ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ – Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Παναγιώτης Σταυρόπουλος

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των

απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού

Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Σεπτέμβριος 2017

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην 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 του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίσθηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Κωνσταντίνος Χλωμούδης (Επιβλέπων)

- Γεώργιος Σαμιώτης

- Ερνέστος Τζαννάτος

Η έγκριση της Διπλωματική Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνωμών του συγγραφέα.

Για την εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Καθηγητή κύριο Κωνσταντίνο Χλωμούδη, αφενός για την επιστημονική του υποστήριξη, καθοδήγηση και απεριόριστη βοήθεια που μου παρείχε και αφετέρου για τη γνώση που απέκτησα πάνω στο συγκεκριμένο θέμα. Επίσης, επιθυμώ να εκφράσω θερμές ευχαριστίες και στα άλλα μέρη της Εξεταστικής Τριμελούς Επιτροπής, κύριο Ερνέστο Τζαννάτο και κύριο Γεώργιο Σαμιώτη για τη συμβολή τους στην επιτυχημένη ολοκλήρωση της προσπάθειάς μου.

Τέλος, χρωστάω ένα πολύ μεγάλο ευχαριστώ στην οικογένεια μου για την υπομονή, την αμέριστη κατανόηση, την ηθική και οικονομική υποστήριξη που μου πρόσφεραν όλο αυτό το διάστημα χωρίς τα οποία δεν θα ήταν δυνατή η ολοκλήρωση της διπλωματικής μου εργασίας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ 7

ABSTRACT 8

ΕΙΣΑΓΩΓΗ 9

1. Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 11

1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ 11

1.2 Η ΧΡΗΣΗ ΚΑΙ ΤΑ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΗΜΕΡΑ 12

1.3 Η ΑΥΞΑΝΟΜΕΝΗ ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ 15

1.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 21

2. ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 23

2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ 23

2.2 ΟΔΗΓΙΑ ΘΧΣ ΤΗΣ ΕΕ 24

2.3 ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ 24

2.4 ΤΟ ΟΦΕΛΗ ΤΟΥ ΘΧΣ 25

2.5 Η ΟΔΗΓΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΟΥ 2014 27

2.6 ΘΕΣΠΙΣΗ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ 30

2.7 ΑΛΛΗΛΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΞΗΡΑΣ-ΘΑΛΑΣΣΑΣ 32

2.8 ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ 33

2.9 ΑΡΧΙΚΑ ΕΥΡΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΜΕ ΤΟΝ ΘΑΛΣΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ 34

2.10 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ 38

3. ΙΔΑΝΙΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΥΛΟΠΙΗΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ 41

3.1 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ, ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ 41

3.2 ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΟΥΣ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΟΥΣ ΘΧΣ – ΕΝΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΒΑΛΤΙΚΗΣ 46

3.3 ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ 47

3.4 ΘΧΣ ΣΤΗΝ ΒΑΛΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ 48

3.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 49

4. Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ 52

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ 52

4.2 ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ 52

4.3 ΠΡΩΙΜΕΣ ΕΜΠΕΙΡΙΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ 53

4.4 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΒΑΣΕΙ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ 55

4.5 ΤΟΜΕΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟ 56

4.6 ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ & ΘΕΜΑΤΑ ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΗΣ 59

4.7 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ & ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ 60

4.8 ΤΕΧΝΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΘΧΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ 62

4.9 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ 62

4.10 ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ 63

4.11 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟΝ ΘΧΣ 65

4.12 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 67

5. ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ - Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑΣ 69

5.1 STUDY AREA 69

5.2 Η ΠΕΡΙΟΧΗ NATURA 2000 69

5.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΟΦΕΛΗ 71

5.4 ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΟΦΕΛΗ 73

5.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 74

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 76

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 79

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι περισσότερες πρωτοβουλίες για εφαρμογή Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού τα τελευταία 30 χρόνια προωθήθηκαν για τη δημιουργία θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών, όμως τα πιο πρόσφατα θαλάσσια χωρικά σχέδια σε ευρωπαϊκές χώρες επικεντρώνονται στη διαχείριση των πολλαπλών χρήσεων θαλάσσιων χώρων ως σύνολο. Τον Ιούλιο 2014, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενέκριναν νομοθεσία σχετικά με τη δημιουργία ενός κοινού πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό στην Ευρώπη. Αν και κάθε χώρα της ΕΕ θα είναι ελεύθερη να σχεδιάζει τις θαλάσσιες δραστηριότητές της, θα εξασφαλίζεται, χάρη στον καθορισμό ελάχιστων κοινών απαιτήσεων η συνοχή του σχεδιασμού σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, όσον αφορά τις κοινές θάλασσες. Κάποια κράτη μέλη της βόρειας Ευρώπης, είχαν θέσει πριν την εκπόνηση της Οδηγίας της Ε.Ε. τα θεμέλια για ανάπτυξη του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού και είναι σημαντικά βήματα προς την κατεύθυνση της εφαρμογής διαχείρισης με βάση το οικοσύστημα στο θαλάσσιο περιβάλλον. Η Ελλάδα δεν έχει ακόμη καταρτίσει επίσημα εθνικό σχέδιο ΘΧΣ αλλά υποχρεούται όπως όλα τα κράτη μέλη να προχωρήσει στην εφαρμογή της εως το 2021 και το 2016 το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας έθεσε σε δημόσια διαβούλευση σχέδιο νόμου για εναρμόνιση με την Οδηγία της Ε.Ε. Τέλος, αναφέρονται τα οφέλη εφαρμογής του ΘΧΣ σε τοπικό επίπεδο, στην περιοχή της Κυπαρισσίας με κύριο γνώμονα την εναρμόνιση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων με την προστατευόμενη περιοχή Natura 2000.

Λέξεις-κλειδιά: θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός, θαλάσσια πολιτική της ΕΕ, θαλάσσια διακυβέρνηση, διαχείριση οικοσυστημάτων

ABSTRACT

Most initiatives to implement Maritime Spatial Planning have been promoted for the creation of marine protected areas over the past 30 years, but the most recent maritime e spatial plans in European countries focus on multi-purpose marine management as a whole. In July 2014, the European Parliament and the Council adopted legislation on the creation of a common framework for maritime spatial planning in Europe. Although each EU country will be free to plan its maritime activities, the coherence of planning at the local, regional and national level will be ensured by setting common minimum requirements for shared seas. Some northern European countries had set before the EU Directive was drafted. the foundations for the development of marine spatial planning and are important steps towards the implementation of ecosystem-based management in the marine environment. Greece has not yet formally established a national MSP plan but is obliged to implement it by all Member States until 2021 and in 2016 the Ministry of Environment and Energy has put into public consultation a draft law on harmonization with the EU Directive. Finally, the benefits of implementing MSP at local level are reported in the Kyparissia region, focusing mainly on the harmonization of maritime activities with the Natura 2000 protected area.

Keywords: maritime spatial planning, EU maritime policy, maritime governance, ocean governance, ecosystem-based management

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο χωροταξικός σχεδιασμός αποτελεί ουσιαστικό εργαλείο για τη διαχείριση της χρήσης γης σε πολλά μέρη του κόσμου. Ο σχεδιασμός της χρήσης γης προέκυψε ως απάντηση σε συγκεκριμένα κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα -και αργότερα σε περιβαλλοντικά προβλήματα- που προκλήθηκαν από τη βιομηχανική επανάσταση στα τέλη του 19ου αιώνα. Τα πρώην χωριά αναπτύχθηκαν γρήγορα σε βιομηχανικούς χώρους, προσελκύοντας πολλούς ανθρώπους στα κέντρα τους, αλλά χωρίς σχεδόν καμία υποδομή για να τα φιλοξενήσουν. Τα ύδατα ήταν ελλιπή ή μολυσμένα και ο υπερπληθυσμός έγινε η βασική αιτία για την εξάπλωση επιδημιών χολέρας. Σε ένα πρώιμο παράδειγμα χωρικής ανάλυσης, οι εστίες και οι καταστροφές στο κέντρο της πόλης συσχετίζονταν συστηματικά με την παροχή νερού από μία και μόνο τοποθεσία. (Hall, 2002) Η ανάγκη και τα πλεονεκτήματα του κατάλληλου χωροταξικού σχεδιασμού έγιναν γρήγορα προφανή.

Σήμερα, ο γενικός σχεδιασμός της χρήσης γης χρησιμοποιείται συνήθως ως κεντρικό στοιχείο του αναπτυξιακού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού σε επίγειες περιοχές τόσο στη Βόρεια Αμερική όσο και στην Ευρώπη (CoastNET, 2003) Η παραδοσιακή προσέγγιση για την ανάληψη έργου ανά σχέδιο, με τη χορήγηση αδείας, ενισχύθηκε από μια ολοκληρωμένη διαδικασία σχεδιασμού που καθορίζει ένα όραμα για τη μελλοντική ανάπτυξη και χρήση ορισμένων περιοχών. Σήμερα, αυτή η προσέγγιση έχει γίνει το πρότυπο για τον επίγειο χωροταξικό σχεδιασμό και τη διαχείριση.

Από την άλλη πλευρά, με λίγες μόνο εξαιρέσεις, δεν υπάρχει σαφώς αρθρωτή χωρική πρόβλεψη για τη μελλοντική χρήση θαλάσσιων περιοχών καθώς δεν υπάρχει προσέγγιση βασισμένη στο σχέδιο και στη διαχείριση (Douvere, 2008). Αυτό δεν σημαίνει ότι οι δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στις θάλασσές μας δεν είναι ρυθμισμένες ή ότι δεν διαθέτουμε ήδη θαλάσσιους χώρους. Αντίθετα, ο θαλάσσιος χώρος έχει ρυθμιστεί ή κατανεμηθεί με διάφορους τρόπους, αλλά το σημαντικότερο, αυτό έγινε κυρίως σε μεμονωμένους οικονομικούς τομείς. Προφανή παραδείγματα της «τομεακής ζώνης» περιλαμβάνουν τα κανάλια πλοίων, τις ζώνες διάθεσης, τις στρατιωτικές ζώνες ασφαλείας, τις ζώνες παραχώρησης για την εξόρυξη ορυκτών, τις περιοχές υδατοκαλλιέργειας και, πιο πρόσφατα, τις θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές (Young O, 2007). Επί του παρόντος, υπάρχουν λίγα πλαίσια που διευκολύνουν τον ολοκληρωμένο στρατηγικό και

ολοκληρωμένο σχεδιασμό σε σχέση με όλες τις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στις θαλάσσιες περιοχές. (DEFRA, 2007)

Η έλλειψη ενός τέτοιου πλαισίου συχνά μεταφράζεται σε:

(1) Χωρική και χρονική επικάλυψη των ανθρώπινων δραστηριοτήτων και των στόχων τους, προκαλώντας συγκρούσεις (συγκρούσεις χρήστη-χρήστη και περιβάλλον-χρήστη) στο παράκτιο και θαλάσσιο περιβάλλον.

(2) έλλειψη σύνδεσης μεταξύ των διαφόρων αρχών που είναι υπεύθυνες για τις μεμονωμένες δραστηριότητες ή για την προστασία και τη διαχείριση του περιβάλλοντος στο σύνολό του.

(3) έλλειψη σύνδεσης μεταξύ των υπεράκτιων δραστηριοτήτων και της χρήσης των πόρων και των χερσαίων κοινοτήτων που εξαρτώνται από αυτές.

(4) έλλειψη διατήρησης βιολογικά και οικολογικά ευαίσθητων θαλάσσιων περιοχών.

(5) Έλλειψη ασφάλειας των επενδύσεων για τους ναυτιλιακούς φορείς και τους χρήστες των ωκεάνιων πόρων (CoastNET, 2003)

Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός (ΘΧΣ) παρέχει μια ολοκληρωμένη διαδικασία που μπορεί να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά αυτές τις καταστάσεις. Στα επόμενα τμήματα θα συζητηθεί ο λόγος για τον οποίο ο χωροταξικός σχεδιασμός αποτελεί βασικό εργαλείο για την πραγματοποίηση της διαχείρισης της χρήσης της θάλασσας με βάση τα οικοσυστήματα, για τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να οριστεί και για τους στόχους της. (Douvere, 2008)

1. Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Ο ΘΧΣ δεν διαφέρει ριζικά από τον χωροταξικό σχεδιασμό της γης. Αν και το πλαίσιο και τα αποτελέσματα είναι διαφορετικά λόγω της δυναμικής και τρισδιάστατης φύσης των θαλάσσιων περιβαλλόντων, οι έννοιες και οι τεχνικές σχεδιασμού της χρήσης γης μπορεί μάλλον να μεταφραστούν στο θαλάσσιο περιβάλλον (Gilliland P, 2008) Όπως και στην ξηρά, ο χωροταξικός σχεδιασμός στο θαλάσσιο περιβάλλον είναι ένα μέσο για (DEFRA, 2007)|:

Δημιουργία και καθιέρωση πιο ορθολογικής οργάνωσης της χρήσης του θαλάσσιου χώρου και των αλληλεπιδράσεων μεταξύ των χρήσεών του, για την εξισορρόπηση των αναγκών για ανάπτυξη με την ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος και την επίτευξη κοινωνικών και οικονομικών στόχων με ανοικτό και προγραμματισμένο τρόπο. Με την ευρύτερη έννοια του, ο ΘΧΣ είναι περίπου η ανάλυση και κατανομή τμημάτων τρισδιάστατων θαλάσσιων χώρων σε συγκεκριμένες χρήσεις, για την επίτευξη οικολογικών, οικονομικών και κοινωνικών στόχων που καθορίζονται συνήθως μέσω της πολιτικής διαδικασίας (Douvere, 2008)

Για να είναι αποτελεσματικός, ο ΘΧΣ πρέπει να διεξάγεται ως συνεχής, επαναληπτική και προσαρμοστική διαδικασία και αποτελείται από τουλάχιστον τρεις εν εξελίξει φάσεις

(1) Σχεδιασμός και ανάλυση: Δημιουργία και υιοθέτηση ενός ή περισσοτέρων ολοκληρωμένων χωρικών σχεδίων για την προστασία, την ενίσχυση και την αειφόρο χρήση και ανάπτυξη της θάλασσας και των πόρων της. (Gilliland P, 2008) Η φάση σχεδιασμού και ανάλυσης θα βασιστεί σε μια δέσμη ερευνητικών πρωτοβουλιών (συμπεριλαμβανομένης της χαρτογράφησης) που θα αφορούν τόσο τις περιβαλλοντικές όσο και τις ανθρώπινες διεργασίες (Crowder, 2008) (Martin, 2008)

(2) Εφαρμογή: Εφαρμογή του σχεδίου μέσω εκτέλεσης προγραμματισμένων έργων ή επενδύσεων που επιτρέπουν αλλαγές, ενθάρρυνση της βελτίωσης και μέσω κανονισμών και κινήτρων, καθώς και επιβολή των προτεινόμενων αλλαγών και συνεχιζόμενων δραστηριοτήτων εντός, πάνω και κάτω από τη θάλασσα, σύμφωνα με σχέδια (Maes, 2008) (Plasman, 2008)

(3) Παρακολούθηση και αξιολόγηση: Αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των σχεδίων, των χρονοδιαγραμμάτων και των μηχανισμών εφαρμογής τους, εξέταση τρόπων με τους οποίους πρέπει να βελτιωθούν και θέσπιση διαδικασιών επανεξέτασης και προσαρμογής. Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης επιστρέφονται στο στοιχείο σχεδιασμού και ανάλυσης της διαχείρισης και η διαδικασία αρχίζει και πάλι (Day, 2008)

Η τελική απόφαση σχετικά με το χώρο που θα διατεθεί για τη χρήση (ή τη μη χρήση) είναι ζήτημα κοινωνικής επιλογής. Οι άνθρωποι βρίσκονται στο επίκεντρο της διαδικασίας λήψης αποφάσεων και είναι οι παράγοντες για την αλλαγή. Ως εκ τούτου, οι σχετικοί ενδιαφερόμενοι φορείς, συμπεριλαμβανομένου του ευρύτερου κοινού, πρέπει να συμμετέχουν σωστά σε όλη τη διαδικασία ΘΧΣ και, στην πραγματικότητα, είναι κρίσιμοι για την επιτυχή έκβαση. (R Pomeroy, 2008) Τέλος, όλα τα βήματα αυτής της διαδικασίας χρειάζονται χρηματοδότηση σε συνεχή βάση για την επίτευξη των στόχων και των στόχων διαχείρισης.

1.2 Η ΧΡΗΣΗ ΚΑΙ ΤΑ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΗΜΕΡΑ

1.2.1 ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΑΛΙΣΙΟ

Κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, ο ΘΧΣ απέκτησε μεγάλη σημασία στην εδραίωση της διαχείρισης με βάση το οικοσύστημα στο θαλάσσιο περιβάλλον. Πολλές χώρες έχουν αρχίσει να προωθούν το εννοιολογικό έργο και έχουν αρχίσει να εφαρμόζουν ή τουλάχιστον να πειραματίζονται στον χωροταξικό σχεδιασμό στο θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον τους. Έχουν προωθηθεί πρόωρα σχέδια και πρωτοβουλίες υπέρ του ΘΧΣ για τη δημιουργία θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών. Το επίκεντρο των σχεδίων αυτών ήταν κυρίως να εξασφαλίσουν ότι οι στόχοι διατήρησης δεν θα επηρεαστούν από την ανθρώπινη δραστηριότητα. Πιο πρόσφατη προσοχή έχει δοθεί στη διαχείριση της πολλαπλής χρήσης του θαλάσσιου χώρου, ιδιαίτερα στις πυκνοκατοικημένες περιοχές, όπου οι αντιθέσεις μεταξύ των χρηστών και του περιβάλλοντος είναι ήδη σαφείς, π.χ. στη Βόρεια Θάλασσα

Ένα από τα πιο γνωστά παραδείγματα είναι το Great Marine Park του Αυστραλιανού Θαλάσσιου Κόλπου (GBRMP). Ο χωροταξικός σχεδιασμός και ο χωρισμός, που θεωρούνται ως ο ακρογωνιαίος λίθος της στρατηγικής διαχείρισης για την προστασία του Great Barrier Reef, επιτρέπουν διάφορες ανθρώπινες δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένης της αλιείας και του τουρισμού, παρέχοντας ταυτόχρονα υψηλό επίπεδο προστασίας για συγκεκριμένους τομείς. Το χωροταξικό σχέδιο, που αναπτύχθηκε για πρώτη φορά το 1981, εξελίχθηκε και άλλαξε σημαντικά ως απάντηση στη δυναμική φύση τόσο του θαλάσσιου περιβάλλοντος όσο και της θαλάσσιας πολιτικής (Day, 2002) (Day, 2008)

Ο ΘΧΣ και η χωροθέτηση είναι επίσης ένα σημαντικό στοιχείο στη διαχείριση της τριμερούς περιοχής συνεργασίας του Wadden Sea. Το σχέδιο της θάλασσας Wadden, που αναπτύχθηκε ως μια διασυνοριακή πρωτοβουλία μεταξύ της Ολλανδίας, της Γερμανίας και της Δανίας για την προστασία και τη διαχείριση σε κοινή βάση ενός κοινού παράκτιου υγροβιότοπου, αποτελεί ένα ενδιαφέρον παράδειγμα χρήσης του χωροταξικού σχεδιασμού σε ένα διεθνές πλαίσιο.

Ενώ οι χωρικές διαφοροποιήσεις λειτουργιών και δραστηριοτήτων χρησιμοποιούνται σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, τα διάφορα εθνικά συστήματα χωροταξικού σχεδιασμού έχουν παρόμοιες δομές. Ουσιαστικά, αποτελούνται από ζώνες μηδενικής χρήσης, ζώνες προστασίας υψηλού επιπέδου και ζώνες γενικής πρόσβασης.

Το Florida Keys National Marine Sanctuary εξετάζει τη δημιουργία ενός συστήματος ΘΧΣ που περιλαμβάνει 25 διαφορετικούς τύπους ζωνών με διαφορετικά επίπεδα περιορισμένης χρήσης. Ο ΘΧΣ αποτελεί επίσης σημαντικό στοιχείο των σχεδίων διαχείρισης για το Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο των Νησιών της Μάγχης, το πρόγραμμα διαχείρισης της παράκτιας ζώνης στη Μασαχουσέτη, την πρωτοβουλία ESSIM στον Καναδά.

Ένα λιγότερο γνωστό παράδειγμα είναι η δημιουργία ενός θαλάσσιου λειτουργικού συστήματος ζωνών στην Κίνα. Τον Ιανουάριο του 2002 τέθηκε σε ισχύ ο νόμος για τη διαχείριση της θαλάσσιας χρήσης, ο οποίος θέσπισε ένα αρχικό σύστημα χωροταξικού σχεδιασμού και ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο διαχείρισης για τη θαλάσσια ανάπτυξη και διατήρηση στην Κίνα. Η νέα νομοθεσία έχει θεσπίσει τρεις αρχές, μεταξύ των οποίων:

- Το δικαίωμα στο σύστημα αδειών χρήσης των θαλασσών: Σύμφωνα με το νόμο, οι θάλασσες ανήκουν στο κράτος. Το κρατικό συμβούλιο ασκεί την κυριότητα των θαλασσών

για λογαριασμό του κράτους. Οποιαδήποτε οντότητα ή άτομο που σκοπεύει να χρησιμοποιήσει τη θάλασσα πρέπει να υποβάλει αίτηση και να αποκτήσει το δικαίωμα να χρησιμοποιήσει τη θάλασσα και επιτρέπονται μόνο μετά από έγκριση της εθνικής κυβέρνησης.

- Σύστημα θαλάσσιας λειτουργικής ζώνης: Ο νόμος ορίζει ότι κάθε χρήση των θαλάσσιων περιοχών πρέπει να συμμορφώνεται με το καθεστώς θαλάσσιων λειτουργικών ζωνών που έχει θεσπίσει το κράτος. Το πρόγραμμα είναι το θεμέλιο για τη διαχείριση των θαλασσών, σύμφωνα με το οποίο η θάλασσα χωρίζεται σε διαφορετικούς τύπους λειτουργικών ζωνών (σύμφωνα με τα κριτήρια που σχετίζονται με τις οικολογικές λειτουργίες και τη χρήση κατά προτεραιότητα), για τη ρύθμιση και την ορθολογική χρήση της θαλάσσιας περιοχής.
- Σύστημα χρηστών: Το δικαίωμα στη χρήση της θάλασσας προστατεύεται από το νομικό σύστημα του κράτους, το οποίο απαιτεί από κάθε οντότητα ή άτομο που χρησιμοποιεί τη θάλασσα να καταβάλει τέλη σύμφωνα με τους κανονισμούς του κρατικού συμβουλίου. Το σύστημα αυτό ορίζει ότι η θάλασσα είναι κρατικό περιουσιακό στοιχείο και όλοι οι φορείς και τα άτομα που προτίθενται να χρησιμοποιήσουν τη θάλασσα για την παραγωγή και άλλες οικονομικές δραστηριότητες πρέπει να πληρώσουν για τη χρήση τους.

Με εξαίρεση την Κίνα, τα περισσότερα διεθνή σχέδια έχουν προωθηθεί για τη δημιουργία θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών και θαλάσσιων αποθεμάτων. Ωστόσο, στην Ευρώπη και κυρίως στην περιοχή της Βόρειας Θάλασσας, ο πυρήνας του ΘΧΣ έχει γίνει πολύ ευρύτερος, επιτρέποντας τη δημιουργία μιας διαχείρισης βασισμένης στο οικοσύστημα πέρα από το μάλλον περιορισμένο εύρος των προστατευόμενων θαλάσσιων περιοχών. Ο χωροταξικός σχεδιασμός στις ευρωπαϊκές χώρες δίνει μεγαλύτερη προσοχή στην ενίσχυση της αποδοτικής χρήσης του ωκεάνιου χώρου στο σύνολό του, στον προσδιορισμό των ευκαιριών για κοινή χρήση και στην επίλυση των συγκρούσεων μεταξύ των διαφόρων χρήσεων στη θάλασσα, των χρηστών και του περιβάλλοντος. Διάφορες χώρες, συμπεριλαμβανομένων της Ολλανδίας, του Βελγίου, της Γερμανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, έχουν αναλάβει παγκόσμια ηγετική θέση στην ανάπτυξη και σε κάποιο βαθμό στην εφαρμογή του χωροταξικού σχεδιασμού στο θαλάσσιο περιβάλλον. Τα πρώτα οφέλη που προέκυψαν από αυτές τις εμπειρίες, σε συνδυασμό με μια πολλά υποσχόμενη μετατόπιση της πρόσφατης ευρωπαϊκής θαλάσσιας πολιτικής, θέτουν το δρόμο για νέες κατευθύνσεις στη μελλοντική διαχείριση της χρήσης της θάλασσας. (Douvere, 2008)

1.3 Η ΑΥΞΑΝΟΜΕΝΗ ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Για αιώνες, οι ωκεανοί έχουν μεγάλη στρατηγική σημασία για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Ευρώπης. Η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) έχει ακτογραμμή 68.000 χιλιομέτρων, που αντιστοιχεί σε επτά φορές μεγαλύτερη από αυτή των Ηνωμένων Πολιτειών και τέσσερις φορές μεγαλύτερη από αυτήν της Ρωσίας. Σχεδόν το ήμισυ του πληθυσμού της Ευρώπης ζει σε απόσταση 50 χιλιομέτρων από την ακτή. Ως αποτέλεσμα αυτής της στενής σύνδεσης μεταξύ των ευρωπαίων πολιτών και των θαλασσών τους, οι παράκτιες και θαλάσσιες περιοχές πλήττονται σε μεγάλο βαθμό από τις αυξανόμενες συγκρούσεις μεταξύ των ανταγωνιστών χρηστών. (European Science Foundation, 2006)

Τη προοπτική της ευρωπαϊκής χωροταξικής ανάπτυξης αναγνώρισε ήδη από το 1999 ότι όλες οι τομεακές πολιτικές έχουν εδαφικό αντίκτυπο και ότι το χωροταξικό σχέδιο είναι το καταλληλότερο μέσο για τη διασφάλιση της συνοχής και την επίλυση των συγκρούσεων μεταξύ τομεακών συμφερόντων και πολιτικών (European Commission, 1999). Τα τελευταία χρόνια, η ανάγκη για την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος ΘΧΣ για τις ευρωπαϊκές θάλασσες έχει αποκτήσει όλο και μεγαλύτερη σημασία, όπως αντικατοπτρίζεται σε διάφορα νομικά και πολιτικά έγγραφα.

Πιο πρόσφατα, η Πράσινη Βίβλος της ΕΕ με τίτλο «Προς μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική για την Ένωση: ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες», θεωρεί τον ΘΧΣ ως βασικό εργαλείο για τη διαχείριση μιας αυξανόμενης και ολοένα και πιο ανταγωνιστικής θαλάσσιας οικονομίας. Διατηρώντας ταυτόχρονα τη θαλάσσια βιοποικιλότητα. Πιο συγκεκριμένα, η θαλάσσια πολιτική περιγράφει τον ΘΧΣ ως μέσο (Commission of the European Communities, 2006):

- Συντονισμός της χωρικής υλοποίησης των υπεράκτιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας με άλλες δραστηριότητες.
- Παροχή χρηματοοικονομικής ασφάλειας για επενδυτικές αποφάσεις.
- Διαχείριση του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων χρήσεων και στόχων του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

- Ανάπτυξη ενός σταθερού ρυθμιστικού περιβάλλοντος που θα εξασφαλίζει καλύτερη και απλούστερη ρύθμιση προς τον τόπο της οικονομικής δραστηριότητας.
- Εξασφάλιση ότι η ατομική απόφαση σχετικά με δραστηριότητες που λαμβάνονται σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο αλλά επηρεάζουν το ίδιο οικοσύστημα ή διασυνοριακές δραστηριότητες (π.χ. αγωγοί, θαλάσσιες διαδρομές) αντιμετωπίζονται με συνεκτικό τρόπο.
- Διασφάλιση της συνοχής μεταξύ χερσαίων και θαλάσσιων συστημάτων.
- Εξασφάλιση ότι η μελλοντική ανάπτυξη των υπεράκτιων δραστηριοτήτων είναι σύμφωνη με την ανάγκη εξέλιξης πολυμερών κανόνων.

Η θαλάσσια στρατηγική της ΕΕ (European Commission, 2005), ο περιβαλλοντικός πυλώνας της θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ, εισήγαγε την αρχή του οικοσυστημικού ΘΧΣ (Council of the European Communities, 1979) και παρέχει ένα υποστηρικτικό πλαίσιο για τις εθνικές πρωτοβουλίες χωροταξικού σχεδιασμού που αποσκοπούν στην επίτευξη καλής κατάστασης για το περιβάλλον. Στην πρότασή της για οδηγία για τη θαλάσσια στρατηγική, η ΕΕ αναφέρει ρητά την ανάγκη να αναπτυχθούν διαχειριστικά μέτρα που επηρεάζουν το πού και πότε επιτρέπεται να πραγματοποιηθεί μια δραστηριότητα. Η ΕΕ καλεί τα εθνικά κράτη να δημιουργήσουν διαδικασίες χωροταξικού σχεδιασμού και θεωρεί τον δικό της ρόλο «να καθορίσει παραμέτρους, να καθορίσει τη γεωγραφική έκταση των εμπλεκόμενων περιφερειών (που έγινε μέσω της ανάπτυξης οικολογικών περιοχών) και να προσδιορίσει στοιχεία που είναι προς το κοινό συμφέρον » (European Commission, 2005).

Μεταξύ των σημαντικότερων κινητήριων μορίων για τον ΘΧΣ στην Ευρώπη είναι η ευρωπαϊκή νομοθεσία για τη διατήρηση, ως μέρος της συμβολής της ΕΕ στην εφαρμογή της CBD (Convention on Biological Diversity) του 1992. Η σημαντικότερη είναι η οδηγία για τα πτηνά (Council of the European Communities, 1979), η οποία παρέχει ένα πλαίσιο για τον προσδιορισμό και την ταξινόμηση των «ζωνών ειδικής προστασίας (SPAs)» για σπάνια, ευπαθή ή τακτικά είδη και την οδηγία για τους οικοτόπους (Council of the European Communities, 1992) που επιβάλει στα κράτη μέλη να επιλέγουν, να ορίζουν και να προστατεύουν τόπους που υποστηρίζουν ορισμένους φυσικούς οικοτόπους ή είδη φυτών ή ζώων ως «Ειδικές Περιοχές Διατήρησης» (SACs). »« Οι SPAs και οι SACs επιδιώκουν να δημιουργήσουν ένα δίκτυο προστατευόμενων περιοχών σε ολόκληρη την ΕΕ, το Natura 2000, το οποίο αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της ευρωπαϊκής πολιτικής για τη διατήρηση της φύσης.

Παρά το γεγονός ότι οι ευρωπαϊκές νομικές και πολιτικές απαιτήσεις για τον ΘΧΣ δεν έχουν ακόμη αναπτυχθεί πλήρως, αρκετές χώρες ανέλαβαν, με δική τους πρωτοβουλία, παγκόσμια ηγετική θέση στην ανάπτυξη - και σε ορισμένες περιπτώσεις στην εφαρμογή - του ΘΧΣ. Ειδικότερα, η περιοχή της Βόρειας Θάλασσας έχει μακρά ιστορία ανταγωνισμού και συγκρούσεις σχετικά με την πρόσβαση και τη χρήση του χώρου και των πόρων για το εμπόριο και την αλιεία. Σήμερα, εκτός από αυτές τις ιστορικές χρήσεις, πολλές άλλες βιομηχανίες έχουν καταστεί σημαντικοί ανταγωνιστές για τον ωκεάνιο χώρο υποδομών, εκμετάλλευσης φυσικών πόρων, στρατιωτικής χρήσης και προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος στη Βόρεια Θάλασσα. Σε ορισμένες χώρες, η συνολική ζήτηση για χώρο στον ωκεανό υπερβαίνει το τριπλάσιο του διαθέσιμου χώρου (Barry M, 2003), γεγονός που καθιστά ολοένα και πιο επείγουσα την ανάγκη για κάποια μορφή χωρικής διαχείρισης.

Το 2005, η Ολλανδία ανέπτυξε ένα γενικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού για το ολλανδικό τμήμα της Βόρειας Θάλασσας που περιγράφεται στο έγγραφο πολιτικής εθνικού χωροταξικού σχεδιασμού (SPPD). Ο πρωταρχικός στόχος του ΘΧΣ στις Κάτω Χώρες είναι «να ενισχυθεί η οικονομική σημασία της Βόρειας Θάλασσας και να διατηρηθούν και να αναπτυχθούν τα διεθνή οικολογικά και τοπικά χαρακτηριστικά με την ανάπτυξη και την εναρμόνιση των βιώσιμων οικονομικών δραστηριοτήτων στη Βόρεια Θάλασσα λαμβάνοντας υπόψη τα οικολογικά χαρακτηριστικά του τοπίου Της Βόρειας Θάλασσας » (Interdepartmental Directors Consultative Committee, 2005). Ο τρόπος με τον οποίο θα εφαρμοστεί η χωροταξική πολιτική του SPPD περιγράφεται στο ολοκληρωμένο σχέδιο διαχείρισης για τη Βόρεια Θάλασσα 2015 (IMPNS 2015) (Interdepartmental Directors Consultative Committee, 2005) στο οποίο ο γενικός στόχος για χωροταξικό σχεδιασμό μεταφράζεται στην ανάγκη για υγιή, ασφαλή και κερδοφόρα θάλασσα. Η ολλανδική χωροταξική πολιτική θαλάσσιων μεταφορών παρέχει στην αγορά, στους οικονομικούς τομείς και στις βιομηχανίες, ευελιξία για την ανάπτυξη υπεράκτιων πρωτοβουλιών και έργων. Για τον περιορισμό των κινδύνων που ενέχει η πλήρης ελευθερία της αγοράς, η χωρική πολιτική παρέχει ένα κατευθυντήριο πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού στο οποίο καθορίζονται οι χρήσεις βάσει θέσης (ζώνες χρήσης), ένα σχέδιο ζωνών για λειτουργίες ανάπτυξης και ορισμένες πολιτικές αποκλεισμού. Κεντρικό στοιχείο της ολλανδικής θαλάσσιας διαχείρισης είναι το σύστημα αδειών για τη ρύθμιση των υπεράκτιων δραστηριοτήτων. Επιπλέον, αναπτύχθηκε ένα σύνολο άλλων εργαλείων που παρέχουν πληροφορίες για τις χωρικές εξελίξεις και τα πιθανά προβλήματα και διευκολύνουν τη διαχείριση της χρήσης του χώρου. Αυτά τα νέα εργαλεία περιλαμβάνουν τους

«χάρτες ευκαιριών» που δείχνουν πού επιτρέπεται η χρήση στο σημερινό πλαίσιο και το οποίο πιθανότατα θα αναπτυχθεί στο μέλλον, ένα σύστημα παρακολούθησης και αδειοδότησης χωρικών δεδομένων, ένα ολοκληρωμένο (χωροταξικό) πλαίσιο αξιολόγησης για την έκδοση αδειών, μειονεκτική δυνατότητα αποζημίωσης για τους χρήστες που πλήττονται από μια άλλη νόμιμη χρήση των ωκεανών και ένα σύστημα υποστήριξης κοινών πρωτοβουλιών στις οποίες τα μέρη συνδυάζουν τη χρήση του ωκεάνιου χώρου. Η ολλανδική πρωτοβουλία ΘΧΣ έχει σχεδιαστεί για την περίοδο 2005-2015 και θα αναθεωρηθεί μετά τα 5 πρώτα έτη της. Οι τρέχουσες εμπειρίες, ειδικά όσον αφορά την αιολική βιομηχανία ανοικτής θάλασσας, τείνουν να ενθαρρύνουν έναν μεγαλύτερο ρόλο για τον ΘΧΣ (π.χ. περισσότερες ζώνες και συνοδευτικά κριτήρια για συγκεκριμένες χρήσεις) στη μελλοντική διαχείριση της χρήσης των θαλασσών στις Κάτω Χώρες.

Το Βέλγιο συγκαταλέγεται στις πρώτες χώρες που αρχίζουν να εφαρμόζουν ένα επιχειρησιακό σύστημα πολλαπλών χρήσεων που καλύπτει τα χωρικά ύδατά του και την αποκλειστική οικονομική ζώνη (ΑΟΖ) (Plasman, 2004) Τα θεμελιώδη ζητήματα του πλαισίου πολιτικής του βέλγικου ΘΧΣ περιλαμβάνουν την ανάπτυξη αιολικών πάρκων ανοικτής θάλασσας, την οριοθέτηση προστατευόμενων θαλάσσιων περιοχών, ένα σχέδιο πολιτικής για τη βιώσιμη εξόρυξη άμμου και χαλικιού, ενισχυμένους χρηματοδοτικούς πόρους για την πρόληψη της πετρελαϊκής ρύπανσης, τη χαρτογράφηση θαλάσσιων οικοτόπων, Την προστασία των ναυαγίων που είναι πολύτιμα για τη βιοποικιλότητα και τη διαχείριση των χερσαίων δραστηριοτήτων που επηρεάζουν το θαλάσσιο περιβάλλον. Μαζί, οι στόχοι αυτοί παρείχαν τη βάση για ένα «γενικό σχέδιο» που εφαρμόστηκε σταδιακά από το 2003. Οι δύο πρώτες φάσεις του «γενικού σχεδίου» λειτουργούν τώρα και επικεντρώνονται στα εξής:

- Χωροταξικές οριοθετήσεις για την εξόρυξη άμμου και χαλικιού και ζώνη για μελλοντικά έργα αιολικής ενέργειας ανοικτής θαλάσσης (φάση 1), ακολουθούμενη από
- Οριοθέτηση προστατευόμενων θαλάσσιων περιοχών ως μέρος του Natura 2000 (φάση 2).

Το χωροταξικό σχέδιο έχει οδηγήσει σε ένα πιο διαφοροποιημένο σύστημα ζωνών για την εξόρυξη άμμου και χαλικιού που περιλαμβάνει νέες ζώνες διαχείρισης με διαδοχική περιστροφή για τις πιο εντατικές περιοχές εκμετάλλευσης, εποχιακά κλειστές ζώνες στις οποίες απαγορεύεται η εξόρυξη κατά τις περιόδους ωοτοκίας ψαριών και ζώνη εξερεύνησης όπου υπάρχει πιθανότητα Εξετάζεται

η μελλοντική χρήση. Οι ζώνες που ορίζονται για τις αιολικές πάρκες επιτρέπουν τώρα σε εταιρείες να υποβάλλουν προτάσεις χωρίς τους πρώτους κινδύνους άρνησης της άδειας ή των εξόδων αποζημίωσης σε άλλους χρήστες θαλάσσιων πόρων (π.χ. αλιεία) που προκύπτουν από την έλλειψη χωροταξικού πλαισίου για την περιοχή ως σύνολο. Οι μελλοντικές πρωτοβουλίες σχετικά με τον χωροταξικό σχεδιασμό στο Βέλγιο θα επικεντρωθούν στην προστασία των θαλασσίων ναυαγίων για αρχαιολογικά, βιοποικιλικά και οικολογικά συμφέροντα, στην ανάπτυξη θαλάσσιας συνιστώσας για τις υφιστάμενες χερσαίες προστατευόμενες περιοχές και στη διάθεση ερευνητικής ζώνης για εναλλακτικές μεθόδους αλιείας. (Douvere, 2007)

Παρόλο που βρίσκεται ακόμη σε προγενέστερη φάση από ό, τι στο Βέλγιο και τις Κάτω Χώρες, το ΘΧΣ έχει επίσης αρχίσει να διαδραματίζει βασικό ρόλο στις τελευταίες πρωτοβουλίες διαχείρισης της θάλασσας στη Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Τον Μάρτιο του 2007, η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου δημοσίευσε τη Λευκή Βίβλο του Marine Bill (DEFRA, 2007). Ένα βασικό στοιχείο του Ναυτιλιακού Νόμου είναι η εισαγωγή ενός νέου συστήματος ΘΧΣ για ολόκληρη τη θαλάσσια περιοχή του Ηνωμένου Βασιλείου που θα επιτρέψει μια στρατηγική προσέγγιση, με βάση το σχέδιο, για τη χρήση του θαλάσσιου χώρου και τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των χρήσεών του. Το ΘΧΣ στο Ηνωμένο Βασίλειο στοχεύει να «εξετάσει πιο στρατηγικά το σύνολο του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τον τρόπο που χρησιμοποιούμε και να προστατεύσουμε τους πόρους μας και τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των διαφόρων δραστηριοτήτων που τους επηρεάζουν». Ένα σύστημα χωροταξίας θα περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες και θα Να κατευθύνεται για την επίτευξη βιώσιμης ανάπτυξης διευκολύνοντας τη λήψη αποφάσεων προς τα εμπρός. Τα θαλάσσια σχέδια, τα οποία θα αναπτυχθούν από ένα νεοσύστατο «Οργανισμό διαχείρισης της θάλασσας», θα καθοδηγήσουν τις αποφάσεις σχετικά με τις αιτήσεις αδειών και άλλα θέματα και θα παρέχουν στους χρήστες της θάλασσας περισσότερη βεβαιότητα. Το δυναμικό και η ικανότητα του ΘΧΣ να κρίνει τις συνδυασμένες επιδράσεις πολλών δραστηριοτήτων με την πάροδο του χρόνου είναι ένας από τους βασικούς παράγοντες για την εφαρμογή του ΘΧΣ στο Ηνωμένο Βασίλειο. Η σκοπιμότητα και η πρακτικότητα της ανάπτυξης και της εφαρμογής του ΘΧΣ στα ύδατα του Ηνωμένου Βασιλείου έχουν διερευνηθεί και δοκιμαστεί εκτενώς μέσω ενός πιλοτικού προγράμματος που πραγματοποιήθηκε στη Θάλασσα της Ιρλανδίας, το οποίο συνήφθη το 2004. (Joint Nature Conservation Committe, 2004)

Η Γερμανία επέκτεινε τον ομοσπονδιακό νόμο χωροταξικού σχεδιασμού στην αποκλειστική οικονομική ζώνη (ΑΟΖ) το 2004 και ως εκ τούτου είναι μεταξύ των πρώτων χωρών (μαζί με την Κίνα) να έχει νομική απαίτηση για την ανάπτυξη του ΘΧΣ. Η πρωτοβουλία χωροταξικού σχεδιασμού (Nolte, 2006) για την ΑΟΖ άρχισε με την ανάπτυξη ενός συνόλου στόχων και αρχών χωροταξικού σχεδιασμού στο πλαίσιο της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS). Το 2007, ο Ομοσπονδιακός Ναυτιλιακός και Υδρογραφικός Οργανισμός ολοκλήρωσε σχέδιο χωροταξικού σχεδίου και σχετική περιβαλλοντική έκθεση για την ΑΟΖ της Γερμανίας τόσο στη Βόρεια Θάλασσα όσο και στη Βαλτική Θάλασσα. Ένα τελικό σχέδιο αναμένεται να δημοσιευθεί για δημόσια αναθεώρηση το 2008. Ο στόχος του χωροταξικού σχεδίου είναι η «καθιέρωση βιώσιμης ανάπτυξης του ωκεάνιου χώρου, όπου οι κοινωνικές και οικονομικές απαιτήσεις για το διάστημα είναι σύμφωνες με τις οικολογικές λειτουργίες του χώρου». Η σχετική περιβαλλοντική έκθεση στοχεύει στον εντοπισμό και την αξιολόγηση των πιθανών σημαντικών επιπτώσεων στο περιβάλλον που θα μπορούσαν να προκύψουν από την εφαρμογή του χωροταξικού σχεδίου. Η γερμανική προσέγγιση χωροταξικού σχεδιασμού περιλαμβάνει τη δυνατότητα προσδιορισμού περιοχών όπως:

- Τομείς προτεραιότητας που προορίζονται για καθορισμένη χρήση, στις οποίες αποκλείονται άλλες αντιφατικές χρήσεις.
- Περιοχές κράτησης που προορίζονται για καθορισμένη χρήση, στις οποίες εξαιρούνται άλλες αντιφατικές χρήσεις. Και
- Κατάλληλοι χώροι στους οποίους επιτρέπονται καθορισμένες χρήσεις εντός, αλλά εξαιρούνται εκτός, των καθορισμένων περιοχών.

Στα γερμανικά χωρικά ύδατα, οι φορείς είναι υπεύθυνοι για τον χωροταξικό σχεδιασμό, ο οποίος μπορεί να γίνει στο πλαίσιο του νόμου περί χωροταξικού σχεδιασμού. Το Mecklenburg Vorpommern (Βαλτική Θάλασσα) και το Niedersachsen (Κάτω Σαξονία, Βόρεια Θάλασσα) έχουν ήδη επεκτείνει τα υφιστάμενα χωροταξικά τους σχέδια από το τοπίο στην ακτογραμμή. Το Mecklenburg-Vorpommern επέκτεινε το Πρόγραμμα Χωροταξικής Ανάπτυξης του 2005 για να «εξασφαλίσει σε πρώιμο στάδιο τη διαχείριση των συγκρούσεων μεταξύ των απαιτήσεων των νέων τεχνολογιών, του τουρισμού και της προστασίας της φύσης και σε παραδοσιακούς τομείς

όπως η ναυτιλία, η αλιεία και η άμυνα». (Ministerium fur Artbeit, Bau und Landesentwicklung, 2005)

Μεγάλη σημασία στα παραδείγματα των Κάτω Χωρών, του Βελγίου, της Γερμανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου είναι η χρήση τους και η εφαρμογή του ΘΧΣ για τη διαχείριση της πολλαπλής χρήσης σε ολόκληρη τη θαλάσσια περιοχή. Ενώ οι θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές σε όλες τις χώρες θα αποτελέσουν μέρος των εργαλείων που χρησιμοποιούνται για τη θαλάσσια διατήρηση, εξετάζονται στο ευρύτερο πλαίσιο μιας στρατηγικής ΘΧΣ για ολόκληρη την περιοχή που τα εξισορροπεί με την ανάγκη εξασφάλισης οικονομικής ανάπτυξης και σταθερότητας - λιμενικές υποδομές ή αιολικά πάρκα - και άλλες πτυχές της βιοποικιλότητας ή των οικοτόπων εκτός της προστατευόμενης περιοχής.

Μια άλλη σημαντική πτυχή του ευρωπαϊκού ΘΧΣ αντικατοπτρίζεται σε πρωτοβουλίες υπέρ της διασυνοριακής συνεργασίας. Τόσο στη Βόρειο Θάλασσα όσο και στη Βαλτική Θάλασσα, οι περιφερειακές οργανώσεις (OSPAR στην περιοχή της Βόρειας Θάλασσας, HELCOM στην περιοχή της Βαλτικής) καταβάλλουν σημαντικές προσπάθειες για να παροτρύνουν τις γειτονικές χώρες να ενσωματώσουν τα θαλάσσια χωρικά τους σχέδια στο ευρύτερο περιφερειακό πλαίσιο που λαμβάνει υπόψη Ζητήματα οικοσυστήματος πέραν των εθνικών τους ορίων. Κατά τη διάρκεια της πρώτης κοινής υπουργικής συνάντησης OSPAR-HELCOM (JMM) το 2003, οι υπουργοί αναγνώρισαν τα οφέλη του ΘΧΣ ως εργαλείου για την εφαρμογή μιας προσέγγισης με βάση το οικοσύστημα για τη διαχείριση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στο θαλάσσιο περιβάλλον. (OSPAR-HELCOM, 2003)

Το 2006, οι υπουργοί της 6ης διάσκεψης για τη Βόρεια Θάλασσα στο Gotenbergen της Σουηδίας (Gotenborg declaration, 2006) ενίσχυσαν τη δέσμευσή τους να αναπτύξουν περαιτέρω και να εφαρμόσουν τη χρήση του χωροταξικού σχεδιασμού ως εργαλείου για τη διαχείριση διαφόρων δράσεων σε παράκτιες και θαλάσσιες περιοχές σε εθνικό επίπεδο Και περιφερειακό επίπεδο στη Βόρεια Θάλασσα. Η ομάδα εργασίας του OSPAR για τον χωροταξικό σχεδιασμό σχεδιάζει ένα σύνολο κατευθυντήριων γραμμών για την εφαρμογή του ΘΧΣ στην περιοχή του Βορείου Ατλαντικού. (OSPAR, 2005). Η HELCOM αναπτύσσει επί του παρόντος ένα πρότυπο χωρικής χωροταξίας ευρείας κλίμακας για την περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας. (HELCOM, 2007)

1.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Για περισσότερα από 30 χρόνια, το ΘΧΣ αποτέλεσε βασικό στοιχείο για την επιτυχή εφαρμογή της διαχείρισης βάσει οικοσυστημάτων στο GBRMP της Αυστραλίας. Άλλες χώρες, συμπεριλαμβανομένου του Καναδά, των Ηνωμένων Πολιτειών και πιο πρόσφατα της Κίνας, έχουν επίσης αρχίσει να εφαρμόζουν - ή τουλάχιστον να πειραματιστούν με - τον ΘΧΣ στο θαλάσσιο περιβάλλον τους. Ωστόσο, ενώ οι περισσότερες από αυτές τις πρωτοβουλίες προωθήθηκαν για τη δημιουργία θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών, τα πιο πρόσφατα θαλάσσια χωρικά σχέδια στις ευρωπαϊκές χώρες, π.χ. Βέλγιο, Γερμανία, Κάτω Χώρες και Ηνωμένο Βασίλειο, επικεντρώνονται στη διαχείριση των πολλαπλών χρήσεων θαλάσσιων χώρων ως σύνολο. Ενώ οι θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές στις χώρες αυτές παραμένουν σημαντική πτυχή για τη διατήρηση των θαλασσών, αυτές εξετάζονται στο ευρύτερο πλαίσιο μιας στρατηγικής ΘΧΣ σχεδιασμένης για ολόκληρη την περιοχή που τις εξισορροπεί με την ανάγκη εξασφάλισης της οικονομικής ανάπτυξης και της σταθερότητας και της βιοποικιλότητας εκτός της προστατευόμενης περιοχής .

Αυτές οι συνεχιζόμενες προσπάθειες για την ανάπτυξη του ΘΧΣ και ιδιαίτερα η αυξανόμενη ανάδειξη της σπουδαιότητάς του στην ευρωπαϊκή πολιτική, καταδεικνύουν έντονα τις δυνατότητές του να καταστήσει την υλοποίηση της διαχείρισης της διαχείρισης της θάλασσας με βάση τα οικοσυστήματα μια πολύ πιο απτή διαδικασία. Διενεργείται ως μια συνεχής, επαναληπτική και προσαρμοστική διαδικασία, το ΘΧΣ έχει τη δυνατότητα να προσφέρει έναν πιο πρακτικό τρόπο για την εφαρμογή της διαχείρισης της θάλασσας με βάση το οικοσύστημα, κυρίως επειδή αναγνωρίζει την ετερογένεια των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, επικεντρώνεται στην επίδραση στη συμπεριφορά των ανθρώπων και Οι δραστηριότητές τους με την πάροδο του χρόνου παρέχουν ένα πλαίσιο διαχείρισης για νέα και προηγουμένως απρόσιτα επιστημονικά δεδομένα, καθιστώντας πιο ορατές και συνεπώς κατανοητές τις συγκρούσεις και τη συμβατότητα μεταξύ των ανθρώπινων χρήσεων και έχουν τη δυνατότητα να καθοδηγήσουν τη διαχείριση του ενιαίου τομέα προς την ολοκληρωμένη διαχείριση της διαχείρισης της θάλασσας.

2. ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο ΘΧΣ λειτουργεί διασυνοριακά και σε τομείς για να λαμβάνει υπόψη όλες τις δραστηριότητες στη θάλασσα και τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον. Αυτό αντικατοπτρίζει το γεγονός ότι τα θαλάσσια οικοσυστήματα, τα αλιευτικά πεδία και οι θαλάσσιες υποδομές, όπως τα καλώδια, οι αγωγοί, οι εγκαταστάσεις πετρελαίου, φυσικού αερίου και αιολικής ενέργειας, δεν ταιριάζουν καλά στα εθνικά σύνορα.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη βρίσκονται στο επίκεντρο του ΘΧΣ και η τεχνογνωσία και η γνώση τους είναι ζωτικής σημασίας για τον εντοπισμό των τρεχουσών και μελλοντικών τάσεων μιας συγκεκριμένης περιοχής και την συμβολή στην ανάπτυξή της.

Το θαλάσσιο περιβάλλον και οι ανθρώπινες δραστηριότητες εξελίσσονται συνεχώς. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο ο ΘΧΣ είναι μια συνεχής διαδικασία που πρέπει να προσαρμοστεί σε νέες πληροφορίες ή σε αλλαγές στην αρχική αξιολόγηση μιας περιοχής και των διαφορετικών τρόπων χρήσης.

Οι θάλασσες των Ευρωπαίων γίνονται όλο και πιο πολυσύχναστες και πιο γεμάτες από συμφόρηση. Οι παραδοσιακοί τομείς όπως η ναυτιλία, η αλιεία και το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο πρέπει τώρα να μοιράζονται χώρο με νέες χρήσεις όπως η θαλάσσια ανανεώσιμη ενέργεια ή οι θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές. Οι θάλασσες και οι ωκεανοί είναι οδηγοί της ευρωπαϊκής οικονομίας και έχουν μεγάλες δυνατότητες καινοτομίας και ανάπτυξης. Η στρατηγική "μπλε ανάπτυξη" σχεδιάστηκε για να στηρίξει τους θαλάσσιους τομείς και να απελευθερώσει το οικονομικό δυναμικό των θαλασσών της ΕΕ. Ωστόσο, αυτές οι δραστηριότητες χρειάζονται χώρο. Παράλληλα, η ΕΕ έχει δεσμευτεί να προστατεύσει περισσότερο από το 10% των θαλάσσιων υδάτων έως το 2020 για τη διατήρηση της θαλάσσιας βιοποικιλότητας. Καθώς οι ανθρώπινες δραστηριότητες εξαρτώνται από τη διατήρηση υγιών και παραγωγικών θαλάσσιων οικοσυστημάτων, πρέπει να βρεθούν συνέργειες. Η Ευρώπη πρέπει να εξασφαλίσει τη συνύπαρξη μεταξύ των θαλάσσιων δραστηριοτήτων της και την προστασία των βασικών υπηρεσιών οικοσυστήματος. Ο θαλάσσιος χώρος διαχειρίζεται παραδοσιακά σε τομεακή βάση, με μικρή

συνεργασία μεταξύ διοικήσεων και μεταξύ οικονομικών παραγόντων. Αυτή η προσέγγιση δεν είναι πλέον δυνατή. Αυξάνονται οι συγκρούσεις μεταξύ χρήσεων και οι σωρευτικές επιπτώσεις των ανθρώπινων δραστηριοτήτων έχουν οδηγήσει στην υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι οικονομικές δραστηριότητες και οι περιβαλλοντικές πιέσεις υπερβαίνουν επίσης τα εθνικά σύνορα και απαιτούν συνεκτικές δράσεις σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές. (European Commission, 2015)

2.2 ΟΔΗΓΙΑ ΘΧΣ ΤΗΣ ΕΕ

Τον Ιούλιο του 2014, η ΕΕ ενέκρινε την οδηγία για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, η οποία τέθηκε σε ισχύ τον Σεπτέμβριο του 2014. Δημιούργησε την πρώτη νομική απαίτηση του κόσμου για τις χώρες να δημιουργήσουν διαφανή συστήματα προγραμματισμού στη θάλασσα και να συνεργαστούν με τους γείτονές τους για να συμβούν. Οι χώρες της ΕΕ υποχρεούνται τώρα να μεταφέρουν την οδηγία στις εθνικές νομοθεσίες και να ορίσουν αρμόδιες αρχές έως το 2016.

Η εφαρμογή του ΘΧΣ στα ύδατα δικαιοδοσίας των κρατών μελών πρέπει να επιτευχθεί έως τον Μάρτιο του 2021. Η οδηγία επικεντρώνεται σε τέσσερις στόχους που συνδέονται με τις νομικές βάσεις (περιβάλλον, αλιεία, θαλάσσιες μεταφορές και ενέργεια). Τα κράτη μέλη μπορούν να προσθέσουν και άλλους τομείς. Αυτό εξασφαλίζει ότι όλες οι δραστηριότητες καλύπτονται εξίσου και ότι λαμβάνονται υπόψη όλα τα συμφέροντα των ενδιαφερομένων. Η οδηγία δεν επιβάλλει λεπτομέρειες σχεδιασμού ή στόχους διαχείρισης που θα πρέπει να αποφασίζονται από τα κράτη μέλη. Ωστόσο, απαιτείται η εφαρμογή του ΘΧΣ σε όλα τα ύδατα της ΕΕ και διευκολύνει τη διασυνοριακή συνεργασία. Αυτό θα επιτευχθεί μέσω κοινών ελάχιστων απαιτήσεων και χρονικού πλαισίου. (European Commission, 2015)

2.3 ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

1. Συμμετοχή των ενδιαφερομένων.

2. Ανάπτυξη της διασυνοριακής συνεργασίας.

3. Εφαρμογή προσέγγισης με βάση το οικοσύστημα.

4. Χρησιμοποιήστε τα καλύτερα διαθέσιμα δεδομένα και μοιραστείτε τις πληροφορίες.

5. Λάβετε υπόψη την αλληλεπίδραση ξηράς και θάλασσας.

6. Προώθηση της συνύπαρξης δραστηριοτήτων.

7. Αναθεωρηση των σχεδίων τουλάχιστον κάθε 10 χρόνια

2.4 ΤΟ ΟΦΕΛΗ ΤΟΥ ΘΧΣ

• Μείωση των συγκρούσεων: ο ΘΧΣ επιτρέπει τον έγκαιρο εντοπισμό πιθανών συγκρούσεων και συνεργειών μεταξύ των θαλάσσιων χρήσεων.

• Προστασία του περιβάλλοντος: ο ΘΧΣ συμβάλλει στη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος βελτιώνοντας τη διαχείριση των σωρευτικών επιπτώσεων των ανθρώπινων δραστηριοτήτων.

• Αύξηση της διασυνοριακής συνεργασίας: Οι θαλάσσιες δραστηριότητες και τα θαλάσσια οικοσυστήματα δεν σταματούν στα εθνικά σύνορα. Η διασυνοριακή συνεργασία είναι απαραίτητη για την ανάπτυξη διακρατικών δραστηριοτήτων, όπως ενεργειακά δίκτυα, ναυτιλιακές λωρίδες ή εγκατάσταση υποθαλάσσιων καλωδίων και αγωγών. Επιτρέπει επίσης την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος βοηθώντας την ανάπτυξη συνεκτικών δικτύων προστατευόμενων περιοχών σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές.

• Ενίσχυση των επενδύσεων: ο ΘΧΣ αυξάνει τη διαφάνεια και τη βεβαιότητα σχετικά με τις οικονομικές δραστηριότητες που είναι δυνατόν στη θάλασσα, όπου και για πόσο καιρό. Αυτό ενισχύει το επενδυτικό κλίμα για τις υπάρχουσες χρήσεις και δημιουργεί νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες μειώνοντας τους κινδύνους που σχετίζονται με την ανάπτυξη νέων έργων.

• Ολοκλήρωση αλληλεπίδρασης μεταξύ ξηράς και θάλασσας: Οι θαλάσσιες και χερσαίες περιοχές είναι στενά αλληλένδετες. Οι θαλάσσιες δραστηριότητες ενδέχεται να έχουν επιπτώσεις στην ξηρά (π.χ. τα κύματα που δημιουργούνται από τη θαλάσσια κυκλοφορία μπορούν να αυξήσουν τη διάβρωση των ακτών) τα οποία πρέπει να ληφθούν υπόψη. Ο ΘΧΣ στοχεύει στην καλύτερη εξέταση των αλληλεπιδράσεων μεταξύ ξηράς και θάλασσας.

- ΘΧΣ & ενέργεια

Ο ΘΧΣ αυξάνει τη διαφάνεια και την ασφάλεια του επενδυτή στον ενεργειακό τομέα. Η έγκαιρη δημόσια διαβούλευση καθιστά ευκολότερη την αποδοχή του κοινού. Η διασυνοριακή συνεργασία

θα διευκολύνει επίσης την ανάπτυξη αποτελεσματικών δικτύων μεταφοράς ενέργειας (π.χ. ενεργειακά δίκτυα), μειώνοντας έτσι το κόστος για τη βιομηχανία.

- ΘΧΣ, αλιεία και υδατοκαλλιέργεια

Ο ΘΧΣ μπορεί να εξασφαλίσει σημαντικά αλιευτικά πεδία για τον τομέα. Εξασφαλίζει ότι οι ψαράδες έχουν μια φωνή στην ανάπτυξη των θαλασσών της ΕΕ. Ο ΘΧΣ μπορεί επίσης να συμβάλει στην επιτάχυνση της ανάπτυξης της υδατοκαλλιέργειας με τον προσδιορισμό κατάλληλων περιοχών για τις μονάδες υδατοκαλλιέργειας. Αυτό θα βοηθήσει τον κλάδο να αποκτήσει πρόσβαση στον θαλάσσιο χώρο και θα παράσχει μεγαλύτερη ασφάλεια στους επενδυτές.

- ΘΧΣ & προστασία του περιβάλλοντος

Ο ΘΧΣ μπορεί να συμβάλει στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος επιτρέποντας μια πιο βιώσιμη χρήση του χώρου και περιορίζοντας τις δραστηριότητες σε ή κοντά σε οικολογικά ευαίσθητες περιοχές. Το ΘΧΣ έχει προσδιοριστεί ως σημαντικό εργαλείο για την επίτευξη Ορθής Περιβαλλοντικής Κατάστασης, όπως απαιτείται από την οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική. Μπορεί να συμβάλει στην επίτευξη των ΑΠΕ μειώνοντας τις σωρευτικές επιπτώσεις των ανθρώπινων δραστηριοτήτων και βοηθώντας στη δημιουργία συνεκτικών δικτύων ΜΡΑ από διασυνοριακό επίπεδο.

- ΘΧΣ & τουρισμός

Ο ναυτιλιακός τουρισμός εξαρτάται από ένα υγιές και καθαρό περιβάλλον και πρέπει να προγραμματιστεί σε συγχρονισμό με άλλες δραστηριότητες εντός και εκτός ανοικτής θαλάσσης. Το ΘΧΣ συμβάλλει στη δημιουργία συνεργιών συνδέσμων με άλλες δραστηριότητες, όπως η παροχή στους τουρίστες της ευκαιρίας να επισκεφθούν ένα υπεράκτιο αιολικό πάρκο. Βοηθά επίσης στην προστασία των φυσικών τοπίων, δημιουργώντας παράλληλα νέες ευκαιρίες για τουρισμό, όπως τα αποθεματικά σερφ.

- ΘΧΣ & ναυτιλία

Η ανάπτυξη του ναυτιλιακού τομέα και του αριθμού των υπεράκτιων υποδομών αυξάνει τους κινδύνους της ναυσιπλοΐας. Ο σωστός σχεδιασμός μπορεί να προβλέψει τις χωρικές απαιτήσεις

εξασφαλίζοντας πρόσθετους χώρους για την επέκταση των θαλάσσιων λωρίδων ή χώρο για ζώνες ασφαλείας γύρω από τις υποδομές. (European Commission, 2015)

2.5 Η ΟΔΗΓΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΟΥ 2014

Τον Ιούλιο του 2014, το Συμβούλιο της ΕΕ ενέκρινε με σχετική οδηγία (Council Directive 2014/89/EU) ώστε να θέσει το πλαίσιο του ΘΧΣ, (έχοντας προηγηθεί, τον Μάρτιο του 2013 η πρόταση της Commission προς το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά τον ΘΧΣ και την ολοκληρωμένη διαχείριση των ακτών (COM (2013) 133 final και Παρρή 2015). Πρόθεση ήταν, με αυτή την Οδηγία, να απαιτήσει από τα κράτη μέλη τον σχεδιασμό χωροταξικής στρατηγικής για τις θάλασσες. Με την πρόταση του 2013, η Οδηγία είχε ως επιδίωξη την προώθηση των πολυμεσικών μεταφορικών συνδέσεων, την ενίσχυση της αειφορικής αλιείας και υδατοκαλλιέργειας, καθώς και τη διατήρηση ή και την βελτίωση του περιβάλλοντος μέσω ενός δικτύου προστατευόμενων περιοχών μέσω της μείωσης του κινδύνου ρύπανσης της θάλασσας και της παράκτιας ζώνης. Με βάση αυτή τη πρόταση , τα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια και οι στρατηγικές διαχείρισης των παράκτιων ζωνών χρειάζεται να επιτύχουν τους στόχους για α) αειφορική εξόρυξη πρώτων υλών, β) βιώσιμο τουρισμό, γ) προστασία του πολιτισμού, δ) εξασφάλιση δυνατοτήτων αναψυχής και στ) προστασία των παραδοσιακών οικονομικών και κοινωνικών χαρακτηριστικών της θαλάσσιας οικονομίας (Βασενχοβεν, 2017).

Η υψηλή και ταχέως αυξανόμενη ζήτηση για θαλάσσιο χώρο για διάφορους σκοπούς, όπως εγκαταστάσεις παραγωγής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές, αναζήτηση και εκμετάλλευση πετρελαίου και φυσικού αερίου, δραστηριότητες θαλασσίων μεταφορών και αλιείας, διατήρηση των οικοσυστημάτων και της βιοποικιλότητας, εξόρυξη πρώτων υλών, τουρισμός, εγκαταστάσεις υδατοκαλλιέργειας και υποθαλάσσια πολιτιστική κληρονομιά, καθώς και οι πολλαπλές πιέσεις επί των παράκτιων πόρων, απαιτούν μια ολοκληρωμένη προσέγγιση προγραμματισμού και διαχείρισης.

Η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική προσδιορίζει τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό ως διατομεακό μέσο πολιτικής που επιτρέπει στις δημόσιες αρχές και τους ενδιαφερομένους να εφαρμόζουν συντονισμένη, ολοκληρωμένη και διασυνοριακή προσέγγιση. Η εφαρμογή μιας προσέγγισης με βάση το οικοσύστημα θα συμβάλει στην προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης και μεγέθυνση των θαλάσσιων και παράκτιων οικονομιών και στην αειφόρο χρήση των θαλάσσιων και παράκτιων πόρων.

Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός στηρίζει και διευκολύνει την εφαρμογή της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη (στρατηγική Ευρώπη 2020), η οποία εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στα συμπεράσματά του της 17ης Ιουνίου 2010, και αποσκοπεί στην επίτευξη υψηλών επιπέδων απασχόλησης, παραγωγικότητας και κοινωνικής συνοχής, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης μιας ανταγωνιστικότερης, πιο αποδοτι κής ως προς την αξιοποίηση των πόρων και πιο πράσινης οικονομίας. Ο παράκτιος και θαλάσσιος τομέας έχουν σημαντικές δυνατότητες βιώσιμης ανάπτυξης και είναι καίριας σημασίας για την υλοποίηση της στρατηγικής Ευρώπη 2020.

Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός στηρίζει και διευκολύνει την εφαρμογή της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη (στρατηγική Ευρώπη 2020), η οποία εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στα συμπεράσματά του της 17ης Ιουνίου 2010, και αποσκοπεί στην επίτευξη υψηλών επιπέδων απασχόλησης, παραγωγικότητας και κοινωνικής συνοχής, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης μιας ανταγωνιστικότερης, πιο αποδοτικής ως προς την αξιοποίηση των πόρων και πιο πράσινης οικονομίας. Ο παράκτιος και θαλάσσιος τομέας έχουν σημαντικές δυνατότητες βιώσιμης ανάπτυξης και είναι καίριας σημασίας για την υλοποίηση της στρατηγικής Ευρώπη 2020.

Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός θα συμβάλλει στην αποτελεσματική διαχείριση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και στη βιώσιμη χρήση των θαλάσσιων και παράκτιων πόρων δημιουργώντας ένα πλαίσιο για μια διαδικασία λήψης αποφά σεων συνεπή, διαφανή, βιώσιμη και βάσει στοιχείων. Για να επιτύχει τους στόχους της, η παρούσα οδηγία θα πρέπει να καθορίσει υποχρεώσεις για τη θέσπιση διαδικασίας θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, ο οποίος θα καταλήγει σε θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο ή σχέδια· η διαδικασία θα πρέπει να συνεκτιμά τις αλληλεπιδράσεις ξηράς-θάλασσας και να προωθεί τη συνεργασία κρατών μελών. Με την επιφύλαξη του ισχύοντος κεκτημένου της Ένωσης στους τομείς της ενέργειας, των μεταφορών, της αλιείας και του περιβάλλοντος, η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να επιβάλλει καμία νέα υποχρέωση, ιδίως σε σχέση με τις συγκεκριμένες επιλογές των κρατών μελών όσον αφορά τον τρόπο υλοποίησης των τομεακών πολιτικών, αλλά θα πρέπει να συμβάλλει στις πολιτικές αυτές μέσω της διαδικασίας σχεδιασμού.

Χάριν συνεπείας και ασφαλείας δικαίου θα πρέπει να καθοριστεί το γεωγραφικό πεδίο του θαλασσίου χωροταξικού σχεδιασμού σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία της Ένωσης και το

διεθνές ναυτικό δίκαιο, ιδίως τη UNCLOS. Οι αρμοδιότητες των κρατών μελών σε σχέση με τα θαλάσσια σύνορα και τη δικαιοδοσία δεν μεταβάλλονται με την παρούσα οδηγία.

Ενώ είναι σκόπιμο να παρέχει η Ένωση ένα πλαίσιο για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, τα κράτη μέλη εξακολουθούν να είναι υπεύθυνα και αρμόδια για τον σχεδιασμό και τον καθορισμό, στα θαλάσσια ύδατά τους, της μορφής και του περιεχομένου των εν λόγω σχεδίων, συμπεριλαμβανομένων θεσμικών ρυθμίσεων και, κατά περίπτωση, για την αντί στοιχη κατανομή του θαλάσσιου χώρου στις διάφορες δραστηριότητες και χρήσεις.

Στα θαλάσσια ύδατα, τα οικοσυστήματα και οι θαλάσσιοι πόροι υφίστανται σημαντικές πιέσεις. Οι ανθρώπινες δραστηριότητες, οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, οι κίνδυνοι φυσικών καταστροφών και η δυναμική των ακτογραμμών, όπως διάβρωση ή προσχώσεις, μπορεί να έχουν σοβαρές επιπτώσεις στην οικονομική ανάπτυξη και πρόοδο της παραλίας, καθώς και στα θαλάσσια οικοσυστήματα, οδηγώντας σε υποβάθμιση του περιβάλλοντος, απώλεια βιοποικιλότητας και υποβάθμιση των οικοσυστημικών υπηρεσιών. Οι πιέσεις αυτές θα πρέπει να ληφθούν δεόντως υπόψη στην εκπόνηση των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων. Επιπλέον, τα υγιή θαλάσσια οικοσυστήματα και οι πολλαπλές υπηρεσίες που συνδέονται με αυτά, αν ενταχθούν σε αποφάσεις προγραμματισμού, μπορεί να φέρουν σημαντικά οφέλη όσον αφορά την παραγωγή τροφίμων, την αναψυχή και τον τουρισμό, τον μετριασμό των συνεπειών της κλιματικής αλλαγής και την προσαρμογή σε αυτή, καθώς και τον έλεγχο της δυναμικής των ακτογραμμών και την πρόληψη καταστροφώνη.

Προκειμένου να προωθηθεί η βιώσιμη ανάπτυξη των θαλάσσιων οικονομιών, των θαλάσσιων περιοχών και η βιώσιμη χρήση των θαλάσσιων πόρων, ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός θα πρέπει να εφαρμόζει μία προσέγγιση βασισμένη στο οικοσύστημα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 της οδηγίας 2008/56/ΕΚ, ούτως ώστε η σωρευτική πίεση από όλες τις δραστηριότητες να διατηρείται σε επίπεδα συμβατά με μια καλή περιβαλλοντική κατάσταση και η ικανότητα των θαλάσσιων οικοσυστημάτων να ανταποκρίνονται σε ανθρωπογενείς μεταβολές να μην τίθεται σε κίνδυνο, συνεισφέροντας ταυτόχρονα και στη βιώσιμη χρήση των θαλάσσιων αγαθών και υπηρεσιών από τη σημερινή και από τις μελλοντικές γενεές. Επιπλέον, μία προσέγγιση βασισμένη στο οικοσύστημα θα πρέπει να εφαρμόζεται με τρόπο προσαρ μοσμένο στα συγκεκριμένα οικοσυστήματα και σε άλλες ιδιαιτερότητες των διάφορων θαλάσσιων περιφερειών και να λαμβάνει υπόψη τις τρέχουσες εργασίες στις περιφερειακές συμβάσεις για τη θάλασσα, αξιοποιώντας τις υπάρχουσες γνώσεις και εμπειρίες. Η προσέγγιση αυτή θα επιτρέψει και μία

ευέλικτη διαχείριση, η οποία εξασφαλίζει βελτίωση και περαιτέρω ανάπτυξη καθώς ενισχύονται οι εμπειρίες και η γνώση, λαμβανομένης υπόψη της διαθεσιμότητας δεδομένων και πληροφοριών σε επίπεδο θαλάσσιας λεκάνης για την υλοποίηση αυτής της προσέγγισης. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη της αρχή της προφύλαξης και την αρχή της προληπτικής δράσης, όπως ορίζονται στο άρθρο 191 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι θαλάσσιες και οι παράκτιες δραστηριότητες συχνά συνδέονται στενά μεταξύ τους. Προκειμένου να προωθηθεί η βιώσιμη χρήση του θαλάσσιου χώρου, ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις αλληλεπι δράσεις ξηράς-θάλασσας. Για τον λόγο αυτόν ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός μπορεί να διαδραματίσει πολύ χρήσιμο ρόλο στον καθορισμό των προσανατολισμών που σχετίζονται με τη βιώσιμη και ολοκληρωμένη διαχείριση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στη θάλασσα, τη διατήρηση του περιβάλλοντος διαβίωσης, την ευαισθησία των παρά κτιων οικοσυστημάτων, τη διάβρωση, καθώς και κοινωνικούς και οικονομικούς παράγοντες. Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός θα πρέπει να αποσκοπεί στην ενσωμάτωση της θαλάσσιας διάστασης μερικών παράκτιων χρήσεων ή δρα στηριοτήτων και των επιπτώσεών τους, και, τέλος, να καθιστά δυνατό ένα ολοκληρωμένο και στρατηγικό όραμα. (European Coucil, European Parliament, n.d.)

2.6 ΘΕΣΠΙΣΗ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Κάθε κράτος μέλος θεσπίζει και εφαρμόζει θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό.

Κατά τη διαδικασία αυτή τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τις αλληλεπιδράσεις ξηράς-θάλασσας. Το αντίστοιχο σχέδιο ή σχέδια αναπτύσσονται και καταρτίζονται στο θεσμικό και διοικητικό επίπεδο που καθορίζεται από τα κράτη μέλη. Η οδηγία δεν θίγει την αρμοδιότητα των κρατών μελών να σχεδιάζουν και να καθορίζουν τη μορφή και το περιεχόμενο του σχεδίου ή σχεδίων αυτών. Κατά την κατάρτιση του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, τα κράτη μέλη λαμβάνουν δεόντως υπόψη τις ιδιαιτερότητες των θαλάσσιων περιοχών, τις συναφείς υπάρχουσες και μελλοντικές δραστηριότητες και χρήσεις και τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον και επί των φυσικών πόρων, και λαμβάνουν επίσης υπόψη τις αλληλεπιδράσεις ξηράς-θάλασσας. Τα κράτη μέλη μπορούν να περιλάβουν ή να αξιοποιήσουν τις υπάρχουσες εθνικές πολιτικές, κανονισμούς

και μηχανισμούς που έχουν θεσπιστεί ή θεσπίζονται πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, αν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

Στόχοι του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού

Κατά την εκπόνηση και εφαρμογή θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές πτυχές για τη στήριξη και προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης στη θάλασσα εφαρμόζοντας μία προσέγγιση που βασίζεται στο οικοσύστημα, καθώς και για την προώθηση της συνύπαρξης σχετικών δραστηριοτήτων και χρήσεων. (European Coucil, European Parliament, n.d.)

Μέσω των θαλάσσιων χωροταξικών τους σχεδίων, τα κράτη μέλη έχουν στόχο να συμβάλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη των ενεργειακών τομέων στη θάλασσα, των θαλάσσιων μεταφορών και των τομέων της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας, καθώς και στη διατήρηση, προστασία και βελτίωση του περιβάλλοντος, περιλαμβανομένης της ανθεκτικότητας στις επιπτώσεις της κλιμα τικής αλλαγής. Επιπλέον, τα κράτη μέλη δύνανται να επιδιώξουν άλλους στόχους, όπως η προώθηση του βιώσιμου τουρισμού και η βιώσιμη εξόρυξη πρώτων υλών.

Η οδηγία δεν θίγει την αρμοδιότητα των κρατών μελών να καθορίσουν με ποιον τρόπο λαμβάνουν υπόψη και σταθμίζουν τους διάφορους στόχους στο θαλάσσιο χωροταξικό τους σχέδιο ή σχέδια.

Ελάχιστες απαιτήσεις για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν διαδικαστικά στάδια για να συμβάλλουν στους στόχους λαμβάνοντας υπόψη σχετικές δραστηριότητες και χρήσεις σε θαλάσσια ύδατα.

2. Εν προκειμένω, τα κράτη μέλη:

α) λαμβάνουν υπόψη τις αλληλεπιδράσεις ξηράς-θάλασσας·

β) λαμβάνουν υπόψη περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικές πτυχές, καθώς και ζητήματα ασφάλειας·

γ) θέτουν ως στόχο την προώθηση της συνεκτικότητας μεταξύ του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού και του σχετικού σχεδίου ή σχεδίων και άλλων διαδικασιών, όπως η ολοκληρωμένη παράκτια διαχείριση περιοχών ή ισοδύναμες επίσημες ή ανεπίσημες πρακτικές·

δ) εξασφαλίζουν τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων φορέων.

ε) οργανώνουν τη χρησιμοποίηση των βέλτιστων διαθέσιμων δεδομένων.

στ) εξασφαλίζουν τη διασυνοριακή συνεργασία κρατών μελών σύμφωνα με το άρθρο 11· ζ) προωθούν τη συνεργασία με τρίτες χώρες σύμφωνα με το άρθρο 12.

2.7 ΑΛΛΗΛΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΞΗΡΑΣ-ΘΑΛΑΣΣΑΣ

1. Προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι αλληλεπιδράσεις ξηράς-θάλασσας, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2, εάν αυτό δεν αποτελεί τμήμα της διαδικασίας του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, τα κράτη μέλη δύνανται να χρησιμοποιήσουν άλλες επίσημες ή ανεπίσημες διαδικασίες, όπως η ολοκληρωμένη παράκτια διαχείριση. Το αποτέλεσμα λαμβάνεται υπόψη από τα κράτη μέλη στα θαλάσσια χωροταξικά τους σχέδια.

2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 2 παράγραφος 3, τα κράτη μέλη αποσκοπούν μέσω του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδια σμού στην προώθηση της συνοχής του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου ή σχεδίων που προκύπτουν με άλλες συναφείς διαδικασίες.

Κατάρτιση των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων

1. Κατά τη θέσπιση και υλοποίηση του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, τα κράτη μέλη καταρτίζουν θαλάσσια χωρο ταξικά σχέδια, τα οποία προσδιορίζουν τη χωροχρονική κατανομή σχετικών τρεχουσών και μελλοντικών δραστηριοτήτων και χρήσεων στα θαλάσσια ύδατα συμβάλλοντας στους στόχους του άρθρου 5.

2. Στο πλαίσιο των ανωτέρω ενεργειών και σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 3, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τις αλληλεπιδράσεις των δραστηριοτήτων και των χρήσεων. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων των κρατών μελών, οι πιθανές δραστηριότητες και χρήσεις και ενδιαφέροντα δύνανται να περιλαμβάνουν:

— τις περιοχές υδατοκαλλιέργειας,

— τις περιοχές αλιείας,

— τις εγκαταστάσεις και τις υποδομές για την έρευνα, την εκμετάλλευση και την εξόρυξη πετρελαίου, φυσικού αερίου καθώς και άλλων ενεργειακών πόρων, ορυκτών και αδρανών υλικών, και για την παραγωγή ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές,

— τις οδούς θαλάσσιας μεταφοράς και τις κυκλοφοριακές ροές,

— τις περιοχές διεξαγωγής στρατιωτικών ασκήσεων,

— τους τόπους προστασίας της φύσης και των ειδών και τις προστατευόμενες περιοχές,

— τις περιοχές εξόρυξης πρώτων υλών,

— την επιστημονική έρευνα,

— τις διαδρομές υποβρύχιων καλωδίων και αγωγών,

— τον τουρισμό,

— την υποθαλάσσια πολιτιστική κληρονομιά. (European Coucil, European Parliament, n.d.)

2.8 ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν μέσα δημόσιας συμμετοχής μέσω πληροφόρησης όλων των ενδιαφερόμενων μερών και διαβούλευσης με τα αρμόδια ενδιαφερόμενα μέρη και τις αρχές καθώς και το κοινό, σε πρώιμο στάδιο, κατά την ανάπτυξη των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων, σύμφωνα με την οικεία ενωσιακή νομοθεσία. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν επίσης ότι τα εν λόγω ενδιαφερόμενα μέρη και οι αρχές, καθώς και το κοινό, έχουν πρόσβαση στα σχέδια, μόλις αυτά οριστικοποιηθούν.

Χρήση και ανταλλαγή δεδομένων

Τα κράτη μέλη οργανώνουν τη χρήση των βέλτιστων διαθέσιμων δεδομένων και αποφασίζουν πώς θα οργανώσουν την ανταλλαγή πληροφοριών που απαιτείται για την κατάρτιση των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων.

Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν αντίγραφα των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων, συμπεριλαμβανομένου σχετικού επεξηγημα τικού υλικού για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και όλων των επακόλουθων ενημερωμένων μορφών τους, στην Επιτροπή και σε οποιαδήποτε άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη εντός τριών μηνών από τη δημοσίευσή τους.

Η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, το αργότερο ένα έτος μετά τη λήξη της προθεσμίας για τη θέσπιση θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων και κάθε τέσσερα χρόνια στη συνέχεια, έκθεση προόδου κατά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

1Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την οδηγία έως τις 18 Σεπτεμβρίου 2016. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των συγκεκριμένων διατάξεων.

Τα εν λόγω μέτρα, όταν εγκρίνονται από τα κράτη μέλη, παραπέμπουν στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

Η αρχή ή οι αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 1 ορίζονται έως τις 18 Σεπτεμβρίου 2016.

Τα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια που αναφέρονται στο άρθρο 4 θεσπίζονται το συντομότερο δυνατό και το αργότερο έως την 31η Μαρτίου 2021.

Η υποχρέωση μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής των διατάξεων της παρούσας οδηγίας δεν ισχύει για τα περίκλειστα κράτη μέλη.

Οι 10 αρχές που αποτελούν την βάση του ευρωπαϊκού ΘΧΣ σύμφωνα με την Tundi Agardy είναι:

- Η χρήση του ΘΧΣ σύμφωνα με τον τύπο της κάθε θαλάσσιας περιοχής και το είδος της δραστηριότητας.
- Καθορισμός ξεκάθαρων στόχων που θα λειτουργήσουν ως οδηγός του ΘΧΣ
- Κατάστρωση του ΘΧΣ με διαφάνεια
- Συμμετοχή των ενδιαφερόμενων- εμπλεκόμενων μερών (stakeholders)
- Κατάλληλος συντονισμός ωστέ να απλοποιηθούν οι διαδικασίες λήψης αποφάσεων
- Εξασφάλιση των νομικών συνεπειών του εθνικού ΘΧΣ
- Διασυνοριακή συνεργασία και διαβούλευση
- Ενσωμάτωση συνεχούς παρακολούθησης και αξιολόγησης στη διαδικασία σχεδιασμού
- Συνεκτικότητα χερσαίας χωροταξίας και ΘΧΣ
- Αξιόπιστη βάση δεδομένων και γνώσης. (Agardy 2010)

Η ΕΕ προσπαθεί να ισορροπήσει ανάμεσα στους στόχους της οικονομικής ανάπτυξης και της περιβαλλοντικής προστασίας. Επιθυμεί να αποκομίσει οικονομικά και αναπτυξιακά οφέλη μέσω των θαλασσών της, ιδίως κατά την περίοδο της κρίσης. Οι μεγάλοι όμως περιβαλλοντικοί κίνδυνοι που απειλούν τις θάλασσες ενδέχεται να υπονομεύσουν ακόμα και τα οικονομικά οφέλη. Παρά τη δυσκολία σύνθεσης των παράλληλων πολιτικών, το τελικό αποτέλεσμα σηματοδοτεί την εμφάνιση νέων προοπτικών στη διαχείριση και διευθέτηση του θαλάσσιου και παράκτιου χώρου καθώς και την ευρωπαϊκή χωροταξία γενικότερα με σκοπό τον συντονισμό και τη συνέργεια των επιμέρους δράσεων και τη συμφιλίωση των συγκρουόμενων συμφερόντων. (European Coucil, European Parliament, n.d.)

2.9 ΑΡΧΙΚΑ ΕΥΡΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΜΕ ΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ

Ένα βασικό χαρακτηριστικό της διαχείρισης με βάση το οικοσύστημα είναι ότι είναι βασισμένο στον τόπο ή στην περιοχή (Mcleod, 2005) η οποία είναι μια έντονη απομάκρυνση από τις υπάρχουσες προσεγγίσεις που επικεντρώνονται συνήθως σε ένα ενιαίο είδος, τομέα, δραστηριότητα ή ανησυχία. (Crowder, 2006) Όταν η τομεακή διαχείριση συνεπάγεται ότι κάθε

τομέας ρυθμίζει συγκεκριμένες δραστηριότητες ή έργα που πραγματοποιούνται σε συγκεκριμένο τόπο εντός συγκεκριμένης περιοχής, η διαχείριση βάσει οικοσυστήματος συνεπάγεται ότι, μετά από ορισμό μιας περιοχής, θα καθοριστεί βιώσιμη ανάπτυξη και χρήση για όλους Δραστηριότητες σε ολόκληρη την περιοχή. (CoastNET, 2003)

Ο τοπικός χαρακτήρας των οικοσυστημάτων, η χωρική και χρονική ανάπτυξη των ωκεάνιων πόρων και οι συγκρούσεις μεταξύ τους, καθώς και η ανάγκη ανάπτυξης ανθρώπινων χρήσεων σε μέρη που ελαχιστοποιούν τις επιπτώσεις τους σε οικολογικά ή οικονομικά σημαντικά σημεία του θαλάσσιου οικοσυστήματος, Προσοχή στην ανάγκη να εξετάσουμε το σύστημα από μια χωρική (και χρονική) προοπτική. Είναι προφανές ότι, εκτός από τα μέτρα που μπορούν να ελέγξουν την απόδοση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων (για παράδειγμα, ο περιορισμός των απορρίψεων της ρύπανσης), η αποτελεσματική εφαρμογή της διαχείρισης βάσει οικοσυστημάτων θα απαιτήσει επίσης μέτρα που ελέγχουν τη χωρική και χρονική ανάπτυξη των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στη θάλασσα περιβάλλον. Ανάλογα με τον χωροταξικό σχεδιασμό στο επίγειο περιβάλλον, ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός μπορεί να παράσχει την αναλυτική βάση για τον προσδιορισμό και την αξιολόγηση αυτών των μέτρων σε παράκτια και θαλάσσια περιβάλλοντα.

Ο χωροταξικός σχεδιασμός αποτελεί σημαντικό εργαλείο για τη διαχείριση της ανάπτυξης και της χρήσης γαιών σε πολλά μέρη του κόσμου. Στη Βόρεια Αμερική και την Ευρώπη χρησιμοποιείται συνήθως ως συνιστώσα της διαχείρισης της χρήσης γης. Η παραδοσιακή και σταδιακή προσέγγιση βάσει αδειών έχει ενισχυθεί από μια ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού που καθορίζει ένα όραμα που πρέπει να αναπτυχθεί για μια περιοχή.

Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός αποτελεί υπο-δραστηριότητα της συνολικής σχεδιαστικής δραστηριότητας της διαχείρισης της χρήσης της θάλασσας. Παρά τα διαφορετικά πλαίσια, η διαδικασία για την ανάπτυξη του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού είναι παρόμοια με τη χωροταξική σχεδίαση στο περιβάλλον. Η κύρια παραγωγή του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού είναι ένα ολοκληρωμένο θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο ή εναλλακτικά «ολοκληρωμένο αναπτυξιακό σχέδιο» ή «ολοκληρωμένο γενικό σχέδιο». Πρόκειται για ένα «όραμα» για το μέλλον της θαλάσσιας περιοχής ή της οικοσυστήματος και αντικατοπτρίζει την παραγωγή μιας διαδικασίας στην οποία οι ενδιαφερόμενοι συλλογικά ορίζουν τον σκοπό τους, τις βασικές αξίες τους και την προοπτική για το μέλλον. Ο στόχος δηλώνει κοινούς στόχους, καθοδηγεί την λήψη αποφάσεων σε περιφερειακό επίπεδο, ενώνει τους ενδιαφερόμενους με κοινό

σκοπό και ενθαρρύνει τους πολίτες και τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων να επιτύχουν τους στόχους του οράματος. Το γενικό θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο είναι συνήθως μακροπρόθεσμο, γενικό στη φύση και προσανατολίζεται προς την πολιτική και υλοποιείται μέσω λεπτομερέστερων χωροταξικών χαρτών, ζώνης διαχωρισμού και άδειας συστήματος. Οι αποφάσεις της ατομικής άδειας ή της αδειοδότησης μπορούν στη συνέχεια να βασίζονται στις χάρτες των ζωνών, οι οποίες από τη σειρά τους αντικατοπτρίζουν το όραμα του συνολικού θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου.

Είναι σημαντικό να αναγνωρίσουμε ότι ο χωροταξικός σχεδιασμός της θάλασσας μπορεί να επηρεάσει μόνο τη χωρική και χρονική κατανομή των ανθρώπινων δραστηριοτήτων. Άλλα μέτρα που μπορούν να επηρεάσουν τις εισροές στις ανθρώπινες δραστηριότητες (π.χ. περιορισμοί στην αλιευτική δραστηριότητα και ικανότητα), τις διαδικασίες ανθρώπινων δραστηριοτήτων (π.χ. απαίτηση για "βέλτιστη περιβαλλοντική πρακτική") ή τα αποτελέσματα ανθρώπινων δραστηριοτήτων (π.χ. εξόρυξη ορυκτών), πρέπει να ληφθούν σε συνδυασμό με τα μέτρα χωροταξικού σχεδιασμού.

Ενώ αρχικά η ιδέα του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού διεγείρεται από τα διεθνή και εθνικά συμφέροντα για την ανάπτυξη θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών, π.χ. το Μεγάλο Θαλάσσιο Πάρκο του Barrier Reef ή το Εθνικό Θαλάσσιο Ιερό των Florida Keys, έχει δοθεί πιο πρόσφατη προσοχή στη διαχείριση της πολλαπλής χρήσης θαλάσσιων Ιδίως σε περιοχές όπου οι συγκρούσεις χρήσης είναι ήδη σαφείς, για παράδειγμα στη Βόρειο Θάλασσα. Σήμερα, διάφορες χώρες έχουν αρχίσει να αναγνωρίζουν ότι έχει έρθει η στιγμή για μια στρατηγική και ολοκληρωμένη προσέγγιση βασισμένη στο σχέδιο για τη διαχείριση ολόκληρων θαλάσσιων χώρων, αντί για αποσπασματική άποψη, έτσι ώστε οι δεσμεύσεις που έχουν αναληφθεί σε μια σειρά σημαντικών διεθνών και εθνικών θαλάσσιων πολιτικών Συμπεριλαμβανομένων των δεσμεύσεων που αφορούν τη βιοποικιλότητα και την προστασία των ενδιαιτημάτων, μπορούν να εκπληρωθούν (Douvere, 2008).

2.9.1 ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός στη Γερμανία διεξάγεται σε δύο επίπεδα. Τα γερμανικά ομόσπονδα κρατίδια είναι υπεύθυνα για την ανάπτυξη του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού στα χωρικά ύδατα ενώ η ομοσπονδιακή κυβέρνηση είναι υπεύθυνη για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό στην αποκλειστική οικονομική ζώνη. (Douvere, 2009)

Μέσω του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού στα χωρικά ύδατα, το Mecklenburg-Vorpommern επιδιώκει να δώσει ιδιαίτερη προσοχή στις ευκαιρίες που προσφέρονται και στους κινδύνους που παρουσιάζει η περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας στα ομόσπονδα κράτη. Επιπλέον, θέλει να εξασφαλίσει τη διαχείριση των συγκρούσεων μεταξύ των απαιτήσεων των νέων τεχνολογιών (υπεράκτιες περιοχές αιολικής ενέργειας), του τουρισμού και της προστασίας της φύσης και παραδοσιακών τομέων όπως η ναυτιλία, η αλιεία και η άμυνα σε πρώιμο στάδιο. Οι στόχοι και οι αρχές των σχεδίων είναι παρόμοιες με αυτές του σχεδιασμού της χρήσης γης και εντάσσονται στο ευρύτερο πλαίσιο της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών (Ministerium fur Artbeit, Bau und Landesentwicklung, 2005)

Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός στη γερμανική αποκλειστική οικονομική ζώνη βρίσκεται ακόμη σε πρώιμο στάδιο. Το πραγματικό ενδιαφέρον της ομοσπονδιακής κυβέρνησης για την ανάπτυξη του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού των υδάτων υπό τη γερμανική δικαιοδοσία ξεκίνησε γύρω στο 2000 και ενθαρρύνθηκε ιδιαίτερα από το συγκλονιστικό αποτέλεσμα των νέων χαρτών που παρουσιάζουν τις πολυάριθμες προτάσεις για την ανάπτυξη μεγάλων αιολικών πάρκων αιολικής ενέργειας. Αυτή η πλημμύρα των αιτήσεων προκλήθηκε από μια εγγυημένη επιδότηση για την ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται από την αιολική ενέργεια. Διάφορες προτάσεις έργων επικαλύπτονταν στο διάστημα και προκάλεσαν ανησυχίες για τις επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον. Άλλα κίνητρα για την ανάπτυξη του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού περιελάμβαναν τις διαφορετικές αρμοδιότητες για την έγκριση των δραστηριοτήτων στην αποκλειστική οικονομική ζώνη και τις δυσκολίες που αυτή δημιουργούσε με τις πιο έντονες και ποικίλες χρήσεις των ωκεανών και των παράκτιων υδάτων και τις διάφορες συγκρούσεις μεταξύ των διαφόρων χρηστών που δημιούργησε.

Πριν από την ανάπτυξη σχεδίων, η γερμανική κυβέρνηση αποφάσισε πρώτα να δημιουργήσει μια ισχυρή νομική βάση για την ανάπτυξη του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού. Τον Ιούλιο του 2004 τέθηκε σε ισχύ μια τροποποίηση του νόμου για τον ομοσπονδιακό χωροταξικό σχεδιασμό, σύμφωνα με την οποία το Ομοσπονδιακό Υπουργείο Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και Αστικών Υποθέσεων θα πρέπει να αναπτύξει ένα νομικό μέσο που θα καθορίζει τους στόχους και τις αρχές του χωροταξικού σχεδιασμού στην αποκλειστική οικονομική ζώνη. Ο Ομοσπονδιακός Ναυτιλιακός και Υδρογραφικός Οργανισμός ανατέθηκε στην εκπόνηση χωροταξικού σχεδίου και σχετικής περιβαλλοντικής έκθεσης τόσο για τη Βόρεια Θάλασσα όσο και για τη Βαλτική

Θάλασσα. Ένα σχέδιο χωροταξικού σχεδίου εγκρίθηκε για δημόσια διαβούλευση στις αρχές του 2008.

Στόχος του χωροταξικού σχεδίου είναι η καθιέρωση αειφόρου διαχείρισης του χώρου, όπου οι κοινωνικές και οικονομικές απαιτήσεις είναι συνεπείς με τις οικολογικές λειτουργίες. Η σχετική περιβαλλοντική έκθεση στοχεύει στον εντοπισμό και την αξιολόγηση των πιθανών σημαντικών επιπτώσεων στο περιβάλλον που θα μπορούσαν να προκύψουν από την εφαρμογή του χωροταξικού σχεδίου. Βασικά στοιχεία του σχεδίου θα περιλαμβάνουν (Douvere, 2009):

•Τομείς προτεραιότητας που προορίζονται για καθορισμένη χρήση, στις οποίες αποκλείονται άλλες αντιφατικές χρήσεις.

•Περιοχές κράτησης στις οποίες έχουν προτεραιότητα οι καθορισμένες χρήσεις. και

Κατάλληλες περιοχές στις οποίες επιτρέπονται καθορισμένες χρήσεις εντός, αλλά εξαιρουμένων, εκτός των καθορισμένων περιοχών

Σημαντικό βήμα προς την κατανομή του θαλάσσιου χώρου για συγκεκριμένες χρήσεις ήταν ο προσδιορισμός των «προτιμώμενων περιοχών» για την αιολική ενέργεια το Δεκέμβριο του 2005 για μια περιοχή στη Βόρεια Θάλασσα και δύο περιοχές στη Βαλτική Θάλασσα. Αυτές οι "προτιμώμενες περιοχές" θα μετατραπούν αυτόματα σε περιοχές προτεραιότητας μόλις τεθεί σε ισχύ το χωροταξικό σχέδιο.

Στο πλαίσιο της ανάπτυξης των σχεδίων, δεν έχουν αναληφθεί νέες πρωτοβουλίες επιστημονικής έρευνας. Τα σχέδια αναπτύσσονται κυρίως με βάση τα υπάρχοντα δεδομένα που αναλύθηκαν και συντέθηκαν από εμπειρογνώμονες του Ομοσπονδιακού Ναυτιλιακού και Υδρογραφικού Οργανισμού.

2.10 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός, σε σχέση με τον χωροταξικό σχεδιασμό, είναι μια αρκετά νέα και αναδυόμενη περιοχή (Peel, 2004). Οι πρωτοβουλίες χωροταξικού σχεδιασμού που περιγράφονται παραπάνω είναι μερικά από τα καλύτερα διαθέσιμα σήμερα παραδείγματα, αλλά παραμένουν ακόμα σε πρώιμο στάδιο. Αυτό καθιστά δύσκολο να προσδιοριστεί κατά πόσον

συγκεκριμένες προσεγγίσεις που θα υιοθετηθούν θα έχουν πιο αποτελεσματικά αποτελέσματα και θετικά αποτελέσματα από ό, τι άλλα στην παροχή διαχείρισης βάσει οικοσυστημάτων. Ωστόσο, αφού αναλύθηκαν οι διαδικασίες σχεδιασμού και εξετάστηκε το ευρύτερο πλαίσιο των περιοχών για τις οποίες έχουν ετοιμαστεί τα χωρικά σχέδια, μπορούν να εξαχθούν ορισμένα αρχικά συμπεράσματα.

Προφανώς, η ανάγκη για θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό επηρεάζεται έντονα, αν όχι εξ ολοκλήρου, από την ανάγκη για ένα πλαίσιο που να επιτρέπει τη διαχείριση της αυξανόμενης ζήτησης για ωκεάνιο χώρο και την οικολογική υπεύθυνη λήψη αποφάσεων σχετικά με τις νέες χρήσεις της θάλασσας. Και οι τρεις πρωτοβουλίες θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού που εξετάστηκαν παραπάνω έχουν ως γενικό στόχο. Ωστόσο, οι στόχοι των σχεδίων είναι αρκετά γενικοί και - εκτός ίσως από τη βελγική περίπτωση - δεν μεταφράζονται πραγματικά σε συγκεκριμένους στόχους των οποίων η αποτελεσματικότητα μπορεί να μετρηθεί με την πάροδο του χρόνου.

Τα χωρικά σχέδια για το Βέλγιο, τις Κάτω Χώρες και τη Γερμανία είναι σημαντικά βήματα προς την κατεύθυνση της εφαρμογής διαχείρισης με βάση το οικοσύστημα στο θαλάσσιο περιβάλλον. Και οι τρεις διαδικασίες χωροταξίας διεξάγουν επιστημονικές προσπάθειες για τον καθορισμό οικολογικών πολύτιμων χαρακτηριστικών ολόκληρης της περιοχής σχεδιασμού τους. Ωστόσο, αν και αυτό είναι σημαντικό βήμα, είναι μόνο ένα πρώτο βήμα. Κεντρική διαχείριση με βάση τα οικοσυστήματα είναι η παροχή βιώσιμης χρήσης των θαλάσσιων αγαθών και υπηρεσιών. Η βιώσιμη χρήση απαιτεί διαχείριση που επιδιώκει τόσο την οικολογική βιωσιμότητα όσο και την κοινωνική και οικονομική βιωσιμότητα. Και στις τρεις προσεγγίσεις χωροταξικού σχεδιασμού, η αποτίμηση των κοινωνικών και οικονομικών πτυχών της περιοχής σχεδιασμού δεν ενσωματώνεται συστηματικά και κατά τρόπο συνεπή με τις μεθόδους οικολογικής αποτίμησης. Μια κοινωνική και οικονομική αποτίμηση, για παράδειγμα, θα πρέπει να συνδέει συγκεκριμένες υπεράκτιες δραστηριότητες με τις χερσαίες κοινότητες και οικονομίες και να αξιολογεί τη σημασία της υπεράκτιας δραστηριότητας στις κοινότητες και την οικονομία στην ξηρά. (Martin, 2008)

Τέλος, ίσως ένα από τα σημαντικότερα συμπεράσματα που θα αντληθούν από αυτές τις αρχικές πρωτοβουλίες θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού είναι η έλλειψη διεθνούς προοπτικής. Και οι τρεις από τις χώρες που περιγράφονται έχουν δικαιοδοσία προγραμματισμού και διαχείρισης των θαλάσσιων χώρων που είναι παρακείμενες μεταξύ τους. Τα ωκεάνια διαστήματα και των τριών

αυτών χωρών είναι σωματικά συνδεδεμένα μεταξύ τους. Διάφορες χρήσεις, όπως η ναυτιλία, η αλιεία, τα καλώδια και οι αγωγοί, η βιομηχανία πετρελαίου και φυσικού αερίου έχουν ή μπορούν να έχουν επιπτώσεις πέρα από τα όρια. Επιπλέον, τα εθνικά σύνορα βασίζονται κυρίως σε πολιτικές και διοικητικές εκτιμήσεις και υποχρεώσεις και δεν έχουν απαραίτητα νόημα από οικολογική άποψη. Η διασύνδεση των γειτονικών ωκεάνιων χώρων, ο διασυνοριακός αντίκτυπος των ωκεάνιων χρήσεων και η ευρύτερη κλίμακα που απαιτείται να έχουν οικολογική σημασία απαιτούν τα χωρικά σχέδια θαλάσσης που αναπτύσσονται σε εθνικό επίπεδο να ενσωματώνονται σε ένα ευρύτερο, διεθνές πλαίσιο και να ενσωματώνουν ή τουλάχιστον να αντιμετωπίζουν , Τη δυναμική του συστήματος στο σύνολό του. Τα εθνικά θαλάσσια χωρικά σχέδια πρέπει να μετατραπούν σε διεθνείς χωροταξικές πολιτικές στις οποίες οι θαλάσσιες χρήσεις και τα μέτρα προστασίας της βιοποικιλότητας σχεδιάζονται να αλληλοσυμπληρώνονται σε διεθνή ή περιφερειακή κλίμακα. Ωστόσο, καμία από τις τρεις πρωτοβουλίες χωροταξικού σχεδιασμού δεν έχει ενσωματώσει ή αντιμετωπίσει αυτό το ευρύτερο διεθνές πλαίσιο ούτε έχει ένα πλαίσιο που θα μπορούσε να επιτρέψει τη συνεργασία στο μέλλον. (Douvere, 2009)

3. ΙΔΑΝΙΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΥΛΟΠΙΗΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

3.1 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ, ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

Με γενική έννοια ο σχεδιασμός είναι η διαδικασία δημιουργίας και διατήρησης ενός δομημένου συνόλου δραστηριοτήτων, ενός σχεδίου που απαιτείται για την επίτευξη ενός συμφωνημένου και επιθυμητού στόχου. (Hall, 2002) Ένα παράδειγμα περιφερειακού διασυνοριακού σχεδίου είναι το σχέδιο δράσης της Βαλτικής Θάλασσας HELCOM με στόχο την αποκατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Βαλτικής μέχρι το 2021 (HELCOM, 2007). Ο χωροταξικός σχεδιασμός, συμπεριλαμβανομένων παραλλαγών όπως ο στρατηγικός χωροταξικός σχεδιασμός (Friedmann J, 2004), αφετέρου, αναφέρεται επίσης στην έννοια του λεκτικού σχεδίου ως φυσική αναπαράσταση της πραγματικότητας και στις μεθόδους σχεδιασμού που χρησιμοποιεί ο δημόσιος τομέας για να επηρεάσει Μελλοντική διανομή ανθρώπων και δραστηριοτήτων στο διάστημα. (Hall, 2002)

Ο χωροταξικός σχεδιασμός θεωρείται συνήθως αναγκαίος για την καθοδήγηση και τη δημιουργία καλύτερου συντονισμού μεταξύ των διάφορων χρήσεων του χώρου εκ των προτέρων και, ως εκ τούτου, για την προστασία των κοινών συμφερόντων από τη μη βιώσιμη εκμετάλλευση των πεπερασμένων χωρικών πόρων. Παρά τους ιδεαλιστικούς αυτούς στόχους, ο χωροταξικός σχεδιασμός αποτελεί επίσης εργαλείο για τους ισχυρούς κατασκευαστές ακινήτων και παραμένει παράδοξο ότι τα αστικά περιβάλλοντα και τα κτίρια που είναι τα πιο ελκυστικά για πολλούς από εμάς, συμπεριλαμβανομένων εκείνων των ιστορικών πόλεων της Ευρώπης, πραγματοποιήθηκαν χωρίς σύγχρονα σχέδια (Siegel, 2010).

Ενώ ο δημόσιος χωροταξικός σχεδιασμός κατά τον 20ό αιώνα επικεντρώνεται σε μεγάλο βαθμό στην προώθηση της κοινωνικής και οικονομικής ευημερίας, θεωρείται σήμερα και ως απάντηση στην πρόκληση της μακροπρόθεσμης περιβαλλοντικής βιωσιμότητας των κοινωνιών μας. (Hall, 2002) Ωστόσο, απαιτείται κάποιος επαγγελματικός επαναπροσανατολισμός για να γίνει αυτό, καθώς ο χωροταξικός σχεδιασμός παραδοσιακά τείνει να έχει σιωπηρή προκατάληψη για νομιμοποίηση και προώθηση της ανθρώπινης παρέμβασης. Οι περιορισμοί που απαιτούνται για

την αντιμετώπιση περιβαλλοντικών προβλημάτων, συνήθως πραγματοποιήθηκαν με άλλα μέσα. (Hall, 2002)

Σε κάθε περίπτωση, ακολουθώντας την παραδοσιακή χρήση του όρου στη βόρεια Ευρώπη, το κύριο εργαλείο χωροταξικού σχεδιασμού είναι ένα νομικό έγγραφο που ονομάζεται χωροταξικό σχέδιο. Αυτό περιλαμβάνει συνήθως δύο αλληλένδετα τμήματα: 1) κείμενο που καθορίζει σημαντικά οράματα, στόχους, αρχές, προτεραιότητες και υποκείμενη λογική του σχεδίου, καθώς και πρόσθετη καθοδήγηση στην ερμηνεία του μέρους 2), έναν περισσότερο ή λιγότερο νομικά δεσμευτικό χάρτη που δείχνει τη χωρική κατανομή διαφορετικών Δραστηριότητες και λειτουργίες. Οι χωρικές στρατηγικές που καλύπτουν την ανάπτυξη σε μια ολόκληρη χώρα ή μια μεγαλύτερη διασυνοριακή περιοχή όπως η Ευρώπη, η προσέγγιση με βάση το χάρτη συνήθως παραλείπεται ακόμη και αν αυτές μπορούν να υποστηριχθούν από χάρτες ως απεικονίσεις. Αλλά και πάλι τέτοια έγγραφα δεν ονομάζονται συνήθως χωροταξικά σχέδια, αλλά κάτι άλλο, π.χ. "Στρατηγικές" (Hall, 2002)

Ακόμη και αν οι εφαρμογές του πραγματικού κόσμου είναι συνήθως λιγότερο απλές, οι θεωρητικές περιγραφές των κυκλικών, προσαρμοστικών διαδικασιών που οδηγούν σταδιακά σε χωρικά σχέδια έχουν συμπεριληφθεί στα βασικά κείμενα του χωροταξικού σχεδιασμού από τη δεκαετία του '60 (Hall, 2002). Τα κοινά αναφερθέντα βήματα περιλαμβάνουν π.χ.: 1) τον καθορισμό των γενικών στόχων και άλλων αρχών, όπως ο τρόπος δημόσιας διαβούλευσης 2) ο καθορισμός της κλίμακας και του πεδίου εφαρμογής του σχεδίου 3) η ανάλυση του status quo 4) τα σενάρια πιθανών μελλοντικών 5) τελικό σχέδιο 6) εφαρμογή και επιβολή 7) παρακολούθηση και αναθεώρηση. Αυτό είναι προφανώς πολύ παρόμοιο με τα σχήματα που απεικονίζουν την ανάπτυξη οποιουδήποτε προσαρμοστικού τύπου πολιτικής και διαχείρισης, όπως αυτά που προτάθηκαν πρόσφατα σε σχέση με τις προσεγγίσεις που βασίζονται στο οικοσύστημα στη διαχείριση των θαλασσών.

Σήμερα, σε αντίθεση με παλαιότερες εποχές, τα χωρικά σχέδια στη γη συνήθως δεν υπαγορεύονται εξ ολοκλήρου από ένα στενό κύκλο σχεδιαστών εμπειρογνωμόνων. Αντ 'αυτού, τα σχέδια αναπτύσσονται σε διάφορα ξεχωριστά βήματα με δημόσια διαβούλευση.

Στις κοινωνίες με δημοκρατικούς ισχυρισμούς αυτό απαιτείται για να εξασφαλιστεί η νομιμότητα και ίσως και η διατομεακή ισορροπία του προϊόντος. Αυτός ο τύπος σχεδιασμού μπορεί να

θεωρηθεί ως μια διαδικασία όπου συντελεστές, διευκολυνόμενοι από τον προγραμματιστή, συμφωνούν σε ένα σχέδιο που καθοδηγείται από τις αξίες τους και το διαθέσιμο υπόβαθρο, συμπεριλαμβανομένων των προβλέψεων (Zaucha, 2008). Αντί να θεωρείται ως η ακριβής μηχανική που διεξάγεται από τους ειδικούς, αναδύεται ως μια ενημερωμένη αλλά δημιουργική τέχνη με στόχο να αγκυροβολήσει το τελικό προϊόν σε μια δημοκρατική, βασισμένη στις αξίες λήψη αποφάσεων.

Μια προληπτική, μακροπρόθεσμη και προληπτική προσέγγιση της χωρικής διαχείρισης είναι επομένως ένα θεμελιώδες χαρακτηριστικό του χωροταξικού σχεδιασμού. Η πρακτική που απορρέει από τις αποφάσεις σχεδιασμού μπορεί να δημιουργήσει μακροχρόνιες πρακτικές και ακόμη και το εθιμικό δίκαιο, το οποίο είναι δύσκολο να αλλάξει αργότερα.

Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός είναι με πολλούς τρόπους μια επέκταση των προσεγγίσεων που περιγράφηκαν παραπάνω στις θαλάσσιες περιοχές, ακόμη και αν οι κύριοι υποστηρικτές αυτής της προσέγγισης ήταν επαγγελματίες διαχείρισης της θάλασσας, όχι αυτοί που παραδοσιακά ονομάζονταν χωροταξικοί. (Jay, 2010) Παρά την εννοιολογική αυτή σύνδεση, ο χωροταξικός σχεδιασμός στη θάλασσα έχει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του και η καινοτομία του πεδίου επιτρέπει ίσως και τη δημιουργία νέων προσεγγίσεων. Χαρακτηριστικά του ΘΧΣ περιλαμβάνουν τη συχνότητα των «ευέλικτων» δραστηριοτήτων που δεν αποκλείουν εντελώς άλλες χρήσεις (π.χ. κυκλοφορία και αλιεία) και τον τρισδιάστατο χαρακτήρα του θαλάσσιου χώρου (π.χ. κάλυψη του θαλάσσιου βυθού και της επιφάνειας του νερού) (Douvere, 2008). Η περιβαλλοντική εστίαση είναι επίσης πιο εμφανής στον θαλάσσιο σχεδιασμό σε σύγκριση με εκείνη που συμβαίνει παραδοσιακά στην ξηρά (Jay, 2010). Στο έργο της διασφάλισης της προστασίας της περιβαλλοντικής ακεραιότητας ή με άλλα λόγια της εφαρμογής της οικοσυστημικής προσέγγισης, μπορεί να θεωρηθεί ότι ο ΘΧΣ παρέχει τους αναγκαίους χωροταξικούς ελέγχους, ακόμη και αν απαιτούνται και άλλα μέτρα που βασίζονται στις επιδόσεις. (Douvere, 2008)

Μια περαιτέρω διαφορά φαίνεται να είναι η εστίαση στις επιστημονικές και «ορθολογικές» προσεγγίσεις που υπογραμμίζονται στα γραπτά του θαλάσσιου σχεδιασμού (Jay 2010). Ακόμη και αν ένα κατανοητό αποτέλεσμα της διαχείρισης της θάλασσας και της επιστήμης, η προέλευση της έννοιας, το τελευταίο φέρνει αναπόφευκτα στο μυαλό τον τυφλό ιδεαλισμό και τα δυστοπικά αποτελέσματα του σύγχρονου ορθολογικού πολεοδομικού σχεδιασμού των αρχών του 20ού αιώνα, (Siegel, 2010). Ο σκεπτικισμός προς τις καθαρά ορθολογικές προσεγγίσεις φαίνεται να

δικαιολογείται ιδιαίτερα λαμβάνοντας υπόψη τις αβεβαιότητες των δεδομένων που διατίθενται από τις θάλασσες. (Jay, 2010)

Μία από τις κύριες εκκλήσεις του ΘΧΣ για τη δημόσια διοίκηση είναι πιθανό να επιδιώξει τον καλύτερο συντονισμό και εναρμόνιση μεταξύ των υφιστάμενων κατακερματισμένων πλαισίων διαχείρισης που καλύπτουν, μεταξύ άλλων, την αλιεία, τη θαλάσσια κυκλοφορία και το περιβάλλον (Douvere, 2008). Από τα μέσα του 20ού αιώνα υπήρξαν πολυάριθμες εκκλήσεις για μια πιο ολοκληρωμένη διαχείριση των θαλασσών, αλλά ακόμη και σήμερα ο αναγκαίος συντονισμός εξακολουθεί να είναι συγκεκριμένα πολύ πέρα από τον ορίζοντα. Ωστόσο, όταν οι χωρικές συγκρούσεις στον θαλάσσιο χώρο αρχίζουν να αναπτύσσονται σοβαρά, π.χ. Ως αποτέλεσμα εξελίξεων όπως αυτή της αιολικής ενέργειας, αυτή η παραδοσιακή αποσπασματική προσέγγιση ανταποκρίνεται στα όριά της και ο ΘΧΣ γίνεται ένα πολύ ελκυστικό εργαλείο (Douvere, 2008)

Οι χωρικές και διασυνοριακές διαστάσεις των περιφερειακών οικοσυστημάτων, καθώς και ο διεθνής χαρακτήρας των ανθρώπινων δραστηριοτήτων που συνδέονται με τις θάλασσες, προκαλούν, κατά κάποιο τρόπο φυσικά, το ζήτημα της διασυνοριακής συνεργασίας στον τομέα του θαλάσσιου σχεδιασμού. Έτσι, εκτός από τις εκκλήσεις για εφαρμογή σε εθνικό επίπεδο του ναυτιλιακού σχεδιασμού, η πρόσφατη διαδικασία της Ευρωπαϊκής Ένωσης προωθεί τη διασυνοριακή συνεργασία για να εξασφαλίσει τη συνοχή των εθνικών θαλάσσιων χωρικών σχεδίων, προτύπων και διαδικασιών σε όλα τα οικοσυστήματα. Αυτό μπορεί να ερμηνευτεί ως κάτι που κυμαίνεται από την ανταλλαγή πληροφοριών μέσω μιας εκτεταμένης μορφής διασυνοριακών διμερών διαβουλεύσεων και τελικά σε πραγματικές διακρατικές κοινές περιφερειακές διαδικασίες και σχέδια. Λόγω της συμμετοχής των διακυβερνητικών πολιτικών, οι τελευταίες μορφές πρωτοβουλιών θα ήταν ακόμη πιο πρωτοπόρες από τις τακτικές εθνικές ή δημοτικές ΘΧΣ. Ένας πιθανώς διευκολυντικός παράγοντας είναι ότι η διεθνής ατζέντα είναι κάπως πιο αυτονόητη στον θαλάσσιο τομέα σε σύγκριση με τον επίγειο ή ακόμη και τον παράκτιο σχεδιασμό λόγω της φύσης και της ιστορίας δραστηριοτήτων όπως η ναυτιλία. Μια άλλη είναι η έμφαση στα ευρύτερα πρότυπα, παρά στις λεπτομέρειες, που φαίνεται να είναι ένα γενικό χαρακτηριστικό του χωροταξικού σχεδιασμού στη θάλασσα (Jay, 2010).

Οι τακτικές (ή κυρίως επίγειες) διαδικασίες χωροταξικού σχεδιασμού στο πλαίσιο της ΕΕ παρέχουν αρκετά παραδείγματα των δυσκολιών που συναντώνται στον τομέα της διασυνοριακής

χωρικής ανάπτυξης και προγραμματισμού. (Faludi, 2007). Ένα αποδεικτικό στοιχείο είναι ότι λόγω των διστακτικών θέσεων των κρατών μελών, οι χωρικές διαστάσεις της κοινής ευρωπαϊκής ανάπτυξης έχουν παραδοσιακά προωθηθεί με άλλες προσεγγίσεις από τον χωροταξικό σχεδιασμό, με πιο περιορισμένο πεδίο (π.χ., εδαφική συνοχή, εδαφική ατζέντα). (Faludi, 2007). Τα υποκείμενα θέματα και προσεγγίσεις για τέτοιες ευρωπαϊκές χωρικές στρατηγικές περιορίζονται επίσης κάπως από το ίδιο το πλαίσιο της ΕΕ. Παρά τη διαφοροποίηση των ζητημάτων, οι γενικοί στόχοι της ΕΕ εξακολουθούν να επικεντρώνονται στην οικονομική ανάπτυξη και τη δίκαιη κατανομή της στην ευρωπαϊκή επικράτεια.

Πέρα από τα ανταγωνιστικά εθνικά συμφέροντα, οι προκλήσεις για οποιαδήποτε διαδικασία διασυνοριακού προγραμματισμού περιλαμβάνουν επίσης αποκλίνουσες παρούσες και ιστορικές απόψεις σχετικά με τον προγραμματισμό, καθώς και τον ρόλο του δημόσιου τομέα γενικότερα. Στο πλαίσιο της προηγούμενης συνεργασίας της ΕΕ για πιο παραδοσιακούς τύπους χωροταξικού σχεδιασμού έχει καταστεί σαφές ότι η κατανόηση του τι πραγματικά σημαίνει διασυνοριακός σχεδιασμός ποικίλλει ευρέως. Οι Ολλανδοί και οι Γερμανοί φαίνεται να συνδέουν έναν τέτοιο χωροταξικό σχεδιασμό με συναρτήσεις ρυθμιστικού σχεδιασμού που είναι κοινές στα εθνικά τους συστήματα οι Γάλλοι το συνδέουν με μια οικονομικά ευρέως διαδεδομένη διαχείριση και, τελικά, το Ηνωμένο Βασίλειο το βλέπει απλά σαν ένα είδος προληπτικής και μελλοντικά προσανατολισμένης χάραξης πολιτικής Παρόμοιες διαφορές στις πολιτικές θέσεις και στις ιστορικές / πολιτισμικές ερμηνείες του σχεδιασμού υπάρχουν επίσης σε συγκεκριμένες ευρωπαϊκές περιφέρειες όπως η Βαλτική Θάλασσα .

Η συνθήκη της Λισαβόνας, η οποία ισχύει από τον Δεκέμβριο του 2009 (ΕΕ 2007c), θέτει την «εδαφική συνοχή» ως θέμα όπου οι χώρες μέλη και η Επιτροπή της ΕΕ μοιράζονται εξουσίες. Δεδομένου ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξετάζει το 2011 επίσης τη νέα δράση της ΕΕ για τον ΘΧΣ (ΕΕ 2011b), φαίνεται ότι αυτή η αλλαγή τόνου είναι επίσης ορατή στη θάλασσα. Μια παράλληλη και πιθανώς υποστηρικτική διαδικασία είναι τα πρόσφατα κοινά συμφέροντα στη Βόρεια Θάλασσα σχετικά με το συντονισμό της τοποθέτησης των αιολικών σταθμών και την κατασκευή ενός κοινού δικτύου μεταφοράς, το σούπερ δίκτυο της Βόρειας Θάλασσας.

Οι πρωτοβουλίες για δράση σε επίπεδο ΕΕ σχετικά με τον ΘΧΣ εγείρουν ενδιαφέρουσες ερωτήσεις σχετικά με το ιδεολογικό πλαίσιο στο πλαίσιο του οποίου θα πραγματοποιηθεί η απαιτούμενη

ολοκλήρωση μεταξύ των διαφόρων συμφερόντων, χαρακτηριστικών του χωροταξικού σχεδιασμού. Όσον αφορά τις ευρωπαϊκές προσεγγίσεις για τον ΘΧΣ τόσο η ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική όσο και η θαλάσσια οδηγία της ΕΕ (π.χ. άρθρο 13, § 3) απαιτούν μια τέτοια ενσωμάτωση, αλλά από κάπως διαφορετικές βάσεις. Ακόμη και με τους στόχους της ενσωμάτωσης, η θαλάσσια πολιτική καθοδηγείται από οικονομικά συμφέροντα και προοπτικές δημιουργίας θέσεων απασχόλησης (ΕΕ 2007a). Ωστόσο, η οδηγία της ΕΕ για τη θάλασσα έχει τους περιβαλλοντικούς στόχους της, οι οποίοι αναπόφευκτα περιορίζουν τις ανθρώπινες δραστηριότητες στα όρια του οικοσυστήματος. Φαίνεται λογικό να αναμένεται ότι οι ενοποιήσεις που θα πραγματοποιηθούν από αυτά τα δύο σημεία εκκίνησης θα είναι διαφορετικές.

Αντιμετωπίζοντας τέτοιες ιδεολογικές διαμάχες είναι φυσικά δελεαστικό να επιδιώξουμε συντομεύσεις είτε με την απόκρυψη πίσω από την εξειδικευμένη εξουσία και την προφανή εξορθολογισμό, με ουσιαστικά κενές στρατηγικές που φαίνονται να ικανοποιούν όλα τα εμπλεκόμενα μέρη ή, στην πιο κραυγαλέα περίπτωση, απλά περιθωριοποιώντας μία ή άλλη φωνή. Αν δεν ληφθεί υπόψη η τελευταία επιλογή, ο δρόμος των στρατηγικών που έχουν συνολική διάσταση έχει το προφανές πρόβλημα ότι δεν παρέχει καμία πραγματική καθοδήγηση και επομένως ευνοεί απλώς το status quo και ισχυρούς ηθοποιούς έναντι των αδύναμων. Ο δρόμος του εξορθολογισμού από την πλευρά του αγνοεί επίσης κάπως το γεγονός ότι οι αποφάσεις σχεδιασμού είναι συχνότερα από το να μην λαμβάνουν αποφάσεις σχετικά με τα "κακά" προβλήματα που δεν μπορούν να υπολογιστούν (Rittel, 1973). Ανεξάρτητα από την πορεία που έχει γίνει, η νομιμότητα οποιωνδήποτε διασυνοριακών διαστάσεων του ΘΧΣ θα έχει τις ρίζες της στην αντιληπτή διαφάνεια και υπευθυνότητα των διαδικασιών, καθώς και στην επαγγελματική ακεραιότητα των εμπλεκόμενων ατόμων - πολύ παρόμοια με έναν τομέα όπως το διεθνές δίκαιο. (Koskenniemi, 2007)

3.2 ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΟΥΣ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΟΥΣ ΘΧΣ – ΕΝΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΒΑΛΤΙΚΗΣ

Η Βαλτική Θάλασσα παρέχει μια καλή περιφερειακή μελέτη περίπτωσης για την απεικόνιση της πολυπλοκότητας των ζητημάτων που διαδραματίζουν στις διασυνοριακές διαστάσεις του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού. Τα αποτελέσματα πρόσφατων αξιολογήσεων του θαλάσσιου περιβάλλοντος στη Βαλτική Θάλασσα αναγνωρίζουν ότι παραμένει σε υποβαθμισμένη

περιβαλλοντική κατάσταση. (HELCOM, 2007) Πολλές ανθρώπινες δραστηριότητες, τόσο στην ίδια τη θάλασσα όσο και στη λεκάνη απορροής της, συμβάλλουν στην οικονομική ευημερία, αλλά αποτελούν την αιτία αυτής της. Οι υπεράκτιες ανθρώπινες δραστηριότητες περιλαμβάνουν π.χ. Η βιομηχανική αλιεία (κυρίως γάδου, ρέγγας και σαρδελόρεγγας), η ναυσιπλοΐα αναψυχής καθώς και η κατασκευή και λειτουργία τεχνικών εγκαταστάσεων, όπως πετρελαϊκές πλατφόρμες ανοικτής θάλασσας, αιολικά πάρκα καθώς και καλώδια και αγωγοί. Πρόσφατα ξεκίνησε το έργο του αγωγού φυσικού αερίου μεταξύ Ρωσίας και Γερμανίας.

Όπως και αλλού, και άλλα συναφή ζητήματα όπως η γεωργία, έχουν παραδοσιακά θεσμοθετηθεί και διαχειριστεί τομεακά σε περιφερειακό, εθνικό και κοινοτικό επίπεδο. Οι προκλήσεις για την εφαρμογή διατομεακών πολιτικών, όπως το ΘΧΣ, στην περιοχή μπορούν να διατυπωθούν στις κάπως περιοριστικές προσπάθειες μετάφρασης δεσμεύσεων και στόχων βασισμένων στο οικοσύστημα που συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο της HELCOM (HELCOM, 2007) σε συγκεκριμένες εθνικές και κοινοτικές εφαρμογές σε ορισμένους ευαίσθητους τομείς όπως η γεωργία και η αλιεία . Παρόμοιες δυσκολίες ενδέχεται να αντιμετωπιστούν κατά την εφαρμογή της πρόσφατης στρατηγικής της ΕΕ για την περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας.

3.3 ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Το Σύστημα Γεωγραφικών Πληροφοριών (ΣΓΠ), γνωστό ευρέως και ως G.I.S. Geographic Information Systems, είναι σύστημα διαχείρισης χωρικών δεδομένων (spatial data) και συσχετισμένων ιδιοτήτων. Στην πιο αυστηρή μορφή του είναι ένα ψηφιακό σύστημα, ικανό να ενσωματώσει, αποθηκεύσει, προσαρμόσει, αναλύσει και παρουσιάσει γεωγραφικά συσχετισμένες (geographically-referenced) πληροφορίες. Σε πιο γενική μορφή, ένα ΣΓΠ είναι ένα εργαλείο "έξυπνου χάρτη", το οποίο επιτρέπει στους χρήστες του να αποτυπώσουν μια περίληψη του πραγματικού κόσμου, να δημιουργήσουν διαδραστικά ερωτήσεις χωρικού ή περιγραφικού χαρακτήρα (αναζητήσεις δημιουργούμενες από τον χρήστη), να αναλύσουν τα χωρικά δεδομένα (spatial data), να τα προσαρμόσουν και να τα αποδώσουν σε αναλογικά μέσα (εκτυπώσεις χαρτών και διαγραμμάτων) ή σε ψηφιακά μέσα (αρχεία χωρικών δεδομένων, διαδραστικοί χάρτες στο Διαδίκτυο).

Για να υπάρξει μια γενική εικόνα της κατάστασης που απαιτείται για τον προγραμματισμό, οι καλύτερες διαθέσιμες πληροφορίες για τις ανθρώπινες δραστηριότητες και τις περιβαλλοντικές παραμέτρους θα πρέπει να συλλέγονται στο ίδιο σύστημα και να είναι διαθέσιμες για ταυτόχρονη απεικόνιση, αναφορά και ανάλυση χαρτών πολλαπλών επιπέδων. Επομένως, ο διασυνοριακός ναυτιλιακός σχεδιασμός που βασίζεται σε στοιχεία απαιτεί ένα λειτουργικό σύστημα γεωγραφικών πληροφοριών. Ο εξυπηρετητής GIS HELCOM αποτελεί παράδειγμα τέτοιου περιφερειακού συστήματος πληροφοριών, το οποίο εξυπηρετεί τις προσπάθειες διασυνοριακού σχεδιασμού. Περιλαμβάνει μια σημαντική ποσότητα γεωγραφικών δεδομένων που έχουν συγκεντρωθεί σε περιφερειακό επίπεδο και μπορούν να μεταφερθούν ελεύθερα σε διάφορα περιβαλλοντικά θέματα, αλλά σχετίζονται επίσης με διάφορες πτυχές της ανθρώπινης χρήσης, π.χ. Θαλάσσια κυκλοφορία.

3.4 ΘΧΣ ΣΤΗΝ ΒΑΛΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ορισμένες χώρες με ακτές της Βαλτικής Θάλασσας έχουν συνεχείς διαδικασίες για την ενίσχυση του εθνικού ΜΟΠ, συμπεριλαμβανομένων των γερμανικών δραστηριοτήτων τόσο στα χωρικά ύδατα όσο και στην ΑΟΖ - για την οποία εγκρίθηκε σχέδιο τον Δεκέμβριο του 2009, πιλοτικά έργα στην Πολωνία. Η σουηδική κυβερνητική μελέτη και μια προσεχής νομοθετική πρόταση υποδεικνύουν τον εθνικό σχεδιασμό ολόκληρης της θαλάσσιας περιοχής, συμπεριλαμβανομένης της ΑΟΖ. Η υφιστάμενη φινλανδική και σουηδική νομοθεσία επέτρεψε τον προγραμματισμό στα χωρικά ύδατα, αλλά η χρήση αυτής της δυνατότητας ήταν κάπως περιορισμένη. Μέσω διαφόρων διακυβερνητικών οργανώσεων, οι παράκτιες χώρες προσανατολίζονται επίσης προς το παρόν στη διασυνοριακή διάσταση του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού. Οι συμμετέχουσες χώρες προωθούσαν φυσικά ελαφρώς διαφορετικές πτυχές στις διάφορες οργανώσεις, ανάλογα με τα εθνικά συμφέροντα, την εντολή της συνεργασίας και τα εμπλεκόμενα πρόσωπα. (Cieślak, 2009)

Οι μη κυβερνητικοί περιφερειακοί παράγοντες της Βαλτικής, όπως το Παγκόσμιο Ταμείο για τη Φύση (WWF) και το Περιφερειακό Γνωμοδοτικό Συμβούλιο της Βαλτικής Θάλασσας, συμβουλευτικό όργανο που συνδέεται με το αλιευτικό καθεστώς της ΕΕ, δραστηριοποιήθηκαν

στις συζητήσεις για το ΘΧΣ. Επιπλέον, ένας αυξανόμενος αριθμός ερευνητικών έργων με χρονική διάρκεια αύξησε το διαθέσιμο υπόβαθρο για την έναρξη θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού στη Βαλτική. (Backer, 2011)

Παρά το ευρύ ενδιαφέρον για τον ΘΧΣ, ο ενθουσιασμός των παράκτιων κρατών της Βαλτικής να εμπλακούν συγκεκριμένα σε διατομεακές διασυνοριακές διαδικασίες ΘΧΣ εξαρτάται προφανώς από τη φύση και την έκταση αυτής της συνεργασίας. Μια διαδικασία που στοχεύει σε κοινές περιφερειακές αρχές, αφηρημένες στρατηγικές ή διάλογο σχετικά με την εφαρμογή σε εθνικό επίπεδο, όπως έχει γίνει μέχρι τώρα, μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι πολιτικά λιγότερο προβληματική. Ωστόσο, ακόμη και σε τέτοιες προσπάθειες, οι διαφορετικές εθνικές προσεγγίσεις για τον σχεδιασμό στη θάλασσα αναφορικά με το i.a. Η κατάσταση των περιβαλλοντικών ανησυχιών, δημιουργούν τριβές που σημειώθηκαν κατά την εκπόνηση των περιφερειακών αρχών ΘΧΣ. Είναι πιθανόν ακόμη πιο δύσκολο να βρεθεί συναίνεση για πιο φιλόδοξες πρωτοβουλίες που στοχεύουν στο κοινό χωροταξικό σχεδιασμό πέρα από τα εθνικά σύνορα που καλύπτουν τμήματα της Βαλτικής Θάλασσας ή ακόμη και ολόκληρη τη Βαλτική Θάλασσα. Παρ 'όλα αυτά, υπάρχουν ενδείξεις ότι ένας τέτοιος κοινός σχεδιασμός δεν θα μπορούσε τελικά να είναι αδιανόητος, τουλάχιστον όχι σε εκείνα τα μέρη της Βαλτικής Θάλασσας όπου οι γειτονικές χώρες μοιράζονται ένα ορισμένο επίπεδο προσεγγίσεων σχεδιασμού και παραδόσεων. Η πρόσφατη πρωτοβουλία να δοκιμαστεί ο κοινός θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός ολόκληρης της θάλασσας του Βοθνικού είναι ένα καλό παράδειγμα. (Backer, 2011)

3.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός, όπως ο χωροταξικός σχεδιασμός στην ξηρά, είναι μια παράδοξη διαδικασία που στοχεύει τόσο στη νομιμοποίηση της ανάπτυξης, όσο και στην προστασία των ιδιωτικών κερδοσκοπικών συμφερόντων και στην προστασία των δημόσιων αγαθών, συμπεριλαμβανομένου του παρθένου περιβάλλοντος. Θεωρείται επιθυμητή λόγω της υπόσχεσής του για μεγαλύτερο συντονισμό στον κατακερματισμένο τομέα της θαλάσσιας πολιτικής. Όπως συμβαίνει με τις διαδικασίες των χωρών, διαφορετικές πολιτικές ιδεολογίες, κοσμοθεωρίες και παραδόσεις στον προγραμματισμό αντικατοπτρίζονται επίσης στις συζητήσεις γύρω από τις διακρατικές διαστάσεις του χωροταξικού σχεδιασμού στη θάλασσα, είτε σε μια

περιοχή όπως η Βαλτική Θάλασσα ή η Ευρώπη γενικότερα. Προκειμένου να εκπληρώσει το κεντρικό της καθήκον της διατομεακής ολοκλήρωσης, ο ΘΧΣ θα πρέπει να προωθήσει έναν ανοικτό και διαφανή διάλογο που θα εκθέτει τις διάφορες υποκείμενες υποθέσεις και, συνεπώς, θα επιτρέπει τη λήψη τεκμηριωμένων αποφάσεων βασισμένων στην αξία σχετικά με τα επιθυμητά μέλλοντα για τις θάλασσές μας.

Στη Βαλτική Θάλασσα υπάρχει σχετικά εντατική διασυνοριακή συνεργασία και διάλογος σχετικά με τον ΘΧΣ και επικεντρώνεται πρόσφατα σε μια περιφερειακή ομάδα εργασίας στην οποία οι παράκτιες χώρες και η Επιτροπή της ΕΕ συγκαλούνται σε δύο διακυβερνητικές οντότητες HELCOM και VASAB. Εκτός από τη λειτουργία ως σημείο αναφοράς της υπάρχουσας συναίνεσης επί του θέματος, οι περιφερειακές αρχές που εγκρίθηκαν το 2010 παρέχουν επίσης πολύτιμη καθοδήγηση για το διασυνοριακό ΘΧΣ που προβλέπεται από πρωτοβουλίες όπως ο τρέχων πιλοτικός σχεδιασμός του Βοθνικού Πελάγους. Ακόμη και αν ο συγκεκριμένος χωροταξικός σχεδιασμός στη Βαλτική Θάλασσα θα παραμείνει υπό τον εθνικό έλεγχο, είναι προφανές ότι τέτοιες μορφές συνεργασίας ανοίγουν το δρόμο για συνεκτικότερο σχεδιασμό μεταξύ γειτονικών χωρών και τελικά ολόκληρης της περιοχής. Θα πρέπει επίσης να επιτρέψει μια πιο συμβατή ανάπτυξη των χωροταξικών διατάξεων που είναι εγγενείς στα υπάρχοντα τομεακά καθεστώτα, όσον αφορά π.χ. Τη δρομολόγηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας, την παύση της αλιείας και τις προστατευόμενες περιοχές - εφόσον αυτός ο εξορθολογισμός θεωρείται επιθυμητός από τις παράκτιες χώρες και την ΕΕ.

Ακόμη και αν ο παραδοσιακός χωροταξικός σχεδιασμός στην ξηρά είναι de facto ένα εργαλείο για την προώθηση της περαιτέρω αξιοποίησης του χώρου για ανθρώπινη χρήση και ιδιωτικό κέρδος, μπορεί κανείς να αντιληφθεί μια διαφορετική πορεία για τον αναδυόμενο τομέα του ΘΧΣ. Ενώ οι φυσικοί πόροι, όπως ο χώρος, είναι σαφώς πεπερασμένοι, εμείς οι άνθρωποι φαίνεται να έχουν τη δυνατότητα να οργανώσουν τις οικονομίες, την τεχνολογία και τον τρόπο ζωής μας με τρόπο που να επιτρέπει τόσο την ευημερία όσο και τα υγιή οικοσυστήματα. Ο διασυνοριακός θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός, στο Βοθνικό Πέλαγος και αλλού, μπορεί να αποτελέσει ένα εξαιρετικό μέσο για να ληφθεί σοβαρά υπόψη αυτή η πρόκληση της βιωσιμότητας και να καινοτομήσουμε με

ειλικρίνεια και διαφάνεια για τη δυνατότητα προσαρμογής των ανθρώπινων δραστηριοτήτων σε όρια οικοσυστήματος. (Backer, 2011)

4. Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Μέχρι σήμερα, και παρά το γεγονός ότι η συζήτηση μεταξύ Ελλήνων μελετητών και επαγγελματιών άρχισε στα μέσα του 2000 (δηλ. Μαζί με την πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική), δεν έχουν πραγματοποιηθεί ακόμα συγκεκριμένες υλοποιήσεις στις θαλάσσιες περιοχές της Ελλάδας . Ωστόσο, ξεκίνησε μια νέα εποχή το 2014. Η οδηγία 2014/89 σχετικά με τον ΘΧΣ (κατά τη διάρκεια της Ελληνικής Προεδρίας της ΕΕ) οδήγησε σε σειρά υποχρεώσεων για την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας.

Όπως και για όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ, και για την Ελλάδα, οι πρωταρχικές προσπάθειες πρέπει να επικεντρωθούν στον εντοπισμό της αρμόδιας αρχής για τον ΘΧΣ καθώς και σε άλλα θέματα διακυβέρνησης που σχετίζονται με την εφαρμογή του χωροταξικού σχεδιασμού του θαλάσσιου χώρου. Επί του παρόντος, η ευθύνη και η δικαιοδοσία στην Ελλάδα ανήκουν σε δύο φορείς: α) το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (αρμόδιο για την εποπτεία των θαλασσών) και β) το Υπουργείο Περιβάλλοντος (αρμόδιο για τον χωροταξικό σχεδιασμό γενικός). Δεδομένου αυτού του πλαισίου, αυτό που παραμένει για την Ελλάδα είναι να προωθήσει τις προσπάθειές της και να προχωρήσει προς την κατεύθυνση της επεξεργασίας των απαραίτητων θαλάσσιων χωρικών σχεδίων που είναι, τελικά, ζωτικά για μια χώρα παράκτια και νησιωτική όπως και η Ελλάδα.

4.2 ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

Στην ανατολική λεκάνη της Μεσογείου, ανάμεσα στο Ιόνιο και το Αιγαίο, η Ελλάδα είναι γνωστή για τον εξαιρετικά νησιωτικό και παράκτιο χαρακτήρα της. Πράγματι, χιλιάδες νησιά, νησίδες και εκβολές συνθέτουν τον θαλάσσιο χώρο της Ελλάδας, ο οποίος χαρακτηρίζεται επίσης από μεγάλα βάθη (λόγω της ύπαρξης σεισμικών τόξων), με αποτέλεσμα τη σημαντική βιολογική ποικιλομορφία καθώς και μια μεγάλη ποικιλία των μη ζωντανών πόρων. (Bianchi, 2000)

Δεδομένης αυτής της ιδιαίτερης φύσης, η Ελλάδα έχει μια ενδιαφέρουσα και μακρά παράδοση στις θαλάσσιες οικονομικές δραστηριότητες, αξιοποιώντας πλήρως την παράκτια και θαλάσσια μορφολογία και τους πόρους της. Πράγματι, η Ελλάδα βρίσκεται ανάμεσα στις κορυφαίες χώρες

στις εξαγωγές αλιείας (ελεύθερη αλιεία και υδατοκαλλιέργεια) και μεταξύ των χωρών με τον μεγαλύτερο ναυτιλιακό στόλο στον κόσμο. (S Kapros, 2007) Λόγω του εξαιρετικά νησιωτικού του χαρακτήρα, ο ελληνικός θαλάσσιος χώρος είναι υπερφορτωμένος με ένα πυκνό σύστημα ναυτικών μεταφορών και θαλάσσιων λωρίδων. Ταυτόχρονα, λόγω της μεγάλης πολιτιστικής πολυμορφίας του (που χρονολογείται από την προϊστορική εποχή), ο θαλάσσιος χώρος στην Ελλάδα φιλοξενεί επίσης μια πληθώρα υποβρύχιων αρχαιοτήτων και ακόμη συντρίμμια της σύγχρονης εποχής (που περιλαμβάνεται σε ένα αυστηρό σύστημα προστασίας υπό τη δικαιοδοσία του ελληνικού Υπουργείου Πολιτισμού)

Ο ορισμός της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ) στην Ελλάδα (σύμφωνα με τους κανονισμούς της UNCLOS - Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας) είναι πιθανό να οδηγήσει σε τετραπλασιασμό του ελληνικού εδάφους. Ωστόσο, προς το παρόν, εκτός από τη διακήρυξη του ορίου της υφαλοκρηπίδας μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας το 1978 (με το νόμο 7861), τα χωρικά ύδατα της Ελλάδας οριοθετούνται σε μόλις 6 ναυτικά μίλια (αντίθετα με τη διεθνή πρακτική που υποδεικνύει η UNCLOS, η οποία είναι 12 nm), λόγω του αντικρουόμενου χαρακτήρα των σχέσεων μεταξύ της Ελλάδας και των υπόλοιπων γειτονικών της χωρών (Papageorgiou, 2016)

Ως αποτέλεσμα των παραπάνω γεωπολιτικών συνθηκών, η υλοποίηση του Μ.Μ.Π. στην Ελλάδα μπορεί να γίνει ένα μάλλον δύσκολο έργο, δεδομένης της οριοθετημένης και στενής περιοχής της θάλασσας από την οποία η χώρα έχει απόλυτη δικαιοδοσία και των πολλαπλών απομονωμένων υδάτινων περιοχών που διαμορφώνονται λόγω της διασποράς των ελληνικών νησιών στο Αιγαίο και τα Ιόνια Νησιά

4.3 ΠΡΩΙΜΕΣ ΕΜΠΕΙΡΙΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ

Όπως αναφέρθηκε ήδη, η Ελλάδα είναι σε μεγάλο βαθμό παράκτια χώρα, με περίπου 15.000 χλμ ακτογραμμές, που αντιστοιχούν στο 1/3 των ακτών της Ευρώπης. Ως εκ τούτου, η προστασία και ο σχεδιασμός της παράκτιας ζώνης αποτελούσαν πάντοτε μια πτυχή πρωταρχικής σημασίας για τη χώρα.

Ανατρέχοντας στην πολεοδομική ιστορία της Ελλάδας, γίνεται σαφές ότι η διαχείριση και ο σχεδιασμός των παράκτιων περιοχών (νομικό πλαίσιο, μεθοδολογία, τεχνικές κλπ.) Αναφέρονται κατ 'αρχήν σε θέματα τοπικής κλίμακας και ακολούθως προχωρούν σε περιφερειακή και εθνική διαχείριση (ακολουθώντας την πορεία Συνολικός σχεδιασμός στην Ελλάδα). Πράγματι, ο πρώτος νόμος για τη διαχείριση της παράκτιας ζώνης υιοθετήθηκε το 1940 (νόμος 2344), εισάγοντας μια σειρά οικοδομικών κανονισμών σχετικά με την προστασία της στενής παραθαλάσσιας ζώνης, που είναι ένας εύθραυστος χώρος όπου αλληλεπιδρά η θάλασσα με τη γη. Ωστόσο, παρά τις πρώτες αυτές ανησυχίες (που εκφράζονται στο νόμο 2344), μόνο το 12% της χερσαίας παράκτιας ζώνης της χώρας ρυθμίζεται σωστά μέχρι στιγμή.

Μετά τη δεκαετία του 1970, άρχισε μια περίοδος έντονης αστικοποίησης, με αποτέλεσμα σοβαρές αλλοιώσεις στην παράκτια ζώνη, κυρίως λόγω της δεύτερης εισβολής στο σπίτι. Για την αντιμετώπιση αυτού του φαινομένου καθώς και για τη διατήρηση ανοικτής / ελεύθερης δημόσιας πρόσβασης στις παραλίες (που στην Ελλάδα αποτελούν μη διαπραγματεύσιμη δημόσια περιουσία) εισήχθη με το νόμο 1337 (1983) ειδική ζώνη πλάτους 500 μέτρων. Μέσα σε αυτή τη ζώνη, ο Νόμος: α) απαγόρευσε την κατασκευή περιττών περιφράξεων και β) ενθάρρυνε τη δημιουργία πεζόδρομων (κάθε 300-500 μ.), Έτσι ώστε να διασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση του κοινού (καθώς και της πανίδας) Την παραλιακή ζώνη. Ωστόσο, η αυξανόμενη ζήτηση για δευτερεύουσες κατοικίες στις ελληνικές ακτές είχε ως αποτέλεσμα την καταστρατήγηση του νόμου, με ευθύνη τόσο στην κεντρική κυβέρνηση όσο και στις τοπικές αρχές.

Τέλος, τη δεκαετία του 90, υπό την επίδραση του Ελληνικού Θεσμικού Νόμου για τον Χωροταξικό Σχεδιασμό (Νόμος 2742 του 1999) και της Σύμβασης της Βαρκελώνης (UNEP / MAP), άρχισε μια νέα εποχή στη χωροταξική οργάνωση της ελληνικής παράκτιας ζώνης. Λαμβανομένων υπόψη των χερσαίων και των θαλάσσιων τμημάτων της παράκτιας ζώνης, εισήχθησαν τρεις ζώνες διαχείρισης: η ζώνη των 100 μέτρων, η ζώνη των 200 μέτρων και η μεταβατική ζώνη (μέχρι τα εδαφικά όρια προς τα ανοικτά και μέχρι τα δημοτικά όρια Προς τα κάτω). Η διαχείριση εντός αυτών των ζωνών περιελάμβανε κανονισμούς για την οικοδόμηση (με τη σταδιακή προσέγγιση με την προσέγγιση της ακτογραμμής), με στόχο τον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στην παράκτια ζώνη και τη διευκόλυνση της προσαρμογής στις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής. Παρόλα αυτά, οι κανονισμοί αυτοί δεν εγκρίθηκαν επίσημα,

παρά το γεγονός ότι συμπεριλήφθηκαν σε ένα εθνικό χωροταξικό πλαίσιο για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών της χώρας

Δεδομένων των ανωτέρω προσπαθειών και της ιστορίας, γίνεται σαφές ότι, παρά το εμπνευσμένο νομοθετικό πλαίσιο υπέρ της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών (σε όλες τις κλίμακες κλίμακας), οι οργανωτικές ελλείψεις και η έλλειψη πρωτοβουλιών οδήγησαν σε ανεπαρκή αποτελέσματα. Ωστόσο, δεδομένου του αναδυόμενου διεθνούς ενδιαφέροντος για το ΘΧΣ (Η οποία δημιούργησε επίσης την οδηγία Ε.Μ.Π.), η Ελλάδα έχει μια μοναδική ευκαιρία να αντισταθμίσει τις ελλείψεις του παρελθόντος και προσβλέπει σε ένα αδιάβατο και ολοκληρωμένο πλαίσιο σχεδιασμού για την παράκτια ζώνη. Από αυτή την άποψη, η υπάρχουσα εμπειρία των αρμόδιων ελληνικών κυβερνητικών φορέων και ΜΚΟ θα είναι ανεκτίμητη.

4.4 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΒΑΣΕΙ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ

Όπως και σε αρκετές παράκτιες χώρες, και στην Ελλάδα, ο σχεδιασμός και η διαχείριση των προστατευόμενων θαλάσσιων περιοχών θεωρούνται πρωτογενείς και ανώριμες προσπάθειες για την υλοποίηση χωροταξικού σχεδιασμού στη θάλασσα

Στην Ελλάδα, από τα είκοσι επτά συνολικά εθνικά πάρκα που δημιουργήθηκαν από το 1938, τέσσερα περιλαμβάνουν θαλάσσιους χώρους. Μεταξύ αυτών, ωστόσο, δύο είναι οι σημαντικότερες, με εκτεταμένη θαλάσσια φύση. Το εθνικό θαλάσσιο πάρκο της Αλοννήσσου (στα νησιά των Βορείων Σποράδων) ήταν το πρώτο από τα δύο θαλάσσια πάρκα που ορίστηκαν στην Ελλάδα και είναι σήμερα το μεγαλύτερο στην Ευρώπη καθώς καλύπτει περίπου 2260 km2

Το θαλάσσιο πάρκο, το οποίο διορίστηκε το 1992, για να προστατεύσει τη φώκια Monachus-Monachus και τα μοναδικά τους οικοσυστήματα στις Βόρειες Σποράδες της Ελλάδας περιλαμβάνει (πέρα από τις θαλάσσιες περιοχές) το τουριστικό προσανατολισμό του νησιού Αλόννησο, Νησιά, καθώς και είκοσι δύο άλλες (μη κατοικημένες) νησίδες και βραχώδεις εκτάσεις. Ομοίως, το θαλάσσιο πάρκο της Ζακύνθου στο Ιόνιο Πέλαγος ορίστηκε το 1999, για να προστατεύσει τη θαλάσσια χελώνα carretta-carretta, έχοντας ως βιότοπο τον κόλπο του Λαγανά στη Ζάκυνθο, ο οποίος είναι ένας από τους πιο δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς της χώρας. Ο Ναυτικός Χώρος της Ζακύνθου καλύπτει τόσο τις χερσαίες όσο και τις θαλάσσιες περιοχές (36 και 90 km2

αντίστοιχα), καθώς και τα νησάκια των Στροφάδων που βρίσκονται 40 ναυτικά μίλια στα νότια της Ζακύνθου. (Papageorgiou, 2016)

Όσον αφορά το είδος της διαχείρισης, και τα δύο θαλάσσια πάρκα λειτουργούν από ένα όργανο διαχείρισης, το οποίο έχει αρμοδιότητα για την εφαρμογή κανονισμών (όσον αφορά την παραχώρηση ή απαγόρευση ανθρωπίνων δραστηριοτήτων), ενώ η επιτήρηση του θαλάσσιου χώρου υπάγεται στην ευθύνη της ακτοφυλακής. Η βασική φιλοσοφία της οργάνωσης και των δύο πάρκων βασίζεται σε ένα απλό σύστημα χωροταξικού σχεδιασμού, εφαρμόζοντας βαθμιαίους περιορισμούς ανάλογα με την ευπάθεια των οικοτόπων και των ειδών. Μεταξύ των δύο Σχεδίων Διαχείρισης, το Σχέδιο για το Πάρκο Ζακύνθου είναι πιο προσαρμοσμένο στις τρέχουσες τάσεις θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού.

Πέραν των παραπάνω προστατευόμενων θαλάσσιων περιοχών (MPAs), το 2016 εισήχθη νέο νομοσχέδιο για διαβούλευση με το αρμόδιο Υπουργείο Περιβάλλοντος της Ελλάδας, προτείνοντας την επέκταση του δικτύου θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών (61 νέες θαλάσσιες τοποθεσίες). Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, ο σχεδιασμός διατήρησης με βάση την περιοχή (για την προστασία εύθραυστων θαλάσσιων οικοσυστημάτων και προστατευόμενων περιοχών) αναμένεται να γίνει πιο δημοφιλής και απαραίτητος στα επόμενα χρόνια, εισάγοντας μια νέα εποχή και φιλοδοξίες για τον ΘΧΣ στην Ελλάδα.

4.5 ΤΟΜΕΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟ

Το γεγονός ότι ακόμη και σήμερα τα μοναδικά χωρικά σχέδια που σχεδιάζονται για τα θαλάσσια μέρη της Ελλάδας αφορούν τις Προστατευόμενες Περιοχές, δεν σημαίνει απαραίτητα ότι ο σχεδιασμός στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο είναι φτωχός και σπάνια ασκείται. Αντίθετα, ο προγραμματισμός της παράδοσης και της πρακτικής στις ελληνικές θάλασσες είχε πάντοτε μια τομεακή "γεύση" (τομεακό σχεδιασμό), αντί ενός περιφερειακού προσανατολισμού (προγραμματισμός). Σχετικά με τον προγραμματισμό των υλοποιήσεων στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο μέχρι σήμερα, αφορούν συνήθως θαλάσσιους τομείς που είναι ζωτικής σημασίας για την οικονομία και λειτουργία της χώρας, όπως: το ναυτιλιακό σύστημα μεταφορών και λιμένων, ο τομέας της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας και η εκμετάλλευση των μη βιολογικών πόρων,

όπως οι υδρογονάνθρακες. Ωστόσο, μεταξύ των παραπάνω τομέων, μόνο οι υδατοκαλλιέργειες και οι θαλάσσιες εκμεταλλεύσεις έχουν εγκεκριμένο εθνικό χωροταξικό πλαίσιο (που εγκρίθηκε το 2011, μέσω της Επίσημης Εφημερίδας Αρ. 2505 / Β / 2011). Όλοι οι άλλοι τομείς και δραστηριότητες ρυθμίζονται από εθνικές πολιτικές και στρατηγικά έγγραφα, εγκεκριμένα από τα αρμόδια Υπουργεία χωριστά, με απλές αναφορές και κατευθυντήριες γραμμές χωροταξικού σχεδιασμού.

Δεν είναι τυχαίο ότι το μόνο Εθνικό Χωροταξικό Πλαίσιο που εγκρίθηκε για τον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο ήταν για την υδατοκαλλιέργεια (αντί για άλλους οικονομικούς τομείς ή αντί για ένα συνολικό Εθνικό Σχέδιο για ολόκληρο το θαλάσσιο χώρο της χώρας). Ο τομέας της υδατοκαλλιέργειας αποτελεί σημαντική ναυτιλιακή οικονομική δραστηριότητα, με σημαντικό εξαγωγικό δυναμικό, και συνεπώς απαιτεί ειδικούς κανονισμούς και ρυθμίσεις, προκειμένου να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα του τομέα. Πέραν της υδατοκαλλιέργειας, άλλοι τομείς που ρυθμίζονται σε εθνικό επίπεδο (με βάση τα εθνικά χωρικά πλαίσια), που αναφέρονται έμμεσα στον θαλάσσιο χώρο, είναι εκείνοι που σχετίζονται με τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας και φυσικά τον τομέα της τουριστικής ανάπτυξης της χώρας (κρουαζιερόπλοια, Ιστιοπλοΐα, τουρισμός βάσει παραλιών, κ.λπ.).

Συμπερασματικά, το γεγονός ότι η Ελλάδα έχει τομεακό προσανατολισμό κατά τον προγραμματισμό της στη θάλασσα, οφείλεται κυρίως στις αντιφατικές γεωπολιτικές συνθήκες στην λεκάνη της Ανατολικής Μεσογείου. Οι συνθήκες αυτές αποτελούν επίσης εν μέρει τον λόγο για τον οποίο η Ελλάδα στερείται ενός συνολικού Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδίου που θα παρέχει στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές για όλους τους τομείς και επομένως θα αντιμετωπίσει αποτελεσματικά την υπάρχουσα ανταγωνιστικότητα στις ανθρώπινες χρήσεις στον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο καθώς και τις ελλείψεις στην προστασία των θαλάσσιων Οικοσυστήματα. Εν πάση περιπτώσει, είναι πρωταρχικής σημασίας η Ελλάδα να προχωρήσει με ταχύτερο ρυθμό προς την κατεύθυνση περισσότερων υλοποιήσεων των ΘΧΣ, προκειμένου να επιτευχθεί περαιτέρω μπλε ανάπτυξη που είναι απολύτως απαραίτητη, δεδομένης της τρέχουσας οικονομικής κρίσης.

Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός αποτελεί μια αναδυόμενη τάση, που συνεχώς κερδίζει έδαφος μεταξύ ενός αυξανόμενου αριθμού οργανισμών και παράκτιων κρατών, ως ένα σημαντικό μέσο για την εφαρμογή εθνικής και διεθνούς πολιτικής ευεργετικής για τα θαλάσσια

οικοσυστήματα και το χώρο. Ωστόσο, ακόμα και αν η ενημέρωση και το ενδιαφέρον συνεχίσουν να αυξάνονται, η M.S.P. Οι υλοποιήσεις είναι κατά κύριο λόγο τομεακές και όχι τομεακές, πράγμα που είναι μια προσέγγιση που ευθυγραμμίζεται καλύτερα με την ευρέως υιοθετημένη EcAp (προσέγγιση οικοσυστημάτων). Ταυτόχρονα, ο ΘΧΣ εξακολουθεί να στερείται διεξοδικής έρευνας σχετικά με την ενσωμάτωση στην TSP, με αποτέλεσμα την αμφισβήτηση του τρόπου υπέρβασης του χώρου ΘΧΣ και του TSP, προκειμένου να επιτευχθεί ένα ολιστικό και αποτελεσματικό σύστημα σχεδιασμού.

Ανεξάρτητα από την προσέγγιση, όμως, μεταξύ των επιλογών που διατυπώθηκαν είναι συνηθισμένο ότι η ολοκλήρωση του ΘΧΣ και του ΧΧΣ επιτυγχάνεται ιδανικά στην εύθραυστη παράκτια ζώνη, η οποία αποτελεί, τέλος, τη μεταβατική ζώνη μεταξύ θάλασσας και γης.

Όσον αφορά την Ελλάδα, η οποία είναι μια παράκτια και νησιωτική χώρα, η υπάρχουσα εμπειρία και προγραμματισμός στον θαλάσσιο χώρο έχει εδώ και καιρό σαφή τομεακό προσανατολισμό δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στους θαλάσσιους τομείς που είναι ζωτικής σημασίας για την ελληνική οικονομία. Από την άλλη πλευρά, ο ΘΧΣ που είναι εγκατεστημένος στην περιοχή είναι ανεπαρκώς ανεπτυγμένος και εφαρμόζεται μόνο σε δύο περιπτώσεις θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών (θαλάσσια εθνικά πάρκα). Δεδομένης της ιδιαίτερης παράκτιας φύσης της, η Ελλάδα διαθέτει επίσης υπερδιπλασιασμένη ρυθμιστική διαχείριση των παράκτιων ζωνών (επίγεια και θαλάσσια), η οποία είναι ιδιαίτερα λεπτομερής σε τοπικό επίπεδο.

Παρά το γεγονός ότι η Ελλάδα έχει μακρά ναυτική παράδοση, οι προσεγγίσεις χωροταξικού σχεδιασμού στον θαλάσσιο χώρο επηρεάζονται έντονα από τον αντικρουόμενο χαρακτήρα των σχέσεων με τις γειτονικές (μη κοινοτικές) χώρες, στην λεκάνη της Ανατολικής Μεσογείου. Πράγματι, λαμβάνοντας υπόψη τα οριακά εδαφικά όρια των 6 ν.m. (Σε αντίθεση με τη διεθνή πρακτική της 12 π.μ.), ο ελληνικός θαλάσσιος χώρος χαρακτηρίζεται από μια ιδιαίτερα γραμμική δομή και ταυτόχρονα από μεγάλη διασπορά υδάτινων περιοχών, λόγω της μακρινής θέσης πολλών ελληνικών νησιών από την ηπειρωτική χώρα. Ως αποτέλεσμα, θα είναι δύσκολο για την Ελλάδα να στραφεί προς τη διαχείριση της περιοχής στη θάλασσα. Ως εκ τούτου, εκτός εάν διακηρύσσεται η ΑΟΖ, η Ελλάδα είναι πολύ πιθανό να διατηρήσει στο μέλλον τομεακό προσανατολισμό του ΘΧΣ, με λίγες εξαιρέσεις από την διαχείριση βάσει περιοχών σε κόλπους, θαλάσσιες λιμνοθάλασσες κ.λπ. ή όταν απαιτείται διαχείριση διατήρησης (π.χ. προστατευόμενες περιοχές). Μια πρόσθετη επιλογή για την υιοθέτηση μιας προσέγγισης χωροταξικού σχεδιασμού είναι δυνατή

εάν οι μονάδες διαχείρισης χερσαίων σχεδίων εκτείνονται προς τη θάλασσα και μέχρι τα χωρικά ύδατα.

Συμπερασματικά, το ΘΧΣ αποτελεί μια διαδικασία που εξακολουθεί να χρειάζεται χρόνο και προσπάθεια για να γίνει τόσο αποτελεσματική όσο και τακτική με την TSP. Παράλληλα, δεδομένης της ιδιαίτερης κατάστασης του θαλάσσιου χώρου, η υιοθέτηση μιας προσέγγισης βάσει περιοχής μπορεί να αποτελέσει μάλλον περίπλοκο έργο, Η διακρατική συνεργασία μεταξύ των γειτονικών χωρών είναι αδύναμη και αντικρουόμενη και εάν δεν υπάρχει ΑΟΖ. Στην περίπτωση της Ελλάδας, η υιοθέτηση της Ε.Π. Η οδηγία για τις ΜΑΠ, η οποία κατέστησε υποχρεωτική την εκπόνηση χωροταξικών θαλάσσιων χωρικών σχεδίων πριν από το έτος 2021, θα μπορούσε να αποτελέσει μοναδική ευκαιρία για να ξεπεραστούν οι ελλείψεις του παρελθόντος, να υιοθετηθούν νέες προτεραιότητες και να υιοθετηθούν προσεγγίσεις σχεδιασμού που θα αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά τον αυξανόμενο ανταγωνισμό μεταξύ θαλάσσιων Καθώς και η συνεχιζόμενη επιδείνωση που προκαλούν αυτές οι δραστηριότητες στο Αιγαίο και τα Ιόνια Νησιά. Ταυτόχρονα, η εκπόνηση θαλάσσιων χωρικών σχεδίων σε όλα τα επίπεδα μπορεί επίσης να αποτελέσει μοναδική ευκαιρία για περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη - μπλε ανάπτυξη (ειδικά σε εθνικό επίπεδο), επίπεδο στο οποίο το ελληνικό κράτος μπορεί να επωφεληθεί από τη γεωπολιτική του θέση , τη βιολογική της ποικιλομορφία και τους πλούσιους θαλάσσιους πόρους. (Papageorgiou, 2016)

4.6 ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ & ΘΕΜΑΤΑ ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Σύμφωνα με την Οδηγία για τον ΘΧΣ, η Ελλάδα πρέπει να εκπονήσει ένα ή περισσότερα εθνικά θαλάσσια χωροταξικά σχέδια το συντομότερο δυνατό, με χρονικό περιθώριο το 2021. Το υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, μέσω των κατάλληλων νομοθετικών ρυθμίσεων, ενσωματώνει στο εθνικό δίκαιο την σχετική οδηγία της Ευρωπαικής Ένωσης για τον ΘΧΣ. Τον Νοέμβριο του 2016, το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας έθεσε σε δημόσια διαβούλευση ένα νομοσχέδιο με θέμα τον ΘΧΣ.

Γεωγραφικά, η Ελλάδα περιβάλλεται από το Αιγαίο Πέλαγος και το Ιόνιο Πέλαγος, τα οποία ανήκουν στη Μεσόγειο Θάλασσα, που κι αυτή με τη σειρά της ανήκει στον Βόρειο Ατλαντικό Ωκεανό.

Από την άλλη πλευρά, από τη συνολική έκταση της χώρας (131.957 τετρ. χλμ.) τα 1.243 τετρ. χλμ. αποτελούν εσωτερικά ύδατα. Εικάζεται ότι τα τελευταία δεν αφορούν θαλάσσια τμήματα εσωτερικά των γραμμών βάσης, αλλά σχεδόν αποκλειστικά λίμνες και ποτάμια, τα οποία είναι σχετικά μικρά, με τη μεγαλύτερη Ελληνική λίμνη να μην ξεπερνά σε έκταση τα 100 τετρ. χλμ. [ΕΣΥΕ 2006].

Ο ΘΧΣ, ως κρατική πολιτική, δεν μπορεί παρά να αφορά κατ' αρχήν τα χωρικά ύδατα ενός κράτους, τηρουμένων των υποχρεώσεων που απορρέουν από τη Σύμβαση για το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS,). Πέραν αυτών, η μέχρι σήμερα διεθνής πρακτική αποδέχεται την εφαρμογή του ΘΧΣ μέχρι τα όρια της ΑΟΖ, όπως η τελευταία ορίζεται από την UNCLOS.

Είναι σαφές, επομένως, ότι υπεισέρχονται θέματα καθορισμού των χωρικών υδάτων αλλά και καθορισμού της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης (ΑΟΖ), σε όλες τις θάλασσες που περιβάλλουν την Ελλάδα, ηπειρωτική και νησιωτική. Επομένως, τα θέματα γεωπολιτικής εμπλέκονται σε μεγάλο βαθμό στην περίπτωση της Ελλάδας, αφού έχει κοινά θαλάσσια σύνορα, όχι μόνο με την Αλβανία και την Τουρκία, αλλά και με την Ιταλία, τη Λιβύη, την Αίγυπτο και την Κύπρο.

Αν και ο καθορισμός Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (και η εν συνεχεία υλοποίηση ΘΧΣ) φαντάζει να είναι ένα σημαντικό πρόβλημα στις διμερείς σχέσεις της Ελλάδας με αρκετά από τα όμορά της κράτη, από την άλλη πλευρά, μια πρωτοβουλία ΘΧΣ στην Ελλάδα θα μπορούσε να αποτελέσει ευκαιρία «υπερπήδησης» του προβλήματος. Δηλαδή, στην προκειμένη περίπτωση ο ΘΧΣ μπορεί να αποτελέσει ένα «άλλοθι» για όποιον (γείτονα) εμφανίζεται να είναι εγκλωβισμένος σε παλαιότερες, άκαμπτες αποφάσεις του ή ακόμα να αποτελέσει ένα πλαίσιο/πεδίο ειρηνικής συνεργασίας σε ένα από τα λεγόμενα θέματα χα- μηλής πολιτικής. (Κιουσιόπουλος, 2011)

4.7 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ & ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

Στην Ελλάδα δεν βρίσκεται σε εφαρμογή ένα με συνέπεια τηρούμενο καθολικό σύστημα ΟΔΠΖ. Δεν υφίσταται επομένως ζήτημα «προέκτασης» ενός υφιστάμενου παράκτιου σχεδιασμού προς τη

θάλασσα, όπως συνιστάται από τη διεθνή πρακτική ως εναλλακτικό ενδεχόμενο της αυτοδύναμης ίδρυσης/υλοποίησης ΘΧΣ.

Στο πλαίσιο της σημερινής τομεακής δομής του Ελληνικού κράτους, όπως αυτή εκφράζεται από τη δομή του Υπουργικού Συμβουλίου και την κατανομή αρμοδιοτήτων στα υπουρ- γεία, και μόνο η χρήση του όρου «χωροταξία» επιβάλλει την πρωτοκαθεδρία του Υπ. Πε- ριβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής όσον αφορά το σχεδιασμό και την παρα- κολούθηση υλοποίησης ενός ενδεχόμενου ΘΧΣ στις Ελληνικές θάλασσες. Ταυτόχρονα όμως, με τα θέματα των θαλασσών εμπλέκονται και άλλα υπουργεία. Μερικές από τις πιο χαρακτηριστικές τέτοιες περιπτώσεις είναι και οι ακόλουθες:

- Το Υπ. Εθνικής Άμυνας, με προφανείς επιχειρησιακούς στόχους. Η Υδρογραφική Υπηρεσία του ΠΝ με αρμοδιότητα τη χαρτογράφηση των ελληνικών θαλασσών.

- Το Υπ. Προστασίας του Πολίτη ως εποπτεύουσα αρχή της αστυνομίας της θάλασσας, δηλαδή του Λιμενικού Σώματος.

- Το Υπ. Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, ασκεί τη Λιμενική Πολιτική και την Πολιτική Αλιείας, έχει αρμοδιότητα για τα δρομολόγια πλοίων, ενώ διαθέτει Γενι- κή Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής καθώς και Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος.

- Το Υπ. Παιδείας, διά Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων, ως εποπτεύον την έρευνα (άρα και του Ελληνικού Κέντρου Θαλάσσιων Ερευνών).

- Το Υπ. Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας το οποίο ασχολείται με τις επενδύσεις, άρα και με ενδεχόμενες χρήσεις του θαλάσσιου χώρου.

4.8 ΤΕΧΝΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΘΧΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Από τη βιβλιογραφία προκύπτει ότι η υλοποίηση του ΘΧΣ πρέπει να γίνεται ανάλογα με την περιοχή και το είδος της δραστηριότητας Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαιτερότητες της κάθε περιοχής (μέγεθος, πυκνότητα και χαρακτήρας των χρήσεων της θάλασσας, τρωτότητα του περιβάλλοντος, διοικητική και πολιτική δομή). Παράλληλα, υπογραμμίζεται ότι η θάλασσα δεν αποτελεί αντικείμενο ατομικών δικαιωμάτων ιδιοκτησίας, όπως η γη, και επομένως· οι όροι και προϋποθέσεις χωροταξικού σχεδιασμού είναι διαφορετικοί στη θάλασσα από ότι στη στεριά. Για παράδειγμα, είναι πολύ πιθανόν να είναι μικρότερος ο αριθμός των εμπλεκομένων stakeholders στον ΘΧΣ, από ότι στον αντίστοιχο στη στεριά.

Η μετάβαση από τον χωροταξικό σχεδιασμό στη στεριά σε εκείνον της θάλασσας είναι κρίσιμης σημασίας και απαιτεί συνοχή μεταξύ θαλάσσιων και χερσαίων στρατηγικών και σχεδίων, καθώς και την προσεκτική εφαρμογή τους, ιδιαίτερα στο μεταβατικό στάδιο των παράκτιων περιοχών. Οι τελευταίες απαιτούν μια τοπικής κλίμακας προσέγγιση, σε αντίθεση με την περιφερειακή ή εθνική κλίμακα προσέγγισης στην ανοικτή θάλασσα. (Κιουσιόπουλος, 2011)

4.9 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Επί του παρόντος δεν υπάρχει νομικά δεσμευτικό εθνικό σχέδιο ΘΧΣ στην Ελλάδα. Το ΘΧΣ αντιμετωπίζεται στα εθνικά χωροταξικά έγγραφα που καλύπτουν συγκεκριμένους τομείς: ειδικότερα έχουν εκπονηθεί μέχρι στιγμής δύο τομεακά εθνικά σχέδια για την υδατοκαλλιέργεια και τον τουρισμό, που περιλαμβάνουν τον προγραμματισμό για τους επίγειους, παράκτιους και θαλάσσιους τομείς κάθε τομέα. Επιπλέον, το τομεακό Χωροταξικό Σχέδιο για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας θέτει τις στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές για τα υπεράκτια αιολικά πάρκα. Η Διεύθυνση Χωροταξικού Σχεδιασμού του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (πρώην Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής) είναι η πρωτεύουσα αρχή ΘΧΣ στην Ελλάδα. Υπάρχει σε εξέλιξη η τροποποίηση όλων των περιφερειακών χωροταξικών σχεδίων και θα υπάρξει μια προσέγγιση ΘΧΣ σε γενικό πλαίσιο. Μόνο μία από τις 13 περιφέρειες στην Ελλάδα δεν είναι παράκτια ή νησιωτική. Επιπλέον, η περιοχή της Αττικής (η οποία περιλαμβάνει παράκτιες και νησιωτικές περιοχές) εμπίπτει στο Μητροπολιτικό Σχέδιο και πρόσφατα εκδόθηκε

ένα νέο μητροπολιτικό σχέδιο. Ο χωροταξικός και περιφερειακός σχεδιασμός στην Ελλάδα, σύμφωνα με το σύνταγμα, εμπίπτει στη δικαιοδοσία της κεντρικής κυβέρνησης και όχι των περιφερειακών αρχών

4.10 ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Η κύρια ευθύνη για τον (θαλάσσιο) χωροταξικό σχεδιασμό σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο εμπίπτει στις αρμοδιότητες του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Η Διεύθυνση Χωροταξικού Σχεδιασμού έχει αρμοδιότητα για τον χωροταξικό και χωροταξικό σχεδιασμό σε εθνικό, τομεακό, περιφερειακό και υποπεριφερειακό επίπεδο. Η Διεύθυνση Χωροταξικού Σχεδιασμού υποχρεούται να πραγματοποιεί δημόσια διαβούλευση με τομεακά υπουργεία, περιφερειακές αρχές και δημόσια διαβούλευση μέσω του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξικού Σχεδιασμού.

Κατά την εκπόνηση χωρικών σχεδίων, η Διεύθυνση Χωροταξικού Σχεδιασμού του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας συνεργάζεται στενά με Υπουργεία που ασχολούνται με συγκεκριμένα θέματα, όπως:

- Υπουργείο Εξωτερικών (www.mfa.gr) που είναι αρμόδιο για τις ναυτιλιακές υποθέσεις στο πλαίσιο των διεθνών σχέσεων. Εκτός από την οριοθέτηση της ΑΟΖ με γειτονικά κράτη, το υπουργείο αυτό συνεργάζεται με άλλες κυβερνητικές αρχές προκειμένου να υποστηρίξει τους Έλληνες ναυτικούς σε περίπτωση ναυαγίου, επαναπατρισμού κλπ.
- Υπουργείο Εθνικής Άμυνας (www.mod.mil.gr/mod/en), επικεφαλής της Υδρογραφικής Υπηρεσίας Ναυτικού (HNHS), υπεύθυνη για τη χαρτογράφηση των ελληνικών χωρικών υδάτων και των παρακείμενων θαλασσών, των ακτών και του θαλάσσιου χώρου. Η HNHS, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, διατηρεί και ενημερώνει συνεχώς γεωχωρικές βάσεις δεδομένων με όλες τις σχετικές πληροφορίες του παραπάνω θαλάσσιου χώρου. Η HNHS διεξάγει συνεχώς υδρογραφικές και ωκεανογραφικές έρευνες, έρευνες παράκτιων τοπογραφιών και μετρήσεις της στάθμης της θάλασσας.
- Το Υπουργείο Ναυτιλιακών Υποθέσεων και Νησιωτικής Πολιτικής (www.yen.gr) είναι επικεφαλής: α) Γενικής Γραμματείας του Υπουργείου, με δικαιοδοσία την έρευνα και

διάσωση (SaR), την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, Πρόκληση θαλάσσιων ραδιοεπικοινωνιών, θέματα ελληνικού στόλου, Β) Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Θαλάσσιων Επενδύσεων, αρμόδια για λιμενικές και θαλάσσιες επενδύσεις, Και γ) Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, με δικαιοδοσία σε όλα τα ελληνικά νησιά. Είναι επίσης το εποπτικό Υπουργείο της Ελληνικής Ακτοφυλακής, αρμόδιο για την επιβολή του κράτους δικαίου στη θάλασσα, τα πλοία, τους λιμένες και τις παράκτιες περιοχές και την επιτήρηση των θαλάσσιων συνόρων

- Το Υπουργείο Ναυτιλιακών Υποθέσεων και Νησιωτικής Πολιτικής (www.yen.gr) είναι επικεφαλής: α) Γενικής Γραμματείας του Υπουργείου, με δικαιοδοσία την έρευνα και διάσωση (SaR), την ασφάλεια της ναυπηλογίας, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, την πρόκληση θαλάσσιων ραδιοεπικοινωνιών, Του ελληνικού στόλου, Β) Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Θαλάσσιων Επενδύσεων, αρμόδια για λιμενικές και θαλάσσιες επενδύσεις, και γ) Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, με δικαιοδοσία σε όλα τα ελληνικά νησιά. Είναι επίσης το εποπτικό Υπουργείο Ελληνικής Ακτοφυλακής, αρμόδιο για την επιβολή του δικαίου του κράτους στη θάλασσα, τα πλοία, τα λιμάνια και τις παράκτιες περιοχές και την επιτήρηση των θαλάσσιων συνόρων
- Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (www.yme.gr), το οποίο περιλαμβάνει τη Διεύθυνση Λιμενικής Υποδομής, υπεύθυνη για τη λιμενική κατασκευή της χώρας
- Το Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού (www.mindev.gov.gr, www.mnec.gr) είναι επικεφαλής:

  Α) η Διεύθυνση Χωροταξικού Σχεδιασμού και Υποδομών, υπεύθυνη για τη γνωμοδότηση μεγάλων έργων όσον αφορά τον αντίκτυπό τους στον τουριστικό τομέα, καθώς και για την έγκριση της συνεδρίασης των τουριστικών λιμένων, συμπεριλαμβανομένων των λιμανιών και β) την Ειδική Αρχή Προώθησης και Αδειοδότησης Τουριστικών Επενδύσεων, υπεύθυνη για τη διαδικασία αδειοδότησης δημόσιων και ιδιωτικών έργων που σχετίζονται με τον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο.

Τα χωρικά σχέδια υποβάλλονται σε στρατηγική εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων και σε διαδικασία δημόσιας διαβούλευσης με τους δημόσιους οργανισμούς και τα ενδιαφερόμενα μέρη. Τα τομεακά χωρικά σχέδια (εθνικά ειδικά πλαίσια για τον χωροταξικό σχεδιασμό και την αειφόρο

ανάπτυξη) επηρεάζουν τόσο την παράκτια διαχείριση όσο και τα θαλάσσια ζητήματα (ανάλογα με την επικέντρωσή τους). Από τα υπάρχοντα τομεακά χωρικά σχέδια, τα σχέδια για την υδατοκαλλιέργεια, τον τουρισμό, τη βιομηχανία, τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας έχουν άμεση χωροταξική συμμετοχή στις παράκτιες και θαλάσσιες περιοχές. (Βασενχοβεν, 2017)

Υπάρχουν περιφερειακά χωρικά σχέδια για 12 περιφέρειες της χώρας, 11 από τα οποία είναι παράκτια ή νησιωτικά. Η Περιφέρεια Αττικής, η οποία είναι παράκτια και νησιωτική, υπάγεται στον μητροπολιτικό σχεδιασμό. Όλες οι μελέτες δίνουν ιδιαίτερη προσοχή στις παράκτιες χρήσεις και κάποιες από αυτές, όπου χρειάζεται, δίνουν ένα στρατηγικό χωρικό περίγραμμα των χωρικών αναγκών της θαλάσσιας δραστηριότητας.

Το 2014 τροποποιήθηκε η νομοθεσία χωροταξικού σχεδιασμού (νόμος 4269/2014). Όλα τα υπάρχοντα χωρικά σχέδια έχουν εκπονηθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες του προηγούμενου χωροταξικού νόμου (Νόμος 2742/1999).

Επί του παρόντος, δεν υπάρχει συγκεκριμένη νομοθεσία σχετικά με τον ΘΧΣ. Υπάρχουν διάφορες τομεακές νομοθετικές πράξεις, στρατηγικά έγγραφα και πλαίσια χωροταξικού σχεδιασμού που είναι σημαντικά για την υλοποίηση του ΘΧΣ, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν: περιβαλλοντικές πτυχές, προστατευόμενες θαλάσσιες περιοχές, προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ειδικούς κανονισμούς λιμενικής αστυνομίας, χωροταξικό σχεδιασμό Αειφόρος ανάπτυξη, ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, τουρισμός, υδατοκαλλιέργεια, ναυτιλία, υποθαλάσσια πολιτιστική κληρονομιά, αγκυροβόληση πλοίων κλπ.

4.11 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟΝ ΘΧΣ

Η Ελλάδα από τη θάλασσα είναι ένας αρχιπελαγικός χώρος με χερσόνησο που χωρίζει το αρχιπέλαγος σε δύο μέρη: το Αιγαίο και το Ιόνιο Πέλαγος. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχει μεγάλη ποικιλία χρήσεων και δραστηριοτήτων σε όλες τις ελληνικές θάλασσες και ότι πολλές χρήσεις και δραστηριότητες πληρούνται σε μεγάλη πυκνότητα. Ενδεικτικά αλλά όχι εξαντλητικά, μπορείτε να βρείτε στις ελληνικές θάλασσες:

Θαλάσσιοι και παράκτιοι προστατευόμενοι χώροι

Θαλάσσιες περιοχές Natura 2000 και Εθνικά Θαλάσσια Πάρκα

Αλιεία και υδατοκαλλιέργεια:

Παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός:

Θέρετρα, ξενοδοχεία και δωμάτια.

Περιοχές θαλάσσιας κολύμβησης

Μαρίνες και αγκυροβόλια

Κρουαζιέρα

Ιστιοπλοΐα:Σέρφινγκ

Υποβρύχια πολιτιστική κληρονομιά:

- Ναυτιλία:

Λιμάνια. Οι ακόλουθες δραστηριότητες πραγματοποιούνται ήδη στους λιμένες (χερσαίες και θαλάσσιες περιοχές) ή θα ξεκινήσουν ως μελλοντικές επενδύσεις:

- Δραστηριότητες του ιδιωτικού τομέα

    1. Πλωτές πλατφόρμες
    2. Πλωτά εστιατόρια
    3. Περιοχές για την εκφόρτωση πλωτών αεροπλάνων
    4. Θαλάσσιες δραστηριότητες αναψυχής (π.χ. τζετ σκι)
    5. Τουρισμός
    6. Υποθαλάσσια δίκτυα καλωδίων και αγωγών
    7. Logistics
    8. Μετατροπή του θαλάσσιου φορτίου

- Δραστηριότητες του δημόσιου τομέα
    1. Χωρική περιγραφή της περιοχής λιμένα, σε ευθυγράμμιση με την ΟΔΠΖ
    2. Βιώσιμη Ανάπτυξη Λιμένων - Παραγωγή ηλεκτρισμού μέσω Ανανεώσιμων

Ενεργειακών πόρων

3. Παραχωρήσεις
4. Δημιουργία Ναυπηγείων
5. Logistics
6. Επιστημονική έρευνα

Τα κύρια σχέδια των λιμανιών

Ένα γενικό σχέδιο λιμένων είναι ένα στρατηγικό έγγραφο το οποίο προτίθεται να καθορίσει πολιτικές και κατευθυντήριες γραμμές για να κατευθύνει τη μελλοντική ανάπτυξη του λιμένα και να διαχειρίζεται τις δραστηριότητές του. Ένας λιμένας περιλαμβάνει τόσο θαλάσσια όσο και χερσαία ζώνη που φιλοξενεί όλες τις υποδομές και τις δραστηριότητες που πραγματοποιούνται εντός των ορίων του.

Σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία, οι τερματικοί φορείς των 57 σημαντικότερων ελληνικών λιμένων υποχρεούνται να καταρτίσουν γενικό σχέδιο για τους λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους. Τα βασικά σχέδια εγκρίνονται από την Επιτροπή Προγραμματισμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ESAL) υπό την προεδρία της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Πολιτικής Λιμένων και Ναυτικών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλιακών Υποθέσεων και Νησιωτικής Πολιτικής.

- Παράκτιες βιομηχανίες (βιομηχανίες τσιμέντου, εξελίξεις αφαλάτωσης κ.λπ.)

- Πετρέλαιο και αέριο
- Υποθαλάσσια καλώδια και αγωγοί
- Στρατιωτικές περιοχές

4.12 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Ελλάδα δεν έχει ακόμη καταρτίσει ή δεν έχει εγκρίνει επίσημα εθνικό σχέδιο ΘΧΣ. Ωστόσο, η Ελλάδα έχει εκπονήσει τομεακά χωροταξικά σχέδια για την υδατοκαλλιέργεια και τον τουρισμό, τα οποία περιλαμβάνουν προβλέψεις για τους παράκτιους και θαλάσσιους τομείς κάθε τομέα.

Από τα προηγηθέντα προκύπτει ότι ο χωροταξικός σχεδιασμός στη θάλασσα αποτελεί ένα σημαντικό μέσο εφαρμογής ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής. Είναι ένα εργαλείο για βελτιωμένα συστήματα λήψης αποφάσεων. Προσφέρει ένα πλαίσιο μέσα στο οποίο μπορούν να συμβιβαστούν οι ανταγωνιστικές ανθρώπινες δραστηριότητες και η διαχείριση των επιπτώσεων που δημιουργούνται από αυτές στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Ταυτόχρονα, στην Ελλάδα, σε μια εποχή που η χωροταξία και γενικότερα η ρύθμιση του χώρου δεν φαίνεται να αποτελεί προτεραιότητα της Ελληνικής κυβερνητικής πολιτικής, τα προβλήματα από τη ενδεχόμενη έναρξη του χωροταξικού σχεδιασμού των Ελληνικών θαλασσών φαίνεται να είναι πολλά και δισεπίλυτα.

5. ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ - Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑΣ

5.1 STUDY AREA

Η Κυπαρισσία είναι κωμόπολη, η οποία υπάγεται διοικητικά στον Δήμο Τριφυλίας και βρίσκεται στα βορειοδυτικά του Νομού Μεσσηνίας. Η Κυπαρισσία είναι σήμερα η έδρα του Δήμου Τριφυλίας, που υπάγεται στην Περιφερειακή Ενότητα Μεσσηνίας, η οποία συστάθηκε το 2011 με το Πρόγραμμα Καλλικράτης. Η Κυπαρισσία, με βάση την απογραφή του 2011, έχει 5.131 μόνιμους κατοίκους, οι οποίοι απασχολούνται με το εμπόριο και την παροχή υπηρεσιών, τον τουρισμό, καθώς και σε διάφορες αγροτικές εργασίες

Είναι χτισμένη σε αμφιθεατρική θέση, καθώς απλώνεται από τους πρόποδες του όρους Αιγάλεω έως τα νερά του Ιονίου Πελάγους, δηλαδή σε υψόμετρο από 0-116 μέτρα. Απέχει 255 χιλιόμετρα νοτιοδυτικά από την Αθήνα, 63 χιλιόμετρα νότια από τον Πύργο Ηλείας, 100 χιλιόμετρα νοτιοδυτικά από την Τρίπολη, 67 χιλιόμετρα βορειοδυτικά από την Καλαμάτα. Η βασική αγροτική παραγωγή αφορά την ελιά και τα αμπέλια. Το καλοκαίρι ο πληθυσμός της αυξάνεται, παράλληλα με την αύξηση της τουριστικής κίνησης, αλλά και των ομογενών από διάφορες χώρες του εξωτερικού. και 74 χιλιόμετρα βόρεια από την Μεθώνη.

5.2 Η ΠΕΡΙΟΧΗ NATURA 2000

Μετά από προκαταρκτικές έρευνες που έγιναν κατά τις αρχές της δεκαετίας του '80, εντοπίστηκε σημαντικός αριθμός φωλιών της θαλάσσιας χελώνας *caretta caretta* κατά μήκος ορισμένων παραλιών της Πελοποννήσου. Από τότε άρχισαν σταδιακά να διεξάγονται προγράμματα καταγραφής της αναπαραγωγικής δραστηριότητας, προστασίας των φωλιών και ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού στις τέσσερις πιο σπουδαίες παραλίες ωοτοκίας. Ο Κυπαρισσιακός κόλπος έχει συμπεριληφθεί στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο «Natura 2000» με τον κωδικό «ΘΙΝΕΣ

ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑΣ» (GR2550005). Ο Κυπαρισσιακός κόλπος αποτελεί τον δεύτερο μεγαλύτερο βιότοπο αναπαραγωγής της θαλάσσιας χελώνας *Caretta caretta* στην Μεσόγειο. Βρίσκεται στη Δυτική Πελοπόννησο και εκτείνεται από το ακρωτήριο του Κατάκολου στα βόρεια έως το ακρωτήριο του Κούνελου στα νότια. Η μαγευτική αμμώδης παραλία του εκτείνεται σε μήκος 46 χλμ. και διακόπτεται μόνο από τον ποταμό Αλφειό και δύο μικρότερους ποταμούς, τη Νέδα και τον Αρκαδικό. Χαρακτηριστικά του μοναδικού σε ομορφιά σκηνικού είναι η πλουσιότερη και πιο εκτεταμένη στην Ελλάδα ζώνη των αμμολόφων στο πίσω μέρος της παραλίας, το παράκτιο πευκόδασος που απλώνεται πίσω από την παραλία και χαρίζει στον επισκέπτη στιγμές χαλάρωσης και ξεγνοιασιάς και φυσικά ο έντονος κυματισμός του Ιονίου πελάγους.

Ολόκληρος ο Κυπαρισσιακός φιλοξενεί κατά μέσο όρο 870 φωλιές της *Caretta caretta* κάθε χρόνο, το 86% της φωλεοποίησης του είδους όμως εντοπίζεται στο νοτιότερο τμήμα του κόλπου και συγκεκριμένα μεταξύ των εκβολών της Νέδας και του χωριού Καλό Νερό, μήκους 10 χλμ., που αποτελεί και τον πυρήνα του βιοτόπου. Το τμήμα αυτό έχει ενταχθεί στο ευρωπαϊκό δίκτυο Natura 2000 με κωδικό GR2550005 «Θίνες Κυπαρισσίας: Νεοχώρι - Κυπαρισσία», κυρίως λόγω της αναπαραγωγής της θαλάσσιας χελώνας και των προστατευόμενων ειδών φυτών που υπάρχουν στην ζώνη των αμμολόφων. Η δε θαλάσσια περιοχή του κόλπου έχει συμπεριληφθεί και αυτή στο ίδιο δίκτυο προστατευόμενων περιοχών με κωδικό GR 2330008 «Θαλάσσια περιοχή κόλπου Κυπαρισσίας: Ακρωτήριο Κατάκολο - Κυπαρισσία», καθώς εντοπίζονται εκτεταμένα λιβάδια Ποσειδωνίας, τα οποία αποτελούν τόπους αναπαραγωγής και διατροφής για ένα πλήθος οργανισμών. (Αρχελών, 2017)

5.2.1 ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΕΠΕΜΒΑΣΗ

Οι παραλίες ωοτοκίας στην Πελοπόννησο έχουν στην πλειοψηφία τους δεχτεί μικρή ανθρώπινη παρέμβαση , με πολλές από αυτές να γειτνιάζουν με κάποια από τα τελευταία καλά διατηρημένα παράκτια αμμοθινικά οικοσυστήματα στην Ελλάδα. Παρ'όλα αυτά, όπως και σε όλη την υπόλοιπη Ελλάδα, πλάνα «ανάπτυξης» γίνονται συχνά άναρχα και χωρίς να σέβονται τις ιδιαιτερότητες της κάθε περιοχής. Η όλο και αυξανόμενη τουριστική χρήση των παραλιών ασκεί ισχυρή πίεση στο οικοσύστημα κυρίως εξαιτίας της έλλειψης σωστής οργάνωσης. Ομπρέλες, ξαπλώστρες, τεχνητά φώτα και χρήση οχημάτων πάνω στην παραλία είναι ορισμένα από τα προβλήματα που

αντιμετωπίζουν οι θαλάσσιες χελώνες. Το γεγονός ότι η πλειοψηφία των παραλιών στην Πελοπόννησο δεν έχουν υποστεί ακραία καταστροφικές πιέσεις από τον άνθρω πο μας ωθεί στην μεγάλη προσπάθεια που γίνεται για να διατηρηθούν σε μία κατάσταση όσο το δυνατόν πιο κοντά στην φυσική τους. (Dimopoulos, 1998)

5.2.2 ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ

Στο πλαίσιο δύο προγραμμάτων LIFE-Nature κοινοτικής συγχρηματοδότησης ολοκληρώθηκαν Ειδικές Περιβαλλοντικές Μελέτες και Διαχειριστικά Σχέδια για την παράκτια ζώνη. Στόχος τους ήταν η προώθηση της αειφορικής διαχείρισης, με τη συνεργασία της τοπικής αυτοδιοίκησης και την υποστήριξη των τοπικών κοινωνιών, για την αποτελεσματική προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και τη βιώσιμη ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας.

Το 1989, με έδρα το Γύθειο, ξεκίνησε το πρώτο πιλοτικό πρόγραμμα αλιείας στην Ελλάδα μεταξύ του περιβαλοντολλογικού συλλόγου «Αρχελών» και ψαράδων της περιοχής. Το πρόγραμμα αυτό αποτέλεσε σημείο εκκίνησης για τη διεύρυνση των δραστηριοτήτων του στη θάλασσα και την ανάπτυξη προγραμμάτων συνεργασίας με την τοπική κοινωνία και πιο συγκεκριμένα με αλιείς και σε άλλες περιοχές.

Η τακτική επικοινωνία και σχέση με όλες τις εμπλεκόμενες τοπικές αρχές (π.χ. Λιμεναρχεία, Δήμος) είναι ουσιαστική. Ο ΑΡΧΕΛΩΝ ενημερώνεται από τις τοπικές αρχές και λειτουργεί ως σύμβουλος για δραστηριότητες που μπορεί να έχουν επίπτωση στις παραλίες ωοτοκίας ή στις θαλάσσιες χελώνες (π.χ. η χρήση βαρέων μηχανημάτων για τον καθαρισμό της παραλίας).

Επιπλέον, προσπαθεί να ενσωματώσει τις θαλάσσιες χελώνες στον τουρισμό της Πελοποννήσου και να προβάλει τα αμοιβαία οφέλη. Οι χελώνες λειτουργούν ως δείκτης ενός υγιούς περιβάλλοντος που προβάλλεται και σε τοπικό και σε παγκόσμιο επίπεδο. Η καταπολέμηση κυρίως των μεγάλων προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι χελώνες, όπως η ρύπανση και η διάβρωση των παραλιών βοηθούν στη διατήρηση μιας σχετικά υψηλής ποιότητας τουρισμού. (Αρχελών, 2017)

5.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΟΦΕΛΗ

Συχνά, η θεσμοθέτηση νομικού πλαισίου προστασίας μιας οικολογικά σημαντικής περιοχής αντιμετωπίζεται με καχυποψία ως ένα σύνολο απαγορεύσεων που απειλεί να κάνει τη ζωή των ντόπιων ακόμα πιο δύσκολη. Η πραγματικότητα όμως είναι πολύ διαφορετική, αφού συχνά η ύπαρξη θεσμικού πλαισίου για την προστασία και διαχείριση οικολογικά σημαντικών περιοχών παρέχει ταυτόχρονα και το πλαίσιο για την ανάπτυξή τους. Αν και οι προστατευόμενες περιοχές επιλέγονται με βάση οικολογικά κριτήρια και άμεσο στόχο περιβαλλοντικά οφέλη, μπορούν, εφόσον οι θεσμοί λειτουργούν και η διαχείρισή τους γίνεται σωστά, να οδηγήσουν σε σημαντικά κοινωνικά και οικονομικά οφέλη. Άλλωστε, αυτές είναι οι κατ' εξοχήν πρόσφορες περιοχές για την ανάπτυξη υποδομών αναψυχής, εκπαίδευσης, βιολογικής γεωργίας και κτηνοτροφίας, μικρής κλίμακας παράκτιας αλιείας και, βέβαια, οικοτουρισμού. Στόχος αυτών των δραστηριοτήτων είναι η τόνωση της τοπικής κοινωνίας και η οικονομική στήριξη της λειτουργίας της προστατευόμενης περιοχής. Με δεδομένο πως τα προϊόντα που σχετίζονται με την προστασία της φύσης απευθύνονται σε μια διαρκώς αναπτυσσόμενη αγορά, τέτοιας μορφής ήπιες και περιβαλλοντικά φιλικές μορφές ανάπτυξης είναι ιδιαίτερα επικερδείς και μπορούν να δώσουν μια λύση στον μαρασμό της ελληνικής περιφέρειας.

Στις συζητήσεις για τα οικονομικά οφέλη που προκύπτουν σε μια προστατευόμενη περιοχή, η έμφαση δίνεται συνήθως στις νέες θέσεις εργασίας που δημιουργούνται, αλλά και στη διαφοροποίηση της τοπικής οικονομίας που θεωρητικά καθίσταται πιο ανθεκτική σε περιόδους κρίσης. Αν και αυτά αποτελούν πράγματι τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα, δεν είναι τα μοναδικά. Σε αυτά θα έπρεπε να συνυπολογίσουμε και την οικονομική διάσταση των περιβαλλοντικών οφελών. Οι σχετικές μελέτες είναι ακόμη μάλλον περιορισμένες, αφού πρόκειται για αγαθά που δεν μπορούν πάντα να κοστολογηθούν και να αντιμετωπιστούν με γνώμονα την ποσότητα. Αυτές που υπάρχουν όμως καταλήγουν σε ενδιαφέροντα συμπεράσματα:

Αν περιοριστούμε στα καθαρά οικονομικά μεγέθη και στις ευκαιρίες για οικονομική ανάπτυξη στις προστατευόμενες περιοχές, καταλήγουμε στις παρακάτω βασικές διαπιστώσεις:

- Οι ανάγκες προστασίας και διαχείρισης μιας προστατευόμενης περιοχής οδηγούν σε αύξηση της απασχόλησης τοπικά και περιφερειακά.
- Οι προστατευόμενες περιοχές ή μπορούν να αναδειχθούν σε τουριστικό προορισμό, δραστηριότητα που επιφέρει επιπλέον έσοδα, δημιουργεί θέσεις εργασίας και προωθεί την ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας.

- Οι προστατευόμενες περιοχές είναι συνήθως επιλέξιμες για πολλά εθνικά ή κοινοτικά χρηματοδοτικά προγράμματα. Πέρα από αυτά, η τοπική κοινωνία καρπώνεται επίσης την οικονομική διάσταση των περιβαλλοντικών ωφελειών μιας προστατευόμενης περιοχής, καθώς, για παράδειγμα, το νερό που προορίζεται για πόσιμο θα είναι πιο καθαρό, μπορεί να υπάρχει αυξημένη προστασία από πλημμύρες, τα αλιεύματα να είναι καλύτερης ποιότητας κ.λπ.

Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι τα πλεονεκτήματα όσον αφορά στην απασχόληση δεν περιορίζονται στα πλαίσια μιας προστατευόμενης περιοχής. Εκτείνονται σε όλο το εύρος των υπηρεσιών που θα εξυπηρετήσουν είτε τις ανάγκες των ίδιων των εργαζομένων, είτε το αυξημένο κύμα επισκεπτών. Έχει υπολογιστεί ότι τα έσοδα από κάθε 3-5 θέσεις πλήρους απασχόλησης που δημιουργούνται για να καλυφθούν οι ειδικές ανάγκες μιας περιοχής του δικτύου Natura 2000 οδηγούν στη δημιουργία μιας ακόμη θέσης. Ο τύπος και το μέγεθος αυτών των ωφελειών εξαρτάται, βέβαια, από την περιοχή αλλά και από την επιτυχή διαχείριση, την τοπική αποδοχή και, τελικά, τη διείσδυση της έννοιας της προστασίας στην ευρύτερη τοπική οικονομία. Άμεση σχέση υπάρχει επίσης με τον οικονομικό σχεδιασμό σε τοπικό ή περιφερειακό επίπεδο, καθώς και με το αν η τοπική κοινωνία μπορεί να αναπτύξει πρωτοβουλίες που θα εκμεταλλευτούν το δυναμικό του φυσικού πλούτου της περιοχής. Επανειλημμένως και σε όλη την Ευρώπη παρατηρείται το φαινόμενο οι τοπικές κοινωνίες να μη γνωρίζουν τις δυνατότητες χρηματοδότησης που προκύπτουν από εθνικούς ή κοινοτικούς πόρους. Σε αυτή την περίπτωση, η λειτουργία ενός κέντρου πληροφόρησης ή μιας συντονισμένης ομάδας που θα ασχολείται με τη διαχείριση αποτελεί συνήθως πηγή ενημέρωσης.

Οι περισσότερες προστατευόμενες περιοχές στην Ελλάδα είναι εκτάσεις στις οποίες παρατηρούνται δραστηριότητες χαμηλής έντασης.

5.4 ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΟΦΕΛΗ

Οι δυνατότητες οικονομικής ανάπτυξης συνεπάγονται και κοινωνικά οφέλη. Κάποια είναι προφανή: οι θέσεις εργασίας συνεπάγονται μείωση της ανεργίας, συγκράτηση του πληθυσμού σε μια περιοχή και βελτίωση του κοινωνικού ιστού. Πολλοί υποστηρίζουν ότι η κοινωνία των πολιτών στην Ελλάδα βρίσκεται σε εμβρυακό στάδιο. Με τη συμβολή όμως και την υποστήριξη (κυρίως)

του φορέα διαχείρισης, καθώς και με δράσεις όπως η οργάνωση δικτύων, ο εθελοντισμός, και η ενεργοποίηση συμμετοχικών διαδικασιών και τεχνικών επίλυσης συγκρούσεων στις προστατευόμενες περιοχές, η ανάπτυξη κοινωνικής συνείδησης μπορεί να ενισχυθεί αποφασιστικά.

Οι δυνατότητες αναψυχής και περιβαλλοντικής εκπαίδευσης, αλλά και η προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς, αποτελούν άλλες πτυχές της κοινωνικής αξίας των προστατευόμενων περιοχών. Προκειμένου πάντως να αξιοποιηθεί αυτό το δυναμικό, είναι αναγκαία η δραστηριοποίηση των ενδιαφερόμενων μερών. Οι φορείς διαχείρισης (είτε πρόκειται για φορείς διαχείρισης των εθνικών πάρκων είτε για άλλες διαχειριστικές αρχές των προστατευόμενων περιοχών), μπορούν να εμψυχώσουν τις πρώτες προσπάθειες και να τις προωθήσουν με συμβουλές, υλικό ή ό,τι άλλο μπορεί να χρειαστεί.

Η ορθή διαχείριση των προστατευόμενων περιοχών απαιτεί αλλά και προκαλεί την ενεργό και ώριμη συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας. Στην Ελλάδα αυτή διασφαλίζεται και νομικά μέσω των φορέων διαχείρισης της κάθε προστατευόμενης περιοχής. Παρόλα αυτά, τα οφέλη που προκύπτουν από μια προστατευόμενη περιοχή σπάνια αναγνωρίζονται στο σύνολό τους, με αποτέλεσμα η πλήρης σχέση κόστους-οφέλους να μην καθίσταται πάντα κατανοητή στα κέντρα λήψης αποφάσεων. Πολλά από τα κοινωνικά και οικονομικά πλεονεκτήματα των προστατευόμενων περιοχών δεν είναι άλλωστε πάντα δυνατό να αποτιμηθούν με βάση τους υφιστάμενους νόμους της αγοράς. Οι φορείς διαχείρισης, τοπικά αλλά και κεντρικά, μπορούν να παίξουν σημαντικό ρόλο ώστε να αναπτυχθεί αυτή η σχέση.

Η σύγχρονη αντίληψη προστασίας πρεσβεύει ότι οι προστατευόμενες περιοχές είναι αφιερωμένες στην προστασία της βιοποικιλότητας αλλά και των τοπικών φυσικών και κοινωνικοπολιτικών χαρακτηριστικών, μέσω της ρύθμισης των ανθρώπινων δραστηριοτήτων μέσα στα όριά τους και γύρω από αυτές.

5.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συμπερασματικά, θα μπορούσαμε να τονίσουμε τις παρακάτω βασικές διαπιστώσεις:

Η πείρα αποδεικνύει ότι οι ανθρώπινες δραστηριότητες και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος μπορούν να συνυπάρξουν προς όφελος και των δύο.

Η προστασία της βιοποικιλότητας δε συνεπάγεται μόνο περιορισμούς και ρυθμίσεις. Μπορεί να μετατραπεί σε κινητήρια δύναμη για τη βιώσιμη ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών, που συνήθως απειλούνται από μαρασμό.

Σε μια περιοχή ειδικής αξίας, όπως είναι μια προστατευόμενη περιοχή, όλες οι οικονομικές δραστηριότητες θα πρέπει να διέπονται από μια περιβαλλοντική διάσταση. Αυτό σημαίνει ότι επιβάλλεται να σχεδιάζονται και να υλοποιούνται με τέτοιον τρόπο, ώστε να είναι συμβατές με την προστασία της περιοχής, τη διατήρηση των συγκεκριμένων αξιών που την χαρακτηρίζουν και την εξασφάλιση της καλής κατάστασης του προστατευτέου αντικειμένου.

- Οι όποιες οικονομικές δραστηριότητες αναπτύσσονται μέσα σε μια προστατευόμενη περιοχή ή γύρω από αυτή πρέπει να αποτελούν μέρος της διαχείρισής της, δηλαδή να ρυθμίζονται από το διαχειριστικό σχέδιο και άλλους κανόνες, όπως είναι οι ζωνώσεις και άλλοι ειδικοί όροι.
- Δεν υπάρχουν a priori καλές και κακές δραστηριότητες. Ακόμα και οι πιο ήπιες δραστηριότητες μπορούν να βλάψουν, αν πραγματοποιηθούν ανεξέλεγκτα και δεν έχει εξασφαλιστεί το ανάλογο διαχειριστικό πλαίσιο.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός, όπως ο χωροταξικός σχεδιασμός στην ξηρά, είναι μια παράδοξη διαδικασία που στοχεύει τόσο στη νομιμοποίηση της ανάπτυξης, όσο και στην προστασία των ιδιωτικών κερδοσκοπικών συμφερόντων και στην προστασία των δημόσιων αγαθών, συμπεριλαμβανομένου του παρθένου περιβάλλοντος. Θεωρείται επιθυμητή λόγω της υπόσχεσής του για μεγαλύτερο συντονισμό στον κατακερματισμένο τομέα της θαλάσσιας πολιτικής. Όπως συμβαίνει με τις διαδικασίες των χωρών, διαφορετικές πολιτικές ιδεολογίες, κοσμοθεωρίες και παραδόσεις στον προγραμματισμό αντικατοπτρίζονται επίσης στις συζητήσεις γύρω από τις διακρατικές διαστάσεις του χωροταξικού σχεδιασμού στη θάλασσα. Προκειμένου να εκπληρώσει το κεντρικό της καθήκον της διατομεακής ολοκλήρωσης, ο ΘΧΣ θα πρέπει να προωθήσει έναν ανοικτό και διαφανή διάλογο που θα εκθέτει τις διάφορες υποκείμενες υποθέσεις και, συνεπώς, θα επιτρέπει τη λήψη τεκμηριωμένων αποφάσεων βασισμένων στην αξία σχετικά με τα επιθυμητά μέλλοντα για τις θάλασσές μας.

Ακόμη και αν ο παραδοσιακός χωροταξικός σχεδιασμός στην ξηρά είναι de facto ένα εργαλείο για την προώθηση της περαιτέρω αξιοποίησης του χώρου για ανθρώπινη χρήση και ιδιωτικό κέρδος, μπορεί κανείς να αντιληφθεί μια διαφορετική πορεία για τον αναδυόμενο τομέα του ΘΧΣ. Ενώ οι φυσικοί πόροι, όπως ο χώρος, είναι σαφώς πεπερασμένοι, εμείς οι άνθρωποι φαίνεται να έχουν τη δυνατότητα να οργανώσουν τις οικονομίες, την τεχνολογία και τον τρόπο ζωής μας με τρόπο που να επιτρέπει τόσο την ευημερία όσο και τα υγιή οικοσυστήματα. Οι περισσότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν θαλάσσια ύδατα υπό τη δικαιοδοσία τους. Πρόκειται για περιοχές όπου πραγματοποιείται μια σειρά ανθρώπινων δραστηριοτήτων και οι οποίες πρέπει να αναπτυχθούν με βιώσιμο τρόπο. Το 2014 η ΕΕ ενέκρινε νομοθετική πράξη που καθορίζει μια δέσμη ελάχιστων απαιτήσεων για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό στην Ευρώπη. Οι θαλάσσιες περιοχές έχουν να αντιμετωπίσουν πολλές ανταγωνιστικές αξιώσεις όσον αφορά τη χρήση και ανάπτυξή τους, όπως από τον τομέα του τουρισμού, της αλιείας και των υδατοκαλλιεργειών, της εξόρυξης πρώτων υλών, των οδών θαλάσσιας μεταφοράς, των προστατευμένων θαλάσσιων περιοχών κ.λπ. Επίσης, αντιμετωπίζουν κοινές προκλήσεις, όπως τα ευαίσθητα οικοσυστήματα, τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής και τη ρύπανση.

Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός αποσκοπεί στο να δώσει στις δημόσιες αρχές τις δυνατότητες να οργανώνουν ανθρώπινες δραστηριότητες σε θαλάσσιες περιοχές για την επίτευξη

διάφορων οικολογικών, οικονομικών και κοινωνικών στόχων. Η καθιέρωση του ΘΧΣ σε νομική υποχρέωση για τα κράτη μέλη θα ενισχύσει σίγουρα την ομοιομορφία τόσο στην αντίληψη όσο και στην εφαρμογή της διαχείρισης της θάλασσας στις διάφορες ευρωπαϊκές θαλάσσιες λεκάνες. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να προσκομίσουν χωροταξικά σχέδια σε καθορισμένο χρονοδιάγραμμα και σε συνοπτική μορφή, λαμβάνοντας υπόψη τις ελάχιστες απαιτήσεις χωροταξικού σχεδιασμού που ορίζει η οδηγία. Όσον αφορά το περιεχόμενο των σχεδίων, η οδηγία, μολονότι δίνει προτεραιότητα στις οικονομικές δραστηριότητες, εισάγει μια σημαντική καινοτομία, δεδομένου ότι βασίζεται στη διευρυμένη αντίληψη της προσέγγισης που βασίζεται στο οικοσύστημα, συνδέοντας το παραδοσιακό περιβαλλοντικο-κοινωνικοοικονομικό τρίπτυχο με την ασφάλεια. Επίσης, η οδηγία του 2014 αποτελεί το πρώτο διεθνές, αν και περιφερειακό, νομικό πλαίσιο για τον ΘΧΣ. Ωστόσο, αναμένεται να έχει αντίκτυπο στη νομοθεσία των τρίτων κρατών για τη διεξαγωγή σχεδίων διαχείρισης της θάλασσας μέσω των διαδικασιών προσχώρησης ή σύνδεσης, καθώς και των προοπτικών στο πλαίσιο της αρχιτεκτονικής της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας. Η Ελλάδα δεν έχει ακόμη καταρτίσει ή δεν έχει εγκρίνει επίσημα εθνικό σχέδιο ΘΧΣ. , σε μια εποχή που η χωροταξία και γενικότερα η ρύθμιση του χώρου δεν φαίνεται να αποτελεί προτεραιότητα της Ελληνικής κυβερνητικής πολιτικής, τα προβλήματα από τη ενδεχόμενη έναρξη του χωροταξικού σχεδιασμού των ελληνικών θαλασσών φαίνεται να είναι πολλά και δισεπίλυτα.

Η ενσωμάτωση του ΘΧΣ στο κοινοτικό νομοσχέδιο έχει αποδειχθεί ότι είναι ένα δύσκολο έργο. Τα κράτη μέλη θα πρέπει τώρα να προχωρήσουν στη φάση της εφαρμογής. Η αποτελεσματική εφαρμογή θα καθορίζεται από διάφορες παραμέτρους, όπως τα διαφορετικά επίπεδα των επιδόσεων και εμπειριών του κρατικού ΘΧΣ, οι διαφορετικές θεσμικές και διοικητικές ικανότητες και αντιλήψεις σχετικά με τις χρήσεις του θαλάσσιου περιβάλλοντος, εκκρεμείς ή νέες διαμάχες που μπορεί να προκύψουν, γύρω από το γεωπολιτικό περιβάλλον. Ανεξαρτήτως του αποτελέσματος της διαδικασίας, η επιτυχία της οδηγίας θα συνδέεται με τη συμβολή της στη μετατόπιση της εστίασης από την ανάπτυξη συνολικών πολιτικών και νομικών πλαισίων σε εθνικό, περιφερειακό και διεθνές επίπεδο στην εφαρμογή ολοκληρωμένων επιχειρησιακών σχεδίων.

Στην περίπτωση της μελέτης της περιοχής της Κυπαρισσίας, καθώς πρόκειται για μια μικρή πόλη, όπου ο τουρισμός είναι μια ήπια δραστηριότητα, το λιμάνι δεν βρίσκεται σε λειτουργία και γενικά η οικονομική δραστηριότητα είναι χαμηλή, είναι δύσκολο να κάνουμε συγκρίσεις με εφαρμοσμένα σχέδια ΘΧΣ και να τα προσαρμόσουμε σε ένα τοπικό επίπεδο μικρής εμβέλειας όπως είναι η Κυπαρισσία. Οι συγκρούσεις μεταξύ των χρηστών δεν είναι ισχυρές οπότε η μελέτη περιορίστηκε

στη σύγκρουση ανάμεσα στην προστατευόμενη περιοχή Natura και το πως ένας κατάλληλος σχεδιασμός μπορεί να αποφέρει θετικά αποτελέσματα στην περιοχή, κοινωνικά και οικονομικά, προστατεύοντας συγχρόνως το περιβάλλον. Ένα μελλοντικό εθνικό σχέδιο ΘΧΣ δεν θα έχει πρόβλημα να υλοποιηθεί στην περιοχή της Κυπαρισσίας καθώς μόνο ίσως ο τουρισμός θα πρέπει να έρθει σε ισορροπία με την οικολογικά προστατευόμενη περιοχή.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αρχελών, 2017. *archelon.gr.* Ανασύρθηκε στις 16 Ιουλίου 2017 από: http://www.archelon.gr/index.php

Βασενχοβεν Λ., (2017) *Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός, Ηράκλειο:* Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης

Κιουσιόπουλος Μ., (2011). *Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός: Αναγκαιότητα ή μια ακόμα ουτοπία σχετικά με τη ρύθμιση του χώρου στην Ελλάδα.* Ανασύρθηκε στις 16 Ιουλίου 2017 από: http://www.prd.uth.gr/sites/GS_RSAI/CONFERENCE_MAY2011_SITE/PAPERS_MAY2011_PDF_CD/KIOUSOPOULOS_G_BOLLANOU_H_M_26.pdf

Backer, H., 2011 Transboundary maritime spatial planning: a Baltic Sea perspective, J Coast Conserv 15:279

Barry M, E. I. V. d. M. P., 2003. *Ocean governance in the Netherlands North Sea. Marine cadastres and coastal management, FIG working week, Paris, France, 13-17*

Bianchi N, C. M., 2000. Marine Biodiversity in the Mediterranean: situation, problems and prospects for the future. *Mar.Pollut.Bull,* Volume 40

Cieślak, J. P. K. S. A. Z. J., 2009. Compendium on Maritime Spatial Planning systems in the Baltic Sea Region countries, Maritime Institute in Gdansk, pp 145

CoastNET. Spatial planning in the coastal and marine environment: next steps to action. Report of a CoastNET conference. University of London, UK, 1 October 2003

Commission of the European Communities. Green paper: towards a future maritime policy for the union: a European vision for the oceans and seas. COM(2006)275 final. Brussels, 2006

Council of the European Communities Directive 79/409/EEC of 2 April 1979 on the conservation of wild birds. OJ L 103, 24 March 1979, as amended

Council of the European Communities Directive 92/43/EEC of 21 May 1992 on the conservation of natural habitats and of wild fauna and flora. OJ L 206, 22 July 1992

Crowder L, et al. Resolving mismatches in US ocean governance. Science 2006;313(4):617–8

Crowder L, Norse E. Essential ecological insights for marine ecosystem-based management and marine spatial planning. Marine Policy 2008; doi:10.1016/j.marpol.2008.03.012

Day J. Zoning lessons from the Great Barrier Reef Marine Park. Ocean and Coastal Management 2002;45:139–56

Day J. The need and practice of monitoring, evaluating and adapting marine planning and management. Marine Policy 2008; doi:10.1016/ j.marpol.2008.03.023

DEFRA. A sea change. A Marine Bill White Paper. In: Presented to parliament by the secretary of state for environment, food and rural affairs by command of Her Majesty. London, March 2007
Dimopoulos, 1998. europa.eu. Ανασύρθηκε στις 20 Ιουλίου 2017 από: http://ec.europa.eu/environment/life/project/Projects/index.cfm?fuseaction=search.dspPage&n_proj_id=311&docType=pdf

Douvere, 2008. The importance of marine spatial planning in advancing ecosystem-based sea use management. Marine Policy, Issue 32, pp. 762-771

Douvere F, Ehler C, 2009. New perspectives on sea use management: initial findings from European experience with marine spatial planning. Journal for Environmental Management [in press]

Douvere F, et al. The role of spatial planning in sea use management: the Belgian case. Marine Policy 2007;31:182–91

European Commission. European spatial development perspective. Towards balanced and sustainable development of the territory of the European Union. Agreed at the informal council of ministers responsible for spatial planning in Potsdam, 1999

European Commission. Thematic strategy on the protection and conservation of the marine environment. Communication from the Commission to the Council and the European Parliament. COM(2005)504 final. Brussels, 2005

European Commission, 2015. *EU Law and Publications. A*νασύρθηκε στις 8 Ιουνίου 2017 από: https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/14d91dc4-4b1c-4284-b2fe6446e407e938

European Council, European Parliament. Ανασύρθηκε στις 10 Ιουλίου 2017 από: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A32014L0089

European Science Foundation, 2006. Navigating the future II—position paper 8. Setting the science agendas for Europe. European Science Foundation—Marine Board, 2006

Faludi A (2007) Making sense of the territorial agenda of the European Union. European Journal of Spatial Planning 25:1–21

Friedmann J, Bryson J, Hyslop J, Balducci A, Wiewel W, Albrechts L, Healey P (2004) Strategic spatial planning and the longer range. Plann Theo Pract 5(1):49–67

Gilliland P, Laffoley D. Key elements and steps in the process of developing ecosystem-based marine spatial planning. Marine Policy 2008; , doi:10.1016/j.marpol.2008.03.022

Götenborg declaration. North Sea ministerial meeting on the environmental impact of shipping and fisheries. Götenburg, Sweden, 4–5 May 2006

Hall P. Urban and regional planning. London: Routledge; 2002

HELCOM (2007). HELCOM Baltic Sea Action Plan (adopted by the HELCOM Ministerial meeting, Krakow, Poland 15th November 2007)

Interdepartmental Directors Consultative Committee, 2005. Integrated management plan for the North Sea 2015 (IMPNS 2015)

Jay S (2010) Built at sea: marine management and the construction of marine spatial planning. Town Plan Rev 81(2):173–191

Joint Nature Conservation Committe, 2004. The Irish Sea Pilot. Report to DEFRA by the Joint Nature Conservation Committee, UK

Kapros S, Panou C., 2007. Coastal Shipping and Intermodality in Greece: the weak link. *Res. Transp. Econ. 21 (2007) 323-342*

Koskenniemi, 2007. The fate of public international law: between technique and politics. *Mod Law rev.70(1):1-30*

Maes F. The international legal framework for marine spatial planning. Marine Policy 2008; this issue, doi:10.1016/j.marpol.2008.03.013

Martin K, Hall-Arber M. The missing layer: geo-technologies, communities, and implications for marine spatial planning. Marine Policy 2008; doi:10.1016/j.marpol.2008.03.015

McLeod K, Lubchenco J, Palumbi S, Rosenberg A. Scientific consensus statement on marine ecosystem based management. Communication partnership for science and the sea (COMPASS), 2005

Ministerium fur Artbeit, Bau und Landesentwicklung, 2005. Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern

Nolte N. Marine spatial planning in the German exclusive economic zone. In: Presentation at the first international workshop on marine spatial planning, 8–10 November 2006. Paris, France: UNESCO. Ανασύρθηκε στις 10 Ιουλίου 2017 από: /http://ioc3.unesco.org/marinespS

OSPAR, 2005. Report of the joint meeting of the OSPAR NSRAC working group on spatial planning and the OSPAR working group on marine protected areas, species and habitats (MASH). Bristol, UK, 5 October 2005

OSPAR-HELCOM. Statement on the ecosystem approach to the management of human activities. First joint ministerial meeting of the Helsinki and OSPAR Commissions (JMM). Bremen, Germany, 25–26 June 2003

Papageorgiou, M., 2016. Marine spatial planning and the Greek experience. *Marine Policy,* Volume 74, pp. 18-24

Peel, D., Lloyd, M., 2004. *The social reconstruction of the marine environment. Towards marine spatial* planning? Town Planning Review 75, 359-378

Plasman IC. Implementing marine spatial planning: a policy perspective. Marine Policy 2008; doi:10.1016/j.marpol.2008.03.016

Plasman C, Van Hessche U. Duurzaam beheer van de Noordzee. Argus Milieumagazine 2004; 3:4–7.

Pomeroy R, Douvere F. The engagement of stakeholders in the marine spatial planning process. Marine Policy 2008; doi:10.1016/j.marpol. 2008.03.017

Rittel, H.W.J. & Webber, M.M., 1973. Dilemmas in a general theory of planning. Policy Sci (1973) 4: 155. https://doi.org/10.1007/BF01405730

Siegel, 2010. *Unplanning: livable cities and political choices. Preservation Institute (April 8, 2010). 140 pp*

Young O, et al. Solving the crisis in ocean governance. Place-based management of marine ecosystems. Environment 2007; 49(4):21–30

Zaucha, J., 2008. *Sea use planning and ICZM - East West Window project WG 3 Final report: 57 pp*