροπή του άρθρου 30 του παρόντος νόμου. Η κατακύρωση του διαγωνισμού γίνεται μετά από εισήγηση της Επιτροπής και απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται οι όροι διενέργειας του διαγωνισμού και η διαδικασία μέχρι την υπογραφή της συμβάσεως, που αναφέρεται στην παράγραφο 7 του παρόντος άρθρου. Επιτροπή του διαγωνισμού είναι η Επιτροπή του άρθρου 30 του παρόντος νόμου. Η κατακύρωση του διαγωνισμού γίνεται μετά από εισήγηση της Επιτροπής και απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.



[Αρχή Τροποποίησης]

Το συνολικό κόστος κατασκευής των χερσαίων και λιμενικών έργων των τουριστικών λιμένων που παραχωρούνται, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στις διατάξεις της παρούσας παραγράφου, μπορεί να συγχρηματοδοτείται από το Δημόσιο μέσω του Προϋπολογισμού Δημοσίων Επενδύσεων.

Στην περίπτωση αυτή απαιτείται προ της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος:

α. Η σύνταξη χρηματοοικονομικής μελέτης κόστους οφέλους για τη βιωσιμότητα και ανταποδοτικότητα του τουριστικού λιμένα, η οποία υποβάλλεται στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών και στο Υπουργείο Ανάπτυξης (Γενική Γραμματεία Τουρισμού).

β. Η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Ανάπτυξης με την οποία ορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και η σχετική διαδικασία της συγχρηματοδότησης του κόστους της επένδυσης μέσω του Προϋπολογισμού Δημοσίων Επενδύσεων.

Το κόστος κατασκευής των χερσαίων και λιμενικών έργων των τουριστικών λιμένων, που παραχωρούνται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στην παράγραφο, δεν υπάγεται στο καθεστώς ενισχύσεων του ν. 2601/1998 (ΦΕΚ 81 Α') - ΠΡΟΣΘ. ΕΔΑΦ. ΣΤΗΝ ΠΑΡ. 4 ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 1 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 19 ΤΟΥ Ν. 3049/02, ΦΕΚ-212 Α' [Τέλος Τροποποίησης]

[Αρχή Τροποποίησης]

Οι διατάξεις της παρούσας παραγράφου έχουν εφαρμογή, με εξαίρεση τις προϋποθέσεις των περιπτώσεων α' και β', και στις περιπτώσεις των τουριστικών λιμένων για τους οποίους έχει διενεργηθεί διαγωνισμός, έχει γίνει κατακύρωση και δεν έχει υπογραφεί κατά τη δημοσίευση του παρόντος η σύμβαση παραχώρησης που προβλέπεται στην παράγραφο 7 του άρθρου 31 του Ν. 2160/ 1993.

Οι όροι, οι προϋποθέσεις, η διαδικασία, το ύψος της συγχρηματοδότησης και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια καθορίζεται με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών και του Υπουργού Ανάπτυξης – ΠΡΟΣΘ. ΕΔΑΦΙΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 6Β ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 52 ΤΟΥ Ν. 3105/03, ΦΕΚ-29 Α' [Τέλος Τροποποίησης]

**(Με το άρθρο 11 του Ν. 3517/06, ΦΕΚ-271 Α', ορίζεται ότι :** «Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Τουριστικής Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας δύναται να παραχωρείται σε Οργανισμό Λιμένα Α.Ε. η παράκτια και θαλάσσια περιοχή που προορίζεται για τη δημιουργία του τουριστικού λιμένα που έχει χωροθετηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 30 παρ. 5 εδάφιο ε' του ν. 2160/1993 (ΦΕΚ 118/Α'), με σκοπό την ενιαία εκτέλεση και διαχείριση των προβλεπόμενων έργων.

Με την παραπάνω απόφαση τροποποιείται και συμπληρώνεται η οικεία σύμβαση παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Λιμένα Α.Ε. και ρυθμίζονται ομοίως οι όροι και η διάρκεια της παραχώρησης, μετά τη λήξη της οποίας έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 31 παράγραφοι 4 και 7 του ν.

2160/1993. Με την ίδια απόφαση ορίζεται και η προθεσμία μέσα στην οποία πρέπει να εκπληρωθεί ο σκοπός της παραχώρησης, μετά την άπρακτη παρέλευση της οποίας η παραχώρηση αίρεται αυτοδικαίως.

Εγκρίσεις περιβαλλοντικών όρων και μελετών που έχουν εκδοθεί για τη δημιουργία των παραπάνω τουριστικών λιμένων εξακολουθούν να ισχύουν και συμπληρώνονται αναλόγως με μέριμνα του οικείου Οργανισμού Λιμένα, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις»).

5. Εντός οκταμήνου από τη δημοσίευση της υπουργικής απόφασης της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου ή από την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης, ο φορέας διαχείρισης τουριστικού λιμένα υποχρεούται να υποβάλλει στη Γραμματεία τα πιο κάτω έγγραφα και δικαιολογητικά: (α) Τις μελέτες και τα σχέδια που απαιτούνται για την έκδοση των οικοδομικών και λοιπών αδειών για τα πάσης φύσεως έργα του τουριστικού λιμένα και για τις εγκαταστάσεις αυτού σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Οι πιο πάνω μελέτες θα πρέπει να έχουν εκπονηθεί και να είναι υπογεγραμμένες από αδειούχους μηχανικούς των αντίστοιχων ειδικοτήτων και να προβλέπουν, αναφορικά με τις εγκαταστάσεις του τουριστικού λιμένα, κατ' ελάχιστο τα ακόλουθα όπως: - Εγκαταστάσεις για τη διοίκηση του τουριστικού λιμένα συμπεριλαμβανομένων του λιμενικού σταθμού, τελωνείου και άλλων συναφών αρχών. - Θέσεις πρόσδεσης σκαφών του λιμενικού σώματος και άλλων αρχών. - Ιατρείο. - Σταθμό ανεφοδιασμού σκαφών. - Εγκαταστάσεις τεχνικής εξυπηρέτησης σκαφών. - Δίκτυο παροχής νερού και ηλεκτρικού ρεύματος. - Παροχές τηλεφωνικών γραμμών. - Εγκαταστάσεις υποδοχής λυμάτων και επεξεργασίας αυτών. - Χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων και ρυμουλκών σκαφών αναψυχής. - Συγκροτήματα αποχωρητηρίων και ντους. - Συστήματα ασφάλειας της ζώνης του τουριστικού λιμένα. - Εγκαταστάσεις αποθηκών. - Καταστήματα διάθεσης ειδών πρώτης ανάγκης. (β) Μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, (γ) Χρονοδιάγραμμα κατασκευής των έργων του λιμένα και των εγκαταστάσεων αυτού. (δ) Αντίγραφα θεωρημένα των συστατικών πράξεων του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα και των νομιμοποιητικών του εγγράφων. (ε) Συμβολαιογραφική πράξη σύστασης ανώνυμης εταιρείας κατά το Ελληνικό Δίκαιο της οποίας ιδρυτές-μέτοχοι θα είναι τα πρόσωπα που απαρτίζουν το φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα στην περίπτωση που ο φορέας διαχείρισης τουριστικού λιμένα αποτελείται από περισσότερα του ενός πρόσωπα. (στ) Υπεύθυνη δήλωση για τον τρόπο της χρηματοδότησης του συνόλου των δαπανών που είναι απαραίτητες για τη μελέτη και κατασκευή του λιμένα μέχρι να τεθεί σε λειτουργία, συνοδευόμενη από βεβαίωση τράπεζας που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, για την πιστοποίηση ύπαρξης των απαιτούμενων κεφαλαίων ή πιστώσεων για την απρόσκοπτη χρηματοδότηση των έργων του τουριστικού λιμένα. (ζ) Εγγύηση καλής εκτέλεσης από τράπεζα που λειτουργεί νόμιμα είτε στην Ελλάδα είτε σε χώρα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Το ύψος της εγγύησης αυτής καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας. Και [Αρχή Τροποποίησης] (η) Τον Ειδικό Κανονισμό Λειτουργίας και τα τιμολόγια του τουριστικού λιμένα – ΑΝΤΙΚ. ΤΗΣ ΠΕΡ. η ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 2 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 38 ΤΟΥ Ν. 3105/03, ΦΕΚ-29 Α' [Τέλος Τροποποίησης]

[Αρχή Τροποποίησης]

6. Η Διεύθυνση Θαλάσσιου Τουρισμού και Τουριστικών Λιμένων ελέγχει τις υποβαλλόμενες από το φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα μελέτες και σχέδια που αναφέρονται στα πάσης φύσεως έργα του τουριστικού λιμένα και των εγκαταστάσεων αυτού και εφόσον συμφωνούν με την υπουργική απόφαση της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου ή τη σύμβαση παραχώρησης τις προωθεί εντός τριάντα (30) ημερών στις αρμόδιες υπηρεσίες προκειμένου να εκδοθούν οι απαραίτητες οικοδομικές και λοιπές άδειες για τη δημιουργία του τουριστικού λιμένα. Οι άδειες χορηγούνται από τις αρμόδιες υπηρεσίες εντός τετραμήνου από της υποβολής των σχετικών μελετών και σχεδίων από τη Διεύθυνση Θαλάσσιου Τουρισμού και Τουριστικών Λιμένων – ΑΝΤΙΚ. ΤΗΣ ΠΑΡ. 6 ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 6 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 38 ΤΟΥ Ν. 3105/03, ΦΕΚ-29 Α' [Τέλος Τροποποίησης]

7. Η παραχώρηση της χρήσης και εκμετάλλευσης της ζώνης του τουριστικού λιμένα στο φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα διέπεται από τους όρους της σύμβασης, τις διατάξεις του παρόντος νόμου και του Αστικού Κώδικα. Η σύμβαση υπογράφεται για λογαριασμό του Δημοσίου από τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και το φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα και περιλαμβάνει, τουλάχιστο, λεπτομερή περιγραφή των έργων που αναλαμβάνει να κατασκευάσει ο φορέας διαχείρισης τουριστικού λιμένα, το ελάχιστο ποσό της επένδυσης που απαιτείται και τον τρόπο κάλυψης αυτής, τη χρονική διάρκεια της παραχώρησης, που δεν δύναται να υπερβαίνει τα 99 έτη κατ' ανώτατο όριο, το καταβλητέο στο Δημόσιο αντάλλαγμα για όλη τη χρονική διάρκεια της παραχώρησης, τις ποινικές ρητρες για παραβάσεις της σύμβασης τους λόγους λύσης της σύμβασης, την επίλυση των διαφορών που ανακύπτουν μεταξύ του Δημοσίου και του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα με διεθνή ή εσωτερική διαιτησία και οποιονδήποτε άλλο όρο συνδεδεμένο με την παραχώρηση ή την εκμετάλλευση του τουριστικού λιμένα και την εξασφάλιση των δικαιωμάτων του Δημοσίου. Στη σύμβαση, από την εμπρόθεσμη κατάθεσή τους, προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της όλες οι μελέτες, τα σχέδια, το χρονοδιάγραμμα και λοιπά στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου.

Τροποποίηση της σύμβασης δεν επιτρέπεται χωρίς τη συγκατάθεση του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα.

[Αρχή Τροποποίησης]

Με τη σύμβαση μπορεί να καθορίζεται και αριθμός θέσεων για ελλιμενισμό ναυταθλητικών σκαφών - ΠΡΟΣΘ. ΕΔΑΦΙΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 7 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 38 ΤΟΥ Ν. 3105/03, ΦΕΚ-29 Α' [Τέλος Τροποποίησης]

**(Με το άρθρο 11 του Ν. 3517/06, ΦΕΚ-271 Α', ορίζεται ότι :** «Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Τουριστικής Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας δύναται να παραχωρείται σε Οργανισμό Λιμένα Α.Ε. η παράκτια και θαλάσσια περιοχή που προορίζεται για τη δημιουργία του τουριστικού λιμένα που έχει χωροθετηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 30 παρ. 5 εδάφιο ε' του ν. 2160/1993 (ΦΕΚ 118/Α'), με σκοπό την ενιαία εκτέλεση και διαχείριση των προβλεπόμενων έργων.

Με την παραπάνω απόφαση τροποποιείται και συμπληρώνεται η οικεία σύμβαση παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Λιμένα Α.Ε. και ρυθμί-

ζονται ομοίως οι όροι και η διάρκεια της παραχώρησης, μετά τη λήξη της οποίας έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 31 παράγραφοι 4 και 7 του ν. 2160/1993. Με την ίδια απόφαση ορίζεται και η προθεσμία μέσα στην οποία πρέπει να εκπληρωθεί ο σκοπός της παραχώρησης, μετά την άπρακτη παρέλευση της οποίας η παραχώρηση αίρεται αυτοδικαίως.

Εγκρίσεις περιβαλλοντικών όρων και μελετών που έχουν εκδοθεί για τη δημιουργία των παραπάνω τουριστικών λιμένων εξακολουθούν να ισχύουν και συμπληρώνονται αναλόγως με μέριμνα του οικείου Οργανισμού Λιμένα, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις»).

8. Ο φορέας διαχείρισης τουριστικού λιμένα οφείλει, εντός διμήνου από την ολοκλήρωση του συνόλου των έργων του τουριστικού λιμένα, να υποβάλει αίτηση στη Γραμματεία στην οποία θα επισυνάπτεται τοπογραφικό διάγραμμα και πλήρη σειρά σχεδίων του τουριστικού λιμένα και των εγκαταστάσεων αυτού, όπως κατασκευάσθηκαν προκειμένου να εκδοθεί η άδεια λειτουργίας του τουριστικού λιμένα και όλων των εγκαταστάσεων αυτού. Η Γραμματεία προωθεί εντός τριών ημερών τα σχέδια στη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών του Ε.Ο.Τ. η οποία πραγματοποιεί τον έλεγχο και εντός τριάντα ημερών υποβάλλει σχετική έκθεση στη Γραμματεία. Η άδεια λειτουργίας εκδίδεται εντός διμήνου από την υποβολή της πιο πάνω αιτήσεως. Η Γραμματεία υποχρεούται να μεριμνήσει για τον οριστικό καθορισμό της νέας οριογραμμής αιγιαλού και παραλίας και για την καταγραφή του δημοσίου κτήματος που δημιουργήθηκε με την ολοκλήρωση των έργων του τουριστικού λιμένα. Στο φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα δύνανται να χορηγηθούν από τη Γραμματεία και τμηματικές άδειες για τη λειτουργία διακεκριμένων τμημάτων του υπό κατασκευή τουριστικού λιμένα, εντός διμήνου από την υποβολή σχετικής αίτησής του, που θα συνοδεύεται από τα δικαιολογητικά που θα απαιτούνται κατά περίπτωση από τη Γραμματεία.

9. Η μέριμνα για τη συντήρηση των έργων και εγκαταστάσεων του τουριστικού λιμένα, η καθαριότητα, με επιφύλαξη των υποχρεώσεων των οικείων δήμων και κοινοτήτων για αποκομιδή των απορριμμάτων, η ανανέωση του τεχνικού εξοπλισμού και κάθε άλλη σχετική ενέργεια εμπίπτει στις υποχρεώσεις του φορέα διαχείρισης. Αρμόδια για τον έλεγχο της λειτουργίας των τουριστικών λιμένων είναι η Διεύθυνση.

10. Οι οργανισμοί κοινής ωφέλειας (Δ.Ε.Η., Ο.Τ.Ε., Ε.Υ.Δ.Α.Π. κλπ.) καθώς και οι οικείοι δήμοι και κοινότητες οφείλουν να εκτελούν τα απαραίτητα έργα υποδομής για τη σύνδεση του τουριστικού λιμένα με τα δίκτυα τους. Εάν οι πιο πάνω φορείς αδυνατούν ή καθυστερούν την εκτέλεση των έργων υποδομής, δύνανται να επιτραπεί με απόφαση του οικείου νομάρχη η χρησιμοποίηση άλλων τρόπων εξυπηρέτησης του τουριστικού λιμένα (αυτοδύναμη παραγωγή ενέργειας, βιολογικός καθαρισμός κλπ.).

11. Με αποφάσεις του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, επιτρέπεται να τροποποιούνται ή συμπληρώνονται τα απαιτούμενα έγγραφα και δικαιολογητικά των παραγράφων 2 και 5 του παρόντος άρθρου και καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

"12. Κάθε αίτηση χωροθέτησης που υποβάλλεται στη Γραμματεία Στήριξης Τουριστικών Λιμένων συνοδεύεται από ειδικό τέλος υπερ του Δημοσίου το ύψος του οποίου ορίζεται σε πεντακόσιες χιλιάδες (500.000) δραχμές, εάν αφορά σε τουριστικό λιμένα ή σε λιμένα ξενοδοχειακής μονάδας και σε τριακόσιες χιλιάδες (300.000) δραχμές, εάν αφορά σε ζώνη αγκυροβολίου ή σε καταφύγιο τουριστικών σκαφών. Τα παραπάνω ποσά μπορεί να αναπροσαρμόζονται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης σε ποσοστό που δεν θα υπερβαίνει ετησίως το πέντε τοις εκατό (5%). Η διαδικασία είσπραξης, απόδοσης και διαχείρισης αυτού του τέλους, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Οικονομικών" (προσθ. της παρ. 12 από την παρ. 6 του άρθρου 27 του Ν. 2636/98, ΦΕΚ-198 Α').

[Αρχή Τροποποίησης]

### **Άρθρο 31α**

#### Κανονισμοί λειτουργίας τουριστικών λιμένων

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας, θεσπίζεται Γενικός Κανονισμός Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων. Ο Κανονισμός έχει εφαρμογή σε όλους τους τουριστικούς λιμένες, στις ζώνες αγκυροβολίου, στα καταφύγια τουριστικών σκαφών και στους λιμένες ξενοδοχειακών μονάδων ανεξάρτητα από το φορέα διαχείρισης αυτών (δημόσιο ή ιδιωτικό) και από το χρόνο έναρξης λειτουργίας τους.
2. Με το Γενικό Κανονισμό Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων ρυθμίζονται θέματα λειτουργίας και ασφάλειας των λιμένων αυτών όπως:
  - α. Τα μέτρα ασφαλείας και προστασίας από πυρκαγιά, ρύπανση και κάθε είδους κίνδυνο εντός της ζώνης του λιμένα.
  - β. Η προστασία περιβάλλοντος, καθαριότητα και ευταξία του λιμένα.
  - γ. Οι πέραν της καταβολής της αξίας των τιμολογίων υποχρεώσεις και ευθύνες των ιδιοκτητών των ελλιμενιζομένων σκαφών και όσων κάνουν χρήση των εξυπηρετήσεων του τουριστικού λιμένα.
  - δ. Ο είσπλους και έκπλους των σκαφών, η αγκυροβολία, πρυμνοδέτηση ή πλαγιοδέτηση αυτών, καθώς και η κατάληψη θέσης και η παραμονή αυτών στον τουριστικό λιμένα.
  - ε. Η κίνηση φορτηγών και επιβατηγών αυτοκινήτων καθώς και λοιπών τροχοφόρων εντός του τουριστικού λιμένα.
  - στ. Οι παρεχόμενες ευκολίες και εξυπηρετήσεις των σκαφών.
  - ζ. Κάθε άλλο θέμα σχετικό με την ασφάλεια, προστασία και την εύρυθμη λειτουργία των τουριστικών λιμένων.
3. Στους παραβάτες των κανονισμών λειτουργίας των τουριστικών λιμένων επιβάλλονται από την αρμόδια Λιμενική Αρχή, ανεξάρτητα από άλλες κυρώσεις που

μπορεί να προβλέπονται, οι κυρώσεις του άρθρου 157 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

4. Με αποφάσεις του Υπουργού Ανάπτυξης, που εκδίδονται μετά από γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εγκρίνονται οι Ειδικοί Κανονισμοί για καθέναν από τους λιμένες της παραγράφου 1.

Οι κανονισμοί αυτοί ρυθμίζουν τους ειδικούς όρους λειτουργίας και εκμετάλλευσης κάθε τουριστικού λιμένα και ιδίως τα εξής θέματα:

α. Την οργάνωση της διοίκησης, τη στελέχωση και τις ειδικές συνθήκες λειτουργίας του τουριστικού λιμένα.

β. Το σαφή προσδιορισμό των ορίων της ζώνης (χερσαίας και θαλάσσιας) του λιμένα.

γ. Το μέγεθος (ελάχιστο-μέγιστο) κατά μονάδα και τον αριθμό κατά κατηγορία σκάφους, καθώς και το συνολικό αριθμό των σκαφών, που μπορούν να ελλιμενιστούν.

δ. Τον τρόπο διαθέσεως των θέσεων ελλιμενισμού των σκαφών στο λιμένα και το σύστημα αγκυροβολίας τους.

ε. Τις παρεχόμενες υπηρεσίες και εξυπηρετήσεις.

στ. Τα μέτρα ασφάλειας και προστασίας των σκαφών και των χρηστών του λιμένα.

ζ. Κάθε άλλο θέμα σχετικό με την ομαλή και εύρυθμη λειτουργία του λιμένα.

5. Με αποφάσεις του Υπουργού Ανάπτυξης, που εκδίδονται μετά από γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εγκρίνονται τα τιμολόγια ελλιμενισμού και των λοιπών παρεχόμενων προς τα σκάφη υπηρεσιών από τους τουριστικούς λιμένες της παραγράφου 1.

Για τον καθορισμό των τιμολογίων λαμβάνονται ιδίως, υπόψη το μέγεθος των σκαφών σε μέτρα ολικού μήκους ή πλάτους, η διάρκεια ελλιμενισμού, η εποχή ελλιμενισμού, η κατηγορία των σκαφών και οι λοιπές παρεχόμενες από τον τουριστικό λιμένα εξυπηρετήσεις σύμφωνα με το επενδυτικό και εν γένει το επιχειρηματικό σχέδιο του φορέα διαχείρισης.

6. Οι Ειδικοί Κανονισμοί και τα Τιμολόγια των τουριστικών λιμένων καταρτίζονται από τους φορείς διαχείρισης και υποβάλλονται στο Υπουργείο Ανάπτυξης για έγκριση σύμφωνα με τα οριζόμενα στις προηγούμενες παραγράφους.

7. Όσοι κάνουν χρήση των τουριστικών λιμένων που προβλέπονται στην παράγραφο 1 υπόκεινται και στους ελέγχους που προβλέπουν οι κείμενες διατάξεις για τις ζώνες των λιμένων (λιμενικούς, τελωνειακούς και λοιπούς ελέγχους) – ΠΡΟΣΘ. ΑΡΘΡΟΥ 31<sup>α</sup> ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 3 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 38 ΤΟΥ Ν. 3103/03, ΦΕΚ-29 Α' [Τέλος Τροποποίησης]

[Αρχή Τροποποίησης]

8. Τα τιμολόγια ελλιμενισμού και των λοιπών παρεχόμενων υπηρεσιών, καθώς και οι Ειδικοί Κανονισμοί Λειτουργίας των τουριστικών λιμένων που ανήκουν κατά διοίκηση και διαχείριση στην Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης (Ε.Τ.Α. Α.Ε.), καταρτίζονται από το διοικητικό συμβούλιο του εκάστοτε, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 29 του Ν. 2160/1993, φορέα διαχείρισης και εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Τουριστικής Ανάπτυξης που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως – ΠΡΟΣΘ. ΠΑΡ. 8 ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 31Α ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 2 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 5 ΤΟΥ Ν. 3270/04, ΦΕΚ-187 Α' [Τέλος Τροποποίησης]

(Σημείωση : Με την παρ. 4 του άρθρου 38 του Ν. 3105/03, ΦΕΚ-29 Α' ορίζεται ότι : «Η Διεύθυνση Τουριστικών Λιμένων της Γενικής Γραμματείας Τουρισμού του Υπουργείου Ανάπτυξης μετονομάζεται σε Διεύθυνση Θαλάσσιου Τουρισμού και Τουριστικών Λιμένων»).

## **Άρθρο 32**

### Απαλλοτριώσεις

1. Ιδιοκτησίες που τυχόν υφίστανται εντός της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα δύνανται να απαλλοτριωθούν υπέρ του Δημοσίου, με δαπάνες του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα, εφόσον αυτό είναι αναγκαίο για την πραγματοποίηση του σκοπού, για τον οποίο γίνεται η παραχώρηση. Η απαλλοτρίωση θεωρείται κατεπείγουσα και κηρύσσεται για δημόσια ωφέλεια με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών. Κατά τα λοιπά ισχύει το Ν.Δ.797/71 (ΦΕΚ 1 Α').
2. Εάν από την εκτέλεση των έργων του λιμένα σχηματισθούν γήπεδα από πρόσχωση, τεχνητή ή φυσική, στη θάλασσα ή στον αιγιαλό, η κυριότητά τους ανήκει στο Δημόσιο. Τα γήπεδα αυτά περιλαμβάνονται στη ζώνη του τουριστικού λιμένα και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τις εν γένει ανάγκες του τουριστικού λιμένα και για την εκτέλεση των έργων, εγκαταστάσεων και λοιπών κατασκευών που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 29 του παρόντος, παραχωρουμένης της χρήσης και εκμετάλλευσης αυτών στο φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα.
3. Μισθώσεις ή άλλα ενοχικά δικαιώματα οποιασδήποτε φύσεως, που αφορούν με οποιονδήποτε τρόπο τις παραχωρούμενες από το Δημόσιο εκτάσεις για τη δημιουργία ή την επέκταση τουριστικού λιμένα, καταργούνται αυτοδικαίως από τη χωροθέτηση του τουριστικού λιμένα σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου. Όποιος έχει τη νομή ή κατοχή της παραχωρουμένης έκτασης ή τμήματος αυτής αποβάλλεται από το φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων του Κώδικα Πολ. Δικονομίας.
4. Η με οποιονδήποτε τρόπο χρήση της ζώνης του τουριστικού λιμένα από οποιονδήποτε τρίτο, χωρίς τη συγκατάθεση του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα, απαγορεύεται. Το Δημόσιο υποχρεούται στην έκδοση των αναγκαίων διοικητικών πράξεων και διαταγών, ώστε να παρέχεται αποτελεσματική προστασία στο φορέα διαχείρισης.

5. Επιτρέπεται για τη διευκόλυνση της ελεύθερης επικοινωνίας με τη ζώνη του τουριστικού λιμένα, κατόπιν συντάξεως και εγκρίσεως τοπικού ρυμοτομικού σχεδίου, η αναγκαστική απαλλοτρίωση κτημάτων προς διάνοιξη των απαιτούμενων οδών προσπέλασης ικανού πλάτους σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

### **Άρθρο 33**

Δικαιώματα και υποχρεώσεις του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα

1. Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση από το φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα ή τους δικαιούχους αυτού, της ζώνης τουριστικού λιμένα, των έργων και εγκαταστάσεων αυτού για σκοπό διάφορο από αυτόν που προβλέπεται στη σχετική σύμβαση. Παράβαση της απαγορεύσεως αυτής συνεπάγεται την έκπτωση του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται από τη σύμβαση παραχώρησης.

2. Ο φορέας διαχείρισης τουριστικού λιμένα δικαιούται να παραχωρεί διαρκή ή πολυετή ενοχικά δικαιώματα, είτε σε σκάφη αναψυχής που λιμενίζονται εντός της ζώνης του τουριστικού λιμένα είτε σε τρίτους που αναλαμβάνουν την εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων της χερσαίας ζώνης αυτού (ιδίως μίσθωση ή παραχώρηση εκμετάλλευσης εστιατορίου, μπαρ, τουριστικών καταλυμάτων, οικιών, διαμερισμάτων, σταθμού ανεφοδιασμού). Επίσης, δικαιούται να παραχωρεί τα πιο πάνω δικαιώματα για το χρονικό διάστημα που ισχύει η παραχώρηση προς το φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα με το σύστημα της χρονομεριστικής μίσθωσης.

Κατά τα λοιπά ισχύει ο Ν.1652/86 (ΦΕΚ 167 Α'). Αντίγραφα όλων των σχετικών συμβάσεων υποβάλλονται, επί ποινή ακυρότητας, στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και την καθ'ύλη αρμόδια Δ.Ο.Υ. εντός ενός μηνός από την υπογραφή τους.

Κατά τη λήξη ή την καθ' οιονδήποτε τρόπο λύση της σύμβασης παραχώρησης του Δημοσίου με το φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα, οι μισθώσεις ή άλλα ενοχικά δικαιώματα οιασδήποτε φύσης, που αφορούν τον τουριστικό λιμένα και τις εγκαταστάσεις αυτού καταργούνται.

3. Ο φορέας διαχείρισης του τουριστικού λιμένα δικαιούται να ζητήσει από την Επιτροπή την υποκατάστασή του εν όλω ή εν μέρει στη σύμβαση παραχώρησης και σε οποιαδήποτε από τα δικαιώματα και υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτήν. Η υποκατάσταση συντελείται με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας μετά από σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

4. Σε περίπτωση πρόσκαιρης εθνικής ανάγκης και της συνεπεία αυτής χρησιμοποίησε των εγκαταστάσεων του τουριστικού λιμένα δεν οφείλεται αποζημίωση στο φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα ή στον καθ' οιονδήποτε τρόπο εκμεταλλευόμενο αυτά.



5. Μετά τη λήξη της χρονικής διάρκειας ή την καθ' οιονδήποτε τρόπο λύση της σύμβασης, η ζώνη τουριστικού λιμένα και όλες οι εντός αυτής εγκαταστάσεις περιέρχονται στο Δημόσιο χωρίς καμία αποζημίωση του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα.

Στην περίπτωση αυτήν το Δημόσιο χωρίς καμία αποζημίωση του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα. Στην περίπτωση αυτήν το Δημόσιο δύναται να προβεί σε νέα παραχώρηση κατά τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

## **Άρθρο 34**

### **Δημιουργία ζωνών αγκυροβολίου και καταφυγίων τουριστικών σκαφών**

1. Η δημιουργία ζωνών αγκυροβολίων και καταφυγίων τουριστικών σκαφών περιλαμβάνει τη χωροθέτησή τους και την εκτέλεση όλων των έργων που απαιτούνται για τη λειτουργία τους.

2. Ζώνη αγκυροβολίου με ελαφρύ εξοπλισμό δημιουργείται εντός προστατευομένων όρμων, όταν δεν θεωρείται σκόπιμη η δημιουργία εγκαταστάσεων και εξοπλισμών που μπορεί να επιφέρουν οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος. Καταφύγιο τουριστικών σκαφών δημιουργείται εντός λιμένων ή προστατευομένων όρμων, όπου παρέχονται, κατ' ελάχιστον, οι παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, κοινόχρηστου τηλεφώνου, παροχής καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων, απορριμμάτων, πυρόσβεσης και ενδαιτήσεως υγιεινής.

3. Η ζώνη αγκυροβολίου και το καταφύγιο τουριστικών σκαφών αποτελούν είδη τουριστικού λιμένα. Η θαλάσσια ζώνη τους καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 29 του παρόντος. Η χερσαία ζώνη τους μπορεί να περιλαμβάνει αιγιαλό, παραλία, τμήμα χερσαίας ζώνης, λιμένα και ενδεχόμενες προσχώσεις που έχουν καταγραφεί ως δημόσιο κτήμα.

4. Η χωροθέτηση ζωνών αγκυροβολίου και καταφυγίων τουριστικών σκαφών μπορεί να γίνεται είτε με πρωτοβουλία της Γραμματείας Στήριξης Τουριστικών Λιμένων είτε ύστερα από αίτηση προς αυτήν οποιουδήποτε ενδιαφερόμενου για χωροθέτηση και παραχώρηση της χρήσης και εκμετάλλευσης της ζώνης αγκυροβολίου ή του καταφυγίου. Για τη χωροθέτηση αυτή απαιτείται η υποβολή των παρακάτω δικαιολογητικών:

α) Γενικό τοπογραφικό διάγραμμα κλίμακος : 1:10.000 ή απόκομμα χάρτου στο οποίο εμφανίζεται η ακριβής θέση των έργων.

β) Τοπογραφικό διάγραμμα κλίμακος 1:1.000 στο οποίο θα εμφανίζεται η αιτούμενη θαλάσσια ζώνη.

γ) Σχέδιο γενικής διάταξης κλίμακος 1:1.000 των προτεινόμενων έργων και εγκαταστάσεων.

δ) Εκθεση γενικής περιγραφής λιμενικών έργων και των λοιπών έργων και εγκαταστάσεων της θαλάσσιας ζώνης.

ε) Το ερωτηματολόγιο του Πίνακα 3 του άρθρου 16 της 69269/5387/90 κοινής υπουργικής απόφασης (ΦΕΚ-678 Β') όπως ισχύει.

5. Η χωροθέτηση ζώνης αγκυροβολίου και καταφυγίου τουριστικών σκαφών γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 31 του παρόντος. Η χωροθέτηση καταφυγίων τουριστικών σκαφών εντός της ζώνης υφιστάμενου εμπορικού λιμένα γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 30 του ν. 2160/93.

6. Σε περίπτωση χωροθέτησης ζώνης αγκυροβολίου ή καταφυγίου τουριστικών σκαφών με πρωτοβουλία της Γραμματείας, η εκτέλεση όλων των προβλεπομένων έργων για τη δημιουργία και λειτουργία τους ανατίθεται σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημόσιου ή ιδιωτικού δικαίου, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 31 του ν. 2160/93.

Η χρήση και η εκμετάλλευσή τους παραχωρείται στον κατά το προηγούμενο εδάφιο ανάδοχο των έργων, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 7 του άρθρου 31 του ν. 2160/93.

[Αρχή Τροποποίησης]

Με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης η εκτέλεση, η χρήση και εκμετάλλευση ή μόνο η χρήση και εκμετάλλευση των παραπάνω έργων μπορεί να παραχωρείται απευθείας στους οικείους Ο.Τ.Α., έναντι ανταλλάγματος - ΠΡΟΣΘ. ΕΔΑΦ. ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 2 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 19 ΤΟΥ Ν. 3049/02, ΦΕΚ-212 Α [Τέλος Τροποποίησης]

7. Σε περίπτωση χωροθέτησης ζώνης αγκυροβολίου ή καταφυγίου τουριστικών σκαφών, μετά από αίτηση οποιουδήποτε ενδιαφερόμενου τρίτου, η χρήση και η εκμετάλλευση της ζώνης αγκυροβολίου ή του καταφυγίου τουριστικών σκαφών παραχωρείται σε αυτόν (φορέα διαχείρισης), έναντι ανταλλάγματος, με την απόφαση χωροθέτησης του Υπουργού Ανάπτυξης, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 31 του ν. 2160/93. Η παραπάνω αίτηση ανακοινώνεται από τη Γραμματεία Στήριξης Τουριστικών Λιμένων στην οικεία Νομαρχία και στον οικείο ΟΤΑ, οι οποίοι υποχρεούνται να την αναρτήσουν στο κατάστημά τους επί σαράντα (40) ημέρες. Σε περίπτωση που υποβληθούν στη Γραμματεία εντός δεκαπέντε (15) ημερών μετά την εκπνοή της παραπάνω προθεσμίας περισσότερες αιτήσεις για χωροθέτηση και παραχώρηση της χρήσης και εκμετάλλευσης της ίδιας ζώνης αγκυροβολίου ή του ίδιου καταφυγίου τουριστικών σκαφών, η παραχώρηση γίνεται με δημόσιο διαγωνισμό που διενεργείται κατ' ανάλογη εφαρμογή της παρ. 4 του άρθρου 31 του ν. 2160/93. Ο φορέας διαχείρισης αναλαμβάνει την υποχρέωση να εκτελέσει τα προβλεπόμενα έργα για τη δημιουργία και λειτουργία της ζώνης αγκυροβολίου ή του καταφυγίου τουριστικών σκαφών, που του παραχωρήθηκε με την παραπάνω διαδικασία.

8. Τα έργα και οι εγκαταστάσεις που κατασκευάζονται στις ζώνες αγκυροβολίου και στα καταφύγια τουριστικών σκαφών, ανήκουν κατά κυριότητα στο Δημόσιο" (αντικ. του άρθρου 34 από την παρ. 7 του άρθρου 27 του Ν. 2636/98, ΦΕΚ-198 Α').

## **Άρθρο 35**

## Λιμένες Ξενοδοχειακών μονάδων

1. Επιτρέπεται από ξενοδοχειακές μονάδες η δημιουργία τουριστικών λιμένων στον αιγιαλό και την παραλία που βρίσκεται προ των εγκαταστάσεών τους, για την εξυπηρέτηση της πελατείας τους, εξαιρουμένων των περιοχών που προστατεύονται από τις διατάξεις του Ν.1650/86 (ΦΕΚ 100 Α'), με την προϋπόθεση ότι η δυναμικότητα ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής δεν θα υπερβαίνει ποσοστό δέκα τοις εκατό (10%) του αριθμού των δωματίων της ξενοδοχειακής μονάδας.

Η δυνατότητα αυτή παρέχεται μόνο σε ξενοδοχειακές μονάδες οι οποίες διαθέτουν άνω των 200 δωματίων και βρίσκονται σε απόσταση πέραν του ενός (1) χλμ. Από υφιστάμενο τουριστικό λιμένα αναψυχής.

2. Για τη χωροθέτηση και δημιουργία των λιμένων της παραπάνω παραγράφου, εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις της παρ.2 του άρθρου 34 καθώς και το τελευταίο εδάφιο της παρ.3 του άρθρου 31 του παρόντος νόμου.

3. Τα έργα και οι εγκαταστάσεις, που κατασκευάζονται στον αιγιαλό και την παραλία με μέριμνα των ξενοδοχειακών μονάδων κατά την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, ανήκουν κατά κυριότητα στο Δημόσιο. Η χρήση, η διοίκηση, η διαχείριση και η συντήρησή τους παραχωρείται με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας στις ξενοδοχειακές μονάδες για την εξυπηρέτηση των οποίων κατασκευάστηκαν, χωρίς να καταβάλλεται από αυτές αντάλλαγμα, με την επιφύλαξη της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου.

Απαγορεύεται οποιαδήποτε άλλη εκμετάλλευση ή η προς τρίτο παραχώρηση των λιμένων αυτών. Παράβαση της υποχρέωσης αυτής διαπιστώνεται με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας μετά γνώμη της Επιτροπής και συνεπάγεται αυτοδικαίως τη χωρίς αποζημίωση στέρηση του δικαιώματος χρήσεως του τουριστικού λιμένα από την ξενοδοχειακή μονάδα.

4. Η διάρκεια της χρήσης συναρτάται άμεσα με τη λειτουργία της ξενοδοχειακής μονάδας. Για τα πρώτα είκοσι (20) έτη λειτουργίας τουριστικού λιμένα από ξενοδοχειακή μονάδα δεν οφείλεται αντάλλαγμα για τη χρήση της ζώνης του τουριστικού λιμένα. Μετά την πάροδο εικοσαετίας από την έναρξη λειτουργίας του τουριστικού λιμένα ξενοδοχειακής μονάδας δύναται να παραταθεί με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και να καθορισθεί το ύψος του χρηματικού ανταλλάγματος.

5. Για τη δημιουργία τουριστικού λιμένα από ξενοδοχειακή μονάδα για τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής, που θα υπερβαίνει το ποσοστό της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 31 του παρόντος νόμου.

6. Στις ξενοδοχειακές μονάδες που έχουν λάβει, κατά τις διατάξεις που ίσχυαν πριν την εφαρμογή του παρόντος νόμου, έγκριση χωροθέτησης και έχουν εκδοθεί οι σχετικές αποφάσεις εγκρίσεως έργων και παραχωρήσεων του αιγιαλού από τους οικείους νομάρχες, παρέχεται η δυνατότητα έναρξης των εργασιών κατασκευής του τουριστικού λιμένα με την προϋπόθεση υποβολής στη Γραμματεία των

δικαιολογητικών που υπεβλήθησαν για την έκδοση των ως άνω αποφάσεων καθώς και αντίγραφα αυτών.

### **Άρθρο 36**

Φορολογικά, αρχαιολογικά και γενικά θέματα

1. Τα ανταλλάγματα που εισπράττει ο φορέας διαχείρισης τουριστικού λιμένα από την εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων αυτού, θεωρούνται ως ακαθάριστα έσοδα από εμπορικές επιχειρήσεις και φορολογούνται σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 31 επ. του Ν.Δ.3323/55.

(2. Οι διατάξεις του άρθρου 50 του Ν.1914/90 (ΦΕΚ 178 Α') εφαρμόζονται αναλόγως και στην περίπτωση των έργων κατασκευής τουριστικού λιμένα με βάση τις διατάξεις του παρόντος νόμου) (Καταργείται η παρ. 2 από το άρθρο 3 περ. 5 του Ν. 2459/97, ΦΕΚ-17 Α').

3. Ο φορέας διαχείρισης τουριστικού λιμένα θα καταβάλλει ετησίως στο δήμο ή την κοινότητα, στην περιφέρεια του οποίου βρίσκεται ο τουριστικός λιμένας, ανταποδοτικά τέλη, φόρους και δικαιώματα για τις Παρεχόμενες προς αυτόν υπηρεσίες. Το άθροισμα των πιο πάνω τελών, φόρων και δικαιωμάτων συμπεριλαμβανομένου του τέλους ακίνητης περιουσίας, δεν μπορεί να υπερβαίνει το 1% των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα εμπίπτει στην περιφέρεια περισσότερων δήμων ή κοινοτήτων το πιο πάνω ποσό των ανταποδοτικών τελών θα επιμερίζεται μεταξύ αυτών με απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. "Οι διατάξεις της παρούσας παραγράφου εφαρμόζονται αναλόγως και στην περίπτωση των ζωνών αγκυροβολίου και των καταφυγίων τουριστικών σκαφών που προβλέπονται στο άρθρο 34 του παρόντος, του προαναφερθέντος ποσοστού μειωμένου κατά πενήντα τοις εκατό (50%)" (αντικ. του μέσα σε "" εδαφ. από την παρ. 8 του άρθρου 27 του Ν. 2636/98, ΦΕΚ-198 Α').

4. Σε περίπτωση ανεύρεσης αντικειμένων αρχαιολογικού ενδιαφέροντος κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των έργων, ειδοποιείται η αρμόδια αρχαιολογική υπηρεσία η οποία υποχρεούται εντός τριάντα (30) ημερών να προβεί στις απαιτούμενες ενέργειες, τόσο για τη διαφύλαξη των αρχαιοτήτων όσο και για την υπόδειξη τρόπων συνέχισης των έργων, ώστε να μην καθυστερούν οι σχετικές εργασίες.

5. Από της ισχύος του παρόντος νόμου οι θέσεις και περιοχές που αναφέρονται στα άρθρα 6 παράγραφοι 19β' και 19γ', 30 παράγραφος 5, καθώς και οι θέσεις και περιοχές των τουριστικών λιμένων που δημιουργούνται κατά τα άρθρα 31 επ. του παρόντος νόμου, εντάσσονται στο γενικό χωροταξικό σχεδιασμό της χώρας και καταργείται κάθε διάταξη νόμου που ρυθμίζει πολεοδομικά ζητήματα των παραπάνω θέσεων και περιοχών.

### **Άρθρο 37**

Γραμματεία Στήριξης Τουριστικών Λιμένων του ΥΠ.ΕΘ.Ο. και Διεύθυνση Θαλάσσιου Τουρισμού του Ε.Ο.Τ.

1. Συνιστάται στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας Γραμματεία Στήριξης Τουριστικών Λιμένων (Γραμματεία) υπαγομένη απευθείας στο Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου.

Η Γραμματεία έχει ως έργο την υποστήριξη της Επιτροπής του άρθρου 30 παράγραφος 2 του παρόντος, την προετοιμασία των φακέλων και τον έλεγχο της πληρότητάς τους, την παροχή των αναγκαίων πληροφοριών, τη διενέργεια εισηγήσεων προς την Επιτροπή του άρθρου 30 παράγραφος 2 του παρόντος, τη μέριμνα για τις προσκλήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος και τις ανακοινώσεις στον τύπο, τη μέριμνα για την τήρηση της διαδικασίας του άρθρου 31 του παρόντος και την κατάρτιση των σχετικών πράξεων, την προώθηση των υποβαλλόμενων μελετών και σχεδίων της παραγράφου 6 του άρθρου 31 του παρόντος, καθώς και κάθε άλλη αρμοδιότητα που θεσπίζεται με τον παρόντα νόμο.

**(Με την παρ. 2 του άρθρου 2 του Π.Δ. 313/01, ορίζεται ότι :** «Οι οργανικές μονάδες που προβλέπονται με το Π.Δ. 296/1989 άρθρο 1 παρ.1, εδ. α, γ,δ,ε,στ, ζ,η,θ,ι και ια, στο Π.Δ. 217/1995 και στο **άρθρο 37 παρ. 1 ν.2160/93 καταργούνται**»).

2. Για τις ανάγκες της Γραμματείας συνιστώνται:

α) Μία θέση προϊσταμένου του κλάδου ΠΕ.

β) Έξι θέσεις εισηγητών. Για τις θέσεις αυτές απαιτείται πτυχίο Α.Ε.Ι. της ημεδαπής ή της αλλοδαπής.

γ) Πέντε θέσεις του κλάδου δε.

Απαραίτητο προσόν για την πλήρωση των ανωτέρω θέσεων είναι η επαρκής γνώση της αγγλικής ή γαλλικής ή γερμανικής γλώσσας.

3. Η θέση του προϊσταμένου πληρούται από υπάλληλο του κλάδου ΠΕ του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας ή με απόσπαση ή με μετάταξη υπαλλήλου του κλάδου Π.Ε. άλλου υπουργείου ή Ν.Π.Δ.Δ. ή υπαλλήλου Ν.Π.Ι.Δ. του δημόσιου τομέα. Οι υπόλοιπες θέσεις της παρ.2 πληρούνται με μετακίνηση υπαλλήλου του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας ή άλλου υπουργείου ή Ν.Π.Δ.Δ. ή υπαλλήλου Ν.Π.Ι.Δ. του δημόσιου τομέα.

4. Η Γραμματεία δύναται να στελεχώνεται και το προσωπικό να αμείβεται εφαρμοζομένων αναλόγως των διατάξεων της παραγράφου 4 του άρθρου 80 του Ν.1892/90 (ΦΕΚ 101 Α').

5. Δημιουργείται στον Ε.Ο.Τ. Διεύθυνση Θαλάσσιου Τουρισμού, η οποία έχει την ευθύνη του ελέγχου της λειτουργίας των τουριστικών λιμένων. Με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας καθορίζονται οι λεπτομέρειες που αφορούν στη σύνθεση και στις αρμοδιότητες της Διευθύνσεως Θαλάσσιου Τουρισμού του Ε.Ο.Τ. τροποποιουμένων αναλόγως των σχετικών ισχυουσών διατάξεων.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: Έγκριση ειδικού κανονισμού λειτουργίας  
τουριστικού λιμένα»**



13843

# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 989

25 Ιουλίου 2006

### ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

#### ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- 1 Τροποποίηση της υπ' αριθμ. 42948/2003 απόφασης του Υπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης.
- 2 Συμπλήρωση της Ομάδας Εργασίας για την υποστήριξη των λειτουργικών, οικονομικών και διοικητικών εργασιών του Ν.Π.Δ.Δ. Επιτροπή Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης (ΕΠ.Ε.Ι.Α.).
- 3 Ορισμός εκπροσώπου των εργαζομένων στο Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας (ΟΒΙ).
- 4 Καθορισμός κατωτάτων ορίων κάλυψης της αστικής ευθύνης του Παροχέα Καταδυτικών Υπηρεσιών Αναψυχής, των εκπαιδευτών και των προσθηθέντων αυτών.
- 5 Ανασυγκρότηση της Επιτροπής για τη διαφύλαξη και διαχείριση του Αρχείου του προσωπικού του πρώην ΕΟΚΦ-ΠΚΠΑ-ΕΟΦ καθώς και του ΙΒΣΑ.
- 6 Τροποποίηση της υπ' αριθμ. ΔΥ18/οικ. 16577/10.2.2006 ΟΕ (ΦΕΚ 216/14.2.2006 τ.Β') απόφασης «Διορισμός μελών Εθνικού Συμβουλίου Ιατρικής Ηθικής και Δεοντολογίας».
- 7 Έγκριση Ειδικού Κανονισμού Λειτουργίας του Τουριστικού Λιμένα Μανδρακίου Ρόδου.
- 8 Ορισμός Διευθυντή Σπουδών της Εθνικής Σχολής Δικαστών.

#### ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- Αριθμ. ΔΙΠΠ/Φ.ΑΣ.5/οικ. 16502 (1)  
Τροποποίηση της υπ' αριθμ. 42948/2003 απόφασης του Υπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης.

#### Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις: (α) της παρ. 2 του άρθρου 17 του ν. 2190/1994, όπως αυτή συμπληρώθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 2 του ν. 2527/1997 και με την παρ. 3 του άρθρου 3 του ν. 2839/2000, (β) τις παρ. 2 και 3 του άρθρου 18 του ν. 2190/1994, όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 του ν. 2527/1997.

2. Τις διατάξεις της υπ' αριθμ. 42948/2003 (ΦΕΚ 1854/Β') απόφασης του Υπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης «Πλήρωση θέσεων του δημοσίου τομέα».

3. Την από 15.2.2006 πρόταση της Ολομέλειας του ΑΣΕΠ και το με αριθμ. πρωτ. 26340/28.6.2006 έγγραφό του, με το οποίο ζητείται η τροποποίηση της υπ' αριθμ. 42948/2003 απόφασης του ΥΠ.Ε.Σ.Δ.Δ.Α. με σκοπό την κατάργηση της προβλεπόμενης δυνατότητας υποβολής αντιρρήσεων από μέρους των υποψηφίων των οποίων μεταβάλλεται η σειρά τους στους πίνακες κατάταξης υποψηφίων συνεπεία του αυτεπαγγέλτου ελέγχου του ΑΣΕΠ ή της αποδοχής ενστάσεων συυποψηφίων τους, λόγω της μεγάλης επιβράδυνσης που προκαλούν στην ολοκλήρωση των σχετικών διαδικασιών.

Το γεγονός ότι από την απόφαση αυτή δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Τροποποιούμε την υπ' αριθμ. 42948/2003 απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης ως εξής:

1. Η παράγραφος 7 του άρθρου 28 της ως άνω υπουργικής απόφασης καταργείται.
2. Η παράγραφος 8 του άρθρου 28 της αυτής ως άνω υπουργικής απόφασης λαμβάνει τον αριθμό 7 και αντικαθίσταται ως εξής: «Μετά την εξέταση των τυχόν ενστάσεων που υποβληθούν, καταρτίζονται οι οριστικοί πίνακες κατάταξης υποψηφίων και επί τη βάση αυτών οι πίνακες διοριστέων. Ακολούθως, οι πίνακες κατάταξης υποψηφίων και οι πίνακες διοριστέων αποστέλλονται από το ΑΣΕΠ για δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (Τεύχος Προκηρύξεων ΑΣΕΠ)».

3. Η παράγραφος 9 του άρθρου 28 της αυτής ως άνω υπουργικής απόφασης λαμβάνει τον αριθμό 8.

4. Το άρθρο 41 της αυτής ως άνω υπουργικής απόφασης αντικαθίσταται ως εξής: «Ενστάσεις, Έλεγχος, Κύρωση Πινάκων

Για την άσκηση ενστάσεων κατά των πινάκων κατάταξης υποψηφίων με σειρά προτεραιότητας και αποκλεισμένων, τον έλεγχο της νομιμότητας των πινάκων, την κύρωση των πινάκων κατάταξης, την κατάρτιση και δημοσίευση των πινάκων διοριστέων, εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις των παραγράφων 1,2,3,4,6 και 7 του άρθρου 28 της παρούσας».

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 19 Ιουλίου 2006

ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ

Αριθμ. 505 (2)  
Συμπλήρωση της Ομάδας Εργασίας για την υποστήριξη των λειτουργικών, οικονομικών και διοικητικών εργασιών του Ν.Π.Δ.Δ. Επιτροπή Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης (ΕΠ.Ε.Ι.Α.)

ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ  
ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ  
(ΕΠ.Ε.Ι.Α.)

(Συνεδρίαση 59)

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:
    - α. Του ν. 3229/2004 «Εποπτεία της ιδιωτικής ασφάλισης, εποπτεία και έλεγχος τυχερών παιχνιδιών, εφαρμογή των Διεθνών Λογιστικών Προτύπων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 38 Α'/10.2.2004).
    - β. Την υπ' αριθμ. 49016/ΔΙ.ΟΕ/283/13.12.2004 απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών «Συγκρότηση του Διοικητικού Συμβουλίου της «Επιτροπής Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης (ΕΠ.Ε.Ι.Α.)»» (ΦΕΚ 1887 Β'/20.12.2004).
    - γ. Την παρ. α) του άρθρου 43 του ν. 3427/2005 (ΦΕΚ 312 Α', 27/12/2005) «Φόρος προστιθέμενης αξίας στις νέες ακοδομές, μεταβολές στη φορολογία κεφαλαίου και άλλες διατάξεις».
    - δ. Του άρθρου 17 του ν. 3205/2003 «Μισθολογικές ρυθμίσεις λειτουργιών και υπαλλήλων του Δημοσίου, Ν.Π.Δ.Δ. και Ο.Τ.Α. μόνιμων στελεχών των Ενόπλων Δυνάμεων και αντίστοιχων της Ελληνικής Αστυνομίας, του Πυροσβεστικού και Λιμενικού Σώματος και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 297 Α'/23.12.2003).
  2. Την υπ' αριθμ. 36/4.1.2006 (ΦΕΚ 99 Β'/31.1.2006) απόφαση του Δ.Σ. της Επιτροπής Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης «Σύσταση, συγκρότηση και ορισμός Ομάδας Εργασίας για την υποστήριξη των λειτουργικών, οικονομικών και διοικητικών εργασιών του Ν.Π.Δ.Δ. Επιτροπή Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης (ΕΠ.Ε.Ι.Α.)».
  3. Την ανάγκη ρυθμίσεως επειγουσών θεμάτων εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας της ΕΠ.Ε.Ι.Α. μέχρι τη στελέχωση της από τακτικό προσωπικό.
- Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της απόφασης αυτής, προκαλείται δαπάνη σύμφωνα με την περίπτωση γ' της παραγράφου 2 του άρθρου 17 του ν. 3205/2003, η οποία θα βαρύνει τις πιστώσεις του εκτελούμενου προϋπολογισμού, έτους 2006, της Επιτροπής Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης (ΕΠ.Ε.Ι.Α.), αποφασίζουμε:
- Τη συμπλήρωση της Ομάδας Εργασίας για την υποστήριξη των λειτουργικών, οικονομικών και διοικητικών εργασιών του Ν.Π.Δ.Δ. Επιτροπή Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης (ΕΠ.Ε.Ι.Α.) με τον Γεώργιο Πετρόπουλο, μόνιμο υπάλληλο με βαθμό Α' του Κλάδου ΤΕ1 Διοικητικού-Λογιστικού του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών, ως μέλος, στον οποίο έχουν ανατεθεί καθήκοντα υποστήριξης του έργου της ΕΠ.Ε.Ι.Α. βάσει της υπ' αριθμ.

27972/521/5.7.2006 απόφασης του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών.

Η ισχύς της απόφασης ορίζεται η 5.7.2006.

Το ύψος της αποζημίωσης του μέλους θα καθορισθεί με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 7 Ιουλίου 2006

Ο Πρόεδρος  
Ι. ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΣ

Αριθμ. 15101/ΕΦΑ (2800) (3)  
Ορισμός εκπροσώπου των εργαζομένων στο Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας (ΟΒΙ)»

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Έχοντας υπόψη:

Τις διατάξεις:

1. Του άρθρου 2 του ν. 1733/1987 «Μεταφορά Τεχνολογίας, Εφευρέσεις, Τεχνολογική Καινοτομία και σύσταση Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας» (ΦΕΚ Α' 171/22.9.1987), όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 18 του ν. 1739/1987 «Διαχείριση υδατικών πόρων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 201/20.11.1989) και το άρθρο 27 του ν. 2516/1997 «Άδρυση και λειτουργία βιομηχανικών και βιοτεχνικών εγκαταστάσεων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 159/8.8.1997).
2. Το π.δ. 232/1992 «Έξοδος του Οργανισμού Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας από το Δημόσιο Τομέα» (ΦΕΚ Α' 120/14.7.92).
3. Το π.δ. 27/1996 «Συγχώνευση των Υπουργείων Τουρισμού, Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας και Εμπορίου στο Υπουργείο Ανάπτυξης» (ΦΕΚ Α' 19/1996).
4. Το π.δ. 122/2004 «Ανασύσταση του Υπουργείου Τουρισμού» (ΦΕΚ Α' 85/17.3.2004).
5. Του άρθρου 90 του π.δ. 63/2005 «Κωδικοποίηση της νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά όργανα» (ΦΕΚ 98 Α'), και το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.
6. Την υπ' αριθμ. 15480 ΕΦΑ(3072)/8.12.2004 απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης με θέμα «Ορισμός Διοικητικού Συμβουλίου του Οργανισμού Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας (ΟΒΙ)».
7. Την υπ' αριθμ. 20062 ΕΦΑ(4359)/29.11.2005 απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης με θέμα «Αποδοχή παραίτησης του Πανάγου Θεόδωρου από μέλος του Δ.Σ. του ΟΒΙ και ορισμός αντικαταστάτη».
8. Το άρθρο 5 της υπ' αριθμ. Δ15/Α/Γ 19/4040 απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Ανάπτυξης με θέμα «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Ανάπτυξης Αναστάσιο Νεράντζη και Ιωάννη Παπαθανασίου» (ΦΕΚ Β' 249/27.2.2006).
9. Την υπ' αριθμ. 7991 ΕΦΑ(1324)/12.4.2006 τροποποιητική απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης με θέμα «Ορισμός Διοικητικού Συμβουλίου του Οργανισμού Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας (ΟΒΙ)».
10. Το υπ' αριθμ. 3744/6.7.2006 (Γραφείο Υπουργού) έγγραφο του Οργανισμού Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας με θέμα «Ορισμός νέου εκπροσώπου εργαζομένων στο Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΒΙ», αποφασίζουμε:



γ) Η μεταφορά του προαναφερόμενου αρχείου ή μέρη αυτού σε χώρους καταλλήλους για τη φύλαξη και τη διαχείρισή τους.

δ) Η Επιτροπή για την εκτέλεση του έργου της μπορεί να ζητά τη συνεργασία του προσωπικού των Υπηρεσιών των οποίων γίνεται η μεταφορά των αρχείων.

ε) Η Επιτροπή θα επιληφθεί για την εξασφάλιση των κατάλληλων χώρων διαφύλαξης και διαχείρισης των προαναφερομένων αρχείων.

Γ. Γρόεδρος της Επιτροπής ορίζεται ο Ευάγγελος Ταμπάκης

Δ. Η θητεία της Επιτροπής λήγει στις 30.9.2006.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 17 Ιουλίου 2006

ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΣ

Αριθμ. ΔΥ1δ/44159 (6)  
Τροποποίηση της υπ' αριθμ. ΔΥ1δ/οικ. 16577/10.22006 ΟΕ (ΦΕΚ 216/14.2.2006 τ.Β') απόφασης «Διορισμός μελών Εθνικού Συμβουλίου Ιατρικής Ηθικής και Δεοντολογίας».

**Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΛΛΗΛΕΓΥΗΣ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 61 του ν. 2071/1992 (ΦΕΚ123/15.7.1992 τ.Α') «Εκσυγχρονισμός και Οργάνωση Συστήματος Υγείας».

2. Τις διατάξεις του άρθρου 2 του ν. 2519/1997 (ΦΕΚ165/21.8.1997 τ.Α') «Ανάπτυξη και Εκσυγχρονισμός του Εθνικού Συστήματος Υγείας, οργάνωση των υγειονομικών υπηρεσιών, ρυθμίσεις για το φάρμακο και άλλες διατάξεις».

3. Τις διατάξεις του άρθρου 40 του ν. 3204/2003 (ΦΕΚ296/23.12.2003 τ.Α') «Τροποποίηση και συμπλήρωση της νομοθεσίας για το Εθνικό Σύστημα Υγείας και ρυθμίσεις άλλων αρμοδιοτήτων του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας».

4. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

5. Την υπ' αριθμ. ΔΥ1δ/οικ. 16577/10.2.2006 ΟΕ (ΦΕΚ 216/14.2.2006 τ.Β') απόφαση μας «Διορισμός μελών Εθνικού Συμβουλίου Ιατρικής Ηθικής και Δεοντολογίας».

6. Την από 11.4.2006 αίτηση παραίτησης της Σταματίας Γκαράνη αποφασίζουμε:

1. Τροποποιούμε την υπ' αριθμ. ΔΥ1δ/οικ. 16577/10.2.2006 ΟΕ (ΦΕΚ 216/14.2.2006 τ.Β') απόφασή μας και διορίζουμε μέλος του Εθνικού Συμβουλίου Ιατρικής Ηθικής και Δεοντολογίας τον Νικόλαο Σταυριανέα, Αναπληρωτή Καθηγητή Δερματολογίας στο Π.Γ.Ν. «ΑΤΤΙΚΟΝ», σε αντικατάσταση της Σταματίας Γκαράνη που παραιτήθηκε.

2. Η θητεία του ανωτέρω διοριζόμενου λήγει μαζί με το υπόλοιπο της θητείας των άλλων μελών του Συμβουλίου.

3. Κατά τα λοιπά ισχύει η ανωτέρω τροποποιούμενη απόφαση.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 17 Ιουλίου 2006

ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΣ

Αριθ. 8814 (7)  
Έγκριση Ειδικού Κανονισμού Λειτουργίας του Τουριστικού Λιμένα Μανδρακίου Ρόδου.

**Η ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του ν. 3270/2004 (Φ.Ε.Κ Α' 187) «Αρμοδιότητες του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης και θέματα τουρισμού».

2. Τις διατάξεις του Κεφ. Γ' του ν. 2160/1993 και ειδικότερα το άρθρο 31α περί Κανονισμών Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων το οποίο προστέθηκε με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθ. 38 του ν.3105/2003.

3. Την υπ' αριθμ. Τ/9803/5.9.2003 Κοινή Υπουργική Απόφαση περί Γενικού Κανονισμού Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων.

4. Τις διατάξεις του π.δ 149/19.8.2005 (Φ.Ε.Κ Α' 211) περί Οργανισμού του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης.

5. Τις διατάξεις του π.δ 33/2006 (ΦΕΚ Α' 35) «Διορισμός μελών της κυβέρνησης και Υφυπουργών».

6. Την υπ' αριθμ. 2864/3.3.2006 (ΦΕΚ Γ' 65 και Γ' 79) Κοινή Απόφαση του Πρωθυπουργού και Υπουργού Τουριστικής Ανάπτυξης περί διορισμού Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης.

7. Την υπ' αριθμ. 6454/26.5.2006 Υπουργική Απόφαση περί τροποποίησης της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων.

8. Την αριθμ. 10/2006 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Νότιας Δωδεκανήσου περί έγκρισης του Ειδικού Κανονισμού Λειτουργίας του Τουριστικού Λιμένα Μανδρακίου Ρόδου, που διεβιβάσθη στην Υπηρεσία μας με το Α.Π. Υπ.Τουρ. Ανάπτυξης 3507/21.3.2006 διαβιβαστικό έγγραφο.

9. Το υπ' αριθμ. 186/14.6.2006 Πρακτικό της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων.

10. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Εγκρίνουμε τον Ειδικό Κανονισμό Λειτουργίας του Τουριστικού Λιμένα Μανδρακίου Ρόδου ως εξής:

**ΑΡΘΡΟ 1**

**Πεδίο εφαρμογής**

1. Ο Παράν Ειδικός Κανονισμός εφαρμόζεται στην χερσαία και θαλάσσια Ζώνη του Τουριστικού Λιμένα (Μαρίνας) Μανδρακίου Ρόδου.

Οι γεωγραφικές συντεταγμένες της εισόδου του Τουριστικού Λιμένα είναι: Βόρειο πλάτος 36, 27', Ανατολικό μήκος 1/28 137'.

Ο Τουριστικός Λιμένας (Μαρίνα) Μανδρακίου Ρόδου περιλαμβάνει τον θαλάσσιο και χερσαίο χώρο, όπως φαίνεται στο από το Φεβρουάριο του 2006 τοπογραφικό διάγραμμα της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Νότιας Δωδεκανήσου, με τις πάσης φύσεως κατασκευές και εγκαταστάσεις που βρίσκονται εντός της ζώνης του τουριστικού λιμένα, χερσαίων και

θαλάσσιων και ορίζεται με τα στοιχεία Α΄ Β΄ Γ΄ Δ΄ Ε΄ Ζ΄ Ζ΄ Ζ΄ Ζ΄ Η΄ Θ΄ Κ΄ Λ΄ Μ΄ Ν΄ Ξ΄ Ο΄ Π΄ Ρ΄

Το εμβαδόν της χερσαίας ζώνης του Τουριστικού Λιμένα είναι 12700m<sup>2</sup> και το εμβαδόν της θαλάσσιας ζώνης 69630m<sup>2</sup>. Το ολικό μήκος κρηπιδωμάτων είναι 1030 μ.

2 Οι καθ' οιονδήποτε τρόπο συναλλασσόμενοι ή κυκλοφορούντες στη ζώνη του τουριστικού λιμένα οφείλουν να ακολουθούν τις οδηγίες και τις υποδείξεις του προσωπικού του φορέα διαχείρισης και να συμμορφώνονται με τις οδηγίες και τις υποδείξεις των αρμοδίων οργάνων.

#### ΑΡΘΡΟ 2

##### Παρεχόμενες Υπηρεσίες-Εξυπηρετήσεις

Στον Τουριστικό Λιμένα Μανδρακίου Ρόδου, εκτός των καθοριζόμενων στο Γενικό Κανονισμό Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων, που θεσπίστηκε με την υπ' αριθμ. Τ/9803/59.2003 (ΦΕΚ Β' 1323) Κοινή Απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας, παρέχονται οι ακόλουθες υπηρεσίες και εξυπηρετήσεις:

- Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος,
  - Παροχή πόσιμου νερού
  - Τηλεπικοινωνιακό δίκτυο
  - Ανεφοδιασμός καυσίμων
  - Σύνδεση καλωδιακής τηλεόρασης
  - Σταθμός πυρασφάλειας
  - Αποκαμιδή απορριμμάτων, περισυλλογή κάθε είδους άχρηστων αντικειμένων και εναπόθεση σε ειδικούς χώρους
  - Χώροι υγιεινής με ντουζιέρες (4 ανδρών, 4 γυναικών).
  - Χώροι στάθμευσης για τουλάχιστον 100 αυτοκίνητα
- Η Μαρίνα Μανδρακίου Ρόδου διαθέτει ηλεκτρονική, ηλεκτρική και τηλεφωνική υποστήριξη και μηχανογραφημένο διπλογραφικό λογιστικό σύστημα διαχείρισης αυτής:

Στην χερσαία ζώνη της Μαρίνας στεγάζεται το Διοικητήριο της Μαρίνας εμβαδού 70 m<sup>2</sup> αποθήκη λιπαντικών, δεξαμενή μετά αγωγού πετρέλαισης των σκαφών, υποσταθμός Δ.Ε.Η. και υπάρχουν τρία καταστήματα 24 τμ. έκαστο, που λειτουργούν ως ναυτικά και τουριστικά πρακτορεία.

Επίσης στεγάζεται το Α΄ Λιμενικό Φυλάκιο του Κεντρικού Λιμεναρχείου Ρόδου, παράρτημα του Τελωνείου Ρόδου και η Υπηρεσία Ελέγχου Διαβατηρίων Ρόδου.

Σε απόσταση 2 χιλιομέτρων από την Μαρίνα Μανδρακίου, εντός της ζώνης του Λιμένα Ρόδου και εκτός της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα Μανδρακίου, λειτουργεί ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα.

#### ΑΡΘΡΟ 3

##### Φορέας Διαχείρισης - Διοίκηση - Ορνάνωση και Στελέχωση Υπηρεσιών

1 Φορέας διαχείρισης του Τουριστικού Λιμένα Μανδρακίου Ρόδου είναι το ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΝΟΤΙΑΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ (ΝΠΔΔ).

2 Η οργάνωση των υπηρεσιών του Τουριστικού Λιμένα είναι η εξής:

- Α. ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
- Β. ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ
- Γ. ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΩΝ
- Δ. ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑΣ
- Ε. ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ.

#### 3. ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ

(α) Εκπροσωπεί το φορέα διαχείρισης του Τουριστικού Λιμένα.

(β) Έχει την ευθύνη για την εφαρμογή του Γενικού Κανονισμού Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων και του παρόντος Ειδικού Κανονισμού.

(γ) Έχει την γενική ευθύνη για την εύρυθμη λειτουργία του Τουριστικού Λιμένα και για την παροχή των πάσης φύσεως υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων του προηγούμενου άρθρου.

(δ) Προϊστάται των υπηρεσιών οικονομικής εκμετάλλευσης παροχής εξυπηρετήσεων, καθαριότητας, τεχνικής υποστήριξης και συντήρησης και έχει την ευθύνη για κάθε ενέργεια ή παράλειψη.

(ε) Ανακοινώνει στη Λιμενική Αρχή Ρόδου κάθε παράβαση των διατάξεων των άρθρων 4, 5, 7 και 8 του Γενικού Κανονισμού Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων.

(στ) Έχει την ευθύνη κατάρτισης Εγχειριδίου Εσωτερικής Λειτουργίας του Τουριστικού Λιμένα με οδηγίες προς το προσωπικό για την άσκηση των καθηκόντων του.

(ζ) Μεριμνά για την εφαρμογή του Κώδικα Ι.Σ.Σ.

#### 4. ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

(α) Έχει την ευθύνη για την εν γένει οικονομική διαχείριση του Τουριστικού Λιμένα, π.χ. τη σύνταξη του ετήσιου προϋπολογισμού και σολογισμού, την εκπόνηση μελετών βιωσιμότητας, κόστους -οφέλους, την μισθοδοσία του προσωπικού του Τουριστικού Λιμένα, την είσπραξη των μισθωμάτων, την καταβολή του οφειλόμενου στο Δημόσιο ανταλλάγματος κ.λπ.

(β) Έχει την ευθύνη για την τήρηση του εγκεκριμένου, κατά τα προβλεπόμενα στην παρ.5 του άρθρου 38 του ν.3105/2003 τιμολογίου ελλειμνισμού και των λοιπών πρροχομένων προς τα άκρη υπηρεσιών.

(γ) Εκδίδει και τηρεί τα νόμιμα και προβλεπόμενα από τις ισχύουσες διατάξεις φορολογικά στοιχεία και βιβλία για την είσπραξη των ως άνω εγκεκριμένων τελών.

#### 5. ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ:

(α) Μεριμνά για την παροχή των πάσης φύσεως υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων (π.χ. ηλεκτροδότηση, υδροδότηση, πετρέλαιση), όπως αναφέρονται στο άρθρο 2 του παρόντος Κανονισμού πλην εκείνων που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των Υπηρεσιών Οικονομικής Εκμετάλλευσης, Καθαριότητας Τεχνικής Υποστήριξης και Συντήρησης.

(β) Μεριμνά για την ασφάλεια, φύλαξη και προστασία σκαφών είτε με χρήση ηλεκτρονικών συστημάτων ασφαλείας είτε με εξειδικευμένο προσωπικό ασφαλείας (security).

(γ) Μεριμνά για την τήρηση των διατάξεων των άρθρων 5, 7 και 8 του Γενικού Κανονισμού Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων και ενημερώνει άμεσα τη Γενική Διεύθυνση του Τουριστικού Λιμένα για κάθε παράβαση που διαπιστώνει.

(δ) Καταρτίζει και εισηγείται στη Γενική Διεύθυνση πλήρες και εφαρμόσιμο σχέδιο λήψης, μέτρων για την πρόληψη και προστασία των εγκαταστάσεων του Τουριστικού Λιμένα, των ατόμων, των σκαφών και των οχημάτων που βρίσκονται στη ζώνη του, από έκτακτα περιστατικά, όπως έκρηξη πυρκαγιάς, ακραία καιρικά φαινόμενα κ.λπ. και μεριμνά για τη γνωστοποίηση του στο προσωπικό και τους χρήστες.

(ε) Μεριμνά για τη διευκόλυνση των Ατόμων Μειωμένης Κινητικότητας τόσο στους χώρους υγιεινής όσο και στους λοιπούς χώρους του Τουριστικού Λιμένα.

(στ) Παρέχει στους χρήστες γενικότερες διευκολύνσεις και πληροφορίες, που αφορούν π.χ. στα περιβαλλοντικά και πολιτιστικά δρώμενα και αξιοθέατα της ευρύτερης περιοχής, τις μετακινήσεις από και προς τον Τουριστικό Λιμένα κλπ

(ζ) Μερικά για τον ασφαλή είσοδο-έκπλοο, όπως και την πρόσδεση των ακαμών σε συγκεκριμένη θέση ελλιμενισμού με εξειδικευμένο άτομο σε βοηθητική λέμβο.

(η) Μερικά για την εφαρμογή της Πυροσβεστικής Διάταξης.

#### 6. ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑΣ

(α) Μερικά για:

Την καθημερινή καθαριότητα των χερσαίων χώρων, των πάσης φύσεως εγκαταστάσεων χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης του τουριστικού λιμένα και φροντίζει για την καλή λειτουργία των μέσων και υλικών καθαριότητας.

Την καθημερινή και μέχρι τις 9:00 πμ. αποκομιδή των απορριμμάτων (ανακυκλώσιμων ή μη), την περισυλλογή κάθε είδους άχρηστων αντικειμένων και την εναπόθεσή τους σε ειδικό χώρο μέχρι την απομάκρυνσή τους.

(β) Μερικά για την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 4 του Γενικού Κανονισμού Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων και ενημερώνει τη Γενική Διεύθυνση του Τουριστικού Λιμένα για κάθε παράβαση που διαπιστώνει, υποβάλλοντας σχετικές προτάσεις.

(γ) Καταρτίζει συμβατό με το Τοπικό Σχέδιο της Λιμενικής Αρχής Ρόδου «Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης» (Contingency Plan) για την αντιμετώπιση ενδεχόμενων περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών.

(δ) Μερικά για την περισυλλογή και διάθεση των επικινδύνων τοξικών αποβλήτων (π.χ μπαταρίες, υφολοιχεία, συσσωρευτές), των ελαιωδών καταλοίπων καθώς και των βιολογικών καταλοίπων σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

(ε) Καταρτίζει Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης πετρελαιοειδών καταλοίπων χρησιμοποιημένων λιπαντικών και απορριμμάτων, καθώς και επικινδύνων αποβλήτων.

(στ) Μερικά για την καλή κατάσταση του εξοπλισμού πρόληψης και καταπολέμησης ρύπανσης της θάλασσας από πετρελαιοειδή (πλωτά φράγματα, απορροφητικά υλικά κλπ) που υποδείχθηκαν από την Λιμενική Αρχή Ρόδου και διαστέλλεται κατάλληλο πλωτό μέσο για τη χρήση του εξοπλισμού πρόληψης και καταπολέμησης ρύπανσης (τοποθέτηση πλωτού φράγματος κλπ)

(ζ) Σε περίπτωση περιστατικού ρύπανσης, ενημερώνει άμεσα και με κάθε πρόσφορο μέσο τη Γενική Διεύθυνση και την Λιμενική Αρχή Ρόδου και εκτελεί τις οδηγίες-υποδείξεις της Λιμενικής Αρχής για την αντιμετώπισή του.

#### 7. ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ

Ασχολείται με κάθε είδους εργασίες επισκευής και συντήρησης τόσο των λιμενικών και χερσαίων εγκαταστάσεων και εξοπλισμού του Τουριστικού Λιμένα όσο και των σκαφών.

#### 8. ΣΤΕΛΕΧΩΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ - ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΙ

• Της Γενικής Διεύθυνσης προϊστάται Υπάλληλος ΠΕ1 Διοικητικού-Οικονομικού ο οποίος είναι προϊστάμενος της Διεύθυνσης Διοικητικού και Εκμετάλλευσης του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Νότιας Δωδεκανήσου, σύμφωνα με τον Οργανισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας

(ΦΕΚ 1959/Β'/31.12.2003), ο οποίος εποπτεύει όλες τις Υπηρεσίες του οργανογράμματος, του Τουριστικού Λιμένα Μανδρακίου Ρόδου.

• Της Υπηρεσίας Οικονομικής Εκμετάλλευσης προϊστάται Υπάλληλος ΠΕ1 Διοικητικού - Οικονομικού, ο οποίος είναι προϊστάμενος του τμήματος Εκμετάλλευσης του Οργανισμού του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Νότιας Δωδεκανήσου.

• Των Υπηρεσιών παροχής εξυπηρέτησεων και καθαριότητας προϊστάται Υπάλληλος ΠΕ1 Διοικητικού-Οικονομικού, ο οποίος είναι προϊστάμενος του τμήματος Διοικητικών και Οικονομικών Υπηρεσιών του Οργανισμού του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Νότιας Δωδεκανήσου.

• Της Υπηρεσίας Τεχνικής Υποστήριξης και Συντήρησης προϊστάται υπάλληλος ΠΕ3 Πολιτικών Μηχανικών, ο οποίος είναι προϊστάμενος του τμήματος Ανάπτυξης-Κατασκευών και Συντήρησης Έργων και οργανισμού του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Νότιας Δωδεκανήσου.

• Στην Υπηρεσία Οικονομικής Εκμετάλλευσης υπηρετούν δύο (2) υπάλληλοι του Κλάδου-ΔΕ1 Διοικητικών και ένας (1) υπάλληλος ΔΕ38 χειριστών Η/Υ [Σύνολο θέσεων Τρεις (3)].

• Στην Υπηρεσία Παροχής Εξυπηρέτησεων υπηρετούν δύο (2) υπάλληλοι ΔΕ1 Διοικητικού με γνώσεις ξένων γλωσσών, δύο(2) υπάλληλοι κλάδου ΔΕ τεχνικών, ειδικότητας Ηλεκτρολογίας και δύο (2) υπάλληλοι ΥΕ16 Εργατών Φυλάκων [Σύνολο θέσεων (6) έξι].

• Στην Υπηρεσία Καθαριότητας υπηρετούν δύο (2) άτομα Κλάδου ΥΕ16 Εργατών Καθαριότητας. [Σύνολο θέσεων (2) δύο].

• Στην Υπηρεσία Τεχνικής Υποστήριξης και Συντήρησης, υπηρετούν (1) ένας υπάλληλος τεχνικών, ειδικότητας Συγκοινωνιακών και Υδραυλικών Έργων και δύο (2) υπάλληλοι ΥΕ16 Εργατών.[Σύνολο θέσεων (3) τρεις].

Το σύνολο όλων των απασχολούμενων στο Τουριστικό Λιμένα Μανδρακίου Ρόδου ανέρχεται σε (18) δέκα ακτά άτομα.

Επίσης τα άτομα που αναφέρονται στο ήδη υπάρχον «Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης» (Contingency Plan) των Λιμένων Ρόδου, καλύπτουν και τον Τουριστικό Λιμένα Μανδρακίου Ρόδου.

#### ΑΡΘΡΟ 4

##### Μεγέθη - Κατηγορίες Σκαφών

Ο συνολικός αριθμός των σκαφών που μπορούν να ελλιμενισθούν ταυτόχρονα στον Τουριστικό Λιμένα Μανδρακίου Ρόδου ανέρχονται σε εκατόν εβδομήντα πέντε (175). Ο συνολικός αυτός αριθμός κατανέμεται κατά κατηγορίες σκαφών ως ακολούθως:

(α) Αριθμός σκαφών έως 13 μέτρα, θέσεις ογδόντα τρεις (83).

(β) Αριθμός σκαφών από 13,01 έως 17 μέτρα, θέσεις εξήντα εννέα (69).

(γ) Αριθμός σκαφών από 17,01 έως 20 μέτρα, θέσεις δέκα τρεις (13).

(δ) Αριθμός σκαφών από 20,01 έως 30 μέτρα, θέσεις δέκα (10).

Σύνολο θέσεων (175)

#### ΑΡΘΡΟ 5

Επιτρεπόμενη Ταχύτητα -Χώροι Ελλιμενισμού Σκαφών

1. Ορίζεται μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα εισόδου-εξόδου των σκαφών σε τρεις (3) κόμβους.

2 Ως χώροι ελλιμενισμού των σκαφών ορίζονται:  
(α) Για σκάφη μήκους έως 13 μέτρων οι με αριθμούς 20 έως 30 και 88 έως 159 θέσεις όπως αποτυπώνονται στο από τον Φεβρουάριο του 2006 τοπογραφικό διάγραμμα (master plan) του Τουριστικού Λιμένα. (βύθισμα 27 - 3,9 μ)

(β) Για τα σκάφη μήκους 13,01 έως 13 μέτρων οι με αριθμούς 1 έως 13, 31 έως 33, 47 έως 87 και 160 έως 165 θέσεις όπως αποτυπώνονται στο από τον Φεβρουάριο του 2006 τοπογραφικό διάγραμμα (master plan) του Τουριστικού Λιμένα. (βύθισμα 2,8-3,9 μ).

(γ) Για σκάφη μήκους 17,01 έως 20 μέτρων οι με αριθμούς 34 έως 46 θέσεις όπως αποτυπώνονται στο από τον Φεβρουάριο του 2006 τοπογραφικό διάγραμμα (master plan) του Τουριστικού Λιμένα. (βύθισμα 3,6 μ).

(δ) Για σκάφη μήκους 120,01 έως 30 μέτρων οι με αριθμούς 168 έως 175 και 166 έως 167 θέσεις όπως αποτυπώνονται στο από τον Φεβρουάριο του 2006 τοπογραφικό διάγραμμα (master plan) του Τουριστικού Λιμένα. (βύθισμα 3,8-4 μ).

Από την υπηρεσία παροχής εξυπηρέτησεων, μετά από συνεννόηση με την Γενική Διεύθυνση του Τουριστικού Λιμένα, μπορεί να εγκρίνεται ο ελλιμενισμός σκαφών συγκεκριμένης κατηγορίας σε θέσεις ελλιμενισμού σκαφών άλλης κατηγορίας, αν δεν υφίστανται αιτήσεις ελλιμενισμού σκαφών της κατηγορίας αυτής.

#### ΆΡΘΡΟ 6

##### Διάθεση θέσεων Ελλιμενισμού

6.1 Πριν την προσέγγιση στη θαλάσσια ζώνη του Τουριστικού Λιμένα, τα σκάφη πρέπει να επικοινωνούν στο VHF, δίαυλο 12 Κανάλι ή μέσω αντιπροσώπου και να αναμένουν την άδεια εισόδου ακολουθώντας τις οδηγίες του αρμόδιου προσωπικού για την ασφαλή κίνηση του σκάφους εντός του Λιμένα.

6.2 Αμέσως μετά τον κατάπλου οι κυβερνήτες των σκαφών οφείλουν να συμπληρώσουν τα έγγραφα που τους παραδίδονται, να επιδεικνύουν τα ευρισκόμενα σε ισχύ ναυτιλιακά έγγραφα του σκάφους και να γνωστοποιούν στην Μαρίνα τα τυχόν προβλήματα, ζημιές ή βλάβες που έχει το σκάφος. Όλα τα σκάφη πρέπει να είναι ασφαλισμένα σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

6.3 Οι θέσεις πρόσδεσης των σκαφών (BERTHS) διατίθενται στα σκάφη από την Διεύθυνση της Μαρίνας κατόπιν προηγούμενης συμφωνίας με τους ιδιοκτήτες ή τους πλοίαρχους των σκαφών στα πλαίσια των διατάξεων του παρόντος κανονισμού. Όλες οι θέσεις είναι καθορισμένες και αριθμημένες για πρυμνοδέτηση. Σε περίπτωση πλαιοδέτησης (κατόπιν συμφωνίας) θα καταβάλλονται τέλη ελλιμενισμού ανάλογα με τις θέσεις πρυμνοδέτησης, που καταλαμβάνουν τα σκάφη πλαγιοδετώντας.

6.4 Τα σκάφη αφού λάβουν άδεια (PEMETZO) του μόνιμου αγκυροβολίου, προσδέονται σε αυτήν με τα δικά τους μέσα (άλυσο ή σχοινιά κλπ.) διατηρώντας επί του σκάφους το σκανί (ΠΟΔΑΡΙ) της αλύσου του μόνιμου αγκυροβολίου της Μαρίνας για να ειδοποιηθεί το προσωπικό των πλωτών μέσων της Μαρίνας. Η καλή συντήρηση και διαφύλαξη το σχοινιών του μόνιμου αγκυροβολίου (ΠΟΔΑΡΙ) γίνεται με ευθύνη των κυβερνητών των σκαφών.

6.5 Για την επεξεργασία αναχώρησης- απόπλου των σκαφών πρέπει να ενημερώνεται προηγουμένως και εγκαίρως η Υπηρεσία Παροχής Εξυπηρέτησεων της Μαρίνας

για να ειδοποιηθεί το προσωπικό των πλωτών μέσων της Μαρίνας και το Τεχνικό Προσωπικό, για την αποσύνδεση των ηλεκτρικών και τηλεφωνικών παροχών.

6.6 Σε περίπτωση ολιστικής αναχώρησης σκάφους από την Μαρίνα πρέπει να ενημερώνεται εγκαίρως και εγγράφως η Διεύθυνση της Μαρίνας με δήλωση πλοιοκτήτη, πλοίαρχου ή νόμιμου εκπροσώπου του σκάφους ότι δεν επιθυμεί πλέον να ελλιμενίζεται στην Μαρίνα και για την ημερομηνία αναχώρησης.

6.7 Η εγκατάλειψη των σχοινιών πρόσδεσης και αλύσων του μόνιμου αγκυροβολίου της Μαρίνας, ή των ηλεκτρικών και τηλεφωνικών καλωδίων από τα σκάφη κατά τον απόπλου ή κατά τη διάρκεια ελλιμενισμού, συνεπάγεται την επιβολή κυρώσεων και χρηματική επιβάρυνση των σκαφών με όλα τα δημιουργούμενα έξοδα αντικατάστασης αυτών λόγω φθοράς ή απώλειας.

#### ΆΡΘΡΟ 7

##### Σύστημα αγκυροβολίας

7.1 Απαγορεύεται κατ' αρχήν η πόντιση αγκυρών εντός του λιμένας διότι υπάρχει μόνιμο εγκατεστημένο αγκυροβόλιο.

7.2 Απαγορεύεται η παρεμπόδιση του πλεύσιμου διαύλου εισόδου της Μαρίνας Μανδρακίου και του θαλάσσιου χώρου μπροστά από τα μόνιμα αγκυροβόλια των σκαφών.

7.3 Στην είσοδο του λιμένας και σε περιβάλλοντα σημεία υπάρχουν τοποθετημένες ειδικές ενημερωτικές πινακίδες για τις σχετικές απαγορεύσεις.

7.4 Στη θαλάσσια λεκάνη της Μαρίνας που δεν έχει εγκατασταθεί μόνιμο αγκυροβόλιο και υπάρχει σχετική επισήμανση, τα σκάφη μπορούν να αγκυροβολούν σύμφωνα με τις υποδείξεις του προσωπικού της Μαρίνας.

#### ΆΡΘΡΟ 8

Μέτρα ασφάλειας και προστασίας των σκαφών και των χρηστών του τουριστικού λιμένα.

8.1 Ο τουριστικός Λιμένας Μανδρακίου Ρόδου είναι ασφαλισμένος για αστική ευθύνη έναντι τρίτων.

8.2 Η φύλαξη και η προστασία των εγκαταστάσεων, των ατόμων των σκαφών και των οχημάτων που βρίσκονται εντός της ζώνης της Μαρίνας εξασφαλίζεται μέσω της καθημερινής επιτήρησης από φύλακες του Τουριστικού Λιμένα, οι οποίοι πραγματοποιούν εναλλασσόμενες βάρδιες. Πρόσθετα παρέχεται και η δυνατότητα πρόσληψης ιδιωτικής ασφάλειας εκ μέρους των μόνιμων χρηστών, την Μαρίνας κατόπιν ειδικής άδειας από τη Διοίκηση της Μαρίνας.

8.3 Το εγκατεστημένο εντός της ζώνης του Τουριστικού Λιμένα φυλάκιο του Λιμενικού Σώματος, οι τελωνειακοί, οι ιδιοκτήτες και οι αστυνομικές αρχές συνεργούν για την ασφάλεια της ζώνης της Μαρίνας, όπως επιβάλλεται και από την συνθήκη Schengen.

8.4 Η είσοδος και έξοδος προς και από την Μαρίνα φυλάσσεται από προστατευτικές, μπάρες οι οποίες ρυθμίζονται επί εικοσιτετραώρου βάσεως από αρμόδιο προσωπικό.

8.5 Κατά την διάρκεια του ελλιμενισμού, κάθε σκάφος οφείλει να είναι εφοδιασμένο με όλα τα απαραίτητα εφόδια και μέσα πυρόσβεσης, τους απαραίτητους φανούς ασφάλειας και κάθε άλλα, προβλεπόμενα από την κείμενη νομοθεσία μέσα.

Ο φορέας διαχείρισης του Τουριστικού Λιμένα οφείλει να λαμβάνει όλα τα προληπτικά και κατασταλτικά μέτρα και μέσα πυροπροστασίας που προβλέπονται στην αριθμ. 10/2002 Πυροσβεστική Διάταξη, όπως εκάστοτε ισχύει για την πρόληψη και αποτροπή πυρκαγιών. Επίσης έχει την ευθύνη συντήρησης και καλής λειτουργίας όλων των συστημάτων και μέσων πυροπροστασίας του Τουριστικού Λιμένα.

8.6 Ο κυβερνήτης οφείλει να μεριμνά για την ασφαλή πρόσδεση του σκάφους και να λαμβάνει κάθε πρόσφορο μέτρο, που υπαγορεύει η ναυτική τέχνη και εμπειρία. Η πρόσδεση με μόνιμο αγκυροβόλιο, η πρυμνοδέτηση, ή πλαγιοδέτηση του σκάφους ενεργείται μόνον με την προσωπική ευθύνη του πλοιοκτήτη ή κυβερνήτη του σκάφους.

8.7 Το αρμόδιο προσωπικό της Μαρίνας μπορεί να επιθεωρεί τον τρόπο πρόσδεσης του σκάφους να προβαίνει σε υποδείξεις αλλά και σε ενέργειες λήψης μέτρων ασφάλειας, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Τα, τυχόν σχετικά έξοδα καταλογίζονται στον ιδιοκτήτη.

8.8 Το υπάρχον στον χώρο του εμπορικού λιμένα σύστημα παρακολούθησης μέσω κάμερας, πρόκειται να επεκταθεί και στον εμπορικό λιμένα.

8.9 Μέσα στα πλαίσια, της ενίσχυσης των μέτρων ασφάλειας για προστασία από τυχόν τρομοκρατικές ενέργειες, διακίνηση ναρκωτικών, αρχαιοκαπηλία, είσοδο λαθρομεταναστών και λαθραίων εμπορευμάτων θα ισχύσει Σχέδιο για την αντιμετώπιση εκκίνων ενεργειών (Κώδικας Ι.Σ.Π.Σ), πιστοποιημένο αρμοδίου.

8.10 Δεν επιτρέπεται η απόρριψη άχρηστων υλικών, απορριμμάτων πετρελαιοειδών καταλοίπων - λιπαντελαίων και οποιωνδήποτε λυμάτων των εξυπηρετούμενων σκαφών εντός της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης της Μαρίνας Μανδρακίου.

8.11 Με μέριμνα του φορέα διαχείρισης του Τουριστικού Λιμένα έχει καταρτισθεί σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης πετρελαιοειδών καταλοίπων, χρησιμοποιημένων λιπαντελαίων και απορριμμάτων σύμφωνα με την οδηγία 2000/59/ΕΚ, σε εφαρμογή της αριθμ.3'18/07/2002 (ΦΕΚ 712 Β') ΚΥΑ.

8.12 Η παραλαβή και διαχείριση των πετρελαιοειδών καταλοίπων, λιπαντελαίων, απορριμμάτων και περιυαλογής κάθε είδους άχρηστων αντικειμένων, ανατίθεται σε ιδιώτες μέσω ειδικών συμβάσεων.

Η παραλαβή και διαχείριση των πετρελαιοειδών καταλοίπων, λιπαντελαίων και απορριμμάτων θα γίνεται υπό την επίβλεψη του αρμοδίου προσωπικού, μόνο στις οριζόμενες θέσεις και κατά την διάρκεια των ημερών και ωρών όπως ορίζεται από την Διεύθυνση της Μαρίνας Μανδρακίου.

8.13 Για την αποκατάσταση των ζημιών που έχουν προκληθεί από ρύπανση καθώς και για τις δαπάνες που έχουν γίνει για την αποτροπή ή την εξουδετέρωση αυτής, υπεύθυνος είναι αυτός που προκάλεσε την ρύπανση.

#### ΑΡΘΡΟ 9

##### Λοιπά θέματα

9.1 Με την αίτηση ελλιμενισμού ο χρήστης λαμβάνει ενυπόγραφο γνώση του παρόντος κανονισμού και οφείλει να συμμορφώνεται με τις προβλεπόμενες σε αυτόν ρυθμίσεις. Επίσης κάθε ενδιαφερόμενος δύναται να λαμβάνει αναλυτικές πληροφορίες για τις υπηρεσίες

και τα τιμολογία τους από το αρμόδιο γραφείο της Μαρίνας Μανδρακίου.

9.2 Οι χρήστες των εγκαταστάσεων οφείλουν να κάνουν ορθή χρήση και να συμμορφώνονται με τις οδηγίες και συστάσεις που γίνονται από τα αρμόδια όργανα της Μαρίνας.

9.3 Παροχές τεχνικών υπηρεσιών συντήρησης ή επισκευής ανατίθενται σε ιδιώτες με ειδικές συμβάσεις. Σε κάθε περίπτωση απαιτείται δήλωση του ιδιοκτήτη ότι τα πρόσωπα που θα εργασθούν στο σκάφος του είναι ασφαλισμένα σε δημόσιο ασφαλιστικό φορέα και ότι αναλαμβάνει να αποκαταστήσει οποιαδήποτε ζημία τυχόν προκληθεί σε πρόσωπα ή πράγματα από τους ανωτέρω εργαζόμενους.

9.4 Οι επιχειρήσεις και οι υπάλληλοι που δραστηριοποιούνται μέσα στη ζώνη της Μαρίνας Μανδρακίου θα πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με σχετική άδεια από την Διεύθυνση της Μαρίνας Μανδρακίου και να συμμορφώνονται στις κείμενες διατάξεις και τις οδηγίες της Διεύθυνσης της Μαρίνας σχετικά με τις ώρες απασχόλησης, την καθαριότητα, την ηχορύπανση, και γενικά όλα τα ζητήματα που σχετίζονται με την ομαλή λειτουργία της Μαρίνας.

#### ΑΡΘΡΟ 10

##### Γνωστοποίηση Κανονισμών Λειτουργίας

Με μέριμνα του φορέα διαχείρισης επιδίδεται στον πλοιοκτήτη ή κυβερνήτη ή εκπρόσωπο ή χρήστη κάθε σκάφους του οποίου εγκρίνεται ο ελλιμενισμός στον Τουριστικό Λιμένα Μανδρακίου Ρόδου αντίγραφο του Γενικού Κανονισμού. Σε περίπτωση που το πρόσωπο της επίδοσης είναι αλλοδαπός, οι ως άνω Κανονισμοί επιδίδονται μεταφρασμένοι στην αγγλική.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα 14 Ιουλίου 2006

ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΦΑΝΗ ΠΑΛΗ ΠΕΤΡΑΛΙΑ

Αριθμ. 72699

(8)

Ορισμός Διευθυντή Σπουδών της Εθνικής Σχολής Δικαστών.

#### Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 1 παρ. 8γ του ν2236/1994 όπως έχει τροποποιηθεί με το άρθρο 23 παρ.5 του ν.2331/1995.

2. Την υπ' αριθμ. 112/2006 απόφαση του Ανώτατου Δικαστικού Συμβουλίου Πολιτικής και Ποινικής Δικαιοσύνης αποφασίζουμε:

Ορίζουμε Διευθυντή Σπουδών της Εθνικής Σχολής Δικαστών για τέσσερα (4) χρόνια τον Αρεοπαγίτη Διονύσιο Γιαννακόπουλο, με μερική απασχόληση παράλληλα προς τα κύρια καθήκοντά του.

Η απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα 13 Ιουλίου 2006

ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ  
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 \* ΑΘΗΝΑ 104 32 \* ΤΗΛ. 210 52 79 000 \* FAX 210 52 21 004  
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: <http://www.et.gr> - e-mail: [webmaster@et.gr](mailto:webmaster@et.gr)

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ: Απόφαση ΣΤΕ 4542/2009**

**Παράνομη χωροθέτηση τουριστικού λιμένα σκαφών αναψυχής  
στη Νέα Μάκρη ελλείπει χωροταξικού σχεδιασμού**

Πρόεδρος: *Κ. Μενουδάκος*

Εισηγητής: *Αγγ. Θεοφιλοπούλου*

Δικηγόροι: *Β. Παπαδημητρίου, Αικ. Γρηγορίου, Γ. Κομώτης*

Σύμφωνα με τις διατάξεις της ειδικής νομοθεσίας για τους τουριστικούς λιμένες η έγκριση της χωροθέτησης τουριστικού λιμένα επιφέρει ως έννομα αποτελέσματα τη χωροθέτηση του τουριστικού λιμένα και τον καθορισμό χρήσεων γης, καθώς και όρων και περιορισμών δόμησης στη χερσαία ζώνη του. Το περιεχόμενο αυτό δεν αλλοιώθηκε με τη θέσπιση της διαδικασίας προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης και αξιολόγησης, η οποία είναι διαφορετική. Κατά συνέπεια, η κατά τη νομοθεσία για τους τουριστικούς λιμένες έγκριση χωροθέτησης εξακολουθεί και υπό την ισχύ του ν. 3010/2002 να συνιστά άσκηση αποφασιστικής αρμοδιότητας, η δε σχετική πράξη δεν είναι εκτελεστή διοικητική πράξη αλλά γνωμοδότηση.

Στις διατάξεις της νομοθεσίας για τους τουριστικούς λιμένες δεν προβλέπεται εξάλλου η δημιουργία του τουριστικού λιμένα με τη μορφή που έχει ο επίδικος, δηλαδή με τη μορφή τουριστικής νήσου, συνδεδεμένης με την παράκτια περιοχή μέσω γέφυρας και με διαμόρφωση στη χερσαία ζώνη δέκα οικοδομικών τετραγώνων του λιμένα που θα προκύψει από προσχώσεις εκτάσεως 65.250 τ.μ. και στην οποία θα επιτρέπονται διάφορες πολυάριθμες χρήσεις.

**Σε κάθε περίπτωση, η δημιουργία του επίδικου τουριστικού λιμένα στη Νέα Μάκρη Αττικής δεν προβλέπεται από το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας ή από άλλο χωροταξικό σχέδιο. Συνεπώς, ο εν λόγω τουριστικός λιμένας δεν εντάσσεται σε ευρύτερο χωροταξικό σχεδιασμό των λιμένων και λιμενικών έργων σε εθνικό ή σε περιφερειακό επίπεδο και η χωροθέτησή του δεν είναι νόμιμη.**

2. Επειδή, με την αίτηση αυτή ζητείται η ακύρωση της Τ/2729/16.2.2004 απόφασης του Υφυπουργού Ανάπτυξης (Β' 378/25.2.2004), με την οποία εγκρίθηκε η χωροθέτηση τουριστικού λιμένα σκαφών αναψυχής δυναμικότητας 394 θέσεων ελλιμενισμού σκαφών σε απόσταση 120,00 μέτρων από την ακτή, στη θέση Λιμανάκι της Νέας Μάκρης Αττικής, συνδεδεμένου με την πόλη της Ν. Μάκρης μέσω γέφυρας, καθώς και η δημιουργία δέκα οικοδομικών τετραγώνων στον υπό κατασκευή χερσαίο χώρο.

3. Επειδή, η κρινόμενη αίτηση, κατατεθείσα στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 26.4.2004, την εξηκοστή πρώτη ημέρα από τη δημοσίευση της προσβαλλομένης αποφάσεως στις 5.2.2004 στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ασκείται εμπροθέσμως, εφόσον η εξηκοστή ημέρα ήταν εξαιρετέα.

4. Επειδή, η όγδοη αιτούσα αστική μη κερδοσκοπική εταιρεία με την επωνυμία «Εταιρεία Προστασίας Περιβάλλοντος Όρμου Μαραθώνα "Η ΤΕΤΡΑΠΟΛΙΣ"», η οποία έχει ως σκοπό, μεταξύ άλλων, την προστασία του περιβάλλοντος του Όρμου του Μαραθώνα και των γύρω περιοχών, καθώς και οι λοιποί αιτούντες που φέρονται, κατά τα προσκομισθέντα στοιχεία, ως κάτοικοι της Νέας Μάκρης, με έννομο συμφέρον ασκούν την κρινόμενη αίτηση, ομοδικούν δε παραδεκτώς εφόσον στηρίζονται στην ίδια νομική και πραγματική βάση και προβάλλουν κοινούς λόγους ακυρώσεως.

5. Επειδή, παραδεκτώς παρεμβαίνει στη δίκη, υπέρ του κύρους της προσβαλλόμενης πράξης, η ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Αναπτυξιακός Σύνδεσμος Ν. Μάκρης-Ανώνυμη Εταιρεία Δημιουργίας και Εκμεταλλεύσεως Τουριστικού Λιμένα», κατόπιν αιτήσεως της οποίας εκδόθηκε η προσβαλλόμενη πράξη.

6. Επειδή, με τον ν. 3010/2002 «Εναρμόνιση του ν. 1650/1986 με τις Οδηγίες 97/11 Ε.Ε. και 96/61 Ε.Ε., διαδικασία οριοθέτησης και ρυθμίσεις θεμάτων για τα υδατορέματα και άλλες διατάξεις» (Α 91) αντικαταστάθηκαν διατάξεις του ν. 1650/1986. Ειδικότερα, με το άρθρο 1 του νέου αυτού νόμου αντικαταστάθηκε το άρθρο 3 του ν. 1650/1986 (Α'160) ως εξής: «1. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, που εκδίδεται μέσα σε προθεσμία έξι μηνών από τη δημοσίευση του νόμου



αυτού, τα δημόσια ή ιδιωτικά έργα και δραστηριότητες κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες, και κάθε κατηγορία μπορεί να κατατάσσεται σε υποκατηγορίες, καθώς και σε ομάδες κοινές για όλες τις κατηγορίες, ανάλογα με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον. Κριτήρια για την κατάταξη αυτή είναι .... 2. Η πρώτη (Α) κατηγορία περιλαμβάνει τα έργα και τις δραστηριότητες που λόγω της φύσης, του μεγέθους ή της έκτασης τους είναι πιθανό να προκαλέσουν σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον ..... Η δεύτερη (Β) κατηγορία περιλαμβάνει έργα και δραστηριότητες τα οποία, χωρίς να προκαλούν σοβαρές επιπτώσεις, πρέπει να υποβάλλονται για την προστασία του περιβάλλοντος σε γενικές προδιαγραφές, όρους και περιορισμούς που προβλέπονται από κανονιστικές διατάξεις. Η τρίτη (Γ) κατηγορία περιλαμβάνει έργα και δραστηριότητες που προκαλούν μικρές επιπτώσεις στο περιβάλλον». Με το άρθρο 2 του ν. 3010/2002 αντικαταστάθηκε το άρθρο 4 του ν. 1650/1986 ως εξής : «1.α. Για την πραγματοποίηση νέων έργων ή δραστηριοτήτων ή τη μετεγκατάσταση υφισταμένων, τα οποία έχουν καταταγεί στις κατηγορίες που προβλέπονται στο προηγούμενο άρθρο, απαιτείται η έγκριση όρων για την προστασία του περιβάλλοντος. Έγκριση όρων για την προστασία του περιβάλλοντος απαιτείται επίσης για την επέκταση, την τροποποίηση ή και τον εκσυγχρονισμό υφιστάμενων έργων ή δραστηριοτήτων, που έχουν καταταγεί στις παραπάνω κατηγορίες, εφ' όσον επέρχονται ουσιαστικές διαφοροποιήσεις σε σχέση με τις επιπτώσεις στο περιβάλλον, β. Με την απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων η Διοίκηση επιβάλλει προϋποθέσεις, όρους, περιορισμούς και διαφοροποιήσεις για την πραγματοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας, ..... γ. Η απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων αποτελεί προϋπόθεση για την έκδοση των διοικητικών πράξεων που απαιτούνται κατά περίπτωση, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις για την πραγματοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας, δ. Για την έκδοση της απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων πρέπει να τηρείται : δα) η διαδικασία της προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης και αξιολόγησης του προτεινόμενου έργου ή δραστηριότητας, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παρ. 6α και 10α και η δημοσιοποίηση της θετικής γνωμοδότησης ή της αρνητικής απόφασης επί της προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης της αρμόδιας αρχής, σύμφωνα με

τα οριζόμενα στην παρ. 2 του άρθρου 5. δβ) η διαδικασία υποβολής και η αξιολόγηση Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ή Περιβαλλοντικής Έκθεσης, κατά περίπτωση, καθώς και η διαδικασία δημοσιοποίησης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 5. 2. Για την έκδοση απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων για έργα ή δραστηριότητες της πρώτης (Α) κατηγορίας απαιτείται υποβολή Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Η έγκριση περιβαλλοντικών όρων γίνεται με κοινή απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και του συναρμόδιου Υπουργού. Ως συναρμόδιος θεωρείται ο αρμόδιος Υπουργός για το έργο ή τη δραστηριότητα ..... 3..... 6α. Για νέα έργα και δραστηριότητες ή τη μετεγκατάσταση, τον εκσυγχρονισμό, επέκταση ή τροποποίηση των υφισταμένων της πρώτης (Α) κατηγορίας, εφ' όσον επέρχονται ουσιαστικές διαφοροποιήσεις σε σχέση με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον, απαιτείται μαζί με την αίτηση και η υποβολή Προμελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Επί της Προμελέτης αυτής η αρμόδια για έγκριση περιβαλλοντικών όρων αρχή προβαίνει σε προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση της πρότασης που συνίσταται σε γνωμοδότηση ως προς τη θέση, το μέγεθος, το είδος, την εφαρμοζόμενη τεχνολογία, τα γενικά τεχνικά χαρακτηριστικά, τη χρήση των φυσικών πόρων, τη συσσωρευτική δράση με άλλα έργα, την παραγωγή αποβλήτων, τη ρύπανση και τις οχλήσεις, καθώς και τον κίνδυνο ατυχημάτων ιδίως από τη χρήση ουσιών ή τεχνολογίας, β. Για την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση λαμβάνονται υπόψη: αα) Οι γενικές και ειδικές κατευθύνσεις της χωροταξικής πολιτικής....., ββ) Η περιβαλλοντική ευαισθησία της περιοχής, γγ) Τα χαρακτηριστικά των ενδεχόμενων περιβαλλοντικών επιπτώσεων ....., δδ) Τα οφέλη για την εθνική οικονομία, την εθνική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία και η εξυπηρέτηση άλλων λόγων δημοσίου συμφέροντος, εε) Οι θετικές επιπτώσεις στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον σε μια ευρύτερη περιοχή..... γ. Μετά την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση της πρότασης: αα) είτε καλείται ο ενδιαφερόμενος ιδιώτης ή αρμόδιος φορέας να υποβάλει Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) για Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων, ώστε να ακολουθηθεί η διαδικασία των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου αυτού. Στην περίπτωση αυτή μπορεί να απαιτηθούν πρόσθετα

στοιχεία και τεκμηριώσεις για επί μέρους περιβαλλοντικά μέτρα ή παραμέτρους, ββ) είτε του γνωστοποιείται ότι δεν είναι δυνατή η πραγματοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας όπως προτάθηκε, δ. ... ε.... στ.....7. ... 8. ... 9α. Η απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων για τα έργα και τις δραστηριότητες πρώτης (Α) κατηγορίας ..... χορηγείται μέσα σε ενενήντα (90) ημέρες από την υποβολή της αίτησης, εφ' όσον ο κατατεθείς φάκελος ήταν πλήρης και περιελάμβανε τα απαιτούμενα δικαιολογητικά. Η προθεσμία αυτή μπορεί να παραταθεί για ίσο χρονικό διάστημα με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ή του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας κατά περίπτωση, αν λόγω της σοβαρότητας ή της δυσχέρειας του έργου ή της δραστηριότητας δικαιολογείται η παράταση, β. Η έγκριση των περιβαλλοντικών όρων για τα έργα και τις δραστηριότητες της δεύτερης (Β) και της τρίτης (Γ) κατηγορίας χορηγείται μέσα σε σαράντα (40) ημέρες από την υποβολή της αίτησης, εφ' όσον ο κατατεθείς φάκελος ήταν πλήρης ..... γ..... 10α. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης καθορίζονται : «α) τα έργα και οι δραστηριότητες της δεύτερης (Β) κατηγορίας για τα οποία απαιτείται προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση, ββ) οι αρμόδιες υπηρεσίες και η διαδικασία για την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση, όταν απαιτείται, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και η διαδικασία με την οποία οι αρμόδιες αρχές αποφασίζουν εάν επέρχονται ουσιαστικές διαφοροποιήσεις σε σχέση με τις επιπτώσεις στο περιβάλλον από τη βελτίωση ή τροποποίηση ή επέκταση ή εκσυγχρονισμό ενός έργου ή μιας δραστηριότητας και κάθε άλλο σχετικό θέμα, γγ) οι αρμόδιες υπηρεσίες και η διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων, ο τύπος των απαιτούμενων μελετών και στοιχείων, η προθεσμία υποβολής τους και έκφρασης γνώμης των αρμόδιων αρχών, και κάθε άλλο σχετικό θέμα. β..... γ..... 11.....». Περαιτέρω, με το άρθρο 3 του ν. 3010/2002, με το οποίο αντικαταστάθηκε το άρθρο 5 του ν. 1650/1986, καθορίζονται το περιεχόμενο και η διαδικασία εγκρίσεως της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Τέλος, στο άρθρο 6 του ν. 3010/2002 περιελήφθησαν μεταβατικές διατάξεις, στις οποίες ορίζονται τα εξής: «1. Διαδικασίες για την προέγκριση χωροθέτησης ή την έγκριση περιβαλλοντικών όρων που εκκρεμούν μέχρι την έκδοση των υπουργικών

αποφάσεων που προβλέπονται στο άρθρο 3 και στην παράγραφο 10α του άρθρου 4 του ν. 1650/1986, ως αντικαθίστανται με τα άρθρα 1 και 2 του παρόντος νόμου, συνεχίζονται και ολοκληρώνονται ως εξής: α) Διαδικασίες Προέγκρισης Χωροθέτησης ..... β) Διαδικασίες Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων. Η έγκριση περιβαλλοντικών όρων διέπεται από τις διατάξεις του ν. 1650/1986, όπως ίσχυαν πριν την αντικατάστασή τους με τον παρόντα νόμο, με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρ. 9 του άρθρου 4 του ν. 1650/1986, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 του νόμου αυτού, οι οποίες εφαρμόζονται και για τις διαδικασίες αυτές. 2. Εκκρεμείς υποθέσεις για την εφαρμογή της προηγούμενης παραγράφου θεωρούνται εκείνες για τις οποίες έχει υποβληθεί από τον ενδιαφερόμενο φορέα ή ιδιώτη αίτηση, που συνοδεύεται από τα απαιτούμενα σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις δικαιολογητικά, στην αρμόδια κάθε φορά υπηρεσία, είτε για προέγκριση χωροθέτησης είτε για έγκριση περιβαλλοντικών όρων. 3. Όπου στο ν. 1650/1986 για την προστασία του περιβάλλοντος ή άλλο νόμο αναφέρεται ο όρος «προέγκριση χωροθέτησης» νοείται εφεξής προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση. 4.....». Περαιτέρω, στο άρθρο 13 του ίδιου νόμου ορίζεται ότι η ισχύς του αρχίζει από της δημοσίευσής του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (25-4-2002). Κατ' εξουσιοδότηση της προπαρατεθείσης διατάξεως του άρθρου 3 του ν. 1650/1986, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του ν. 3010/2002, εκδόθηκε η Η.Π.: 15393/2332/5-8-2002 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων «Κατάταξη δημόσιων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες σύμφωνα με το άρθρο 3 του ν. 1650/1986 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του ν. 3010/2002 «Εναρμόνιση του ν. 1650/1986, με τις οδηγίες 97/11/ΕΕ και 96/61/ΕΕ κ.ά. (Α 91)», δημοσιευθείσα στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως την 5-8-2002 (Β 1022). Εξ άλλου, κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 4 του ν. 1650/1986, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 του ν. 3010/2002, εκδόθηκε η Η.Π. 11014/703/Φ104/14-3-2003 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων «Διαδικασία Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης (Π.Π.Ε.Α.) και Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (Ε.Π.Ο.) σύμφωνα με το

άρθρο 4 του Ν. 1650/1986 (Α 160), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 του ν. 3010/2002 «Εναρμόνιση του ν. 1650/1986 με τις Οδηγίες 97/11/ΕΕ και 96/61/ΕΕ ... και άλλες διατάξεις (Α 91)», δημοσιευθείσα στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως την 20-3-2003 (Β 332).

7. Επειδή, όπως έχει κριθεί, εκκρεμής διαδικασία για την έκδοση της αποφάσεως εγκρίσεως περιβαλλοντικών όρων είναι όχι μόνον εκείνη, κατά την οποία είχε υποβληθεί σχετική αίτηση, συνοδευόμενη από τα απαραίτητα κατά νόμον δικαιολογητικά, πριν από την έναρξη ισχύος του ν. 3010/2002 (25-4-2002), αλλά και εκείνη, κατά την οποία τα στοιχεία αυτά υποβλήθηκαν μεταγενέστερα, και έως τη δημοσίευση αμφοτέρων των κανονιστικών αποφάσεων, οι οποίες προβλέπονται στα άρθρα 3 και 4 παρ. 10α του ν. 1650/1986, όπως αντικαταστάθηκαν, και με τις οποίες συμπληρώθηκε το νομοθετικό πλαίσιο της εισαχθείσης με το νέο νόμο διαδικασίας περιβαλλοντικής αδειοδότησεως, δηλαδή έως την 20.3.2003, ημερομηνία δημοσιεύσεως της δεύτερης από τις προαναφερθείσες κοινές υπουργικές αποφάσεις. Στις περιπτώσεις δε αυτές, η εκκρεμής διαδικασία διέπεται, κατά τα ανωτέρω, από τις διατάξεις του ν. 1650/1986, όπως αυτές ίσχυαν πριν από την αντικατάστασή τους με τον ν. 3010/2002 (ΣΤΕ 998/2005 Ολ., 3854/2005). Εξάλλου, με τις διατάξεις του ν. 1650/1986, που θεσπίστηκαν σε συμμόρφωση προς τη συνταγματική επιταγή για την προστασία του περιβάλλοντος και, ειδικότερα, προς την αρχή της πρόληψης στον τομέα αυτόν, προβλέπεται διοικητική διαδικασία, με την οποία παρέχεται στα αρμόδια όργανα της Διοίκησης η δυνατότητα να εκτιμούν εκ των προτέρων τις αναμενόμενες συνέπειες για το περιβάλλον από σχεδιαζόμενα έργα ή δραστηριότητες και, ενόψει ιδίως των συνεπειών αυτών, της φύσης και της σημασίας των τυχόν θιγόμενων οικοσυστημάτων ή μεμονωμένων στοιχείων, του χαρακτήρα και του σκοπού του συγκεκριμένου έργου ή δραστηριότητας και των υφιστάμενων μέσων αποτροπής, άρσης ή μείωσης της πιθανολογούμενης βλάβης του περιβάλλοντος, να κρίνουν αν και με ποιους όρους μπορεί να πραγματοποιηθεί το έργο ή η δραστηριότητα ώστε να μη παραβιάζεται η αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης και, γενικότερα, οι παραπάνω ορισμοί του Συντάγματος και οι αναφερόμενοι στο περιβάλλον ορισμοί της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση του έτους 1992 (Συνθήκης του Μάαστριχτ) που κυρώθηκε με το ν. 2077/1992 (Α' 136) και, συγκεκριμένα, οι

διατάξεις του άρθρου 130P της Συνθήκης αυτής, με τις οποίες, καθιερώνεται επίσης η αρχή της προληπτικής δράσης στον τομέα του περιβάλλοντος. Βασικό μέσο εφαρμογής της αρχής της πρόληψης αποτελεί η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, η οποία παρέχει στα αρμόδια διοικητικά όργανα τη δυνατότητα να διακριβώνουν και να αξιολογούν τις συνέπειες του έργου ή της δραστηριότητας και να εκτιμούν εκ των προτέρων αν η πραγματοποίηση του είναι σύμφωνη με τις διατάξεις της οικείας νομοθεσίας καθώς και με τις ήδη αναφερθείσες συνταγματικές επιταγές και τους ορισμούς της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Με τις νεότερες διατάξεις του ως άνω ν. 3010/2002 η προέγκριση χωροθέτησης του άρθρου 4 του ν. 1650/1986 αντικαθίσταται από την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση, η οποία περιέχει την καταρχήν εκτίμηση της Διοικήσεως σχετικά με τη θέση, το μέγεθος, το είδος, την εφαρμοζόμενη τεχνολογία και τα γενικά τεχνικά χαρακτηριστικά του προτεινόμενου έργου ή της δραστηριότητας, ενόψει των γενικών χωροταξικών κατευθύνσεων, των ιδιαίτερων περιβαλλοντικών στοιχείων της περιοχής, των θετικών επιπτώσεων στην ευρύτερη περιοχή και άλλων λόγων δημοσίου συμφέροντος. Αν κατά την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση, κριθεί ότι δεν είναι δυνατή η πραγματοποίηση του προτεινόμενου έργου ή δραστηριότητας, η σχετική πράξη είναι εκτελεστή διοικητική πράξη (αρνητική απόφαση κατά το άρθρο 2 παρ. 1 εδ. δα του νόμου) αφού η έκδοσή της έχει ως συνέπεια να αποκλείεται η συνέχιση της διαδικασίας περιβαλλοντικής αδειοδότησης, δηλαδή η έγκριση περιβαλλοντικών όρων. Σε αντίθετη περίπτωση, καλείται ο ενδιαφερόμενος να υποβάλει μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων (μ.π.ε.) για έγκριση περιβαλλοντικών όρων. Στην περίπτωση αυτή, κατά την έννοια των παραπάνω διατάξεων του ν. 3010/2002, η προκαταρκτική εκτίμηση αποτελεί απλή γνωμοδότηση, διότι με αυτή παρέχεται απλώς η δυνατότητα υποβολής μ.π.ε., χωρίς να προκύπτει από την ως άνω προκαταρκτική εκτίμηση οποιαδήποτε δεσμευτικότητα ακόμη και ως προς το καταρχήν επιτρεπτό και τη θέση του προτεινόμενου έργου, διότι και τα στοιχεία αυτά θα αποτελέσουν αντικείμενο της συνολικής εκτιμήσεως της Διοικήσεως η οποία θα διαμορφωθεί βάσει της μελέτης που θα υποβληθεί προκειμένου να εγκριθούν περιβαλλοντικοί όροι. Προς το προαναφερόμενο περιεχόμενο της προκαταρκτικής εκτιμήσεως εναρμονίζεται, άλλωστε, και η

θεσπιζόμενη από το νόμο διαδικασία, κατά την οποία για την εκτίμηση αυτή αρκεί η υποβολή προμελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων και δεν απαιτείται πλήρης μελέτη, η κατάρτιση της οποίας θα ήταν επιβεβλημένη αν προέκυπτε οποιαδήποτε δέσμευση από εκτίμηση (ΣΤΕ 2547/2005 επτ.). Όπως ήδη εκτέθηκε δε στην έκτη σκέψη, σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 6 του ν. 3010/2002, όπου στο ν. 1650/1986 ή σε άλλο νόμο αναφέρεται ο όρος «προέγκριση χωροθέτησης» νοείται, εφεξής προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση. Περαιτέρω, ο ν. 2160/1993 «Ρυθμίσεις .. τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις» (Α' 118) στο άρθρο 31 προβλέπει τη διαδικασία «χωροθέτησης» τουριστικού λιμένα. Ειδικότερα, στις παραγράφους 1, 2 και 3 του άρθρου 31, όπως η τελευταία αντικαταστάθηκε από την παρ. 5 του άρθρου 38 του ν. 3105/2003 (Α' 29), ορίζεται ότι: «1. Τουριστικός λιμένας μπορεί να δημιουργηθεί με πρωτοβουλία της Γραμματείας ή οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου. Το φυσικό ή νομικό πρόσωπο πρέπει να τυγχάνει κύριος ή επικαρπωτής του παράκτιου ακινήτου, έμπροσθεν του οποίου ενδιαφέρεται να χωροθετήσει και κατασκευάσει τουριστικό λιμένα, είτε να έχει με συμβολαιογραφικό προσύμφωνο την κυριότητα ή επικαρπία του παράκτιου ακινήτου. 2. Για τη χωροθέτηση και δημιουργία τουριστικού λιμένα απαιτείται να υποβληθούν στη Γραμματεία από τον ενδιαφερόμενο τα παρακάτω δικαιολογητικά: (α) Γενικό Τοπογραφικό Διάγραμμα κλίμακας 1:10.000 ή απόκομμα χάρτου, στο οποίο εμφανίζονται η ακριβής θέση του έργου, καθώς και οι χρήσεις γης της ευρύτερης περιοχής. (β) Τοπογραφικό Διάγραμμα 1:1.000 ή 1:2.000, στο οποίο θα εμφανίζονται η αιτούμενη ζώνη του λιμένα, τα όρια της ιδιοκτησίας, η τυχόν καθορισμένη οριογραμμή του αιγιαλού και της παραλίας και του τυχόν παλαιού αιγιαλού και η πρόταση καθορισμού των νέων οριογραμμών αιγιαλού και παραλίας. (γ) Σχέδιο γενικής διάταξης κλίμακος 1.500 ή 1:1.000 των προτεινόμενων έργων και κατασκευών, στο οποίο θα εμφανίζονται τα στοιχεία της περιπτώσεως (β), η έκταση των προτεινόμενων προσχώσεων στο θαλάσσιο χώρο, η οριοθέτηση της χερσαίας ζώνης, οι προτεινόμενες χρήσεις γη, οι όροι και περιορισμοί δόμησης, η έκταση της περίφραξης κ.λπ.. Ο συντελεστής δόμησης δεν θα υπερβαίνει το 0,4 στο σύνολο της χερσαίας ζώνης, τα δε κτίρια δύνανται να ανεγείρονται μέχρι τη γραμμή της παραλίας, (δ) Ερωτηματολόγιο του Πίνακα 3 του άρθρου 16 της Υ.Α. 69269/5387/90

(ΦΕΚ 678 Β'). (ε) Έκθεση γενικής περιγραφής των προτεινόμενων λιμενικών έργων, που απαιτούνται για τη δημιουργία του λιμένα, καθώς και των προτεινόμενων χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δομήσεως και των βασικών έργων υποδομής για τη λειτουργία, εκμετάλλευση και οικονομική βιωσιμότητα αυτών. (στ) Προβλεπόμενο ύψος επένδυσης, (ζ) Τίτλοι κυριότητας ή δικαιώματα επικαρπίας ή συμβολαιογραφικό προσύμφωνο της παράκτιας έκτασης... 3.... Η έγκριση της χωροθέτησης, των απαιτούμενων προσχώσεων και των χρήσεων αυτών, των χρήσεων γης και των όρων και περιορισμών δόμησης συντελείται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, μετά από γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. 4...». Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές της ειδικής νομοθεσίας για τους τουριστικούς λιμένες, η πράξη έγκρισης της χωροθέτησης τουριστικού λιμένα επιφέρει ευθέως έννομα αποτελέσματα και, συγκεκριμένα τη χωροθέτηση του τουριστικού λιμένα και τον καθορισμό χρήσεων γης, καθώς και όρων και περιορισμών δόμησης στη χερσαία ζώνη αυτού. Το περιεχόμενο δε αυτό της σχετικής πράξης δεν αλλοιώθηκε με τη θέσπιση της προβλεπόμενης στο άρθρο 2 παρ. 6α του ν. 3010/2002 διαδικασίας προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης και αξιολόγησης η οποία είναι διαφορετική της κατά τις παραπάνω διατάξεις του ν. 2160/1993 διαδικασίας χωροθέτησης και δεν επηρεάζει την εφαρμογή των διατάξεων αυτών. **Κατά συνέπεια, η κατά τη νομοθεσία για τους τουριστικούς λιμένες έγκριση χωροθέτησης εξακολουθεί και υπό την ισχύ του ν. 3010/2002 συνιστά άσκηση αποφασιστικής αρμοδιότητας και η σχετική πράξη δεν προσέλαβε το χαρακτήρα γνωμοδοτήσεως, αλλά αποτελεί εκτελεστή διοικητική πράξη.** Κατά τη γνώμη, όμως, του Συμβούλου Αθ. Ράντου η εκδιδόμενη κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 31 του ν. 2160/1993 έγκριση χωροθέτησης τουριστικού λιμένα είναι ως προς όλα τα σκέλη της, δηλαδή τόσο ως προς τη χωροθέτηση, όσο και ως προς τον καθορισμό χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δόμησης, πράξη μη εκτελεστή, διότι με αυτήν δεν ρυθμίζονται οριστικώς και δεσμευτικώς τα ανωτέρω ζητήματα αλλά, κατά νόμο, επακολουθεί η έκδοση της προβλεπόμενης από την οικεία περιβαλλοντική νομοθεσία πράξης εγκρίσεως περιβαλλοντικών όρων, η οποία εγκρίνει και τα οριστικά τεχνικά χαρακτηριστικά και δεδομένα του έργου.



8. Επειδή, η προσβαλλομένη απόφαση, η οποία εκδόθηκε κατ' επίκληση του παραπάνω ν. 2160/1993, αποτελεί πράξη εκτελεστή που παραδεκτώς προσβάλλεται με την κρινόμενη αίτηση ακυρώσεως, αν και, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, η επίμαχη χωροθέτηση εχώρησε υπό την ισχύ του ν. 3010/2002 εξουσιοδότηση αυτού εκδοθεισών υπουργικών αποφάσεων, κατόπιν σχετικής αιτήσεως του παρεμβαίνοντος Αναπτυξιακού Συνδέσμου, η οποία υποβλήθηκε την 15.4.2003, δηλαδή μετά τη δημοσίευση της προαναφερομένης ΚΥΑ Η.Π. 11014/703/Φ104/14-3-2003 (Β' 332/20.3.2003). Συνεπώς, είναι απορριπτέοι ως αβάσιμοι οι περί του αντιθέτου ισχυρισμοί του παρεμβαίνοντος Αναπτυξιακού Συνδέσμου και του Δημοσίου.

9. Επειδή, το άρθρο 24 του Συντάγματος αφ' ενός μεν επιβάλλει στο κράτος την υποχρέωση προστασίας του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, αφ' ετέρου δε επιτάσσει τη χωροταξική οργάνωση της χώρας, την οποία, επίσης, αναθέτει στο κράτος. Οι δύο αυτές υποχρεώσεις προδήλως αλληλοεξαρτώνται, έτσι ώστε να μην νοείται προστασία του περιβάλλοντος χωρίς χωροταξικό σχεδιασμό και αντιστρόφως. Μέρος του φυσικού περιβάλλοντος, και δη ευπαθές, είναι τα οικοσυστήματα των ακτών, τα οποία, κατά την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, πρέπει, κατά την έννοια της πιο πάνω συνταγματικής επιταγής, να τελούν υπό ιδιαίτερο καθεστώς ήπιας διαχείρισεως και αναπτύξεως, εναρμονιζόμενο προς την συνταγματικώς κατοχυρωμένη αρχή της βιώσιμης αναπτύξεως. Το καθεστώς αυτό αποτελεί συνήθως αντικείμενο ειδικού νόμου, σε κάθε περίπτωση, όμως αν δεν έχει θεσπιστεί ειδικό νομοθετικό καθεστώς προστασίας, οι ακτές αποτελούν ευθέως αντικείμενο της επιβαλλομένης με το άρθρο 24 του Συντάγματος, και τις παραπάνω διατάξεις της Συνθήκης του Μάαστριχ προστασίας. Η κατά τα άνω δε συνταγματική προστασία των ακτών προϋποθέτει προεχόντως την κατάρτιση των οικείων χωροταξικών σχεδίων, στα οποία πρέπει να εντάσσονται, μεταξύ άλλων, και τα κατά την έννοια του άρθρου 55 του Κώδικα που εγκρίθηκε με το άρθρο μόνο του Β.Δ. της 14/19. 1.1939 «περί κωδικοποιήσεως των περί Λιμενικών Ταμείων κειμένων διατάξεων» (Α' 24) πάσης φύσεως λιμενικά έργα, τα οποία συνιστούν συνιστούν ουσιώδεις τεχνικές παρεμβάσεις και αλλοιώσεις των παράκτιων οικοσυστημάτων και στα οποία περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, κρηπιδώματα, μώλοι και

κυματοθραύστες. Για το λόγο αυτό, άλλωστε, οι μαρίνες σκαφών αναψυχής περιλαμβάνονται στα έργα Α΄ κατηγορίας κατά την ΚΥΑ 69269/5387/1990, ήδη δε λιμενικά έργα κατατάσσονται στην ομάδα 3η, Κατηγορία πρώτη κατά την ισχύουσα ΚΥΑ Η.Π. 15393/2232/2002 και ειδικότερα οι μαρίνες με θέσεις σκαφών άνω των 300 όπως το επίδικο έργο κατατάσσονται στην 1η Υποκατηγορία της Πρώτης Κατηγορίας. Ως εκ τούτου για τα ανωτέρω έργα είχε εφαρμογή η διαδικασία της υποχρεωτικής προεγκρίσεως χωροθετήσεως και εγκρίσεως περιβαλλοντικών όρων κατά το ν. 1650/1986, όπως ίσχυε πριν την τροποποίησή του, ήδη δε τα έργα αυτά υπόκεινται στην κατά το ν. 3010/2002 διαδικασία της προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης και αξιολόγησης και ακολούθως της έκδοσης περιβαλλοντικών όρων.

10. Επειδή, ενόψει των ανωτέρω, η κατασκευή λιμένων οποιασδήποτε κατηγορίας σε οποιαδήποτε ακτή της Χώρας δεν επιτρέπεται να αποφασίζεται επ' ευκαιρία και αποσπασματικά, αλλά πρέπει να αποτελεί αντικείμενο ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού εντός του εθνικού ή του μείζονος περιφερειακού δικτύου λιμένων της Χώρας. Δεδομένου δε ότι ο σχεδιασμός του εθνικού ή περιφερειακού δικτύου λιμένων εκφράζει κατ' ουσίαν την στρατηγική της βιώσιμης ανάπτυξης αυτών, ο προγραμματισμός κάθε λιμένα, οποιασδήποτε κλίμακας, πρέπει, περαιτέρω, να στηρίζεται σε πλήρως τεκμηριωμένη μελέτη, με την οποία πρέπει να λαμβάνεται υπόψη αφ' ενός το δημόσιο συμφέρον, το οποίο επιβάλλει την κατασκευή του λιμένα και αφετέρου τους όρους προστασίας του παράκτιου και θαλάσσιου οικοσυστήματος που επηρεάζεται από αυτόν, στους οποίους περιλαμβάνεται η διαφύλαξη του αναγκαίου φυσικού κεφαλαίου, η αποφυγή βλάβης του τυχόν εκεί υπάρχοντος πολιτιστικού κεφαλαίου, στο οποίο ανήκουν και οι ενάλιες αρχαιότητες, ο σεβασμός της γεωμορφολογίας και του φυσικού ανάγλυφου των ακτών και η μέριμνα για τη μικρότερη δυνατή διατάραξη των οικείων οικοσυστημάτων και της υδροδυναμικής των ακτών, συμπεριλαμβανομένου και του σεβασμού του αισθητικού κάλλους της ακτής, που αποτελεί πολύτιμο οπτικό πόρο. Μόνο δε αν από την οικεία τεχνική μελέτη προκύπτει ότι οι αρχές αυτές έχουν ενσωματωθεί στον προγραμματισμό του λιμένα, η κατασκευή του δύναται να θεωρηθεί ως **βιώσιμη** και άρα νόμω επιτρεπτή (ΣΤΕ 2506/2002, 3346/1999, 1434/1998 βλ. και 5168/1997).

11. Επειδή, στο κεφάλαιο του προαναφερόμενου ν. 2160/1993 ρυθμίζεται η δημιουργία και λειτουργία των τουριστικών λιμένων. Ειδικότερα στο άρθρο 29 του νόμου αυτού ορίζονται τα εξής: «1. "Τουριστικός λιμένας" σκαφών αναψυχής (Μαρίνα) είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται, κατά κύριο λόγο, για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής, είτε για αγκυροβόλημα, είτε για μακροχρόνια ή παροδική χερσαία εναπόθεση, είτε για εξυπηρέτηση των διερχομένων σκαφών. 2. Σε κάθε τουριστικό λιμένα καθορίζεται, με βάση τις διατάξεις του παρόντος νόμου, τμήμα ξηράς (χερσαία ζώνη) και θαλάσσης (θαλάσσια ζώνη), στην οποία επιτρέπεται η εκτέλεση λιμενικών έργων και κατασκευή πάσης φύσεως χερσαίων κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, που απαιτούνται για τη δημιουργία, τη λειτουργία, την τουριστική ανάπτυξη, την εκμετάλλευση, αξιοποίηση και την οικονομική βιωσιμότητα του λιμένα. Η χερσαία και θαλάσσια ζώνη συναποτελούν τη "ζώνη τουριστικού λιμένα". Στα ανωτέρω έργα και εγκαταστάσεις περιλαμβάνονται ιδίως οι απαραίτητες προσχώσεις του θαλάσσιου χώρου, τα λιμενικά έργα, οι διαμορφώσεις του περιβάλλοντος χώρου (παράλιου και χερσαίου) για εναπόθεση, συντήρηση και επισκευή σκαφών αναψυχής, καθώς και οι πάσης φύσεως κτιριακές εγκαταστάσεις για δραστηριότητες υποστήριξης του τουριστικού λιμένα, τουριστικής αξιοποίησης εκμετάλλευσης και υποστήριξης των συναφών και λοιπών εμπορικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της ανέγερσης κατοικιών στη ζώνη τουριστικού λιμένα για μακροχρόνια εκμετάλλευση. 3. ... 6. Για τη δημιουργία νέου τουριστικού λιμένα ή για την επέκταση, συμπλήρωση ή μετατροπή υπάρχοντος λιμένα σε τουριστικό εφαρμόζονται αποκλειστικά οι διατάξεις του παρόντος νόμου ....». Περαιτέρω στο άρθρο 30 του ίδιου νόμου, όπως οι παρ. 2 και 3 αυτού αντικαταστάθηκαν από το άρθρο 38 παρ. 1 του ν. 3105/2003 (Α' 29), ορίζεται ότι : «1. Η διοίκηση, διαχείριση, εκμετάλλευση και έλεγχος των τουριστικών λιμένων ανήκει στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας. Οι κατά τον παρόντα νόμο αρμοδιότητες, ... ανατίθενται στη Γραμματεία Στήριξης Τουριστικών Λιμένων (Γραμματεία) και στη Διεύθυνση Θαλάσσιου Τουρισμού ... 2. Με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας συγκροτείται δεκατριμελής Επιτροπή ... 4. Για τη χωροθέτηση, την έγκριση των χρήσεων γης και των όρων και περιορισμών δόμησης του τουριστικού λιμένα ή για τη μετατροπή υπάρχοντος λιμένα σε τουριστικό απαιτείται η γνώμη της πιο

πάνω Επιτροπής. Η Επιτροπή, στα πλαίσια άσκησης των γνωμοδοτήσεων της μπορεί να διενεργεί αυτόνομα, καθώς και να ζητεί πληροφορίες, τεχνικά ή άλλα στοιχεία από τη διεύθυνση τεχνικών υπηρεσιών της οικείας, ή του τόπου του τουριστικού λιμένα, της νομαρχίας ..». Τέλος, με την παράγραφο 5 του ως άνω άρθρου 30 εγκρίθηκαν από της ισχύος του ν. 2160/1993 η χωροθέτηση, τα όρια της χερσαίας ζώνης, οι προσχώσεις, καθώς και οι χρήσεις γης και οι όροι και περιορισμοί δόμησης για τη δημιουργία 16 τουριστικών λιμένων, στις θέσεις και περιοχές που εμφανίζονται στο συνημμένο παράρτημα ΙΙ του άρθρου 41 του νόμου αυτού, αλλά μεταξύ αυτών δεν περιλαμβάνεται η περιοχή της Νέας Μάκρης.

**12. Επειδή, οι διατάξεις των άρθρων 29 επ. του ν. 2160/1993, ερμηνευόμενες υπό το φως των θεμελιωδών κανόνων της βιώσιμης ανάπτυξης, οι οποίες πηγάζουν, κατά τα ήδη εκτεθέντα, από το άρθρο 24 του Συντάγματος, επιτρέπουν την ίδρυση τουριστικών λιμένων, οποιασδήποτε κλίμακας και μορφής, μόνον κατόπιν τομειακού χωροταξικού σχεδιασμού, ο οποίος πρέπει να έχει λάβει υπόψη και να έχει σταθμίσει τις αρχές αυτές (ΣΤΕ 3346/1999, 3476/2001, 2506/2002).**

13. Επειδή, στην προκείμενη περίπτωση, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, ο Αναπτυξιακός Σύνδεσμος Νέας Μάκρης υπέβαλε προς το Υπουργείο Ανάπτυξης αίτημα χωροθέτησης για τη δημιουργία τουριστικού λιμένα στην περιοχή της Νέας Μάκρης Αττικής (αρ. πρωτ. Τ4061/15.4.2003). Η Διυπουργική Επιτροπή με το 168/7.11.2003 πρακτικό της επελήφθη του σχετικού αιτήματος. Στο πρακτικό αυτό αναφέρεται ότι, σύμφωνα με τη μελέτη που υπέβαλλε ο Αναπτυξιακός Σύνδεσμος Ν. Μάκρης, «προτείνεται: α) Η κατασκευή Τουριστικού Λιμένα δυναμικότητας 394 σκαφών. Η κατασκευή του έργου τοποθετείται εντός της θάλασσας (δημιουργία νησίδος) και σε απόσταση 120,00 μ. περίπου από την ακτή και θα συνδέεται οδικώς με γέφυρα χαμηλού ύψους. Η θαλάσσια ζώνη είναι: 245.000,00 τ.μ. (συμπεριλαμβανομένης των προσχώσεων για την δημιουργία χερσαίας έκτασης  $E=65.250,00$  τ.μ. ήτοι:  $245.000,00-65.250,00=179.750,00$  τ.μ.) Οι προσχώσεις είναι: 65.250,00 τ.μ. Ο χερσαίος χώρος είναι: 65.324,00 τ.μ. Προβλέπεται η δημιουργία δέκα Ο.Τ., συνολικού εμβαδού  $E=24.913,76$  τ.μ., στα οποία τοποθετούνται όλες οι προβλεπόμενες λειτουργίες της Μαρίνας», για τις οποίες προβλέπονται οι εξής εγκαταστάσεις: κτίριο φυλάκιο

εισόδου, θερινός κινηματογράφος, Aqua Park, αναψυκτήριο, καταστήματα, ναυταθλητικές εγκαταστάσεις, εμπορικό κέντρο, γυμναστήριο, κομμωτήριο, κουρείο, τουριστικά καταλύματα, Yacht club, snack bar -εστιατόριο, κέντρο διοίκησης -ιατρείο-φαρμακείο, γραφεία - κέντρο πληροφόρησης- τράπεζα, κτίριο υπηρεσιών και οργανισμών, ταβέρνα- ουζερί, εκθεσιακός χώρος, υποστήριξη εκθεσιακού χώρου, τελωνείο, λιμεναρχείο, πυροσβεστικός σταθμός,, αποθηκευτικοί χώροι, πλυντήρια, super market, υποσταθμός Δ.Ε.Η., χώροι υγιεινής, αποδυτήρια, συντήρηση σκαφών, φάρος - φυλάκιο εισόδου. Κατά τον εκπρόσωπο της Δ/σης Περιφερειακής Πολιτικής του Υπουργείου Ανάπτυξης η λιμενική σκοπιμότητα της υπό έγκριση μελέτης είναι δευτερεύουσα έναντι της οικιστικής και εμπορικής δραστηριότητας αυτής ενόψει των χρήσεων που προτείνονται (κομμωτήρια, καταστήματα κλπ). Κατά τον ίδιο εκπρόσωπο το έργο θα λειτουργήσει ως πόλος αναψυχής και έλξης και μάλιστα ανταγωνιστικά με την υπάρχουσα εμπορική κίνηση της περιοχής, ο συγκεκριμένος δε σχεδιασμός δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στις χερσαίες λειτουργίες και λιγότερο στο λιμενικό έργο, ενώ υπάρχουν έντονοι προβληματισμοί για την περιβαλλοντική επιβάρυνση, για την αναγκαιότητα 400 θέσεων ελλιμενισμού στη συγκεκριμένη θέση και για το αν έχουν μελετηθεί και αποκλεισθεί άλλες εναλλακτικές λύσεις. Ο εκπρόσωπος της Ε.Υ.Π.Ε. του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων ζήτησε να τεκμηριωθεί η ανάγκη δημιουργίας μαρίνας στη Ν. Μάκρη στη συγκεκριμένη θέση, σε συσχέτισμό με εναλλακτικές θέσεις, και η τελική αξιολόγηση για την προτεινόμενη, να αντιμετωπισθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου αναλυτικά σε επίπεδο Προμελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων δεδομένου του μεγέθους και της σοβαρότητας του έργου, να εκπονηθεί αναλυτική ακτομηχανική μελέτη, κυκλοφοριακή μελέτη και να επιδιωχθεί κοινωνική συναίνεση, μέσω της σύμφωνης γνώμης του δημοτικού συμβουλίου, για την υλοποίηση του έργου. Αφού προσκομίστηκαν από τον ήδη παρεμβαίνοντα Αναπτυξιακό Σύνδεσμο Ν. Μάκρης οι ως άνω συμπληρωματικές μελέτες (ΠΠΕ, ακτομηχανική μελέτη και κυκλοφοριακή μελέτη), η Διυπουργική Επιτροπή με το 171//3.2.2004 πρακτικό ενέκρινε τη χωροθέτηση του τουριστικού λιμένα Ν. Μάκρης με τον όρο να μην ελλιμενίζονται σκάφη κατά μήκος της νησίδας απέναντι από την ακτή. Ακολούθως, το Δημοτικό Συμβούλιο Ν. Μάκρης με την 13/5.2.2004 απόφασή

του τάχθηκε υπέρ της σκοπιμότητας της δημιουργίας του επίδικου τουριστικού λιμένα και με την προσβαλλόμενη Τ/2729/16.2.2004 απόφαση του Υφυπουργού Ανάπτυξης (Β' 378/25.2.2004) εγκρίθηκε η χωροθέτηση τουριστικού λιμένα σκαφών αναψυχής δυναμικότητας 394 θέσεων ελλιμενισμού σκαφών σε απόσταση 120,00 μέτρων από την ακτή, στη θέση Λιμανάκι της Νέας Μάκρης Αττικής, συνδεδεμένου με την πόλη της Ν. Μάκρης μέσω γέφυρας, καθώς και η δημιουργία δέκα οικοδομικών τετραγώνων στον υπό κατασκευή χερσαίο χώρο.

14. Επειδή, με τις ρυθμίσεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθηνών που εγκρίθηκε με το ν. 1515/1985 του οποίου οι διατάξεις κωδικοποιήθηκαν στα άρθρα 8 και επόμενα του Κώδικα Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας (Κ.Β.Π.Ν.) που εγκρίθηκε με το 14/27.7.1999 π.δ. (Δ' 580), θεσπίστηκε πλαίσιο κατευθύνσεων για το νομό Αττικής ή άλλως, για τη μείζονα περιοχή πρωτευούσης. Ο σχεδιασμός αυτός, με τον οποίο επιδιώκεται, κατά βάση, και σε αρμονία προς το άρθρο 24 του Συντάγματος, η συγκράτηση της υφιστάμενης πολεοδομικής καταστάσεως, η οποία είχε ήδη προδήλως υπερβεί τη φέρουσα ικανότητα της Αττικής χερσονήσου, περιλαμβάνει μεταξύ των γενικότερων στόχων του τη «βελτίωση της ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους και την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος» (άρθρο 3 παρ. 1) και μεταξύ δε των ειδικότερων στόχων και κατευθύνσεων "... την ανάδειξη και προστασία των ιστορικών στοιχείων και την οικολογική ανασυγκρότηση, ανάδειξη και προστασία του αττικού τοπίου, των ορεινών όγκων, των τοπίων φυσικού κάλλους και των ακτών ..." (άρθρο 3 παρ. 3 στοιχ. α), όπως επίσης "... την ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα ... και ανάσχεση, έλεγχο και εκσυγχρονισμό του τριτογενούς τομέα ..." (στοιχ. δ') καθώς και "... την προστασία των ακτών από την εξάπλωση της οικιστικής χρήσης και των περιφράξεων (άρθρο 15 Α. 2.1.1.)

Με το άρθρο 11 παρ. 4 του ν. 2059/2002 (Α' 94) αντικαταστάθηκε η παρ. 2.1.2 του άρθρου 15 του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθηνών και η Νέα Μάκρη ορίστηκε ως κέντρο Δήμου με υπερτοπική σημασία. Εξάλλου, στο διάγραμμα της ευρύτερης περιοχής (διάγραμμα 1Α), καθώς και στο διάγραμμα υπ' αριθ. 12, ο κόλπος της Νέας Μάκρης αποτυπώνεται με το σύμβολο «χώροι αναψυχής και πολιτισμικού εξοπλισμού» και μετά τη θέσπιση του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας (18.2.1985) με το άρθρο 6 παρ. 18 του ν. 2160/1993 στις

επιτρεπόμενες, κατά το άρθρο 8 του από 23.2/6.3.1987 π.δ/τος «Χρήσεις γης. Κατηγορίες-περιεχόμενο» (Δ' 166), χρήσεις στις περιοχές τουρισμού-αναψυχής προστέθηκαν οι «Τουριστικοί Λιμένες». Περαιτέρω, το επίδικο έργο, όπως προκύπτει από τα σχεδιαγράμματα που συνοδεύουν την υποβληθείσα μελέτη, σε συνδυασμό με το σχεδιάγραμμα που συνοδεύει το από 14.6.1989 π.δ/γμα έγκρισης της πολεοδομικής μελέτης της πολεοδομικής ενότητας 5 της Νέας Μάκρης Αττικής (Δ' 428/16.6.1989), τοποθετείται στο θαλάσσιο χώρο, απέναντι από την πολεοδομική ενότητα 5 της Νέας Μάκρης, στον τομέα Β αυτής, στον οποίο επιτρέπεται η χρήση τουρισμού-αναψυχής, σύμφωνα με το ως άνω άρθρο 8 του από 23.2/6.3.1987 π.δ/τος και ειδικότερα: «ξενοδοχεία μέχρι 50 κλίνες, κατοικία, εμπορικά καταστήματα, εστιατόρια, αναψυκτήρια, κέντρα διασκέδασης-αναψυχής, χώροι συνάθροισης κοινού, πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές λειτουργίες, κτίρια κοινωνικής πρόνοιας, θρησκευτικοί χώροι, κτίρια, γήπεδα στάθμευσης, πρατήρια βενζίνης, αθλητικές εγκαταστάσεις», χωρίς να προβλέπεται η χρήση τουριστικού λιμένα. Η χρήση αυτή, του τουριστικού λιμένα, δεν προβλέπεται ούτε από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Νέας Μάκρης που εγκρίθηκε με την 16246/583/25.2.1987 απόφαση του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (Δ' 219/13.3.1987). Τέλος, ναι μεν στην πρόταση της μελέτης ανάπτυξης Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής Β' Φάση, έτους 2001, προβλέπεται η διαμόρφωση μεγάλης Ζώνης Σκαφών Αναψυχής Εντός Υφισταμένων Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε.) στα υπάρχοντα λιμενικά έργα της Νέας Μάκρης, αλλά, όπως αναφέρεται στο 16593/21.12.2006 έγγραφο της Δ/σης Τουριστικών Λιμένων του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης προς το Συμβούλιο της Επικρατείας, για τις προτάσεις που περιλαμβάνονται στην παραπάνω μελέτη «λαμβάνονται υπόψη μακροσκοπικά η συμβατότητα των χρήσεων στον ευρύτερο χωροταξικό σχεδιασμό, η εναρμόνιση με το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον υπό κλίμακα, η προσπελασιμότητα, τα οικονομικά δεδομένα της περιοχής σύμφωνα με τους τοπικούς φορείς και τους απογραφείς της εκάστοτε ενότητας, βάσει κοινωνικοοικονομικών και αναπτυξιακών κριτηρίων γενικότερα, δίχως να έχει εκπονηθεί εξειδικευμένη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για τις προτεινόμενες θέσεις».

15. Επειδή στις παραπάνω διατάξεις της νομοθεσίας για τους τουριστικούς λιμένες δεν προβλέπεται η δημιουργία του τουριστικού λιμένα με

τη μορφή που έχει ο επίδικος, δηλαδή με τη μορφή τουριστικής νήσου, συνδεδεμένης με την παράκτια περιοχή μέσω γέφυρας και με διαμόρφωση στη χερσαία ζώνη δέκα οικοδομικών τετραγώνων του λιμένα που θα προκύψει από προσχώσεις εκτάσεως 65.250 τ.μ. και στην οποία θα επιτρέπονται οι απαριθμούμενες στη σκέψη 13 χρήσεις (κτίριο εισόδου φυλάκιο, θερινός κινηματογράφος, Aqua Park, αναψυκτήριο, καταστήματα, ναυταθλητικές εγκαταστάσεις, εμπορικό κέντρο, γυμναστήριο, κομμωτήριο, κουρείο, τουριστικά καταλύματα, Yacht club, snack bar, - εστιατόριο, κέντρο διοίκησης –ιατρείο - φαρμακείο, γραφεία - κέντρο πληροφόρησης- τράπεζα, κτίριο υπηρεσιών και οργανισμών, ταβέρνα- ουζερί, εκθεσιακός χώρος, υποστήριξη εκθεσιακού χώρου, τελωνείο, λιμεναρχείο, πυροσβεστικός σταθμός, αποθηκευτικοί χώροι, πλυντήρια, super market, υποσταθμός ΔΕΗ, χώροι υγιεινής, αποδυτήρια, συντήρηση σκαφών, φάρος - φυλάκιο εισόδου). **Σε κάθε περίπτωση, η δημιουργία του επίδικου τουριστικού λιμένα στη Νέα Μάκρη Αττικής δεν προβλέπεται από το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας ή από άλλο χωροταξικό σχέδιο.** Συνεπώς, ο τουριστικός λιμένας, τον οποίο αφορά η προσβαλλόμενη υπουργική απόφαση δεν εντάσσεται σε ευρύτερο χωροταξικό σχεδιασμό των λιμένων και λιμενικών έργων σε εθνικό ή σε περιφερειακό επίπεδο και, συνεπώς, σύμφωνα με όσα εκτίθεται στις προηγούμενες σκέψεις, η επίμαχη χωροθέτηση του λιμένα αυτού είναι μη νόμιμη. Κατά τη γνώμη, όμως, του Συμβούλου Αθ. Ράντου οι διατάξεις του ν. 2160/1993 επιτρέπουν τη δημιουργία τουριστικών λιμένων οποιασδήποτε κλίμακος και μορφής υπό την προϋπόθεση υπάρξεως προηγούμενου χωροταξικού σχεδιασμού, εν προκειμένω δε οι παραπάνω προβλέψεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας, σε συνδυασμό με την πρόταση της μελέτης ανάπτυξης Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (Ε.ΣΥ.ΛΑ), αποτελούν τον απαραίτητο χωροταξικό σχεδιασμό για τη δημιουργία του επίδικου λιμένα, δεδομένου ότι ο εν λόγω σχεδιασμός χωρεί επί τη βάσει σχετικής ειδικής συμπληρωματικής προβλέψεως του Ρ.Σ.Α., εναρμονιζόμενης με τον εν ισχύ εθνικό τομεακό σχεδιασμό του Ε.ΣΥ.Λ.Α.

16. Επειδή, σύμφωνα με όσα έγιναν δεκτά στην προηγούμενη σκέψη, βασίμως προβάλλεται από τους αιτούντες ότι η προσβαλλόμενη πράξη εκδόθηκε χωρίς να έχει προηγηθεί ο απαραίτητος χωροταξικός σχεδιασμός και για το λόγο αυτό πρέπει να γίνει δεκτή η κρινόμενη αίτηση και να



απορριφθεί η ασκηθείσα παρέμβαση, παρέλκει δε ως αλυσιτελής η εξέταση των λοιπών λόγων ακυρώσεως.