

Κεφάλαιο 2

Το φυσικό περιβάλλον του θαλάσσιου τουρισμού

2.1. Το θαλάσσιο περιβάλλον ως φυσικός πόρος

Στην οικονομική θεωρία είναι γνωστό ότι το φυσικό περιβάλλον θεωρείται ως μια πηγή πόρων, καθώς παρέχει γη, θάλασσα, νερό, πρώτες ύλες, ενέργεια και συνθήκες απαραίτητες για την πραγματοποίηση της παραγωγής (Βλάχος, 2001:14). Το περιβάλλον αυτό καθ' εαυτό, ως φυσική ομορφιά, καθίσταται καταναλωτικό αγαθό καθώς προσφέρει ανάπαυση και αναψυχή στον άνθρωπο, στοιχεία απαραίτητα για τη σωματική και ψυχική του υγεία. Σύμφωνα με την ανθρωποκεντρική ταξινόμηση των φυσικών πόρων, το νερό, το έδαφος και ο αέρας είναι οι βασικοί πόροι.

Εικόνα 2.1. Παραλία Άγιος Σπυρίδωνας στην Παλαιοκαστρίτσα, Κέρκυρα.



ΠΗΓΗ: Ευάγγελος Συρίγος.

Ο λεγόμενος υδρολογικός κύκλος είναι μια διαρκής ανακύκλωση από το νερό των ωκεανών προς την ατμόσφαιρα, προς την επιφάνεια της γης και πάλι προς τους ωκεανούς (Thompson, 1999:5-9). Οι ωκεανοί υποστηρίζουν μια βιομάζα, η οποία εκτιμάται ότι είναι μεγαλύτερη από τη βιομάζα της ξηράς, τουλάχιστον κατά δέκα φορές. Η θάλασσα, ως βιοκατοικία, είναι περισσότερο ευνοϊκή για τη ζωή από όσο είναι η ξηρά (Emberlin, 1996:287).

Ο πολιτισμός και ο τουρισμός συνδέονται στενά και υποστηρίζει ο ένας τον άλλο, καθώς όσοι ταξιδεύουν σε κάποιο προορισμό συχνά επιδιώκουν να γνωρίσουν τον πολιτισμό του. Ο πολιτισμικός τουρισμός αποτελεί αφενός, «το πλέον αποτελεσματικό μέσο κατανόησης και προβολής της πολιτισμικής ταυτότητας μιας χώρας ή μιας περιοχής, που συμβάλλει παράλληλα στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των λιγότερο αναπτυγμένων περιφερειών», αφετέρου, είναι μια μορφή αειφόρου τουρισμού αφού «δεν ασκεί "ασφυκτικές πιέσεις" στο φυσικό, κοινωνικό, ανθρώπινο και δομημένο περιβάλλον, που συχνά προκαλούν "αλλοίωσή" του, όπως οι συνήθεις μορφές μαζικού τουρισμού» (Μοίρα, 1998:190).

Εικόνα 2.2. Παραλία Μπαταρίας, Κέρκυρα.



ΠΗΓΗ: Ευάγγελος Συρίγος.

Η οικονομική, κοινωνική και γεωστρατηγική σημασία της θάλασσας για τις ανθρώπινες κοινωνίες είναι συνυφασμένη με την ίδια την ιστορία της ανθρωπότητας. Η θάλασσα πάντοτε υπήρξε η οδός ναυσιπλοΐας που διευκόλυνε όχι μόνο την εμπορική επικοινωνία αλλά και την πολιτισμική

επικοινωνία των λαών (Μυλωνόπουλος, 2003:120). Για το λόγο αυτό, ιστορικά, οι ανθρώπινοι πληθυσμοί κατοικούν σε παράκτιες περιοχές. Οι περισσότεροι πολυπληθείς πόλεις στον κόσμο βρίσκονται στις ακτές. Σύμφωνα με στοιχεία του Ο.Η.Ε. περίπου 2,4 δισεκατομμύρια άνθρωποι (περίπου το 40% του παγκόσμιου πληθυσμού) κατοικούν σε παράκτιες περιοχές σε βάθος έως 100 χλμ. από την ακτή (UN, 2017). Καθώς οι παράκτιες περιοχές είναι οι πλέον παραγωγικές και διαθέτουν τη μεγαλύτερη βιολογική ποικιλότητα στον πλανήτη (από τα 13.200 είδη ψαριών το 80% είναι παράκτια) το παράκτιο περιβάλλον καθίσταται φυσικός πόρος. Άμεση χρηστική αξία του παράκτιου περιβάλλοντος ως φυσικού πόρου είναι το όφελος που αποκομίζεται από τη χρησιμοποίηση αυτού για μια συγκεκριμένη δραστηριότητα.

Όμως, το θαλάσσιο περιβάλλον, ως τμήμα του φυσικού περιβάλλοντος έχει ένα ενδογενή συγκρουσιακό χαρακτήρα που οφείλεται στις ρήξεις και στις συγκρούσεις, οι οποίες συνδέονται με τον παραγωγικό μηχανισμό. Ενέχει μια σειρά θεμελιακών συγκρούσεων ανάμεσα στους ρυθμούς του παραγωγικού μηχανισμού και της φύσης. Εγκλωβίζεται στην τάση των οικονομικών συστημάτων να απλοποιούν τα οικοσυστήματα σε βάρος της σταθερότητάς τους. Το πρόβλημα που προκύπτει είναι το πρόβλημα του κυρίαρχου είδους που λόγω αυτής της κυριαρχίας του θέτει σε κίνδυνο την ίδια την ύπαρξη του ζωτικού του χώρου. Είναι το πρόβλημα της σχέσης του ανθρώπου με τη φύση, πρόβλημα μιας εξουσιαστικής σχέσης. Στην εξουσιαστική αυτή σχέση επέδρασε ανασταλτικά η διακήρυξη της Στοκχόλμης για το περιβάλλον (1972), με την οποία τέθηκε το πρόβλημα των ορίων της ανάπτυξης. Υπάρχει μια διαρκής σύγκρουση ανάμεσα στο πεδίο των οικονομικών δραστηριοτήτων που συνεχώς διευρύνεται και στο πεδίο των δημοσίων αγαθών που συρρικνώνεται. Την αντίφαση αυτή στην ανθρώπινη δράση επεσήμανε η διάσκεψη στο Ρίο της Βραζιλίας για το περιβάλλον (1992) που πρόσφερε ως λύση στην ανθρωπότητα τη βιώσιμη ή αειφόρο ανάπτυξη.

Η θάλασσα όπως και άλλα φυσικά αγαθά π.χ. αέρας, λίμνες, ακτές κ.λπ. είχαν χαρακτηριστεί από το ρωμαϊκό δίκαιο ως κοινόχρηστα ή κοινά σε όλους. Στα κοινά φυσικά αγαθά δεν επιτρέπεται η ιδιοποίηση αλλά ούτε η αναίρεση ή ο περιορισμός ή η υποβάθμιση της κοινής χρήσης.

Το θαλάσσιο περιβάλλον ως δημόσιο αγαθό (Willis, 1991:38-48) και μάλιστα συλλογικό δεν υπόκειται στην ατομική ιδιοποίηση αλλά παρέχει τις υπηρεσίες του ταυτόχρονα και κατά αδιαίρετο τρόπο σε όλους. Οι υπηρεσίες αυτές δεν ακολουθούν τους κανόνες της αγοράς, αλλά έχουν συλλογικό χαρακτήρα που βασίζεται στο κοινωνικό συμφέρον. Η τυχόν παραχώρηση της εκμετάλλευσης των δημοσίων αγαθών σε άτομα ή ομάδες συνεπάγεται την υποταγή του κοινού συμφέροντος στο ιδιωτικό συμφέρον. Πρόκειται για την ανομολόγητη υποκατάσταση της

συνάρτησης χρησιμότητας ενός ανθρώπινου υποσυνόλου στη θέση της συνάρτησης της κοινωνικής χρησιμότητας (Passet, 1987:99).

Εικόνα 2.3. Νέα Υόρκη, θαλάσσια περιήγηση.



ΠΗΓΗ: Ευάγγελος Συρίγος, προσωπικό αρχείο.

Η ιδιότητα του δημόσιου αγαθού που προσδίδεται στο θαλάσσιο περιβάλλον δεν αναιρείται από την τυχόν εξατομίκευσή του ως φυσικού πόρου. Διότι το θαλάσσιο περιβάλλον μπορεί να είναι πηγή υλικού πλούτου (π.χ. επαγγελματική αλιεία), ή πηγή βιολογικής και ψυχαγωγικής ικανοποίησης. Επίσης είναι πηγή αισθητικής απόλαυσης. Ο άνθρωπος πάντοτε αναζητούσε την αισθητική απόλαυση στο φυσικό περιβάλλον και ιδίως στο παράκτιο και θαλάσσιο. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι ο σημαντικότερος εκπρόσωπος των γραμμάτων στην ύστερη βυζαντινή περίοδο, Θεόδωρος Μετοχίτης, γράφει «ότι ήδιστον θέαμα η θάλαττα», και περιγράφει με γλαφυρό τρόπο την κίνηση του

νερού από την ελαφριά ανατριχίλα στην επιφάνεια της θάλασσας, όταν αυτή γαληνεύει, μέχρι το σφυροκόπημα της ακοής από το βροντητό των θεριεμένων κυμάτων (Τρωιάνος, 2003:8). Επίσης ενδεικτικές είναι οι δικαστικές αποφάσεις που προστάτευσαν το αισθητικό κάλλος των ακτών (ΕΑ 523/1992, ΣΤΕ 3818/1995) ή ανέστειλαν την κατασκευή έργων επειδή απειλούσαν την αισθητική των ακτών (ΕΑ 54/1994, ΕΑ 739/1994).

Εικόνα 2.4. Η θάλασσα είναι πηγή βιολογικής και ψυχαγωγικής ικανοποίησης.



ΠΗΓΗ: Πολυξένη Μοίρα, προσωπικό αρχείο.

2.2. Η θάλασσα ως δημόσιο αγαθό

Τα αγαθά στα οποία ασκείται άμεσα η οικολογική προσβολή από τις ανθρώπινες δραστηριότητες είναι το νερό και ο ατμοσφαιρικός αέρας μέσω των οποίων οι ζημιογόνες συνέπειες επενεργούν και σε άλλα φυσικά ή τεχνητά αγαθά. Η ολοένα αυξανόμενη χρήση – κατάχρηση των περιβαλλοντικών αγαθών όπως ο αέρας, η θάλασσα, τα τρεχούμενα νερά, οδήγησε στη διαπίστωση ότι τα αγαθά αυτά δεν είναι ούτε ανεξάντλητα ούτε απρόσβλητα. Κάθε αλόγιστη χρήση των αγαθών αυτών διαταράσσει την ισορροπία ανάμεσα στους ζωντανούς οργανισμούς και στο ζωτικό τους χώρο. Η διατάραξη αυτή μπορεί να φθάσει μέχρι την οριστική κατάλυση των αλληλένδετων βιολογικών ισορροπιών. Η θάλασσα ανέκαθεν τόσο

από την επιστήμη όσο και από τη νομολογία θεωρείται ως κοινό αγαθό για όλους. Στα κοινά σε όλους αγαθά κάθε άνθρωπος έχει δικαίωμα χρήσης που απορρέει από το δικαίωμα της προσωπικότητας. Ο ατμοσφαιρικός αέρας και η θάλασσα αποτελούν στοιχεία του ζωτικού χώρου του ανθρώπου, αποτελούν προϋπόθεση ζωής, αποτελούν απαραίτητα στοιχεία για την υγιή διαβίωση του ανθρώπου μέσα στο ζωτικό του χώρο.

Το εσωτερικό και διεθνές δίκαιο θεωρούν ότι το περιβάλλον είναι ένα μεγασύστημα που αποτελείται από οικοσυστήματα και ανθρωπογενή συστήματα, τα οποία τελούν σε πολύπλοκες σχέσεις δυναμικής αλληλεπίδρασης (Δεκλερής, 2002:6). Το περιβάλλον θεωρείται έννομο αγαθό όπως η ζωή, η ελευθερία, η υγεία κ.λπ. Σύμφωνα με το Σύνταγμα (1975/1986/2001/2008/2019) άρθρο 2, παρ. 1, ο σεβασμός και η προστασία του ανθρώπου αποτελούν την πρωταρχική υποχρέωση της πολιτείας. Κατά το άρθρο 5, παρ.1 καθένας δικαιούται να αναπτύσσει ελεύθερα την προσωπικότητά του και να συμμετέχει στην κοινωνική, οικονομική και πολιτική ζωή της χώρας, εφόσον δεν προσβάλλει τα δικαιώματα των άλλων και δεν παραβιάζει το Σύνταγμα ή τα χρηστά ήθη. Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 24, παρ. 1, η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του κράτους. Το κράτος υποχρεούται να λαμβάνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα για τη διαφύλαξή του. Σύμφωνα με το άρθρο 101, παρ. 1, η διοίκηση του κράτους οργανώνεται σύμφωνα με το αποκεντρωτικό σύστημα, σύμφωνα με τη παρ. 2, η διοικητική διαίρεση της χώρας διαμορφώνεται με βάση τις γεωοικονομικές, κοινωνικές και συγκοινωνιακές συνθήκες, σύμφωνα με παρ. 3, τα περιφερειακά όργανα του κράτους έχουν γενική αποφασιστική αρμοδιότητα για τις υποθέσεις της περιφέρειας τους. Τα κεντρικά όργανα του κράτους, εκτός από ειδικές αρμοδιότητες, έχουν τη γενική κατεύθυνση, το συντονισμό και τον έλεγχο νομιμότητας των πράξεων των περιφερειακών οργάνων, όπως νόμος ορίζει. Επίσης σύμφωνα με την ερμηνευτική δήλωση του ιδίου άρθρου, ο κοινός νομοθέτης και η διοίκηση, όταν δρα κανονιστικά, έχουν υποχρέωση να λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες των νησιωτικών περιοχών. Επίσης, το άρθρο 106, παρ. 1, προβλέπει ότι για την εδραίωση της κοινωνικής ειρήνης και την προστασία του γενικού συμφέροντος, το κράτος προγραμματίζει και συντονίζει την οικονομική δραστηριότητα στη χώρα, επιδιώκοντας να εξασφαλίσει την οικονομική ανάπτυξη όλων των τομέων της εθνικής οικονομίας. Λαμβάνει τα επιβαλλόμενα μέτρα για την αξιοποίηση των πηγών του εθνικού πλούτου, από την ατμόσφαιρα και τα υπόγεια ή υποθαλάσσια κοιτάσματα, για την προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης και για την προαγωγή ιδίως της οικονομίας των ορεινών, νησιωτικών και παραμεθόριων περιοχών.

Από το συνδυασμό των διατάξεων αυτών του Συντάγματος προκύπτει ότι η αξία του ανθρώπου είναι συνυφασμένη με το φυσικό, κοινωνι-

κό, οικονομικό και πολιτιστικό χώρο μέσα στον οποίο γεννάται και αναπτύσσεται η προσωπικότητά του. Δεν είναι δυνατόν να εξασφαλισθεί ο σεβασμός και η προστασία των αξιών αυτών χωρίς την προστασία του περιβάλλοντος που αποτελεί το πλαίσιο για την ελεύθερη και υγιή ανάπτυξη της προσωπικότητας (Μυλωνόπουλος, 1993:87). Προσωπικότητα και περιβάλλον αποτελούν αδιάσπαστη ενότητα (Σακελλαρόπουλος, 1979:291) με την έννοια ότι κάθε προσβολή του δεύτερου συνεπάγεται και προσβολή της αξίας του ανθρώπου και της προσωπικότητάς του.

Την άποψη αυτή δέχθηκε το Μονομελές Πρωτοδικείο Ναυπλίου στην με αρ. 163/1991 απόφασή του¹, όπου το περιβάλλον και στην προκειμένη περίπτωση το θαλάσσιο περιβάλλον θεωρήθηκε ένα από τα αγαθά της προσωπικότητας του ανθρώπου.

Έγινε δεκτό ότι στην προσωπικότητα περιλαμβάνονται όλα τα αγαθά, τα οποία είναι αναπόσπαστα συνδεδεμένα με το πρόσωπο και ανήκουν σ' αυτό δηλαδή η σωματική, η ψυχική και η κοινωνική ατομικότητα του ανθρώπου. Η καθαριότητα, η μη ρύπανση, η διατήρηση και η προστασία του περιβάλλοντος, ότι δηλαδή απαρτίζει την ποιότητα ζωής προστατεύεται. Οι σχετικές με την προστασία του περιβάλλοντος διατάξεις έχουν ως σκοπό την ευνοϊκή ανάπτυξη του ανθρώπου και όχι μόνο του περιβάλλοντος. Έτσι, η προσβολή του περιβάλλοντος παρέχει στο άτομο το δικαίωμα να ζητήσει δικαστική προστασία και να στραφεί εναντίον εκείνου, από τον οποίο προέρχεται η βλάβη. Σύμφωνα με το άρθρο 57 του Αστικού Κώδικα, ο προσβλλόμενος παρανόμως στην προσωπικότητά του, δικαιούται να απαιτήσει την άρση της προσβολής και την παράλειψη αυτής στο μέλλον. Δηλαδή ο οποιοσδήποτε χρήστης κοινού σε όλους πράγματος, επομένως και του θαλάσσιου περιβάλλοντος, έχει το δικαίωμα να ασκήσει αγωγή, με την οποία να ζητά τον παραμερισμό των συνεπειών της πράξης που συνιστά προσβολή του ζωτικού χώρου του (θάλασσης) και την επαναφορά της κοινής ωφέλειας στην προηγούμενη κατάσταση. Επίσης, δικαιούται να αξιώσει την παράλειψη της προσβολής στο μέλλον, ακόμα και αν δεν πραγματοποιήθηκε η προσβολή αλλά υπάρχουν βάσιμες ενδείξεις ότι θα συμβεί. Η λύση αυτή επιβάλλεται από τον συχνά ανεπανόρθωτο χαρακτήρα της προσβολής, δηλ. της οικολογικής καταστροφής που προκαλεί μια εκτεταμένη ρύπανση της θάλασσας με πετρελαιοειδή. Εκτός των ανωτέρω, ο προσβληθείς, σύμφωνα με το άρθρο 59 Α.Κ., δύναται να ζητήσει χρηματική ικανοποίηση για ηθική βλάβη που προκλήθηκε από την προσβολή της προσωπικότητάς του.

Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το Κοινοτικό Περιβαλλοντικό Κεκτημένο, βασιζόμενο στο πρωτογενές κοινοτικό δίκαιο και στο παρά-

¹ Η απόφαση εκδόθηκε μετά από αίτηση κατοίκου της περιοχής Αργολίδας που ζητούσε και πέτυχε να ληφθούν ασφαλιστικά μέτρα ώστε να διακοπεί η λειτουργία βιομηχανικής μονάδας, τα απόβλητα της οποίας έπεφταν στον Αργολικό κόλπο.

γωγο κοινοτικό δίκαιο, περιλαμβάνει οδηγίες για το νερό, τον αέρα, τα απόβλητα και το θόρυβο. Περιλαμβάνει τις εξής νομικές αρχές περιβαλλοντικής προστασίας, της πρόληψης, της επανόρθωσης των προσβολών του περιβάλλοντος, την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», της πληροφόρησης και της συμμετοχής των πολιτών.

Εικόνα 2.5. Επιβατικά πλοία στο λιμάνι του Πειραιά.



ΠΗΓΗ: Ευάγγελος Συρίγος.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στο Δουβλίνο (Ιούνιος 1990) σε Δήλωση σχετικά με το περιβάλλον είχε αποδεχθεί το δικαίωμα για ένα καθαρό και υγιές περιβάλλον υπέρ των πολιτών της Ένωσης. Στο σχέδιο του Ευρωπαϊκού Συντάγματος στο Μέρος II, στο άρθρο II-37 αναφέρεται ότι το υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και η βελτίωση της ποιότητάς του πρέπει να ενσωματώνονται στις πολιτικές της Ένωσης και να διασφαλίζονται σύμφωνα με την αρχή της αειφόρου ανάπτυξης. Βέβαια η διάταξη αυτή δεν καθιερώνει συνταγματικό δικαίωμα για την προστασία του περιβάλλοντος αλλά αποτελεί κατευθυντήρια Οδηγία πολιτικού χαρακτήρα με αποδέκτες τα όργανα της Ένωσης (Βηλαράς, 2004:2).

Από τη νομολογία του Δικαστηρίου των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων προκύπτει το συμπέρασμα ότι το δικαίωμα για καθαρό και υγιές περιβάλλον περιλαμβάνεται στην έννοια του δικαιώματος σεβασμού της ιδιωτικής και οικογενειακής ζωής. Το Δικαστήριο χαρακτήρισε το δικαίωμα απόλαυσης καθαρών και μη μολυσμένων υδάτων ως δικαίωμα αστικής φύσης, αναγνωρίζοντας έμμεσα την ύπαρξη ενός υποκειμενικού δικαιώματος για ένα καθαρό περιβάλλον. Πάντως η Ευρωπαϊκή Σύμβαση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου δεν καθιερώνει ρητά ένα δικαίωμα στην προστασία του περιβάλλοντος.

Λόγω της παγκοσμιοότητας του φαινομένου της ρύπανσης του περιβάλλοντος και της διεθνούς αντιμετώπισης του προβλήματος, το διεθνές δικαιοσύστημα προστασίας του περιβάλλοντος εξελίσσεται ραγδαία μέσω της σύναψης πολυάριθμων διεθνών συνθηκών. Διαμορφώνεται, έτσι, ένας ιδιαίτερος κλάδος του Διεθνούς Δικαίου, το Διεθνές Δίκαιο του Περιβάλλοντος. Ιδιαίτερα τις τελευταίες δεκαετίες έχουν γίνει σημαντικές προσπάθειες προσδιορισμού του φαινομένου της θαλάσσιας ρύπανσης και κατά συνέπεια της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η Διακήρυξη της Στοκχόλμης για το Περιβάλλον (1972) καθιέρωσε για πρώτη φορά την έννοια της θαλάσσιας ρύπανσης ως την εισαγωγή από τον άνθρωπο, άμεσα ή έμμεσα, επιβλαβών ουσιών ή ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον, περιλαμβάνοντας και τις εκβολές των ποταμών, που έχει ως αποτέλεσμα τη διαταραχή του θαλάσσιου οικοσυστήματος (διατήρηση των φυσικών πόρων), κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, ανυπέβλητα εμπόδια στις θαλάσσιες δραστηριότητες (αλιεία) καθώς και ελάττωση των ανέσεων (θαλάσσιος τουρισμός, αναψυχή).

Ιδιαίτερη σημασία για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος έχει και η Διεθνής Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982, το δωδέκατο μέρος της οποίας (άρθρα 192-237), αναφέρεται στην υποχρέωση των κρατών να προστατεύουν και να διατηρούν το θαλάσσιο περιβάλλον και να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσής του από οποιαδήποτε πηγή.

Επίσης σε περίπτωση ρύπανσης τα κράτη υποχρεούνται να λάβουν μέτρα αντιμετώπισης του περιστατικού και να ειδοποιήσουν τα κράτη που απειλούνται από τη ρύπανση. Καθιερώνεται η συνεργασία των κρατών και των διεθνών οργανισμών για την εξάλειψη των συνεπειών της ρύπανσης και την ελαχιστοποίηση των ζημιών μέσω της ανάπτυξης και εφαρμογής προγραμμάτων έκτακτης αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης. Επίσης, η Διεθνής Σύμβαση επιτρέπει ρητά την περιφερειακή συνεργασία για την αντιμετώπιση της ρύπανσης, την προαγωγή της επιστημονικής έρευνας και την ανταλλαγή πληροφοριών καθώς οι ημίκλειστες θάλασσες π.χ. η Μεσόγειος, είναι λόγω της ιδιαιτερότητάς τους κατ' εξοχήν δεκτικές σε περιφερειακή ρύθμιση. Βασικά διεθνή κείμενα είναι η Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας

από πλοία (MARPOL 1973/1978/1997) και η Σύμβαση του 1990 σχετικά με την ετοιμότητα, αντιμετώπιση και συνεργασία για ρύπανση από πετρέλαιο. Οι συμβάσεις αυτές περιγράφουν λεπτομερώς τις υποχρεώσεις συνεργασίας και προβλέπουν την οργάνωση εθνικών συστημάτων για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών και την εκπόνηση κατάλληλων σχεδίων για κάθε πλοίο, λιμενική εγκατάσταση και μονάδα εκμετάλλευσης του βυθού.

2.3. Η συγκρουσιογενής διάσταση της οικονομικής αξιοποίησης του θαλάσσιου περιβάλλοντος

Το περιβάλλον, γενικά, σε οικονομικούς όρους θεωρείται ως ένα σύνθετο περιουσιακό στοιχείο, το οποίο προσφέρει υπηρεσίες που ικανοποιούν τόσο τις αισθητικές μας ανάγκες, όσο και εκείνες της επιβίωσής μας και για το λόγο αυτό η απαξίωσή του δεν θα μπορούσε παρά να αποτελεί φαινόμενο μελέτης της οικονομικής επιστήμης (Ξένος, 2002:5).

Στο θαλάσσιο περιβάλλον περιλαμβάνονται τα θαλάσσια οικοσυστήματα που έχουν ως πεδίο ανάπτυξης το θαλάσσιο νερό, τα βενθικά οικοσυστήματα που έχουν ως πεδίο ανάπτυξης τον θαλάσσιο βυθό και τα παράκτια οικοσυστήματα που έχουν ως πεδίο ανάπτυξης την ακτή δηλ. την οριογραμμή συνάντησης της ξηράς και της θάλασσας. Μάλιστα τα παράκτια οικοσυστήματα θεωρούνται τα πλέον ευπαθή οικοσυστήματα καθώς η χερσαία και η θαλάσσια ζώνη με την αντίστοιχη χλωρίδα και πανίδα βρίσκονται σε συνεχή λειτουργική αλληλεπίδραση και αλληλεξάρτηση (ΣτΕ 3818/1995. Το θαλάσσιο περιβάλλον δέχεται μια διαρκή εισδοχή των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων, η αντιμετώπιση της οποίας απαιτεί κοινωνικοοικονομική διαχείριση με βάση την αλληλεξάρτηση του φυσικού και ζωντανού κόσμου.

Καθώς οι παράκτιες περιοχές αστικοποιούνται, τα θαλάσσια και κυρίως τα παράκτια περιβάλλοντα υφίστανται ασφυκτικές πιέσεις από την πληθώρα των οικονομικών δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται τόσο στο χερσαίο όσο και στο θαλάσσιο χώρο. Οι πιέσεις αυτές αποκτούν απειλητικές διαστάσεις για τη βιωσιμότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος και φθάνουν σε τέτοιο σημείο που υπερβαίνουν τις απειλές που προέρχονται από τα φυσικά φαινόμενα όπως τυφώνες, ηφαιστειακές εκρήξεις, τσουνάμι κ.λπ. Αποτέλεσμα αυτών των πιέσεων είναι τα φυσικά τοπία και οι βιότοποι να καταστρέφονται, θαλάσσια είδη να εξαφανίζονται, κοραλλιογενείς ύφαλοι να αποχρωματίζονται, τα οικοσυστήματα να καταστρέφονται και η θάλασσα να γίνεται γενικά υποδοχέας της ανθρώπινης ρύπανσης.

Το κάθε πελαγικό, βενθικό και παράκτιο περιβάλλον επηρεάζεται από πλήθος παραγόντων που απορρέουν από δύο συνιστώσες, τη γεωγραφική του θέση και από την κοινωνικοοικονομική δυναμική των

παράκτιων κρατών και γενικότερα της ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου που ως γνωστόν κατά 80% διεξάγεται με πλοία. Ανεξαρτήτως όμως των ιδιαιτεροτήτων που παρουσιάζει κάθε περιβάλλον, είτε αυτό είναι παράκτιο, είτε αυτό είναι βενθικό, είτε είναι πελαγικό, αποτελεί πεδίο όπου συγκρούονται οι οικονομικές δραστηριότητες των ανθρώπων. Αυτές μπορούν να ομαδοποιηθούν στις οικονομικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται στο χερσαίο χώρο του παράκτιου περιβάλλοντος και στις οικονομικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται στο θαλάσσιο χώρο.

2.3.1. Θαλάσσιος χώρος

2.3.1.1. Αλιευτική δραστηριότητα

Από την αρχαιότητα η αλιεία υπήρξε βασική ανθρώπινη δραστηριότητα και βασική πηγή τροφής για τον άνθρωπο. Είναι γνωστό ότι οι πρώτες ανθρώπινες κοινωνίες ήταν αλιευτικές και κυνηγετικές. Σε αυτό συνέτεινε το γεγονός ότι το 71% της γήινης επιφάνειας καλύπτεται από το υδάτινο στοιχείο. Η αλιευτική δραστηριότητα αποτελεί βασικό τμήμα του πρωτογενούς τομέα παραγωγής (Μυλωνόπουλος – Μοίρα, 1996:11).

Εικόνα 2.6. Παραδοσιακό σκάφος παράκτιας αλιείας.



ΠΗΓΗ: Ευάγγελος Συρίγος.

Η θαλάσσια συλλεκτική αλιεία έχει ως σκοπό την άντληση του υδρόβιου ζωικού πλούτου από το θαλάσσιο στοιχείο. Αυτή γίνεται κατά κανόνα με αλιευτικά σκάφη, τα οποία είναι εξοπλισμένα με αλιευτικά εργα-

λεία. Ανάλογα με το χώρο στον οποίο κινούνται τα αλιευτικά σκάφη, η θαλάσσια αλιεία διακρίνεται σε :

α) *Παράκτια αλιεία*, είναι αυτή που γίνεται με σκάφη που δεν απομακρύνονται πολύ από τις ακτές.

β) *Μέση αλιεία*, είναι αυτή που γίνεται στα πελάγη της κάθε χώρας με τη χρήση σκαφών μετρίου μεγέθους.

γ) *Υπερπόντια αλιεία*, είναι αυτή που γίνεται από μεγάλα αλιευτικά σκάφη, σε αλιευτικά πεδία που βρίσκονται μακριά από τους λιμένες εξόρμησής τους (Μυλωνόπουλος, 2002:26).

Στη σύγχρονη εποχή, η υπερπόντια αλιεία γίνεται με εξειδικευμένα πλοία που διαθέτουν συσκευές και μέσα προηγμένης τεχνολογίας για τον εντοπισμό και την αλίευση των ιχθύων (Μυλωνόπουλος, 2004:114-115).

Ο άνθρωπος, σήμερα, δεν ασκεί την αλιευτική δραστηριότητα αποκλειστικά και μόνο για βιοπορισμό, αλλά και για την ψυχαγωγία και άθλησή του. Έτσι, εκτός από την επαγγελματική αλιεία υπάρχει και η ερασιτεχνική – αθλητική αλιεία. Για τον ελλιμενισμό των σκαφών ερασιτεχνικής αλιείας απαιτείται η διευθέτηση κατάλληλων χώρων για την πρόσδεση των σκαφών, για την πρόσβαση και στάθμευση των οχημάτων, για την εγκατάσταση επιχειρήσεων εστίασης και καταστημάτων ειδών ερασιτεχνικής αλιείας κ.λπ. Όλες αυτές οι απαιτήσεις ασκούν πιέσεις στις χρήσεις του παράκτιου περιβάλλοντος.

Τις τελευταίες δεκαετίες σημαντική ανάπτυξη έχουν σημειώσει οι υδατοκαλλιέργειες. Η υδατοκαλλιέργεια περιλαμβάνει τη διατροφή θαλάσσιων ψαριών, την εκτροφή θαλάσσιων οστρακόδερμων και την εκτροφή ψαριών σε γλυκά ύδατα. Για τις εγκαταστάσεις της υδατοκαλλιέργειας δεσμεύεται υδατικός χώρος και λόγω των συνθηκών που απαιτεί η ανάπτυξή της αποκλείονται άλλες οικονομικές θαλάσσιες δραστηριότητες. Η αλληλεπίδραση υδατοκαλλιέργειας και φυσικού περιβάλλοντος είναι έντονη (Fischler, 1999).

2.3.1.2. Θαλάσσιος τουρισμός

Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι ένας σημαντικός τομέας της τουριστικής βιομηχανίας. Για πολλά παράκτια και νησιωτικά κράτη (Μαλδίβες, νησιά Καραϊβικής, κ.λπ.) ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί την «αιχμή του δόρατος» (Miller and Auyong, 1991:75-99) της τουριστικής τους βιομηχανίας.

Οι χώρες ενθαρρύνονται να επενδύσουν στο θαλάσσιο τουρισμό λόγω των αποδεδειγμένων οικονομικών ωφελειών – ιδίως των εισροών συναλλάγματος, της αύξησης της απασχόλησης και της δημιουργίας αναπτυξιακών υποδομών. Μάλιστα η ανάλυση κόστους-ωφελειών της τουριστικής ανάπτυξης συνήθως επικεντρώνεται σε αυτά τα θετικά αποτελέσματα, δίνοντας ελάχιστη προσοχή στις κοινωνικές, περιβαλλο-

ντικές και άλλες επιπτώσεις που συνδέονται με την ανάπτυξη του τουρισμού γενικότερα (Warren & Taylor, 1994) και του θαλάσσιου τουρισμού ειδικότερα.

2.3.1.3. Ναυτιλιακή δραστηριότητα

Η ναυτιλιακή δραστηριότητα περιλαμβάνει κάθε είδους θαλάσσια μεταφορά αγαθών και ανθρώπων. Για τη μεταφορά των αγαθών χρησιμοποιούνται τα εμπορικά πλοία, ο τύπος των οποίων διαφέρει ανάλογα με το μεταφερόμενο φορτίο. Για τη μεταφορά των ανθρώπων χρησιμοποιούνται τα επιβατηγά πλοία σε διάφορους τύπους. Η ναυτιλία ως κλάδος της οικονομίας παρουσιάζει έντονη ιδιομορφία που συνίσταται στην παγκοσμιότητα του χαρακτήρα της (Μυλωνόπουλος, 2004:26). Αποτελεί βασικό μοχλό για την οικονομική πρόοδο και ανάπτυξη διότι:

- α) Εξυπηρετεί το θαλάσσιο εμπόριο.
- β) Συνδέει τα λιμάνια μιας χώρας ή κρατών και τα νησιά με την ηπειρωτική χώρα.
- γ) Συντελεί στην αύξηση του εθνικού εισοδήματος (ναύλοι που επιστρέφονται σε ξένο συνάλλαγμα για τη μεταφορά φορτίων τρίτων χωρών, εισρέουν ως ναυτικό συνάλλαγμα).
- δ) Προσφέρει θέσεις απασχόλησης στο εργατικό δυναμικό της χώρας και πολλές φορές στο εργατικό δυναμικό άλλων χωρών - απασχόληση αλλοδαπών.
- ε) Δημιουργεί άλλες οικονομικές δραστηριότητες - άμεσες και έμμεσες της ναυτιλίας - όπως ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, παραγωγή ναυτιλιακού εξοπλισμού, μεσιτεία, ασφάλιση, εταιρείες τεχνικού ελέγχου κ.λπ.

2.3.2. Χερσαίος χώρος

2.3.2.1. Οικιστική – τουριστική δραστηριότητα

Η αστικοποίηση του περιβάλλοντος στις παράκτιες περιοχές όπου οι κάτοικοι των πόλεων προσφεύγουν για καλύτερες συνθήκες ζωής, μετακινούμενοι στην πόλη μόνο για εργασία, η έλλειψη σχεδιασμού χρήσης γης, η έλλειψη οικοδομικών κανονισμών και η απουσία ελεγκτικού μηχανισμού διευκολύνουν την οικιστική δραστηριότητα στις παράκτιες περιοχές προκαλώντας υποβάθμιση στα οικοσυστήματα των παράκτιων περιοχών.

Η υπερβολική οικιστική δραστηριότητα κοντά στις ακτές και η εκτεταμένη κάλυψη με ασφάλτο των χώρων μπορεί να διαταράξει τις σχέσεις θάλασσας – ξηράς και να υποβαθμίσει τα παράκτια οικοσυστήματα. Η υποβάθμιση γίνεται εντονότερη με την τουριστικοποίηση της περιοχής. Η ανέγερση μεγάλου μεγέθους ξενοδοχειακών μονάδων και συγκροτη-

μάτων καθώς και η δημιουργία επιχειρήσεων εστίασης και ψυχαγωγίας για την εξυπηρέτηση του μαζικού τουρισμού, όχι μόνο απορροφά εκτάσεις γης αλλά προκαλεί παράπλευρη σπατάλη των φυσικών πόρων.

Εικόνα 2.7. Η τουριστική δραστηριότητα απαιτεί την ανέγερση μεγάλου μεγέθους ξενοδοχειακών μονάδων και συγκροτημάτων δίπλα στη θάλασσα.



ΠΗΓΗ: Πολυξένη Μοίρα, προσωπικό αρχείο.

Η παγκοσμιοποίηση, η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου και η ελεύθερη μεταφορά των εμπορευμάτων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης απαιτούν την κατασκευή μεγάλων οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων για τη σύνδεση λιμένων και αστικών κέντρων με αποτέλεσμα την απορρόφηση χώρου από τα παράκτια περιβάλλοντα. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της Ηγουμενίτσας, όπου η Εγνατία οδός που συνδέει το λιμάνι της Ηγουμενίτσας με την Αλεξανδρούπολη, σε συνδυασμό με την κατασκευή του νέου λιμανιού επέδρασε καταλυτικά στο παράκτιο περιβάλλον και διαφοροποίησε ριζικά τις χρήσεις του προκαλώντας την ανάπτυξη νέων οικονομικών δραστηριοτήτων.

Η κατασκευή διωρύγων, γεφυρών και άλλων έργων για τη διευκόλυνση των μεταφορών προκαλούν συγκρούσεις χρήσεων γης και μεταβάλλουν τις οικονομικές δραστηριότητες στα παράκτια περιβάλλοντα όπως χαρακτηριστικά μπορεί να αναφερθεί η γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου στον Πατραϊκό Κόλπο, η υποθαλάσσια σήραγγα του Ακτίου κ.λπ.