



ΤΕΙ ΠΑΤΡΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

**ΟΙ ΜΑΡΙΝΕΣ ΣΤΟΝ ΕΛΛΑΔΙΚΟ ΧΩΡΟ ΚΑΙ
Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥΣ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ
ΤΟΥΡΙΣΜΟ**

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ:

ΜΠΑΡΛΟΥ ΑΓΓΕΛΙΚΗ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ:

ΙΓΓΛΕΣΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΠΑΤΡΑ 2011

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	ΣΕΛΙΔΕΣ
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	4
ΕΝΟΤΗΤΑ 1 ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	5
1.1.1. ΜΟΡΦΩΤΙΚΟΣ – ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	7
1.1.2. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΕΚΘΕΣΕΩΝ-ΣΥΝΕΔΡΙΑΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ-ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΤΡΩΝ	8
1.1.3. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΥΓΕΙΑΣ Ή ΘΕΡΑΠΕΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	11
1.1.4. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΑΘΛΗΣΗΣ	12
1.1.5. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑΣ	12
1.1.6. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΧΕΙΜΕΡΙΝΩΝ ΣΠΟΡ	13
1.1.7. ΟΡΕΙΝΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	14
1.1.8. ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ Ή ΑΓΡΟΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	15
1.1.9. ΧΡΟΝΟΜΕΡΙΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	16
1.1.10. ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	17
1.1.11. ΟΙΚΟΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	18
1.1.12. ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	18
1.1.13. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΑΝΑΠΗΡΩΝ Ή ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ	22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	26
3.1 ΚΑΤΑΔΥΣΗ	37
3.2 ΓΑΛΑΖΙΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ	49
3.2.1. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΑΛΑΖΙΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ	51
3.2.2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	53
3.2.3. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	54
ΕΝΟΤΗΤΑ 2 ΜΑΡΙΝΕΣ	56
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΜΑΡΙΝΕΣ	56
1.1. ΥΠΟΔΟΜΕΣ	56
1.2. ΜΑΡΙΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	57
1.3. ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ	59
1.4. ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ	60
1.5. ΚΟΣΤΟΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ	60
1.6. ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ	61
1.7 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	63
1.8 ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ	66
Ø Η ΜΑΡΙΝΑ ΤΗΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ	66
Ø Η ΜΑΡΙΝΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	68
Ø Η ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ PORTO CARRA	69

Ø Η ΜΑΡΙΝΑ ΤΗΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ	72
Ø Η ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ	76
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ	79
2.1. ΓΕΝΙΚΑ	79
2.2. ΕΝΝΟΙΕΣ	80
2.3. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΜΑΡΙΝΩΝ	81
Α. ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΚΑΙ ΈΛΕΓΧΟΣ ΜΑΡΙΝΩΝ	81
Β. ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ-ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΧΡΗΣΗΣ ΜΑΡΙΝΩΝ	83
Γ. ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ	89
Δ. ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ	90
2.4. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΜΑΡΙΝΩΝ	92
Α. ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	92
Β. ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ	93
Γ. ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑ	93
Δ. ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΕΙΣ	94
Ε. ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΜΑΡΙΝΩΝ -ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ	95
ΕΝΟΤΗΤΑ 3 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	98
3.1. ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ	98
3.1.1. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΑ ΕΡΓΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	99
3.2. YACHTING	100
3.2.1. ΠΡΩΤΟ ΠΕΔΙΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΥ	100
3.2.2. ΔΕΥΤΕΡΟ ΠΕΔΙΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΥ	101
3.3. ΜΑΡΙΝΕΣ	102
3.4. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ	103
3.4.1. ΠΡΩΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ	103
3.4.2. ΔΕΥΤΕΡΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ	105
3.5. ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ	109
3.6. ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΓΙΟΤ	112
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	115
ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ	115
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	132

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εργασία που κρατάτε στα χέρια σας ασχολείται με τις μαρίνες στον Ελλαδικό χώρο και τη συμβολή τους στο θαλάσσιο τουρισμό. Στις σελίδες που ακολουθούν παρουσιάζονται οι μορφές τουρισμού στην Ελλάδα, ο θαλάσσιος τουρισμός και τα κριτήρια που πρέπει να πληρούν οι μαρίνες προκειμένου να τοποθετηθούν οι γαλάζιες σημαίες .

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι μαρίνες όσον αφορά τις υποδομές, τα λιμενικά τέλη, το κόστος ναύλωση τους , την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων και κάποιες χαρακτηριστικές μαρίνες που βρίσκονται στον Ελλαδικό χώρο και έχουν ιδιαίτερη αξία. Παρουσιάζεται η μαρίνα της Μυτιλήνης, της Πάτρας , του Porto Carras στη Χαλκιδική, της Λευκάδας και του Αγίου Νικολάου στην Κρήτη. Επίσης παρουσιάζεται το θεσμικό και νομικό πλαίσιο ανάπτυξης των μαρίνων. Γίνονται κάποιοι προβληματισμοί και προτάσεις όσον αφορά τη λιμενική υποδομή, τα αναπτυξιακά έργα στην Ελλάδα, τις μαρίνες και τα γιοτ. Στο τέλος παρατίθεται ως παράρτημα η υπουργική απόφαση 9803/2003 που αφορά το Γενικό Κανονισμό Λειτουργίας των Τουριστικών Λιμένων (ΦΕΚ Β 1323/16.9.2003) .

ΕΝΟΤΗΤΑ 1

ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ο τουρισμός σαν κοινωνικό φαινόμενο αποτελεί ένα μεγάλο συγκριτικό πλεονέκτημα για τις οικονομίες των περιοχών όπου αναπτύσσεται. Παραγωγικά ανήκει στο τριτογενή τομέα χωρίς αυτό να αποκλείει την συνεργασία του με τους άλλους δυο τομείς το αγροτικό τομέα και την βιομηχανία-βιοτεχνία. Οι επιπτώσεις του τουρισμού ανάλογα με τον τύπο που εμφανίζεται είναι άλλοτε θετικές και άλλοτε αρνητικές. Ο τύπος τουρισμού που συναντάμε τις τελευταίες δεκαετίες χαρακτηρίζεται από την μαζική του μορφή ή αλλιώς είναι ο τουρισμός των μεγάλων αριθμών που η εμφάνιση του παγιώνεται μετά τον β' παγκόσμιο πόλεμο. Οι επιδράσεις του πολλές και ποικίλες τόσο στο τομέα της οικονομίας όσο και στην κοινωνία-πολιτισμό και περιβάλλον. Ειδικότερα ανάμεσα στο τουρισμό και στο περιβάλλον υπάρχει μια σχέση αλληλεξάρτησης και ανατροφοδότησης.

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια τάση διαφοροποίησης του τουριστικού προϊόντος και παράλληλα μια ευαισθησία απέναντι στο περιβάλλον μέσα από την ανάληψη κάποιων πρωτοβουλιών. Οι ειδικές απαιτήσεις της τουριστικής ζήτησης επιβάλλουν την βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και οι ιθύνοντες του τουρισμού προσανατολίζονται σε μοντέλο ανάπτυξης ενός νέου τύπου τουριστικής

δραστηριότητας η οποία δεν βλάπτει τους φυσικούς πόρους και δεν θα τους εξαντλεί, προκειμένου να αντιμετωπιστούν όχι μόνο οι τωρινές ανάγκες, αλλά και οι μελλοντικές. Πάνω σε αυτή την φιλοσοφία, τίθενται η ανάγκη υιοθέτησης και προώθησης ενός πρότυπου ήπιου και ποιοτικότερου τουρισμού που θα διαχέεται σε όλα τα επίπεδα ανάπτυξης τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε τοπικό επίπεδο αφού οι πολιτικές και τα πρότυπα που χρησιμοποιεί είναι εντελώς διαφορετικά από εκείνα του μαζικού τουρισμού. Στην πορεία αυτή συμβάλουν βέβαια και οι ιδιωτικοί φορείς.

Οι μορφές αυτές του τουρισμού είναι μικρής κλίμακας και χαρακτηρίζονται από μια ήπια και ελεγχόμενη δραστηριότητα, η οποία συνδέεται με τις κοινωνικές και περιβαλλοντικές αξίες που επιτρέπουν τόσο στους οικοδεσπότες όσο και τους φιλοξενούμενους να υφίστανται θετικές αλληλεπιδράσεις.

Για την καταπολέμηση σοβαρών προβλημάτων που αντιμετωπίζει σήμερα ο τουρισμός σε πολλές χώρες υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών, μεταξύ των οποίων και το πρόβλημα της εποχικότητας, οι πολιτικές τους εξουσίες και ειδικότερα οι αρμόδιοι για τον τουρισμό στο δημόσιο και ιδιωτικό τομέα αναπτύσσουν διάφορες εναλλακτικές μορφές τουρισμού, οι οποίες κάτω από προϋποθέσεις μπορούν να δώσουν διέξοδο στα αδιέξοδά του.

Ο εναλλακτικός τουρισμός έχει μεγάλα πλεονεκτήματα: σέβεται το περιβάλλον και τον πολιτισμό, προβάλλει την πολιτιστική κληρονομιά κάθε τόπου, αξιοποιεί την τοπική κουζίνα και προωθεί έτσι τα τοπικά προϊόντα, ωφελεί τους πολλούς και τους μικρούς (και όχι τους λίγους και τους μεγάλους), προσφέρει στους τουρίστες εμπειρίες με ποιότητα και χρώμα, συμβάλλει στην επιβίωση και αναζωογόνηση της υπαίθρου. Οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού έχουν κάνει δειλά βήματα τις περασμένες δεκαετίες στην Ελλάδα, μια και οι προϋποθέσεις ήταν λίγες

κάτι που λειτούργησε ως τροχοπέδη για την περαιτέρω ανάπτυξη τους. Τέτοιες μορφές ήταν ο χειμερινός τουρισμός, ο εκθεσιακός τουρισμός, ο θαλάσσιος τουρισμός, ο τουρισμός υγείας κλπ.

Σύμφωνα λοιπόν με τις νέες τάσεις η τουριστική ανάπτυξη θα πρέπει να κατευθυνθεί προς ένα πολυμορφικό τουρισμό που θα ικανοποιεί τις ανάγκες του σύγχρονου τουρίστα και παράλληλα θα αξιοποιεί τον πλούτο των πόρων της. Αυτό δεν συνεπάγεται κατάργηση του μοντέλου του μαζικού τουρισμού αλλά βελτίωση της ποιότητας του μέσα από την αναβάθμιση και διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος.

Ανάλογα με τα χαρακτηριστικά κάθε περιοχής εμφανίζονται οι διάφορες εναλλακτικές μορφές οι οποίες χρησιμοποιούνται για την τόνωση της τουριστικής ανάπτυξης. Ας απαριθμήσουμε τις βασικότερες και τις πιο διακριτές μορφές τουρισμού.

1.1.1. ΜΟΡΦΩΤΙΚΟΣ - ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο μορφωτικός τουρισμός αποτελεί μια μορφή τουρισμού, στην οποία τα άτομα έχουν σαν κύριο σκοπό τη συμμετοχή σε πολιτιστικές εκδηλώσεις. Συγκεκριμένα αυτό το είδος τουρισμού που ας σημειωθεί εμφανίζει ανοδικές τάσεις διεθνώς, περιλαμβάνει μεταξύ άλλων επισκέψεις ιστορικών μνημείων, αρχαιολογικών χώρων, μουσείων, πινακοθηκών, παρακολούθησεις συναυλιών, θεατρικών παραστάσεων, όπερας, καθώς επίσης συμμετοχές σε πολιτιστικές εκδηλώσεις ή σεμινάρια γλωσσολογίας, φιλοσοφίας, ψυχολογίας, κοινωνιολογίας, ανθρωπολογίας κλπ.

Εξυπακούεται ότι για την ανάπτυξη αυτής της μορφής τουρισμού απαιτείται πέρα από την βασική τουριστική υποδομή και ανωδομή και ειδική υποδομή, όπως για παράδειγμα πλούσια προγράμματα

πολιτιστικών, καλλιτεχνικών και μορφωτικών εκδηλώσεων. Κάτι τέτοιο όμως προϋποθέτει την ύπαρξη διεθνούς φήμης θεάτρων κάθε είδους, μουσείων, πινακοθηκών, ιστορικών χώρων, βιβλιοθηκών, εκπαιδευτικών ιδρυμάτων όλων των βαθμίδων της εκπαίδευσης κλπ.

1.1.2. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΕΚΘΕΣΕΩΝ –ΣΥΝΕΔΡΙΑΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΤΡΩΝ

Ο τουρισμός εκθέσεων πρόκειται ουσιαστικά για μια μορφή τουρισμού, που αναπτύσσεται δυναμικά ολοένα και περισσότερο. Σε αυτήν υπάγονται κάθε είδους εκθέσεις που συνήθως οργανώνονται σε μεγάλα αστικά κέντρα, ώστε οι επισκέπτες τους να μπορούν να συνδυάσουν την επαγγελματική τους ενημέρωση με κάποια μορφή τουρισμού, όπως για παράδειγμα τουρισμό πόλης, μορφωτικό τουρισμό κλπ.

Για την ανάπτυξη του τουρισμού εκθέσεων απαιτείται εκτός άλλων και η δημιουργία της κατάλληλης υποδομής και ανωδομής και συγκεκριμένα σύγχρονων εκθεσιακών χώρων, που να είναι κατάλληλα εξοπλισμένοι και να διαθέτουν τους αναγκαίους βοηθητικούς χώρους, δηλαδή εστιατόρια, καφετερίες, ταχυδρομείο, γραφείο εξυπηρέτησης επισκεπτών, χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων, ιατρείο κλπ.

Στο συνεδριακό τουρισμό υπάγονται κάθε είδους οργανωμένες εκδηλώσεις, όπως για παράδειγμα συνέδρια ή συναντήσεις με μεγάλο ή μικρό αριθμό συμμετοχών και σε οποιοδήποτε επίπεδο, δηλαδή τοπικό, περιφερειακό, εθνικό ή διεθνές. Επειδή ο συνεδριακός τουρισμός είναι περιορισμένης χρονικής διάρκειας, δυο ως τέσσερις ημέρες συνήθως, συνδυάζεται με κάποια άλλη μορφή τουρισμού, όπως για παράδειγμα τουρισμό πόλης, μορφωτικό τουρισμό κλπ.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη του συνεδριακού τουρισμού σε μια χώρα υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών είναι η δημιουργία κατάλληλης υποδομής και ανωδομής και συγκεκριμένα η κατασκευή σύγχρονων συνεδριακών κέντρων άρτια τεχνολογικά εξοπλισμένων και με βοηθητικούς χώρους κάθε είδους, όπως για παράδειγμα εστιατόρια, αναψυκτήρια, χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων, ιατρεία, ταχυδρομεία, γραφεία εξυπηρέτησης συνέδρων κλπ, καθώς επίσης η κατασκευή αιθουσών συνεδρίων μεγάλης χωρητικότητας εκ μέρους των μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων του κέντρου και της περιφέρειας.

Ας σημειωθεί ότι η έγκαιρη πληροφόρηση των ενδιαφερόμενων κύκλων για τα συνέδρια και τις διάφορες συναφείς εκδηλώσεις, που θα πραγματοποιηθούν σε μια χώρα που επιδιώκει να αναπτύξει το συνεδριακό τουρισμό, πέρα από το ότι θα βοηθήσει σημαντικά στην προσέλκυση τους, θα προβάλλει παράλληλα και την ίδια στο εξωτερικό σαν χώρα συνεδριακού τουρισμού.

Ο τουρισμός κινήτρων είναι ουσιαστικά μια σχετικά νέα μορφή τουριστικής δραστηριότητας που αναπτύσσεται με γοργούς ρυθμούς και που υπόσχεται σημαντικά οικονομικά ωφελήματα για τις χώρες υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών που θέλουν, αλλά και που έχουν τις προϋποθέσεις να τον αναπτύξουν.

Η μορφή τουρισμού για την οποία ο λόγος αποτελεί αναμφίβολα ένα αποτελεσματικό μέσο του σύγχρονου μανάτζμεντ, που χρησιμοποιούν ολοένα και περισσότερο οι μεγάλες βιομηχανικές, εμπορικές και παροχής υπηρεσιών επιχειρήσεις στην προσπάθεια τους να αυξήσουν την παραγωγικότητα των εργαζομένων που απασχολούν και κατ' επέκταση την ανταγωνιστικότητά τους τόσο στις αγορές του εσωτερικού όσο και του εξωτερικού. Για να επιτευχθούν λοιπόν ο σκοποί αυτοί των επιχειρήσεων, προσφέρονται εκ μέρους τους διάφορα κίνητρα στους

εργαζομένους μεταξύ των οποίων και ομαδικά τουριστικά πακέτα συνήθως για τουριστικούς προορισμούς στο εξωτερικό. Αυτή η μέθοδος υποκίνησης των εργαζομένων εκ μέρους των επιχειρήσεων αποδείχθηκε στην πράξη αποτελεσματική, για αυτό και έχει εξαπλωθεί, όπως ήδη ειπώθηκε, σημαντικά τα τελευταία χρόνια και ιδιαίτερα στις Η.Π.Α απ' όπου άρχισε να εφαρμόζεται για πρώτη φορά στα μέσα της δεκαετίας του '60.

Ο τουρισμός κινήτρων έχει κατά κανόνα περιορισμένη χρονική διάρκεια, τρεις ως τέσσερις ημέρες συνήθως. Σκοπός του tour operator που αναλαμβάνει για λογαριασμό της επιχείρησης να φτιάξει το σχετικό τουριστικό πακέτο-κίνητρο, είναι να δώσει στο χρήστη του στο ολιγοήμερο αυτό διάστημα την ευκαιρία να απολαύσει κάτι το ξεχωριστό, κάτι το οποίο δεν θα είχε ο ίδιος την δυνατότητα να ζήσει, αν έπρεπε να αγοράσει με δικά του χρήματα το τουριστικό αυτό πακέτο.

Για την ανάπτυξη του τουρισμού κινήτρων, απαραίτητη προϋπόθεση είναι να προσφέρεται ένας τουριστικός προορισμός που κατά προτίμηση να ξεχωρίζει από τους συνηθισμένους. Σε αντίθεση με άλλες μορφές τουρισμού, ο τουρισμός κινήτρων δεν δίνει έμφαση στις πολυσύχναστες μεγαλουπόλεις, αλλά στην ατμόσφαιρα που δημιουργεί το περιβάλλον του τουριστικού προορισμού, καθώς επίσης στην άνεση και την πολυτέλεια που προσφέρουν τα ξενοδοχεία του κατά κύριο λόγο και οι άλλες συμπληρωματικές τους εγκαταστάσεις.

1.1.3. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΥΓΕΙΑΣ Ή ΘΕΡΑΠΕΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο τουρισμός υγείας ή θεραπευτικός τουρισμός, όπως ονομάζονταν παλιότερα, εξελίσσεται σε μια από τις βασικότερες μορφές τουρισμού, τα δε άτομα που μετέχουν σε αυτόν έχουν σαν κύριο κίνητρο την αποκατάσταση και διατήρηση της υγείας τους, τη θεραπεία και ανάρρωσή τους από διάφορες ασθένειες κλπ.

Ας σημειωθεί ότι τα άτομα αυτά, που κυρίως κατοικούν σε μεγαλουπόλεις και είναι κατά τον πλείστον έμποροι, επενδύουν χρόνο και χρήματα στην υγεία τους και κατ' επέκταση στη μακροζωία τους.

Τα βασικά χαρακτηριστικά αυτής της μορφής τουρισμού αναφέρονται από τη μια πλευρά στη σύνθεση της πελατείας του, που αποτελείται αποκλειστικά από άτομα της δεύτερης και τρίτης ηλικίας και από την άλλη πλευρά στον τόπο που προσφέρονται οι τουριστικές υπηρεσίες και που προσδιορίζεται αποκλειστικά από τους φυσικούς πόρους.

Η μορφή αυτή τουρισμού, εκτός από ειδικές εγκαταστάσεις υδρόλουτρο- θαλασσό-αεροθεραπείας και καταλύματα αξιώσεων με συμπληρωματικές εγκαταστάσεις, όπως για παράδειγμα εστιατόρια, χώρους ψυχαγωγίας, χώρους άθλησης, κλπ απαιτεί και ειδικές ιατρικές φυσιοθεραπευτικές υπηρεσίες.

1.1.4 .ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΑΘΛΗΣΗΣ

Ο τουρισμός άθλησης έχει σαν κύριο κίνητρο την άσκηση ενός αθλήματος, όπως είναι για παράδειγμα η ποδηλασία, η ιππασία, το τένις, το γκολφ, η ανεμοπορία, διάφορα προγράμματα γυμναστικής κλπ.

Η άθληση σαν απασχόληση κατά τη διάρκεια των διακοπών θεωρείται σε αυτήν τη μορφή τουρισμού ο πιο σημαντικός παράγοντας μαζί με τη δυνατότητα που υπάρχει για την πραγματοποίηση εκδρομών και περιηγήσεων.

Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη αυτής της μορφής τουρισμού είναι η δημιουργία εγκαταστάσεων άθλησης εκ μέρους των ξενοδοχειακών επιχειρήσεων και η απασχόληση έμπειρων γυμναστών, εκπαιδευτών αθλημάτων κλπ. Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι μια τέτοια επένδυση σε συμπληρωματικές εγκαταστάσεις άθλησης, ανεβάζει αναμφίβολα το επίπεδο αξίας και απόλαυσης των διακοπών, παράλληλα δε με τη ανταγωνιστικότητα και το κύρος της ξενοδοχειακής επιχείρησης, βελτιώνει την πληρότητα της και γενικά προσελκύει πελατεία υψηλής εισοδηματικής στάθμης .

1.1.5. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑΣ

Ο τουρισμός περιπέτειας πρόκειται για μια μορφή τουρισμού με έντονο το στοιχείο του απροσδόκητου, του άγνωστου και της έκπληξης . Φωτογραφικά σαφάρι , περιπλανήσεις σε άγνωστες περιοχές, κωπηλασία σε ορμητικούς ποταμούς κλπ. αποτελούν μερικά από τα χαρακτηριστικά του γνωρίσματα .Τα άτομα που κάνουν αυτής της μορφής τουρισμό είναι συνήθως νέοι άνθρωποι, κατά κύριο δε λόγο ελεύθεροι επαγγελματίες και στελέχη επιχειρήσεων.

Επίσης θα πρέπει να σημειωθεί ότι η ζήτηση για τουρισμό περιπέτειας προβλέπεται μελλοντικά να σημειωθεί διεθνώς αύξηση, έρχεται να καλύψει μια ανάγκη του σύγχρονου ανθρώπου των μεγαλουπόλεων για εκτόνωση από το στρες που του προκαλεί ο σύγχρονος τρόπος ζωής και η ανία της ρουτίνας.

1.1.6. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΧΕΙΜΕΡΙΝΩΝ ΣΠΟΡ

Ο τουρισμός χειμερινών σπορ είναι μια δυναμική μορφή τουρισμού, που προσπαθούν να αναπτύξουν οι χώρες υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών στο πλαίσιο της προσπάθειας τους να διαφοροποιήσουν το τουριστικό τους προϊόν και με αυτόν τον τρόπο να αξιοποιήσουν και να εκμεταλλευτούν τους αδρανείς μήνες και να προσελκύσουν διάφορες κατηγορίες τουριστών, κυρίως δε τουριστών υψηλής εισοδηματικής στάθμης.

Ο τουρισμός χειμερινών σπορ καλύπτει το σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων που διεξάγονται στη διάρκεια του χειμώνα. Συγκεκριμένα καλύπτει τις δραστηριότητες εκείνες που εκδηλώνονται σε ορισμένο γεωγραφικό χώρο και για την ακρίβεια συνήθως σε ορεινές περιοχές σε συνδυασμό πάντα με ορισμένες κλιματολογικές συνθήκες, όπως για παράδειγμα χαμηλές θερμοκρασίες που πλησιάζουν τους 0ο Κελσίου ή και κάτω από αυτούς, πολύ χιόνι κλπ.

Τα άτομα που κάνουν αυτής της μορφής τον τουρισμό, συνδέονται αποκλειστικά με χειμερινά σπορ και με συναφείς προς αυτά δραστηριότητες.

Η ανάπτυξη του τουρισμού χειμερινών σπορ προϋποθέτει εκτός άλλων τη δημιουργία μιας κατάλληλης υποδομής και ανωδομής, όπως για παράδειγμα άρτια οργανωμένα χιονοδρομικά κέντρα, πίστες πάγου

για παγοδρομίες και καλλιτεχνικό πατινάζ, πίστες πάγου για αγωνιστικά έλκηθρα και άλλης κατηγορίας έλκηθρα, αγωνιστικές πίστες σκι, πίστες σκι για παιδιά, αρχάριους και ερασιτέχνες σκιέρ, τουριστικά καταλύματα όλων των κατηγοριών και κυρίως πέντε και τεσσάρων αστέρων, συγκοινωνιακή σύνδεση των τόπων χειμερινών σπορ με τα μεγάλα αστικά κέντρα και τους χώρους άφιξης-αναχώρησης τουριστών, όπως για παράδειγμα αεροδρόμια, σιδηροδρομικοί σταθμοί, λιμάνια κλπ.

1.1.7. ΟΡΕΙΝΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο ορεινός τουρισμός, αν και παρουσιάζει ορισμένες ομοιότητες με τον τουρισμό χειμερινών σπορ, σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να ταυτιστεί με αυτόν. Συγκεκριμένα δεν έχει χρονικούς περιορισμούς εκδήλωσης και αναφέρεται στο σύνολο των δραστηριοτήτων υπαίθριας αναψυχής και τουρισμού, που εκδηλώνεται αποκλειστικά και μόνο στις ορεινές περιοχές των χώρων υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών που επιθυμούν να αναπτύξουν αυτής της μορφής τουρισμό.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη αυτή της μορφής τουρισμού είναι η δημιουργία τουριστικών καταλυμάτων που δένουν με το φυσικό περιβάλλον και διαθέτουν όσο το δυνατό περισσότερους συμπληρωματικούς χώρους, όπως εστιατόρια, μπαρ, καφετερίες, αίθουσες αναψυχής κλπ.

Επίσης θα πρέπει οι ορεινές αυτές περιοχές, στις οποίες αναπτύσσονται κάθε είδους δραστηριότητες υπαίθριας αναψυχής και τουρισμού, να εξυπηρετούνται συγκοινωνιακά όσο το δυνατό πληρέστερα και καλύτερα γίνεται.

1.1.8. ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ Ή ΑΓΡΟΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο αγροτικός τουρισμός ή αγροτουρισμός , όπως χαρακτηρίζεται και αλλιώς, αναφέρεται στις δραστηριότητες υπαίθριας αναψυχής και τουρισμού που αναπτύσσονται στον αγροτικό χώρο και εντάσσονται στο πλαίσιο του αγροτικού περιβάλλοντος και της αγροτικής ζωής. Συγκεκριμένα αναφέρεται σε μορφές τουριστικών δραστηριοτήτων που εντάσσονται οργανικά και αρμονικά στον αγροτικό χώρο και περιλαμβάνει διάφορες τουριστικές δραστηριότητες που είναι συμπληρωματικές ή δεν έρχονται σε σύγκρουση με άλλες δραστηριότητες, όπως για παράδειγμα οικονομικές και κοινωνικές , που χαρακτηρίζουν τον αγροτικό χώρο.

Σύμφωνα με τη διεθνή πρακτική και εμπειρία, ο αγροτικός τουρισμός διακρίνεται σε δύο βασικές μορφές και συγκεκριμένα :

- σε εκείνη που καλύπτει υποδοχή και φιλοξενία τουριστών σε αγροκτήματα, όπου οι φιλοξενούμενοι συμμετέχουν στη ζωή των αγροτών και στις δραστηριότητες γενικότερα. Η μορφή αυτή αγροτικού τουρισμού είναι ευρύτερα γνωστή σαν διακοπές αγροικιών.

- σε εκείνη που αφορά στη δημιουργία τουριστικών καταλυμάτων και ενοικιαζόμενων δωματίων σε εξωαστιακούς μικροσυννοικισμούς, όχι απαραίτητα αγροτικού χαρακτήρα και τη φιλοξενία τουριστών σε αυτά συνήθως με το σύστημα «κλίνη και πρόγευμα ».

Η ανάπτυξη του αγροτικού τουρισμού σε οποιαδήποτε αγροτική περιοχή προϋποθέτει τη δημιουργία της κατάλληλης υποδομής και ανωδομής, που θα επιτρέψει την ανάπτυξη των σχετικών δραστηριοτήτων, όπως για παράδειγμα εσωτερική διαμόρφωση και

εξοπλισμός δωματίων που προορίζονται για ενοικίαση, διάνοιξη δρόμων ή βελτίωση του ήδη υφισταμένου οδικού δικτύου, δημιουργία χώρων εστίασης και αναψυχής, αξιοποίηση των τουριστικών φυσικών πόρων της περιοχής κλπ.

1.1.9. ΧΡΟΝΟΜΕΡΙΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο χρονομεριστικός τουρισμός είναι αναμφίβολα η ταχύτερα αναπτυσσόμενη μορφή τουρισμού σήμερα. Με ρυθμό ανάπτυξης 30% περίπου το χρόνο, οι χρονομεριστικές διακοπές πιστεύεται βάσιμα ότι θα αποτελέσουν μελλοντικά ότι ήταν το οργανωμένο τουριστικό πακέτο για την δεκαετία του '50. Ο πρωτοποριακός αυτός θεσμός δίνει τη λύση στον «κορεσμένο» τουρίστα του τουριστικού πακέτου, που απαιτητικός όσο ποτέ άλλοτε σήμερα αναζητά υψηλή ποιότητα τουριστικών υπηρεσιών στις διακοπές του.

Η υπερσύγχρονη αυτή μορφή τουρισμού, που ας σημειωθεί έχει κατά κανόνα πελατεία μέσης και υψηλής εισοδηματικής στάθμης, βασίζεται στην αρχή της πώλησης του δικαιώματος χρήσης ορισμένων ημερών ή εβδομάδων σε ένα ξενοδοχείο ή ένα συγκρότημα διαμερισμάτων την ίδια χρονική περίοδο κάθε χρόνο. Επειδή όμως είναι πολύ φυσικό ο αγοραστής του δικαιώματος αυτού να αρχίσει γρήγορα να κουράζεται με την ιδέα της επιστροφής στο ίδιο μέρος, στο ίδιο ξενοδοχείο ή συγκρότημα διαμερισμάτων, την ίδια χρονική περίοδο κάθε χρόνο, οδηγήθηκε εκ των πραγμάτων να επιδιώξει την ανάπτυξη δικτύων ανταλλαγής παρόμοιων δικαιωμάτων. Και το πέτυχε τελικά. Έτσι λοιπόν μπορεί πια σήμερα να ανταλλάξει κανείς το δικαίωμα χρήσης που έχει αγοράσει σε ένα ξενοδοχείο ή σε ένα συγκρότημα διαμερισμάτων για ορισμένο χρονικό διάστημα κάθε χρόνο, με παρόμοιο

δικαίωμα χρήσης άλλου αγοραστή σε ξενοδοχείο ή συγκρότημα διαμερισμάτων όχι μόνο σε άλλη περιοχή, αλλά και σε άλλη χώρα. Επίσης μπορεί να το πουλήσει, να το ενοικιάσει ή να το κληροδοτήσει, όπως ακριβώς συμβαίνει με τα άλλα ακίνητα.

Ειδικότερα σε ότι αφορά στα ξενοδοχεία, θα πρέπει να ειπωθεί ότι πολλά από αυτά έχουν αρχίσει να συνειδητοποιούν ότι γίνεται ολοένα και πιο δύσκολο για αυτά να πετύχουν ικανοποιητική απόδοση του κεφαλαίου που έχουν επενδύσει, όταν εξαρτώνται μόνο από το παραδοσιακό τουριστικό πακέτο, σε μια εποχή που οι tour operators πιέζουν για χαμηλότερες τιμές. Για αυτό και επιδιώκουν να εφαρμόσουν το σύστημα των χρονομεριστικών διακοπών, που τους εξασφαλίζει πέρα από την αρχική εισροή κεφαλαίων ένα σταθερό εισόδημα και μια σταθερή πληρότητα με τουρίστες κατά κανόνα μέσης και υψηλής εισοδηματικής στάθμης, όπως ήδη ειπώθηκε.

1.1.10. ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο θρησκευτικός τουρισμός είναι μια μορφή τουρισμού, που αφορά σε μια κατηγορία ατόμων τα οποία επισκέπτονται θρησκευτικούς τόπους, που βρίσκονται στη χώρα της μόνιμης διαμονής τους ή σε κάποια άλλη είτε για λόγους λατρείας είτε για να εκπληρώσουν κάποιο τάμα που είχαν κάνει κλπ.

Η μορφή αυτή τουρισμού είναι περιορισμένης διάρκειας, συνήθως μια ως τρεις ημέρες. Επίσης τα τουριστικά πακέτα για θρησκευτικό τουρισμό είναι σχετικά φθηνότερα από εκείνα άλλων μορφών τουρισμού, επειδή είναι οπωσδήποτε λιγότερα, ενώ τα οικονομικά ωφέληματα για τους θρησκευτικούς τόπους και κατ' επέκταση για τις οικονομίες των χωρών στις οποίες βρίσκονται αυτοί σημαντικά.

Για την ανάπτυξη αυτής της μορφής τουρισμού δεν χρειάζεται ειδική υποδομή και ανωδομή, αλλά μόνο η βασική. (Ηγουμενάκης Νίκος Γ., 1991).

1.1.11. ΟΙΚΟΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

- Για την ανάπτυξη του αγροτουρισμού δεν χρησιμοποιούνται βαριές κατασκευές, ενώ τόσο ο τουρίστας όσο και το τουριστικό κύκλωμα υποδοχής και εξυπηρέτησης του σέβονται τη φύση, μέχρι του σημείου να αποφεύγονται τα μαζικά μέσα μετακίνησης παντού όπου αυτό είναι εφικτό. Στο πλαίσιο της ανάπτυξης του φουτουρισμού εντάσσεται η τουριστική ανάπτυξη των παραδοσιακών οικισμών, των βιότοπων, των εθνικών δρυμών κλπ. Ο αγροτουρισμός αποτελεί αναμφίβολα την εξισορρόπηση μιας χώρας στο μαζικό τουρισμό και τα προβλήματά του, γι' αυτό και η ανάπτυξη του κρίνεται επιτακτική παντού όπου αυτή είναι εφικτή. (Ε. Σβορώνου, 2003)

1.1.12. ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο κοινωνικός τουρισμός, σαν ιδιαίτερη μορφή τουρισμού, ορίζεται το σύνολο των σχέσεων και φαινόμενων τουριστικού χαρακτήρα, που διευκολύνουν τη συμμετοχή στον τουρισμό των ασθενέστερων οικονομικών τάξεων. Με άλλα λόγια ο κοινωνικός ή επιδοτούμενος τουρισμός αποτελεί τη μορφή εκείνη του τουρισμού, που χαρακτηρίζεται από το γεγονός ότι πραγματοποιείται από μέλη του κοινωνικού συνόλου, των οποίων η αγοραστική δύναμη είναι λίγο-πολύ

περιορισμένη, χάρη σε ειδικές παροχές προς αυτά που μπορεί να είναι άμεσες ή έμμεσες.

Οι παροχές για κοινωνικό τουρισμό αποτελούν σήμερα για τις αναπτυγμένες οικονομικά χώρες υποχρέωση του κράτους. Συγκεκριμένα το σύγχρονο κοινωνικό κράτος έχει υποχρέωση πέρα από υγεία, καλά γερατεία, εργασία, παιδεία κλπ να εξασφαλίσει σε άτομα χαμηλής εισοδηματικής στάθμης τη δυνατότητα να κάνουν διακοπές και με αυτόν τον τρόπο να ισορροπήσουν τόσο ψυχικά όσο και σωματικά.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη του κοινωνικού τουρισμού είναι η δημιουργία της κατάλληλης υποδομής και ανωδομής, όπως για παράδειγμα κατασκευή ειδικών τουριστικών καταλυμάτων που να ανταποκρίνονται στις οικονομικές δυνατότητες της πελατείας τους, δηλαδή των κοινωνικών τουριστών, χορήγηση επιδομάτων διακοπών που να αναπροσαρμόζονται σύμφωνα με τις πραγματικές ανάγκες κάθε οικογένειας, εφαρμογή επιχορηγούμενων προγραμμάτων κοινωνικού τουρισμού για ειδικές κατηγορίες ατόμων, όπως για παράδειγμα σπουδαστές, στρατιώτες, συνταξιούχους που η οικονομική τους κατάσταση κάθε άλλο τους επιτρέπει να κάνουν διακοπές, χρηματοδότηση των διακοπών με ευνοϊκούς όρους κλπ.

1.1.13. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΑΝΑΠΗΡΩΝ Ή ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ

Ο τουρισμός αναπήρων ή ατόμων με ειδικές ανάγκες πρόκειται για μια μορφή τουρισμού, η ανάπτυξη της οποίας προωθείται τελευταία ολοένα και περισσότερο σε ορισμένες χώρες.

Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη αυτής της μορφής τουρισμού για την οποία ο λόγος είναι η δημιουργία κάθε είδους τουριστικών εγκαταστάσεων, που να διαθέτουν ανάλογο εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση των τουριστών με ειδικές ανάγκες, όπως και η προσφορά τουριστικών πακέτων που θα απευθύνεται στην ειδική αυτή κατηγορία πελατείας και θα ικανοποιεί τις δικές της τουριστικές ανάγκες ή επιθυμίες .

Επίσης θα πρέπει οι χώρες υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών , που επιθυμούν να αναπτύξουν την ειδική αυτή μορφή τουρισμού, να θεσπίσουν ειδικές τεχνικές προδιαγραφές που θα πρέπει απαραίτητα να τηρούν τα τουριστικά καταλύματα και οι άλλες τουριστικές εγκαταστάσεις που κατασκευάζονται ειδικά για την εξυπηρέτηση των τουριστών με ειδικές ανάγκες. Τέτοιου είδους προδιαγραφές είναι για παράδειγμα ράμπες , ανελκυστήρες, ειδικός εξοπλισμός στα δωμάτια και τους λοιπούς χώρους των τουριστικών καταλυμάτων κλπ. ώστε να μπορεί να γίνεται χρήση τους εκ μέρους των τουριστών με ειδικές ανάγκες χωρίς προβλήματα ή τουλάχιστον με όσο το δυνατό λιγότερα γίνεται.

Όλες οι παραπάνω μορφές αποτελούν ένα κομμάτι των εναλλακτικών μορφών τουρισμού και συνδέονται στενά μεταξύ τους έχοντας ένα κοινό στόχο την ποιοτική αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος .

Για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει η πολιτική να είναι κοινή, καθώς και οι δράσεις όλων των εμπλεκόμενων με τον τουρισμό σε παγκόσμιο, ευρωπαϊκό, εθνικό, περιφερειακό, τοπικό επίπεδο να είναι συντονισμένες.

- Εν κατακλείδι οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού χαρακτηρίζονται από την ποικιλία που προσαρμόζεται στις προτιμήσεις και στην οικονομική δυνατότητα κάθε επισκέπτη. Βασική επιδίωξη είναι η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου με ανάπτυξη δραστηριοτήτων κατάλληλων και ελκυστικών για διάφορες εποχές (τουρισμός τεσσάρων εποχών), πάντα στο πλαίσιο των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της υπό μελέτη περιοχής. Θα πρέπει να μελετηθούν οι τουριστικοί πόροι, η υποδομή της κάθε περιοχής, οι προοπτικές ανάπτυξης καθώς και τα πιθανά προβλήματα που μπορούν να δημιουργηθούν. Η διαφοροποίηση αυτή θα είναι ανθρωποκεντρική, φιλική προς το περιβάλλον, ποιοτική και θα εξασφαλίζει την προσπελασιμότητα στο ελαχιστοποίηση των δυσμενών επιπτώσεων του τουρισμού στο φυσικό και δομημένα. (Ηγουμενάκης Νίκος Γ., 1991)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Πληροφορίες για τον τουρισμό στην Ελλάδα και τα Ελληνικά Νησιά



Η Ελλάδα και τα ελληνικά νησιά είναι ένας από τους αγαπημένους τουριστικούς προορισμούς στην Ευρώπη. Κάθε χρόνο, η χώρα καλωσορίζει εκατομμύρια των επισκεπτών από όλο τον κόσμο. Η Ελλάδα ηπειρωτική χώρα και τα ελληνικά νησιά είναι ένας από τους αγαπημένους προορισμούς διακοπών στην Ευρώπη. Στην πραγματικότητα, η Ελλάδα έρχεται στην 15η θέση στην βαθμολογία στο κόσμο των τουριστικών προορισμών, δεδομένου ότι, σύμφωνα με την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία στην Ελλάδα, δέχεται περισσότερα από 15 εκατομμύρια τουρίστες κάθε χρόνο, μετά από χώρες όπως οι ΗΠΑ, η Κίνα, την Ισπανία και τη Μεγάλη Βρετανία. Οι περισσότεροι τουρίστες έρχονται στην Ελλάδα από την Ευρώπη, και ειδικότερα από τις χώρες της ΕΕ, καθώς και από τις ΗΠΑ, ενώ λιγότεροι προέρχονται από τις άλλες ηπείρους. Ωστόσο, το 1994 ήταν μια καθοριστική χρονιά για τον ελληνικό τουρισμό, διότι περισσότεροι από 10 εκατομμύρια άνθρωποι επέλεξαν την Ελλάδα και τα υπέροχα ελληνικά νησιά για να περάσουν τις καλοκαιρινές διακοπές τους. Η Ελλάδα είναι μια χώρα διάσημη,

δημοφιλής για τις καθαρές παραλίες της και τη μακρόχρονη ιστορία της. Υπάρχουν εκατοντάδες αρχαιολογικά και ιστορικά αξιοθέατα να επισκεφθείτε στην Ελλάδα που απεικονίζουν λαμπρά παρελθόν της χώρας. Το τοπίο είναι κυρίως ορεινό και το έδαφος δεν είναι ιδιαίτερα γόνιμο, με εξαίρεση ορισμένες κοιλάδες που βρίσκονται διάσπαρτα στην ελληνική ηπειρωτική χώρα. Ωστόσο, η Ελλάδα είναι περιτριγυρισμένο από νερό, και ειδικότερα του Αιγαίου και του Ιονίου πελάγους . Η χώρα αποτελείται από περισσότερα από 1.400 νησιά και νησίδες, αλλά μόνο 169 από αυτά κατοικούνται. Αυτά τα ελληνικά νησιά αποτελούν ένα προς ένα, μια ομορφιά της φύσης. Πρόκειται για το δημοφιλέστερο ελληνικό προορισμό, ειδικά το καλοκαίρι. Μεγάλο ή μικρό, πράσινο ή άγρονα, ιδανικό για κοσμοπολίτικες αλλά και ήρεμες διακοπές, ένα πράγμα είναι σίγουρο: όλα αυτά τα νησιά να έχουν τα απαιτούμενα προσόντα και τις εγκαταστάσεις για να σας προσφέρουν αξέχαστες διακοπές!

Μύκονος, με κοσμοπολίτικο χαρακτήρα του Σαντορίνη, με το πιο ρομαντικό ηλιοβασίλεμα του κόσμου Ρόδος , το νησί από τα μεσαιωνικά κάστρα, τον ήλιο και τις πεταλούδες Κρήτης, με το πνεύμα της επαναστατικής Ίου , με την άγρια νυχτερινή ζωή Κέρκυρα , με του σιλ Ενετικό Ιθάκη , η πατρίδα του Οδυσσέα Σάμο , το πιο πράσινο όλων των ελληνικών νησιών Σκιάθο , με τις παραλίες του μεγάλη και αμμώδης όλα αυτά αποτελούν μόνο μερικά παραδείγματα από τις πιο γνωστές ελληνικές παραδείσων. Ο ελληνικός τουρισμός ξεκίνησε άνθηση στα τέλη της δεκαετίας του 1960 και ιδιαίτερα στις αρχές της δεκαετίας του 1970. Το πρώτο ελληνικό ξενοδοχειακό συγκρότημα δημιουργήθηκε το 1968 στον Άγιο Νικόλαο, Λασίθι, Κρήτη και από τότε πολλές επιλογές διαμονής έχουν κάνει την εμφάνισή τους σε όλο το μήκος Ελλάδα. Σε μια αργή αλλά σταθερό ρυθμό, η Ελλάδα έχει σήμερα καταφέρει να γίνει ένας από τους πιο αγαπημένους τουριστικούς προορισμούς των

Ευρωπαίων, οι Ασιάτες και οι Αμερικανοί. Αξίζει να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με έρευνες η Ελλάδα είναι ως το καλύτερο μέρος για διακοπές . Η περίοδος αιχμής για τον ελληνικό τουρισμό διαρκεί από το Μάιο έως το Σεπτέμβριο, αφού τα τρία τέταρτα της ροής του τουρισμού επιλέγουν αυτή την εποχή του χρόνου να έρθει στην Ελλάδα.. Ο καιρός είναι καλός, ζεστός, οι παραλίες και τα τοπία προσκαλούν άτομα από όλο τον κόσμο για να γνωρίσουν την ελληνική φιλοξενία και τον ειρηνικό τρόπο ζωής. Τα έσοδα από τον τουρισμό, αποτελεί ένα μεγάλο μέρος της ελληνικής οικονομίας. Πολλές νέες θέσεις εργασίας και των επιχειρήσεων έχει υποστηριχθεί, μέσω της δημιουργίας πολυάριθμων καταστήματα με είδη δώρων σε κάθε περιοχή. Ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον δίνεται επίσης στην προώθηση, εκτός από τις καλοκαιρινές διακοπές, τουριστικά θέρετρα το χειμώνα, θεραπευτικά ιαματικά λουτρά, οικοτουρισμός, διακοπές με εργασία και τις αργίες ανακάλυψη.

Γεωγραφία

Πρόκειται για μια χερσόνησο και ορεινή χώρα που βρίσκεται στη νότια Ευρώπη, και συνορεύει με το Αιγαίο, το Ιόνιο Πέλαγος και τη Μεσόγειο Θάλασσα. Έχει σύνορα με την Αλβανία, την Τουρκία, τη Βουλγαρία και την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας και είναι η μόνη χώρα της ΕΕ που δεν έχει σύνορα με τα άλλα μέλη. Η Ελλάδα έχει συνολική έκταση 130,800 τετραγωνικά χιλιόμετρα και το ένα πέμπτο της περιοχής αντιπροσωπεύεται από τον μεγάλο αριθμό των νησιών. Στην πραγματικότητα, η Ελλάδα έχει περισσότερα από 1400 νησιά, αλλά μόνο 169 από αυτά κατοικούνται. Η πλειοψηφία των νησιών είναι διασκορπισμένα στο Αιγαίο Πέλαγος ανάμεσα στην Ελλάδα και την Τουρκία. Η Ελλάδα έχει πληθυσμό 10.610.000 (2000), εκ των οποίων 3,7 εκατομμύρια είναι συγκεντρωμένα στην Αθήνα, την πρωτεύουσα της χώρας.

Οικονομία

Η Ελλάδα είναι μία από τις φτωχότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρόκειται για μια αγροτική χώρα. 22% του εργατικού δυναμικού απασχολείται στη γεωργία, 27% στον τομέα της βιομηχανίας και το 50% στις υπηρεσίες. Ο τουρισμός και η ναυτιλία είναι η μεγαλύτερη οικονομική συνεισφορά της στην Ελλάδα.

Θρησκεία

Οι Έλληνες ανήκουν στην Ορθόδοξη Εκκλησία με την πλειοψηφία του 98% του πληθυσμού. ([http:// www.grekka.com/search.php](http://www.grekka.com/search.php) (πρόσβαση 20/11/2010)).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Ο θαλάσσιος τουρισμός καθιερώθηκε όπως και άλλες δραστηριότητες του ελεύθερου χρόνου και απέκτησε παράδοση αρχικά στις χώρες της Βορειοδυτικής Ευρώπης που υψηλές εισοδηματικές τάξεις δραστηριοποιούνταν και συναθροίζονταν μέσα σε Λέσχες και Ομίλους. Το να είναι κανείς μέλος αποτελούσε μεγάλη τιμή ώστε τα σκάφη έφεραν στον ιστό την σημαία με τα διακριτικά του Ομίλου και έγραφαν στις πρύμνες τους κάτω από το όνομα του σκάφους τα αρχικά του κλαμπ. Έχοντας μία διαχρονική εξέλιξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα διαπιστώνεται ότι ο θαλάσσιος τουρισμός ήταν ο πρώτος που αναπτύχθηκε από τις νέες μορφές τουρισμού με τα γιοτ, τις κρουαζιέρες και την βελτίωση των συνθηκών θαλάσσιων συγκοινωνιών. Από τις αρχές του 1960 και μετά ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.)

Άρχισε μια εντατική προσπάθεια για τη δημιουργία υποδομής, τεχνικής και θεσμικής, για τον θαλάσσιο τουρισμό ώστε να μπορέσει να ανταποκριθεί στις ανάγκες και προσδοκίες των επισκεπτών.

Ο Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος ήταν ο μοναδικός ναυτικός όμιλος την δεκαετία του 1960 με διεθνή απήχηση και με υποδομή για φιλοξενία σκαφών αναψυχής όπως και για την παροχή πάσης φύσεως πληροφοριών για αυτούς που θα επιθυμούσαν να πλεύσουν στις Ελληνικές θάλασσες.

Η Ελλάδα ευρισκόμενη σε κομβικό σημείο της ανατολικής Μεσογείου στο νοτιότερο της Ευρώπης ήταν από παλιά σημείο των πολιτισμών Ανατολής και Δύσης. Από τις αρχές του 1960 άρχισε να αναπτύσσεται ο θαλάσσιος τουρισμός.

Κύριο μοχλό της προσπάθειας για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού αποτέλεσε ο Ε.Ο.Τ. που πρωτοστάτησε στη δημιουργία της απαιτούμενης τεχνικής και θερμικής υποδομής. Την ίδια περίοδο ξεκίνησε από τον Ε.Ο.Τ. πρόγραμμα κατασκευής μαρίνων για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής. Έτσι ξεκίνησε η λειτουργία της μαρίνας Βουλιαγμένης και ακολούθησαν οι μαρίνες Ζέας , Αλίμου, Γούβιων κ.λ.π.

Επίσης απλουστεύθηκαν οι διαδικασίες κίνησης εισόδου και εξόδου των σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, καθιερώθηκε ειδικό δελτίο κίνησης καθώς και κίνητρα για αφορολόγητα είδη και καύσιμα.

Η ραγδαία ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και η μεγάλη αύξηση του αριθμού των ιδιωτικών και επαγγελματικών σκαφών αναψυχής οδήγησαν στην ανάγκη δημιουργίας ενός σύγχρονου νομοθετικού πλαισίου που θα επέλυε την πολυπλοκότητα, την γραφειοκρατία και τις χρονοβόρες διαδικασίες που ίσχυαν μέχρι τότε και παράλληλα επέτρεπε την είσοδο ιδιωτικών κεφαλαίων στον τομέα των ειδικών υποδομών του θαλάσσιου τουρισμού.(Ηγουμενάκης Νίκος Γ., 1991) .

Ø ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Ο θαλάσσιος τουρισμός αναφέρεται στο σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων, που διεξάγονται στο θαλάσσιο χώρο μιας χώρας υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών. Αναμφίβολα ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια από τις δυναμικότερες μορφές του σύγχρονου τουρισμού, αφού η σημασία του στις τουριστικές οικονομίες των χωρών που έχουν τόσο τις φυσικές προϋποθέσεις όσο και τις οικονομικές δυνατότητες να τον αναπτύξουν είναι κυριολεκτικά μεγάλη.

Η πιο παραγωγική και συναλλαγματοφόρος δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού είναι οπωσδήποτε εκείνη της ναύλωσης σκαφών αναψυχής κάθε είδους, όπως για παράδειγμα πολυτελών θαλαμηγών, ιστιοφόρων, ταχύπλοων σκαφών κλπ. Η πελατεία στην οποία απευθύνεται και οι ανάγκες ή επιθυμίες της οποίας ικανοποιεί, είναι κατά το πλείστον τουρίστες υψηλής εισοδηματικής στάθμης.

Άλλη αξιόλογη συναλλαγματοφόρος δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού είναι και αυτή των κρουαζιέρων, η ζήτηση των οποίων παρουσιάζει διεθνώς σημαντική αύξηση. Οι σύγχρονες τάσεις της αγοράς κρουαζιέρων συγκλίνουν στα μεγαλύτερα και πολυτελέστερα κρουαζιερόπλοια, τα οποία εξασφαλίζουν υψηλή ποιότητα διαμονής και ψυχαγωγίας στους πελάτες τους, που κατά κανόνα αποτελούν τουρίστες μεσαίας και υψηλής εισοδηματικής τάξης.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη το θαλάσσιου τουρισμού είναι δημιουργία της κατάλληλης υποδομής και ανωδομής, το κόστος της οποίας κάθε άλλο παρά χαμηλό είναι, ιδιαίτερα δε σε ότι αφορά στην κατασκευή σύγχρονων και άρτια εξοπλισμένων μαρίνων για τον ελλιμενισμό, τον ανεφοδιασμό και γενικά την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής, των επιβατών και των πληρωμάτων τους άσχετα αυτά είναι ενοικιαζόμενα ή ιδιωτικής χρήσης και στη συμπλήρωση ή και ανανέωση του στόλου των σκαφών αναψυχής και των κρουαζιεροπλοίων.

Ο θαλάσσιος τουρισμός σαν έννοια, έχει τουλάχιστον στη χώρα μας συνδεθεί μέχρι πρόσφατα, με το χώρο και τις δραστηριότητες των σκαφών αναψυχής. Δηλαδή, με τα ιδιόκτητα μηχανοκίνητα ή ιστιοφόρα σκάφη που αρμενίζουν στις Ελληνικές θάλασσες, για την αναψυχή των κατόχων τους, ή με τα αντίστοιχα «επαγγελματικά» που ενοικιάζονται (ναυλώνονται) από τρίτους για τον ίδιο σκοπό. Η έννοια όμως αυτή τα τελευταία χρόνια εμπλουτίζεται, κυρίως λόγω της κατακόρυφης

ανάπτυξης πολλών άλλων δραστηριοτήτων στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού. Υπάρχει λοιπόν η ανάγκη αποσαφήνισης της παρερμηνευμένης μέχρι σήμερα έννοιας του θαλάσσιου τουρισμού από τα στενά πλαίσια του «yachting», δηλαδή τις ναυλώσεις σκαφών και ανάπτυξης την πραγματική της διάσταση, με το σύνολο των δραστηριοτήτων που περιέχει. Ενδεικτικά αναφέρουμε με αλφαβητική σειρά, έναν αριθμό δραστηριοτήτων: ερασιτεχνική αλιεία, τουριστικά υποβρύχια, θαλάσσια σπορ, καταδύσεις, κρουαζιέρες, ναύλωση σκαφών αναψυχής, παρακολούθηση κητωδών (φάλαινες, δελφίνια, κ.λπ.). Όπως φαίνεται με την πρώτη ματιά, ο θαλάσσιος τομέας του τουρισμού καθορίζεται λεπτομερέστερα, μέσα από παραδοσιακά πλαίσια που περιλαμβάνουν τις δραστηριότητες και τις μετακινήσεις στη θάλασσα, τα ξενοδοχεία και τα εστιατόρια, το νησί και την παραλία, το θαλάσσιο αθλητισμό και την αναψυχή.

Αυτή η μορφή τουρισμού εξελίχθηκε μέσα στους αιώνες, από απλή «δραπέτευση» σε νησιά για την αριστοκρατία της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας, έως την ανακάλυψη του παράκτιου τουρισμού στη Δυτική Ευρώπη, μεταξύ του 1750 και 1840 και τέλος στη μορφή του μαζικού τουρισμού και αυτού των ειδικών ενδιαφερόντων στον 21^ο αιώνα.

Ένα σημαντικό στοιχείο του θαλάσσιου τουρισμού είναι ο νησιωτικός τουρισμός, η αξιοποίηση του οποίου μπορεί να συμβάλει μέχρι και στο 25% του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος ενός κράτους. Τα νησιά ολόένα και περισσότερο αποκτούν βασικό ρόλο στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού, είτε με τη μορφή δραστηριοτήτων μαζικού τουρισμού, είτε με πιο εξειδικευμένες δραστηριότητες σαν θαλάσσια πάρκα, καταδυτικά κέντρα, ερασιτεχνική αλιεία.

Θα συνεχίσει να αναπτύσσεται, πρωτίστως, διότι υπάρχει ακόμα ένα μεγάλο περιθώριο ανάπτυξης του τουρισμού γενικότερα και ο

θαλάσσιος τουρισμός σαν βασικό τμήμα του, θα ωφεληθεί από αυτήν και δευτερεύοντος, διότι ο τομέας του τουρισμού θα ωφεληθεί από τη βελτιωμένη τεχνολογία στις επικοινωνίες και τις μεταφορές. Αυτές οι βελτιώσεις περιλαμβάνουν, την ευκολότερη πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με τον τόπο προορισμού, καθώς και τις προτεινόμενες δραστηριότητες θαλάσσιου τουρισμού για κάθε τόπο. Η ερασιτεχνική αλιεία (αναψυχής), δεν είναι από τη δραστηριότητα που ασκούσαν οι πατεράδες και οι παππούδες μας χρόνια τώρα, είτε τα ελεύθερα τους σαββατοκύριακα, είτε καθημερινές αν ζούσαν σε τόπους δίπλα στη θάλασσα. Ιστορικά, σαν τουριστική δραστηριότητα, είναι από τις πιο πρόσφατες, με την κλασική εικόνα του ταχύπλουου σκάφους να οργώνει τα νερά της Καραϊβικής, ψαρεύοντας ξιφίες. Στην Ελλάδα η συγκεκριμένη δραστηριότητα, αυξάνει διαχρονικά τους φανατικούς υποστηρικτές της, που είτε με σκάφος είτε με ελεύθερη κατάδυση (ψαροντούφεκο), είτε τελευταίο από ξηράς με το τηλεσκοπικό καλάμι, επιδίδονται στο κλασικό «ψάρεμα». Οργανωμένη όμως αξιοποίηση από τουριστικής πλευράς, δεν υπάρχει ακόμη στο βαθμό που ίσως θα μπορούσε να αναπτυχθεί. Για παράδειγμα, η ενοικίαση μικρών λέμβων σε τουρίστες για απογευματινή αλιεία. Όσον αφορά στις διαδρομές με τουριστικό υποβρύχιο, μοναδικό αντιπρόσωπο για τη χώρα μας αποτελεί η περίπτωση της Σαντορίνης, όπου λειτουργεί με αρκετή επιτυχία αντίστοιχο σκάφος, ενώ διεθνώς τα τουριστικά υποβρύχια έχουν εξελιχθεί τόσο ώστε να αποτελούν σε πολλές περιπτώσεις ακόμη και ιδιόκτητα σκάφη αναψυχής. Ίσως η πολιτεία μέσα από το νόμο περί καταδύσεων, θα έπρεπε να μεριμνήσει για τη δημιουργία περιοχών ενδιαφέροντος ανάλογων υποβρύχιων τουριστικών διαδρομών. Νέα σχετική δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού, αποτελούν οι αυτόνομες καταδύσεις (scuba diving). Στον τομέα αυτό, έχει υπάρξει τεράστια ανάπτυξη διεθνώς, που υποστηρίχθηκε ιδιαίτερα, από την

αυξανόμενη δυνατότητα πρόσβασης στην εκπαίδευση, τον εξοπλισμό, καθώς επίσης και στις ολοένα αυξανόμενες περιοχές για καταδύσεις ανά τον κόσμο.

Η δυνατότητα της Ελλάδος σαν περιοχή για καταδύσεις, δεν έχει αναπτυχθεί σημαντικά, λόγω του ειδικού νομικού καθεστώτος που έχει πρωτίστως θεσμοθετηθεί για να προφυλάσσει τις ενάλιες αρχαιότητες. Σήμερα, με την υποβολή ενός νέου νομοσχεδίου για τις καταδύσεις αναψυχής και την λειτουργία εν γένει των καταδυτικών κέντρων, γίνεται μια σημαντική προσπάθεια αλλαγής του υπάρχοντος πλαισίου προς το καλύτερο. Ευελπιστούμε να υπάρξει θετική εξέλιξη για όλες τις πλευρές, μιας και υπάρχουν θέματα που χρίζουν ιδιαίτερης προσοχής, όπως η προστασία του περιβάλλοντος και η σωστή οργάνωση και παροχή υπηρεσιών προς τους ενδιαφερόμενους για αυτή τη δραστηριότητα.

Σχετικά με τις κρουαζιέρες μεγάλων διαδρομών με πλοίο: Η Ελλάδα, αποτελεί ιδιυλλιακό χώρο για να πραγματοποιήσετε ολιγοήμερες ή πολυήμερες κρουαζιέρες, καθώς διαθέτει πολλά νησιά και λιμάνια που μπορείτε να επισκεφτείτε με ιδανικό κλίμα, το οποίο επιτρέπει ένα ευχάριστο ταξίδι τις περισσότερες εποχές του χρόνου. Επιπλέον, μια κρουαζιέρα στις ελληνικές θάλασσες σας δίνει την ευκαιρία να επισκεφτείτε σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους, μοναδικές εκκλησίες και μοναστήρια, μνημεία νεότερων χρόνων, εξαιρετικά ενδιαφέροντα μουσεία και παραδοσιακούς οικισμούς αλλά και να απολαύσετε τις φυσικές ομορφιές πολλών περιοχών της χώρας» σύμφωνα με την Ε.Ο.Τ. Ενώ όμως αυτά τα λόγια εμφανίζονται στον επίσημο ιστότοπο του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού, σημαντικά προβλήματα όπως, η διαμόρφωση της πλειοψηφίας των υπάρχοντων λιμανιών για τον ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων, καθώς και η οργανωμένη εξυπηρέτηση των επιβατών τους, παραμένουν προς το παρόν άλυτα. Παρόλα αυτά, οι Έλληνες πλοιοκτήτες προχώρησαν

πρόσφατα σε αγορά νέων πλοίων ακολουθώντας τις προκλήσεις του διεθνούς ανταγωνισμού.

Ελπίζουμε οι εξελίξεις να είναι θετικές. Τέλος, δραστηριότητες όπως η παρακολούθηση κητωδών, δεν έχουν καν εμφανιστεί στις θάλασσες μας, κυρίως λόγω της απουσίας μεγάλων κητωδών σε αυτές. Οι κύριοι αντιπρόσωποι τους στα Ελληνικά νερά, τα δελφίνια, φροντίζουν ίσως πρώτα αυτά να «παρατηρούν» εμάς, απολαμβάνοντας έτσι τις δικές τους «τουριστικές» διαδρομές.

Ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει επαγγελματικές ομάδες που απασχολούνται σε διάφορους χώρους, όπως σε: τουριστικές λιμένες, καταφύγια και αγκυροβόλια, κέντρα αυτοδύσεων σε ορισμένες από το νόμο περιοχές, οργανωμένα κέντρα ερασιτεχνικής τουριστικής αλιείας, θαλάσσια σπορ, καταστήματα εξοπλισμού και συντήρησης σκαφών, καταστήματα εφοδίων ερασιτεχνικής αλιείας, καταστήματα πλήρωσης φιαλών αυτοδύσεων, μεγάλα τουριστικά δρομολόγια με πλοίο (κρουαζιερόπλοια), μικρά τουριστικά δρομολόγια με σκάφος (ημερόπλοια), ναυλώσεις σκαφών αναψυχής (yachting), οργανωμένα θαλάσσια πάρκα, παραθαλάσσια θέρετρα και ξενοδοχειακές μονάδες, υποβρύχιες διαδρομές με καταδυόμενο σκάφος.

Μέσα από αυτούς τους χώρους προκύπτουν και αντίστοιχα επαγγέλματα. Κάνοντας μια επιλογή των πλέον ζητούμενων από την αγορά επαγγελμάτων που ανήκουν στις παραπάνω κατηγορίες, δημιουργούνται οι παρακάτω θέσεις εργασίας: ασφάλεια εγκαταστάσεων και σκαφών, ασφαλιστές σκαφών και άλλης περιουσίας, διεκπεραίωση εγγράφων σκαφών, διεκπεραίωση ναύλων σκαφών, δύτες, ειδικοί συσκευών υγραερίου σκαφών, επισκευαστές και συντηρητές ιστίων (πανιά), επισκευαστές και συντηρητές ιστίων (κατάρτια), επισκευαστές υφάλων και άλλων πλαστικών φθορών σκαφών, ηλεκτρολόγοι σκαφών, και πολλά άλλα.

Για κάποιες από αυτές παρέχεται γενική εκπαίδευση από φορείς που δεν έχουν απαραίτητα, άμεση σχέση με τον τουρισμό.

Ο θαλάσσιος τουρισμός θεωρείται ως ιδιαίτερος και εξειδικευμένος κλάδος του ευρύτερου τομέα του τουρισμού που απαιτεί τη γνώση και παράλληλα την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η ορθολογική ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού επιβάλλει τη διαμόρφωση θαλάσσιας τουριστικής πολιτικής με τη συμμετοχή των αρμόδιων φορέων του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα αλλά και με τη συμμετοχή της κοινωνίας των πολιτών.

Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι ένας σημαντικός τομέας της τουριστικής βιομηχανίας. Για πολλά παράκτια και νησιώτικα κράτη (Μαλβίδες, νησιά της Καραϊβικής κ.λ.π.) ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί την «αιχμή του δόρατος» της τουριστικής τους βιομηχανίας.

Οι χώρες ενθαρρύνονται να επενδύσουν στο θαλάσσιο τουρισμό λόγω των αποδεδειγμένων οικονομικών ωφελειών, ιδίως των εισροών συναλλάγματος, της αύξησης της απασχόλησης και της δημιουργίας αναπτυξιακών υποδομών. Μάλιστα η ανάλυση κόστους, ωφελειών της τουριστικής ανάπτυξης συνήθως επικεντρώνεται σε αυτά τα θετικά αποτελέσματα, δίνοντας ελάχιστη προσοχή στις κοινωνικές, περιβαλλοντικές και άλλες επιπτώσεις που συνδέονται με την ανάπτυξη του τουρισμού γενικότερα και του θαλάσσιου τουρισμού ειδικότερα.

Οι παραπάνω οικονομικές δραστηριότητες προκαλούν συγκρούσεις και ρήξεις που αναπτύσσονται είτε στο χερσαίο χώρο, π.χ. οικοπεδοποίηση για κατοικίες και ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, διάνοιξη δρόμων, λιμενοποίηση περιοχής, αγροτικοποίηση περιοχής. Είτε στο θαλάσσιο χώρο, π.χ. επαγγελματική αλιεία, ερασιτεχνική αλιεία, θαλάσσιες τουριστικές δραστηριότητες κ.λ.π.

Υπάρχουν όμως και συγκρούσεις και ρήξεις σε τομεακό επίπεδο που διαπερνούν το θαλάσσιο και χερσαίο χώρο, όπως η βιομηχανοποίηση

του παράκτιου περιβάλλοντος, π.χ. ξενοδοχειακή επιχείρηση με ξενοδοχειακό, τουριστικό λιμένα, η αστικοποίηση του παράκτιου περιβάλλοντος, π.χ. διάνοιξη δρόμων για τη σύνδεση λιμανιών με αεροδρόμια κ.λ.π.

Οι βιομηχανίες της αλιείας, των θαλάσσιων μεταφορών και του τουρισμού ανταγωνίζονται για το ζωτικό χώρο των παράκτιων ζωνών που ενδεικτικά στην Ευρωπαϊκή Ένωση εκτείνονται σε μήκος 89.000 χλμ. Περίπου και φιλοξενούν ορισμένα από τα πλέον ευαίσθητα και πολύτιμα φυσικά ενδιαιτήματα της Ευρώπης.

Οι επιπτώσεις στο παράκτιο περιβάλλον είναι πολλές και συχνά λειτουργούν πολλαπλασιαστικά. Οι επιπτώσεις αυτές μπορεί να ομαδοποιηθούν ως εξής:

- Απώλεια φυσικών πόρων τους οποίους οι τοπικοί πληθυσμοί παραδοσιακά θεωρούν δεδομένους.
- Αλλοίωση του παράκτιου περιβάλλοντος με την κατασκευή εγκαταστάσεων και υποδομών συχνά ξένων προς τον τοπικό και παραδοσιακό ρυθμό.
- Αλλοίωση του φυσικού περιβάλλοντος και υποβάθμιση της αισθητικής .
- Υπέρβαση της φέρουσας ικανότητας της περιοχής.
- Ηχορύπανση, ιδίως στην περίοδο αιχμής, με επιπτώσεις στην τοπική χερσαία και θαλάσσια χλωρίδα και πανίδα αλλά και στη ζωή των κατοίκων και των ίδιων των τουριστών .

- Ρύπανση του παράκτιου και θαλάσσιου οικοσυστήματος.

Καλούμεθα όλοι να στηρίξουμε την ελληνική ναυτιλία και τον θαλάσσιο τουρισμό συνεργαζόμενοι μεταξύ μας, αξιοποιώντας και συνεχίζοντας την μακραίωνη παράδοση μας αλλά και εφαρμόζοντας ως χώρα συγκεκριμένη, συγκροτημένη και ολοκληρωμένη πολιτική θαλάσσιου τουρισμού.

Υπάρχουν οι δυνατότητες για πολύ καλύτερες προοπτικές για τον ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό, ιδιαίτερα με την διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα επόμενα χρόνια. Δεν πρέπει να αγνοούμε ωστόσο σε εποχές σκληρού ανταγωνισμού στο μεσογειακό χώρο τις σοβαρές ελλείψεις μας και την ταχύτητα με την οποία απαιτούν οι καιροί να κινηθούμε.

Δεν πρέπει να παραβλέπουμε να ενισχύσουμε τους τρόπους με τους οποίους μπορούμε να συνεργαζόμαστε, να οργανώνουμε, να προωθούμε και να προβάλλουμε την ήδη υπάρχουσα δυνατότητα μέσα από σύγχρονους αλλά και κλασσικούς τεχνοκρατικούς τρόπους. Κλειδί στην ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών και όχι μόνο είναι η επιβατηγός ναυτιλία, ο τουρισμός και οι θαλάσσιες μεταφορές, ωστόσο οι επικρατούσες συνθήκες δημιουργούν σοβαρά προβλήματα, κάτι που δημιουργεί επιπλέον φόβους για τη διατήρηση της αναγκαίας σταθερότητας στη Μεσόγειο.

Ο κλάδος δέχθηκε πλήγμα και χρειάζεται υποστήριξη αλλά και ουσιαστικά κίνητρα για την ενίσχυση του. Χρειάζεται, επίσης, ως σύμμαχο και εργαλείο δουλειάς την εύλογη και ασφαλή υποδομή. Ιδιαίτερα κίνητρα πρέπει να αλληλοσυμπληρώνονται όπως και τα προϊόντα (θαλάσσιος τουρισμός, καταδυτικός τουρισμός κ.λ.π.) και να υπάρχει ο κατάλληλος συντονισμός μεταξύ των συναρμόδιων υπουργείων.

Απαιτείται κατάλληλη εκπαίδευση όλων των ναυτικών που ασχολούνται με τον θαλάσσιο τουρισμό. Εκφράζονται φόβοι πως τώρα με την άρση του cabotage, εκτός από τα σοβαρά προβλήματα ανταγωνιστικότητας, θα υπάρξουν και προβλήματα στελέχωσης των σκαφών αλλά και νηολόγησης σκαφών αναψυχής, έκδοσης επαγγελματικής άδειας κ.λ.π.

Το ότι βρισκόμαστε σε ένα μεταβατικό στάδιο είναι γεγονός και παρά τα επιμέρους κλαδικά προβλήματα ακόμη και οι αντιθέσεις φανερώνουν τις ζυμώσεις που αναμφίβολα θα οδηγήσουν σε θετικά αποτελέσματα. Κάθε τουριστική πολιτική πρέπει να ενισχύει το τρίπτυχο τουρισμός, πολιτισμός, περιβάλλον και σε στεριά και σε θάλασσα όσον αφορά στη χώρα μας. (Μυλωνόπουλος Δ. , Μοίρα Π., 2005, Θαλάσσιος Τουρισμός, Interbooks , Αθήνα)

3.1. ΚΑΤΑΔΥΣΗ

Η ιδιαίτερη καθαρότητα των Ελληνικών θαλασσών και ο τεράστιος πλούτος του βυθού αποτελούν πόλο έλξης για όσους αναζητούν τη μαγεία της υποβρύχιας εξερεύνησης. Με μάσκα επιτρέπεται παντού η ελεύθερη κατάδυση, αλλά η κατάδυση με τη χρήση φιαλών ατμοσφαιρικού αέρα απαγορεύεται σε περιοχές με υποθαλάσσιες αρχαιότητες.

Ø ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Τι είναι κατάδυση; Υποβρύχιες εξερευνήσεις με τον απαραίτητο καταδυτικό εξοπλισμό και τη συνοδεία έμπειρου εκπαιδευτή - δύτε.

Ο άνθρωπος εξασκεί την ελεύθερη κατάδυση εδώ και χιλιάδες χρόνια, γεγονός που αποδεικνύεται από τα ευρήματα που ανακαλύπτονται σε ανασκαφές, αλλά και από τις απεικονίσεις δυτών σε αρχαίες τοιχογραφίες.

Στην αρχαία Ελλάδα ελεύθεροι δύτες ήταν κυρίως σφουγγαράδες ή στρατιώτες, όπως ο Έλληνας Σύλλας (γύρω στο 500 π.Χ) που βούτηξε από ένα πλοίο Περσών κατακτητών και παρέμεινε κάτω από το νερό με την βοήθεια ενός στενό μακρύ καλαμιού ως αναπνευστήρα, πριν αναδυθεί μετά από ώρες για να προειδοποιήσει τους συντρόφους του για την επικείμενη επίθεση των εχθρών. Ο αρχαίος Έλληνας φιλόσοφος Αριστοτέλης, αναφέρει επίσης πως στην πολιορκία της Τύρου, το 332 π.Χ., ο Μέγας Αλέξανδρος καταδύθηκε με ένα "στρογγυλό λεπτό βαρέλι φτιαγμένο εξ' ολοκλήρου από γυαλί" το οποίο ρυμουλκώθηκε στην θάλασσα και το κατέβασαν κάτω από το νερό.

Τον 16^ο αιώνα οι άνθρωποι άρχισαν να χρησιμοποιούν καταδυτικά σκάφη, ενώ τον 19ο αιώνα, η τεχνολογική ανάπτυξη έκανε δυνατό για τον

άνθρωπο να μένει κάτω από το νερό για αρκετό χρόνο. Παρολαυτά, η επανάσταση στην κατάδυση έγινε το 1943, όταν ο Γάλλος ωκεανογράφος Ζακ Υβ Κουστώ και ένα Παριζιάνος μηχανικός, ο Εμιλ Γκανιάν, έγραψαν ιστορία με το “Aqua Lung”, έναν ρυθμιστή με απλό σχεδιασμό και συμπαγή κατασκευή που αποτέλεσε μια αξιόπιστη μονάδα για την αθλητική κατάδυση.

Οι Έλληνες εκπαιδευτές με τους βοηθούς τους έχουν μεγάλη πείρα και γνώσεις για την υλοποίηση των προγραμμάτων καταδύσεων. Τα πλήρως οργανωμένα καταδυτικά κέντρα και σχολές –με εξοπλισμό των καλύτερων εργοστασίων καταδυτικού υλικού-προσφέρουν σίγουρη απόλαυση και άνεση για τον επισκέπτη που επιθυμεί να κάνει μαθήματα κατάδυσης ή/και οργανωμένες καταδύσεις στα ακίνδυνα και διαυγέστατα νερά της χώρας μας στην Σαντορίνη, Μύκονο, Πάρο, Σύρο, Ρόδο, Κέρκυρα, Ζάκυνθο, Κρήτη, Λευκάδα, Χαλκιδική, Θεσσαλονίκη, Καλαμάτα, Αθήνα, και σε πολλές ακόμα περιοχές της Ελλάδας.

Οι περισσότερες καταδύσεις γίνονται από τα 10 έως τα 30 μέτρα, αλλά μπορούν να φτάσουν και τα 50 μέτρα και διαρκούν από 30 λεπτά έως μία ώρα. Για να γίνει κανείς αυτοδύτης χρειάζεται εκπαίδευση σε αναγνωρισμένη σχολή ή με ανεξάρτητο πιστοποιημένο εκπαιδευτή. Αυτοί δίνουν πτυχία που πιστοποιούν την εκπαίδευση και επιτρέπουν την ενοικίαση καταδυτικού εξοπλισμού από τα καταδυτικά κέντρα. Η εκπαίδευση διαφέρει από σχολή σε σχολή. Η βασική εκπαίδευση περιλαμβάνει τρία στάδια: θεωρητικά μαθήματα, εξάσκηση σε πισίνα και εξάσκηση στη θάλασσα. Όταν κανείς βρίσκεται κάτω από το νερό, πάντα υπάρχει κίνδυνος. Η καλή εκπαίδευση και η τήρηση των κανόνων ασφαλείας όμως καθιστούν την κατάδυση ασφαλή. Το κόστος της εκπαίδευσης διαφέρει ανάλογα με τη σχολή και το πρόγραμμα εκπαίδευσης. Οι τιμές για το βασικό πρόγραμμα ξεκινούν από τα €200.

Οι σωστές και ασφαλείς καταδύσεις γίνονται ανά ζευγάρια με την κατάλληλη εκπαίδευση. Όταν καταδύεται κανείς μόνος του υπάρχει πάντα ο φόβος σε περίπτωση επικίνδυνης κατάστασης να μην μπορέσει να αντιδράσει σωστά.

Ø ΤΥΠΟΙ ΚΑΤΑΔΥΣΗΣ

- Ελεύθερη κατάδυση: Ο δύτης βουτά στο νερό χωρίς βοηθητική συσκευή, μόνο με τον αέρα που έχει στα πνευμόνια του. Αποτελεί πολύ καλή εξάσκηση για να περάσει κανείς στην αυτόνομη κατάδυση (με μπουκάλες). Σε ορισμένα μέρη του κόσμου γίνεται για εμπορικούς σκοπούς, όπως είναι η συλλογή μαργαριταριών και σφουγγαριών, η αλιεία αστακών κ.ά.)

- Κατάδυση με αέρα συμπιεσμένο από την επιφάνεια: Ο αέρας στέλνεται συμπιεσμένος με σωλήνα από το σκάφος στην επιφάνεια.

- Αυτόνομη κατάδυση (Scuba Diving): Ο δύτης μεταφέρει ο ίδιος σε φιάλες τον απαραίτητο αέρα υπό πίεση και είναι ελεύθερος να κινηθεί όπως θέλει κάτω από το νερό. Τα αρχικά Scuba σημαίνουν: Self Contained Underwater Breathing Apparatus, δηλαδή αυτόνομη υποβρύχια αναπνευστική συσκευή.

- Κατάδυση με διάφορα σκάφη:

Βαθύσφαιρα: Είναι ένας σφαιρικός θαλαμίσκος τον οποίο ενώνει με σκάφος επιφανείας ένα ατσάλινο καλώδιο. Το παχύ ατσάλινο περίβλημα διατηρεί την εσωτερική πίεση σε επίπεδα επιφανείας

θαλάσσης (μία ατμόσφαιρα). Συνήθως φιλοξενεί ένα, δύο άτομα που παρατηρούν το βυθό από ειδικά φινιστρίνια.

Βαθύ σκάφος: Παρόμοιο με τη βαθύσφαιρα, αλλά με ρυθμιστή πλευστότητας που του επιτρέπει να κανονίζει αυτόνομα το ρυθμό ανόδου/ καθόδου χωρίς σύνδεση με σκάφος επιφάνειας μέσω καλωδίου.

Υποβρύχιο: Εξελιγμένο βαθύ σκάφος με μηχανές που επιτρέπουν την κίνηση κάτω από το νερό για μεγάλο διάστημα. Χρησιμοποιεί συσκευές που εμπλουτίζουν τον αέρα με οξυγόνο και αφαιρούν το εκπνεόμενο διοξείδιο του άνθρακα.

Στα σκάφη είναι απαραίτητη η ύπαρξη συστήματος τροφοδοσίας φρέσκου αέρα (συνήθως με εμπλουτισμό οξυγόνου) και συστήματος αφαίρεσης του διοξειδίου του άνθρακα.

Ø ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

- **ΑΝΑΠΝΕΥΣΤΗΡΑΣ:** στερεώνεται στη μάσκα και βοηθά το δύτη να εξοικονομεί ενέργεια, αφού δεν χρειάζεται να βγάζει το κεφάλι του για να αναπνέει όταν κολυμπά στην επιφάνεια. Ο ιδανικός αναπνευστήρας έχει μήκος περίπου 30εκ. και διάμετρο 2- 3εκ.

- **ΒΑΤΡΑΧΟΠΕΔΙΛΑ:** απαραίτητα για την εύκολη κίνηση κάτω από το νερό. Παλαιότερα φτιάχνονταν από λάστιχο, ενώ σήμερα κατασκευάζονται σε διάφορα σχήματα από πλαστικό που μειώνει το βάρος τους. Είναι κλειστά σαν παπούτσι ή αφήνουν το πίσω μέρος του ποδιού ελεύθερο, οπότε και στερεώνονται στο πόδι με λουριά (σκέτα ή

με κάποιο μπουτάκι). Όσο μεγαλύτερη είναι η επιφάνεια του πέδιλου τόσο μεγαλύτερη είναι η αντίσταση στο νερό.

- **ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ:** καταδυτικό computer, τα σύγχρονα όργανα δίνουν τις απαραίτητες ενδείξεις και πληροφορίες, ώστε η κατάδυση να γίνεται με ασφάλεια.

Μετρούν σε τακτά χρονικά διαστήματα την πίεση στις μπουκάλες, το βάθος που βρίσκεται ο δύτης, τον εναπομένοντα χρόνο της κατάδυσης, τη θερμοκρασία, το ρυθμό ανόδου κ.ά. Προγραμματίζονται για να κατευθύνουν μία συγκεκριμένη κατάδυση. Υπάρχουν και όργανα που μιλούν στο δύτη, κάτι πολύ χρήσιμο σε περίπτωση που αφαιρεθεί.

- **ΓΑΝΤΙΑ:** προστατεύουν χέρια από μικροκοψίματα ή τσιμπήματα και τα κρατούν ζεστά. Κατασκευάζονται από νεοπρένιο, με διαφορετικό πάχος. Πολλά είναι ενισχυμένα στην παλάμη και στις άκρες των δακτύλων για καλύτερο κράτημα.

- **ΖΩΝΗ ΜΕ ΒΑΡΗ:** υπάρχουν πολλών ειδών, η ζώνη από νάυλον με ενσωματωμένα βάρακια, η μαλακή ζώνη με «τσέπες» από velcro που φιλοξενούντα βάρακια και η μαλακή ζώνη με μολυβένια σφαιρίδια. Οι μαλακές έχουν επένδυση που τις κάνει πιο άνετες, αλλά μπορεί να μην έχουν τη δυνατότητα αυξομείωσης του βάρους.

Υπάρχουν και ελαφρύτερες που φοριούνται στους αστραγάλους. επειδή σε περίπτωση ανάγκης μπορεί να αφεθεί στο βυθό, μην ξοδέψετε πολλά χρήματα για αυτήν.

- **ΚΑΣΚΑ:** κατασκευάζονται από σιλικόνη και εφαρμόζουν καλά στο πρόσωπο. Υπάρχουν πολλά σχέδια και μεγέθη, με ένα ή δύο γυαλιά.

Παραγγέλλονται επίσης με ειδικά κρύσταλλα για τους μύωπες. Η καλή όραση είναι απαραίτητη.

- **ΜΑΧΑΙΡΙ:** αποτελεί χρήσιμο εργαλείο στην περίπτωση που θα κόψετε κάποιο σχοινί ή δίχτυ. Είναι κατασκευασμένο από ανοξείδωτο ατσάλι. Μετά την κατάδυση, πρέπει να ξεπλένεται με καθαρό νερό και να λιπαίνεται για να διατηρηθεί σε άριστη κατάσταση.

- **ΜΠΟΤΑΚΙΑ** προστατεύουν τα πόδια από μικρό αμυχές και κοψίματα και τα κρατούν ζεστά. Κατασκευάζονται από νέοπρένιο πάχους από 2,5 έως 6,5χιλ. Ανάλογα με τη μορφολογία του βυθού, μπορεί να χρειαστεί σκληρή σόλα για μεγαλύτερη προστασία.

- **ΜΠΟΥΚΑΛΕΣ:** είναι ατσάλινες ή αλουμινένιες. Οι ατσάλινες είναι συνήθως μικρότερες και ελαφρύτερες έξω από το νερό. Οι αλουμινένιες έχουν μεγαλύτερη αντοχή στη διάβρωση και σε λίγο μεγαλύτερες πιέσεις. Περιέχουν υπό πίεση το απαραίτητο μείγμα αερίων για την αναπνοή (οξυγόνο και άζωτο). Η χωρητικότητα ποικίλλει ανάλογα με την επιθυμητή διάρκεια της κατάδυσης. Ενδεικτικά, 2 μπουκάλες 12 λίτρων γεμισμένες με πίεση 230 bar περιέχουν σχεδόν 5.000 λίτρα αέρα. Χρειάζεται ιδιαίτερη η προσοχή στο γέμισμα και στη μεταφορά τους μέχρι το νερό. Επιβάλλεται τακτικός έλεγχος. Επίσης προσέχουμε:

- Να μην τις αφήνουμε πολύ στον ήλιο ή κοντά σε κάποια πηγή θερμότητας.

- Να τις προστατεύουμε από τα χτυπήματα.

- Να τις γεμίζει μόνο ειδικός με κατάλληλα μηχανήματα.

- Να ξεπλένονται με καθαρό νερό έπειτα από κάθε χρήση.

- ΕΦΕΔΡΙΚΗ ΜΠΟΥΚΑΛΑ ΟΞΥΓΟΝΟΥ: ο αυτοδύτης μπορεί να έχει μαζί του μια μικρή εφεδρική μπουκάλα τριών λίτρων για ώρα ανάγκης. Στερεώνεται στις άλλες μπουκάλες, αλλά έχει ξεχωριστό επιστόμιο.

- ΠΥΞΙΔΑ: μπορεί να είναι ενσωματωμένη στην κονσόλα οργανώνει να φορεθεί σαν ρολόι. Η γνώση της σωστής χρήσης της είναι πολύ σημαντική. Η λειτουργία της μπορεί να επηρεαστεί από τα μεταλλικά μέρη του καταδυτικού εξοπλισμού.

- ΡΟΛΟΪ : η τιμή του δεν επηρεάζει την ποιότητά του. Υπάρχουν καλά ρολόγια τύπου Casio, που μετρούν τη θερμοκρασία και το βάθος. Το ρολόι πρέπει να είναι πραγματικά αδιάβροχο (waterproof) και όχι μόνο water resistant.

- ΡΥΘΜΙΣΤΗ ΠΙΕΣΗΣ: εξισώνει την πίεση του αέρα στα πνευμόνια με την πίεση του αέρα στην μπουκάλα. Έτσι, ο δύτης μπορεί εύκολα να αναπνέει τον αέρα στις μπουκάλες. Το ένα άκρο του ρυθμιστή στερεώνεται στο στόμιο της μπουκάλας και το άλλο καταλήγει στο στόμα του αυτοδύτη με το ειδικό επιστόμιο μέσω του οποίου αναπνέει. Οι ρυθμιστές πίεσης συνδέονται με το ρυθμιστή πλευστότητας και με τα διάφορα όργανα μέτρησης που καταγράφουν την πίεση στις μπουκάλες, το βάθος της κατάδυσης, τον καταδυτικό χρόνο κ.ά. Αυτά βοηθούν τον δύτη να κινείται με ασφάλεια. Οι ρυθμιστές είναι μεταλλικοί και λειτουργούν επιστόμια ή διαφράγματα. Υπάρχουν και σε ευδιάκριτο κίτρινο χρώμα. Πρέπει να επιτρέπουν την εύκολη και απρόσκοπτη αναπνοή .

- **ΡΥΘΜΙΣΤΗΣ ΠΛΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ** (γιλέκο): επιτρέπει στο δύτε να έχει ουδέτερη πλευστότητα, όπως τα ψάρια. Είναι γιλέκο με τσέπες για μικροαντικείμενα και συνδέεται με την μπουκάλια οξυγόνου. Μέσω αυτής ο δύτες ρυθμίζει την ποσότητα του αέρα που καταλήγει στη θήκη του ρυθμιστή πλευστότητας και έτσι ρυθμίζει την άνωση στο σώμα του και μπορεί να αλλάζει εύκολα το βάθος στο οποίο κινείται.

Πρέπει να εφαρμόζει καλά στο σώμα, χωρίς να παρεμποδίζει την κίνηση, και να είναι ικανό να κρατήσει το δύτε στην επιφάνεια σαν σωσίβιο.

- **ΣΑΚΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ**: χρειάζεται για τη μεταφορά, την προστασία και τη φύλαξη του εξοπλισμού. Πρέπει να είναι κατασκευασμένος από καλής ποιότητας ανθεκτικό υλικό και να μην έχει μεταλλικά φερμουάρ που φθείρονται στο θαλασσινό νερό. Πριν από την αποθήκευση του εξοπλισμού, τον πλένουμε με καθαρό νερό και τον στεγνώνουμε καλά σε χώρο που αερίζεται.

- **ΣΗΜΑΔΟΥΡΕΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ**: η θέση του δύτε στη θάλασσα πρέπει να είναι εμφανής. Για αυτό υπάρχουν οι σημαδούρες επιφανείας. Ένας μικρός μηχανισμός απελευθερώνει ένα νήμα μέχρι την επιφάνεια, στην άκρη του οποίου είναι στερεωμένη η σημαδούρα. Υπάρχουν σημαδούρες με στροβοσκοπικό φάρο για καλύτερη ανίχνευση και εντοπισμό.

- **ΣΤΟΛΕΣ**: προστατεύουν το σώμα από το κρύο, την απώλεια θερμότητας, τους θαλάσσιους οργανισμούς και τα βράχια. Κατασκευάζονται από νέοπρένιο πάχους 2,5 έως 6,5χιλ. Είναι ολόσωμες ή τύπου γιλέκου και λίγο ή περισσότερο αδιάβροχες. Υπάρχουν και λεπτότερες ολόσωμες από lycra.

- ΥΠΟΒΡΥΧΙΟΣ ΦΑΚΟΣ: στο βυθό μειώνεται η ορατότητα. Για αυτό χρησιμοποιούνται διάφοροι φακοί. Οι μικρότεροι λειτουργούν με μια μπαταρία τύπου ΑΑ, ενώ οι μεγάλοι (τύπου προβολέα) τροφοδοτούνται από περισσότερες.

Χρησιμοποιούνται για σινιάλα σε περίπτωση ανάγκης και για το γρήγορο εντοπισμό του αυτοδύτη από ένα σκάφος επιφανείας. Δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται έξω από το νερό, διότι μπορεί να προκληθεί βλάβη στη λάμπα τους.

Ø ΚΑΤΑΔΥΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Σύμφωνα με τον νέο Νόμο 3409/2005 (ΦΕΚ 273Α), καταδύσεις αναψυχής και άλλες δραστηριότητες, οι καταδύσεις επιτρέπονται σε όλη την επικράτεια με εξαίρεση τις περιοχές αρχαιολογικού ενδιαφέροντος και τις περιοχές των Θαλασσίων Πάρκων (Αλοννήσου και Ζακύνθου). Θα πρέπει οι ενδιαφερόμενοι να επικοινωνούν με τις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές για να μάθουν τι ισχύει για την περιοχή στην οποία επιθυμούν να πραγματοποιήσουν μία κατάδυση .

Οι εγκαταστάσεις και η λειτουργία των σχολών κατάδυσης υπόκεινται σε ειδική άδεια του υπουργείου Πολιτισμού και Επιστημών. Υποβρύχιες δραστηριότητες με καταδυτικό εξοπλισμό επιτρέπονται από την ανατολή μέχρι τη δύση του ηλίου. Ειδικότερα οι ενδιαφερόμενοι θα πρέπει να γνωρίσουν ότι απαγορεύεται:

- Το ψάρεμα με εξοπλισμό αυτόνομης κατάδυσης
 - Η φωτογράφιση, η αφαίρεση ή μεταφορά αρχαιοτήτων.
- Σε περίπτωση εντοπισμού αρχαίων πρέπει αμέσως να το αναφέρετε στην

πλησιέστερα αρχαιολογική υπηρεσία του υπουργείου Πολιτισμού, λιμενική ή αστυνομική αρχή.

- Η χρήση και η κατοχή ειδικού εξοπλισμού ανεύρεσης αρχαιοτήτων στην Ελλάδα λειτουργούν δεκάδες σχολές καταδύσεων που υπόκεινται σε ειδική άδεια του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Όλοι οι δύτες υποχρεούνται να συμφωνούν και να τηρούν τους κανονισμούς και τους περιορισμούς του νόμου 5351/32 περί αρχαιοτήτων. Υποβρύχιες δραστηριότητες με καταδυτικό εξοπλισμό επιτρέπονται από την ανατολή μέχρι τη δύση του ηλίου.

Ø ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Ενδεικτικές περιοχές που επιτρέπονται οι καταδύσεις αναψυχής:

Καβάλα: Κατά μήκος της ακτής απέναντι από το ακρωτήριο Κακόσκαλα και στις δύο πλευρές του ακρωτηρίου Κακόσκαλο.

Χαλκιδική: Κατά μήκος της ακτής από το ακρωτήριο Αρμενιστή μέχρι το ακρωτήριο Δρέπανο σε απόσταση 500 μέτρα από την ακτή.

Κέρκυρα: Κατά μήκος της ακτής μεταξύ του ακρωτηρίου Ρόδα και του ακρωτηρίου Δράστης σε απόσταση 500 μέτρα από την ακτή. Κατά μήκος της ακτής μεταξύ Παλαιοκαστρίτσας και ακρωτηρίου Αρκούδι λασε απόσταση 500 μέτρα από την ακτή (Εκτός από τη θαλάσσια περιοχή του νησιού Λαγούδια). Κατά μήκος της ακτής μεταξύ του ακρωτηρίου Κουντούρη και ακρωτηρίου Αγνή σε απόσταση 500 μέτρα

από την ακτή (εκτός της θαλάσσιας περιοχής των νησιών Βίδο και Λαζαρέτο).

Μαγνησία: Κατά μήκος της ακτής στο νησί Μικρό Αδελφι και γύρω από το νησί Τσουγκριάκι. Αλυκές Βόλου και νήσος Πύθος.

Παξοί : Κατά μήκος της ακτής των νησιών σε απόσταση 500 μέτρα εκτός από τις ακόλουθες περιοχές :Ανάμεσα από το ακρωτήριο Κουκούτσα και Λιθαριά συμπεριλαμβανομένου και του υφάλου. Ανάμεσα από το ακρωτήριο Γερομόναχος και Τρυπητός. Ανάμεσα από το ακρωτήριο Πούντα και το ακρωτήριο Λούτου. Ανάμεσα από το ακρωτήριο Λάκα και τον κόλπο του Ερημίτη. Στην περιοχή Βούτση. Λευκάδα: Κατά μήκος της ακτής του κόλπου Μπαλού στο νησί Μεγανήσι.

Πελοπόννησος: Στην Αχαΐα, κατά μήκος της ακτής κοντά στο Λαμπρή. Στην Αργολίδα, κατά μήκος της ακτής του ακρωτηρίου Στενό. Στην Μεσσηνία, κατά μήκος της ακτής του κόλπου Καλαμάτας, της ακτής Μπούκα και του κόλπου Βοιδοκίλια στην περιοχή Πύλου.

Ζάκυνθος

Αττική: (Για εκπαιδευτικούς σκοπούς μόνο), στο δεύτερο λιμάνι της Βουλιαγμένης .Στο Κόλπο της Βάρκιζας σε απόσταση 100 μέτρα από το μικρό νησί Αρτέμης. Κατά μήκος της ακτής από το Καβούρι ως τα Λεγρενά.

Πάρος : Στο βορειοδυτικό τμήμα του νησιού

Μύκονος: Κατά μήκος της ακτής σε απόσταση 500μ εκτός από την περιοχή μεταξύ του ακρωτηρίου Αγ. Γεώργιος και του ακρωτηρίου Αλογομάνδρα.

Κρήτη: Στα Χανιά, κατά μήκος της ακτής του κόλπου Μεγάλου Σφακού μέχρι το κόλπο Αφράτων. Στο Ρέθυμνο, κατά μήκος της ακτής Κοριάκου και το δυτικό μέρος του Πάνορμου. Στο Ηράκλειο κατά μήκος της ακτής του κόλπου του Φόδελεστο ακρωτήρι Χερσόνησος, βόρεια από τις Γούρνες και το ακρωτήρι Δάκρυ. Στο Λασίθι κατά μήκος της ακτής σε απόσταση 500 μέτρα ανατολικά από την Παναγιά.

Κάλυμνος: Κατά μήκος της ακτής κοντά στον κόλπο Βλυχάδια και στο ακρωτήρι Αγ. Γεώργιος.

- Ρόδος: (Μόνο για εκπαιδευτικούς σκοπούς), κατά μήκος της ακτής Καλλιθέα σε απόσταση 120 μέτρα βόρεια και 120 νότια από τον κόλπο. Το περιβάλλον <http://www.scubadivinggreece.gr/index.html> (πρόσβαση 10/2010)

3.2. ΓΑΛΑΖΙΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ

Η θάλασσα από τα αρχαία χρόνια ήταν ο μεγάλος δρόμος επικοινωνίας των λαών. Χώρες που βρέχονταν από θάλασσα όπως η Ελλάδα απόλαυσαν όλα της τα αγαθά, υπέστησαν όμως και όλες τις αρνητικές επιπτώσεις αυτής της γειτνίασης.

Ο τουρισμός είναι για την Ελλάδα η κύρια εξαγωγική πλουτοπαραγωγική βιομηχανία θαλάσσιος τουρισμός είναι ένα μεγάλο τμήμα της βιομηχανίας αυτής και λειτουργεί αλληλεπιδραστικά και σαν τροφοδότης σε άλλες κατηγορίες. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία αριθμεί 3.413 σκάφη. Ο στόλος αυτός είναι μακράν ο μεγαλύτερος και νεότερος παγκοσμίως . Από Εθνικής πλευράς, ο θαλάσσιος τουρισμός βοηθά στη διατήρηση της συνοχής της Νησιωτικής Ελλάδας και μεταφέρει την Ελληνική σημαία και στην τελευταία νησίδα.

Ο πλούτος και η ποικιλία των ελληνικών θαλασσών, τα ατελείωτα χιλιόμετρα των ελληνικών ακτών και τα χιλιάδες ελληνικά νησιά, οι προστατευμένες θαλάσσιες περιοχές χιλιάδων τετραγωνικών χιλιομέτρων, το ήπιο κλίμα, τα υψηλά ποσοστά ηλιοφάνειας και το ενδιαφέρον και εναλλασσόμενο τοπίο της, καθιστούν την Ελλάδα ιδανικό προορισμό για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων θαλασσιού τουρισμού .

Το πλεονέκτημα αυτό ενισχύεται τόσο από τη ναυτική παράδοση χιλιετηρίδων, όσο και από τις ευνοϊκές για θαλάσσιους πλόες ειδικές συνθήκες: τα ελληνικά πελάγη θεωρούνται ασφαλή από τη σκοπιά των ναυτικών κινδύνων, οι αποστάσεις μεταξύ των ακτών είναι μικρές, ενώ εξίσου ευνοϊκές είναι και οι συνθήκες, που σχετίζονται με την ανάταση των ανεμών και τις θερμοκρασίες περιβάλλοντος και θάλασσας .

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια από τις σημαντικότερες μορφές ήπιου τουρισμού κυρίως σε χώρες που το συγκριτικό τους

πλεονέκτημα είναι η θάλασσα περιλαμβάνει δραστηριότητες όπως π.χ. τις θαλασσιές περιηγήσεις και τον ναυτικό αθλητισμό.

Η πραγματοποίηση αυτών των δραστηριοτήτων γίνεται μέσα από διάφορους τύπους σκαφών, τους χώρους ελλιμενισμού και τις υπηρεσίες που παρέχονται σε αυτές. Ο θαλάσσιος τουρισμός γίνεται είτε:

- Με κρουαζιέρες, δηλαδή ένα ταξίδι αναψυχής με καθορισμένο πρόγραμμα που πραγματοποιείται με τα γνωστά «πλωτά ξενοδοχεία» τα κρουαζιερόπλοια.

- Με γιότινγκ, τα οποία είναι επανδρωμένα σκάφη όπου είτε γίνεται μια οργανωμένη εκδρομή με συγκεκριμένο ή γενικότερο πρόγραμμα όπου το σκάφος το οδηγεί εξειδικευμένος καπετάνιος, είτε ενοικιάζεται το σκάφος από μια ομάδα ατόμων οι οποίοι έχουν το σχετικό δίπλωμα και κάνουν μια οργανωμένη εκδρομή.

- Με τα πλοία της γραμμής.

- Με το ναυταθλητισμό που περιλαμβάνει και το θαλάσσιο σκί που το άθλημα αυτό μπορεί να διεξαχθεί ακόμα και τους χειμερινούς μήνες.

- Με τον καταδυτικό τουρισμό που εμφανίζει διεθνώς σημαντική ανάπτυξη. Στη χώρα μας αποκτά ολοένα και περισσότερους φίλους λόγω των πολλών νησιών, των καθαρών ακτών και των βραχωδών βυθών που συγκεντρώνουν το ενδιαφέρον των καταδυομένων.

Υπάρχουν μερικές προϋποθέσεις για να γίνονται αυτές οι δραστηριότητες στην θάλασσα αποτελεσματικές. Για παράδειγμα, οι παραλίες οι οποίες χρησιμοποιούνται για τα θαλάσσια σπόρ πρέπει να έχουν την «Γαλάζια Σημαία».

Τι είναι οι «Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης»; Το πρόγραμμα αυτό βραβεύει, κάθε χρόνο, τις ακτές και τις μαρίνες, που εκπληρώνουν αυστηρά κριτήρια σχετικά με την καθαριότητα θάλασσας και ακτής, την καλή οργάνωση και ασφάλεια, καθώς και την προστασία εν γένει του παράκτιου περιβάλλοντος.

Με 428 βραβευμένες ακτές, σε σχέση με 411 πέρυσι, η Ελλάδα κατέχει τη 2^η θέση ανάμεσα σε 49 χώρες με τις περισσότερες "Γαλάζιες Σημαίες". Συνολικά, η Διεθνής Επιτροπή βράβευσε φέτος 2.579 ακτές και 629 μαρίνες. Από τις τελευταίες οι 9 είναι ελληνικές, έχοντας πραγματοποιήσει σημαντική αύξηση. Συντονιστής του διεθνούς Προγράμματος "Γαλάζιες Σημαίες" είναι στη χώρα μας η Ελληνική Εταιρία Προστασίας της Φύσης (ΕΕΠΦ), ενώ χορηγός του προγράμματος είναι επί επτά χρόνια η Alpha Bank.

3.2.1 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΓΑΛΑΖΙΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ»

Η "Γαλάζια Σημαία" είναι διεθνές σύμβολο ποιότητας, το πιο γνωστό, ίσως, περιβαλλοντικό σύμβολο στον κόσμο, και απονέμεται από το 1987 σε όσες ακτές και μαρίνες πληρούν τις αυστηρές προϋποθέσεις του. Δεν αρκεί οι ακτές να διαθέτουν μόνο την επιθυμητή ποιότητα των νερών κολύμβησης. Πρέπει να τηρούνται τα 29 συνολικά κριτήρια, που αναφέρονται σε καθαριότητα, οργάνωση, πληροφόρηση, ασφάλεια λουομένων και επισκεπτών και προστασία του περιβάλλοντος της ακτής και του παράκτιου χώρου. Τα μεγάλα ταξιδιωτικά γραφεία του εξωτερικού δίδουν ιδιαίτερη σημασία στη "Γαλάζια Σημαία" όταν επιλέγουν τους προορισμούς που προτείνουν στους πελάτες τους, επιμένοντας στις καλές υπηρεσίες, που προσφέρονται στην ακτή αλλά και στην προστασία του περιβάλλοντος. Αυτό το γνωρίζουν και το υπολογίζουν όλοι οι διαχειριστές ακτών, Δήμοι, ξενοδόχοι και Camping.

Διεθνής Συντονιστής του Προγράμματος είναι το Ίδρυμα για την Περιβαλλοντική Εκπαίδευση (FEE), που εδρεύει στη Δανία, με 49 χώρες-μέλη από όλες τις Ηπείρους.

Στην Ελλάδα, Συντονιστής του Προγράμματος, από το 1992, είναι η Ελληνική Εταιρία Προστασίας της Φύσης (ΕΕΠΦ), η παλαιότερη περιβαλλοντική οργάνωση της χώρας, πανελλήνιας εμβέλειας με έτος ίδρυσης το 1951 που δραστηριοποιείται στην περιβαλλοντική εκπαίδευση με 5 διαχρονικά προγράμματα εγκεκριμένα από το Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σε έργα προστασίας της φύσης, σε περιβαλλοντικές παρεμβάσεις και στη γενικότερη ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού. Η χώρα μας περιβάλλεται από πανέμορφες ακτές και καταγάλανες θάλασσες. Όλοι επιθυμούμε κάτοικοι και επισκέπτες της χώρας να χαίρονται την ομορφιά αυτή. Η Alpha Bank, δείχνοντας έμπρακτα την ευαισθησία της σε αυτόν τον τομέα, υποστηρίζει την προσπάθεια για τη διαφύλαξη και την αξιοποίηση των ακτών και της θαλάσσης, προκειμένου να είναι χώροι ασφαλείς και να μπορούν να τις απολαμβάνουν όλοι. Για τον λόγο αυτό, για έβδομη (7η) συνεχή χρονιά στηρίζει ως αποκλειστικός χορηγός το πρόγραμμα “Γαλάζιες Σημαίες”. Στο πρόγραμμα συμμετέχει και η Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων (ΚΕΔΚΕ), η οποία υποστηρίζει το θεσμό και προτρέπει τους ΟΤΑ στην τήρηση της εφαρμογής των κριτηρίων του. Συμμετέχει δέκα με εκπρόσωπό της στην Εθνική Επιτροπή Κρίσεων.

Το ΥΠΕΧΩΔΕ υποστηρίζει τις “Γαλάζιες Σημαίες” συμμετέχοντας στην Εθνική Επιτροπή Κρίσεων, στην οποία παρουσιάζει τα δεδομένα για την «ποιότητα των νερών κολύμβησης των ακτών. Τα δεδομένα αυτά αναφέρονται στην καλοκαιρινή περίοδο που πέρασε. Όπως είναι γνωστό, το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα ελέγχου της ποιότητας των νερών κολύμβησης ως βάσει του

Προγράμματος «Παρακολούθηση Ποιότητας Νερών Κολύμβησης» της Οδηγίας 76/160/EEC της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Προβαίνει συνεπώς, με ειδικώς συμβεβλημένα μικροβιολογικά εργαστήρια, στις αναλύσεις των νερών κολύμβησης. Κάθε κολυμβητική περίοδο διενεργεί, ανά δεκαπενθήμερο, τους ελέγχους και παρουσιάζει τα αποτελέσματα των μικροβιολογικών αναλύσεων στην ιστοσελίδα του <http://iason.minenv.gr> όλη την καλοκαιρινή περίοδο, έως το τέλος της κολυμβητικής περιόδου (Ιούνιος-Οκτώβριος). Υποστηρίζουν, επίσης, το Πρόγραμμα, με εκπροσώπους τους στην Εθνική Επιτροπή Κρίσεων, τα υπουργεία Τουριστικής Ανάπτυξης, Εμπορικής Ναυτιλίας, Δημόσιας Διοίκησης & Αποκέντρωσης, Υγείας & Κοινωνικής Αλληλεγγύης, ο ΕΟΤ και η Μη Κυβερνητική Οργάνωση Σύλλογος για την Προστασία της Θαλάσσιας Χελώνας «ΑΡΧΕΛΩΝ».

3.2.2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Η ακτή που επιθυμεί να έχει το βραβείο “Γαλάζια Σημαία”, πρέπει να πληρεί όλα τα αυστηρά κριτήρια. Για την ακτή υπάρχουν 29 αυστηρά κριτήρια και για τη μαρίνα 22 κριτήρια.

Οι επιθεωρητές της ΕΕΠΦ και της FEE ελέγχουν όλο το καλοκαίρι τη συμμόρφωση με τα κριτήρια του προγράμματος, επισημαίνοντας προβλήματα και παραλήψεις που μπορεί να οδηγήσουν σε προσωρινή ή και οριστική υποστολή της “Γαλάζιας Σημαίας” και απόσυρση της ακτής ή μαρίνας από τη διεθνή και ελληνική ιστοσελίδα του Προγράμματος. Οι αξιολογήσεις των επιθεωρητών λαμβάνονται σοβαρά υπόψη από την Εθνική Επιτροπή Κρίσεων όταν αυτή, μετά το τέλος της θερινής περιόδου, εξετάζει και αξιολογεί τις υποψηφιότητες ακτών και μαρίνων. Η Εθνική Επιτροπή προωθεί στη συνέχεια, στην

αντίστοιχη Διεθνή Επιτροπή, τις υποψηφιότητες οι οποίες είχαν πλήρη συμμόρφωση με τα Κριτήρια του Προγράμματος "Γαλάζιες Σημαίες". Την τελική απόφαση λαμβάνει η Διεθνής Επιτροπή Κρίσεων, στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι του Προγράμματος Περιβάλλοντος των Ηνωμένων Εθνών (UNEP), του Παγκοσμίου Οργανισμού Τουρισμού (WTO), της Παγκόσμιας Ομοσπονδίας Ναυαγοσωστών (ILSE), της Επιτροπής Περιβάλλοντος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Προστασία των Ακτών (EUCC) και του Διοικητικού Συμβουλίου του FEE.

Η ακτή ή μαρίνα που κέρδισε τη "Γαλάζια Σημαία" το προηγούμενο καλοκαίρι για τη συμμόρφωσή της με τα Κριτήρια του Προγράμματος, τη διατηρεί και την επόμενη, εφόσον αποδείξει ότι την αξίζει πραγματικά.

3.2.3. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Καθαριότητα θάλασσας και ακτής

- Καθαρά νερά κολύμβησης, που να επιβεβαιώνονται με δειγματοληπτικούς ελέγχους που πραγματοποιούνται κάθε δεκαπενθήμερο κατά τη διάρκεια της κολυμβητικής περιόδου από διαπιστευμένα εργαστήρια, συμβεβλημένα με το ΥΠΕΧΩΔΕ.
- Μη απόρριψη στην περιοχή βιομηχανικών και αστικών λυμάτων, χωρίς κατάλληλη επεξεργασία.
- Επαρκείς κάδοι απορριμμάτων, που να αδειάζονται σε τακτά διαστήματα.
- Συνεχής, περιοδικός καθαρισμός της ακτής από σκουπίδια, από τσιγάρα κλπ.

Οργάνωση ακτής και ασφάλεια επισκεπτών

- Συνεχής πληροφόρηση του κοινού για την ποιότητα των νερών κολύμβησης, με την ανάρτηση των ανά 15νθήμερο φύλλων αποτελεσμάτων μικροβιολογικών αναλύσεων του ΥΠΕΧΩΔΕ στον Πίνακα Ανακοινώσεων των ακτών.

- Σχέδια για την αντιμετώπιση τυχόν θαλάσσιας ρύπανσης εξ ατυχήματος, με άμεση ενημέρωση του κοινού.

- Απαγόρευση της κίνησης οχημάτων και μοτοποδηλάτων την ακτή.

- Απαγόρευση της ελεύθερης κατασκήνωσης.

- Επαρκείς εγκαταστάσεις υγιεινής, με ελεγχόμενο σύστημα αποχέτευσης.

- Εκπαιδευμένοι ναυαγοσώστες σε υπηρεσία, σύμφωνα με τις διατάξεις του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ή άμεση πρόσβαση σε τηλέφωνο για περίπτωση ανάγκης, σωστικά εφόδια και πρώτες βοήθειες.

- Προσφορά υπηρεσιών για άτομα με ειδικές ανάγκες (ΑΜΕΑ).

Προστασία της φύσης και περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση

- Έντυπες πληροφορίες και οδηγίες συμπεριφοράς για την ακτή, καθώς και για περιοχές με ευαίσθητο φυσικό περιβάλλον, χλωρίδας και πανίδας, στον παράκτιο χώρο.

- Αναφορά στην οργάνωση δραστηριοτήτων του διαχειριστή ακτής, που να προβάλλουν ενεργά το φυσικό περιβάλλον της ακτής και την ανάγκη προστασίας του.

ΕΝΟΤΗΤΑ 2 :ΜΑΡΙΝΕΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΜΑΡΙΝΕΣ

1.1. ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Ο θαλάσσιος τουρισμός απαιτεί υποδομές υψηλού επιπέδου προκειμένου να ικανοποιήσει την ζήτηση. Οι υποδομές περιλαμβάνουν την διάθεση κρουαζιερόπλοιων, την ύπαρξη επαρκούς αριθμού πλοίων αναψυχής καθώς και υποδομές ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης των πλοίων.

Η κατάσταση και η λειτουργία μαρίνων στην χώρα μας άρχισε μετά το 1960 όταν ο Ε.Ο.Τ. έθεσε για πρώτη φορά σε εφαρμογή ένα μακροπρόθεσμο κατασκευαστικό πρόγραμμα. Λόγω της αυξανόμενης ζήτησης για θέσεις ελλιμενισμού στην πρωτοβουλία του Ε.Ο.Τ. μιμήθηκαν από την δεκαετία του '80 οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τα Λιμενικά Ταμεία και ιδιώτες επενδυτές. Το 1993 δημοσιεύτηκε η νέα νομοθεσία για τις μαρίνες με σκοπό την στήριξη επενδυτικών πρωτοβουλιών και την θέσπιση προδιαγραφών και διαδικασιών για την δημιουργία σύγχρονων μαρίνων.

Ταυτόχρονα ο Ε.Ο.Τ. μαζί με κάποιες από τις 13 διοικητικές περιφέρειες της χώρας έχουν θέσει σε εφαρμογή ένα πρόγραμμα δημιουργίας ενός δικτύου αγκυροβολιών και συναφών υπηρεσιών για σκάφη κατά μήκος των Ελληνικών ακτών.

Οι τρεις σημαντικότερες μαρίνες της Ελλάδας και ιδιαίτερα της Αττικής είναι αυτές του Αλίμου, του Φλοίσβου και της Ζέας, με

συνολικά δυναμικότητα 1.800 σκάφη. ΗΕ.Τ.Α με στόχο την αναβάθμιση των εγκαταστάσεων και των παρερχομένων υπηρεσιών προκήρυξε διεθνή διαγωνισμό για την ιδιωτικοποίηση των μαρίνων αυτών, μέσω της παραχώρησης της διαχείρισης για 40 χρόνια. ΗΕ.Τ.Α. συμμετέχει σε όλες τις μαρίνες με ποσοστό 25%. Στον διαγωνισμό συμμετείχαν τα μεγαλύτερα επιχειρηματικά οχήματα στον χώρο των κατασκευών θαλάσσιου τουρισμού και αναψυχής. Παρακάτω διαθέτουμε τους τουριστικούς λιμένες που βρίσκονται σε λειτουργία και ποιοι είναι υπό κατασκευή.

Από τους 78 τουριστικούς λιμένες 20 βρίσκονται σε λειτουργία με ποσοστό 26 % και είναι υπό κατασκευή με ποσοστό 49%.

Από τους τουριστικούς λιμένες που βρίσκονται σε λειτουργία 7 βρίσκονται στην περιφέρεια της Αττικής, 3 βρίσκονται στην περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, 1 βρίσκεται στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, 2 βρίσκονται στην περιφέρεια Πελοποννήσου, 1 βρίσκεται στην περιφέρεια Ιονίων Νησιών και έλος 1 βρίσκεται στην περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου.

1.2. ΜΑΡΙΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Σήμερα στην Ελλάδα, λειτουργούν περίπου 20 οργανωμένες μαρίνες σκαφών αναψυχής, οι οποίες προσφέρουν υπηρεσίες υψηλού επιπέδου στους εγχώριους και αλλοδαπούς τουρίστες. Αρκετές από αυτές είναι βραβευμένες από το πρόγραμμα «Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης», το οποίο αποτελεί μία σημαντική αναγνώριση που εξασφαλίζει αξιοπιστία και κύρος στις μαρίνες, και κατά συνέπεια προσελκύει νέους υποψήφιους πελάτες τόσο από την Ελλάδα όσο και από το εξωτερικό.

Αξίζει να σημειωθεί ό τι πολλές μαρίνες στην Ελλάδα διοικούνται αποκλειστικά από τις εταιρίες θαλάσσιου τουρισμού (yachting), ενώ οι

μεγαλύτερες εκ των εταιριών αυτών διαθέτουν ήδη ιδιόκτητες μαρίνες σε όλη την Ελλάδα, όπως στο Ιόνιο Πέλαγος, το Αιγαίο Πέλαγος, τα Παράλια της Ηπειρωτικής Ελλάδας, κ.λ.π., για την καλύτερη και πιο ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση των πελατών τους.

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 φάση ολοκλήρωσης. Νέες σύγχρονες μαρίνες, ξενοδοχειακοί λιμένες και αγκυροβολία 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.

Οι μαρίνες που είναι σε λειτουργία είναι:

- Άγιος Νικόλαος στο νομό Λασιθί
- Άλιμος στο νομό Αττικής
- Αρέτσου στην Καλαμαριά, νομό Θεσσαλονίκης
- Κλεοπάτρα στο Άκτιο Αιτωλοακαρνανίας
- Κως Δωδεκανήσου
- Φλοίσβος στο νομό Αττικής
- Γλυφάδα στο νομό Αττικής
- Γουβιά Κέρκυρας στην Κέρκυρα.
- Καλαμάτα στο νομό Μεσσηνίας
- Μανδράκι Ρόδου στο Μανδράκι Δωδεκανήσου
- Μέθανα στο νομό Αττικής
- Olympic Marine Λαύριο στο νομό Αττικής
- Πάτρα στο νομό Αχαΐας

- Μυτιλήνη στο νομό Λέσβου
- Πόρτο Καρράς στη Χαλκιδική
- Βουλιαγμένη στο νομό Αττικής
- Βουνάκι στην Αιτωλοακαρνανίας
- Ευλόκαστρο στη Κορινθία
- Ζέα στο Πειραιά

1.3. ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ

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 όρο, 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.

1.4. ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ

Οι εμπορικοί λιμένες εποπτεύονται από τις κατά τόπους λιμενικές αρχές. Τα σκάφη αναψυχής, που χρησιμοποιούν τα λιμάνια της χώρας, υποχρεώνονται στη καταβολή λιμενικών τελών, που καθορίζονται με κανονιστικές πράξεις του αρμόδιου Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.). Τα τέλη ελλιμενισμού καταβάλλονται στα κατά τόπους Λιμεναρχεία υπέρ του Λιμενικού Ταμείου και υπολογίζονται με βάση την κατηγορία του σκάφους, τα μέτρα ολικού μήκους του σκάφους και τους κόρους ολικής χωρητικότητας και τη διάρκεια παραμονής στο λιμένα.

1.5. ΚΟΣΤΟΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ

Το κόστος ενοικίασης (ναύλωσης) ενός σκάφους αναψυχής εξαρτάται από το μέγεθος του, τις ανέσεις που προσφέρει, τον βαθμό πολυτέλειας που παρέχει και την ανάλογη εξυπηρέτηση.

Η βασική συμφωνούμενη τιμή (στο ναυλοσύμφωνο) για ένα σκάφος με πλήρωμα, συνήθως περιλαμβάνει όλα τα τρέχοντα λειτουργικά έξοδα του σκάφους, την αμοιβή και την τροφοδοσία του πληρώματος.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, ανάλογα με τον τύπο του σκάφους και την εποχή του έτους, είναι δυνατό να συμπεριλαμβάνονται νερό και έξοδα για λιμενικά τέλη για ένα συγκεκριμένο αριθμό ωρών πλεύσης. Στην ημερήσια τιμή δεν συμπεριλαμβάνονται το κόστος τροφίμων, ποτών, αναψυκτικών και οποιαδήποτε άλλη ειδική απαίτηση των ναυλωτών. Επίσης είναι εκτός τιμής η δαπάνη για τα τέλη του Ισθμού Κορίνθου και λιμενικά έξοδα σε ξένα λιμάνια.

Για τα σκάφη χωρίς πλήρωμα οι όροι ενοικίασης είναι διαφορετικοί από αυτούς των επανδρωμένων σκαφών. Η τιμή ναύλωσης περιλαμβάνει αποκλειστικά την ναύλωση του σκάφους και την ασφάλεια του. Απαιτείται η καταβολή εγγύησης που αφορά την περίπτωση απώλειας στοιχείων εξοπλισμού ή ζημιάς, η οποία επιστέφεται αμέσως με την παράδοση του σκάφους εφόσον αυτό είναι στη αρχική του κατάσταση.

Η αμοιβή του κυβερνήτη δεν περιλαμβάνεται στον ημερήσιο ναύλο. Οι ναυλωτές σκαφών χωρίς πλήρωμα συνήθως αναλαμβάνουν οι ίδιοι την τροφοδοσία τους, αλλά ο ναυλομεσίτης αναλαμβάνει, εάν του ζητηθεί, να αναλάβει να προμηθεύσει το σκάφος με τρόφιμα σε τοπικές τιμές, πριν την αναχώρηση του.

Για την ναύλωση ενός σκάφους, είναι απαραίτητη η υπογραφή μιας σύμβασης- ναυλοσύμφωνου μεταξύ των συμβαλλόμενων. Είναι ένα έντυπο εις τριπλό, εγκεκριμένο από το Υ.Ε.Ν. που αναφέρει τους όρους ναύλωσης, το πόσο εγγύησης και τέλος τις ημερομηνίες και τα λιμάνια αναχώρησης και επιστροφής. Υπογράφεται και από τις δύο πλευρές και δίνεται μία προκαταβολή στον πλοιοκτήτη ή στον αναγνωρισμένο αντιπρόσωπο του, ενώ το υπόλοιπο ποσό του ναύλου πρέπει να καταβάλλεται πριν από την αναχώρηση του σκάφους.

1.6. ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ

Καύσιμα: Τα diesel καύσιμα διατίθενται στα σκάφη αναψυχής σε πολλά λιμάνια της χώρας κυρίως με βυτιοφόρα οχήματα, με μέριμνα των κατά τόπους λιμεναρχείων. Οι περισσότερες εταιρείες πετρελαιοειδών διαθέτουν σήμερα οργανωμένο παράκτιο δίκτυο σταθμών πετρελαίου, εγκατεστημένων στα νησιά και στα ηπειρωτικά παράλια της χώρας, ικανών να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες ανεφοδιασμού των σκαφών σε

καύσιμα σε κάθε γεωγραφική περιοχή. Επιπλέον, ορισμένες από αυτές τις εταιρείες έχουν κατασκευάσει ειδικά μικρά δεξαμενόπλοια, ικανά να μεταφέρουν μαζί μετά καύσιμα και βυτιοφόρο, δημιουργώντας κατ' αυτό τον τρόπο πλωτές εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των σκαφών. Στα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας τα καύσιμα χρεώνονται στις τρέχουσες τιμές. Στις πιο απομακρυσμένες περιοχές στην τιμή προστίθεται μια μικρή επιβάρυνση, προκειμένου να καλυφθεί το επιπλέον κόστος μεταφοράς. Τα σκάφη δεν δικαιούνται πλέον καύσιμα transit. Όλα ανεξαιρέτως είναι υποχρεωμένα να προμηθεύονται diesel κίνησης, το οποίο έχει το φυσικό υπό κίτρινο χρώμα του πετρελαίου (αχρωμάτιστο).

Βενζίνη: Συνήθως διατίθεται από πρατήρια καυσίμων και όχι από αντλίες πλησίον της προκυμαίας.

Λιπαντικά: Αν και στην Ελλάδα διατίθενται όλοι οι τύποι λιπαντικών, η προμήθεια τους μπορεί να μην είναι δυνατή σε ορισμένα απομακρυσμένα νησιά. Για το λόγο αυτό, τα σκάφη αναψυχής, που πραγματοποιούν εκτεταμένους πλόες, θα πρέπει να μεταφέρουν μαζί τους αποθέματα των λιπαντικών που χρειάζονται.

Νερό: Όσον αφορά τη προμήθεια πόσιμου νερού, στις μαρίνες του Ε.Ο.Τ. υπάρχει μια πρόσθετη επιβάρυνση της τάξης του 80% στα τέλη της αστικής κατανάλωσης. Στα λιμάνια, το νερό διατίθεται στην προκυμαία ή μεταφέρεται οδικά με όχημα. Συνιστάται η εξακρίβωση της τιμής χρέωσης μέσω των κατά τόπους λιμενικών αρχών. Επειδή σε μερικά νησιά κατά τους θερινούς μήνες υπάρχει έλλειψη νερού και ίσως είναι δυσχερής ο ανεφοδιασμός του σκάφους, συνιστάται στους κυβερνήτες των σκαφών αναψυχής να διατηρούν αποθέματα νερού στο σκάφος.

Λοιποί ανεφοδιασμοί - τροφοδοσίες - εξοπλισμοί: όσον αφορά τους ανεφοδιασμούς σε τροφοεφόδια , πάγο, υγραέριο και άλλα αγαθά, αυτά μπορείτε να τα προμηθευτείτε στα περισσότερα λιμάνια της χώρας από ιδιώτες ή μέσω των οργανωμένων δικτύων των εταιρειών πετρελαιοειδών.

1.7. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

Τον Οκτώβριο του 1985 τέσσερις βαριά οπλισμένοι Παλαιστίνιοι τρομοκράτες καταλαμβάνουν το Ιταλικό κρουαζιερόπλοιο Ακίλλε Λάουρο το οποίο έκανε τη γραμμή Αίγυπτο – Ιταλία με 400 επιβάτες. Οι Παλαιστίνιοι που είχαν καταλάβει το κρουαζιερόπλοιο απαιτούσαν την απελευθέρωση 50 συμπατριωτών τους από τις φυλακές του Ισραήλ. Η πειρατεία διήρκησε δύο δραματικές μέρες κατά τις οποίες θυμάτων πειρατών υπήρξε ένας 69 χρόνος Αμερικανός τουρίστας τον οποίο σκότωσαν και έριξαν στην θάλασσα. Το επεισόδιο έληξε με την παράδοση των πειρατών κατόπιν υπόσχεσης από τις Αιγυπτιακές αρχές για την ασφαλή τους διαφυγή.

Το παρακάτω συμβάν είναι ένα παράδειγμα τρομοκρατικής επίθεσης στο Πλαίσιο του θαλάσσιου τουρισμού.

Αν και είναι κυρίως τα επιβατηγά πλοία που αποτελούν ιδιαίτερα πρόσφορους στόχους λόγω των ζώων που τίθενται άμεσα σε κίνδυνο σε περίπτωση εκδήλωσης τρομοκρατικής ενέργειας σε αυτά, όλα ανεξαιρέτως τα πλοία μπορούν κάποια στιγμή να χρησιμοποιηθούν ως όπλα για επίθεση, για μεταφορά όπλων μαζικής καταστροφής ή για μεταφορά εν αγνοία τους επικίνδυνων φορτίων αν δεν ληφθούν τα αναγκαία μέτρα για την ασφάλεια και τον έλεγχο τους.

Τρομοκρατική ενέργεια κατά του πλοίου είναι δυνατόν να εκδηλωθεί είτε με τη χρησιμοποίηση άλλου πλοίου, είτε από το εσωτερικό του πλοίου-στόχου από τρομοκράτες που έχουν ήδη παρεισφρήσει σε αυτό.

Ο IMO (International Maritime Organization) ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός δηλαδή, ιδρύθηκε το 1948 στη Γενεύη και τελεί υπό την αιγίδα του ΟΗΕ . Σκοπό έχει την διασφάλιση της ποιότητας και της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας γενικότερα, καθιερώνοντας έτσι πρότυπα που λειτουργούν σε διεθνές επίπεδο ενιαία. Ο οργανισμός αυτός αριθμεί 155 χώρες μέλη μεταξύ των οποίων και την Ελλάδα.

Στις 12 Δεκεμβρίου του 2002 όλα τα συμβαλλόμενα κράτη μέλη του IMO συμφώνησαν να τροποποιήσουν τη διεθνή σύμβαση την γνωστή SOLAS 74 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Τούτο συνέβη στα πλαίσια της αυξανόμενης παγκόσμιας ανησυχίας και κατά επέκταση ασφαλώς και των κρατών-μελών του IMO σχετικά με την παρατηρούμενη κλιμάκωση τρομοκρατικών πράξεων σε όλες τους τις μορφές, πράξεις που θέτουν σε κίνδυνο θεμελιώδη ανθρώπινα δικαιώματα ιδιοκτησίας, που και τα δυο αφορούν στην ασφάλεια Ναυσιπλοΐας. Γενική παραδοχή λοιπόν όλων των κρατών ήταν η ανάγκη να ληφθούν άμεσα επιπρόσθετα πρακτικά μέτρα προκειμένου να μπορούν να προλαμβάνονται, να αποτρέπονται και να καταστέλλονται πράξεις που θίγουν τα προαναφερθέντα δικαιώματα τα σχετιζόμενα με τη Ναυτιλία γενικότερα.

Υιοθετήθηκε έτσι ένας διεθνής κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων ο οποίος είναι γνωστός ως ISPS code (International Ship and Port Facility Security). Ο διεθνής αυτός κώδικας διαχωρίζει 3 επίπεδα ασφάλειας:

- Ως επίπεδο ασφαλείας 1 θεωρείται το κατώτερης ασφάλειας: δηλαδή όπου υπάρχουν ελάχιστα από τα ενδεδειγμένα προστατευτικά μέτρα ασφαλείας.
- Το επίπεδο 2 είναι το επίπεδο στο οποίο εφαρμόζονται αυξημένα προστατευτικά μέτρα για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο.
- Και στο επίπεδο ασφαλείας 3 έχουμε την εφαρμογή περαιτέρω προστατευτικών μέτρων.
- Το κάθε κράτος ορίζει ξεχωριστά τα επίπεδα ασφαλείας των εγκαταστάσεων του, όπως αντίστοιχα και οι εταιρείες για τα πλοία που είναι στην ιδιοκτησία τους, παρέχοντας και την απαραίτητη καθοδήγηση.

Στοιχεία που συλλέγονται από τον ΙΜΟ για τρομοκρατικές ή εν γένει πειρατικές επιθέσεις σε πλοία δείχνουν ότι οι πιο επισφαλείς περιοχές είναι η Νοτιοανατολική Ασία και οι περιοχές της Ανατολής όπως κυρίως η Μαλαισία ή η Ινδονησία, ενώ αλλού, η Βραζιλία και το Εκουαδόρ, κάποια λιμάνια της Ινδίας, συγκεκριμένα λιμάνια της Δυτικής Αφρικής (κυρίως στα ύδατα της Σομαλίας). Σε μέρη όπως η Ινδονησία ο αριθμός των επιθέσεων εντός ενός έτους μπορεί να φτάνει ή και να ξεπερνά τις εκατό συχνά.

Σημειώνουμε όμως ότι ο ίδιος ο ΙΜΟ επισημαίνει ότι κανένα λιμάνι σε κανένα μέρος του κόσμου δεν είναι και δεν θεωρείται απόλυτα ασφαλές.

1.8. ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ

Θα πούμε λίγα λόγια για τις πιο χαρακτηριστικές μαρίνες που υπάρχουν στην Ελλάδα.

Ø Η ΜΑΡΙΝΑ ΤΗΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ

Τα εγκαίνια της Μαρίνας Μυτιλήνης από τον Σπηλιωτόπουλο έγινε στις 30 Ιουνίου 2008. Με δεδομένη τη γεωγραφική θέση του νησιού η μαρίνα , μπορεί να συνδεθεί με την ανάγκη ανάδειξης της Λέσβου σ' έναν σημαντικό τουριστικό προορισμό σε σχέση με τα παράλια της Τουρκίας. Είναι γνωστό ότι οι υποδομές της Τουρκίας σε μαρίνες κατά μήκος των ανατολικών ακτών του Αιγαίου συνιστούν το μεγάλο συγκριτικό της πλεονέκτημα και προσελκύουν σημαντικό αριθμό επισκεπτών".

Η Λέσβος, είναι χαρακτηριστική περίπτωση ενός νησιωτικού προορισμού με αρκετές σημαντικές δυνατότητες και προοπτικές, που όμως μένουν κατά πολύ αναξιοποίητες, σύμφωνα με τον Υπουργό, λόγω των δύο κυρίαρχων γνωστών ζητημάτων: Τις ανεπαρκείς αεροπορικές συνδέσεις και την κακή κατάσταση του αεροδρομίου, κυρίως ως προς την εξυπηρέτηση πτήσεων charter. Τις ανεπαρκέστατες και ιδιαίτερα προβληματικές, λόγω και υψηλού κόστους και μεγάλης χρόνο απόστασης ακτοπλοϊκές συνδέσεις σε τρία επίπεδα: Με Πειραιά, με Θεσσαλονίκη-Β. Ελλάδα, με τα υπόλοιπα νησιά της Περιφέρειας (Λήμνος, Σάμος, Χίος κ.λπ.).

Οι αεροπορικές συνδέσεις είναι καθοριστικής σημασίας για τον εισερχόμενο αλλοδαπό τουρισμό. Οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις με την σειρά τους, επηρεάζουν κυρίως τη δυνατότητα αξιοποίησης του εσωτερικού τουρισμού. Ιδίως από τη Β. Ελλάδα, η Λέσβος θα μπορούσε να αποτελεί κύριο προορισμό διακοπών. **Το νησί διαθέτει σημαντικούς**

τουριστικούς πόρους, οι οποίοι σε μεγάλο βαθμό προσφέρονται για μείζονα αξιοποίηση. Ενδεικτικά αναφέρονται:

- ο Το Απολιθωμένο Δάσος Σιγρίου
- ο Υδροβιότοποι κόλπων Καλλονής – Γέρας (Birdwatching)
- ο Τόποι προσκυνηματικού ενδιαφέροντος
- ο Σημαντικά Μουσεία (μουσείο Τερριαντ, μουσείο Θεοφίλου, νέο Αρχαιολογικό Μουσείο, μουσείο Απολιθωμένου Δάσους Λέσβου, μουσείου Φυσικής Ιστορίας Πολιχνίτου κ.λ.π.)
- ο Παραδοσιακοί Οικισμοί, διατηρητέα κτίσματα, ενδιαφέρουσα τοπική αρχιτεκτονική.
- ο Ιαματικές πηγές (κυρίως Θέρμα Γέρας, Ι.Π. Θερμής – Σάρλιτζα, Εφταλού, Πολιχνίτου).

Απαιτείται για τον λόγο αυτό ένας σχεδιασμός τουριστικής ανάπτυξης και στρατηγική διαχείρισης προορισμού. Ο θαλάσσιος τουρισμός, αποτελεί βασικό άξονα ανάπτυξης της περιοχής. Ειδικότερα τώρα με την Μαρίνα. Γιατί η θαλασσινή οικογένεια εκπροσωπεί περίπου 250.000 επισκέπτες οι οποίοι, σε ετήσια βάση, επιλέγουν την Ελλάδα, για να ζήσουν τις μοναδικές εμπειρίες που απλόχερα προσφέρει η χώρα μας. Στη στροφή στην οποία επιχειρούμε να προχωρήσουμε συνολικά για τον ελληνικό τουρισμό, με την εξειδίκευση του τουριστικού μας προϊόντος και την ποιοτική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, το κομμάτι «Luxury & Yachting», στο οποίο εντάσσεται και ο τουρισμός με σκάφη αναψυχής, μπορεί να αναδειχθεί σε «ομάδα κρούσης» για την τουριστική μας οικονομία".

Η Μαρίνα Μυτιλήνης είναι η μόνη Μαρίνα της χώρας που εντάχθηκε η ολοκλήρωση της στο 3ο Κ.Π.Σ. Από την περίοδο που είχα την πολιτική ευθύνη του Υπουργείου Τουρισμού (1995-1996) μερίμνησα για την χωροθέτηση της, την εκπόνηση των μελετών, την χρηματοδότηση, την δημοπράτηση και έναρξη του έργου. Δυστυχώς, ενώ

έχουν ολοκληρωθεί τα λιμενικά έργα, οι κτιριακές εγκαταστάσεις, το δίκτυο ηλεκτροδότησης και ύδρευσης και ο Δήμος Μυτιλήνης εκτέλεσε το έργο του κόμβου σύνδεσης, η εγκατάλειψη του χώρου είναι διαγυμνού οφθαλμού ορατή, και συγκεκριμένα όπως και ο τοπικός τύπος αναφέρει: Το πράσινο έχει καταστραφεί, οι πλωτές δέστρες έχουν υποστεί φθορές και ο περιβάλλον χώρος της Μαρίνας με ευθύνη και του Λιμενικού Ταμείου Λέσβου αλλά και της Περιφέρειας παρουσιάζει τριτοκοσμική εικόνα.(<http://www.google.gr>, www.Lesbos.gr) (πρόσβαση 10/2010).

Ø Η ΜΑΡΙΝΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Σε κοντινή απόσταση από το κέντρο, μόλις δύο χιλιόμετρα, η μαρίνα της **Πάτρας** προσδίδει στην πόλη με τον δικό της μοναδικό τρόπο, αφού όμορφα μηχανοκίνητα ιστιοπλοϊκά και παραδοσιακά ξύλινα σκαριά δένουν στις προβλήτες της. Παράλληλα αποτελεί για τους ντόπιους πρώτης τάξεως επιλογή για βόλτα. Το επίπεδο υπηρεσιών ελλιμενισμού είναι ικανοποιητικό παρέχοντας στα σκάφη ηλεκτρικό ρεύμα, νερό και καύσιμα, ενώ είναι δυνατή οποιαδήποτε εργασία αφορά τη συντήρηση.. Η χωρητικότητα της μαρίνας ανέρχεται σε 450 σκάφη ενώ η τοποθεσία της είναι σημαντική, με το λιμάνι να βρίσκεται σε κοντινή απόσταση.

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΑΡΙΝΑΣ

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΑΡΙΝΑΣ: ΜΑΡΙΝΑ ΠΑΤΡΩΝ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ: ΟΛΠΑ ΑΕ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ΚΤΙΡΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΛΙΜΕΝΑ-ΠΑΤΡΑ

ΤΗΛΕΦΩΝΟ: 2610 453540

ΦΑΞ: 2610 453.540

E-mail: olpa@otenet.gr

VHF: ΚΑΝΑΛΙ 12

ΣΤΙΓΜΑ ΜΑΡΙΝΑΣ

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΜΗΚΟΣ: Β 380 15" 18.5'''

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΠΛΑΤΟΣ: Α 210 44" 16'''

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΜΕΓΙΣΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΚΑΦΩΝ: 450

ΜΕΓΙΣΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟΥ ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ(25-30+): 4

ΜΕΓΙΣΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟΥ ΣΚΑΦΩΝ ΩΣ 15 μ.: 440

ΜΕΓΙΣΤΟ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΟ ΜΗΚΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ: 25 μέτρα

ΜΕΓΙΣΤΟ ΒΥΘΙΣΜΑ: 2,80 μέτρα [http:// www.archive.in.gr](http://www.archive.in.gr) (πρόσβαση 10/2010)

Ø Η ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ PORTO CARRA

Η περίπτωση της μαρίνας του ξενοδοχείου **Porto Carras**

Γεωγραφική θέση/Κλιματικές συνθήκες :

Η μαρίνα του Πόρτο Καρράς βρίσκεται στον κόλπο Γωροναίο, στη δυτική πλευρά της χερσονήσου της Σιθωνίας, στη Χαλκιδική. Απέχει 115 χιλιόμετρα από τη Θεσσαλονίκη και 109 χιλιόμετρα από το αεροδρόμιο Μακεδονία.

Η επικρατέστερη κατεύθυνση του ανέμου είναι βορειοδυτική. Η μέση ένταση κυμαίνεται από 4,9 Beaufort. Η μέση μηνιαία θερμοκρασία κυμαίνεται από 5,2⁰ C έως 26,6⁰ C. Βροχοπτώσεις σημειώνονται σε όλη τη διάρκεια του χρόνου.

Δυναμικότητα – Τεχνικά χαρακτηριστικά:

Η μαρίνα έχει δυνατότητα να φιλοξενήσει μέχρι και 315 σκάφη. Προβλέπονται 6 θέσεις για θαλαμηγούς 25-30m. Το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος σκάφους είναι 50,00M. Το μέγιστο πλάτος 8,00m και το μέγιστο βύθισμα 5,50m.

Υπάρχει μόνιμη εγκατάσταση πυρόσβεσης (κρουνοί), η δυνατότητα ανεφοδιασμού με καύσιμα, σύνδεσης με ηλεκτρικό ρεύμα, πόσιμο νερό τηλέφωνο και τηλεόραση.

Προσανατολισμός χερσαίας ζώνης:

Η μαρίνα έχει βορειοδυτικό προσανατολισμό. Τα κτίρια που εξυπηρετούν τον λιμένα είναι χωροθετημένα σε δύο σημεία. Το γραφείο της μαρίνας, το ιατρείο, οι χώροι υγιεινής, το εστιατόριο και το εμπορικό κέντρο βρίσκονται στην ανατολική πλευρά με προσανατολισμό στον άξονα ανατολή-δύση. Το yacht club, και οι χώροι επισκευής σκαφών και ανακύκλωσης ελαιωδών καταλοίπων είναι χωροθετημένα στην κεντρική ζώνη με κατεύθυνση βορά-νότου.

Χαρακτηριστικά χερσαίας ζώνης :

Η μαρίνα ανήκει στην κατηγορία των λιμένων ξενοδοχειακών μονάδων. Είναι ιδιωτική και δεν αποτελεί δημόσιο αστικό χώρο. Η ανεμπόδιστη θέα της μαρίνας από την γύρω περιοχή και η απομόνωση ή σύνδεση της με τον αστικό ιστό δεν εξετάζεται διότι πρόκειται για ιδιωτική επιχείρηση που απευθύνεται στους ένοικους της ξενοδοχειακής μονάδας.

Το συγκρότημα είναι κατασκευασμένο στην εσωτερική περίμετρο όρμου. Η βορειοδυτική πλευρά είναι φυτεμένη με πεύκα και γρασίδι. Η κεντρική ζώνη έχει επιστρωθεί με σκληρό υλικό (σκυρόδεμα). Περιμετρικά του βορειοανατολικού συγκροτήματος έχει φυτευτεί ψηλό πράσινο.

Η πρόσβαση για τους χρήστες της μαρίνας οδικά ή από τη θάλασσα είναι εύκολη.

Ένταξη στο περιβάλλον:

Το συγκρότημα έχει κατασκευασθεί περιμετρικά ενός φυσικού όρμου. Αρχικά μοναστηριακή ιδιοκτησία, η έκταση του συγκροτήματος πέρασε στην κατοχή του Γιάννη Καρρά στα τέλη της δεκαετίας του '60. Η κατασκευή του Porto Carras ξεκίνησε το 1973. Σε 3 χρόνια η περιοχή άλλαξε όψη με αποξηράνσεις ελών, εκτεταμένες δεντροφυτεύσεις, δημιουργία ελαιώνα με 45.0000 ελαιόδενδρα και τη δημιουργία ενός αμπελώνα έκτασης 4.750 στρεμμάτων. Η ανατολική πλευρά είναι επίπεδη, ενώ η νότια και η δυτική πλευρά είναι πλάγιες μικρών υψωμάτων. Βορειοανατολικά στην άκρη του όρμου έχει κτισθεί εξαόροφο ξενοδοχείο. Νότια έχει κατασκευασθεί συγκρότημα διαμερισμάτων και εστιατόριο, ακολουθώντας το ανάγλυφο της πλαγιάς. Οι παρεμβάσεις στο φυσικό περιβάλλον του όρμου είναι μεγάλες, τόσο στην ακτογραμμή, που έχει διαμορφωθεί σε όλο το μήκος με κρηπιδώματα. Όσο και στο χερσαίο τμήμα του συγκροτήματος. Μεγάλο τμήμα έχει επιστρωθεί με σκυρόδεμα περιμετρικά του κόλπου. Γύρω από τις ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις και κυρίως βορειοδυτικά το πράσινο σε μεγάλο βαθμό έχει διατηρηθεί. Σε ότι αφορά στο θαλάσσιο περιβάλλον γίνεται προσπάθεια διατήρησης της του με συστήματα απομάκρυνσης ελαιωδών καταλοίπων και ανακύκλωση τους και τήρηση όλων των κανονισμών για την πρόληψη και αντιμετώπιση ατυχημάτων, που θα μπορούσαν να προκαλέσουν θαλάσσια ρύπανση. Για το λόγο αυτό η μαρίνα έχει βραβευτεί με γαλάζια σημαία.

Οργάνωση της χερσαίας ζώνης – Χρήσεις γης:

Το συγκρότημα εκτείνεται σε μία περιοχή 17.630 στρεμμάτων. Οι εξυπηρετήσεις που έχουν προβλεφθεί για τους χρήστες της μαρίνας, περιλαμβάνουν τουαλέτες, χώρους υγιεινής, πλυντήρια, στεγνωτήρια. Στην χερσαία ζώνη έχουν χωροθετηθεί γραφείο μαρίνας, τελωνειακός σταθμός, αποθήκες και συνεργείο επισκευής σκαφών. Τα κτίρια που

χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη μαρίνα έχουν κατασκευασθεί σε δύο τμήματα. Στην κεντρική ζώνη είναι χωροθετημένα το yacht club , και οι χώροι επισκευής σκαφών και ανακύκλωσης ελαιωδών καταλοίπων. Στην ανατολική ζώνη έχουν χωροθετηθεί το γραφείο της μαρίνας, το ιατρείο, οι χώροι υγιεινής.

Εκτός από αυτές τις εγκαταστάσεις είναι χωροθετημένα τέσσερα συγκροτήματα διαμονής. Το εξαόροφο αρχικό κτίριο στην βορειοανατολική πλευρά του όρμου, το χωριό στο κέντρο στις χερσαίας ζώνης, η πολυτελής κατοικία στο κέντρο του συγκροτήματος και πολυώροφο ξενοδοχεία και ανατολικά του κεντρικού κτιρίου. Στο κέντρο της χερσαίας ζώνης λειτουργούν εστιατόριο και θέατρο.(<http://www.portocarras.com/default.asp?pid=242&la=1>
(πρόσβαση 10/2010)

Ø Η ΜΑΡΙΝΑ ΤΗΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ

Η περίπτωση της μαρίνας στη **Λευκάδα**

Γεωγραφική θέση/ Κλιματικές συνθήκες

Η Λευκάδα είναι νησί του Ιονίου πελάγους και ανήκει στο νησιώτικο σύμπλεγμα των Επτανήσων. Βρίσκεται ανάμεσα στην Κέρκυρα και την Κεφαλλονιά, πολύ κοντά στις ακτές της δυτικής ηπειρωτικής Ελλάδας. Μια πολύ στενή λωρίδα θάλασσας τη χωρίζει από την Ακαρνανία και μια πλωτή κινητή γέφυρα, μήκους 50 μέτρων, τη συνδέει μαζί της.

Η μαρίνα βρίσκεται στην πόλη της Λευκάδας, στο βόρειο άκρο του νησιού, στην ανατολική ακτή. Απέχει 500m από το κέντρο της Λευκάδας και 17km από το αεροδρόμιο.

Το κλίμα του νησιού είναι μεσογειακό, με κύρια χαρακτηριστικά τη μεγάλη ηλιοφάνεια, τον ήπιο αλλά βροχερό χειμώνα και το ζεστό καλοκαίρι που είναι ευχάριστο χάρις στους δροσερούς του ανέμους. Η μέση ελάχιστη μηνιαία θερμοκρασία είναι 9,70⁰ C και η μέση μέγιστη μηνιαία ένταση 3.3 έως 5,5 Βεαθφορτ. Οι ελάχιστες μέρες βροχόπτωσης παρατηρούνται τον Ιούλιο και οι περισσότερες τον Δεκέμβριο.

Προσανατολισμός χερσαίας ζώνης:

Η μαρίνα και η χερσαία ζώνη έχει βορειανατολικό-νοτιοδυτικό προσανατολισμό. Τα κτίρια έχουν διαφορετικό προσανατολισμό, με κυρίαρχο κριτήριο τη χρήση τους. Τα περισσότερα έχουν χρήσεις αναψυχής και εμπορικές και είναι στραμμένα προς τη θέα, δηλαδή τη θάλασσα, με αποτέλεσμα να ακολουθούν τον προσανατολισμό της χερσαίας ζώνης. Η ξενοδοχειακή μονάδα σε σχήμα γάμα έχει θέα τη θάλασσα και τον οικισμό της Λευκάδας με προσανατολισμό σε δύο άξονες (βορειοδυτικό-νοτιοανατολικό και βορειανατολικό-νοτιοδυτικό)

Δυναμικότητα- Τεχνικά χαρακτηριστικά

Η δυναμικότητα της μαρίνας είναι 630 σκάφη. Αυτή τη στιγμή έχει δυνατότητα φιλοξενίας 434 σκαφών. Το μέγιστο μήκος σκαφών που μπορεί να φιλοξενηθεί 28 σκαφών με μήκος 25,00 έως 30,00m και 11 σκαφών όταν το μήκος τους είναι μεγαλύτερο από 30,00m

Η παροχή ηλεκτρικού και πόσιμου νερού γίνεται σε κάθε θέση ελλιμενισμού. Η παροχή καυσίμων γίνεται στην είσοδο της μαρίνας. Στη μαρίνα λειτουργεί ναυτικοεπισκευαστική ζώνη εξοπλισμένη με γερανό, γερανογέφυρα και χώρο αναπόθεσης σκαφών για 278 σκάφη και στέγαστο σκαφών. Δημόσια τηλέφωνα είναι τοποθετημένα σε όλη τη χερσαία ζώνη.

Χαρακτηριστικά χερσαίας ζώνης:

Η χερσαία ζώνη έχει εμβαδόν 70 στρεμμάτων περίπου. Αποτελείται από ένα πλάτωμα ορθογωνισμένου σχήματος με θέα τη

θάλασσα. Το βορειοδυτικό τμήμα διακόπτεται από το κανάλι που δημιουργεί τεχνητό νησί. Η επικοινωνία γίνεται με μία κεντρική γέφυρα για οχήματα και με πεζογέφυρες που συνδέουν τα δύο τμήματα του χερσαίου χώρου.

Ο οικισμός βρίσκεται στο βορειοδυτικό άκρο της μαρίνας σε απόσταση πεντακοσίων μέτρων χωρίς όμως να περιβάλλει τον χερσαίο χώρο. Στα νοτιοδυτικά η περιοχή είναι υπό διαμόρφωση. Υπάρχει ένας μεγάλος ανοργάνωτος χώρος στάθμευσης και ιδιωτικές κτιριακές εγκαταστάσεις.

Η πρόσβαση γίνεται εύκολα από το κέντρο της πόλης, που βρίσκεται στο ίδιο υψομετρικό επίπεδο με τον χερσαίο χώρο. Η ανεμπόδιστη ορατότητα από την οδό πρόσβασης και την πόλη, σε συνδυασμό με την διοργάνωση συναυλιών και πολιτιστικών γεγονότων στον χερσαίο χώρο συντελούν στην αποφυγή απομόνωσης από τον αστικό ιστό. Τα υλικά επίστρωσης είναι σκληρά και τα πράσινα είναι οργανωμένο σημειακά σε παρτέρια.

Ένταξη στο περιβάλλον:

Σε ότι αφορά το αστικό περιβάλλον η αρχιτεκτονική των κτιρίων έχει αναφορές στην τοπική αρχιτεκτονική. Ο πύργος ελέγχου παραπέμπει στις παραθαλάσσιες ελληνικές πόλεις και λειτουργεί ως τοπόσημο. Σε ότι αφορά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος υπάρχει σταθμός άντλησης βιολογικών και πετρελαιοειδών καταλοίπων. Τα χρησιμοποιημένα λάδια τοποθετούνται σε ειδικά δοχεία.

Μεγάλοι και μικροί κάδοι είναι τοποθετημένοι σε όλο το χερσαίο χώρο της μαρίνας, χωρίς τη δυνατότητα διαχωρισμού των απορριμμάτων.

Οργάνωση της χερσαία ζώνης –Χρήσεις γης:

Η χερσαία ζώνη περιλαμβάνει όλους τους αναγκαίους στεγασμένους ή υπαίθριους χώρους και τις κτιριακές εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση των 630 σκαφών. Η είσοδος στη χερσαία ζώνη της

μαρίνας βρίσκεται στο δυτικό άκρο. Πολύ κοντά έχει χωροθετηθεί ξενοδοχείο. Οι εμπορικές και οι χρήσεις αναψυχής έχουν συγκεντρωθεί στον δυτικό χώρο, στο τεχνητό νησί. Εκεί λειτουργούν εμπορικά καταστήματα. Καταστήματα αναψυχής και εξυπηρετήσεις, όπως πλυντήρια, τουαλέτες, χώροι υγιεινής. Καθαριστήριο. Παιδική χαρά. Έχουν προβλεφθεί χώροι επαγγελματικών συναντήσεων για τους επισκέπτες που είναι απαραίτητο να εργασθούν. Το νοτιανατολικό τμήμα αποτελεί την ναυτικό επισκευαστική ζώνη, με τον υπαίθριο χώρο εναπόθεσης σκαφών. Εκατέρωθεν του καναλιού νερού έχουν οργανωθεί υπαίθριοι χώροι στάθμευσης και χαμηλού πρασίνου. Χώροι υγιεινής και τουαλέτες έχουν χωροθετηθεί σε όλη τη χερσαία ζώνη, με πρόβλεψη για άτομα με ειδικές ανάγκες. Τέλος, στο ιατρείο είναι δυνατή η παροχή πρώτων βοηθειών.

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΑΡΙΝΑΣ

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΑΡΙΝΑΣ: ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΥΚΑΔΑΣ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ: ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ
ΛΕΥΚΑΔΑΣ

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ: ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΥΚΑΔΑΣ ΑΕ

ΤΗΛΕΦΩΝΟ: 26450 26644-5-6

ΦΑΞ: 26450 26642

Email: lefkas@medmarinas.com

VHF: ΚΑΝΑΛΙ 69

ΣΤΙΓΜΑ ΜΑΡΙΝΑΣ

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΜΗΚΟΣ: 380 49" 85"" Β

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΠΛΑΤΟΣ: 200 42" 59"" Α

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΜΕΓΙΣΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΚΑΦΩΝ: 650

ΜΕΓΙΣΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟΥ ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ(25-

30+): 35

ΜΕΓΙΣΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟΥ ΣΚΑΦΩΝ ΩΣ 25 μ.: 615

ΜΕΓΙΣΤΟ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΟ ΜΗΚΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ: 40 μέτρα

ΜΕΓΙΣΤΟ ΠΛΑΤΟΣ ΑΝΑ ΣΚΑΦΟΣ: 6 μέτρα

ΜΕΓΙΣΤΟ ΒΥΘΙΣΜΑ: 3,40 μέτρα [http:// www.archive.in.gr](http://www.archive.in.gr)

(πρόσβαση 10/2010)

Ø Η ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ

Η μαρίνα του Αγίου Νικολάου βρίσκεται στον κόλπο Μεραμπέλλου, στην αγκαλιά της πόλης. Η γεωγραφική θέση του εν λόγω λιμένα εκτιμήθηκε με σοβαρότητα ώστε να αρχίσει η κατασκευή της το 1992 από το υπουργείο Τουρισμού (ΕΟΤ) και μερικά χρόνια αργότερα να παραχωρηθεί (1999) στο Δήμο Αγίου Νικολάου.

Ο Δήμος Αγίου Νικολάου, ανταποκρινόμενος στη μεγάλη πρόκληση, απέκτησε τη μαρίνα την οποία ενέταξε για εκμετάλλευση και ανάπτυξη στη Δημοτική Επιχείρηση με την επωνυμία ΔΕΠΑΜΑΝ, διεκδικώντας με τον τρόπο αυτό αξιόλογο κομμάτι του θαλάσσιου τουρισμού αλλά και προσθέτοντας νέες υπηρεσίες στο ήδη υψηλό τουριστικό προϊόντος Αγίου Νικολάου (Νομού Λασιθίου) και της Ανατολικής Κρήτης.

Η μαρίνα 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.

Επίσης, διαθέτει σκάφος συνοδείας των σκαφών ως την ασφαλή πρόσδεσή τους, ενώ στη διάθεση των πληρωμάτων υπάρχει σύστημα μόνιμου αγκυροβολίου. Τα σκάφη υδρεύονται και ηλεκτροδοτούνται αυτόνομα με παροχή ηλεκτρικού (220-380 Volt). Ο χώρος Πρόσδεσης των σκαφών είναι φωτιζόμενος και φυλάσσεται επί 24 ώρου βάσεως.

Για την ασφάλεια των σκαφών και των επισκεπτών της, διαθέτει πλήρες σύστημα πυρόσβεσης, συναγερμού και μικροφωνικής εγκατάστασης. Στον χώρο της μαρίνας ελλιμενίζεται σύγχρονο ναυαγοσωστικό σκάφος παντός καιρού του Λιμενικού Σώματος. Ο ίδιος χώρος αποτελεί βάση της ομάδας διασωστών. Υπάρχει άμεση συνεργασία με τις Αρχές (Λιμεναρχείο, Τελωνείο κτλ.). Παρέχει ελικοδρόμιο για έκτακτες περιπτώσεις, ανταπόκριση από το κρατικό νοσοκομείο, καθώς και μέριμνα για διακίνηση των VIPs.

Στον χερσαίο χώρο της μαρίνας υπάρχει δωρεάν πάρκινγκ για τους κατόχους των σκαφών. Διαθέτει χώρο ανέλκυσης - καθέλκυσης σκαφών, χώρο διάθεσης καυσίμων, κεντρικά γραφεία διοίκησης και εξυπηρέτησης πελατών. Επίσης διαθέτει WC, ντους καθώς και άλλες υπηρεσίες (π.χ. αποστολή και λήψη φαξ, χρήση Η/Υ και υπηρεσίες Internet, καθημερινή ενημέρωση για τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή).

Επιπλέον υπάρχει δυνατότητα ενοικίασης σκαφών καθώς και σχολές καταδύσεων. Σε πολύ μικρή απόσταση από τη μαρίνα βρίσκονται οργανωμένες δημοτικές πλαζ που έχουν βραβευτεί με Γαλάζιες Σημαίες. Οι επισκέπτες της μαρίνας του Αγίου Νικολάου έχουν τη δυνατότητα να επισκεφθούν την πόλη με την πανέμορφη λίμνη – που οι θρύλοι φέρουν την Αθηνά και την Αρτεμηνά λούζονται στα νερά της -, να περπατήσουν

στον παραλιακό δρόμο και να επισκεφθούν τις κοσμικές καφετέριες, τα γραφικά καφενεία και μεζεδοπωλεία - αγαπημένα στέκια των ντόπιων για ρακί.

Στην πόλη θα συναντήσουν επίσης παραδοσιακά εργαστήρια υφαντών, βυζαντινών εικόνων, διαλεχτά είδη παραδοσιακής κρητικής τέχνης, αντίγραφα αντικειμένων από διάφορα αρχαιολογικά μουσεία. Ο θερινός κινηματογράφος, η Δημοτική Πινακοθήκη, το Μουσείο Ίρις (χρώματα και αρώματα από τα φυτά της Κρήτης), το Αρχαιολογικό και Λαογραφικό Μουσείο Αγίου Νικολάου καθώς και οι πολυάριθμες πολιτιστικές εκδηλώσεις «ΛΑΤΩ» (μουσικές συναυλίες, παραδοσιακή μουσική, θεατρικές παραστάσεις, εικαστικές εκθέσεις, τοπικές γιορτές), που γίνονται καθ'όλη τη διάρκεια του χρόνου, αναμφίβολα θα συναρπάσουν τους επισκέπτες.

Η ενοικίαση αυτοκινήτου προσφέρει επίσης τη δυνατότητα για μικρές αποδράσεις από την πόλη. Σε μικρές αποστάσεις οι φιλοξενούμενοι της περιοχής μπορούν να επισκεφθούν την Κριτσάμετο ξακουστό μοναστήρι της Παναγίας της Κεράς, την Ελούντα με τις περίφημες Αλυκές και τα πολυτελή ξενοδοχεία που φιλοξενούν κάθε χρόνο σημαντικές προσωπικότητες της παγκόσμιας πολιτικής, κοινωνικής και οικονομικής ζωής, το Καλό Χωριό με τις γαλάζιες παραλίες και το Δικταίο Άντρο με το περίφημο σπήλαιο όπου σύμφωνα με τις παραδόσεις γεννήθηκε ο Δίας.

Με τα σκάφη τους, οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να επισκεφθούν τα μικρά νησιά που απέχουν λίγα μόνο μίλια από τη μαρίνα. Τη Σπιναλόγκα, ένα νησί-φρούριο κτισμένο κατά την αρχαιότητα, που επισκέπτονται κάθε χρόνο 300.000 Έλληνες και ξένοι τουρίστες, την Κολοκύθα, τους Αγίους Πάντες, το Φάρο, την Ψείρα, τους Διονυσάδες, το Μόχλος, το Κουφονήσι με το αρχαίο θέατρο, και τη νήσο Χρυσή με τα εκατοντάδες κοχύλια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΜΑΡΙΝΩΝ

2.1. ΓΕΝΙΚΑ

Όσον αφορά τις μαρίνες κατά κύριο λόγο θα μας απασχολήσουν οι διατάξεις του νέου νόμου για τον τουρισμό, του οποίου μεγάλο τμήμα είναι αφιερωμένο στο θέμα αυτό. Θα δόμε τι είναι ως προς την χωροθέτηση και την παραχώρηση των μαρίνων όπως επίσης και την διοίκηση, διαχείριση, την εκμετάλλευση και τον έλεγχο τους.

Ένα μέσα στην χερσαία ζώνη του λιμανιού υπάρχουν ιδιοκτησίες ιδιωτών μπορούν να απαλλοτριωθούν υπέρ του δημοσίου. Θα ενημερωθούμε τι προβλέπετε σχετικά με τις απαλλοτριώσεις αυτές. Όπως επίσης θα δούμε ότι ο νόμος δίνει τη δυνατότητα στις ξενοδοχειακές μονάδες να δημιουργήσουν τουριστικό λιμάνι στον αιγιαλό και στην παραλία που βρίσκεται μπροστά στις εγκαταστάσεις τους,

Θα κλείσουμε με στοιχεία που αφορούν τη λειτουργία πλέον των μαρίνων, δηλαδή, μεταξύ άλλων, ποια σκάφη δικαιούνται να ελλιμενισθούν σ' αυτές όπως επίσης ποια είναι τα δικαιώματα των μαρίνων αλλά και οι απαγορεύσεις που ισχύουν.

2.2. Έννοιες

Για την εξυπηρέτηση των τουριστικών πλοίων ή πλοιαρίων κατασκευάζονται λιμάνια που ονομάζονται μαρίνες .

Συγκεκριμένα 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.

Σε κάθε τουριστικό λιμένα καθορίζεται τμήμα ξηράς (χερσαία ζώνη) και θαλάσσης (θαλάσσια ζώνη) στην οποία επιτρέπεται η εκτέλεση λιμενικών έργων και κατασκευή κάθε είδους 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. Η χερσαία και θαλάσσια ζώνη συναποτελούν τη ζώνη τουριστικού λιμένα. Στα παραπάνω έργα και εγκαταστάσεις περιλαμβάνονται κύρια οι απαραίτητες προσχώσεις του θαλάσσιου χώρου, τα λιμενικά έργα και οι διαμορφώσεις του περιβάλλοντος χώρου (παράλιου και χερσαίου) για εναπόθεση, συντήρηση και επισκευή σκαφών αναψυχής. Περιλαμβάνονται επίσης οι κάθε είδους κτιριακές εγκαταστάσεις για δραστηριότητες υποστήριξης του τουριστικού λιμένα, τουριστικής ενοποίησης, εκμετάλλευσης του και υποστήριξης των συναφών και λοιπών εμπορικών δραστηριοτήτων. Στις δραστηριότητες αυτές συμπεριλαμβάνεται και η ανέγερση κατοικιών στη ζώνη τουριστικού λιμένα για μακροχρόνια εκμετάλλευση.

Στον πρόσφατο νόμο για τον τουρισμό ο οποίος περιέχει ένα σημαντικό κεφάλαιο αφιερωμένο στη δημιουργία και τη λειτουργία των

μαρινών περιέχονται ορισμένοι όροι ιδιαίτερα διαφωτιστικοί ως προς το περιεχόμενο εννοιών οι οποίες αναφέρονται σ' αυτόν.

Ειδικότερα ως φορέας διαχείρισης τουριστικού λιμένα εννοείται το φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημόσιου ή ιδιωτικού δικαίου το οποίο έχει αναλάβει με σύμβαση με το Δημόσιο την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση τουριστικού λιμένα σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου.

Η χερσαία ζώνη του τουριστικού λιμένα αποτελείται από τον αιγιαλό και τους συνεχόμενους χώρους , που είναι αναγκαίοι για την εκτέλεση των έργων που προαναφέραμε. όπου υπάρχει εγκεκριμένο σχέδιο ρυμοτομίας, η εσωτερική οριακή γραμμή της χερσαίας ζώνης δεν μπορεί να υπερβεί την πλησιέστερη ρυμοτομική γραμμή.

Επιτρέπεται η περίφραξη μέρους ή του συνόλου της χερσαίας ζώνης τουριστικού λιμένα, προκειμένου να εξασφαλίζεται η ασφάλεια και η τάξη στη ζώνη του λιμένα.

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 από πεντακόσια μέτρα από τα όρια της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα προς την ανοικτή θάλασσα. Η έκταση αυτή ορίζεται από νοητό τόξο κύκλου που γράφεται με κέντρα τα άκρα της χερσαίας ζώνης και ακτίνα πεντακοσίων μέτρων. Εάν η θαλάσσια ζώνη που βρίσκεται μπροστά από τον αιγιαλό είναι αβαθής, επιτρέπεται η επέκταση της και πέρα από τη γραμμή των πεντακοσίων μέτρων, μέχρι να συναντήσει θάλασσα βάθους δέκα μέτρων.

2.3. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΜΑΡΙΝΩΝ

A. Διοίκηση, εκμετάλλευση και έλεγχος μαρινών

Η διοίκηση, διαχείριση, εκμετάλλευση και ο έλεγχος των τουριστικών λιμένων ανήκει στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας. Όσον αφορά τη οροθέτηση, 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 ειδικής επιτροπής . Η επιτροπή αυτή είναι εννεαμελής, συγκροτείται με απόφαση του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας που είναι και ο πρόεδρος της , τον προϊστάμενο της Υπηρεσίας, ανά έναν εκπρόσωπο των Υπουργείων Εθνικής Άμυνας (Γ.Ε.Ν.).Οικονομικών, Πολιτισμού, Εμπορικής Ναυτιλίας και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων της Δ/σης Τουριστικών Λιμένων του ΕΟΤ και ένα πτυχιούχο Α.Ε.Ι. 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 οικεία όσον αφορά τον τόπο του τουριστικού λιμένα, νομαρχίας.

Επικουρείται στο έργο της από τη Γραμματεία Στήριξης Τουριστικών Λιμένων που δημιουργήθηκε με τον πρόσφατο νόμο. Τα βασικά καθήκοντα της γραμματείας είναι η υποστήριξη της επιτροπής, η προετοιμασία των φακέλων και ο έλεγχος της πληρότητάς τους , η παροχή των αναγκαίων πληροφοριών, η διενέργεια εισηγήσεων προς την επιτροπή, η μέριμνα για τις προσκλήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος και τις ανακοινώσεις στον τύπο, η μέριμνα για την τήρηση της διαδικασίας για τη δημιουργία τουριστικού λιμένα και την κατάρτιση των σχετικών μελετών και σχεδίων και κάθε άλλη αρμοδιότητα που θεσπίζεται με τον νόμο αυτό.

Παράλληλα με τον ίδιο νόμο δημιουργήθηκε στον ΕΟΤ Διεύθυνση Θαλάσσιου Τουρισμού, η οποία έχει την ευθύνη του ελέγχου της λειτουργίας των τουριστικών λιμένων.

Σε περίπτωση χωροθέτησης τουριστικού λιμένα μέσα σε ζώνη υφιστάμενου εμπορικού λιμένα, η επιτροπή πριν από την έκδοση της απόφασης της, διαβιβάζει το σχετικό φάκελο στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Το ΥΕΝ οφείλει να γνωμοδοτεί μέσα σε δύο μήνες το αργότερο από τη λήψη του φακέλου αν από τον υπό χωροθέτηση τουριστικού λιμένα ή η κατασκευή προγραμματισμένων έργων επέκτασης του ή να παραβλάπτεται η ασφάλεια αυτού ή των εγκαταστάσεών του. Αν περάσει άπρακτη η πιο πάνω προθεσμία τεκμαίρεται ότι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει γνωμοδοτήσει θετικά.

B. ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ -ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΧΡΗΣΗΣ ΜΑΡΙΝΩΝ

Τουριστικός λιμένας μπορεί να δημιουργηθεί με πρωτοβουλία της γραμματείας ή οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου του δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου. Το φυσικό ή νομικό πρόσωπο πρέπει να είναι κύριος ή επικαρπότης του παράκτιου ακινήτου μπροστά στο οποίο ενδιαφέρεται να χωροθετήσει και κατασκευάσει τουριστικό λιμένα είτε να έχει με συμβολαιογραφικό προσύμφωνο την κυριότητα ή την επικαρπία του παραπάνω ακινήτου.

3.3.B.A. Χωροθέτηση

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

- Γενικό τοπογραφικό διάγραμμα κλίμακας 1: 10.000 ή απόκομμα χάρτου, στο οποίο εμφανίζεται η ακριβής θέση του έργου, καθώς και οι χρήσεις γης της ευρύτερης περιοχής.
- Τοπογραφικό διάγραμμα κλίμακας 1: 1000 ; ή 1: 2000 στο οποίο θα εμφανίζονται η αιτούμενη ζώνη του λιμένα, τα όρια της ιδιοκτησίας ή τυχόν καθορισμένη οριογραμμή του αιγιαλού και της

παραλίας και του τυχόν παλαιού αιγιαλού και η πρόταση καθορισμού των νέων οριογραμμών αιγιαλού και παραλίας.

- Σχέδιο γενικής διάταξης κλίμακας 1:500 ή 1: 1000 των έργων και κατασκευών που προτείνονται
- Ερωτηματολόγιο του πίνακα 3 του άρθρου 16 της Υ.Α. 69269/5387/90
- Έκθεση γενικής περιγραφής που αφορά την κατάταξη έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες περιεχομένου μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων των λιμενικών έργων που προτείνονται και που απαιτούνται για τη δημιουργία του λιμένα καθώς και των προτεινόμενων χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης και των βασικών έργων υποδομής για τη λειτουργία εκμετάλλευση και οικονομική βιωσιμότητά τους.
- Προβλεπόμενο ύψος επένδυσης
- Τίτλοι κυριότητας ή δικαιώματα επικαρπίας ή συμβολαιογραφικό προσύμφωνο της παράκτιας έκτασης.

Η σχετική έκθεση επιτρέπεται να συντάσσεται εξαιρετικά και μόνο στις περιπτώσεις όπου απαιτείται να γίνει ο προσωρινός καθορισμός των οριογραμμών αιγιαλού και παραλίας για τις ανάγκες σύνταξης του τοπογραφικού διαγράμματος. Η έκθεση μαζί με το διάγραμμα εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Η γραμματεία ελέγχει την πληρότητα των δικαιολογητικών που υποβλήθηκαν , διαβιβάζει μία πλήρη σειρά δικαιολογητικών στον οικείο δήμο ή κοινότητα προκειμένου να εκφέρει την άποψη του μέσα σε δεκαπέντε ημέρες από τη λήψη του σχετικού φακέλου περί της σκοπιμότητας δημιουργίας του νέου τουριστικού λιμένα και εισηγείται στην επιτροπή. Σε περίπτωση που ο δήμος ή η κοινότητα δεν απαντήσουν μέσα στις πιο

πάνω δεκαπέντε ημέρες τεκμαίρετε έλλειψη αντίρρησης για την χωροθέτηση του νέου τουριστικού λιμένα.

Μέσα σε δύο μήνες από την υποβολή της αίτησης με όλα τα παραπάνω δικαιολογητικά η επιτροπή αποφαινεται σχετικά με τη σκοπιμότητα δημιουργίας του αιτούμενου τουριστικού λιμένα και την εγκρίνει ή την απορρίπτει. Εάν η προθεσμία των δύο μηνών περάσει άπρακτη, θεωρείται ότι η χωροθέτηση εγκρίθηκε αυτοδίκαια. Κατά της απορριπτικής απόφασης της επιτροπής χωρεί αίτηση θεραπείας μέσα σε προθεσμία είκοσι ημερών από την κοινοποίησή της. Η αίτηση θεραπείας απευθύνεται στον Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας ο οποίος αποφασίζει αμετάκλητα μέσα σε δύο μήνες από την υποβολή της αίτησης θεραπείας σ' αυτόν μετά από εισήγηση της γραμματείας. Σε περίπτωση απόρριψης της αίτησης θεραπείας δεν επιτρέπεται η υποβολή νέας αίτηση για τη δημιουργία τουριστικού λιμένα στην ίδια περιοχή πριν από την παρέλευση πενταετίας από την απόρριψη. Η έγκριση της χωροθέτησης των απαιτούμενων προσχώσεων και των χρήσεων γης και των όρων και περιορισμών δόμηση συντελείτε με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας μετά από γνώμη της επιτροπής που δημοσιεύεται στη Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Με τον ίδιο τρόπο γίνεται και η κατακύρωση του διαγωνισμού.

Χορήγηση αδειών

Μέσα σε οκτώ μήνες από τη δημοσίευση της Υ.Α. με την οποία εγκρίνεται η χωροθέτηση ή από την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης ο φορέας διαχείρισης τουριστικού λιμένα υποχρεούται να υποβάλει 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 κάθε είδους έργα του τουριστικού λιμένα και για τις εγκαταστάσεις του. Οι πιο παραπάνω μελέτες θα πρέπει να έχουν εκπονηθεί και υπογραφεί από αδειούχους μηχανικούς

των αντίστοιχων ειδικοτήτων και να προβλέπουν αναφορικά με τις εγκαταστάσεις του τουριστικού λιμένα κατ' ελάχιστο τα ακόλουθα :

- Εγκαταστάσεις για τη διοίκηση του τουριστικού λιμένα στις οποίες συμπεριλαμβάνονται ο λιμενικός σταθμός, τελωνείο και άλλες συναφείς αρχές.
- Ιατρείο
- Σταθμό ανεφοδιασμού σκαφών
- Δίκτυο παροχής νερού και ηλεκτρικού ρεύματος
- Παροχές τηλεφωνικών γραμμών
- Εγκαταστάσεις υποδοχής λυμμάτων και επεξεργασίας τους
- 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

δ) Αντίγραφα θεωρημένα των συστατικών πράξεων του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα στην περίπτωση που αυτός αποτελείται από περισσότερα από ένα πρόσωπα.

ε) Υπεύθυνη δήλωση για τον τρόπο της χρηματοδότησης του συνόλου των δαπανών που είναι απαραίτητες για την μελέτη και κατασκευή του λιμένα μέχρι να τεθεί σε λειτουργία. Η δήλωση αυτή πρέπει να συνοδεύεται 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

στ) 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.

η) Τον κανονισμό λειτουργίας του τουριστικού λιμένα που θα προβλέπει θέματα όπως ασφάλειας της ζώνης του τουριστικού λιμένα, εφαρμογής σχεδίων έκτακτης ανάγκης, οργάνωσης της διοίκησης του τουριστικού λιμένα.

Η οκτάμηνη προθεσμία μπορεί να παρατείνεται μία μόνο φορά κατά περίπτωση με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας.

Η γραμματεία προωθεί μέσα σε δέκα ημέρες τις μελέτες και τα σχέδια του τουριστικού λιμένα που υποβάλλονται από το φορέα διαχείρισης και που αναφέρονται στα πάσης φύσεως έργα του τουριστικού λιμένα και των εγκαταστάσεων του, στις αρμόδιες υπηρεσίες προκειμένου να εκδοθούν οι απαραίτητες οικοδομικές και λοιπές άδειες για τη δημιουργία του. Οι άδειες χορηγούνται από τις αρμόδιες υπηρεσίες μέσα σε δίμηνο από την υποβολή των σχετικών μελετών και σχεδίων από τη γραμματεία. Εάν παρέλθει το δίμηνο άπρακτο, θεωρείται ότι χορηγήθηκαν.

Σύμβαση παραχώρησης χρήσης

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 τουριστικού νόμου και του Αστικού Κώδικα. Η σύμβαση υπογράφεται για λογαριασμό του Δημοσίου από τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και το φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα. Περιλαμβάνει τουλάχιστον λεπτομερή περιγραφή των έργων που αναλαμβάνει να κατασκευάσει ο φορέας

διαχείρισης τουριστικού λιμένα, το ελάχιστο ποσό της επένδυσης που απαιτείται, τον τρόπο κάλυψής της, και την χρονική διάρκεια της παραχώρησης, που δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 99 χρόνια κατ' ανώτατο όριο. Επίσης το αντάλλαγμα που πρέπει να καταβληθεί στο δημόσιο για όλη τη χρονική διάρκεια της παραχώρησης, τις ποινικές ρήτρες για παραβάσεις της σύμβασης, τους λόγους λύσης της σύμβασης, την επίλυση των διαφορών που ανακύπτουν μεταξύ του Δημοσίου και του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα και την εξασφάλιση των δικαιωμάτων του Δημοσίου. Στη σύμβαση από την εμπρόθεσμη κατάθεση τους, προσαρτώντας και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της όλες οι μελέτες, τα σχέδια, το χρονοδιάγραμμα και λοιπά στοιχεία που προαναφέραμε. Τροποποίηση της σύμβασης δεν επιτρέπεται χωρίς τη συγκατάθεση του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα.

Ο φορέας διαχείρισης οφείλει μέσα σε δύο μήνες από την ολοκλήρωση του συνόλου των έργων, να υποβάλει αίτηση στη γραμματεία στην οποία θα επισυνάπτεται τοπογραφικό διάγραμμα και πλήρης σειρά σχεδίων του τουριστικού λιμένα και των εγκαταστάσεών του, όπως κατασκευάσθηκαν προκειμένου να εκδοθεί η άδεια λειτουργίας του τουριστικού λιμένα και όλων των εγκαταστάσεων του. Η γραμματεία προωθεί μέσα σε τρεις ημέρες τα σχέδια στη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών του ΕΟΤ η οποία πραγματοποιεί τον έλεγχο και μέσα σε τριάντα ημέρες υποβάλλει σχετική έκθεση στη γραμματεία. Η άδεια λειτουργίας εκδίδεται μέσα σε ένα δίμηνο από την υποβολή της πιο πάνω αίτησης. Η γραμματεία υποχρεούται να μεριμνήσει για τον οριστικό καθορισμό της νέας οριογραμμής αιγιαλού και παραλίας και για την καταγραφή του δημόσιου κτήματος που δημιουργήθηκε με την ολοκλήρωση των έργων του τουριστικού λιμένα. Μέσα σε δύο μήνες από την υποβολή σχετικής αίτησής του, που θα συνοδεύεται από τα δικαιολογητικά που θα απαιτούνται κατά περίπτωση από τη γραμματεία.

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 σχετική διεύθυνση.

Σε περίπτωση ανεύρεσης αντικειμένων αρχαιολογικού ενδιαφέροντος κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των έργων, ειδοποιείται η αρμόδια αρχαιολογική υπηρεσία η οποία υποχρεούται μέσα σε τριάντα ημέρες να προβεί στις απαιτούμενες ενέργειες τόσο για τη διαφύλαξη των αρχαιοτήτων όσο και για την υπόδειξη τρόπων συνέχισης των έργων ώστε να μην καθυστερήσουν οι σχετικές εργασίες. Οι οργανισμοί κοινής ωφέλειας (ΔΕΗ, ΟΤΕ, ΕΥΔΑΠ 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 είναι δυνατόν να επιτραπεί με απόφαση του οικείου νομάρχη η χρησιμοποίηση άλλων τρόπων εξυπηρέτησης του τουριστικού λιμένα (αυτοδύναμη παραγωγή ενέργειας, βιολογικός καθαρισμός).

Γ. Απαλλοτριώσεις

Εφόσον υφίστανται ιδιοκτησίες μέσα στη χερσαία ζώνη του τουριστικού λιμένα είναι δυνατόν 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.

Εάν από την εκτέλεση των έργων του λιμένα σχηματισθούν γήπεδα από πρόσχωση, τεχνητή ή φυσική στη θάλασσα ή στον αιγιαλό η κυριότητα τους ανήκει στο Δημόσιο. Τα γήπεδα αυτά περιλαμβάνονται στη ζώνη του τουριστικού λιμένα και για την εκτέλεση των έργων, εγκαταστάσεων και λοιπών κατασκευών. Όσον αφορά τη χρήση και την εκμετάλλευση, αυτές παραχωρούνται στο φορέα διαχείρισης του τουριστικού τομέα.

Μισθώσεις ή άλλα ενοχικά δικαιώματα οποιασδήποτε φύσης που αφορούν με οποιονδήποτε τρόπο τις εκτάσεις που παραχωρούνται από το Δημόσιο για τη δημιουργία ή την επέκταση τουριστικού λιμένα, καταργούνται αυτοδίκαια από τη χωροθέτηση του τουριστικού λιμένα. Όποιος έχει τη νομή ή κατοχή της έκτασης που παραχωρείται ή τμήματος της, αποβάλλεται από το φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα σύμφωνα με τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας .

Για τη διευκόλυνση της ελεύθερης επικοινωνίας με τη ζώνη του τουριστικού λιμένα μετά από σύνταξη και έγκριση τοπικού ρυμοτομικού σχεδίου επιτρέπεται η αναγκαστική απαλλοτρίωση κτημάτων με σκοπό τη διάνοιξη των απαιτούμενων οδών προσπέλασης ικανού πλάτους σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν.

Δ. ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Καταρχήν απαγορεύεται ρητά η με οποιονδήποτε τρόπο χρήσης της ζώνης του τουριστικού λιμένα από οποιονδήποτε τρίτο χωρίς τη συγκατάθεση του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα.

Όσον αφορά το φορέα διαχείρισης ή τους δικαιούπαροχους του, απαγορεύεται η χρησιμοποίηση της ζώνης τουριστικού λιμένα, όπως και των έργων και εγκαταστάσεων του, για σκοπό διαφορετικό από αυτόν που προβλέπεται στη σχετική σύμβαση. Παράβαση της απαγόρευσης

αυτής συνεπάγεται την έκπτωση του σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται από τη σύμβαση παραχώρησης.

Άλλη υποχρέωση την οποία έχει είναι να καταβάλει κάθε χρόνο στο δήμο ή την κοινότητα στην περιφέρεια του οποίου βρίσκεται ο τουριστικός λιμένας ανταποδοτικά τέλη, φόρους και δικαιώματα για τις υπηρεσίες που παρέχονται προς αυτόν. Το άθροισμα των πιο πάνω τελών, φόρων και δικαιωμάτων στο οποίο συμπεριλαμβάνεται το τέλος ακίνητης περιουσίας, δεν μπορεί να υπερβαίνει το 1% των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων του. Στην περίπτωση που η ζώνη του τουριστικού λιμένα εμπίπτει στην περιφέρεια περισσότερων δήμων ή κοινοτήτων το πιο πάνω ποσό των ανταποδοτικών τελών επιμερίζεται μεταξύ τους με απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της κυβερνήσεως.

Τα ίδια ισχύουν και όσον αφορά τις θαλάσσιες ζώνης αγκυροβολήματος μόνο που στην περίπτωση αυτή το ποσοστό που προαναφέραμε μειώνεται κατά 8%.

Παράλληλα όμως ο φορέας διαχείρισης τουριστικού λιμένα έχει ένα μεγάλο αριθμό δικαιωμάτων. Συγκεκριμένα, να παραχωρεί διαρκή ή πολυετή ενοχικά δικαιώματα είτε σε σκάφη αναψυχής που λιμενίζονται μέσα στη ζώνη του τουριστικού λιμένα είτε σε τρίτους που αναλαμβάνουν την εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων της χερσαία ζώνης του. Αυτό ισχύει κυρίως σε περιπτώσεις μίσθωσης ή παραχώρησης εκμετάλλευσης εστιατορίου και μπάρ. 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. Αντίγραφα όλων των σχετικών συμβάσεων υποβάλλονται επί ποινή ακυρότητας στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και την καθ' ύλην

αρμόδια ΔΟΥ μέσα σε ένα μήνα από την υπογραφή τους. Κατά τη λήξη ή την με οποιοδήποτε τρόπο λύση της σύμβασης παραχώρησης του Δημοσίου με το φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα οι μισθώσεις ή άλλα ενοχικά δικαιώματα οποιασδήποτε φύσης που αφορούν τον τουριστικό λιμένα και τις εγκαταστάσεις αυτού καταργούνται.

Ο φορέας διαχείρισης του τουριστικού λιμένα δικαιούται να ζητήσει από την επιτροπή την υποκατάστασή του στο σύνολο 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.

Σε περίπτωση πρόσκαιρης εθνικής ανάγκης και της ως συνέπεια αυτής χρησιμοποίησης των εγκαταστάσεων του τουριστικού λιμένα δεν οφείλεται αποζημίωση στο φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα ή στο πρόσωπο που το εκμεταλλεύεται με οποιονδήποτε τρόπο. Μετά τη λήξη της χρονικής διάρκειας ή την με οποιοδήποτε τρόπο λύση της σύμβασης, η ζώνη τουριστικού λιμένα και όλες οι εγκαταστάσεις που βρίσκονται μέσα σ' αυτήν περιέρχονται στο Δημόσιο χωρίς καμία αποζημίωση του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα. Στην περίπτωση αυτή το Δημόσιο μπορεί να προβεί σε νέα παραχώρηση σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου.

2.4. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΜΑΡΙΝΩΝ

Α. ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ

Το δικαίωμα ελλιμενισμού σκάφους στη μαρίνα αποκτάται μόνον μετά από έγγραφη έγκριση της διεύθυνσης της μαρίνας και εφόσον έχουν συμπληρωθεί τα έγγραφα που είναι απαραίτητα για το σκοπό αυτό από τους πλοίαρχους ιδιοκτήτες ή νόμιμους εκπροσώπους των σκαφών. Τα τέλη ελλιμενισμού υπολογίζονται με βάση το μέγεθος των σκαφών σε κόρους ολικής χωρητικότητας (ΚΟΧ) ή σε μέτρα ολικού μήκους και τη

διάρκεια του χρόνου για το οποίο ζητείται το δικαίωμα ελλιμενισμού στη μαρίνα.

Τα σκάφη που είναι τοποθετημένα στη ξηρά από τα τέλη ελλιμενισμού καταβάλλουν και μια πρόσθετη επιβάρυνση που ανέρχεται σε ποσοστό 75% των τελών ελλιμενισμού για το συγκεκριμένο σκάφος για παραμονή μέχρι 40 ημέρες και 100% μετά την πάροδο του χρόνου αυτού.

B. Αγκυροβολία

Οι θέσεις αγκυροβολίας των σκαφών (berts) διατίθενται στα σκάφη από τη διεύθυνση της μαρίνας με έγγραφο της προς τους ιδιοκτήτες ή πλοίαρχους, μετά από αίτησή τους, διαφορετικά δεν γίνονται δεκτά προς αγκυροβολία.

Η υποχρέωση της μαρίνας εξαντλείται στην παροχή οποιασδήποτε θέσης κατάλληλης κατά την κρίση της για την πρόσδεση του σκάφους, χωρίς να δημιουργείται δικαίωμα του σκάφους για πρόσδεσή του σε συγκεκριμένη θέση.

Οι πλοίαρχοι και οι κυβερνήτες των σκαφών που εισπλέουν στις μαρίνες οφείλουν να γνωστοποιούν τα χαρακτηριστικά στοιχεία του σκάφους και να συμπληρώσουν το έγγραφο που τους παραδίδεται. Επίσης, οφείλουν να ακολουθούν τις οδηγίες του αρμόδιου προσωπικού για την αγκυροβολία του σκάφους στην ανάλογη θέση.

Πριν από κάθε απόπλου του σκάφους πρέπει να ενημερώνεται έγκαιρα η Διεύθυνση, το γραφείο κίνησης αλλά και το τεχνικό προσωπικό της Μαρίνας για την αποσύνδεση των ηλεκτρικών και τηλεφωνικών παροχών.

Η διεύθυνση όμως πρέπει να ενημερώνεται έγκαιρα αλλά και έγγραφα, με δήλωση του πλοιοκτήτη, πλοίαρχου ή νόμιμου εκπροσώπου του σκάφους για την ημερομηνία οριστικής αναχώρησης του σκάφους, καθώς και για το ότι δεν επιθυμεί να ελλιμενίζεται πλέον στη μαρίνα.

Γ. Υπευθυνότητα

Οποιοσδήποτε μπορεί να χρησιμοποιεί τμήμα του χώρου των μαρίνων είτε με τη θέλησή του μετά από υπόδειξη της Διεύθυνσης. Η Μαρίνα δεν φέρει ευθύνη για κλοπή, απώλεια, βλάβη. Μερική ή ολική καταστροφή, οποιουδήποτε περιουσιακού στοιχείου του πλοιοκτήτη. Το ίδιο ισχύει και όσον αφορά τον τραυματισμό κάποιου από το πλήρωμα ή από τα πρόσωπα που επιβαίνουν σε σκάφος που είναι ελλιμενισμένο στη μαρίνα. Υπεύθυνος για όλα αυτά είναι ο πλοιοκτήτης ή κατά περίπτωση ο κυβερνήτης του σκάφους, οι οποίοι δεν απαλλάσσονται από τις ευθύνες τους από το γεγονός της παροχής ευκολιών και υπηρεσιών από το προσωπικό των μαρίνων.

Πάντως, οποιοσδήποτε συναλλάσσεται ή κυκλοφορεί στην περιοχή των μαρίνων οφείλει να συμμορφώνεται απροφάσιστα προς τις οδηγίες ή εντολές των αρμοδίων οργάνων και του προσωπικού της υπηρεσίας της μαρίνας. Σε κάθε περίπτωση αλλαγής πλοιοκτησίας – ιδιοκτησίας θαλαμηγού σκάφους ελλιμενισμένου σε μαρίνα. Τόσο ο πωλητής όσο και ο αγοραστής έχουν υποχρέωση να ενημερώνουν σχετικά έγγραφα τη διεύθυνση της μαρίνας, αναφέροντας υπεύθυνα το όνομα και τη διεύθυνση μόνιμης κατοικίας του αγοραστή, καθώς και την ημερομηνία μεταβίβασης. Ο νέος ιδιοκτήτης εφόσον επιθυμεί την παραμονή του σκάφους του στη μαρίνα, πρέπει να ζητήσει τη σχετική έγκριση από τη διεύθυνση.

Δ. Απαγορεύσεις

Απαγορεύεται η αγκυροβολία κατά βούληση, πρυμνοδέτη ή πλαγιοδέτηση σκάφους καθώς και η κατάληψη οποιασδήποτε θέσης στη μαρίνα, εκτός από εκείνη που υποδεικνύουν τα αρμόδια όργανα του προσωπικού της.

Φορτηγά και επιβατηγά αυτοκίνητα καθώς και τα υπόλοιπα τροχοφόρα δεν επιτρέπεται να παραμένουν στα κρηπιδώματα και τους

λοιπούς παραλιακούς χώρους περισσότερο από τον απόλυτα απαραίτητο χρόνο για από-επιβίβαση επιβατών ή φορτοεκφόρτωση εφοδίων και αποσκευών.

Απαγορεύεται η λήψη θαλάσσιου λουτρού μέσα στο λιμάνι της μαρίνας και γενικά στους χώρους αγκυροβολίας σκαφών.

Οι απαγορεύσεις που θα αναφέρουμε στη συνέχεια έχουν ως σκοπό την τήρηση της καθαριότητας και ευταξίας της μαρίνας.

Ειδικότερα απαγορεύεται ανάμεσα σε άλλα:

- Η ανέλκυση οποιοδήποτε σκάφους και ο καθορισμός των υφάλων του στους χερσαίους χώρους της μαρίνας

- Η απόρριψη αντικειμένων, τα οποία είναι δυνατόν με οποιονδήποτε τρόπο να προκαλέσουν ρύπανση στο θαλάσσιο ή χερσαίο χώρο κλπ. Εξάλλου για να γίνουν δεκτά τα σκάφη, πρέπει απαραίτητα να διαθέτουν δεξαμενές συγκράτησης λυμάτων ή συστήματα βιολογικού καθαρισμού λυμάτων.

- Η με οποιονδήποτε τρόπο δημιουργία θορύβων που μπορούν να διαταράξουν την ησυχία όσων επιβαίνουν στα σκάφη που είναι ελλιμενισμένα στη μαρίνα.

- Η με οποιονδήποτε τρόπο δημιουργία θορύβων που μπορούν να διαταράξουν την ησυχία όσων επιβαίνουν στα σκάφη που είναι ελλιμενισμένα στη μαρίνα.

- Όλες οι εργασίες συντήρηση και μετασκευών μεγάλης κλίμακας στα σκάφη αυτά.

- Η φόρτιση των συσσωρευτών των σκαφών καθώς και οι εργασίες καθημερινής καθαριότητας και συντήρηση μαζί με τις απαραίτητες μικροεπισκευές σε ώρες διαφορετικές από αυτές που καθορίζει ο Κανονισμός.

- Η εκπομπή ραδιοτηλεφωνικών και ραδιοτηλεγραφικών σημάτων από τις θαλαμηγούς που είναι ελλιμενισμένες στη μαρίνα

Ε. Δικαιώματα μαρίνων- Εξαίρεση

Για τις υπηρεσίες που παρέχει η μαρίνα στα σκάφη και την από αυτά χρήση των εγκαταστάσεων του λιμανιού, η μαρίνα εισπράττει από τους υπόχρεους τα ανάλογα δικαιώματα ή τέλη. Αυτά διακρίνονται σε τέλη ελλιμενισμού και προσορμίσεως, ανέλκυσης σκαφών στην ξηρά, χρήσης πλυντηρίου ιστιών, παροχής νερού ηλεκτρικού ρεύματος, τηλεφωνικής σύνδεσης, χρήση αποθήκης τράνζιτ και λοιπών εξυπηρετήσεων.

Απαλλάσσονται από την καταβολή των τελών ελλιμενισμού:

α) Θαλαμηγά πλοία ή σκάφη αναψυχής που παραμένουν μέσα στη μαρίνα λιγότερο από δυο ώρες, κατά τη διάρκεια της ημέρας από την ανατολή μέχρι τη δύση του ηλίου.

β) Τα θαλαμηγά σκάφη αναψυχής που κατέφυγαν στη μαρίνα λόγω ανώτερης βίας, που καθιστά επικίνδυνο τον πλοίο του σκάφους λόγω κακοκαιρίας ή μηχανικής βλάβης .

γ) Τα θαλαμηγά ή πλοία αναψυχής που ανήκουν κατά κυριότητα και χρήση στους Αρχηγούς Ξένων Κρατών (δυναμική εξαίρεση για τις μαρίνες που δεν εκμεταλλεύεται απευθείας ο ΕΟΤ)

δ) Τα περιπολικά σκάφη του Λιμενικού Σώματος και της Δίωξης Λαθρεμπορίου του Υπουργείου Οικονομικών (ένα αγκυροβόλιο για κάθε υπηρεσία)

Εάν το σκάφος κατέφυγε στη μαρίνα λόγω κακοκαιρίας και μετά την άρση της απαγόρευσης του απόπλου μικρών σκαφών παραμένει, υποχρεούται στην καταβολή τελών ελλιμενισμού, που υπολογίζονται από την ημερομηνία άρσης της απαγόρευσης του απόπλου.

- Εάν το σκάφος εξάλλου κατέφυγε στη μαρίνα λόγω μηχανικής βλάβης και εξακολουθεί να παραμένει πέραν από τις 48 ώρες, υποχρεούται στην καταβολή τελών ελλιμενισμού που

υπολογίζονται μετά τη λήξη του 48ώρου από τον κατάπλου του.
(Ευθυμιάτου –Πουλάκου Αντωνία, 2005, σελ. 289-307)

ΕΝΟΤΗΤΑ 3

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

3.1 ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

Τα λιμάνια και οι μαρίνες δεν επαρκούν. Οι τουρίστες όσο καλά και αν περνούν κατά την διάρκεια της ημέρας, βρίσκονται συνεχώς με το άγχος αν θα βρουν μια ασφαλή θέση για να καταφύγουν. Είναι πια ο γεγονός ότι τα λιμάνια στα νησιά μέχρι τις δύο το μεσημέρι έχουν γεμίσει με αποτέλεσμα όσοι έρχονται αργότερα να μην βρίσκουν θέση και να διαπληκτίζονται για να δέσουν επάνω σε άλλους ή να αναγκάζονται να φύγουν. Δυστυχώς είναι πολλοί οι πελάτες που έχουν σταματήσει να έρχονται στην Ελλάδα ακριβώς για αυτό, προτιμώντας άλλες χώρες που δεν έχουν τις ομορφιές της δικής μας αλλά η υποδομή τους, τους εγγυάται διακοπές χωρίς άγχος.

Χρειάζεται λοιπόν να κατασκευαστούν πολλές μικρές μαρίνες ή λιμάνια ή καταφύγια περιφερειακά και κοντά στους πόλους έλξης. Ο τουρίστας πρέπει να νοιώθει σιγουριά, ότι όταν και όποτε θελήσει, θα βρει σε εύλογη απόσταση ένα ασφαλές καταφύγιο, στο οποίο θα είναι και καλοδεχούμενος.

Θα πρέπει να υπάρχει από μια αν είναι δυνατόν μεγάλη μαρίνα, ώστε να αποφεύγεται η πολυδιάσπαση των υπηρεσιών και της υποδομής εξυπηρέτησης του στόλου και των πελατών. Όπου αυτό δεν είναι δυνατόν, μπορεί να δημιουργηθούν γειτονικές μεγάλες μαρίνες. Είναι πολύ σημαντικό να γίνει διαχωρισμός των μαρίνων που φιλοξενούν μόνιμα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη και εκείνων που φιλοξενούν

ιδιωτικά. Η παροχή νερού και καυσίμων στα περισσότερα λιμάνια είναι προβληματική σε ποσότητα και σε ποιότητα.

3.1.1. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΑ ΕΡΓΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν σήμερα ένα σημαντικότατο ρόλο στη μεταφορική δραστηριότητα και αποκτούν ολοένα σημαντικότερο μερίδιο στη συνολική μεταφορική αγορά. Παράλληλα, η ανάγκη για νέες υπηρεσίες, η μεγάλη τεχνολογική πρόοδος, καθώς επίσης η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, άλλαξαν ριζικά το τοπίο της ναυτιλιακής βιομηχανίας και ανέδειξαν τους λιμένες σε σημαντικούς κόμβους της αλυσίδας των διατοπικών μεταφορών. Στο νέο αυτό σκηνικό έρχεται να προστεθεί η ραγδαία αύξηση του διεθνούς εμπορίου, με παράλληλη ανάδειξη νέων αγορών, όπως η Ανατολική Ευρώπη και η Μέση Ανατολή και νέων παικτών, όπως οι χώρες της Ανατολής και ιδιαίτερα η Κίνα.

Οι νέες αυτές συνθήκες αύξησαν σε μεγάλο βαθμό τη ζήτηση για παροχή σύγχρονων λιμενικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας σε ανταγωνιστικές τιμές και αντίστοιχα την ανάγκη για κατάλληλες λιμενικές υποδομές. Το νέο περιβάλλον που έχει διαμορφωθεί περιέχει σημαντικές προκλήσεις και για τη χώρα μας ενώ ταυτόχρονα εμφανίζει σπουδαίες επενδυτικές ευκαιρίες για την επιχειρηματική κοινότητα. Οι Ελληνικοί λιμένες εμφανίζουν πλεονεκτήματα τα οποία συνδέονται κυρίως με τη στρατηγική θέση της χώρας και τα οποία, εάν αξιοποιηθούν, είναι δυνατό να προσελκύσουν σημαντικό αριθμό πλοίων και φορτίων στους Ελληνικούς λιμένες.

Οι αυξημένες δυνατότητες που παρουσιάζουν οι ελληνικοί λιμένες έχουν προκαλέσει το ενδιαφέρον Ελλήνων και ξένων επενδυτών, αλλά και μεταφορικών εταιρειών. Ενδεικτικά αναφέρονται η συνεργασία με την κινεζική εταιρεία COSCO για τη μεταφορά φορτίων στο λιμάνι του

Πειραιά σε τακτική βάση, το ενδιαφέρον που έχουν επιδειξεί φορείς της Κίνας (COSCO και China Shipping Company) για την αξιοποίηση των επενδυτικών ευκαιριών που παρουσιάζουν οι ελληνικοί λιμένες καθώς και η πρόσφατη επίσκεψη επενδυτών από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (Dubai) για τη διερεύνηση των δυνατοτήτων πραγματοποίησης επενδύσεων σε ελληνικούς λιμένες.

3.2. YACHTING

Τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο Ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός, αφορούν κυρίως σε θέματα υποδομής και οργάνωσης των συνολικών υπηρεσιών του. Σύμφωνα με τους εκπροσώπους των εταιριών σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, εφόσον τα προβλήματα αυτά επιλυθούν στο κοντινό μέλλον, οι δυνατότητες ανάπτυξης του κλάδου καθίστανται αναμφισβήτητα μεγάλες, ιδιαίτερα μετά την ανεπανάληπτη προβολή της Ελλάδας με την ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας.

3.2.1. ΠΡΩΤΟ ΠΕΔΙΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΥ

Ένα σημαντικό πεδίο προβληματισμού για την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού Κλάδου Yachting έγκειται στις μαρίνες σκαφών, και ειδικότερα στην πληρότητα, τον εκσυγχρονισμό και την ασφάλεια αυτών, καθώς σύμφωνα με τις απόψεις που έχουν κατά καιρούς εκφρασθεί δημοσίως από αρκετούς παράγοντες του κλάδου, παρουσιάζεται μία σημαντική έλλειψη επαρκούς αριθμού θέσεων ελλιμενισμού. Όσον αφορά στην υποδομή που έχει δημιουργηθεί μέχρι σήμερα στην Ελλάδα, εκτιμάται ότι υπάρχουν 15.850 περίπου θέσεις σκαφών αναψυχής, εκ των οποίων οι 14.400 θέσεις ανήκουν σε μαρίνες, οι 1.360 περίπου θέσεις ανήκουν σε καταφύγια τουριστικών σκαφών, και οι υπόλοιπες 90 περίπου θέσεις σε ξενοδοχειακούς λιμένες.

3.2.2. ΔΕΥΤΕΡΟ ΠΕΔΙΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΥ

Ένα άλλο καίριο πρόβλημα για τον Ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό αποτελεί ο σχετικά περιορισμένος αριθμός εταιριών επαγγελματικών σκαφών αναψυχής. Είναι μάλιστα χαρακτηριστικό το γεγονός ότι στην Ελληνική Αγορά υπάρχουν εκατό περίπου εταιρίες εκμεταλλεύσεως σκαφών και συναφών πλοίων, εκ των οποίων όμως, μόνον το 1/3 περίπου ασχολούνται αμιγώς με την εκμετάλλευση και ναύλωση σκαφών κάτω των 15 μέτρων και χωρίς μόνιμο πλήρωμα. Κατά το παρελθόν, ο αριθμός των εταιριών αυτών μεταβαλλόταν είτε ανοδικά είτε καθοδικά, αναλόγως με το μέγεθος της ναυλαγοράς, ενώ σε δύσκολες συγκυρίες, κάποιες από τις επιχειρήσεις αυτές αναγκάστηκαν να αποχωρήσουν από τον κλάδο.

Επίσης, τα τελευταία χρόνια, ο αριθμός των απασχολουμένων στις επιχειρήσεις του κλάδου παρουσιάζει μία έντονη διακύμανση, έχοντας ανέλθει κατά καιρούς έως και το επίπεδο των 50.000 ατόμων. Στο πλαίσιο αυτό, οι κλαδικές εταιρίες αρχίζουν να καταβάλουν συστηματικότερες προσπάθειες βελτίωσης του τεχνολογικού εξοπλισμού τους, προκειμένου να καλύψουν το πρόβλημα του ελλειπούς- κυρίως τεχνικού - προσωπικού. Επισημαίνεται ότι για τον υπολογισμό του πραγματικού αριθμού των απασχολουμένων στον κλάδο, θα πρέπει να συμπεριληφθούν και οι διάφοροι επαγγελματίες, το αντικείμενο εργασίας των οποίων έχει άμεση ή έμμεση σχέση με την υποστήριξη του yachting. Σε αυτούς περιλαμβάνονται οι τεχνικοί ναυαγοσωστικών μονάδων, βιοτεχνιών εξοπλισμού, επιχειρήσεων ανεφοδιασμού, κ.λ.π. Συνοπτικά, τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα ο κλάδος της ενοικίασης σκαφών αναψυχής είναι τα εξής:

- Σημαντική αύξηση των τελών των μαρίνων,

- Οργανωτικές ελλείψεις στις Ελληνικές μαρίνες,
- Έλλειψη τουριστικής νοοτροπίας,
- Ελλιπή κίνητρα για την ανανέωση του στόλου των επιχειρήσεων,
- Ανεπαρκής ναυτική παιδεία,
- Έλλειψη εξειδικευμένων ομάδων για την παροχή τεχνικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου,
- Απουσία σύγχρονης νομοθεσίας σχετικά με το θαλάσσιο τουρισμό,
- Ανεπαρκής εξυπηρέτηση των σκαφών.

3.3. ΜΑΡΙΝΕΣ

Η υποδομή των μαρίνων είναι από ελλιπής μέχρι απαράδεκτη. Υπάρχουν μαρίνες όπου το μεγαλύτερο μέρος του θαλάσσιου τουρισμού παρουσιάζει άσχημη εικόνα λόγω κακής συντήρησης, φύλαξης και καθαριότητας. Την αίσθηση προχειρότητας εντείνει η έλλειψη θέσεων και η έλλειψη επαρκών επισκευαστικών χώρων. Δεν υπάρχει ιατρείο στις μεγάλες μαρίνες και επαρκής συγκοινωνιακή κάλυψη.

Η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών είναι το ζητούμενο. Η καθαριότητα, η τάξη, η λειτουργικότητα, η ασφάλεια και η σωστή συντήρηση είναι τα κλειδιά. Ας διευκρινίσουμε ότι έργα και παροχές πολυτελείας δεν είναι το ζητούμενο στις μαρίνες που ελλιμενίζονται μόνιμα τα επαγγελματικά σκάφη, αν αυτό γίνει αίτια ή πρόφαση για να ανέβει το κόστος ελλιμενισμού. Σε όλες τις μαρίνες πρέπει να υπάρχουν επαρκείς επισκευαστικοί χώροι και οι ανάλογες εξυπηρετήσεις. Στις μεγάλες μαρίνες να υπάρχει ιατρείο έστω τις ημέρες αιχμής. Όλες οι μαρίνες πρέπει να εξυπηρετούνται από τακτική συγκοινωνία με λεωφορεία.

Ακόμα και οι μικρές μαρίνες θα πρέπει να έχουν το ανάλογο μόνιμο προσωπικό, ώστε να συντηρούνται και να καθορίζονται κανονικά.

Πρέπει ακόμα να επιταχυνθεί η διαδικασία εγκατάστασης των συστημάτων συλλογής αποβλήτων σε όλες στις μαρίνες.

3.4. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ

Σε κάθε τουριστικό κλάδο συναντάμε και το ανάλογο πρόβλημα. Μερικά άτομα εξειδικεύονται για να βρουν λύσεις των προβλημάτων που μπορούν να αντιμετωπίσουν οι επιχειρήσεις και ο δημόσιος τομέας. Οι κρουαζιέρες λοιπόν, αποτελούν μαζί με την επίσκεψη της Ακρόπολης τα δύο βασικά προϊόντα που πωλούνται στις ξένες και ελληνικές αγορές και κυρίως στις υπερπόντιες χώρες Αμερική, Ιαπωνία, Καναδά, Αυστραλία, κ.λ.π. σε τουριστικά προγράμματα υψηλού ποιοτικού επιπέδου και προσφέρονται παράλληλα σε επισκέπτες της Αθήνας, οι οποίοι επιλέγουν σε μικρές ομάδες να συνδυάσουν την επίσκεψή τους στην πρωτεύουσα με μικρές "αποδράσεις".

3.4.1. ΠΡΩΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Ενδεικτικά, η διεθνής κρουαζιέρα μετακινεί συνολικά 11 εκατομμύριους επιβάτες το χρόνο με έντονη αυξητική τάση ενώ εξαιτίας του κορεσμού της Καραϊβικής, που αποτελεί τον πρώτα προορισμό κρουαζιέρας, οι τρεις εταιρείες-Leaders του κλάδου που ελέγχουν τον μεγαλύτερο αριθμό κρεβατιών κρουαζιέρας παγκοσμίως έχουν ήδη στραφεί στη Μεσόγειο πραγματοποιώντας μεγάλες επενδύσεις και αποφέροντας πολύ σημαντικά κέρδη για τις χώρες και τους προορισμούς υποδοχής. Οι εκπρόσωποι των ξένων εταιριών δηλώνουν ότι το μοναδικό ουσιαστικά εμπόδιο για την «εγκατάσταση» τους στην Ελλάδα και τη χάραξη δρομολογίων με βάση Ελληνικά λιμάνια είναι οι περιορισμοί που η χώρα μας εξακολουθεί να επιβάλλει στα πλοία που δεν φέρουν

κοινοτική σημαία, δηλαδή αποκλείει στους κατέχοντες το 80% των πλοίων που δραστηριοποιούνται στην κρουαζιέρα τη δυνατότητα να κάνουν κυκλικές κρουαζιέρες από Ελληνικό λιμάνι.

Οι ημερήσιες κρουαζιέρες καθιερώθηκαν εδώ και 40 χρόνια με την υποστήριξη της Ελληνικής πολιτείας, η οποία αντελήφθη τη σημασία, τις ιδιαιτερότητες αλλά και τα αντικειμενικά προβλήματα για την πραγματοποίησή τους, επέλεξαν χώρο ελλιμενισμού τους το Τροκαντερό, το κοντινότερο σημείο με την Αθήνα.

Η Εταιρία "Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα", γνωστή στο πανελλήνιο σαν ΕΤΑ Α.Ε., ασκώντας μια ανεξάρτητη από τα τουριστικά συμφέροντα πολιτική, μεταβίβασε την εκμετάλλευση του Τουριστικού Λιμένα Φλοίσβου (ΤΡΟΚΑΝΤΕΡΟ) στην Ανώνυμη Εταιρία (LAMDA), όπου και δημιουργήθηκε το πρόβλημα.

Η μαρίνα του Φλοίσβου, ιδιωτικών πλέον συμφερόντων, αποφάσισε ότι την ενοχλεί η παρουσία των κρουαζιερόπλοιων και επικαλούμενη για λόγους ασφαλείας. Προφανώς οι Έλληνες που φιλοξενούν τις θαλαμηγούς τους στη μαρίνα ενοχλούνται από την παρουσία των τουριστών, γιατί βέβαια αν μιλάμε για ασφάλεια, η οποία αφορά όλους τους φιλοξενούμενους στη χώρα μας, επώνυμους και ανώνυμους Έλληνες και ξένους. Φαίνεται λοιπόν ότι τα σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η μονοήμερη κρουαζιέρα και ο διωγμός που υφίσταται, έχουν, αν δεν βρεθεί λύση, εξαιρετικά σοβαρές επιπτώσεις με πιθανή και την κατάργηση των μονοήμερων κρουαζιέρων, διότι οι Tour Operators θα την βγάλουν από το πρόγραμμά τους όταν αντιληφθούν ότι παίζουμε με τους τουρίστες. Οποσδήποτε πάντως η κατάσταση θα έχει σαν αποτέλεσμα είτε ακυρώσεις τουριστικών προγραμμάτων, είτε την διεκδίκηση από τουρίστες μεγάλων αποζημιώσεων. Η Ελληνική πολιτεία ως αναλογισθεί το μεγάλο κόστος για τον ελληνικό τουρισμό, τις χιλιάδες χαμένες θέσεις εργασίας που θα

δημιουργήσουν και τη δυσφήμιση της χώρας μας. Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι από αυτή τη μονοήμερη κρουαζιέρα εκτός των εκατοντάδων ναυτικών που δουλεύουν στα πλοία μας, των Τουριστικών Πρακτορείων και των εκατοντάδων ξενοδοχείων στην Αθήνα, συντηρούνται και τρία νησιά (Αίγινα -Πόρος -Ύδρα) από τους Τουρίστες που τα επισκέπτονται.

Η μόνη λύση, που βέβαια δεν είναι ιδανική αλλά τουλάχιστον μειώνει τα προβλήματα είναι η παραχώρηση μιας θέσεως στο «Τροκαντερό» από τις τρεις ήδη υπάρχουσες. Και όλα αυτά συμβαίνουν τη στιγμή υφίστανται ασφαλιστικά μέτρα για την εκδίωξη ή μη των Κρουαζιερόπλοιων από την μαρίνα Φλοίσβου.

3.4.2. ΔΕΥΤΕΡΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Σας θέτουμε άλλο ένα πρόβλημα: πώς μπορεί ένας προορισμός να προσελκύσει προσεγγίσεις από διεθνείς κρουαζιέρες; Ως προς τα χαρακτηριστικά που πρέπει να έχει ένα λιμάνι, ένας προορισμός, για να αποτελέσει σταθμό μιας διεθνούς κρουαζιέρας είναι τα εξής:

Ένα γραφικό ακόμη και απομακρυσμένο προορισμό, ένα μικρό λιμάνι, χωριό ή παραλία, ένα στοιχείο σημαντικού τουριστικού ενδιαφέροντος, κάποιο σημαντικό στοιχείο διαφοροποίησης που να κάνει τον προορισμό «ξεχωριστό» με κάποιο τρόπο και η λιμενική υποδομή δεν είναι απαραίτητη καθώς τα κρουαζιερόπλοια μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις λάντζες τους, ενώ υπάρχει η δυνατότητα εξαιρέσεων από τους κανόνες ISPS.

Η καθιέρωση Ελληνικών λιμανιών κόμβων κρουαζιέρας θα έκανε πολύ πιο εύκολα τα πράγματα για τα λιμάνια που επιδιώκουν να δεχτούν προσεγγίσεις από κρουαζιερόπλοια και θα αύξανε άμεσα τον αριθμό των ελληνικών λιμανιών που δέχονται προσεγγίσεις όμως αυτό ενδεχομένως να πάρει κάποιο χρόνο. Για αυτό είναι απαραίτητο να δοθεί άμεσα βάρος

σε ενέργειες προώθησης και αναβάθμισης των προορισμών μας οι οποίες μπορούν σε ένα βαθμό να λειτουργήσουν αντισταθμιστικά για το μειονέκτημα της απόστασης.

Ο πρώτος άξονας απαιτούμενων ενεργειών έχει να κάνει με την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών.

Απαιτούνται βελτίωση υποδομών προσβασιμότητας, ανάλογα με τον προορισμό, από λιμάνι ή μαρίνα μέχρι ασφαλή προβλήτα για να προσεγγίζουν οι λάντζες των πλοίων που βρίσκονται στη αράδα, βελτίωση της λειτουργικότητας αλλά και της εμφάνισης των λιμανιών, καθαριότητα στην πόλη και ειδικά σε εκδρομικούς προορισμούς, σύγχρονες και καλά διατηρημένες κύριες και βοηθητικές εγκαταστάσεις σε αρχαιολογικούς και ιστορικούς χώρους επίσκεψης και οπουδήποτε αλλού οργανώνονται εκδρομές, καλλιέργεια νοοτροπίας φιλικής προς τον επισκέπτη, οργάνωση και ανάπτυξη παραδοσιακών δραστηριοτήτων για έκθεση και πώληση τοπικών προϊόντων, ανάδειξη υφιστάμενων ιδιαίτερων χαρακτηριστικών ή κτισμάτων του τόπου σε μέρη όπου δεν υπάρχουν γνωστοί ιστορικοί μαγνήτες για την δημιουργία τουριστικού ενδιαφέροντος, οργάνωση δραστηριοτήτων ειδικού ενδιαφέροντος όπως μαθήματα παραδοσιακής μαγειρικής, αρτοποιίας, ζαχαροπλαστικής κλπ, οργάνωση μονοπατιών και περιηγήσεων π.χ. με ποδήλατα, επιμέλεια καλών εντύπων, μέσων προβολής, χάρτες, οδηγοί επισκέπτη, προγράμματα εκδηλώσεων κλπ.

Ο δεύτερος άξονας ενεργειών που μπορούν να συμβάλουν στην επιθυμητή ανάπτυξη, έχει ιδιαίτερη σημασία για τους μικρότερους προορισμούς καθώς αποτελεί το μέσο για τη σταδιακή ή έμμεση διείσδυση τους στην αγορά κρουαζιέρας και συνίσταται στις συνεργασίες και τις συνέργειες μεταξύ προορισμών. Ο θαλάσσιος τουρισμός δεν είναι στατικός και πρέπει να «εγκλωβιστεί» για να κρατηθεί σε μια περιοχή. Επομένως, χρειάζονται δυνατές συνεργασίες μεταξύ προορισμών για την

δημιουργία ισχυρών ανταγωνιστικών και περιεκτικών «συνδυασμένων» πόλων έλξης. Δηλαδή, δημιουργία συνεργασιών προβολής και κοινής εκμετάλλευσης με γειτνιάζοντα σημεία ενδιαφέροντος της ευρύτερης περιοχής (πόλεις, χωριά, νησιά, κλπ) στη λογική της ακτινωτής διάχυσης των τουριστών. Δημιουργία ενός κέντρου προσέγγισης, για παράδειγμα ενός νησιού με καλές υποδομές υποδοχής μεγάλου αριθμού επισκεπτών συμβατικής κρουαζιέρας και τροφοδότηση επισκεπτών σε κοντινά μικρότερα νησιά με τη μορφή εκδρομών. Δημιουργία συνεργασιών προβολής προορισμών που συνδέονται με κοινά χαρακτηριστικά που μπορούν να συνθέσουν θεματικά προγράμματα κρουαζιέρας π.χ. νησιά με Ενετικά κάστρα που συνεργάζονται μεταξύ τους για να προωθήσουν αντίστοιχα προγράμματα.

Τέλος, ο τρίτος και εξίσου σημαντικός άξονας ενεργειών έχει να κάνει με την εξειδίκευση που έχει ιδιαίτερη σημασία για προορισμούς που μπορεί να μην έχουν ευρύτερη εμπορικότητα, αλλά διαθέτουν ιδιαίτερα ενδιαφέροντα για στοχευμένες αγορές. Οι προορισμοί αυτοί μέσα από την εξειδίκευση μπορούν να προσελκύσουν κρουαζιέρες ειδικών ενδιαφερόντων αλλά και να αναπτύξουν συμπληρωματικές μορφές θαλάσσιου τουρισμού προσαρμοσμένες στα ιδιαίτερα χαρίσματά τους.

Ένα πολύ σημαντικό κεφάλαιο για την αποδοτική εκμετάλλευση της κρουαζιέρας και την εξασφάλιση της διατήρησης και της διαρκούς αναβάθμισης της ποιότητας των υπηρεσιών είναι αυτό της έγκαιρη και οργανωμένης αντιμετώπισης του κινδύνου υπερφόρτωσης των λιμανιών. Πρόκειται για πλοία της τάξης των 2500 και άνω επιβατών. Η ταυτόχρονη άφιξη πολλών πλοίων ειδικά σε μικρότερους προορισμούς μπορεί να προκαλέσει σειρά προβλημάτων με βασικότερο την πολυκοσμία και την υποβάθμιση της εμπειρίας του ταξιδιώτη.

Είναι ένα σοβαρό πρόβλημα που οι εταιρείες κρουαζιέρας το γνωρίζουν καλά κυρίως από την εμπειρία της Καραϊβικής. Άλλωστε και εδώ στην Ελλάδα στους δημοφιλείς προορισμούς κρουαζιέρας έχουμε έρθει αντιμέτωποι με προβλήματα έλλειψης τουριστικών λεωφορείων και ξεναγών. Η ταυτόχρονη άφιξη κρουαζιερόπλοιων δημιουργεί υπερβολική ζήτηση για υπηρεσίες υποδοχής που προφανώς δεν μπορούν να παρασχεθούν ταυτόχρονα σε τόσες χιλιάδες επιβατών. Τέτοιες καταστάσεις αν αφεθούν ανεξέλεγκτες και παγιωθούν σε ένα προορισμό μπορούν να υποβαθμίσουν μακροπρόθεσμα την τουριστική αξία και την ελκυστικότητα του και για αυτό απαιτείται έγκαιρη αντιμετώπιση και προσεκτικός σχεδιασμός. Συγκεκριμένα, είναι απαραίτητη η δημιουργία φορέα συντονισμού που να εφαρμόζει ένα σύστημα «έξυπνης» διαχείρισης των προσεγγίσεων στη λογική των slots των αεροπορικών αφίξεων διασφαλίζοντας έτσι την ομαλή κατανομή της κίνησης.

Η τεχνογνωσία υπάρχει ήδη και εφαρμόζεται ενώ το θέμα αποτελεί προτεραιότητα και για τις εταιρείες κρουαζιέρας που ενδιαφέρονται εξίσου για την διασφάλιση της ποιότητας της ταξιδιωτικής εμπειρίας των πελατών τους και εκτιμούν ιδιαίτερα την ύπαρξη τέτοιων συστημάτων σε χώρες υποδοχής.

3.5. ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ

Θετικές είναι οι προοπτικές ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού και ειδικότερα του τομέα των Μαρινών, σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη της Hellastat A.E., προσφέρει η τρέχουσα οικονομική συγκυρία για τις εταιρείες εκμετάλλευσης χώρων ελλιμενισμού τουριστικών σκαφών, αλλά και τον ευρύτερο θαλάσσιο τουρισμό, κυρίως λόγω της ολοένα και ισχυρότερης ανάδειξης της Ελλάδος σε διεθνή τουριστικό προορισμό.

Στο αποτέλεσμα αυτό συνέβαλε καθοριστικά η επιτυχής διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων, όμως θετικά συνεισφέρει και η διαρκής κινητοποίηση των αρμοδίων φορέων (Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης) μέσω προγραμμάτων διαφημιστικής προβολής των ελληνικών προορισμών και συμμετοχής σε διεθνείς τουριστικές εκθέσεις.

Εκπρόσωποι του κλάδου εκμετάλλευσης μαρινών, με τους οποίους συνεργάστηκε η Hellastat για την εκπόνηση της μελέτης, χαρακτηρίζουν το 2006 ως θετική χρονιά, καθώς καταγράφηκε αυξημένη θαλάσσια τουριστική κίνηση και μεγαλύτερη πληρότητα θέσεων στις περισσότερες εγκαταστάσεις ελλιμενισμού. Η αυξημένη ζήτηση προήλθε από το επαγγελματικό yachting με τις ναυλώσεις Ιστιοπλοϊκών Σκαφών στην Ελλάδα να καθίστανται ολοένα και περισσότερο δημοφιλείς στις αγορές της Βρετανίας, της Ολλανδίας, της Γερμανίας, της Σουηδίας κ.α. αλλά και από μεγάλες ιδιωτικές θαλαμηγούς .

Σύμφωνα με την ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού (ΕΠΕΣΤ), η αύξηση που καταγράφηκε στις πωλήσεις ναύλων σε σκάφη έως 49 επιβάτες το 2006 κυμάνθηκε από 100% έως 150% σε σύγκριση με το 2005. Η αύξηση ήταν μικρότερη, αλλά δυναμική για τα επανδρωμένα σκάφη από 21 έως 50 μέτρα (+20% έως +25%), ενώ στα μηχανοκίνητα άνευ πληρώματος σκάφη και ιστιοπλοϊκά (έως 20 μέτρα) καταγράφηκε αύξηση μεταξύ 15% και 20%.

Όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση της Hellastat, το 2006 αποτέλεσε έτος αντιστροφής του πρωτικού ρυθμού αύξησης της τουριστικής κίνησης της προηγούμενης πενταετίας, θέτοντας τον ελληνικό τουρισμό σε τροχιά ανάκαμψης. Η τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων στην ελληνική πρωτεύουσα το 2004 είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των τουριστικών εσόδων κατά 10,0%, προσφέροντας μια κρυφή ματιά στην αδρανή παραγωγική δυναμικότητα που κρύβει ο ελληνικός τουριστικός κλάδος, σε όλες του τις εκφάνσεις.

Σύμφωνα με πρόσφατη έκθεση του Ινστιτούτου Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων (ΙΤΕΠ), το 2005 οι αφίξεις αλλοδαπών τουριστών (εξαιρουμένων των οδικών και θαλάσσιων αφίξεων) αυξήθηκαν κατά 5,6%, ενώ ο ετησιοποιημένος ρυθμός μεταβολής του αριθμού τους για το εννεάμηνο 2006 διαμορφώθηκε σε +8,0%. Υπολογίζεται ότι, το 2006 τη χώρα επισκέφτηκαν 16 εκ. τουρίστες. Τα τουριστικά έσοδα για το παρελθόν έτος εκτιμάται ότι παρουσίασαν αύξηση 10%-11% στο παρελθόν έτος, έναντι αύξησης 6,7% το 2005.

Η ταχύτερη αύξηση των τουριστικών εσόδων σε σύγκριση με την άνοδο του αριθμού των τουριστών, αποκαλύπτει μια ευπρόσδεκτη αύξηση της δαπάνης ανά επισκέπτη, στο πλαίσιο σταδιακής βελτίωσης του επιπέδου των παρερχόμενων τουριστικών υπηρεσιών και υποδομών. Σε κάθε περίπτωση, πέρα από κάθε προσπάθεια προσέλκυσης τουρισμού υψηλής προστιθέμενης αξίας, την ανάπτυξη της ελληνικής αγοράς και τα τουριστικά έσοδα καθορίζουν οι οικονομικές δυνατότητες των επισκεπτών που τελικά επιλέγουν ως προορισμό τους την Ελλάδα (supply-side driven market).

Η ολοένα και μεγαλύτερη διείσδυση του ελληνικού τουριστικού προϊόντος στις αγορές του εξωτερικού διαπιστώνεται και από τη σύγκριση των αφίξεων μεταξύ της Ελλάδος και των άμεσα ανταγωνιστικών χωρών. Βάσει των διαθέσιμων στοιχείων για το 2006, η

Ελλάδα όπως και η Πορτογαλία αύξησε τον αριθμό τουριστών της με ρυθμό ταχύτερο σε σύγκριση με την Ισπανία (+4,9%), την Ιταλία (+4,5%), την Κροατία (+0,8%) και την Τουρκία (-6,0%), που αντιμετώπιστηκε με καχυποψία λόγω της γρίπης των πτηνών.

Οι λίγες υπό ιδιωτική διαχείριση ελληνικές μαρίνες προσφέρουν υπηρεσίες εφάμιλλες των άμεσων ανταγωνιστριών τους στην Αδριατική και στην ανατολική Μεσόγειο, κυρίως Κροατία, Ιταλία και Τουρκία. Αν και οι συγκεκριμένες χώρες στερούνται του πλούτου της ακτογραμμής, της ποικιλίας και του αριθμού των νησιών της Ελλάδος, έχουν καταφέρει να δημιουργήσουν περισσότερες μαρίνες από αυτήν, παρέχοντας υψηλό επίπεδο υπηρεσιών. Εκτός ανταγωνισμού βρίσκονται οι εγκαταστάσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής που τελούν υπό διαχείριση από τον ευρύτερο δημόσιο τομέα, καθώς συχνά παρουσιάζουν ελλείψεις σε υποδομές και προσωπικό, περιορισμένη συντήρηση των λιμενικών εγκαταστάσεων κ.α.

Οι μαρίνες στις ανταγωνιστικές χώρες δίδουν ιδιαίτερη έμφαση σε υπηρεσίες υποδοχής των πελατών τους και ακολουθούν δυναμικές μεθόδους προώθησης πωλήσεων. Σημαντικότερος ανταγωνιστής της Ελλάδος στον κλάδο των μαρίνων είναι αναμφισβήτητα η Κροατία, η οποία διαθέτει περίπου 50 σύγχρονες μαρίνες συνολικής χωρητικότητας 13.200 θέσεων ελλιμενισμού και 4.500 θέσεων διαχείρισης σκαφών. Σε κάθε περίπτωση, αξιόλογα επενδυτικά προγράμματα ανάπτυξης θαλάσσιου τουρισμού έχουν υλοποιηθεί τα τελευταία χρόνια και στην Τουρκία.

Στη θαλάσσια επικράτεια της χώρας υπάρχουν συνολικά περισσότεροι από 1.250 λιμένες κάθε κατηγορίας, με τις υπό ιδιωτική εκμετάλλευση μαρίνες, μαζί με όσες εκτιμάται ότι παραχωρηθούν σε ιδιώτες το 2007, να μη ξεπερνούν τις 30. Παρατηρείται κατακερματισμός των αρμοδιοτήτων εποπτείας-διαχείρισής των μη ιδιωτικής

εκμετάλλευσης μαρίνων, καθιστώντας δύσκολη και σύνθετη οποιαδήποτε απόπειρα παρέμβασης ή εκσυγχρονισμού. Παράλληλα, τα προηγούμενα χρόνια η ιδιωτική πρωτοβουλία συνάντησε σημαντικά εμπόδια λόγω θεμάτων προστασίας του περιβάλλοντος, γραφειοκρατικών διαδικασιών αλλά και μη υπαγωγής στον εν ισχύ αναπτυξιακό νόμο 3299/2004.

http://www.traveldailynews.gr/new.asp?newid=37146&subcategory_id=7
(πρόσβαση 11/2010)

3.6 . ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΓΙΟΤ

Οι Μεσογειακές ακτές και θάλασσες, κοινή κληρονομιά της Ευρώπης, είναι ο τελικός προορισμός του μεγαλύτερου ποσοστού του τουρισμού γενικά και του θαλάσσιου τουρισμού. Η Ελλάδα αποτελεί μια χώρα μοναδική και χαρισματική για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, προικισμένη από την φύση της με συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι όλων των άλλων χωρών της Ευρώπης.

Έχει διαπιστωθεί ότι η Ελλάδα είναι μία σημαντική δύναμη στον χώρο του yachting και θα μπορούσε να λειτουργήσει ως επίκεντρο της ανάπτυξης της δραστηριότητας στη Μεσόγειο, με την αντίστοιχη προσαρμογή στις διεθνείς εξελίξεις του κλάδου. Ο αριθμός των νησιών και οι ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες αποτελούν τα πλεονεκτήματα για τον σκοπό αυτό. Το yachting στην Ελλάδα δεν προβάλλεται αρκετά τουλάχιστον όσο και ο μαζικός τουρισμός στο πρότυπο του οποίου αναπτύχθηκε η χώρα μας, σε αντίθεση με άλλες, όπως για παράδειγμα την Τουρκία και την Γιουγκοσλαβία που προσβάλουν αυτή την τουριστική δραστηριότητα συστηματικά. Επίσης τα επαγγελματικά σκάφη στο εξωτερικό δεν είναι ικανοποιητικά και γενικά οι παρεχόμενες εξυπηρετήσεις δεν είναι της ποιοτικής στάθμης που θα όφειλαν. Είναι

σκόπιμο να εξεταστούν με στόχο την δοκιμαστική εφαρμογή τους και στην Ελλάδα, ολοκληρωμένα συμπλέγματα μαρίνων με πολλαπλές τουριστικές δραστηριότητες όπως οικιστικές και τουριστικές χρήσεις, συνεδριακά και εμπορικά κέντρα, καζίνο κ.λ.π.

Για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, όσον αφορά τον κλάδο του yachting κρίνονται αναγκαία:

- Η παρακολούθηση των εξελίξεων και τάσεων της ζήτησης και η έγκαιρη προσαρμογή της προσφοράς.
- Ο εκσυγχρονισμός του στόλου και γενικά η αύξηση των επενδυτικών εξόδων επάνδρωσης και πληρωμάτων.
- Η αναπροσαρμογή και ο εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου.
- Η προσπάθεια επιμήκυνσης της τουριστικής περιόδου.
- Η λήψη θεσμικών και διοικητικών μέτρων σχετικά με όρους διακίνησης, ναυλώσεων θαλαμηγών σκαφών.
- Η λειτουργία και οργάνωση μηχανισμών και υπηρεσιών ελέγχου των σκαφών και εφαρμογής των ισχυουσών διατάξεων ασφαλείας, προστασίας περιβάλλοντος κ.λ.π.
- Η αντιμετώπιση του προβλήματος της εποχικότητας στην απασχόληση των πληρωμάτων.
- Η συνεχής εκπαίδευση των πληρωμάτων, επαγγελματική και γενικά τουριστική.

- Η εντατική διαφήμιση του κλάδου στο εξωτερικό.
- Τέλος, η οργάνωση ειδικών πακέτων διαφοροποιημένης και εμπλουτισμένης με πολλαπλές δραστηριότητες προσφοράς.

(Γεωργιάδης, Ν., 2005).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Υπουργική Απόφαση Τ 9803/2003 «Γενικός Κανονισμός Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων». (ΦΕΚ Β' 1323/16.09.2003)

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ - ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 38 του Ν. 3105/2003 με τις οποίες προστέθηκε νέο άρθρο με αριθμό 31α μετά το άρθρο 31 του Ν. 2160/1993.
2. Τις διατάξεις του Ν. 2160/93 (Κεφ. Γ άρθρα 29 37) όπως τροποποιήθηκε και ισχύει
3. Τις διατάξεις του Π.Δ. 27/96 (ΦΕΚ 19/Α/1.2.96) περί συγχώνευσης των Υπουργείων Τουρισμού, Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας και Εμπορίου στο Υπουργείο Ανάπτυξης.
4. Τις διατάξεις του Π.Δ. 388/24.10.2001 (ΦΕΚ 254 Α) περί διορισμού Υπουργών, Αναπληρωτή Υπουργού και Υφυπουργών.
5. Τις διατάξεις του Π.Δ. 142/12.6.2001 (ΦΕΚ 123 Α) περί σύστασης στο Υπουργείο Ανάπτυξης Γενικής Γραμματείας Τουρισμού.
6. Την Τ/4202/9.7.2001 (ΦΕΚ 196 Γ) Κοινή Απόφαση Πρωθυπουργού και Υπουργού Ανάπτυξης περί διορισμού Γενικού Γραμματέα στη Γενική Γραμματεία Τουρισμού.

7. Το 313/19.9.2001 (ΦΕΚ 211 Α) Π.Δ. περί μεταφοράς αρμοδιοτήτων από τον ΕΟΤ στο Υπουργείο Ανάπτυξης και στις Περιφέρειες, σύσταση υπηρεσιών και θέσεων προσωπικού στη Γενική Γραμματεία Τουρισμού και στις Περιφέρειες μεταφορά πόρων και ρύθμιση των αναγκαίων λεπτομερειών.

8. Την 485/31.10.2001 (ΦΕΚ 1484 Β) Κοινή Απόφαση του Πρωθυπουργού και Υπουργού Ανάπτυξης περί ανάθεσης αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Ανάπτυξης.

9. Το γεγονός ότι με τις διατάξεις της παρούσας δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

Άρθρο 1

Πεδίο Εφαρμογής

1. Ο παρών Κανονισμός ισχύει και εφαρμόζεται στη χερσαία και θαλάσσια ζώνη όλων των τουριστικών λιμένων, συμπεριλαμβανομένων των ζωνών αγκυροβολίου, των καταφυγίων τουριστικών σκαφών και των λιμένων ξενοδοχειακών μονάδων ανεξάρτητα από το φορέα διαχείρισης αυτών (δημόσιο ή ιδιωτικό) αρμοδιότητας Γενικής Γραμματείας Τουρισμού και από το χρόνο έναρξης της λειτουργίας τους.

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

3. Οι Γενικοί και Ειδικοί Κανονισμοί Λιμένα, ευθύνης ΥΕΝ, που αναφέρονται σε θέματα που δε ρυθμίζονται από τον παρόντα Κανονισμό, καθώς και η τελωνειακή νομοθεσία ισχύουν και εφαρμόζονται και στους τουριστικούς λιμένες.

4. Κάθε διάταξη, που αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού, καταργείται.

Άρθρο 2

Παρεχόμενες Υπηρεσίες – Εξυπηρετήσεις

1. Οι φορείς διαχείρισης των τουριστικών λιμένων, πέραν των αναφερομένων στον παρόντα Κανονισμό, παρέχουν προς τους χρήστες και τα σκάφη αναψυχής κατ' ελάχιστον όλες τις υπηρεσίες και εξυπηρετήσεις, που προβλέπονται στις Υπουργικές Αποφάσεις χωροθέτησης με τις οποίες εγκρίθηκαν οι χρήσεις γης, στις εγκεκριμένες μελέτες καθώς και στις Υπουργικές Αποφάσεις και συμβάσεις παραχώρησης της χρήσης και εκμετάλλευσης αυτών.

2. Όλες οι παρεχόμενες κατά τουριστικό λιμένα υπηρεσίες εξυπηρετήσεις περιγράφονται στους Ειδικούς Κανονισμούς, που καταρτίζονται από τους φορείς διαχείρισης και υποβάλλονται για έγκριση στο Υπουργείο Ανάπτυξης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 31α του Ν. 2160/93 όπως εκάστοτε ισχύει.

Στους Ειδικούς Κανονισμούς περιγράφεται επίσης η οργάνωση των υπηρεσιών κάθε τουριστικού λιμένα καθώς και η στελέχωσή του με προσωπικό το οποίο πρέπει να είναι κατάλληλο, εξειδικευμένο και επαρκές ώστε να εξασφαλίζεται καθ' όλο το εικοσιτετράωρο η εύρυθμη λειτουργία του λιμένα και η εξυπηρέτηση των χρηστών.

Ο φορέας διαχείρισης του τουριστικού λιμένα οφείλει να καταρτίσει εγχειρίδιο εσωτερικής λειτουργίας του τουριστικού λιμένα με οδηγίες προς το προσωπικό για την άσκηση των καθηκόντων του.

3. Για τις παρεχόμενες ευκολίες εξυπηρετήσεις των τουριστικών λιμένων προς τα ελλιμενιζόμενα σε αυτούς σκάφη, ο φορέας διαχείρισης κάθε τουριστικού λιμένα, εισπράττει από τους υπόχρεους τα ανάλογα δικαιώματα. Τα σχετικά τιμολόγια υποβάλλονται από τους φορείς διαχείρισης και εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 31α του Ν. 2160/93, όπως εκάστοτε ισχύει.

4. Υπόχρεος προς καταβολή των παραπάνω δικαιωμάτων είναι ο πλοιοκτήτης ή ο νόμιμος εκπρόσωπος ή ο χρήστης του σκάφους, ο οποίος ευθύνεται και εις ολόκληρον με τον πλοιοκτήτη ως πρωτοφειλέτης. Για τον υπολογισμό της καταβολής των δικαιωμάτων ελλιμενισμού ή εναπόθεσης σκάφους

στη ξηρά, ως πρώτη μέρα λαμβάνεται υπόψη το από του μεσονυκτίου αρχόμενο εικοσιτετράωρο, εντός του οποίου κατέπλευσε το σκάφος.

Τα καταφεύγοντα στον λιμένα σκάφη, λόγω κακοκαιρίας, απαλλάσσονται από την καταβολή των δικαιωμάτων ελλιμενισμού, μέχρι την άρση του απαγορευτικού, σύμφωνα με τις ανακοινώσεις της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής.

Άρθρο 3

Μέτρα Ασφάλειας και Πυροπροστασίας

3.1 Οι φορείς διαχείρισης των τουριστικών λιμένων οφείλουν να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα φύλαξης και προστασίας των σκαφών και να διαθέτουν 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 αυτού, από έκτακτα περιστατικά όπως έκρηξη, πυρκαγιά, ακραία καιρικά φαινόμενα κ.λπ. γνωστοποιώντας το στο προσωπικό και στους χρήστες.

3.2 Ειδικότερα, οι φορείς διαχείρισης των τουριστικών λιμένων οφείλουν να λαμβάνουν όλα τα προληπτικά και κατασταλτικά μέτρα και μέσα πυροπροστασίας που προβλέπονται στην αριθμ. 10/2002 Πυροσβεστική Διάταξη όπως εκάστοτε ισχύει, καθώς και στις κείμενες διατάξεις, για την πρόληψη και αποτροπή πυρκαγιών και ατυχημάτων καθώς και τη διάσωση ατόμων και υλικών αγαθών που βρίσκονται και διακινούνται στη χερσαία και θαλάσσια ζώνη τους.

Οι φορείς διαχείρισης έχουν την ευθύνη συντήρησης και καλής λειτουργίας όλων των συστημάτων και μέσω πυροπροστασίας του τουριστικού λιμένα.

3.3 Σε εμφανή σημεία του τουριστικού λιμένα θα πρέπει να αναρτώνται πινακίδες στην ελληνική και σε μια τουλάχιστον άλλη επίσημη γλώσσα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τους τρόπους ενέργειας του προσωπικού και των χρηστών, σε περίπτωση εκδήλωσης πυρκαγιάς ή άλλης έκτακτης ανάγκης και να διατίθεται για το σκοπό αυτό με μέριμνα του φορέα διαχείρισης, ενημερωτικό υλικό, στην ελληνική και σε μια τουλάχιστον άλλη επίσημη γλώσσα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3.4 Οι φορείς διαχείρισης θα πρέπει να αποδέχονται και να εξασφαλίζουν την εφαρμογή των εκάστοτε απαιτούμενων προσαρμογών του Γενικού Κανονισμού Λειτουργίας των Τουριστικών Λιμένων στις απαιτήσεις της Εθνικής και Κοινοτικής νομοθεσίας για ανάλογα θέματα.

Άρθρο 4

Προστασία Περιβάλλοντος - Καθαριότητα - Διαχείριση Απορριμμάτων και Καταλοίπων

4.1 Οι φορείς διαχείρισης των τουριστικών λιμένων, τα ελλιμενιζόμενα σκάφη και όποιος χρησιμοποιεί τις εγκαταστάσεις της θαλάσσιας και χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα οφείλουν να τηρούν τα προβλεπόμενα από την κείμενη νομοθεσία μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος και ιδιαίτερα να μεριμνούν για την αποφυγή ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών από πετρέλαιο, πετρελαιοειδή μείγματα, επιβλαβείς ουσίες ή μείγματα αυτών και πάσης φύσεως απόβλητα, λύματα και απορρίμματα.

Οι φορείς διαχείρισης οφείλουν να μεριμνούν για:

α) Την ύπαρξη και λειτουργία επαρκών και κατάλληλων ευκολιών υποδοχής καταλοίπων για τη συγκέντρωση και τελική νόμιμη διάθεση τόσο των πετρελαιοειδών καταλοίπων λιπαντελαίων όσο και των λοιπών

άχρηστων υλικών απορριμμάτων καθώς και των λυμάτων των εξυπηρετούμενων σκαφών.

β) Την ύπαρξη εξοπλισμού πρόληψης και καταπολέμησης της ρύπανσης της θάλασσας από πετρελαιοειδή (πλωτά φράγματα, απορροφητικά υλικά κλπ.) που θα υποδειχθεί από την αρμόδια Λιμενική Αρχή, καθώς και εγκεκριμένου συμβατού με το Τοπικό Σχέδιο της Λιμενικής Αρχής «Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης» (CONTIGENCY PLAN) για την αντιμετώπιση ενδεχόμενων περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών.

Στην περίπτωση αυτή ειδοποιείται η τοπική Λιμενική Αρχή καθώς και οι ιδιοκτήτες /αντίκλητοι των ελλιμενιζομένων σκαφών.

γ) Την κατάρτιση σχεδίου παραλαβής και διαχείρισης πετρελαιοειδών καταλοίπων, χρησιμοποιημένων λιπαντελαίων και απορριμμάτων, που θα καλύπτει τις απαιτήσεις του άρθρου 5 σε συνδυασμό με το Παράρτημα I της Οδηγίας 2000/59/EK του Συμβουλίου της 27ης Νοεμβρίου 2000 των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και την εφαρμογή της αριθμ. 3418/07/2002 (ΦΕΚ 712 Β) Κοινής Υπουργικής Απόφασης «Μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου» όπως αυτή εκάστοτε ισχύει.

Το εν λόγω σχέδιο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος των Ειδικών Κανονισμών Λειτουργίας των τουριστικών λιμένων.

Στο προαναφερόμενο σχέδιο θα αναφέρεται συγκεκριμένα η μονάδα ή ο χώρος τελικής νόμιμης διάθεσης των συγκεντρωμένων ποσοτήτων πετρελαιοειδών καταλοίπων και λιπαντελαίων.

Επίσης θα πρέπει να είναι εμφανή μέσω πίνακα ανακοινώσεων τα στοιχεία επικοινωνίας, τα ωράρια λειτουργίας και τα τιμολόγια των συμβεβλημένων επιχειρήσεων/φορέων παραλαβής αποκομιδής των ως άνω υλικών.

4.2 Σκάφη που δεν διαθέτουν δεξαμενές συγκρότησης λυμάτων ή συστήματα βιολογικού καθαρισμού δεν γίνονται δεκτά στον τουριστικό λιμένα. Σε κάθε περίπτωση δεν επιτρέπεται η ρίψη στο θαλάσσιο και χερσαίο χώρο του τουριστικού λιμένα αντικειμένων και υγρών που μπορούν να προκαλέσουν πάσης φύσεως ρύπανση.

4.3 Κατά τη διάρκεια ελλιμενισμού τους τα σκάφη, πρέπει να διατηρούνται απορρίμματά τους σε ερμητικά κλειστά δοχεία ή σάκους από συνθετική ύλη, καλά ασφαλισμένους. Η εξαγωγή των απορριμμάτων στο χερσαίο χώρο του τουριστικού λιμένα επιτρέπεται μόνο κατά τις ώρες που καθορίζονται από τον φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα.

4.4 Οι φορείς διαχείρισης οφείλουν να μεριμνούν για:

- .α) Την ύπαρξη επαρκών χώρων υγιεινής.
- .β) Την καθημερινή καθαριότητα των χερσαίων χώρων, των λιμενικών εγκαταστάσεων και της θαλάσσιας ζώνης του τουριστικού λιμένα.
- .γ) Την τακτική αποκομιδή των απορριμμάτων, την περισυλλογή κάθε είδους άχρηστων αντικειμένων και την μέχρι την απομάκρυνσή τους, εναπόθεσή τους σε ειδικούς χώρους.
- .δ) Τον εφοδιασμό τους με τις προβλεπόμενες άδειες (σύνδεσης με αποχετευτικό δίκτυο, διάθεσης κλπ.) για τη νόμιμη διάθεση των λυμάτων και αποβλήτων, που προέρχονται από τις εγκαταστάσεις τους και τα σκάφη που ελλιμενίζονται στους τουριστικούς λιμένες.

Άρθρο 5

Ευταξία Λιμένα - Υποχρεώσεις Χρηστών -Κίνηση Τροχοφόρων

5.1 Επιτρέπεται η περίφραξη μέρους ή του συνόλου της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα, προκειμένου να εξασφαλίζεται η ασφάλεια και η τάξη αυτού.

5.2 Στους ___ τουριστικούς λιμένες δεν επιτρέπεται:

Η τοποθέτηση από τους ιδιοκτήτες, αντιπροσώπους, κυβερνήτες ή πληρώματα των ελλιμενιζόμενων σκαφών, ή οποιονδήποτε τρίτο, πάσης φύσεως ιδιοκατασκευών σταθερών ή μη, στα κρηπιδώματα, τους προβλήτες ή άλλους χώρους για την αποθήκευση μικροαντικειμένων, ναυτικών εργαλείων, σχοινιών ή αλυσίδων, χωρίς την έγκριση του φορέα διαχείρισης.

Μεγάλης κλίμακας εργασίες συντήρησης και μετασκευών στα ελλιμενιζόμενα σκάφη. Για οποιαδήποτε εργασία συντήρησης των σκαφών απαιτείται η προηγούμενη ενημέρωση του φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα και η χορήγηση σχετικής άδειας.

Από το φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα, καθορίζεται το ωράριο εντός του οποίου επιτρέπονται οι εργασίες καθημερινής καθαριότητας και μικροεπισκευών των σκαφών καθώς και η φόρτιση των συσσωρευτών τους.

Η καθ' οιονδήποτε τρόπο πρόκληση θορύβων που διαταράσσουν την ησυχία και ομαλή λειτουργία του τουριστικού λιμένα. Η τοιχοκόλληση, η επικόλληση διαφημιστικών, η ανάρτηση πινακίδων, σημειωμάτων ή άλλων ειδοποιητηρίων στις πάσης φύσεως εγκαταστάσεις του τουριστικού λιμένα ή σε χώρους διάφορους αυτών που καθορίζονται από τον φορέα διαχείρισης.

Η εγκατάλειψη επί των σκαφών στη χερσαία ζώνη του τουριστικού λιμένα ζώων, χωρίς την παρουσία των κατόχων τους ή μελών του πληρώματος.

Η ύπαρξη ζώων επί των σκαφών, επιτρέπεται μόνο εφόσον βρίσκονται υπό τον έλεγχο των κυρίων τους, δεν προκαλούν θορύβους και δεν ρυπαίνουν τους χώρους των τουριστικών λιμένων. Ο φορέας διαχείρισης μπορεί, εφόσον το κρίνει αναγκαίο, να ζητεί από τους κυρίους των κατοικίδιων ζώων την απομάκρυνσή τους, ιδίως μάλιστα

όταν αυτή η ανάγκη υπαγορεύεται από λόγους υγιεινής και ενόχλησης των χρηστών.

Η λήψη θαλάσσιου λουτρού στους χώρους ελλιμενισμού ή αγκυροβολίας των σκαφών.

Εφόσον διατίθενται άλλοι θαλάσσιοι χώροι κατάλληλοι για το σκοπό αυτό, οι όροι και προϋποθέσεις λήψης θαλάσσιου λουτρού στους χώρους αυτούς, καθορίζονται από τους φορείς διαχείρισης. Η αλιεία στη θαλάσσια ζώνη τους. Οι πάσης φύσεως υποβρύχιες δραστηριότητες, χωρίς την έγκριση του φορέα διαχείρισης. Η είσοδος και παραμονή μικροπωλητών και λοιπών ασκούντων πάσης φύσεως εμπορική δραστηριότητα, χωρίς τη συναίνεση του φορέα διαχείρισης. Η στάθμευση κάθε είδους οχημάτων και τροχοφόρων εκτός των ειδικά προς τούτο καθορισμένων χώρων στάθμευσης, οι οποίοι επισημαίνονται με ενδεικτικές πινακίδες, που τοποθετούνται με μέριμνα του φορέα διαχείρισης. Ο φορέας διαχείρισης μπορεί, μετά από ενημέρωση και έγκριση της Λιμενικής Αρχής, να μην επιτρέπει την είσοδο ή στάθμευση στον τουριστικό λιμένα τροχοφόρου οχήματος, αν κρίνει ότι διαταράσσεται η τάξη και η ομαλή λειτουργία του.

[Το τελευταίο εδάφιο της παρ.5.2. τίθεται όπως τροποποιήθηκε με την ΥΑ 2123/01/04 (ΦΕΚ Β'

631]

Η προϊσχύσασα διάταξη είχε ως εξής:

«Η στάθμευση κάθε είδους οχημάτων και τροχοφόρων εκτός των ειδικά προς τούτο καθορισμένων χώρων στάθμευσης, οι οποίοι επισημαίνονται με ενδεικτικές πινακίδες, που να τοποθετούνται με μέριμνα του φορέα διαχείρισης. Ο φορέας διαχείρισης μπορεί να μην επιτρέπει την είσοδο ή στάθμευση στον τουριστικό λιμένα τροχοφόρου οχήματος, αν κρίνει ότι διαταράσσεται η τάξη και η ομαλή λειτουργία του».

5.3 Η ανέλκυση ή καθέλκυση σκάφους, ο καθαρισμός των υφάλων του στη θαλάσσια ή χερσαία ζώνη καθώς και η χρήση των κεκλιμένων επιπέδων ή υποδοχών, επιτρέπεται μόνο στους καθορισμένους για τις εργασίες αυτές χώρους, μετά από σχετική άδεια του φορέα διαχείρισης.

5.4 Δεν επιτρέπεται στους χρήστες των τουριστικών λιμένων η εγκατάλειψη σχοινιών, αλυσίδων, καλωδίων, συσκευών ή άλλων εξαρτημάτων ή εξοπλισμού του τουριστικού λιμένα, κατά τη διάρκεια ελλιμενισμού ή κατά τον απόπλου των σκαφών τους, καθώς και η πρόκληση φθορών στον ως άνω εξοπλισμό. Οι ως άνω επιβαρύνονται με όλες τις δημιουργούμενες για την αντικατάσταση ή επισκευή του εξοπλισμού δαπάνες, που προήλθαν λόγω φθοράς ή απώλειας, που οφείλονται σε υπαιτιότητά τους.

5.5 Ο φορέας διαχείρισης του τουριστικού λιμένα, δεν ευθύνεται για απώλεια ή ζημιά αντικειμένων που ανήκουν σε σκάφη και έχουν εγκαταλειφθεί στους χώρους του λιμένα. Οι ιδιοκτήτες των σκαφών στα οποία ανήκουν τα ως άνω αντικείμενα ή εξοπλισμός, επιβαρύνονται με τα τυχόν δημιουργούμενα έξοδα μεταφοράς και φύλαξης.

5.6 Σε περίπτωση κατά την οποία σκάφος προξενήσει ζημιές στα αγκυροβόλια της θέσης πρόσδεσης στην οποία ελλιμενίζεται, στις εγκαταστάσεις του τουριστικού λιμένα ή στα παρακείμενα σκάφη, είναι υποχρεωμένο να αποκαταστήσει τις ζημιές ή φθορές.

5.7 Τα πληρώματα και οι με οποιαδήποτε ιδιότητα επιβαίνοντες στα σκάφη που ελλιμενίζονται σε τουριστικό λιμένα, οφείλουν να συμπεριφέρονται με ευγένεια και ευπρέπεια και να μην διαταράσσουν την τάξη και την ομαλή λειτουργία του λιμένα.

Άρθρο 6

Συντήρηση του τουριστικού λιμένα

Οι φορείς διαχείρισης έχουν την υποχρέωση να μεριμνούν για την τακτική και έκτακτη συντήρηση του τουριστικού λιμένα και τον έλεγχο

καλής λειτουργίας όλων των εγκαταστάσεών του, να προβαίνουν στις απαιτούμενες αντικαταστάσεις και επισκευές των χερσαίων και λιμενικών εγκαταστάσεων, του φωτισμού και των λοιπών ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων καθώς και του πάσης φύσεως εξοπλισμού και να συμμορφώνονται προς τις υποδείξεις των αρμοδίων προς τούτο οργάνων, έτσι ώστε ο λιμένας να διατηρείται σε κατάσταση πλήρους και άρτιας λειτουργίας.

Όλες οι εργασίες συντήρησης και επισκευής θα πρέπει να εκτελούνται σύμφωνα με τους κανόνες της επιστήμης και της τέχνης και κατά τρόπο που θα ελαχιστοποιεί την ενόχληση των χρηστών.

Οι φορείς διαχείρισης θα πρέπει να μεριμνούν για την εντός εικοσιτετραώρου ή κατά περίπτωση για την κατά το δυνατόν συντομότερη αποκατάσταση τυχόν ζημίας ή δυσλειτουργίας στις ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις παροχές του τουριστικού λιμένα.

Άρθρο 7

Είσπλους - Αγκυροβολία - Πρυμνοδέτηση -Πλαγιοδέτηση – Έκπλους

7.1 Στους Ειδικούς Κανονισμούς ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 31α του Ν. 2160/93, το μέγεθος (ελάχιστο μέγιστο) και ο αριθμός κατά κατηγορία σκαφών που δύναται να εξυπηρετεί κάθε τουριστικός λιμένας καθώς και ο τρόπος διαθέσεως των θέσεων ελλιμενισμού των σκαφών και το σύστημα αγκυροβολίας τους.

7.2 Η δυνατότητα ελλιμενισμού παρέχεται κατόπιν αποδοχής από το φορέα διαχείρισης του σχετικού αιτήματος και σύναψης σχετικής συμφωνίας κατά την οποία ο αιτών αποδέχεται τον παρόντα κανονισμό, τον Ειδικό Κανονισμό Λειτουργίας του τουριστικού λιμένα και το εγκεκριμένο τιμολόγιο αυτού.

7.3 Ο φορέας διαχείρισης του τουριστικού λιμένα μπορεί να αλλάξει τις θέσεις αγκυροβολίας και παραμονής των σκαφών σύμφωνα με τις ανάγκες και στο πλαίσιο της εύρυθμης λειτουργίας του λιμένα.

7.3 Τα σκάφη που κινούνται και ελλιμενίζονται στη θαλάσσια ζώνη οφείλουν να τηρούν τις διατάξεις του διεθνούς κανονισμού αποφυγής συγκρούσεων και τις ισχύουσες διατάξεις περί ασφαλούς ναυσιπλοΐας καθώς και τις διατάξεις των Γενικών Κανονισμών Λιμένα, που ρυθμίζουν θέματα είσπλου, έκπλου αγκυροβολίας, και πρυμνοδέτησης ή πλαγιοδέτησης και τις σχετικές διατάξεις των Ειδικών Κανονισμών Λειτουργίας κάθε τουριστικού λιμένα, που ρυθμίζουν ειδικότερα τα θέματα αυτά.

7.4 Όποιοι καταπλέουν με τα σκάφη τους στη θαλάσσια ζώνη του τουριστικού λιμένα, οφείλουν να γνωστοποιούν με κάθε πρόσφορο μέσο στο φορέα διαχείρισης του λιμένα τα χαρακτηριστικά στοιχεία του σκάφους, να αναμένουν την άδεια εισόδου και να ακολουθούν τις οδηγίες του αρμόδιου προσωπικού για την αγκυροβολία του σκάφους σε χώρο του λιμένα. Οι κάτοχοι κυβερνήτες των σκαφών συμπληρώνουν τα παραδιδόμενα σε αυτούς έντυπα και επιδεικνύουν όλα τα προβλεπόμενα από τις κείμενες διατάξεις πρωτότυπα ναυτιλιακά έγγραφα του σκάφους (π.χ. πιστοποιητικά αξιοπλοΐας, ασφαλείας κ.λ.π.) χορηγώντας αντίγραφα αυτών στο φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα. Σε κάθε περίπτωση, οι ιδιοκτήτες των σκαφών, οφείλουν να γνωστοποιούν εγγράφως στον φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα τα πρόσωπα που τους εκπροσωπούν κατά το χρόνο της απουσίας τους, υποβάλλοντας ταυτόχρονα και την έγγραφη αποδοχή αυτών και να ενημερώνουν εγγράφως για τυχόν τοποθέτηση φύλακα ο οποίος δεν αποτελεί μέλος του πληρώματος.

7.5 Τα σκάφη προσδένονται από τους Κατόχους Κυβερνήτες στις θέσεις που τους υποδεικνύονται από το αρμόδιο προσωπικό του τουριστικού λιμένα. Τυχόν υποδείξεις του προσωπικού ως και η παρουσία του βοηθητικού σκάφους πρόσδεσης του τουριστικού λιμένα, δεν απαλλάσσουν τους κατόχους κυβερνήτες της ευθύνης τους, τόσο για τους

χειρισμούς του σκάφους εντός του λιμένα, όσο και για την πρόσδεσή του στο μόνιμο αγκυροβόλιο ή το χειρισμό των πρυμνήσιων.

7.6 Δεν επιτρέπεται η κατά βούληση αγκυροβολία, πρυμνοδέτηση ή πλαγιοδέτηση σκάφους καθώς και η κατάληψη οποιασδήποτε θέσης εντός του τουριστικού λιμένα εκτός από εκείνη που υποδεικνύεται από το φορέα διαχείρισης και έχει συμφωνηθεί

7.7 Οι κάτοχοι πρέπει να διαθέτουν τον απαραίτητο εξοπλισμό για την ασφαλή αγκυροβολία και πρόσδεση των σκαφών τους για την οποία φέρουν αποκλειστική ευθύνη και να φροντίζουν έτσι ώστε το σκάφος να είναι πάντοτε σωστά δεμένο στη θέση του. Επίσης πρέπει να ελέγχουν την καλή κατάσταση του εξοπλισμού πρόσδεσης και να προβαίνουν, σε περίπτωση φθοράς, σε αντικατάσταση αυτού.

7.8 Δεν επιτρέπεται η παρεμπόδιση των διαύλων πλεύσης και κυκλοφορίας των σκαφών προς ή από τα αγκυροβόλιά τους και η προσπέραση οποιουδήποτε εισερχόμενου ή εξερχόμενου στη θαλάσσια ζώνη του λιμένα, σκάφους.

7.9 Δεν επιτρέπεται η κάθετη προς τον νοητό άξονα της εισόδου του τουριστικού λιμένα πλεύση των σκαφών.

7.10. Το προσωπικό του τουριστικού λιμένα δικαιούται να επιθεωρεί τον τρόπο που είναι δεμένα τα σκάφη και να προβαίνει σε υποδείξεις προς τους κατόχους κυβερνήτες, για τη λήψη από αυτούς ασφαλέστερων μέτρων, υπαγορευομένων από την ναυτική εμπειρία και τέχνη.

Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης των ανωτέρω προς τις υποδείξεις του προσωπικού, ο φορέας διαχείρισης έχει το δικαίωμα να προβαίνει στις κατάλληλες ενέργειες για τη λήψη μέτρων ασφαλείας του σκάφους και να επιβαρύνει τον ιδιοκτήτη του με τα τυχόν δημιουργούμενα έξοδα ή ακόμα και να καταγγείλει τη σύμβαση ελλιμενισμού.

7.11 Οι διατυπώσεις που ισχύουν για την κίνηση των τουριστικών σκαφών στους ελληνικούς λιμένες (άδεια απόπλου, καταστάσεις

πληρώματος και επιβατών, θεώρηση ναυτιλιακών εγγράφων κ.λπ.) ισχύουν και στους τουριστικούς λιμένες.

Άρθρο 8

Ελλιμενισμός - Παραμονή - Μεθόρμιση σκαφών

8.1 Η παραχώρηση, εκ μέρους του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα, του δικαιώματος ελλιμενισμού σκάφους, αποκτάται μόνο μετά από έγγραφη έγκριση του φορέα διαχείρισης, εφόσον έχουν συμπληρωθεί τα προς τούτο απαραίτητα έγγραφα.

8.2 Ο πλοιοκτήτης, κυβερνήτης, εκπρόσωπος ή χρήστης του σκάφους πρέπει να είναι σε θέση να επιδείξει ισχύον ασφαλιστήριο συμβόλαιο από νόμιμη και αναγνωρισμένη ασφαλιστική εταιρεία, το οποίο θα καλύπτει τους ασφαλιστικούς κινδύνους που απαιτείται να καλύπτονται σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, άλλως το σκάφος δεν γίνεται δεκτό για ελλιμενισμό.

8.3 Τα ελλιμενισμένα σκάφη κατά τον χρόνο έναρξης του ελλιμενισμού τους και καθ' όλη τη διάρκεια αυτού, θα πρέπει να βρίσκονται πάντοτε σε κατάσταση αξιοπλοΐας.

8.4 Ο πλοιοκτήτης, κυβερνήτης ή εκπρόσωπος του σκάφους οφείλει να ενημερώνει εγγράφως το φορέα διαχείρισης για κάθε αλλαγή που αφορά στην πλοιοκτησία εκπροσώπηση (Δ/νση, τηλέφωνο κ.λπ.) και στο σκάφος (σημαία, νηολόγιο κ.λπ.)

8.5 Σε κάθε περίπτωση αλλαγής πλοιοκτησίας ιδιοκτησίας ελλιμενισμένου σκάφους σε τουριστικό λιμένα, ο πωλητής πρέπει να ενημερώνει εγγράφως το φορέα διαχείρισης περί της γενομένης αλλαγής, αναφέροντας το όνομα, τη δ/νση μόνιμης κατοικίας του αγοραστή, τα στοιχεία του εκπροσώπου καθώς και την ημερομηνία της μεταβίβασης. Την ίδια υποχρέωση έχει και ο αγοραστής, ο οποίος σε κάθε περίπτωση καθίσταται αλληλεγγύως και εις ολόκληρο υπεύθυνος με τον πωλητή για

την εξόφληση τυχόν προηγούμενων υποχρεώσεων του περιελθόντος σ' αυτόν σκάφους.

8.6 Σε περίπτωση που ο φορέας διαχείρισης του τουριστικού λιμένα, το κρίνει αναγκαίο μπορεί να απαιτήσει τη μεθόρμιση μεταφορά οποιουδήποτε σκάφους σε άλλο σημείο εντός ή και εκτός του λιμένα. Η μεθόρμιση ή μεταφορά σε χερσαίο χώρο κρίνεται αναγκαία αν:

α) παρακωλύεται από την παραμονή του σκάφους στον τουριστικό λιμένα η λειτουργία (ασφαλής είσπλους και έκπλους σκαφών) και εκμετάλλευση αυτού.

β) Πιθανολογείται κίνδυνος ναυαγίου, ή πρόκληση ζημιάς σε άλλο ή άλλα σκάφη ή κίνδυνος ρύπανσης.

γ) Υπάρχει αυθαίρετη κατάληψη θέσεως ελλιμενισμού.

Για την συνδρομή μιας ή περισσότερων από τις προαναφερόμενες προϋποθέσεις, συντάσσεται πρακτικό από το φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα, με το οποίο ορίζεται πενθήμερη προθεσμία από της κοινοποίησεως για την μεθόρμιση μεταφορά του σκάφους. Εφόσον συντρέχει η περίπτωση (β) της παρούσας παραγράφου, ορίζεται τριήμερος προθεσμία.

Με μέριμνα του φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα, το πρακτικό κοινοποιείται με απόδειξη στον πλοίαρχο του σκάφους ή στον πλοιοκτήτη, φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή στον ορισθέντα στη σχετική δήλωση εκπρόσωπο ή αντίκλητο, στην δηλωθείσα διεύθυνση κατοικίας των, εφόσον τα στοιχεία αυτά έχουν δηλωθεί στο φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα. Αν τα παραπάνω στοιχεία δεν είναι γνωστά στο φορέα διαχείρισης το πρακτικό επικολλάται σε εμφανές σημείο του σκάφους. Αν η ταχθείσα προθεσμία παρέλθει άπρακτος, ο φορέας διαχείρισης του τουριστικού λιμένα προχωρεί στην ανέγκυση ή μεθόρμιση του σκάφους. Τα σχετικά έξοδα, βαρύνουν αποκλειστικά τον ιδιοκτήτη ή τον εκπρόσωπο του σκάφους. Σε περίπτωση άρνησης αυτών

να καταβάλουν τα σχετικά ποσά, αυτά καταβάλλονται από το φορέα διαχείρισης και αναζητούνται από τους ανωτέρω οι οποίοι ευθύνονται εις ολόκληρον.

8.7 Ο φορέας διαχείρισης δεν φέρει ευθύνη για τη φύλαξη του σκάφους που μεταφέρθηκε μεθορμίστηκε αναγκαστικά ή για τυχόν ζημία που επήλθε σ' αυτό κατά την μεταφορά μεθόρμιση ή την παραμονή του σε άλλο χώρο εντός ή εκτός του τουριστικού λιμένα.

8.8 Σε περίπτωση που σκάφος βρίσκεται σε επικίνδυνη κατάσταση λόγω έκρηξης, φωτιάς, διαρροής κ.λπ. και επίκειται άμεσος κίνδυνος για την ασφάλεια προσώπων, άλλων σκαφών ή των εγκαταστάσεων του λιμένα εφαρμόζονται οι προβλεπόμενες στους κανονισμούς λιμένων διατάξεις περί λήψης έκτακτων μέτρων. Σε περίπτωση ναυαγίου εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις.

8.9 Εάν το σκάφος πρόκειται να αναχωρήσει οριστικά από τον τουριστικό λιμένα, ο ιδιοκτήτης, κυβερνήτης ή ο νόμιμος εκπρόσωπος αυτού, υποχρεούται να το δηλώσει εγγράφως και εγκαίρως στο φορέα διαχείρισης άλλως ο φορέας διαχείρισης δεν φέρει ευθύνη για την χρέωση του σκάφους μέχρι να ενημερωθεί εγγράφως για την οριστική αναχώρηση αυτού.

Άρθρο 9

Κυρώσεις

9.1 Τα ελλιμενιζόμενα σκάφη οφείλουν να εξοφλούν τα δικαιώματα για τις παρεχόμενες υπηρεσίες εξυπηρητήσεις εμπρόθεσμα και σύμφωνα με όσα προβλέπονται στους Ειδικούς Κανονισμούς Λειτουργίας και στις Υπουργικές Αποφάσεις έγκρισης των τιμολογίων, άλλως επιβαρύνονται με τους νόμιμους τόκους υπερημερίας ανεξάρτητα από άλλες κυρώσεις που μπορεί να προβλέπονται

9.2 Στους παραβάτες των άρθρων 4, 5, 7 και 8 του παρόντος, επιβάλλονται από την αρμόδια Λιμενική Αρχή, ανεξάρτητα από άλλες

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

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.---

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΑΠΟ ΒΙΒΛΙΑ

- Γεωργιάδης, Ν., 2005, «Η ανερχόμενη αγορά του yachting στην Ελλάδα», Investment Research and Analysis Journal , Αθήνα
- Ευθυμιάτου – Πουλάκου Αντωνία, 2005, Τουριστικό Δίκαιο, Σάκκουλας Αντ., Αθήνα, σελ. 289-307
- Ηγουμενάκης Νίκος Γ., 1991, Τουριστική Οικονομία, Τόμος Α , Interbooks, Αθήνα , σελ. 149-165
- Ηγουμενάκης Γ. Νίκος , Κραβαρίτης Ν. Κώστας, Λύτρας Ν. Περικλής, 1999 , Εισαγωγή στον Τουρισμό, Interbooks, Αθήνα
- Ηγουμενάκης Γ. Νίκος, Κώστας Ν. Κραβαρίτης, 1999, “Τουρισμός, βασικές έννοιες”, Interbooks, Αθήνα
- Κώστας Ν. Κραβαρίτης, 1992, Επαγγελματικός Τουρισμός, Interbooks, Βριλήσσια
- Μυλωνόπουλος Δ. , Μοίρα Π. , 2005, Θαλάσσιος Τουρισμός, Interbooks , Αθήνα 2005,
- Σβορώνου Ε., 2003, Μέθοδοι Διαχείρισης του Οικοτουρισμού και του Τουρισμού σε Προστατευμένες Περιοχές, Αθήνα)
- Σχίζας Γιάννης, “Ο άλλος Τουρισμός”, Εναλλακτικές Εκδόσεις/ Οικοτοπία, Αθήνα 1998

ΥΛΙΚΟ ΑΠΟ ΤΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΟΥ ΕΑΠ ΚΑΙ ΤΟΥ ΑΤΕΙ ΠΑΤΡΩΝ
ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Κεντρικό Λιμεναρχείο Πατρών

Τμήμα Θαλάσσιου Τουρισμού

Γραφείο Μαρίνες

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

- http://www.traveldailynews.gr.aspnewid=37146&subcategory_id=7 (πρόσβαση 11/2010)
- [http:// www.grekka.com/search.php](http://www.grekka.com/search.php)
- <http://www.portocarras.com/default.asp?pid=242&la=1> (πρόσβαση 10/2010)
- www.gnto.gr και www.eot.gr
- www.in.gr
- www.google.com
- www.yahoo.com
- www.greece-yachting.com
- <http://www.scubadivinggreece.gr/index.html>(πρόσβαση 10/2010)
- www.diversclub-crete.gr/greek/dive-tours-gr.html
- www.athinoramatravel.gr/guide
- www.cruiseplan.gr
- www.wikipedia.gr
- www.thalassa.net.gr
- www.ypai.gr
- www.world-tourism.org (world tourism organization)

- www.wttc.org(world travel & tourism organization)
- www.greek-tourism.gr
- www.traveldailynews.gr
- www.touristnews.gr
- www.statistics.gr
- www.lesbos.gr