



ΔΠΜΣ

Διοίκηση στη Ναυτική Επιστήμη και Τεχνολογία

Διπλωματική Εργασία

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνα Σάρκα

MNΣΝΔ20038- MNΣΝΔ20061

Επιβλέπων:

Σταμάτιος Καλλίγερος

Πειραιάς

Μάρτιος 2022

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

«Τα άτομα τα οποία εκπονούν την Διπλωματική Εργασία φέρουν ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας των πιθανών συνεπειών αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.»

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ:

ΜΕΛΟΣ Α΄: Καλλίγερος Σταμάτης

ΜΕΛΟΣ Β΄: Κρόκος Φραγκούλης

ΜΕΛΟΣ Γ΄: Τσελέντης Στυλιανός



*“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνα Σάρκα ”,
“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”*

*“Ευχαριστούμε τον Επιβλέποντα καθηγητή μας, Σταμάτιο
Καλλίγερο για την καθοδήγηση, για τις συμβουλές που μας παρείχε
και επειδή μας τίμησε με την επίβλεψη της παρούσας
διπλωματικής”*

Κωτούλας Σπυρίδων και Σάρκα Μπεσιάνα



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

Περίληψη

Ο βιώσιμος θαλάσσιος τουρισμός είναι ένας από τους τομείς του βιώσιμου τουρισμού. Θεωρείται ως μια ταχέως αναπτυσσόμενη και κερδοφόρα αγορά, που λαμβάνει υπόψη την προστασία του περιβάλλοντος, μειώνοντας τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις και προωθώντας τα συμφέροντα των τοπικών κοινοτήτων.

Μετά την κρίση του Covid-19, η ζήτηση για βιώσιμο θαλάσσιο τουρισμό αναμφίβολα θα αυξηθεί, αλλά αυτή η ανάπτυξη πρέπει να αντιμετωπιστεί προσεκτικά προκειμένου να διασφαλιστεί ότι θα αποφέρει οφέλη στις τοπικές κοινωνίες και θα συμβάλλει σε ένα υγιές θαλάσσιο περιβάλλον.

Γενικά, ο βιώσιμος θαλάσσιος τουρισμός πρέπει να βασίζεται στη φύση, να είναι εκπαιδευτικός και να είναι αντικείμενο διαχείρισης σύμφωνα με τη θεωρία της αειφορίας. Η ανάπτυξή του πρέπει να σχετίζεται άμεσα με τη διαδικασία ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών, με σεβασμό στην προσέγγιση του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού και σύμφωνα με τις αρχές της στρατηγικής της Ε.Ε. για την «γαλάζια ανάπτυξη».

Ο βιώσιμος θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει διάφορες δραστηριότητες, είτε με βάση το νερό είτε με βάση την ξηρά, καθώς και με συνδυασμό τους. Επίσης, είναι επωφελής για τις τοπικές οικονομίες, αποκαθιστώντας τους παραδοσιακούς οικονομικούς τομείς. Επιπλέον, προκαλεί σημαντικά θετικά αποτελέσματα στο φυσικό περιβάλλον προσφέροντας μια νέα, πιο βιώσιμη παγκόσμια προοπτική στους εμπλεκόμενους ανθρώπους, καθώς συντελεί στην παραγωγή πλούτου. Ωστόσο, σε περίπτωση που δεν υπάρχει ο σωστός προγραμματισμός, η σωστή εφαρμογή και η σωστή διαχείριση, ελλοχεύει πάντοτε ο κίνδυνος αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Σε αυτήν τη διπλωματική εργασία εξετάζονται οι έννοιες του θαλάσσιου και του βιώσιμου τουρισμού, οι οποίες μας οδηγούν στον βιώσιμο θαλάσσιο τουρισμό, συμπεριλαμβάνοντας στόχους, δραστηριότητες, θετικές και δυνητικά αρνητικές επιπτώσεις καθώς και η εφαρμογή του βιώσιμου θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα.



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

Λέξεις – Κλειδιά

Θαλάσσιος και παράκτιος τουρισμός, βιώσιμος τουρισμός, αειφόρος τουριστική ανάπτυξη.



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

Πίνακας Περιεχομένων

Περίληψη	v
Πίνακας Περιεχομένων	vii
Πίνακας Σχημάτων / Εικόνων	viii
Πίνακες	ix
Συντμήσεις	x
1. Ο Θαλάσσιος Τουρισμός	1
1.1 Έννοια και Ορισμοί	1
1.2 Επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού	3
1.2.1 «Κύκλος ζωής του τουρισμού» (Butler, 1990)	4
1.2.2 Περιβαλλοντικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού	6
1.3 Προκλήσεις του θαλάσσιου τουρισμού	14
1.4 Ο Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα	16
<i>Δυνατά σημεία</i>	19
<i>Αδύνατα σημεία</i>	19
<i>Ευκαιρίες</i>	20
<i>Απειλές</i>	21
2. Βιώσιμος Τουρισμός -Αειφόρος ανάπτυξη	22
2.1 Κλιματική αλλαγή	23
2.2 Χαρακτηριστικά και Αρχές Βιώσιμου Τουρισμού	24
2.3 Πανδημία και βιώσιμος τουρισμός	25
3. Βιώσιμος Θαλάσσιος και Παράκτιος Τουρισμός	26
Η μετάβαση προς τον βιώσιμο παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό	26
3.1 Παγκόσμια δραστηριότητα	27
3.2 Ευρωπαϊκή Ένωση	29
3.3 Επίδραση της Βιωσιμότητας στον Θαλάσσιο Τουρισμό	32
3.4 Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα	35



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,
“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

3.4.1 Συμπεράσματα για τον Βιώσιμο Θαλάσσιο Τουρισμό στην Ελλάδα	37
3.4.2 Προτάσεις για τον Βιώσιμο Θαλάσσιο Τουρισμό στην Ελλάδα	39
4. Επίλογος	43
Βιβλιογραφία - Δικτυογραφία	46
Παράρτημα Α: Ευρωπαϊκό και Εθνικό θεσμικό πλαίσιο για MSP & ICZM	48

Πίνακας Σχημάτων / Εικόνων

Εικόνα 1: (ΑΡ.) Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία του θαλάσσιου και παράκτιου κλάδου το 2011 στην ΕΕ (δισ ευρώ). (ΔΕ.) Απασχόληση στον θαλάσσιο κλάδο το 2011 στην ΕΕ (χιλιάδες θέσεις απασχόλησης) **Εικόνα 2:** Τα 15 λιμάνια της Ε.Ε. με το μεγαλύτερο αριθμό κρουαζιέρων.

Εικόνα 3: Βιώσιμος Θαλάσσιος και Παράκτιος Τουρισμός.



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

Πίνακες

Πίνακας 1: Οι επιπτώσεις του παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού στο περιβάλλον.

Πίνακας 2: Αριθμός αγκυροβολίων τύπου yachts στην Ελλάδα και άλλες ανταγωνιστικές χώρες στην Μεσόγειο.



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνα Σάρκα ”,

“ Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα ”

Συντμήσεις

ICZM	Integrated Coastal Zone Management
MSP	Maritime Spatial Planning
UNEP	United Nations Environmental Programme
UNWTO	United Nations World Tourism Organization
E.E.	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΟΔΠΖ	Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών
ΥΑ	Υπουργική Απόφαση



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

1. Ο Θαλάσσιος Τουρισμός

1.1 Έννοια και Ορισμοί

Ιστορικά ο θαλάσσιος τουρισμός εντοπίζεται για πρώτη φορά στην Αρχαιότητα με την μορφή των περιηγήσεων (Οδύσσεια) στην αρχαία Ελλάδα, ή με την μορφή ναυλώσεων με σκοπό την παρακολούθηση θεαμάτων από τους Ρωμαίους πολίτες (π.χ. στην Αίγυπτο) καθώς επίσης κατά την διάρκεια του Μεσαίωνα για προσκύνηση σε τόπους θρησκευτικής λατρείας (π.χ. Ιεροσόλυμα). Τέλος του 18ου αιώνα, εμφανίστηκε η κρουαζιέρα στις περιηγήσεις των εξερευνητών της εποχής σε όλα τα μήκη και πλάτη των Ωκεανών, ενώ στη νεότερη Ελλάδα η εμφάνιση του θαλάσσιου τουρισμού εντοπίζεται μετά την εκκαθάριση των ελληνικών θαλασσών από τις νάρκες του Β' Παγκοσμίου Πολέμου τη δεκαετία του '50. Εκείνη την περίοδο εμφανίζεται και ο ατομικός τουρισμός με ιδιωτικά σκάφη ή ενοικιαζόμενα σκάφη αναψυχής μικρού μεγέθους. (ΚΟΥΒΑΡΑΣ, 2017)

Ο θαλάσσιος τουρισμός μπορεί να οριστεί ως¹ «το σύνολο της οργανωμένης τουριστικής δραστηριότητας που αναπτύσσεται στον θαλάσσιο χώρο και στις ακτές μιας περιοχής υποδοχής τουριστών. Ενδεικτικά διακρίνεται σε:

α. **Τουρισμό Κρουαζιέρας**, ήτοι οποιοδήποτε ταξίδι αναψυχής έναντι ναύλου, διάρκειας τουλάχιστον δύο ημερών εν πλω, με κύριο σκοπό την παροχή υπηρεσιών διαμονής, εστίασης και ψυχαγωγίας των επιβατών στο πλοίο και την επίσκεψή τους σε προορισμούς ποικίλου ενδιαφέροντος.

β. **Τουρισμό Γιώτινγκ (Yachting)**, ήτοι οιαδήποτε θαλάσσια περιήγηση που πραγματοποιείται με ιστιοφόρα ή θαλαμηγούς παρέχοντας υπηρεσίες διαμονής και εστίασης στον τουρίστα, καθώς και τη δυνατότητα προσέγγισης σε νησιωτικές και παράκτιες περιοχές. Οι περιηγήσεις αυτές πραγματοποιούνται για λόγους αναψυχής με ιδιόκτητα ή μισθωμένα πλοία, τα οποία είτε περιλαμβάνουν στη μίσθωση το πλήρωμα (crew boats) είτε προσφέρονται χωρίς αυτό (bareboats).

¹ <http://www.opengov.gr/tourism/?p=1443>



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

γ. **Καταδυτικό Τουρισμό αναψυχής**, ήτοι τη δραστηριότητα κατά την οποία με συγκεκριμένο εξοπλισμό και τεχνικές υποστηρίζεται η εκμάθηση ή/και καθοδήγηση ατόμων που καταδύονται για λόγους αναψυχής. Δύναται να πραγματοποιείται σε: Α.

Καταδυτικό Πάρκο, ήτοι χαρακτηρισμένη περιοχή στην οποία πραγματοποιούνται κατ’ αποκλειστικότητα καθοδηγούμενες καταδύσεις αναψυχής καθώς και συναφείς υποβρύχιες δραστηριότητες. Β. Υποβρύχια μουσεία, ήτοι κηρυγμένους ενάλιους αρχαιολογικούς χώρους, στους οποίους επιτρέπεται καθοδηγούμενη κατάδυση, με συνοδεία δυτώνφυλάκων αρχαιοτήτων ή αρχαιολόγων.

δ. **Αλιευτικό τουρισμό**, ήτοι την παροχή τουριστικών υπηρεσιών συνδεδεμένων με την αλιεία, τη σπογγαλιεία, την υδατοκαλλιέργεια και τις σχετικές με αυτές -πρακτικές και τεχνικές- παραδόσεις και τοπικά έθιμα, τα τοπικά προϊόντα, την παραδοσιακή κουζίνα και την τοπική γαστρονομία.» (ΥΠ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ, 2018)

Επιπλέον, ο θαλάσσιος τουρισμός μπορεί να διακριθεί σε **θαλάσσιο πολιτιστικό τουρισμό**, όπως ναυτικά μουσεία, πλοία-μουσεία και σε **θαλάσσιο αθλητικό τουρισμό** με αγώνες σκαφών².

Στις μέρες μας, ο θαλάσσιος τουρισμός έχει αποτελέσει και εξακολουθεί να αποτελεί μία από τις δυναμικότερες μορφές τουρισμού, έχοντας ουσιαστική συμμετοχή στις τουριστικές οικονομίες των χωρών στις οποίες έχει αναπτυχθεί, ενώ παράλληλα παρουσιάζει σημαντικές τάσεις συνεχούς ανάπτυξης. Ωστόσο, παρόλο που ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί βασική αγορά παγκοσμίως με σημαντικές δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης τα επόμενα χρόνια, χαρακτηρίζεται από μεγάλη δυσκολία αναφορικά με την καταγραφή δεδομένων και στατιστικών στοιχείων για την εκτίμηση του πραγματικού του μεγέθους. Το γεγονός αυτό έχει περιορίσει την προσέγγιση του μεγέθους του θαλάσσιου τουρισμού, στην ποσοστιαία συμμετοχή του στο σύνολο της τουριστικής δραστηριότητας κάθε περιοχής. Επιπροσθέτως, η ακριβής εκτίμηση της συγκεκριμένης μορφής τουρισμού, περιλαμβάνει μόνον δραστηριότητες, όπως ταξίδια κρουαζιέρας και γιώτινγκ, ενώ άλλες δραστηριότητες, όπως ο καταδυτικός τουρισμός παρουσιάζουν μεγαλύτερη δυσκολία σε

² Μυλωνόπουλος Δημήτρης, Μοίρα Πολυξένη, (2005), Θαλάσσιος Τουρισμός.



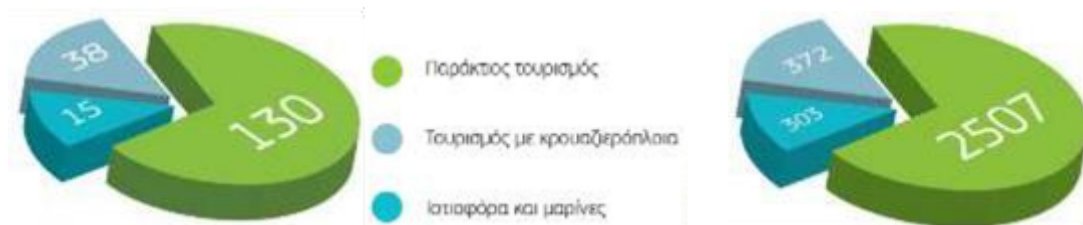
“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

θέματα εκτιμήσεων, καθώς δεν υπάρχουν διεθνείς διαθέσιμες πληροφορίες. (ΚΟΥΒΑΡΑΣ, 2017)

Παρόλο που ακόμα και στις μέρες μας δεν έχουν εκτιμηθεί τα οικονομικά μεγέθη του θαλάσσιου τουρισμού συνολικά, είναι φανερό ότι ο κύκλος εργασιών του είναι εξαιρετικά σημαντικός, καθώς οι επιδράσεις του αφορούν τις εθνικές οικονομίες, με τους

νησιωτικούς και παράκτιους προορισμούς να επηρεάζονται περισσότερο, αφού ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μία από τις κύριες οικονομικές δραστηριότητες των περιοχών αυτών. (ΚΟΥΒΑΡΑΣ, 2017)



Εικόνα 1: (ΑΡ.) Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία του θαλάσσιου και παράκτιου κλάδου το 2011 στην ΕΕ (δισ ευρώ). (ΔΕ.) Απασχόληση στον θαλάσσιο κλάδο το 2011 στην ΕΕ (χιλιάδες θέσεις απασχόλησης) ‘Πηγή ΕΕΠ. 2014’

1.2 Επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια τεράστια επιχείρηση που συνιστά ένα τμήμα της ευρύτερης βιομηχανίας του τουρισμού. Για πολλά νησιωτικά και παράκτια έθνη (Μαλδίβες, νησιά Καραϊβικής, Κανάρια, Βαlearίδες, κ.λπ.) ο θαλάσσιος τουρισμός είναι η «αιχμή του δόρατος», ενώ σε αρκετές περιπτώσεις αποτελεί τη μοναδική μορφή τουρισμού.

(ΚΟΥΡΤΕΣΟΠΟΥΛΟΥ, 2020)

Ο θαλάσσιος τουρισμός, στα πρώτα στάδια, θεωρείται ως ένας επιθυμητός τομέας στόχος για ανάπτυξη λόγω της σημαντικής εισροής συναλλάγματος, της αύξησης της απασχόλησης και της δημιουργίας αναπτυξιακών υποδομών.

Συνήθως στην τουριστική ανάπτυξη η ανάλυση «κόστος-όφελος» της τουριστικής ανάπτυξης συνήθως επικεντρώνεται σε αυτά τα θετικά αποτελέσματα, δίνοντας ελάχιστη προσοχή στις κοινωνικές, περιβαλλοντικές και άλλες επιπτώσεις που συνδέονται με την



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

ανάπτυξη του τουρισμού γενικότερα (Warren & Taylor, 1994) και του θαλάσσιου τουρισμού ειδικότερα.

Μια ενδιαφέρουσα θεωρία η οποία εστιάζει στους κινδύνους που προκαλούνται σταδιακά από μικρές αλλαγές στο φυσικό περιβάλλον είναι η θεωρία της «διαδοχής της αναψυχής» (Stankey, 1985). Η θεωρία αυτή διατυπώνει πως «το ξαφνικό ενδιαφέρον που ακολουθεί την ανακάλυψη μιας ‘παρθένας και αμόλυντης’ περιοχής, ακολουθεί η υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος. Σταδιακά, οι αρχικοί επισκέπτες που προσελκύστηκαν από το αμόλυντο περιβάλλον, απομακρύνονται και αντικαθίστανται από μεγαλύτερους αριθμούς επισκεπτών, με λιγότερες προσδοκίες περιβαλλοντικής ποιότητας.

Αυτή η αλυσίδα συνεχίζεται, με αποτέλεσμα τους ακόμα μεγαλύτερους αριθμούς επισκεπτών, την αυξανόμενη ανάπτυξη της υποδομής των περιοχών, προκειμένου να ανταποκριθεί στις ανάγκες των τουριστών και τη σταδιακή υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος. Στο διάστημα αυτό, η αρχική ομάδα επισκεπτών, που την ονομάζουμε «ομάδα ανακάλυψης», μετακινείται, εξερευνά και «ανακαλύπτει» μια νέα παρθένα περιοχή και, έτσι, ξεκινά και πάλι η αλυσίδα της διαδοχής της αναψυχής». (ΜΟΙΡΑ, 2002)

Η εν λόγω θεωρία (διαδοχή της αναψυχής) εφαρμόζεται άμεσα στα νησιωτικά και κατ’ επέκταση στα παράκτια περιβάλλοντα. Ο βασικός λόγος είναι ότι οι περιοχές αυτές προσελκύουν μεγάλο αριθμό τουριστών με ταυτόχρονη ανάπτυξη διαφόρων θαλάσσιων δραστηριοτήτων, καθώς ο συνδυασμός ξηράς και θάλασσας είναι πανίσχυρος πόλος έλξης τουριστών. Εξαιτίας αυτής της ‘έλξης’ οι νησιωτικές, κυρίως, περιοχές παρουσιάζουν υψηλό βαθμό τρωτότητας στον κίνδυνο του «αιφνίδιου ενδιαφέροντος» των τουριστών.

1.2.1 «Κύκλος ζωής του τουρισμού» (Butler, 1990)

Μια περιοχή που δραστηριοποιείται για πρώτη φορά τουριστικά, αναγκαστικά θα ακολουθήσει τον «κύκλο παραγωγικής ζωής», ένα τυπικό οικονομικό μοντέλο που χρησιμοποιείται ευρύτατα στην διοίκηση επιχειρήσεων και το μάρκετινγκ. Σύμφωνα με αυτό το μοντέλο ανάπτυξης, ένα προϊόν θα ακολουθήσει την διαδρομή γέννηση-ανάπτυξη-ωριμότητα. Το εν λόγω μοντέλο ανάπτυξης παρουσιάζεται σε πολλές περιοχές όπου αναπτύχθηκε ο θαλάσσιος τουρισμός. (ΚΟΥΡΤΕΣΟΠΟΥΛΟΥ, 2020)



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η περίπτωση του κόλπου Hanauma στο νησί Οάχου στη Χαβάη, που δείχνει τόσο τις δραματικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις οι οποίες μπορεί να προκύψουν ως αποτέλεσμα του θαλάσσιου τουρισμού, καθώς και τα στάδια ανάπτυξης που σκιαγραφούνται στο μοντέλο του κύκλου ζωής. (ΜΟΙΡΑ, 2002)

«Ο Hanauma είναι ένας προστατευμένος κόλπος στη νησί Οάχου, στη Χαβάη, περίπου 15 λεπτά οδικώς από την πρωτεύουσα Χονολουλού. Πριν από το 1950, αυτός ο περικλειστος κόλπος χρησιμοποιείτο από τους ντόπιους για την παραδοσιακή συλλογή τροφής, από περιστασιακούς ψαράδες και από κατασκηνωτές του Σαββατοκύριακου.

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '50 κατασκευάστηκε ένας παραλιακός δρόμος από τη Χονολουλού μέχρι τον κόλπο. Αυτό το έργο βελτίωσε σημαντικά τη δυνατότητα πρόσβασης, αυξάνοντας τον αριθμό των επισκεπτών στον κόλπο, με αποτέλεσμα να προκληθεί μια μαζική αύξηση της χρήσης την επόμενη δεκαετία.

Το 1964, πάνω από 1.000 ψάρια και 500 κομμάτια κοράλλια αφαιρούνταν κάθε χρόνο από επισκέπτες του κόλπου με τη χρήση καταδυτικών συσκευών και καμακιών.

Από το 1967, ο κόλπος Hanauma έλαβε το καθεστώς του αποθέματος (Hanauma Bay Nature Preserve), ο δρόμος βελτιώθηκε, οι θέσεις για στάθμευση αυξήθηκαν, ενώ προστέθηκαν και χώροι ανάπαυσης και χώροι για πικ νικ. Η δημιουργία αυτών των εγκαταστάσεων αύξησε κατακόρυφα τη δημοτικότητα του κόλπου, με αποτέλεσμα να αρχίσουν να εκφράζονται ανησυχίες για τη φέρουσα ικανότητα του.

Μία μελέτη που έγινε το 1977 για να προσδιορίσει το άριστο επίπεδο χρήσης του πάρκου διαπίστωνε ότι η φέρουσα ικανότητα του κόλπου ανερχόταν σε 1.000 επισκέπτες την ημέρα. Καθώς, όμως, η δημοτικότητα του κόλπου αύξανε συνεχώς, η χρήση του κόλπου ανήλθε στους 10.000 επισκέπτες την ημέρα. Μέχρι το 1981, επισκέπτονταν τον μικρό κόλπο, κάθε χρόνο, πάνω από 2.000.000 τουρίστες.

Η ταχεία ανάπτυξη του αριθμού των τουριστών, μαζί με την υποδομή που δημιουργήθηκε για να εξυπηρετήσει αυτές τις ανάγκες, προκάλεσε μια σημαντική μείωση της ποιότητας του οικοσυστήματος του κόλπου, ιδιαίτερα στις ευρύτερα χρησιμοποιούμενες ρηχές περιοχές.» (ΜΟΙΡΑ, 2002)

Η αμειβόμενη πρόσβαση από το 1998 έχει οδηγήσει σε μείωση του αριθμού των παραθεριστών. Το 2002, άνοιξε το Κέντρο Ναυτιλιακής Εκπαίδευσης, ενώ οι επισκέπτες είναι



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

υποχρεωμένοι να παρακολουθήσουν πρώτα μια ταινία μικρού μήκους και να εξοικειωθούν με τους κανόνες φροντίδας για τη φύση του κόλπου.

Ο αριθμός των επισκεπτών που τις δεκαετίες του '70 και '80 προσέγγιζαν τους 10.000 ημερησίως. Πλέον ο αριθμός αυτός, με το πλάνο διοίκησης του θαλάσσιου πάρκου από το 2019, δεν ξεπερνά τις 3.000. Λόγω της μη λειτουργίας του Πάρκου, εξαιτίας της πανδημίας, παρατηρήθηκαν τα εξής θετικά σημεία στην θαλάσσια περιοχή:

- Μεγάλα ψάρια επέστρεψαν στον κόλπο.
- Μεγαλύτερος αριθμός και δραστηριοποίηση από φώκιες.
- Πιο καθαρά νερά κατά 18% στα 2m βάθος και 46% στα 5m βάθος.³

1.2.2 Περιβαλλοντικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού

Σήμερα υπάρχει μια συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για σχετικά «αδιατάρακτα» παράκτια περιβάλλοντα και, ειδικότερα, για τα περιβάλλοντα που φιλοξενούν άγρια ζωή.

Αυτή η μορφή τουρισμού επιδοκιμάζεται από πολλούς ερευνητές, καθώς θεωρείται ως ο κατάλληλος τρόπος για τη διάσωση απειλούμενων πληθυσμών των αγρίων ζώων, συμπεριλαμβανομένων και των θαλασσίων ειδών. Μάλιστα, οι απόψεις αυτές μπορούν να συνοψισθούν σε μια δήλωση: «Ο τουρισμός εμπεριέχει τους σπόρους της καταστροφής του. Ο τουρισμός μπορεί να σκοτώσει τον τουρισμό, να καταστρέψει τα ίδια τα ελκυστικά στοιχεία του περιβάλλοντος, τα οποία οι τουρίστες έρχονται να απολαύσουν σε μια περιοχή». (ΚΟΥΡΤΕΣΟΠΟΥΛΟΥ, 2020)

Τόσο στον διεθνή χώρο όσο και στην Ελλάδα υπάρχουν πάρα πολλές περιπτώσεις, που επιβεβαιώνουν και ενισχύουν αυτές τις ανησυχίες.

Συνοπτικά οι επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στο περιβάλλον αποτυπώνονται στον κάτωθι πίνακα:

³ <https://www.youtube.com/watch?v=NZZzPpQkRUc>



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

Δραστηριότητες που επηρεάζουν το περιβάλλον	Πιέσεις στο οικοσύστημα	Οικοσυστήματα που επηρεάζονται
Γιώτινγκ	Αγκυροβόλια Αύξηση της θολότητας. Εκπομπές καυσίμων και χημικών προϊόντων Κατασκευή και συντήρηση λιμένων Θόρυβος Σύγκρουση με θηλαστικά.	Καταστροφή στη θάλασσα βλάστηση, φύκια, κοράλλια κι άλλα θαλάσσια είδη Αύξηση της ρύπανσης και των στέρεων αποβλήτων Χαμένοι μικροβιότοποι Μόλυνση της τροφικής αλυσίδας Παράκτια διάβρωση Μείωση στα άτομα του πληθυσμού Αλλοίωση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων
Κρουαζιέρα	Παράνομη απόρριψη απορριμμάτων, λυμάτων και πετρελαίου. Αγκυροβόλιο. Εκπομπές καυσίμων και χημικών προϊόντων Κατασκευή και συντήρηση λιμένων.	Κίνδυνος και δηλητηρίαση ζώων και πλαγκτόν σε ανοιχτές θάλασσες. Καταστροφή κοραλλιογενών υφάλων . Παράκτια διάβρωση και αλλοίωση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων.



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

Ηλιοθεραπεία, πικ νικ και άλλες παράκτιες δραστηριότητες.	Ζητήματα σχετικά με τα απορρίμματα και τα περιττώματα Σπάσιμο φυτών Ενόχληση μέσω του θορύβου και της φυσικής παρουσίας	Προσβολή των φυτικών οικοσυστημάτων σε αμμώδεις παραλίες λόγω ευτροφισμού, κινδύνου πυρκαγιάς και απειλής για τα ζώα Καταστροφή της βλάστησης και διάβρωση του εδάφους Καταπόνηση και ενόχληση των ζώων, όπως τα αυγά από τις χελώνες.
Ελεύθερη κατάδυση	Καταστροφή των κοραλλιών Υποβρύχιο κυνήγι Ανησυχητικά ιζήματα Αγγιγμα και τάισμα ψαριών Σκουπίδια	Καταστροφή των υφάλων, μεταβολή στη σύνθεση των ειδών στους κοραλλιογενείς υφάλους Αποδεκατισμός ψαριών και μεταβολή στη σύνθεση των ειδών Επιρροή στη φωτοσύνθεση λόγω θόλωσης του νερού Πρόκληση ενόχλησης σε συγκεκριμένα είδη ψαριών Πρόκληση ευτροφισμού και απειλή ζώων
Κολύμπι	Μόλυνση του νερού από τα αντηλιακά, τα αντηλιακά λάδια και τα σαπούνι	Πρόκληση ευτροφισμού στα παράκτια ύδατα και στις λιμνοθάλασσες



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

<p>Άλλα μηχανοκίνητα θ σπορ</p>	<p>Δημιουργία θορύβου Δημιουργία κυμάτων, δονήσεων και ενοχλητικών ιζημάτων Χρήση ελίκων και πρόκληση μηχανικών επιπτώσεων Μόλυνση των νερών με λάδι και βενζίνη Αγκυροβολία</p>	<p>Καταπόνηση ζωικών ειδών σε παράκτια ύδατα, λιμνοθάλασσες και εκβολές ποταμών Τραυματισμός και θανάτωση ζώων όπως οι θαλάσσιες χελώνες ή οι φάλαινες Καταστροφή της ακτής και της υποβρύχιας βλάστησης Μόλυνση των νερών με βαρέα μέταλλα και δηλητηρίαση ζώων και φυτών Καταστροφές σε κοραλλιογενείς υφάλους και στους βοσκότοπους</p>
<p>Μη-μηχανοκίνητα θαλάσσια σπορ (σερφινγκ, ιστιοπλοΐα)</p>	<p>Διατάραξη του οικοσυστήματος μέσω της φυσικής παρουσίας και της κίνησης</p>	<p>Καταπόνηση των ζώων στα παράκτια ύδατα, τις θάλασσες και τις παραλίες</p>
<p>Περιήγηση στα αξιοθέατα (υποβρύχιες δραστηριότητες και πλοία με γυάλινο πυθμένα)</p>	<p>Δημιουργία κυμάτων και μόλυνση των ύδατα με χημικά</p>	<p>Ίδια αποτελέσματα με τα μηχανοκίνητα θαλάσσια σπορ</p>
<p>Ψάρεμα και καταδύσεις</p>	<p>Υπεραλίευση συγκεκριμένων ειδών</p>	<p>Αποδεκατισμός επιθυμητών ειδών σε ανοιχτές θάλασσες, παράκτια νερά, λιμνοθάλασσες και εκβολές ποταμών ή παραλίες</p>
<p>Παρατήρηση της φύσης με τα πόδια ή με βάρκα και επίσκεψη στα φυσικά καταφύγια</p>	<p>Διατάραξη της βιοποικιλότητας μέσω της φυσική παρουσία και του θόρυβο</p>	<p>Καταπόνηση των ζώων</p>



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“ Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα ”

Περπάτημα και ποδήλατο	Ίδιες κακές πρακτικές με την ηλιοθεραπεία και το πικνικ	Ίδιες επιπτώσεις με την ηλιοθεραπεία, το πικνικ σε αμμόλοφους και την ενδοχώρα
Φαγητό και ποτό σε παραθαλάσσια εστιατόρια	Υπερ - αλίευση ψαριών και γενικότερα θαλασσινών	Αποδεκατισμός ψαριών και αστακών
Αγορά αναμνηστικών ειδών σε παραθαλάσσια καταστήματα	Επιρροή στα κοράλλια και τα κοχύλια	Αποδεκατισμός κοραλλιών και ειδών αχιβάδας στους κοραλλιογενείς υφάλους και στον πυθμένα της θάλασσας
Μονοπάτια, παραλιακά πεζοδρόμια και διάδρομοι κατά μήκος της παραλίας	Κάλυψη των παραθαλάσσιων περιοχών μέσω της κατασκευής με σκυρόδεμα (χρήση σκυροδέματος σε βράχους ή άντληση άμμου από τα παράλια)	Αλλαγή της σύνθεσης των ειδών και διαταραχή του περιβάλλοντος στους υδροβιότοπους, αμμόλοφους και παραλίες
Μαρίνες για μικρά σκάφη και λιμάνια για μεγαλύτερα επιβατηγά πλοία	Σκάψιμο ρηχών παράκτιων περιοχών Αύξηση των περασμάτων για τα πλοία Εκβάθυνση λιμανιών για κρουαζιερόπλοια	Καταστροφή της χλωρίδας και της πανίδας του πυθμένα της θάλασσας και επιρροή στη σύνθεση των ειδών Καταστροφή κοραλλιογενών υφάλων



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

<p>Οικοδόμηση</p>	<p>Υπερ - οικοδόμηση και στεγανοποίηση του εδάφους Εκκαθαριστικά έργα Αποστράγγιση και υγειονομική ταφή σε υγροτόπους (συμπεριλαμβανομένης της μείωσης του πληθυσμού των κουνουπιών) Εξόρυξη οικοδομικών υλικών όπως άμμος, ασβέστης και ξύλο.</p>	<p>Καταστροφή αμμόλοφων και βραχωδών ακτών και διατάραξη της σύνδεσης της γης με τη θάλασσα Καταστροφή των φυτικών κοινοτήτων, προκαλώντας διάβρωση του εδάφους και καθίζηση στα παράκτια ύδατα και στους κοραλλιογενείς υφάλους Καταστροφή ή πρόκληση σοβαρής βλάβης στους υγροβιότοπους Καταστροφή παραλιών, κοραλλιογενών υφάλων και των δασών στην ενδοχώρα,</p>
		<p>αυξάνοντας την διάβρωση του εδάφους και την αποψίλωση των δασών</p>
<p>Πάρκα με αθλητικές εγκαταστάσεις</p>	<p>Εισαγωγή εξωγενών ειδών Κατανάλωση μεγάλων ποσοτήτων νερού για γκαζόν και γήπεδα γκολφ Χρήση λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων</p>	<p>Μετατόπιση ενδημικών ειδών σε αμμόλοφους και στην ενδοχώρα Αύξηση της ξηρασίας και αλάτωσης των μικρών νησιών και άνυδρης ενδοχώρας Πρόκληση ευτροφισμού και μόλυνση των υδάτων των υγρότοπων, αμμόλοφων και παράκτιων υδάτων</p>



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

Ενεργειακός εφοδιασμός	Ηλεκτρικοί αγωγοί Δημιουργία θορύβου, καυσαερίων και ρύπανσης λόγω των γεννητριών ντίζελ	Απειλητικά πουλιά τους αμμόλοφους και την ενδοχώρα Πρόκληση διασπαστικής επίδρασης στα ζώα και μόλυνση των υδάτων και των εδαφών
Παροχή νερού	Κατανάλωση μεγάλων ποσοτήτων νερού	Καταστροφή μικρών ωκεάνιων νησιών και υγρότοπων λόγω της ξηρασίας και της εισροής αλμυρού νερού
Αποκομιδή απορριμμάτων	Έλλειψη ρυθμιζόμενης απομάκρυνσης σκουπιδιών	Ρύπανση των ανοικτών θαλασσών, των βυθών, των αμμόλοφων και άλλους υγρότοπους
Απόρριψη λυμάτων	Ανεπαρκής επεξεργασία των εγκαταστάσεων αποχέτευσης	Θόλωση του νερού, προκαλώντας συγκέντρωση από φύκια, θάνατο μεγάλου αριθμού οργανισμών και έλλειμμα οξυγόνου
Μεταφορές και υποδομές	Κατασκευή αεροδρομίων: Χρήση χωματερών και	Καταστροφή και πρόκληση κακού στα μικρά νησιά, στην
	σφράγιση της γης Λειτουργία αεροδρομίων: Θόρυβος, καυσαέρια και κηροζίνη Κατασκευή δρόμων: Χρήση χωματερών και σφράγιση της γης Δημιουργία κυκλοφοριακής συμφόρησης: Θόρυβος, καυσαέρια και ρύπανση από πετρέλαιο / βενζίνη	ενδοχώρα, στις βραχώδη ακτές και στους υγροτόπους Μόλυνση υδάτων και εδαφών, προκαλώντας βλάβη στα οικοσυστήματα και άγχος στα ζώα Μόλυνση του νερού και του εδάφους, προκαλώντας αλλοίωση των βιότοπων και ενοχλώντας τα ζώα



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

Προστασία των ακτών όπως η άντληση άμμου στην ακτή	Αλλαγή των σημερινών οικοσυστημάτων	Αλλαγές στον βιότοπο στις αμμώδεις παραλίες
--	-------------------------------------	---

Πίνακας 1: Οι επιπτώσεις του παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού στο περιβάλλον. “Πηγή eco-union”

Παράδειγμα περίπτωσης στην Ελλάδα: «Στη Ζάκυνθο, η μεγάλη και ανεξέλεγκτη αύξηση της κατασκευής παράκτιων ξενοδοχειακών μονάδων και η αυξημένη ζήτηση για θαλάσσιες δραστηριότητες έχουν επιφέρει σημαντικές καταστροφές στις περιοχές όπου φωλιάζουν η χελώνα Careta-Careta και η πράσινη χελώνα Chelonia Mydas. Η συρρίκνωση του παράκτιου χώρου που χρησιμοποιείται για την ωτοκία, λόγω της άναρχης τουριστικής ανάπτυξης, ο θόρυβος από τα ξενοδοχεία, τα οχήματα και τα κέντρα διασκέδασης, τα φώτα που αποπροσανατολίζουν τους νεοσσούς, οι ομπρέλες παραλίας κ.λπ. είναι ανασταλτικοί παράγοντες στην ωτοκία και την εκκόλαψη. Οι ενέργειες που έγιναν για την προστασία των περιοχών αυτών (δημιουργία Εθνικού Θαλάσσιου Πάρκου Ζακύνθου, τον Δεκέμβριο του 1999) και η ευρύτατη δημοσιότητα που έλαβε το θέμα, προκάλεσε ακόμα μεγαλύτερα προβλήματα λόγω του νέου κύματος από «συνειδητοποιημένους τουρίστες» που άσκησαν τεράστιες περιβαλλοντικές πιέσεις στην περιοχή (αύξηση αποβλήτων, κατανάλωσης ρεύματος, κ.λπ.)» (ΜΟΙΡΑ, 2002)

Οι επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού είναι πολλές και αλληλεπιδρούν μεταξύ τους. Συνοπτικά μπορούν να ομαδοποιηθούν, σύμφωνα με την Δρ. Π. Μοίρα,⁴ ως ακολούθως:

«♦ 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,

⁴ Η Π. Μοίρα είναι Επίκουρος Καθηγήτρια και Προϊσταμένη του Τμήματος Διοίκησης Τουριστικών Επιχειρήσεων του παραρτήματος Ηγουμενίτσας του Α.Ε.Ι. Ηπείρου



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

♦ 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,

♦ στην πολιτισμική διάχυση, με την έννοια ότι συνύπαρξη διαφορετικών πολιτισμικών προτύπων προκαλεί προσμειξείς πολιτιστικών, κοινωνικών, καταναλωτικών, κ.λπ.

συμπεριφορών,

♦ στην απώλεια της εθνικής πολιτιστικής παράδοσης,

♦ στην αύξηση της παραβατικότητας, όπως πορνείας, χρήσης ναρκωτικών κ.λπ.,

♦ σε ακραία φαινόμενα απόρριψης του τουρισμού από τους αυτόχθονες πληθυσμούς που αναστρέφει την ανάπτυξη της περιοχής.»

1.3 Προκλήσεις του θαλάσσιου τουρισμού

Ο τουρισμός γενικότερα αλλά ιδιαίτερα ο θαλάσσιος τουρισμός αντιμετωπίζει προκλήσεις μείζονος σημασίας, οι οποίες όμως συνιστούν ευκαιρίες προς αξιοποίηση. Οι προκλήσεις συνοπτικά είναι οι ακόλουθες:

α. Ο ολοένα και μεγαλύτερος ανταγωνισμός, δεδομένου ότι οι αναδυόμενες ή οι αναπτυσσόμενες χώρες προσελκύουν όλο και μεγαλύτερο αριθμό τουριστών. Ως απάντηση στην πρόκληση αυτή προκρίνεται η βιώσιμη και ποιοτική τουριστική προσφορά αναδεικνύοντας τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής, ιδίως την ποικιλία των τοπίων της και τον εξαιρετικό πολιτιστικό της πλούτο.

β. Οι δημογραφικές εξελίξεις που παρατηρούνται στην Ευρώπη, καθώς και οι νέες συμπεριφορές ή οι προσδοκίες των τουριστών. Η τουριστική βιομηχανία πρέπει να προσαρμοστεί άμεσα, προκειμένου να μπορέσει να διατηρήσει το επίπεδο της ανταγωνιστικότητάς της. Τονίζεται η αύξηση του αριθμού των ατόμων ηλικίας άνω των 65 ετών, τα οποία έχουν συγχρόνως αγοραστική δύναμη και ελεύθερο χρόνο.

Ολοένα και σημαντικότερη αγορά αποτελούν, επίσης, οι τουρίστες με μειωμένη κινητικότητα και ειδικές ανάγκες, που πρέπει να ενταχθούν στην προσφορά των τουριστικών θαλάσσιων υπηρεσιών.

γ. Η κλιματική αλλαγή, οι ελλείψεις νερού και ενέργειας, οι πιέσεις που ασκούνται στη βιοποικιλότητα και οι κίνδυνοι του μαζικού τουρισμού όσον αφορά την πολιτιστική



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

κληρονομιά. Οι τουριστικές επιχειρήσεις θα πρέπει να μειώσουν την κατανάλωση πόσιμου ύδατος σε περίπτωση ξηρασίας, τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, καθώς και να περιορίσουν το περιβαλλοντικό τους αποτύπωμα. Η κλιματική αλλαγή ενδέχεται να επηρεάσει ορισμένους προορισμούς και να προκαλέσει τη διαφοροποίηση των ταξιδιωτικών συνηθειών.

δ. Η ανάπτυξη των τεχνολογιών των πληροφοριών και των επικοινωνιών (ΤΠΕ) και η συχνότερη χρήση τους από τους καταναλωτές μεταβάλλουν τη σχέση μεταξύ της τουριστικής βιομηχανίας και της πελατείας της.

Για την αντιμετώπιση των προκλήσεων, σε επίπεδο Ε.Ε., διαμορφώνεται το πολιτικό πλαίσιο για τον Τουρισμό με την Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, με τίτλο «Βασικές κατευθύνσεις για την αειφορία του ευρωπαϊκού τουρισμού⁵» (SEC(2003)1295 2003). Στο κείμενο αυτό, η Ε.Ε. επισημαίνει ως κυριότερη πρόκληση για τη βιομηχανία του τουρισμού, τις επιχειρήσεις και τους προορισμούς του, την εύρεση του τρόπου με τον οποίο είναι δυνατή η διαχείριση της τουριστικής δραστηριότητας στην Ευρώπη και παγκόσμια, έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν υπερβαίνει τα όρια των διαθέσιμων πόρων, καθώς και τις δυνατότητες αναπαραγωγής των εν λόγω πόρων, παράλληλα με την εμπορική επιτυχία του τομέα. Το τουριστικό προϊόν στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στην περιβαλλοντική, πολιτιστική και κοινωνική ποιότητα και ο τομέας, εάν δεν υπάρξει αειφόρος διαχείριση, κινδυνεύει να επιδεινώσει ή ακόμα και να καταναλώνει τη δική του βάση πόρων παραγωγής εσόδων, και επομένως να καταστεί οικονομικά και κοινωνικά μη βιώσιμος.

Σημαντικό κείμενο πολιτικής της Ε.Ε. αποτελεί η Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, με τίτλο «Μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την τόνωση της ανάπτυξης και τη δημιουργία θέσεων εργασίας στον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό»⁶

(COM, 2014). Στο κείμενο αυτό, αναφέρεται ότι το ήμισυ των θέσεων εργασίας και της προστιθέμενης αξίας του ευρωπαϊκού παράκτιου τουρισμού αφορά τη Μεσόγειο, ενώ

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A52003DC0716>

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?qid=1479224038190&uri=CELEX:52014DC0086>



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

σημαντικό μερίδιο αντιστοιχεί και στις περιφέρειες του Ατλαντικού, της Βαλτικής Θάλασσας και του Εύξεινου Πόντου, ενώ οι παράκτιες περιοχές έχουν προσελκύσει περισσότερο από το ένα τρίτο όλων των τουριστικών επιχειρήσεων στην Ευρώπη.

1.4 Ο Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα

Ο θαλάσσιος τουρισμός στη χώρα μας άρχισε να αναπτύσσεται ιδιαίτερα από τη δεκαετία του 1960. Κυριότερες μορφές της οργανωμένης αγοράς του θαλάσσιου τουρισμού

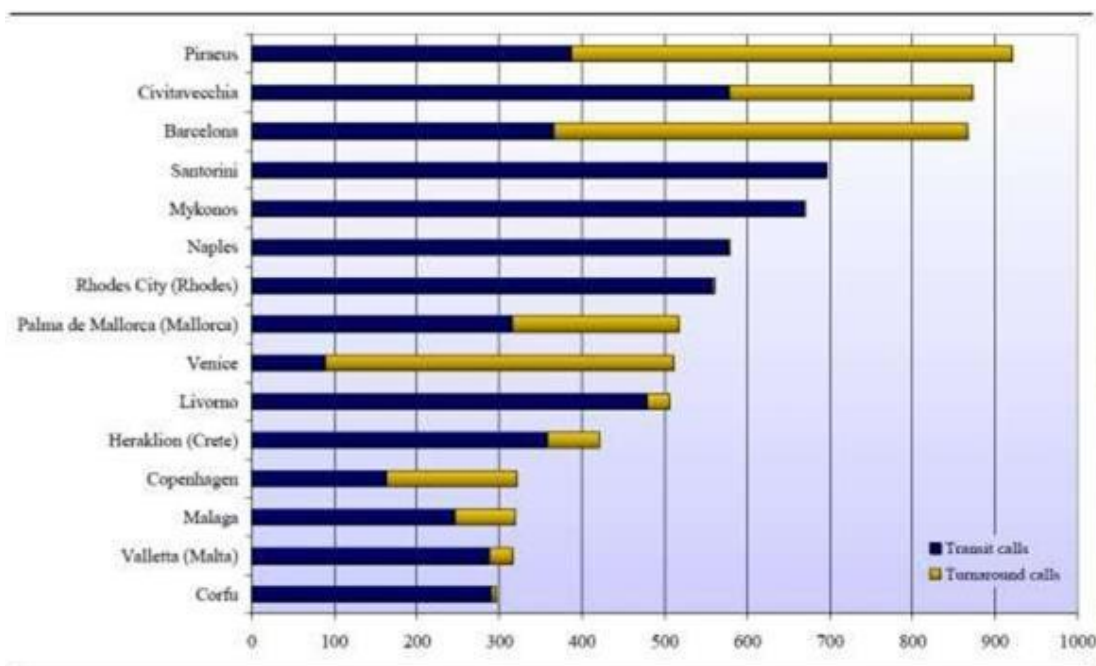


“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

αποτελούν η κρουαζιέρα, η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση και η παράκτια τουριστική ναυτιλία στην οποία εντάσσονται και οι ημερήσιες κρουαζιέρες.

Υπάρχουν περιπτώσεις που οι ελληνικοί λιμένες αποτελούν κύριους προορισμούς κρουαζιερόπλοιων, με συμπληρωματικούς προορισμούς κοντινούς λιμένες, όπως τους λιμένες της Ιταλίας, της Τουρκίας, της Αιγύπτου καθώς και της Κύπρου. Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις που οι ελληνικοί λιμένες αποτελούν συμπληρωματικό προορισμό, με τα κρουαζιερόπλοια να προσεγγίζουν ελάχιστους και, σε πολλές περιπτώσεις, μόνο έναν λιμένα. Ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων που έχουν ως λιμένες εκκίνησης και τερματικούς, ελληνικούς λιμένες είναι περιορισμένος, ωστόσο γίνονται προσπάθειες ενίσχυσης του ελληνικού homeporting, καθώς έχει αρθεί ο περιορισμός στις ακτοπλοϊκές ενδομεταφορές (Cabotage). (ΚΟΥΒΑΡΑΣ, 2017)



Εικόνα 2: Τα 15 λιμάνια της Ε.Ε. με το μεγαλύτερο αριθμό κρουαζιέρων. Transit calls = Ports of call (λιμάνια ενδιάμεσου σταθμού), Turnaround calls = Homeports (λιμάνια επιβίβασης) ‘‘Πηγή: European Commission’’

Το γιώτινγκ στη χώρα μας, εμφάνιζε, μέχρι το 2019, ανοδική πορεία προσελκύνοντας τόσο Έλληνες όσο και αλλοδαπούς τουρίστες. Οι ελληνικές μαρίνες και τα καταφύγια, αν και χρειάζονται περαιτέρω ανάπτυξη, εκσυγχρονισμό και βελτιώσεις, παρέχουν επιλογές θαλάσσιων περιηγήσεων που μπορούν να προσφέρουν στον επισκέπτη, πέρα από την



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

απόλαυση της θαλάσσιας διαδρομής, τη γνωριμία πολλών περιοχών της νησιωτικής αλλά και της ηπειρωτικής Ελλάδας. (ΚΟΥΒΑΡΑΣ, 2017).

countries	number of berths	coastline (km)	average berths/km
Greece	8,924	16,040	0.56
France	222,600	6,316	35.24
Croatia	13,416	8,032	1.67
Italy	130,000	9,532	13.64
Spain	130,555	6,882	18.97
Turkey	8,659	9,827	0.88
Malta	1,108	197	5.62
Montenegro	837	293	2.86
Slovenia	1,475	1,381	1.07
Total	517,574	58,500	9.00

Πίνακας 2: Αριθμός αγκυροβολίων τύπου yachts στην Ελλάδα και άλλες ανταγωνιστικές χώρες στην Μεσόγειο “Πηγή: Chen et.al.2016”

Το ξέσπασμα της πανδημίας της COVID-19 έφερε πλήρη ανατροπή στην μέχρι τις αρχές του 2020 θετική εξέλιξη των σχετικών μεγεθών, οδηγώντας γενικότερα την τουριστική βιομηχανία σε μια από τις χειρότερες περιόδους της. Το γεγονός αυτό δεν αποτελεί ελληνικό φαινόμενο αλλά μια παγκόσμια πραγματικότητα. Είναι ενδεικτικό ότι, σύμφωνα με πρόσφατη ανακοίνωση του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού, τον Μάιο του 2020, ο αριθμός των διεθνών τουριστών μειώθηκε κατά 98% σε παγκόσμιο επίπεδο, οδηγώντας σε μια συνολική μείωση της τάξης του 56% στον συνολικό αριθμό επισκεπτών, για την περίοδο Ιανουαρίου – Μαΐου του 2020.

Ο κλάδος του τουρισμού εκτιμάται ότι θα ανακάμψει με το πέρας της πανδημίας και θα συμβάλει στη συνολική ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας και της βελτίωσης του εθνικού ισοζυγίου πληρωμών. Η ανάλυση S.W.O.T⁷. (ΥΠ. ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ, 2021) για τον θαλάσσιο τουριστικό τομέα της Ελλάδας παρουσιάζεται στη συνέχεια:

⁷ S=strengths, W=weaknesses, O=opportunities, T=threats



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

Δυνατά σημεία

α. Στη πλειοψηφία τους, οι Περιφέρειες της χώρας διαθέτουν εξαιρετικά ελκυστικές παραλίες με υψηλό αριθμό ακτών, χαρακτηρισμένων με γαλάζιες σημαίες (497 ακτές και 14 μαρίνες, το 2020).

β. Η ακτογραμμή της χώρας υπερβαίνει τα 16.000 χλμ., χαρακτηριστικό που πολλαπλασιάζει τη χωρητικότητα της χώρας ως προς τους επισκέπτες που μπορεί να δεχθεί σε σχέση με το ονομαστικό εμβαδόν της.

γ. Σημαντικός αριθμός αγκυροβολίων για τουριστικά σκάφη.

δ. Ποικιλομορφία φυσικών πόρων και κλιματικών χαρακτηριστικών που ευνοούν την ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού.

ε. Ορεινοί όγκοι, κατά κανόνα κοντά σε ακτές, κάνοντας δυνατό και ελκυστικό τον συνδυασμό ορεινού και θαλάσσιου τουρισμού.

στ. Πλούσιο πολιτιστικό, ιστορικό και περιβαλλοντικό απόθεμα.

ζ. Υψηλός βαθμός ασφάλειας των τουριστών, σε σχέση με άλλους τουριστικούς προορισμούς της Ανατολικής Μεσογείου.

η. Σημαντικές επενδύσεις σε έργα τουριστικών υποδομών (αναβαθμισμένο οδικό δίκτυο, σημαντικός αριθμός αεροδρομίων, σε εκτεταμένο βαθμό ακτοπλοϊκές γραμμές, κ.λπ.) και συνεχή βελτίωση αυτών.

θ. Υψηλός αριθμός επισκεπτών από πολλές διαφορετικές χώρες.

ι. Μεγάλη διείσδυση στις αγορές των Βαλκανίων.

Αδύνατα σημεία

α. Έλλειψη μιας ενιαίας βάσης δεδομένων για την αποτύπωση των χαρακτηριστικών της τουριστικής δραστηριότητας και την επεξεργασία των στοιχείων αυτών.

β. Έντονη εποχικότητα του τουριστικού προϊόντος.

γ. Υψηλή γεωγραφική συγκέντρωση τουριστικών υποδομών σε συγκεκριμένους προορισμούς.



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

δ. Επιβάρυνση των φυσικών πόρων λόγω μη αυστηρής τήρησης περιβαλλοντικών συμφωνιών και κανονισμών.

ε. Χαμηλό επίπεδο διείδυσης της επιχειρηματικής και τεχνολογικής καινοτομίας στις ελληνικές θαλάσσιες τουριστικές επιχειρήσεις.

στ. Ανάγκη για στοχευμένη στρατηγική ανάπτυξης του ανθρώπινου δυναμικού του θαλάσσιου τουριστικού τομέα.

ζ. Χαμηλός βαθμός αξιοποίησης των φυσικών και πολιτιστικών πόρων, ειδικά για την ανάπτυξη του καταδυτικού, αλιευτικού και άλλων μορφών θαλάσσιου τουρισμού.

η. Ελλείψεις σε ειδικές τουριστικές υποδομές, όπως π.χ. για εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ.

θ. Ανταγωνιστικότεροι προορισμοί -κυρίως οι χώρες της πρώην Γιουγκοσλαβίας στην Αδριατική και της Ανατολικής Μεσογείου- λόγω της ισοτιμίας των νομισμάτων, σε σχέση με την Ελλάδα.

Ευκαιρίες

α. Δυνατότητες ενίσχυσης της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας στον τουρισμό, καθώς και της βελτίωσης και ανάπτυξης τουριστικών υποδομών και υπηρεσιών αξιοποιώντας όλα τα διαθέσιμα χρηματοδοτικά εργαλεία (ΕΣΠΑ 2021-2027, ΕΠΑ 2021-2025, Invest EU, Ταμείο Ανάκαμψης, Πράσινο Ταμείο, κ.λπ.).

β. Αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών, με στόχο την αναβάθμιση της εμπειρίας των επισκεπτών σε διάφορους προορισμούς (3D παρουσιάσεις, Εφαρμογές και λύσεις εικονικής πραγματικότητας προς τους επισκέπτες).

γ. Ανάπτυξη και διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος μέσω ενίσχυσης των ιδιωτικών επενδύσεων.

δ. Ανάδειξη νέων γεωγραφικά αγορών, πέραν των παραδοσιακών που τροφοδοτούν τον ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό.

ε. Προοπτικές αύξησης των τουριστικών δαπανών, ενόσω το παγκόσμιο βιοτικό επίπεδο αυξάνεται συνεχώς.



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

στ. Ανάπτυξη θεματικών μορφών (π.χ. θαλάσσιου οικο-τουρισμού) με αξιοποίηση ειδικών υποδομών και ανθρώπινων πόρων που διαθέτει χώρα, καθώς και δυνατότητα παροχής υπηρεσιών μη μαζικού χαρακτήρα.

Απειλές

α. Πολυπλοκότητα θεσμικού πλαισίου, η οποία λειτουργεί αποθαρρυντικά για επενδύσεις από κεφάλαια του εξωτερικού.

β. Υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος λόγω μη αυστηρής τήρησης των περιβαλλοντικών όρων, ιδιαίτερα σε περιοχές με ευαίσθητες οικολογικές ισορροπίες.

γ. Εξάρτηση, γενικότερα, του τουριστικού τομέα από απρόβλεπτες συνθήκες του εξωτερικού περιβάλλοντος (π.χ. πανδημία COVID-19, γεωπολιτικές εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή) ή από εξελίξεις σε άλλους κλάδους ή και από άλλους εξωγενείς παράγοντες (π.χ. αερομεταφορές, φυσικές καταστροφές).

δ. Έντονος διεθνής ανταγωνισμός αναπτύσσεται στην ευρύτερη περιοχή, ειδικά της Μεσογείου (π.χ. Κροατία, Μαυροβούνιο, Αλβανία).

ε. Προβλήματα βιωσιμότητας επιχειρήσεων, στην περίπτωση αργής ανάκαμψης των τουριστικών ροών με το πέρας της πανδημίας του COVID-19.

στ. Απειλές που προκύπτουν από τη συναλλαγματική ισοτιμία του ευρώ. ζ.

Πιθανές επιπτώσεις στη ροή Βρετανών τουριστών, λόγω του Brexit.

Αξιοποιώντας την ανωτέρω ανάλυση, οι Στρατηγικές Επιλογές της Ελλάδας πρέπει να στηρίζονται στα Ισχυρά Σημεία που αποτυπώθηκαν ανωτέρω, να εκμεταλλεύονται τις Ευκαιρίες που διαπιστώθηκαν και επιπλέον να στοχεύουν στην άμβλυνση των Αδυναμιών και στην αντιμετώπιση των Απειλών λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές της βιωσιμότητας / αειφορίας στο σύνολο της τουριστικής αλυσίδας.



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

2. Βιώσιμος Τουρισμός -Αειφόρος ανάπτυξη

Η κλιματική αλλαγή και η προστασία του περιβάλλοντος παραμένει η μεγαλύτερη ανησυχία και είναι γενικά αποδεκτό ότι οι ταξιδιώτες απαιτούν ολοένα και περισσότερο τη βιώσιμη ανάπτυξη του τουρισμού και την ευθυγράμμισή του με τις αξίες τους. Η τάση αυτή είχε ξεκινήσει πριν από την κρίση της πανδημίας και έχει ενισχυθεί, αφού ο δρόμος της ανάκαμψης θα πρέπει να ενσωματώνει βιώσιμες στρατηγικές. Προορισμοί και επιχειρήσεις θα πρέπει να προσαρμόσουν τη λειτουργία τους και να συνεργάζονται, ώστε να προσφέρουν ολοκληρωμένες βιώσιμες εμπειρίες στους ταξιδιώτες, να προστατεύουν το μέλλον των προορισμών και φυσικά να κινούνται μέσα σε ένα πιο αυστηρό κανονιστικό πλαίσιο. Μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος, καθαρές τεχνολογίες, βιώσιμες πρακτικές, ενίσχυση των τοπικών κοινοτήτων, προστασία του περιβάλλοντος, ανάπτυξη εναλλακτικών προορισμών, διαχείριση ροών συγκαταλέγονται στις προτεραιότητες όλων των εμπλεκομένων. Σε αυτό το νέο πλαίσιο, οι κυβερνήσεις ωθούνται να δράσουν και να εφαρμόσουν πολιτικές για την προώθηση της αλλαγής. Οι επιχειρήσεις θα πρέπει να επικεντρωθούν στο πλήρες φάσμα του Environmental Social Governance (ESG), αντιμετωπίζοντας όχι μόνο περιβαλλοντικές ανησυχίες, αλλά και τις ανάγκες για εταιρική διακυβέρνηση και επίτευξη θετικού κοινωνικού αντίκτυπου. Η τεχνολογία μπορεί οριζόντια να διευκολύνει την παροχή αποτελεσματικών και πιο βιώσιμων τουριστικών λύσεων. Συγχρόνως, το ανθρώπινο δυναμικό θα πρέπει να καταρτίζεται σχετικά και να αναπτύσσει «πράσινες» δεξιότητες. (ΣΕΤΕ, 2021)

Κατά τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού, ο Βιώσιμος Τουρισμός θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις υφιστάμενες και μελλοντικές οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις, απευθυνόμενος στις ανάγκες των επισκεπτών, του ιδιωτικού τομέα, του περιβάλλοντος και των τοπικών κοινωνιών (UNWTO, 2005). Συνεπώς, η σύγχρονη έννοια της Ανάπτυξης είναι συνυφασμένη με την Αειφορία⁸ που συνδυάζει και προϋποθέτει τις ακόλουθες έννοιες:

⁸ Ο ορισμός της αειφορίας, σύμφωνα με κείμενα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, είναι «η δυνατότητα να ανταποκριθούμε στις ανάγκες του παρόντος, χωρίς να θέσουμε σε κίνδυνο την προοπτική των μελλοντικών γενεών για να αντιμετωπίσουν τις δικές τους ανάγκες».



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

- οικονομική βιωσιμότητα,
- σεβασμό στο περιβάλλον,
- ένταξη στο τοπικό κοινωνικό και οικονομικό γίγνεσθαι

2.1 Κλιματική αλλαγή

Η κλιματική αλλαγή αναμένεται να οδηγήσει σε γενικευμένη αύξηση αλλά και μεγαλύτερες διακυμάνσεις της θερμοκρασίας, αύξηση της στάθμης της θάλασσας και της θερμοκρασίας της, μεγαλύτερη συχνότητα ακραίων καιρικών φαινομένων (ζεστές μέρες αλλά και έντονη βροχόπτωση), λιώσιμο των πάγων και μείωση των παγετώνων. Οι επιπτώσεις των εξελίξεων αυτών θα είναι ποικίλες ανάλογα με τον τόπο και την εποχή.

Ο ελληνικός τουρισμός αναμένεται να επηρεαστεί τόσο από την πλευρά της προσφοράς όσο και από την πλευρά της ζήτησης. Από την πλευρά της προσφοράς, η μεν αύξηση της θερμοκρασίας το καλοκαίρι και, ιδιαίτερα, τα συχνότερα κύματα καύσωνα μπορεί να καταστήσουν τα καλοκαίρια πολύ ζεστά. Εντός του πλαισίου αυτού, πάντως, αναμένεται ότι η επιβάρυνση του κλίματος τα καλοκαίρια στο Αιγαίο θα είναι αισθητά μικρότερη απ’ ό,τι στην υπόλοιπη Μεσόγειο, ενώ αντίθετα το κλίμα θα γίνει ιδιαίτερα ευχάριστο στα νησιά του Ιονίου τους μήνες που σήμερα είναι εκτός αιχμής σεζόν. Επίσης, αναμένεται σημαντική βελτίωση του κλίματος στις ορεινές περιοχές της Ελλάδας, ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες⁹. Από την άλλη πλευρά, λόγω των ακραίων καιρικών φαινομένων, που ήδη έχουν κάνει την εμφάνισή τους στον ελλαδικό χώρο, θα υπάρξει καταπόνηση των υποδομών, που δεν έχουν σχεδιαστεί για τέτοιες συνθήκες. Τέλος, η αύξηση της στάθμης της θάλασσας μπορεί να οδηγήσει σε σμίκρυνση ή εξαφάνιση παραλιών. Από την πλευρά της ζήτησης, η εμφάνιση θερμών καλοκαιριών στις χώρες που αποτελούν τις βασικές αγορές μας, μαζί με την υπερθέρμανση των ελληνικών προορισμών και τη μεγαλύτερη συχνότητα ακραίων καιρικών φαινομένων, ενδέχεται να οδηγήσει σε μειωμένο ενδιαφέρον για θερινές διακοπές της κατηγορίας «Ήλιος & Θάλασσα». Ευρύτερα, η αυξημένη ευαισθησία του

⁹ Χρήστος Σ. Ζερεφός, Παναγιώτης Θ. Νάστος, Ιωάννης Καψωμενάκης, Κώστας Ελευθεράτος, Ηλιάννα Πολυχρόνη, «Περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα της Ελλάδος στον τομέα της ευφορίας των τουριστών», ΙΝΣΕΤΕ 2017



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

κόσμου σε θέματα αειφορίας (sustainability) αναμένεται να επηρεάσει τις αποφάσεις του για το είδος και τον τόπο των διακοπών του, ευνοώντας μέρη που έχουν ενσωματώσει τις αρχές της αειφορίας στο τουριστικό προϊόν που προσφέρουν.

2.2 Χαρακτηριστικά και Αρχές Βιώσιμου Τουρισμού

Ο Βιώσιμος Τουρισμός παρουσιάζει ποικίλα χαρακτηριστικά. Συγκεκριμένα, προστατεύει και αξιοποιεί τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής στην οποία αναπτύσσεται, δημιουργώντας νέες θέσεις απασχόλησης για ειδικευμένο προσωπικό. Επίσης, οδηγεί στην κατανάλωση τοπικών προϊόντων, μειώνοντας την ανάγκη για εισαγωγές, ενώ συγχρόνως συμβάλλει στην αποφυγή της έντονης μονοκαλλιέργειας. Επιπλέον, συντελεί στην καλύτερη διάχυση των τουριστικών ροών στον χώρο και στον χρόνο, ενώ χάρη στον Βιώσιμο Τουρισμό αποφεύγεται ο συνωστισμός και η πίεση στους πόρους κατασκευής υποδομών και ανωδομών μεγάλου μεγέθους. Επιπρόσθετα, στηρίζει την ανάπτυξη αντιρρυπαντικών τεχνολογιών και συμπεριφορών φιλικών προς το περιβάλλον, ενώ παράλληλα προσελκύει άτομα υψηλότερου βιοτικού και μορφωτικού επιπέδου.

Στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης του τουρισμού οι αρχές που αναδύονται είναι οι κάτωθι:

α. Αναγνωρίζει όρια ανάπτυξης. Συνεπώς, εξισώνει οικονομικούς, κοινωνικούς, πολιτιστικούς και περιβαλλοντικούς στόχους, ενώ ταυτόχρονα συμβάλλει στην υπεύθυνη διαχείριση δημόσιων αγαθών και υπηρεσιών.

β. Παρέχει μακροχρόνιο όραμα, καθώς λαμβάνει υπόψη του και τις ανάγκες του παρόντος και του μέλλοντος. Ταυτόχρονα, αξιοποιεί τις προληπτικές στρατηγικές διατήρησης της αειφορικότητας.

γ. Δρα με γνώμονα την ισότητα και τη δικαιοσύνη. Βασικά στοιχεία του είναι το Cost/benefit analysis για όλους τους ενδιαφερόμενους καθώς και η ίση διανομή.

δ. Εκπαιδεύει και καταρτίζει την τοπική κοινωνία, καθώς επιτρέπει στους ντόπιους να αναμειχθούν στην διαχείριση και εμπλουτίζει τις δεξιότητές τους.



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

ε. Εμπλέκει την τοπική κοινωνία στον σχεδιασμό, τον έλεγχο της ανάπτυξης, τη στρατηγική και την εφαρμογή αλλά και στη λήψη αποφάσεων.

στ. Ενσωματώνει την τουριστική ανάπτυξη μέσα στο σχέδιο δράσης της τοπικής κοινωνίας λαμβανομένου υπόψη ότι το τουριστικό πλάνο οδηγεί και σε άλλες δράσεις, ενώ το γεγονός πως ο τουρισμός είναι μέρος ευρύτερου στόχου οδηγεί σε συνεργασία πολλών φορέων.

2.3 Πανδημία και βιώσιμος τουρισμός

Η πανδημία του Covid-19 έχει ήδη επηρεάσει σημαντικά τον τουριστικό κλάδο, ενώ οι ταξιδιωτικοί περιορισμοί, το κλείσιμο των συνόρων, ο φόβος για τα ταξίδια και το χαμηλότερο διαθέσιμο εισόδημα πιθανόν να προκαλέσουν μακροπρόθεσμες επιπτώσεις στον τουρισμό. Η θέληση για ταξίδι πάντοτε υπάρχει, αλλά θα πρέπει οι τουριστικές επιχειρήσεις να εμφυσήσουν το αίσθημα της ασφάλειας και της αξιοπιστίας στους υποψήφιους ταξιδιώτες. Αναφορικά με τη ζήτηση, οι ταξιδιώτες θα αναζητούν αυξημένη ασφάλεια, ελάχιστη προσωπική επαφή και ευελιξία στις ακυρώσεις. Οι εξατομικευμένες εμπειρίες/προϊόντα θα παίζουν καθοριστικό ρόλο για την προσέλκυση πελατών, καθώς θα μπορούν οι ίδιοι οι πελάτες να επιλέγουν το προϊόν που θα είναι περισσότερο προσαρμοσμένο στις ανάγκες τους και θα τους προσφέρει μεγαλύτερο έλεγχο και ασφάλεια. Ως προς την προσφορά, οι επιχειρήσεις θα πρέπει να εφαρμόσουν εξελιγμένες πρακτικές υγιεινής, με αυξημένο ενδεχομένως κόστος. Η υιοθέτηση νέων τεχνολογιών τεχνητής νοημοσύνης, επαυξημένης πραγματικότητας (AR) και εικονικής πραγματικότητας (VR) θα συμβάλλει στην αυτοματοποίηση και στη βελτίωση της ταξιδιωτικής εμπειρίας, παρέχοντας ασφάλεια μέσω υγειονομικών ελέγχων, ελαχιστοποιώντας παράλληλα τις προσωπικές επαφές (π.χ. self-service check-in, ανέπαφες πληρωμές). Ανάμεσα στις τάσεις που θα εμφανιστούν, είναι ο περιβαλλοντικός ακτιβισμός, οι διεθνείς περιβαλλοντικές πολιτικές και ο περιορισμός των ρύπων (Green Deal policies). Η αυξανόμενη περιβαλλοντική συνείδηση που θέτει ως στόχο την ελαχιστοποίηση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος, θα επιφέρει αύξηση των vegan και των χορτοφάγων και της υγιεινής διατροφής (Wellness-Healthy living). Η επιχειρηματικότητα πλέον δεν χωρίζεται μόνο σε παραγωγική και μη παραγωγική, αλλά σε ηθική και μη ηθική. **Η βιωσιμότητα** είναι η πιο σημαντική συνιστώσα.



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

3. Βιώσιμος Θαλάσσιος και Παράκτιος Τουρισμός

Ο βιώσιμος θαλάσσιος τουρισμός είναι στενά συνδεδεμένος με τον θαλάσσιο τουρισμό, καθώς και οι δύο χρησιμοποιούν μια κοινή δεξαμενή φυσικού κεφαλαίου (Πρόγραμμα Ηνωμένων Εθνών για το περιβάλλον (UNEP, 2021). Υπολογίζεται ότι το 80% του παγκόσμιου τουρισμού, πριν από την Covid-19, εμφανιζόταν σε παράκτιες περιοχές (The World Bank, 2020). Πριν από το 2020, ο παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός αυξανόταν κατά 3,5% ετησίως και προβλεπόταν να γίνει το μεγαλύτερο τμήμα (26%) της παγκόσμιας γαλάζιας οικονομίας μέχρι το 2030 (Brumbaugh, 2017)

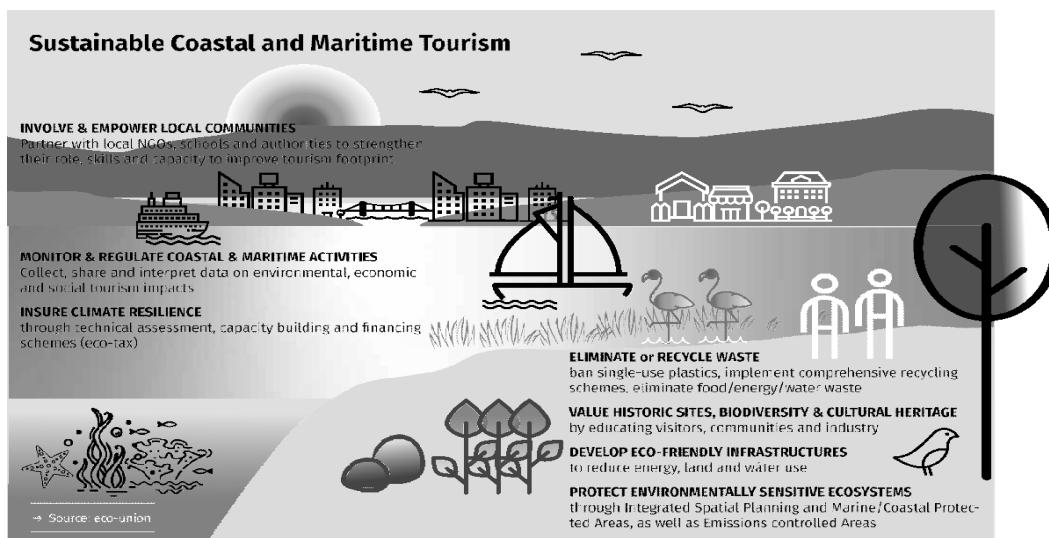
Η μετάβαση προς τον βιώσιμο παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό

Με την ανάλυση των υφιστάμενων πρακτικών και θεσμικών πλαισίων, έχουν εντοπιστεί βασικοί μοχλοί για μια βιώσιμη τουριστική βιομηχανία, με συστάσεις προς κυβερνήσεις, δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς, εστιασμένες στην πρόληψη και τον μετριασμό των χωρικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων του παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού στις θαλάσσιες περιοχές. Καλύπτει κυβερνητικούς μηχανισμούς, περιβαλλοντικούς κανονισμούς και θέματα διαχείρισης, καθώς και την προώθηση πρωτοβουλιών που δεν περιορίζονται μόνο στον εναλλακτικό τουρισμό και τα εξειδικευμένα τμήματα της αγοράς, αλλά καλύπτουν επίσης ολόκληρο τον τομέα του μαζικού τουρισμού, συμπεριλαμβανομένων των κρουαζιέρων και των θερέτρων.



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”



Εικόνα 3: Βιώσιμος Θαλάσσιος και Παράκτιος Τουρισμός “Πηγή eco-union”

3.1 Παγκόσμια δραστηριότητα

«Οι θαλάσσιες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, τα τρόφιμα που προέρχονται από τη θάλασσα, ο βιώσιμος παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός, η γαλάζια βιο-οικονομία και πολλές άλλες δραστηριότητες που συνθέτουν τη γαλάζια οικονομία θα μας βοηθήσουν να βγούμε από την κρίση αυτή ισχυρότεροι, υγιέστεροι, ανθεκτικότεροι και πιο βιώσιμοι. Κάνουμε ό,τι μπορούμε για να μετριάσουμε τις επιπτώσεις της απαγόρευσης κυκλοφορίας, να προστατέψουμε τις θέσεις εργασίας στη γαλάζια οικονομία και την ευημερία των παράκτιων κοινοτήτων μας, διατηρώντας παράλληλα τις περιβαλλοντικές φιλοδοξίες μας.»¹⁰ Ευρωπαϊός Επίτροπος Περιβάλλοντος, Ωκεανών και Αλιείας, κ. Βιργκίνιους Σινκέβιτςους. (EU, 2020)

Στην παραπάνω δήλωση του Ευρωπαϊού επιτρόπου περιβάλλοντος συνοψίζεται η αναγκαιότητα στροφής του θαλάσσιου τουρισμού στη βιωσιμότητα και σε ό,τι αυτό εμπεριέχει, με βασική προϋπόθεση οι υπεύθυνοι που λαμβάνουν τις αποφάσεις να αναγνωρίζουν τις επιπτώσεις των τουριστικών δραστηριοτήτων στις παράκτιες περιοχές, την ευπάθεια και την πολυπλοκότητα των παράκτιων και θαλάσσιων οικοσυστημάτων και τις αλληλεπιδράσεις τους με τα διάφορα υποσυστήματα.

¹⁰ Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Έκθεση του 2020 για τη γαλάζια οικονομία «Οι γαλάζιοι τομείς συμβάλλουν στην ανάκαμψη και προλειαίνουν το έδαφος για την Πράσινη Συμφωνία της ΕΕ» Βρυξέλλες, 11 Ιουνίου 2020



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

Για να υπάρξει η διασφάλιση ότι οι πολιτικές που ακολουθούνται σε όλα τα πολιτικά, γεωγραφικά και τομεακά επίπεδα είναι σωστά σχεδιασμένες και εφαρμόζονται λαμβάνοντας υπόψη όλες τις πτυχές της αειφόρου ανάπτυξης και τις επιπτώσεις, τους δεσμούς και τη συμβολή του στο περιβάλλον πρέπει να είναι σύμφωνα με κάποιες διεθνείς δεσμεύσεις, όπως αυτές που αναφέρονται στην **Ατζέντα του 2030**¹¹ για την βιώσιμη ανάπτυξη. Από τους 17 στόχους που αναφέρονται στην εν λόγω Ατζέντα μεγαλύτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι κάτωθι κανόνες:

Κανόνας 12

Στόχος του κανόνα είναι να παράγει περισσότερα και καλύτερα με όσο το δυνατόν λιγότερα, αυξάνοντας έτσι τα καθαρά κέρδη ευημερίας από οικονομικές δραστηριότητες μέσω της μείωσης της χρήσης πόρων και της μείωσης της μόλυνσης του κύκλου ζωής.

Κανόνας 13

Ο επόμενος κανόνας αναφέρεται στην κλιματική αλλαγή και σε λύσεις για να αποφύγουμε περαιτέρω επιδείνωση μεταπηδώντας σε πιο καθαρές οικονομίες, λύσεις τις οποίες προωθεί η Ατζέντα και πρέπει να εκμεταλλευτούμε για να καταφέρουμε να επιτύχουμε τον στόχο για έναν πιο υγιή πλανήτη. Στα πλαίσια του παραπάνω κανόνα πραγματοποιήθηκε τον Δεκέμβριο του 2016, στο Παρίσι, παγκόσμια συμφωνία για το κλίμα.

Κανόνας 14

Σύμφωνα με τον κανόνα 14, η προσεκτική διαχείριση των θαλασσών είναι το κλειδί για ένα βιώσιμο μέλλον. Τα παγκόσμια συστήματα αντλώντας ώθηση από τους ωκεανούς και τα συστατικά τους στοιχεία, όπως είναι η θερμοκρασία, η χημεία, τα ρεύματα και η θαλάσσια ζωή καθιστούν την Γη κατοικήσιμη για τους ανθρώπους. Έχει επίσης αποδειχθεί ότι οι ωκεανοί και οι θάλασσες έχουν αποτελέσει ζωτικής σημασίας παράγοντες για τον άνθρωπο, καθώς μας παρέχουν και ρυθμίζουν το νερό της βροχής, το πόσιμο νερό, τον καιρό, το κλίμα, τις

¹¹ Το 2015 υιοθετήθηκε από τις χώρες μέλη του ΟΗΕ η Agenda 2030 για τη βιώσιμη ανάπτυξη με τίτλο «Μετασχηματίζοντας τον κόσμο μας», η οποία περιλαμβάνει ένα σχέδιο δράσης με 17 στόχους και 169 ειδικότερους στόχους και επιδιώκει την προαγωγή της ευημερίας του ανθρώπου και του πλανήτη μέσω της συνεργασίας και της αλληλεγγύης.



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

ακτογραμμές, μεγάλο μέρος της τροφής μας ακόμα και το οξυγόνο που αναπνέουμε, στοιχεία απαραίτητα για τη ζωή.

Ένας ακόμα τρόπος για να διασφαλιστεί ότι οι πολιτικές που ακολουθούνται είναι σωστά σχεδιασμένες και εφαρμόζονται κατάλληλα είναι η αποτελεσματική συνεργασία όλων των σχετικών ενδιαφερομένων, ενθαρρύνοντας πρωτοβουλίες για όλους τους σχετικούς δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς της αλυσίδας αξίας, συμπεριλαμβανομένων των αρχών, της βιομηχανίας, των ΜΚΟ ή του ακαδημαϊκού κόσμου, προκειμένου να εντοπιστούν και να αντιμετωπιστούν οι μεγάλες περιβαλλοντικές και κοινωνικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο τομέας του θαλάσσιου και παράκτιου τουρισμού, ιδίως σε σχέση με την κλιματική αλλαγή, την προστασία της βιοποικιλότητας και τη διατήρηση των φυσικών πόρων.

Τέλος, η ενίσχυση του πολιτικού διαλόγου και της συνεργασίας εντός και μεταξύ των θαλάσσιων περιοχών, μέσω της ανταλλαγής γνώσεων, εμπειρογνωμοσύνης και πόρων από διαφορετικές θαλάσσιες περιοχές, ιδίως εκείνες με παρόμοιες προκλήσεις και ζητήματα, όπως η Καραϊβική και η Μεσόγειος, καθώς και από διεθνικές και διακρατικές περιφερειακές εταιρικές σχέσεις, δίκτυα και στρατηγικές θα μπορούσε να συμβάλει αποτελεσματικά στην προάσπιση της θαλάσσιας βιωσιμότητας. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να βασιστεί σε υφιστάμενες πολυμερείς συμφωνίες, όπως περιφερειακές συμβάσεις για τις θάλασσες, ή σε νέες εθελοντικές πρωτοβουλίες, όπως η πρωτοβουλία PROG, που ασχολείται με θέματα παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού, και στα πλαίσια αυτής της δράσης διοργανώνονται αρκετές ημερίδες για την προάσπιση της θαλάσσιας ζωής.

3.2 Ευρωπαϊκή Ένωση

Ο ναυτικός και θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί πλέον τον κυριότερο υποτομέα του τουρισμού, αλλά και τη σημαντικότερη θαλάσσια δραστηριότητα στην Ευρώπη. Απασχολεί περίπου 3,2 εκατομμύρια άτομα, εξασφαλίζει συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία ύψους 183 δισεκατομμυρίων ευρώ και έχει δυνατότητες δημιουργίας θέσεων εργασίας και προώθησης της βιώσιμης «γαλάζιας ανάπτυξης». (Μωυσιάδη, 2015)

Προκειμένου να προαχθεί η Ευρώπη ως ο κορυφαίος ναυτικός προορισμός στον κόσμο, οι ευρωπαϊκές νησιωτικές και παράκτιες τουριστικές υποδομές πρέπει να παρέχουν ενδεδειγμένες και καινοτόμες υπηρεσίες προς τους χρήστες, συμπεριλαμβανομένης της



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

προσβασιμότητας, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη βιώσιμη ανάπτυξη των τοπικών κοινοτήτων.

Λόγω της υψηλής εξάρτησης του ναυτικού και παράκτιου τουρισμού από τα θαλάσσια οικοσυστήματα, η ΕΟΚΕ¹² τάσσεται υπέρ της δημιουργίας μιας ομάδας κρατών μελών της Δυτικής Μεσογείου και τρίτων χωρών, με σκοπό την από κοινού αντιμετώπιση της γαλάζιας ανάπτυξης και τη δημιουργία γαλάζιας και πράσινης υποδομής για την αποκατάσταση υποβαθμισμένων οικοσυστημάτων. (Μωυσιάδη, 2015). Επίσης, συνιστά τη διαμόρφωση ενός εναρμονισμένου βιώσιμου μηχανισμού δεικτών, ιδιαίτερα για τα νησιωτικά κράτη και τις περιφέρειες που εξαρτώνται σε πολύ μεγάλο βαθμό από παράκτιες δραστηριότητες, προτείνοντας το «Ευρωπαϊκό Σύστημα Τουριστικών Δεικτών»¹³ που διαμορφώθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως ιδανική πλατφόρμα για την επίτευξη του εν λόγω στόχου.

Η ΕΕ εφιστά την προσοχή στην πρόσφατη ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη διεθνή διακυβέρνηση των ωκεανών και τις 14 δέσμες δράσεων που προβλέπονται σε αυτήν. Το έβδομο πρόγραμμα δράσης της ΕΕ για το περιβάλλον έως το 2020 και οι στόχοι της ΕΕ για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή και τον μετριασμό των επιπτώσεών της επικεντρώνονται σε τομείς, όπως η ενέργεια και οι μεταφορές, αλλά και σε ειδικά ζητήματα που συνδέονται με τον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό. Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων παρέχει χρηματοδότηση για επενδύσεις στον κλάδο του τουρισμού.

Η Μεσόγειος είναι μία από τις σημαντικότερες περιοχές στον κόσμο όσον αφορά τα εξαιρετικά χαρακτηριστικά βιοποικιλότητάς της, αλλά και μία από τις πλέον ευάλωτες στις κλιματικές αλλαγές σε σχέση με άλλες περιοχές. Ο μεγάλος κλίμακας παράκτιος τουρισμός αποτελεί μία από τις κύριες αιτίες οικολογικής ζημιάς στην περιοχή. Σε αυτό το πλαίσιο, η περιφερειακή συνεργασία για την προστασία των θαλάσσιων οικοσυστημάτων αποτελεί επιτακτική ανάγκη. Το χρηματοδοτικό πρόγραμμα LIFE+ της Ευρωπαϊκής Ένωσης υποστηρίζει τους στόχους της στρατηγικής της ΕΕ για τη βιοποικιλότητα και προσφέρει δυνατότητες για τη χρηματοδότηση καινοτόμων σχεδίων παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού.

¹² Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή

¹³ http://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/indicators_el



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

Η διαχείριση αποβλήτων αποτελεί πηγή σοβαρής ανησυχίας για τον ναυτικό και θαλάσσιο τουρισμό, διότι ο ίδιος ο τουρισμός ευθύνεται σε μεγάλο βαθμό για την παραγωγή αποβλήτων. Η WWF εκτιμά ότι πάνω από το 80% της θαλάσσιας ρύπανσης προέρχεται από χερσαίες δραστηριότητες. Το πρόβλημα επιτείνεται περαιτέρω από τα θαλάσσια απορρίμματα. Εκτός, λοιπόν, από τη συντονισμένη και αποτελεσματική επιβολή των κανονισμών, απαιτούνται επιπλέον καινοτόμα μέτρα, ικανά να μετριάσουν τα προβλήματα που σχετίζονται με τα απόβλητα. Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΟΚΕ συνιστά επίσης τη δημιουργία ενός «συνασπισμού για τη φυσική κληρονομιά» στον οποίο θα συμμετέχουν νησιά και παράκτιες περιοχές, καθώς και βασικοί περιβαλλοντικοί φορείς, όπως ιδρύματα και διεθνείς οργανισμοί, με σκοπό τα ευρωπαϊκά νησιά και οι παράκτιες περιοχές να καταστούν πρωτοστάτες στη λήψη συνολικών μέτρων για ένα καθαρό περιβάλλον με την ενίσχυση ολοκληρωμένων προσεγγίσεων για τον τουρισμό.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) παρέχει πληροφορίες, στατιστικά στοιχεία και συμβουλές θεμελιώδους σημασίας για τη διαδικασία θέσπισης των αρχών της βιωσιμότητας στον θαλάσσιο τουρισμό.

Επίσης το σχέδιο «Tracking European Operations for Maritime EcoSystems» (Ανίχνευση ευρωπαϊκών δραστηριοτήτων για τα θαλάσσια οικοσυστήματα), υπό την αιγίδα του ERA-LEARN 2020 (δράση υποστήριξης - CSA) που χρηματοδοτείται από το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020», είναι ένα εργαλείο ελέγχου και μείωσης της περιβαλλοντικής επίδρασης.

Δεδομένης της ιδιαίτερης στρατηγικής σημασίας των παράκτιων ζωνών από περιβαλλοντική, οικονομική και κοινωνική άποψη, η επίλυση των προβλημάτων τους πρέπει να γίνει στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης πολιτικής για τη βιώσιμη ανάπτυξη, όπου ιδιαίτερη σημασία προσλαμβάνουν η χωροταξία, η ισορροπία μεταξύ της εκμετάλλευσης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και των υπόλοιπων παράκτιων δραστηριοτήτων, καθώς και η συμμόρφωση με τους πολεοδομικούς κανόνες¹⁴. Είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η καλύτερη δυνατή εφαρμογή της οδηγίας για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό (ΘΧΣ)¹⁵ από τα κράτη-μέλη. Δεδομένου ότι η συγκεκριμένη οδηγία δεν ασχολείται με τις παράκτιες περιοχές, είναι

¹⁴ ΕΕ C 451 της 16.12.2014, σ. 64.

¹⁵ Οδηγία 2014/89/ΕΕ της 23ης Ιουλίου 2014



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

χρήσιμο να γίνει και πάλι αναφορά στη σύμβαση της Βαρκελώνης, στην οποία περιέχεται ένα χρήσιμο πρωτόκολλο σχετικά με τη διαχείριση των ακτών.

Τέλος, είναι εξαιρετικά σημαντικό να αναφέρουμε την πρόσφατα εγκεκριμένη νέα 10ετή Στρατηγική της Ε.Ε. για την βιοποικιλότητα, η οποία εγκρίθηκε τον Μάιο του 2020¹⁶. Τα κύρια στοιχεία της στρατηγικής αυτής προβλέπουν:

- Τον καθορισμό προστατευόμενων περιοχών τουλάχιστον για: το 30% των θαλασσών στην Ευρώπη.
- Αποκατάσταση των υποβαθμισμένων οικοσυστημάτων στην ξηρά και στη θάλασσα σε ολόκληρη την Ευρώπη έως το 2030.
- Αποδέσμευση 20 δισ. ευρώ τον χρόνο για τη βιοποικιλότητα μέσω διαφόρων πηγών, τόσο από τα ταμεία της ΕΕ όσο και από πηγές εθνικής και ιδιωτικής χρηματοδότησης.
- Αναγνώριση της ΕΕ ως παγκόσμιου ηγέτη στην αντιμετώπιση της παγκόσμιας κρίσης βιοποικιλότητας.

3.3 Επίδραση της Βιωσιμότητας στον Θαλάσσιο Τουρισμό.

Το Megatrend της βιωσιμότητας, με όλα τα trend που υπάγονται σε αυτό, θα επαναπροσδιορίσει το ταξίδι του καταναλωτή. Οι επιδράσεις σε κάθε στάδιο ξεχωριστά ποικίλλουν. (ΣΕΤΕ, 2021)

Στην **οργάνωση και στον σχεδιασμό του ταξιδιού**, τα νέα μοτίβα κατανάλωσης παίζουν κυρίαρχο ρόλο.

- Η αυξημένη περιβαλλοντική συνείδηση οδηγεί σε ένα νέο πρότυπο καταναλωτικής συμπεριφοράς, το Ecotravel και την αναζήτηση Ecofriendly καταλυμάτων.
- Μετά την πανδημία του Covid-19, οι προορισμοί δεν θα έχουν στόχο μόνο να ελαχιστοποιούν τις αρνητικές επιπτώσεις του τουρισμού στο περιβάλλον, την κοινωνία και την

οικονομία. Αντίθετα, θα στοχεύουν στη μεγιστοποίηση των θετικών επιπτώσεων και κύριος στόχος θα γίνεται ολόενα και περισσότερο η αναγέννηση, η αναζωογόνηση και η επίτευξη

¹⁶ Στρατηγική της ΕΕ για τη βιοποικιλότητα με ορίζοντα το 2030 – επαναφορά της φύσης στη ζωή μας, COM(2020) 380 final, Βρυξέλες 20.5.2020



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

πολυάριθμων καθαρών οφελών για το περιβάλλον και τις τοπικές κοινότητες. Ο βιώσιμος τουρισμός, έχοντας βασικό στόχο τη μείωση της πίεσης που ασκείται στα οικοσυστήματα των προορισμών, μετεξελίσσεται με την πάροδο του χρόνου σε αναγεννητικό τουρισμό (regenerative tourism). Ο αναγεννητικός τουρισμός στοχεύει, κυρίως, στην εμπάθυνση του τρόπου με τον οποίο εξασφαλίζεται η βιωσιμότητα ενός προορισμού, βελτιστοποιώντας έτσι την ταξιδιωτική εμπειρία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο έλεγχος του αριθμού των επισκεπτών κάποιου συγκεκριμένου προορισμού. Συνεπώς, η οργάνωση του ταξιδιού και η επιλογή του προορισμού θα εξαρτώνται από την ενδεχόμενη εφαρμογή τέτοιων περιορισμών.

- Ο σχεδιασμός του ταξιδιού γίνεται με γνώμονα τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος ή/και την περιβαλλοντική βελτίωση του προορισμού.

- Η αυξημένη περιβαλλοντική συνείδηση οδηγεί στην επιλογή προορισμών και μέσων μεταφοράς που λειτουργούν με εναλλακτικές πηγές ενέργειας και που έχουν προσαρμοστεί σε νέες τεχνολογίες. Γίνεται συνειδητή επιλογή μέσων μεταφοράς με μικρό περιβαλλοντικό αποτύπωμα, με αποτέλεσμα να εκδηλώνεται αυξημένη προτίμηση για θαλάσσια ταξίδια με κύριο μεταφορικό μέσο το ιστιοπλοϊκό.

- Η αύξηση της θερμοκρασίας στον πλανήτη, λόγω της κλιματικής αλλαγής, αναμένεται να οδηγήσει τους υποψήφιους ταξιδιώτες σε αναζήτηση προορισμών με πιο ήπιο κλίμα. Αυτό θα συμβάλλει αφενός στην ανάπτυξη νέων προορισμών που θα προτιμούν οι ταξιδιώτες, αλλά αφετέρου και του εσωτερικού τουρισμού.

- Σταδιακά, θα γίνεται επιλογή πιο ασφαλών, δυτικών ταξιδιωτικών προορισμών, με λιγότερη περιβαλλοντική μόλυνση και μεγαλύτερη ασφάλεια νερού και τροφίμων.

- Η επιλογή μαρίνων θα γίνεται με πρότυπα που συνάδουν με τις εκάστοτε περιβαλλοντικές πολιτικές και που θα διαφημίζονται έντονα στα κοινωνικά δίκτυα.

- Θα αυξάνεται η προτίμηση της κρουαζιέρας αντί των προορισμών που πλήττονται από τον υπερτουρισμό, καθώς, πέρα από την καθαριότητα και τη χαλάρωση, προσφέρουν και αυξημένη προστασία σε περιόδους πανδημίας, εξαιτίας της δυνατότητας κοινωνικής αποστασιοποίησης.

- Η συνειδητή επιλογή μέσων μεταφοράς με μικρό περιβαλλοντικό αποτύπωμα εξαιτίας της αυξημένης περιβαλλοντικής συνείδησης οδηγεί σε ένα νέο πρότυπο καταναλωτικής συμπεριφοράς, το Ecotravel.



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

- Η ανάγκη για προστασία και η επιθυμία για έλεγχο της πληροφορίας θα οδηγήσει στην ενίσχυση του Contactless integrated travel.

- Η πίεση για ανάπτυξη νέων, «καθαρών» τεχνολογιών στα μέσα μεταφοράς θα οδηγήσει σε ταξίδια μικρότερης διάρκειας, σε πιο μακρινούς προορισμούς με περιορισμένο περιβαλλοντικό αποτύπωμα.

Το **τουριστικό προϊόν** θα λάβει νέα μορφή, καθώς η ενίσχυση της βιωσιμότητας, η κλιματική αλλαγή, ο υπερτουρισμός και η πανδημία του Covid-19 θα οδηγήσουν σε ανακατάταξη των προτιμήσεων των ταξιδιωτών.

- Η χρηματοδότηση επενδύσεων βάσει περιβαλλοντικών κριτηρίων θα αναδιαμορφώσει τα σκάφη, τις μαρίνες και τα λιμάνια προορισμών.

- Η ανάπτυξη βιώσιμων πρακτικών από τις τοπικές επιχειρήσεις, με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος και την υιοθέτηση πρακτικών κυκλικής οικονομίας, θα επιβραβεύεται με την παροχή πόρων σε περιοχές και επιχειρήσεις που το έχουν ανάγκη.

- Για την αποφυγή του υπερτουρισμού και την προστασία του περιβάλλοντος, θα ενισχυθεί η ανάπτυξη εναλλακτικών προορισμών, με στόχο τη διοχέτευση των ροών σε ευρύτερες περιοχές.

- Ο αρχιτεκτονικός και ο ηλεκτρομηχανολογικός σχεδιασμός των μαρίνων και η επιλογή των υλικών που θα χρησιμοποιούνται στην κατασκευή θα γίνονται με βάση τη βιωσιμότητα και την εξοικονόμηση ενέργειας (Sustainable architecture). Στα μεταφορικά μέσα θα ελαχιστοποιείται η ζέστη το καλοκαίρι και το κρύο τον χειμώνα. Θα γίνεται οικονομία νερού, ρεύματος, χώρου, και θα περιορίζεται ο όγκος των απορριμμάτων.

- Εξαιτίας της αυξημένης περιβαλλοντικής συνείδησης, σημειώνεται στροφή προς την υγιεινή διατροφή (wellness-healthy living) και τη χορτοφαγία (vegetarianism & veganism). Στα πλαίσια της παρακολούθησης της υγιεινής και ισορροπημένης διατροφής στο κρουαζιερόπλοιο με έξυπνες εφαρμογές (apps), θα εμφανίζονται προτάσεις για γεύματα με ιδιαίτερη έμφαση σε τρόφιμα που περιέχουν θρεπτικά συστατικά και που έχουν παραχθεί με βιώσιμο και ηθικό τρόπο από τοπικούς παραγωγούς.

- Η κλιματική αλλαγή μπορεί να προκαλέσει απρόβλεπτα καιρικά φαινόμενα και συνεπακόλουθες δυσάρεστες ταξιδιωτικές εμπειρίες σε καθιερωμένους τουριστικούς



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

προορισμούς, που στο παρελθόν χαρακτηρίζονταν από σταθερό, ευχάριστο κλίμα. Ξαφνικές καταιγίδες και κρύο τον Ιούλιο, πλημμύρες την άνοιξη, ακραίος καύσωνας το καλοκαίρι είναι κάποια από τα καιρικά φαινόμενα που μπορεί να προκαλέσουν δυσφορία στον ταξιδιώτη.

- Η κλιματική αλλαγή θα οδηγήσει σε αλλαγή της εποχικότητας του τουρισμού.
- Ο έλεγχος του αριθμού των επισκεπτών ενός προορισμού θα περιορίσει τον υπερτουρισμό και θα ενισχύσει την αειφορία του προορισμού.
- Η απομάκρυνση από τη μαζικότητα θα συμβάλλει στην ενίσχυση του premium τουρισμού, που, σε συνδυασμό με την αυξημένη περιβαλλοντική συνείδηση και τον σεβασμό προς τον προορισμό, θα ενισχύσει οικονομικά και περιβαλλοντικά τους προορισμούς.

Κατά την **επιστροφή** των ταξιδιωτών, η προώθηση της εμπειρίας σε παντός είδους κοινωνικά δίκτυα είναι δεδομένη. Επιπρόσθετα, αυτό λειτουργεί και ως διαφήμιση των επιχειρήσεων που έχουν προβεί σε υιοθέτηση καθαρών τεχνολογιών, πράσινων πρακτικών και περιορισμό του περιβαλλοντικού αποτυπώματος. Με τη θετική αυτή διαφήμιση επιβραβεύονται οι ηθικές επιχειρήσεις, καθώς έτσι εδραιώνονται στη συνείδηση του καταναλωτή, που θα τις προτιμήσει ξανά και θα συστήσει και στον κοινωνικό του περίγυρο να πράξει το ίδιο.

3.4 Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα.

Ο παράκτιος και ο θαλάσσιος τουρισμός, οι σημαντικότερες δηλαδή μορφές τουρισμού για την Ελλάδα, απαιτούν την ύπαρξη και διατήρηση υγιών θαλάσσιων οικοσυστημάτων. Ο Τουρισμός αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των Παράκτιων Ζωνών, προκειμένου να συμβάλει με τη σειρά του, τόσο στη διατήρηση, όσο και στην ορθή διαχείριση των κατά κανόνα εύθραυστων θαλάσσιων οικοσυστημάτων. Ο τουριστικός τομέας μπορεί να προωθή τη γαλάζια οικονομία, σύμφωνα και με τις αρχές του ΟΗΕ για το 2030, όπου τίθεται ο στόχος «της βιώσιμης χρήσης των θαλάσσιων πόρων, συμπεριλαμβανομένης της βιώσιμης διαχείρισης της αλιείας, της υδατοκαλλιέργειας και του τουρισμού».



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

Από την δεκαετία του 1980 υπάρχουν νομοθετικές ρυθμίσεις για την προστασία του χερσαίου και θαλάσσιου περιβάλλοντος της Ελλάδας εν γένει αλλά και σε περιοχές τουριστικής ανάπτυξης. Το ρυθμιστικό πλαίσιο είναι πολύπλοκο και δαιδαλώδες, περιλαμβάνοντας πληθώρα νομοθετημάτων συνδεδεμένα άμεσα ή έμμεσα με τον βιώσιμο θαλάσσιο τουρισμό. Για τη σύνοψη της εργασίας θα παρουσιαστούν οι τελευταίες ελληνικές νομοθετικές ρυθμίσεις και πρωτοβουλίες, κατά την άποψη των συγγραφέων, που επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα τον Βιώσιμο Θαλάσσιο Τουρισμό.

Στο Σχέδιο Τομεακού Προγράμματος Ανάπτυξης Τουρισμού 2021-2025¹⁷ προκύπτουν οι Στρατηγικές επιλογές για τον Βιώσιμο Θαλάσσιο Τουρισμό αξιοποιώντας την ανωτέρω ανάλυση SWOT του Κεφ. 1 στηριζόμενες στα Ισχυρά Σημεία που αποτυπώθηκαν ανωτέρω, με εκμετάλλευση των Ευκαιριών που διαπιστώθηκαν, στοχεύοντας στην άμβλυση των Αδυναμιών και στην αντιμετώπιση των Απειλών.

Επίσης, εξαιρετικής βαρύτητας πρωτοβουλία αποτελεί η ανάπτυξη του «Εθνικού Συμφώνου για το Βιώσιμο Τουρισμό 2021-2030» («Συμβιώ T21-30»), το οποίο αποσκοπεί μεταξύ άλλων στη βελτίωση της ποιότητας του τουριστικού προϊόντος, στην πρόταξη των αρχών της αειφορίας στο σύνολο της τουριστικής αλυσίδας, τόσο σε επίπεδο προορισμού όσο και τουριστικών επιχειρήσεων, στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου, αλλά και στην αύξηση της προστιθέμενης αξίας του τουριστικού προϊόντος που παράγεται στη χώρα μας. Η Δόμηση του γίνεται σε επτά πυλώνες, απόλυτα συμβατών με τα υπόλοιπα εργαλεία και πλαίσια στρατηγικής της χώρας:

- Προσβασιμότητα και διασυνδεσιμότητα.
- Ιδιωτικές υποδομές / βιώσιμη διαχείριση και ανάπτυξη.
- Δημόσιες υποδομές και διαχείριση εμπειρίας.
- Εκπαίδευση και κατάρτιση ανθρωπίνου δυναμικού.
- Προϊοντική ανάπτυξη, προώθηση και προβολή.
- Συνεργατική διακυβέρνηση.
- Ρυθμιστικό και νομοθετικό πλαίσιο.

¹⁷ ΕΠΑ ΤΠΑ 2021-2025



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

3.4.1 Συμπεράσματα για τον Βιώσιμο Θαλάσσιο Τουρισμό στην Ελλάδα

Ο παράκτιος και ο θαλάσσιος τουρισμός, οι σημαντικότερες δηλαδή μορφές τουρισμού για την Ελλάδα, απαιτούν την ύπαρξη και διατήρηση υγιών θαλάσσιων οικοσυστημάτων. Ο Τουρισμός αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της Ολοκληρωμένης

Διαχείρισης των Παράκτιων Ζωνών, προκειμένου να συμβάλει με τη σειρά του, τόσο στη διατήρηση, όσο και στην ορθή διαχείριση των κατά κανόνα εύθραυστων θαλάσσιων οικοσυστημάτων. Ο τουριστικός τομέας μπορεί να προωθή τη γαλάζια οικονομία, σύμφωνα και με τις αρχές του ΟΗΕ για το 2030, όπου τίθεται ο στόχος «της βιώσιμης χρήσης των θαλάσσιων πόρων, συμπεριλαμβανομένης της βιώσιμης διαχείρισης της αλιείας, της υδατοκαλλιέργειας και του τουρισμού». (ΥΠ. ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ, 2021)

Ο βιώσιμος θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει μέτρα, όχι μόνο για τη διατήρηση της βιοποικιλότητας αλλά και τον σεβασμό των χερσαίων οικοσυστημάτων, τη μείωση των αποβλήτων και της κατανάλωσης ενέργειας και υλών, τη διατήρησης της φυσικής χλωρίδας και πανίδας και την ενίσχυση των ενεργειών ευαισθητοποίησης. Περιλαμβάνει δραστηριότητες οι οποίες επιβαρύνουν ελάχιστα το φυσικό περιβάλλον, εφόσον υλοποιούνται με έξυπνο τρόπο και προωθούν ιδέες σχετικά με την ανάγκη και τις πολιτικές προστασίας της ζωής πάνω στη Γη.

Από το 2020 παρατηρείται μια κινητικότητα από την Πολιτεία με νομοθετήματα, συναντήσεις¹⁸ και συνέδρια δείχνοντας ότι η Ελλάδα στηρίζει τη βιώσιμη ανάπτυξη στους τομείς της θάλασσας και της ναυτιλίας, μέσω της στρατηγικής της Ελλάδας για τη γαλάζια ανάπτυξη. Χαρακτηριστικό είναι ένα απόσπασμα από την συνέντευξη που έδωσε ο Υπουργός Τουρισμού, τον Ιανουάριο 2022: «Και είναι αλήθεια πως αυτός ο τόπος με τις απaráμιλλες ομορφιές, τη μοναδική φιλοξενία και την ξεχωριστή αυθεντικότητα της τουριστικής εμπειρίας –αυτά δηλαδή που τον έχουν αναδείξει διαχρονικά πρωτοπόρο στον τουρισμό–

¹⁸ 66η Συνάντηση της Περιφερειακής Επιτροπής για την Ευρώπη του ΠΟΤ (2 έως 4/6/21) θεματικό συνέδριο με τίτλο: «Βιώσιμος παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός στη Μεσόγειο: Προκλήσεις και ευκαιρίες στην μετάCOVID εποχή»



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

έχει τις δυνατότητες να γίνει παράδειγμα βιώσιμου και υπεύθυνου τουρισμού. Πριν από λίγο καιρό στη Μασσαλία, ο Πρωθυπουργός κατέθεσε το πλάνο της κυβέρνησης για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, ενώ ανακοίνωσε ότι η Ελλάδα θα αναλάβει το 2023 την Προεδρία για την εφαρμογή του σχεδίου δράσης για την πρωτοβουλία «Μεσόγειος, μία υποδειγματική θάλασσα έως το 2030». Στο πλαίσιο αυτό, η Ελλάδα θέτει ως στόχο τη μείωση των πλαστικών απορριμμάτων που μολύνουν τη θάλασσα κατά 50% έως το 2030. Στον ίδιο χρονικό ορίζοντα θα επιδιωχθεί η μείωση των μικροπλαστικών που

βλάπτουν το περιβάλλον, κατά 30%, ενώ δεν θα επιτρέπει την αλιεία στο 10% των θαλασσών της, με σκοπό την καλύτερη προστασία και τόνωση των οικοσυστημάτων της Μεσογείου, η οποία έχει πληγεί από την υπεραλίευση.»¹⁹

Η έξοδος από την πανδημία του Covid-19 αποτελεί ευκαιρία ώστε να αναδειχθεί και να αναπτυχθεί περαιτέρω ο βιώσιμος θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα, καθώς οι υποψήφιοι ταξιδιώτες θα αναζητούν αυξημένη ασφάλεια, με μειωμένη προσωπική επαφή και ποικιλία ως προς τις θαλάσσιες δραστηριότητες, προκειμένου να επιλέξουν το προϊόν που θα είναι περισσότερο προσαρμοσμένο στις ανάγκες τους και θα τους προσφέρει μεγαλύτερο έλεγχο και ασφαλείς συνθήκες. Συνολικά, ανάμεσα στις τάσεις που θα εμφανιστούν, είναι ο περιβαλλοντικός ακτιβισμός, οι διεθνείς περιβαλλοντικές πολιτικές και ο περιορισμός των ρύπων, με τη βιωσιμότητα να είναι η πρωταγωνίστρια.

«Ο θαλάσσιος και παράκτιος τουρισμός αποτελούν χώρο στον οποίο, εύλογα, η Ελλάδα μπορεί να αξιώνει έναν πρωταγωνιστικό αλλά και καινοτόμο ρόλο. Στρέφοντας το βλέμμα μας στην επόμενη ημέρα μετά την πανδημία, έχουμε τη μοναδική ίσως ευκαιρία, μέσα από αυτήν τη δοκιμασία, να βγούμε ακόμα πιο ισχυροί. Η στόχευσή μας και το στοίχημα που πρέπει να κερδίσουμε είναι η ουσιαστική αξιοποίηση των πολλών δυνατοτήτων και εμπειριών που μπορεί να προσφέρει η ελληνική θάλασσα, πάντα με όρους βιωσιμότητας και ασφάλειας»

¹⁹ <https://mintour.gov.gr/v-kikilias-i-stratigiki-mas-ston-toyrismo-stirizei-paradosiakoy-kai-dynamikoyskladoys-tis-koinonias/>



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

Υφυπουργός Τουρισμού κυρία Σοφία Ζαχαράκη.²⁰

3.4.2 Προτάσεις για τον Βιώσιμο Θαλάσσιο Τουρισμό στην Ελλάδα

Βασική προϋπόθεση για να καταφέρει η Ελλάδα να προασπίσει τον βιώσιμο θαλάσσιο και παράκτιο τουρισμό είναι να αναγνωριστούν από τους αρμόδιους οι επιπτώσεις των τουριστικών δραστηριοτήτων στις παράκτιες περιοχές, να αξιολογήσουν το μέγεθος της ευπάθειας και της πολυπλοκότητας των παράκτιων και θαλάσσιων οικοσυστημάτων και τις αλληλεπιδράσεις τους με τα διάφορα υποσυστήματα και να προσπαθήσουν να ενεργούν κατάλληλα με γνώμονα τη συνεχή βελτίωση όλων των συντελεστών προσδοκώντας την ευημερία των τουριστών και των τοπικών κοινωνιών.

Έχοντας ως βασικό άξονα τα παραπάνω, προτείνονται:

α. Να γίνει μέτρηση και να υπάρξει συνεχής παρακολούθηση των επιπτώσεων του θαλάσσιου και παράκτιου τουρισμού στα φυσικά οικοσυστήματα, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο τουρισμός ελέγχεται κατάλληλα ως πηγή υψηλής εδαφικής πίεσης σε ευαίσθητες περιοχές, σε διοικητική, πολιτική και περιβαλλοντική κλίμακα. Αυτό το μέτρο θα μπορούσε να εφαρμοστεί μέσω παρατηρητηρίων σε κάθε θαλάσσια περιοχή, για τη συλλογή σχετικών, ισχυρών και αξιόπιστων δεδομένων σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.

β. Να προσδιοριστούν οι πρακτικές εκείνες που θα συμβάλλουν στον βιώσιμο θαλάσσιο και παράκτιο τουρισμό. Αρχικά θα πρέπει να προωθηθούν βιώσιμες επιχειρηματικές πρακτικές από ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς μέσω μηχανισμών υποστήριξης στρατηγικών βιώσιμου θαλάσσιου και παράκτιου τουρισμού, προγραμμάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης και εκθέσεων περιβαλλοντικών, κοινωνικών μέσα από διαδικτυακά περιβάλλοντα.

γ. Να εφαρμοστούν στρατηγικές ανάλογα με τον τομέα δράσης της κάθε επιχείρησης μέσα στην τουριστική βιομηχανία για μια πιο πράσινη και χωρίς άνθρακα ατμόσφαιρα. Να αναπτυχθούν δηλαδή σχέδια τομεακών δράσεων για την απαλλαγή από τον άνθρακα ολόκληρης της τουριστικής βιομηχανίας, παρακολουθώντας τις εκπομπές άνθρακα

²⁰ <https://mintour.gov.gr/symmetochi-tis-igesias-toy-yπουργειoy-toy-rismoy-stin-1i-dia-perifereiaki-imeridatoy-perifereiakoy-symvolyiolyoy-rismoy-me-thema-ton-thalassio-toy-rismo/>



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

από τον τουρισμό σε εθνικό και τομεακό επίπεδο, για να επιτευχθεί απόλυτη μείωση των εκπομπών.

Επίσης, σε εθνικό επίπεδο να τεθούν στόχοι για όλους τους υποτομείς του τουρισμού και μετατροπή των στόχων μείωσης των εκπομπών καυσαερίων σε σχέδια δράσης, ειδικά για τις επιχειρήσεις, με κίνητρα και αντικίνητρα για τη διασφάλιση της επίτευξης των στόχων.

Σημαντικό ρόλο θα διαδραμάτιζε και η ενσωμάτωση της χρήσης οικολογικών σημάτων και περιβαλλοντικών πιστοποιήσεων σε ολόκληρη την τουριστική αλυσίδα μέσω Συστημάτων Περιβαλλοντικής Διαχείρισης (ΣΠΔ), εθελοντικών/υποχρεωτικών περιβαλλοντικών πιστοποιήσεων και προσεγγίσεων σήμανσης, επειδή αυτά αποτελούν αποτελεσματικά εργαλεία για την εφαρμογή και την επικοινωνία της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας σε επίπεδο προορισμού και προϊόντος.

Τέτοια εργαλεία θα βοηθούσαν τις ιδιωτικές επιχειρήσεις να συμβάλουν στην εκπλήρωση των παγκόσμιων περιβαλλοντικών δεσμεύσεων επενδύοντας στην ενεργειακή απόδοση και στις μεταφορές μηδενικών εκπομπών, στην προώθηση τοπικών και βιώσιμων αγορών και στη δημοσίευση δεδομένων για το οικολογικό αποτύπωμα.

δ. Να διευκολυνθεί η χρηματοδότηση δραστηριοτήτων, στρατηγικών και παραγόντων βιώσιμου θαλάσσιου τουρισμού. Να αξιοποιηθούν δηλαδή προγράμματα αναπτυξιακής βοήθειας και συνεργασίας για τις ανάγκες και τις προτεραιότητες της βιώσιμης παράκτιας και θαλάσσιας ανάπτυξης σε περιφερειακό, εθνικό και τοπικό επίπεδο, αξιοποιώντας τα πλαίσια τεχνικής βοήθειας που σχετίζονται με το εμπόριο (όπως το Aid for Trade) που ανατίθενται σε δραστηριότητες αειφόρου τουρισμού.

Αναγκαίο βήμα αποτελεί ο εντοπισμός και η υποστήριξη τουριστικών έργων, η ενσωμάτωση καινοτόμων μηχανισμών χρηματοδότησης στην κινητοποίηση πόρων, εστιάζοντας σε στρατηγικά και συστημικά περιβαλλοντικά και κλιματικά ζητήματα που προσδιορίζονται στο Agenda 2030, όπως ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, χρήση νερού, επισιτιστική ασφάλεια, ανάπτυξη ικανοτήτων.

ε. Να σχεδιαστούν και να εφαρμοστούν περιβαλλοντικά κίνητρα και πολιτικές, με στόχο να επηρεάσουν τη συμπεριφορά των τουριστικών επιχειρήσεων, ταξιδιωτών και επενδυτών, π.χ. εμπορεύσιμα δικαιώματα για περιβαλλοντική αποζημίωση, και οικονομικά



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

κίνητρα, όπως φορολογικές εκπτώσεις για οικολογική πιστοποίηση, τοπικοί οικολογικοί φόροι για ξενοδοχεία, επιβάτες αεροπορικών εταιρειών ή ταξιδιώτες κρουαζιέρας.

στ. Να υπάρξει συμμετοχή, προετοιμασία και ενδυνάμωση των ταξιδιωτών, του κλάδου και των βασικών ενδιαφερομένων. Θα πρέπει να γίνει εκπαίδευση στους ταξιδιώτες και στους τουρίστες αυξάνοντας την ευαισθητοποίησή τους σχετικά με τις οικολογικές, κοινωνικοοικονομικές και τις επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία της τουριστικής βιομηχανίας και των ταξιδιών και προωθώντας πιο υπεύθυνα και βιώσιμα πρότυπα κατανάλωσης. Επίσης, καταλυτικό ρόλο θα παίξει το αν και το σε ποιο σημείο θα επιτευχθεί η αλληλεπίδραση με την Κοινωνία των Πολιτών διασφαλίζοντας την ενεργό συμμετοχή των τοπικών κοινοτήτων, των ΜΚΟ, του ακαδημαϊκού κόσμου, των ταξιδιωτών και άλλων κοινωνικών παραγόντων -τόσο από προορισμούς όσο και από τον τόπο προέλευσης- στις διαδικασίες παρακολούθησης, διαλόγου και λήψης αποφάσεων σχετικά με τον θαλάσσιο και παράκτιο τουρισμό.

ζ. Να υπάρξουν ειδικές συστάσεις για τις κρουαζιέρες και τα λιμάνια που αυτές επισκέπτονται. Επειδή με την “έξοδο” από την πανδημία, ο όγκος των τουριστών αναμένεται να αυξηθεί χρόνο με τον χρόνο, απαιτούνται ολοκληρωμένες ενέργειες για την παρακολούθηση, τον μετριασμό και τη διαχείριση των σχετικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, μέσω της ανάπτυξης καινοτόμων μηχανισμών διακυβέρνησης και ρυθμιστικών συστημάτων, όπως:

- Ανάπτυξη πράσινων φορολογικών συστημάτων σε λιμάνια και κρουαζιέρες, όπως να δοθούν κίνητρα, αλλά και να επιβληθούν κυρώσεις σε εταιρείες όσον αφορά τις επιδόσεις τους στη βιωσιμότητα. Τέτοιοι μηχανισμοί, που ήδη αναδύονται στα λιμάνια της Ευρώπης, θα πρέπει να σχεδιάζονται, να εφαρμόζονται και να παρακολουθούνται σε περιφερειακό επίπεδο, μέσω ενισχυμένων περιφερειακών θαλάσσιων συμβάσεων ή διεθνές επίπεδο μέσω κανονισμού του IMO.
- Επειδή, όμως, δεν είναι όλες οι περιοχές το ίδιο ευαίσθητες και κάποιες έχουν ταλαιπωρηθεί παραπάνω λόγω της τουριστικής κίνησης, θα πρέπει να μειώσουμε και να παρακολουθήσουμε την κίνηση κρουαζιέρας μέσα ή κοντά



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

στις Θαλάσσιες Προστατευόμενες Περιοχές²¹ μέσω αυστηρής νομοθεσίας και κατάλληλων εργαλείων χωροθέτησης για την αξιολόγηση και τον εντοπισμό ευαίσθητων σημείων για τη θαλάσσια βιοποικιλότητα. Στο καταφύγιο της Μεσογείου, ένας χάρτης θαλάσσιας λεκάνης που απεικονίζει περιοχές υψηλής οικολογικής αξίας βοηθά πολύ στον σχεδιασμό κρουαζιέρων και ναυτιλιακών διαδρομών. Άλλα όργανα, όπως η μείωση της ταχύτητας ή η ανίχνευση κητοειδών θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για τον μετριασμό της σύγκρουσης, της ρύπανσης του νερού και του θορύβου.

- Να γίνει μια ανακατανομή της αποβίβασης των κρουαζιέρων μακριά από τα κέντρα των πόλεων και τις πυκνοκατοικημένες περιοχές, προκειμένου να παρέχεται η κατάλληλη δημόσια συγκοινωνία χαμηλών εκπομπών άνθρακα για τους επιβάτες μεταξύ των τερματικών σταθμών και των τουριστικών σημείων.
- Να δώσουμε ιδιαίτερη προσοχή στην κατασκευή, τη λειτουργία και τη διάλυση των κρουαζιερόπλοιων. Ζωτικής σημασίας αποτελεί η εφαρμογή εργαλείων οικολογικού σχεδιασμού, όπως το Life Cycle Assessment (LCA)²² κατά τον σχεδιασμό και την κατασκευή νέων πλοίων, για να μειώσουμε το οικολογικό αποτύπωμα των πλοίων, να δώσουμε προτεραιότητα σε υλικά με χαμηλές εκπομπές άνθρακα και να εγγυηθούμε την ανακύκλωση όλων των πολύτιμων

υλικών, ιδιαίτερα επιβλαβών εξαρτημάτων και συσκευών κατά την αποσυναρμολόγηση παλιών πλοίων.

- Τέλος, θα πρέπει να γίνουν επενδύσεις σε τεχνολογίες αποδοτικής χρήσης πόρων και περιβαλλοντικές πρακτικές, όπως κινητήρες χαμηλών εκπομπών άνθρακα, συστήματα συλλογής και ανακύκλωσης απορριμμάτων, επαναχρησιμοποίηση λυμάτων, ενεργειακά αποδοτικούς φωτισμούς, συστήματα θέρμανσης και ψύξης. Θα μπορούσε επίσης να προωθηθεί μια

²¹ Επί του παρόντος, μόνο 16 Ευαίσθητες Θαλάσσιες Περιοχές έχουν εγκριθεί, όπως τα ύδατα της Δυτικής Ευρώπης, η Βαλτική Θάλασσα, στη Φλόριντα, κ.λπ

²² Το Life Cycle Assessment ή αλλιώς αξιολόγηση του κύκλου ζωής αποτελεί ένα πλαίσιο για την αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των προϊόντων κατά τη διάρκεια ζωής τους.



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

πλατφόρμα πολλαπλών ενδιαφερομένων που ενσωματώνει ακαδημαϊκό κόσμο, ΜΚΟ, κανονισμούς, παρόχους τεχνολογίας, ναυπηγεία, χρηματοδότες και φορείς εκμετάλλευσης κρουαζιέρας, για να ενισχύσει την καινοτομία και την προσφορά πράσινων λύσεων στην αγορά.

η. **Να γίνουν επενδύσεις σε προγράμματα ενεργειακής απόδοσης, επεξεργασίας νερού και ανακύκλωσης απορριμμάτων.** Προγράμματα ενεργειακής απόδοσης, διαχείρισης αποβλήτων και περιορισμού της χρήσης νερού, πρόληψης των αποβλήτων, καθορισμού ανώτατων ορίων κατανάλωσης ή/και οικονομικών κινήτρων, καθώς και εκπαιδευτικά προγράμματα κατάρτισης για το προσωπικό και τους ταξιδιώτες, ιδανικά με την υποστήριξη των τοπικών κοινοτήτων και ΜΚΟ, θεωρούνται απαραίτητα.

4. Επίλογος

Ενώ ο τουρισμός είναι ένας από τους μεγαλύτερους κλάδους του κόσμου, ο θαλάσσιος και παράκτιος τουρισμός είναι η ταχύτερα αναπτυσσόμενη μορφή τουρισμού, με αξιοσημείωτη αύξηση την τελευταία δεκαετία. Η οικονομική σημασία τού εν λόγω τουρισμού είναι αδιαμφισβήτητη. Αντιπροσωπεύει μία από τις κύριες πηγές εσόδων για πολλές χώρες και περιοχές. Εν τω μεταξύ, πολλές αναπτυσσόμενες χώρες σχεδιάζουν ο θαλάσσιος τουρισμός να αποτελέσει τη ραχοκοκαλιά των μελλοντικών αναπτυξιακών τους προοπτικών.

Ωστόσο, η επιθυμία για οικονομικό κέρδος από την τουριστική βιομηχανία (γενικότερα), που θα επιτευχθεί με κάθε κόστος και στο συντομότερο δυνατό χρόνο, οδηγεί σε



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

μια συνεχή, αν και πολύ συχνά ανεξέλεγκτη ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας. Στο πλαίσιο αυτό, η άνοδος της τουριστικής ανάπτυξης σε βιώσιμο επίπεδο και, ταυτόχρονα, η ενίσχυση του τουριστικού προϊόντος, η προσέλκυση διαφοροποιημένης πελατείας και η αναβάθμιση της ποιότητας της προσφοράς και των υπηρεσιών, θεωρούνται ως προτεραιότητες που επιτρέπουν στην τουριστική ανάπτυξη να ικανοποιεί τόσο τους επισκέπτες όσο και από τις τοπικές κοινωνίες που ζουν από αυτό. Αυτή είναι η ίδια η ουσία του ορισμού του «Βιώσιμου Θαλάσσιου Τουρισμού».

Ο θαλάσσιος τουρισμός έχει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις σε πολλές παράκτιες περιοχές, οι οποίες είναι ιδιαίτερα ευάλωτες στις πιέσεις που συνδέονται με την ανάπτυξή του. Οι πιέσεις σε ορισμένες περιοχές μπορεί να είναι τόσο σημαντικές που η δραστηριότητα οδηγεί στην υποβάθμιση του περιβάλλοντος με ανεπανόρθωτες συνέπειες, κάτι που είναι ιδιαίτερα επικίνδυνο για τις παράκτιες περιοχές όπου ο τουρισμός κυριαρχεί ή είναι πολύ συχνά ο μοναδικός κλάδος. Προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν τα προβλήματα που προκαλούνται από τον θαλάσσιο και παράκτιο τουρισμό και να διασφαλιστεί τόσο η βιωσιμότητα όσο και η ευημερία των παράκτιων κοινωνιών, πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή στον σωστό σχεδιασμό και την καλύτερη ενσωμάτωση του θαλάσσιου τουρισμού στην βιώσιμη ανάπτυξη.

Η Ελλάδα, όπως αναλυτικά προαναφέρθηκε, διαθέτει ισχυρά πλεονεκτήματα για την ανάπτυξη του βιώσιμου θαλάσσιου τουρισμού, καθώς οι μοναδικού φυσικού κάλλους θαλάσσιες περιοχές, η εκτεταμένη ακτογραμμή και τα πολυάριθμα νησιά, το πολιτισμικό και φυσικό περιβάλλον, η κουλτούρα φιλοξενίας σε συνδυασμό με την στροφή στην παγκόσμια συνειδητοποίηση για βιώσιμη ανάπτυξη, που έχει θέσει ως “σημαία” η Ελλάδα για την μετά Covid 19 εποχή και την επιθυμία του παγκόσμιου τουρισμού για ασφαλείς, ποιοτικές διακοπές δρομολογούν την κατεύθυνση που πρέπει να κινηθούν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς για άμεση και αποτελεσματική συνεργασία προκειμένου να ενισχυθεί η ανθεκτικότητα και η ανταγωνιστικότητα του Βιώσιμου Θαλάσσιου Τουρισμού στο πλαίσιο των προτάσεων του ανωτέρω κεφαλαίου .

«Η ανταγωνιστικότητα και η ανθεκτικότητα είναι στενά συνδεδεμένες έννοιες και βασικοί πυλώνες της βιωσιμότητας του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού. Η ενίσχυσή τους



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

είναι εξαιρετικά σημαντική για την παραγωγικότητα και τη φήμη του ελληνικού τουρισμού.»
(ΣΕΤΕ, 2021)

Η Ελλάδα έχει αναλάβει δράσεις για τη στήριξη της βιώσιμης ανάπτυξης με νομοθεσία, συναντήσεις και συνέδρια μέσω της στρατηγικής της γαλάζιας ανάπτυξης.

Προτάσεις όπως η μέτρηση και η συνεχής παρακολούθηση του αντίκτυπου του θαλάσσιου και παραθαλάσσιου τουρισμού στα φυσικά οικοσυστήματα και ο εντοπισμός εκείνων των πρακτικών που θα συμβάλουν στον αειφόρο τουρισμό θα επιφέρουν σημαντικές βελτιώσεις. Επίσης, η διευκόλυνση της χρηματοδότησης δραστηριοτήτων, στρατηγικών και παραγόντων βιώσιμου θαλάσσιου τουρισμού και η επένδυση σε προγράμματα ενεργειακής απόδοσης, επεξεργασίας νερού και ανακύκλωσης απορριμμάτων μπορεί να δώσει σημαντικό προβάδισμα στην Ελλάδα.

Ο σχεδιασμός και η εφαρμογή περιβαλλοντικών κινήτρων και πολιτικών καθώς και η υποβολή ειδικών συστάσεων για τις κρουαζιέρες και τα λιμάνια θα πρέπει να ληφθούν υπόψη για να επηρεάσουν τη συμπεριφορά των ταξιδιωτών, των τουριστικών επιχειρήσεων και των επενδυτών.

Τέλος, η ενθάρρυνση της συμμετοχής, προετοιμασίας και ενδυνάμωσης των ταξιδιωτών, της βιομηχανίας και των βασικών ενδιαφερομένων, σε συνδυασμό με την εφαρμογή στρατηγικών ανάλογα με το πεδίο δράσης της κάθε εταιρείας του κλάδου για μια πιο πράσινη και χωρίς άνθρακα ατμόσφαιρα, θα δημιουργούσε τις ιδανικές συνθήκες για γρήγορη αλλά βιώσιμη θαλάσσια και παράκτια ανάπτυξη.

Συνοψίζοντας, είναι αξιοσημείωτο ότι η Ελλάδα έχει πολλές δυνατότητες ανάπτυξης και με τα σωστά βήματα θα μπορέσει να κερδίσει σημαντικό μερίδιο του παγκόσμιου θαλάσσιου τουρισμού χωρίς να υποβαθμίσει το φυσικό περιβάλλον.



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνα Σάρκα ”,
“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

Βιβλιογραφία - Δικτυογραφία

Butler, R.W. (1990), «Alternative tourism: pious hope or Trojan horse? », Journal of Travel Research

Stankey, G. (1985), «Carrying Capacity in Recreational Planning: An Alternative» Κουβαράς,

A., (2017) «ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ»

Κουρτεσοπούλου, Α., (2020). «Θαλάσσιος Τουρισμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη»

Μοίρα, Π. (2002). «Κοινωνικό - πολιτισμικές επιπτώσεις του θαλάσσιου Τουρισμού στα παράκτια περιβάλλοντα.» Ι.Τ.Ε. Ειδικά θέματα, τόμος 3, τεύχος 4, Αθήνα, σελ. 31-46 Warren,



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

J.A.N.& Taylor, C.N. (1994). «Developing Ecotourism in New Zealand». New Zealand Institute for Social Research and Development: Wellington.

ΣΕΤΕ, (2021). «Ο τουρισμός το 2040 οι κύριες τάσεις που θα διαμορφώσουν το μονοπάτι του ταξιδιού στον τουρισμό»

Καλαντζή, Ο. (2017), «Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Βιώσιμη Ανάπτυξη του Παράκτιου

και Θαλάσσιου Τουρισμού.» <https://www.unwto.org/> <https://unric.org/el> [https://www.prog-](https://www.prog-ocean.org/)

[ocean.org/ https://www.prog-ocean.org/marine-regions-forum/](https://www.prog-ocean.org/marine-regions-forum/)

<https://www.sciencedirect.com/topics/earth-and-planetary-sciences/life-cycle-assessment>

<https://switchmed.eu/> <https://www.oneplanetnetwork.org/about/the-one-planet-network>

<https://www.rainforest-alliance.org/> [https://www.powergame.gr/ikonomia/180139/thalassios-](https://www.powergame.gr/ikonomia/180139/thalassios-tourismos-allages-stin-krouazieraanptyxi-tou-yachting-to-2022/)

[tourismos-allages-stin-krouazieraanptyxi-tou-yachting-to-2022/](https://www.powergame.gr/ikonomia/180139/thalassios-tourismos-allages-stin-krouazieraanptyxi-tou-yachting-to-2022/)

<https://www.espa.gr/el/Pages/NewsFS.aspx?item=1225> [http://www.gnto.gov.gr/el/Gerekou-](http://www.gnto.gov.gr/el/Gerekou-kai-Fragkakis-sto-66th-Meeting-of-the-UNWTOCommission-for-Europe)

[kai-Fragkakis-sto-66th-Meeting-of-the-UNWTOCommission-for-Europe](http://www.gnto.gov.gr/el/Gerekou-kai-Fragkakis-sto-66th-Meeting-of-the-UNWTOCommission-for-Europe)



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνια Σάρκα ”,

“ Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα ”

Παράρτημα Α: Ευρωπαϊκό και Εθνικό θεσμικό πλαίσιο για MSP & ICZM

Α/Α	Αριθμός νομοθετήματος	Έτος	Τίτλος	Νομοθετικό Επίπεδο	Οικιακή Ενότητα	Περιγραφή / Δείκτες κλιμακώδ
1	A.N. 1219/1938	1938	Περί καταργήσεως της ομιολογίας και αντικαταστάσεως αυτής δια προσθήτου τέλους επί των οδών ανεγέρσεως οικοδομών	II	B	απαγόρευση εφόδου και λήξη εδαφικών υλικών, παράκτιες περιοχές τουριστικής σημασίας
2	A.N. 3344/1940	1940	Περί αιγιαλού και παραλίας	II	B	κονογρήση φύση αιγιαλού, ζώνη παραλίας, θαλάσσια ζώνη, ρύθμιση επεξεργασμένων έργων από δημόσιους οργανισμούς, ποινικές διώξεις για μεταβολή στον αιγάλο και την παραλία
3	N.Δ. 439/1970	1970	Περί συμπληρωματικών των διατάξεων περί αιγιαλού	II	B	περιορισμός δόμησης παράκτιων περιοχών
4	Resolution (73) 29	1973	On the protection of coastal areas	I	ICZM	Ψήφισμα Ευρωπαϊκού Συμβουλίου
5	ν. 853/1978	1978	Περί κυρίως της υπογραφής εις Βορκελίων το 1975 Διεθνούς Συμφώντος "περί προστασίας της Μεσογείου Θαλάσσης εκ της ρυθμίσεως" μετά του συνήμιου εκ αυτήν Παραρτήματος, ως και των Πρωτοκόλλων αυτής "περί προληπτικής ρυθμίσεως της Μεσογείου Θαλάσσης εκ της απορρύθμισης ουσιών εκ των πλοίων και αεροσκαφών", και "περί συνεργασίας δια την καταπολέμηση ρυπαντικής της Μεσογείου Θαλάσσης εκ πετρελαίου και άλλων επιβλαβών ουσιών" μετά των συννημιών εκ αυτήν Παραρτημάτων	II	Δ	προστασία Μεσογείου από ρύπανση
6	ν. 998/1979	1979	Περί προστασίας των δασών και των δρυϊνών εν γένει εκτάσεων της χώρας	II	A	δότηση, απαγόρευση, εμετάλλειση προστατευόμενων εκτάσεων
7	Π.Δ. 67/1981	1981	Περί προστασίας της αυτοφυούς χλωρίδας και όψιμα πανίδας και κανονισμού διαδικασίας συντονισμού και ελέγχου της έρευνας επί αυτής	II	A	προστατευόμενα είδη, αυτοφυής χλωρίδα, όψιμα πανίδα
8	ν. 1327/1983	1983	Επέκταση των πολυεδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις	II	B	προστασία παράκτιου περιβάλλοντος, απροστασίατη διεύθυνση αιγιαλού και παραλίας, περιφράξεις, απολιτορμίσιας
9	Π.Δ. 236/1984	1984	Για περιφράξεις γηπέδων μέσα σε ζώνη πλάτους 500μ από την ακτή ή την όχθη δημοσίων λημιών σύμφωνα με το άρθρο 13 παρ. 1 γράμμα ε του ν. 1327/1983	II	B	εξαιρέσεις στην απαγόρευση περιφράξης
10	ν. 1771/1985	1985	Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός	II	B	Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός (ΓΟΚ)
11	ν. 1934/1986	1986	Κύρωση των πρωτοκόλλων 1980 "Για την προστασία της Μεσογείου Θαλάσσης από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές", και 1983 "περί των ειδών προστατευόμενων περιοχών της Μεσογείου"	II	Δ	προστασία Μεσογείου από ρύπανση, τροποποιήσεις
12	ν. 1950/1986	1986	Για την προστασία του περιβάλλοντος	II	A	αίτιαροή διεύθυνση φυσικών οικοσυστημάτων, μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων, προστασία της βιοποικιλότητας, ψήφισ, τοπίου, υδροτοπιών και θαλάσσιων περιοχών
13	90/314/ΕΟΚ, L56, 23.6.1990	1990	Οδηγία του Συμβουλίου της 13ης Ιουνίου 1990 για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις	I	TD	προσέγγιση νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνια Σάρκα ”,

“ Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα ”

Α/Α	Αριθμός νομοθετήματος	Έτος	Τίτλος	Νομοθετικό Επίπεδο	Θεματική Ενότητα	Περιγραφή / Λέξεις κλειδιά
14	92/42/ΕΟΚ, L334, 15.8.1992	1992	Απόφαση του Συμβουλίου της 19ης Ιουλίου 1992 σχετικά με σχέδιο κοινοτικών δράσεων υπέρ του τουρισμού	I	TD	σχέδιο κοινοτικών δράσεων υπέρ του τουρισμού, έμφαση στην προστασία του καταναλωτή και περιβάλλοντος, ανάπτυξη ειδικών μορφών προώθησης της κατάρτισης και προβολής σε τρίτες χώρες
15	92/539/οι, 6.3.1992	1992	Ήφισμα του Συμβουλίου της 25ης Φεβρουαρίου 1992 για την μελλοντική κοινοτική πολιτική σχετικά με την ευρωπαϊκή παράκτια ζώνη	I	ΚΣΜ	εμφασιτότητα ευρωπαϊκής παράκτιας ζώνης, σημασία τοπίου και ποιότητας περιβάλλοντος, ανεγκλωστότητα βιώσιμης χρήσης των κοινοτικών στρατηγική για ΚΣΜ
16	v.2160/1993	1993	Ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις	II	B, Γ	δημιουργία τουριστικών λιμάνων, κατηγοριοποίηση τουριστικών επιχειρήσεων, λήψη ειδικού σήματος λειτουργίας από ΕΟΤ,
17	v.2242/1994	1994	Πολυεπίπεδη περιεχόμενα δεύτερης κατακτάς σε ζώνες Οικιστικού Ελέγχου, προστασία φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις	II	B	ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ), κοινωνικές κυρίως για περιβαλλόντες νομοθεσίες περί οικιακού και παραρτήτων προστασία του θαλασσιού χώρου από ρύπανση, απόρριψη πετρελαίου
18	v.2254/1994	1994	Πολυεπίπεδη περιεχόμενα δεύτερης κατακτάς σε ζώνες Οικιστικού Ελέγχου, προστασία φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις	II	A	προστασία του θαλασσιού χώρου από ρύπανση, απόρριψη πετρελαίου
19	94/15102, 18.5.1994	1994	Ήφισμα του Συμβουλίου της 6ης Μαΐου 1994 σχετικά με μία κοινοτική στρατηγική ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών	I	ΚΣΜ	τουρισμός βιολογικό πλάνο της ευρωπαϊκής οικονομίας.
20	v.2545/1997	1997	Βιομηχανικές και Επιχειρηματικές Περιοχές και άλλες διατάξεις	II	Γ	Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (ΠΟΤΑ)
21	77/585/ΕΕC, L40	1997	Council Decision of 25 July 1977 concluding the Convention for the Protection of the Mediterranean Sea against pollution and the Protocol for the prevention of the pollution of the Mediterranean Sea by dumping from ships and aircraft	I	MSP	Απόφαση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου
22	ΚΥΑ Τ/522/9.7.1998	1998	Γενικές κατευθύνσεις τουριστικής πολιτικής για τη δημιουργία Περιοχών Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης κατά τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 29 του ν. 2545/1997 "Βιομηχανικές και Επιχειρηματικές Περιοχές και άλλες διατάξεις"	II	Γ	γενικές κατευθύνσεις τουριστικής πολιτικής για δημιουργία ΠΟΤΑ ΠΟΤΑ Μαστιγίας και Ακτωλοκαρναβίας
23	ΚΥΑ Τ/751/ο.2.1998	1998	Χαρακτηρισμός και οριοθέτηση περιεχομένων ως Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (ΠΟΤΑ), καθορισμός όρων και περιορισμών χρήσης στις χρήσεις έγκριση της διατάξης των εγκαταστάσεων, των όρων για την προστασία του περιβάλλοντος καθώς και του φορέα ίδρυσης και αντιμετώπισης της	II	Γ	δικαιολογητικά αίτησης για χαρακτηρισμό και οριοθέτηση εντάσεων ΠΟΤΑ
24	ΠΔ.55/1998	1998	Για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις	II	A	προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, υποχρεώσεις πλοίων για προστασία περιβάλλοντος
25	v.2742/1999	1999	Χωροταξικός Σχεδιασμός και απρόσφορο ανάπτυξη και άλλες διατάξεις	II	Δ	προώθηση της απρόσφορο και ισόρροπη οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη
26	v.2743/1999	1999	Πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις	II	null	όροι εκμεταλλεύσης τουριστικών πλοίων
27	ΥΑ.313/1999	1999	Εγκριση του Γενικού Κανονισμού Λιμένα με αριθ. 20 "Προγράμματα (ταχυκίνητα) σιδήρα και λοιπά θαλάσσια μέσα αναψυχής	II	Γ	Γενικός Κανονισμός Λιμένα ταχυκίνητων
28	COM (2000) 547 τελικό	2000	Για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών. Μια στρατηγική για την Ευρώπη	I	ΚΣΜ	Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής
29	COM (2000) 545 τελικό	2000	Πρόταση Σύστασης της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, "σχετικά με την εφαρμογή στην Ευρώπη της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών"	I	ΚΣΜ	διστησίσεις για κοινή προστασία παράκτιων περιοχών ΕΕ.



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνα Σάρκα ”,

“ Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα ”



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνια Σάρκα ”,
 “ Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα ”

Α/Α	Αριθμός νομοθετήματος	Έτος	Τίτλος	Νομοθετικό Επίπεδο	Θεματική Ενότητα	Περιγραφή / Λέξεις κλειδιά
30	ΚΥΑ 34069/317/2001	2001	Χαρακτηρισμός και οριοθέτηση περιοχών ως Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (ΠΟΤΑ) καθορισμός όρων και περιορισμών χρήσης στις θρησκείες, έγκριση της διατήρησης των εγκαταστάσεων, των όρων για την προστασία του περιβάλλοντος καθώς και του φορέα ίδρυσης και εμμετάλλευσής της	II	Γ	Χαρακτηρισμού εκτάσεων ως ΠΟΤΑ
31	ν.977/2001	2001	Αιγαίολος, παραλία και άλλες διατάξεις	II	B	καθορισμός ζωνών αιγαίου και παραλίας, δυνατότητα παρεμφερούς δικαιώματος χρήσης αιγαίου, παραλίας, θάλασσας και πυλόμενα
32	ν.3022/2002	2002	Εγγραφή των τροποποιήσεων της Σύμβασης της Βαρκελώνης του 1976 “για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από την ρύπανση” και των τροποποιήσεων του Πρωτοκόλλου του 1980 “για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές	II	Δ	προστασία Μεσογείου από ρύπανση, κύριση τροποποιήσεων
33	ν.3028/2002	2002	Για την προστασία των αρχαιοτήτων και εν γένει της πολιτιστικής κληρονομιάς	II	A	όροι προστασίας της πολιτιστικής κληρονομιάς
34	ΠΔ.11/2002	2002	Εθνικό Σχέδιο Εκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες	II	A	εθνικό σχέδιο έκτακτης ανάγκης, αντιμετώπιση ρύπανσης πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες
35	16002/022ΕΚ, Λ242, 10.9.2002	2002	Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 2002 για τη θέσπιση του έκτου κοινοτικού προγράμματος δράσης για το περιβάλλον	I	SD	Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου
36	2002/473/ΕΚ, L148, 6.6.2002	2002	Σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ης Μαΐου 2002 σχετικά με την εφαρμογή στην Ευρώπη της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών	I	ICZM	ενέργια προώθηση ICZM μέσω οριζόντιων μέσων, συντονισμένες ενέργειες σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, στρατηγική προσέγγιση διαχείρισης παράκτιων περιοχών, προστασία παράκτιου περιβάλλοντος, αναγνώριση απειλών, βιώσιμη διαχείριση, βελτίωση συντονισμού των δράσεων
37	2002/Σ 135/01, 6.6.2002	2002	Ψήφισμα του Συμβουλίου της 2ης Μαΐου 2002 για το μέλλον του Ευρωπαϊκού Τουρισμού	I	TD	τουρισμός: βασικός πυλώνας της ευρωπαϊκής οικονομίας, ανάγκη ύψους κοινού πλαισίου & ορθής χρήσης των χρηματοδοτικών εργαλείων της ΕΕ
38	ν.3195/2003	2003	Τοριστική Εκπαίδευση και κατάρτιση, ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις	II	Γ	αναδιάρθρωση Σχολών Τουριστικής Εκπαίδευσης, Οργανισμός Τουριστικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (ΟΤΕΚ)
39	ν.3201/2003	2003	Αποκατάσταση, προστασία και ανάδειξη του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος των νησιών που υπάγονται στην οριοδότηση του Υπουργείου Αιγαίου	II	B	αποκατάσταση, προστασία και προβολή φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος νησιών
40	COM (2003) 746 τελικό	2003	Βασικές κατευθύνσεις για την εισαγωγή του ευρωπαϊκού τουρισμού	I	TD	προ-λήψεις και στόχοι του βιώσιμου τουρισμού
41	ν.3409/2005	2005	Καταθέσεις αναψυχής και άλλες διατάξεις	II	Γ	ρυθμίσεις για καταθέσεις αναψυχής, αδειοδότηση παρεχόμενων καταδυτικών υπηρεσιών αναψυχής, πιστοποιητικά, καταδυτικά πόδια
42	ΠΔ.149/2005	2005	Οργανισμός του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης	II	B	δευτερεύοντες τουριστικών λημέριων



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνια Σάρκα ”,

“ Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα ”

Α/Α	Αριθμός νομοθετήματος	Έτος	Τίτλος	Νομοθετικό Επίπεδο	Οργανική Ενότητα	Περιγραφή / Λέξεις κλειδιά
43	COM (2005) 24 τελικό	2005	Συνεργασία για την οικονομική μεγέθυνση και την απασχόληση-ήλιο ξεκίνημα για την στρατηγική της Λισαβόνας	I	SD, TD	βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη, δημιουργία θέσεων απασχόλησης, γνώση, καινοτομία, αύξηση ανταγωνιστικότητας της Ευρώπης, συνδρομή μιας ανανεωμένης ευρωπαϊκής πολιτικής για τον τουρισμό
44	COM (2005) 304 τελικό	2005	Ατζέντα για έναν αειφόρο και ανταγωνιστικό ευρωπαϊκό τουρισμό	I	TD	προσιμότητα αειφόρου χρήσης θαλασσών, διατήρηση των θαλασσών οικοσυστημάτων
45	KVA 10707/2006	2006	Επίτρεψη περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ	II	Γ	χαρακτηρισμός και η οριοθέτηση ΠΟΤΑ
46	COM (2006) 154 τελικό	2006	Η ανανεωμένη πολιτική της ΕΕ για τον τουρισμό: για μια ισχυρότερη σύμβαση υπέρ του ευρωπαϊκού τουρισμού	I	TD	βιώσιμη ανάπτυξη τουρισμού, βελτίωση ευρωπαϊκού κανονιστικού πλαισίου, προώθηση βιωσιμότητας με ένα πρόγραμμα δράσεων, δημιουργία ευρωπαϊκής ατζέντας 21 για του τουρισμό
47	COM (2006) 275 τελικό	2006	Πράσινη Βίβλος- Προς μια μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα Ευρωπαϊκό Όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες	I	MSP	Πράσινη Βίβλος,
48	COM (2007) 375 final	2007	An Integrated Maritime Policy for the European Union	I	MSP	Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (IMP), διασύνδεση με ωκεανό και θάλασσες, ενσωμάτωση κλάδων, θολώσεις μεταφορές, επίτρησης, χωρικός σχεδιασμός, άμβλυση κλιματικής αλλαγής
49	COM (2007) 621 τελικό	2007	Ατζέντα για έναν αειφόρο και ανταγωνιστικό ευρωπαϊκό τουρισμό	I	TD	ολοστική προσέγγιση για τη βιωσιμότητα και ανταγωνιστικότητα του τουριστικού τομέα, δεικνύοντας χρήση χρηματοδοτημάτων μέσω της ΕΕ
50	COM (2007) 375 τελικό	2007	Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση	I	MSP	Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής
51	2007/306/010, 17.12.2007	2007	Για την τροποποίηση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας	I	rule	Συνθήκη της Λισαβόνας
52	ΦΕΚ Α' 128/2008	2008	Εγκριση του Γενικού Πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης	II	Δ	Γενικό χωροταξικό
53	ΦΕΚ Β' 2464/2008	2008	Εγκριση ειδικού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού	II	Δ	Ειδικό χωροταξικό ΑΠΕ
54	ΦΕΚ Β' 1158/2009	2008	Εγκριση Ειδικού Πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού	II	Δ	Ειδικό χωροταξικό Τουρισμού
55	COM (2008) 791 τελικό	2008	Ένας Οδικός Χάρτης για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, επίτευξη κοινών οραμάτων στην ΕΕ	I	MSP	Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής
56	2008/56/ΕΚ, L164, 25.6.2008	2008	Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 2008 περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (οδηγία - πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική)	I	MSP	διατήρηση θαλάσσιου περιβάλλοντος, πρόληψη υποβάθμιση, ελαστικότητα θαλάσσιες βιοποικιλότητας και οικοσυστημάτων
57	ΦΕΚ Β' 151/2009	2009	Εγκριση ειδικού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης για τη βιομηχανία και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού	II	Δ	Ειδικό χωροταξικό βιομηχανία



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνα Σάρκα ”,

“ Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα ”

Α/Α	Αριθμός νομοθετήματος	Έτος	Τίτλος	Νομοθετικό Επίπεδο	Θεματική Ενότητα	Περιγραφή / Μέτρα κλειδιά
58	2009/89/ΕΚ, L34, 4-1-2009	2009	Απόφαση του Συμβουλίου της 4ης δεκεμβρίου 2008 σχετικά με την υπογραφή, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας του πρωτοκόλλου για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών της Μεσογείου στη σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών της Μεσογείου	I	MSP	Απόφαση του Συμβουλίου
59	COM (2009) 466 τελικό	2009	Προς μια ενισχυμένη θαλάσσια πολιτική για καλύτερη διακυβέρνηση στην Μεσόγειο	I	MSP	Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής
60	COM (2009) 540 τελικό	2009	Εκθεση προόδου επί της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ	I	MSP	Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής
61	COM (2009) 438 τελικό	2009	Προς την ενίσχυση της θαλάσσιας επίτηρησης: Ένα κοινό περιβάλλον ανταλλαγής πληροφοριών για τον θαλάσσιο τομέα της ΕΕ	I	MSP	Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής
62	v.387/2010	2010	Εκτέλεση περιηγητικών πλάνων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με ορετηρία ελληνικό λιμένα και άλλες διατάξεις	II	T	εκτέλεση περιηγητικών πλάνων
63	2010/631/ΕΕ, L279, 23-10-2010	2010	Απόφαση του Συμβουλίου της 19ης Σεπτεμβρίου 2010 σχετικά με την σύμφωνη, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης του πρωτοκόλλου για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών της Μεσογείου στη σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών της Μεσογείου	I	MSP, ICZM	Απόφαση του Συμβουλίου
64	COM (2010) 2020 τελικό	2010	ΕΥΡΩΠΗ 2020 - Στρατηγική για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη	I	SD	στόχος προς επίτευξη μέχρι το 2020, καινοτομία, "πράσινη", ανταγωνιστική και με επίκεντρο πόρων, ανάπτυξη, προώθηση οικονομίας υψηλής απασχόλησης με καινοτομία και δίκαιη συνοχή
65	COM (2010) 461 τελικό	2010	Γνώσεις για τη θάλασσα 2020 - θαλάσσιες παρατηρήσεις και δεδομένα για μια έξυπνη και βιώσιμη ανάπτυξη	I	MSP	Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής
66	COM (2010) 352 τελικό	2010	Η Ευρώπη, ο πρώτος τουριστικός προορισμός στον κόσμο ένα νέο πλαίσιο πολιτικής για τον ευρωπαϊκό τουρισμό	I	TD	αξιοποίηση του πλούτου των περιφερειών της ΕΕ
67	COM (2010) 546 τελικό	2010	Εξβληματική πρωτοβουλία στο πλαίσιο της στρατηγικής Ευρώπη 2020 - Ένωση καινοτομίας	I	BC, MSP	στήριξη ανταγωνιστικότητας και καινοτομίας, χρηματοδότηση 15 δισ. ευρώ για μικρομεσαίες επιχειρήσεις Γαλιτίας, Οικονομίας
68	COM (2010) 771 τελικό	2010	Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός στην ΕΕ - Επιτεύγματα και μελλοντικές εξελίξεις	I	MSP	Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής
69	COM (2010) 30 τελικό	2010	Πρώτη Απόφαση του Συμβουλίου, "σχετικά με την σύμφωνη, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας του πρωτοκόλλου για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών της Μεσογείου στη σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών της Μεσογείου"	I	ICZM	σύμφωνη Πρωτοκόλλου ICZM για τη Μεσόγειο
70	v.398/2011	2011	Εθνική στρατηγική για την προστασία και διαχείριση του θαλάσσιου περιβάλλοντος - Εναρμόνιση με την Οδηγία 2008/56/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 2008 και άλλες διατάξεις	II	A	διατήρηση θαλάσσιου περιβάλλοντος, δημιουργία θαλάσσιων στρατηγικών, Εθνική Επιτροπή Θαλάσσιας Περιβαλλοντικής Στρατηγικής



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάνα Σάρκα ”,

“ Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα ”

Α/Α	Αριθμός νομοθετήματος	Έτος	Τίτλος	Μορφωτικό Επίπεδο	Θεματική Ενότητα	Περιγραφή / Λέξεις κλειδιά
71	ν.4002/2011	2011	Τροποποίηση της αντισταδοτικής νομοθεσίας, του Δημοσίου Ρυθμίσεις για την ανάπτυξη και τη δημοσιονομική εξυγίανση, θέματα αρμοδιότητας Υπουργείων Οικονομικών, Πολιτισμού και Τεχνών και Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης	II	Γ	δημιουργία σύνθετων τουριστικών καταλυμάτων, τουριστικός λιμένας αναψυχής, μαρίνες, σκιερφοβόλια, περιοχές χαρακτηρίστηκ τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα
72	ν.4014/2011	2011	Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αιθουσών σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού μουσείου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος	II	A	περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, έγκριση περιβαλλοντικών όρων
73	ν.4030/2011	2011	Νέος τρόπος έκδοσης αδειών δόμησης, ελέγχου κατασκευών και λοιπές διατάξεις	II	Δ	εκπόνηση σχεδίου θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού
74	ΦΕΚ Β' 2505/2011	2011	Έγκριση Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις υδατοκαλλιεργειές και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού	II	Δ	Ειδικό Χωροταξικό Υδατοκαλλιεργειές
75	1255/2011, 1.321, 5.12.2011	2011	Κανονισμός υπ' αριθμ. 1255/01 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ης Νοεμβρίου 2011 για τη θέσπιση προγράμματος στήριξης της περαιτέρω ανάπτυξης μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής	I	MSP	θέσπιση προγράμματος ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής ΕΕ, προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος και βιοποικιλότητας, αειφόρος χρήση θαλάσσιων και ακτών, ανάπτυξη επιβιωτικών εργαλείων MSP και ΚΣΜ, υποστηρίχτη βάση δεδομένων για θαλάσσια ζητήματα, επιχειρησιακός στόχος και δράσεις με χρηματοδοτική ενίσχυση και τεχνική συνδρομή της ΕΕ
76	ν.4042/2012	2012	Πανική Προστασία του περιβάλλοντος ενσωμάτωση με την οδηγία 2008/98/ΕΚ Πλαίσιο παραγωγής και διαχείρισης αποβλήτων-Ενσωμάτωση με την Οδηγία 2008/98/ΕΚ-Ρύθμιση θέσμιτων Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής	II	A	ποινικές κυρώσεις για ρύπανση ή υποβάθμιση του περιβάλλοντος, μέτρα μείωσης αρνητικών επιπτώσεων παραγωγής και διαχείρισης αποβλήτων
77	ν.4067/2012	2012	Νέος Οικοδομικός Κανονισμός	II	B	Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός (ΓΟΚ)
78	ν.4070/2012	2012	Ρυθμίσεις Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών, Μέσων Ενημέρωσης και άλλες διατάξεις	II	B, Γ	ρυθμίσεις για τους τουριστικούς λιμένες, αλιευτικός τουρισμός, αλιεία, σπορβολεία
79	ΥΑ 125/2012	2012	Πρότυπος κανονισμός συνδικατρείας και λειτουργίας σύνθετων τουριστικών καταλυμάτων	II	Γ	Κανονισμός Συνδικατρείας και Λειτουργίας σύνθετων τουριστικών καταλυμάτων
80	ΥΑ 177/2012	2012	Καθορισμός τεχνικών και λειτουργικών προδιαγραφών και λοιπών όρων και προϋποθέσεων για τη δημιουργία σύνθετων τουριστικών καταλυμάτων	II	B, Γ	έγκριση της δημιουργίας σύνθετων τουριστικών καταλυμάτων καθορισμός της οργανωτικής αλληλο, παραλαίας, όλης, ποσόθβιας ζώνης
81	ΥΑ 1928/13.1.2012	2012	Κατάταξη δημοσίων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες και υποκατηγορίες σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 4 του ν. 4014/2011	II	A	Λιμενικά έργα, σκιερφοβόλια, μαρίνες, λιμένες μικτής χρήσης



“Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεςιάνα Σάρκα”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

Α/Α	Αριθμός νομοθετήματος	Ετος	Τίτλος	Νομοθετικό Επίπεδο	Θεματική Ενότητα	Περιγραφή / Λέξεις κλειδιά
82	COM (2012) 494 τελικό	2012	Γαλλία Ανάπτυξη - Ενωμένες για βιώσιμη ανάπτυξη στους τομείς της θάλασσας και της ναυτιλίας	I	BC	περίαιτος και θάλασσας τουρισμός: ένας από τους πέντε τομείς ενδιαφέροντος της “γαλλικής οικονομίας”, μοχλός ανάπτυξης και απασχόληση, αξιολόγηση των επαγγελματιών δεξιοτήτων, προώθηση οικολογικού τουρισμού, Coastal and Maritime Tourism CMT
83	2012/2297/IN	2012	Πρόταση ψηφίσματος σχετικά με τη Γαλλία Ανάπτυξη. Ενίσχυση της βιώσιμης ανάπτυξης στους τομείς της θάλασσας, της ναυτιλίας και του τουρισμού στην ΕΕ	I	BC, TD	Εκθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ενίσχυση ανάπτυξης βιώσιμου τουρισμού σε παρακτινούς προορισμούς, παράκτια και θάλασσα κήφρονομά, κροουζιέρα
84	v.4179/2013	2013	Απλούστευση διαδικασιών για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον τουρισμό, αναδιάρθρωση του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού και λοιπές διατάξεις	II	Γ	εμπόδια ΠΟΤΑ, ενίσχυση τουριστικής επιχειρηματικότητας, οργανωμένο υποδοχές τουριστικών δραστηριοτήτων, αλιευτικός τουρισμός, αλιεία, σπογγαλιεία, τροποποιήσεις, ζητήματα ασφαλείας
85	ΦΕΚ Β' 3155/2013	2013	Εγκριση τροποποίησης ειδικού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης για τον τουρισμό και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού	II	Δ	Ειδικό χωροταξικό Τουρισμού, τροποποίηση
86	COM (2013) 133 final	2013	Πρόταση Σύστασης της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, “σχετικά με την εφαρμογή στην Ευρώπη της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών”	I	ICZM	ενδιαφέρον ΕΕ για βιώσιμη ανάπτυξη παράκτιων και θαλάσσιων δραστηριοτήτων με βάση το οικοσύστημα
87	ΚΥΑ 9347/2014	2014	Τροποποίηση της υπ’ αριθμ. 177/ς.2012 απόφασης του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού “Καθορισμός τεχνικών και λειτουργικών προδιαγραφών και λοιπών όρων και προϋποθέσεων για τη δημιουργία συνθέτων τουριστικών καταλυμάτων	II	Γ	τεχνικοί όροι και προδιαγραφές δημιουργίας συνθέτων τουριστικών καταλυμάτων, τήρηση απαιτήσεων από μεμονωμένες χρήσεις
88	v.4256/2014	2014	Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις	II	Γ	ρύθμιση όρων εκμετάλλευσης τουριστικών πλοίων
89	v.4259/2014	2014	Χωροταξική και περιβαλλοντική μεταρρύθμιση - βιώσιμη ανάπτυξη	II	Δ	χωρική ανάπτυξη και οργάνωση περιοχών του εθνικού χώρου
90	v.4276/2014	2014	Απλούστευση διαδικασιών λειτουργίας τουριστικών επιχειρήσεων και τουριστικών υποδομών, ειδικές μορφές τουρισμού και άλλες διατάξεις	II	Γ	επαυαυθαομαός τουριστικών επιχειρήσεων, τουριστικών καταλυμάτων και εγκαταστάσεων τουριστικής υποδομής, χορήγηση ειδικού σήματος λειτουργίας, κυρώσεις σε περίπτωση παραβίασεων, ρυθμίσεις για ειδικές τουριστικές υποδομές εκτός θαλάσσιων ζώνης λιμένα
91	v.4277/2014	2014	Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής και άλλες διατάξεις	II	Δ	Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής
92	ΚΥΑ 3514/17/2014	2014	Καθορισμός της οργανικής σύνθεσης πληρώματος επαγγελματιών πλοίων αναψυχής	II	Γ	σύνθεση πληρώματος επαγγελματιών πλοίων αναψυχής
93	ΥΑ 8520/2014	2014	Τοποθέτηση πλωτών εξέδρων, επιφανειακός μέχρις εκατόν πενήντα (150) τετραγωνικών μέτρων, στη θάλασσα, χωρίς επέμβαση στον αιεαλά για εοοοαική χρήση	II	B	όροι τοποθέτησης πλωτών εξέδρων
94	COM (2014) 86 FINAL	2014	A European Strategy for more Growth and Jobs in Coastal and Maritime Tourism	I	TD, ICZM, MSP	Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αξιοποίηση ανθρωπίνου δυναμικού με βιώσιμο τρόπο,



“ Σπυρίδων Κωτούλας και Μπεσιάννα Σάρκα ”,

“Βιώσιμος Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα”

Α/Α	Αριθμός νομοθετήματος	Έτος	Τίτλος	Νομοθετικό Επίπεδο	Θεματική Ενότητα	Περιγραφή / Λέξεις κλειδιά
95	COM (2014) 254 final/2	2014	Κοινότητα στο πλαίσιο της Γαλάζιας Οικονομίας: Αξιοποίηση του δυναμικού των θαλάσσιων και των υψικανών μας με στόχο την προώθηση της απασχόλησης και της μεγέθυνσης	I	BC	κοινότητα, αύξηση της απασχόλησης στην ΕΕ, προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος
96	L257, 28.8.2014	2014	Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 2014 περί θεμάτων του πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό	I	MSP	θέσπιση πλαισίου για MSP
97	3632/2015 ΣτΕ	2015	Νομολογία, Αριθμός απόφασης 3632/2015, Το Συμβούλιο της Επικρατείας - Ολομέλεια	II	Δ	ακύρωση της απόφασης εγκρίσεως τροποποίησης του Εδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού για τον Τουρισμό
98	KYA 414/2354/2015	2015	Προσποθέσεις, όροι και διαδικασίες για τη διενέργεια αειμεταικού τουρισμού από επαγγελματίες αλιείς	II	Γ	προϋποθέσεις και όροι διενέργειας αειμεταικού τουρισμού
99	14447/2016	2016	Χωρικός σχεδιασμός - Βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες διατάξεις	II	Δ	περ' χωρικού σχεδιασμού και βιώσιμης ανάπτυξης
100	COM (2017) 183 final	2017	Πρωτοβουλία για τη βιώσιμη ανάπτυξη της γαλάζιας οικονομίας στη δυτική Μεσόγειο	I	BC	ενίσχυση της αειμίας, προώθηση βιώσιμης γαλάζιας ανάπτυξης, δημοσφιλία θέσεων εργοτάξιας, προστασία φυσικού περιβάλλοντος, διατήρηση της βιοποικιλότητας, χρηματοδοτούμενη πρωτοβουλία "BlueMed"

I = Ευρωπαϊκό (ΕΕ)
 II = Εθνικό (Ελλάδα)
 A = Νομοθετήματα για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος
 B = Νομοθετήματα για τον οικολό, την παρολία και το θαλάσσιο χώρο
 Γ = Νομοθετήματα για τις τοπικές, δραστηριότητες
 Δ = Νομοθετήματα σε σχέση με τις στρατηγικές κατευθύνσεις και την χωροταξική οργάνωση

MSP = Maritime Spatial Planning
 ICZM = Integrated Coastal Zone Management
 TD = Tourism Development
 SD = Sustainable Development

(Πηγή : Δικηγόρος Όλγα Σ. Καλαντζή)