

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**«Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΑΣΙΝΗΣ ΒΙΒΛΟΥ ΓΙΑ ΜΙΑ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ
ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΣΤΟ
ΣΤΑΔΙΟ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΤΗΣ ΜΠΛΕ ΒΙΒΛΟΥ. ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ
ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΥΙΟΘΕΤΗΘΟΥΝ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΑΕΙΦΟΡΟ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ ΚΑΙ ΤΗ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΩΝ
ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΟΙΚΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ»**

Βαβλαδέλλη Ευστρατία

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

Ιούνιος 2009

Δήλωση Αυθεντικότητας

Δηλώνω υπεύθυνα ότι, η παρούσα διπλωματική εργασία δεν έχει υποβληθεί για την απόκτηση άλλου μεταπτυχιακού τίτλου ειδίκευσης ή άλλου πτυχίου, πέραν αυτού, ολικά ή μερικά, στο Πανεπιστήμιο Πειραιά ή σε άλλο Πανεπιστήμιο του εσωτερικού ή εξωτερικού.

Οι απόψεις και τα συμπεράσματα που περιέχονται σε αυτό το έγγραφο εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Η Δηλούσα

ΒΑΒΛΑΔΕΛΛΗ ΕΥΣΤΡΑΤΙΑ

6^{ος} Κύκλος Part time, MN 06024, Ημερομηνία Εγγραφής 15/09/2006

“Copyright © Βαβλαδέλλη Ευστρατία, 2009.

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος”

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς τον συγγραφέα.”

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε 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:

- Τσελέντης Βασίλειος –Στυλιανός (Επιβλέπων)
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος
- Σαμιώτης Γεώργιος

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

Ευχαριστίες

Στην προσπάθεια μου να ανταποκριθώ στο επίπεδο του μεταπτυχιακού προγράμματος μεταπτυχιακών σπουδών στην Ναυτιλία και στις προσδοκίες του καθηγητή μου κυρίου Βασίλειου Τσελέντη και της επιτροπής των κυρίων καθηγητών Θεοδωρόπουλο Σωτήριο και Σαμιώτη Γεώργιο, συνέταξα την ακόλουθη εργασία, την οποία παρακαλώ όπως διαβάσετε και κρίνετε με βάση την εμπειρία των τόσων χρόνων που σας ακολουθούν στην πορεία σας μέχρι σήμερα.

Θα ήθελα στο σημείο αυτό να ευχαριστήσω πρώτα τον καθηγητή μου κύριο Βασίλειο Τσελέντη για την έμπνευση του θέματος και την καθοδήγηση του. Τον συμφοιτητή και φίλο κύριο Χρήστο Τόλη για την ηθική υποστήριξη και βοήθεια. Και τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου Δήμητρα και Χαράλαμπο Βαβλαδέλλη που με στήριξαν όλα αυτά τα χρόνια στην προσπάθεια τους να με κάνουν καλύτερο άνθρωπο. Θέλω να πιστεύω ότι μου δίδαξαν την πιο μεγάλη αξία της ζωής : αγάπη και σεβασμό για τον συνάνθρωπο.

Τέλος, θα ήθελα να σας ευχαριστήσω για το χρόνο που διαθέσατε για την ανάγνωση της ακόλουθης διπλωματικής.

Με σεβασμό

Βαβλαδέλλη Ευστρατία

Πίνακας Περιεχομένων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ: ΓΙΑΤΙ ΕΠΙΖΗΤΕΙΤΑΙ ΟΛΙΣΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΩΝ ΩΚΕΑΝΩΝ;	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ	21
2.1. Εισαγωγή.....	21
2.2. Θαλάσσιο Περιβάλλον.....	21
2.3. Έρευνα.....	24
2.4. Καινοτομία.....	25
2.5. Η Τεχνογνωσία του Εργατικού Δυναμικού.....	28
2.6. Οι Όμιλοι και το Κανονιστικό Πλαίσιο	30
2.7. Η Ποιότητα Ζωής στις Παράκτιες Περιοχές.....	32
2.8. Νέα Εργαλεία για τη Διαχείριση των Σχέσεων με τους Ωκεανούς	35
2.9. Νέοι Τρόποι Διακυβέρνησης Θεμάτων που αφορούν τη Θάλασσα	37
2.10. Προστασία της Θαλάσσιας Κληρονομιάς και Ευαισθητοποίηση της Κοινής Γνώμης.....	39
2.11. Επίλογος.....	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΤΗΣ ΠΡΑΣΙΝΗΣ ΒΙΒΛΟΥ	42
3.1. Εισαγωγή	42
3.2. Ανάγκη για μια Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική.....	42
3.3. Από τη Θεωρία στην Πράξη.....	43
3.4. Στόχος: Η Αειφόρος Ανάπτυξη.....	45
3.5. Επίλογος	47
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΘΕΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΗΝ ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟ	48
4.1. Εισαγωγή.....	48
4.2. Ένας Ανταγωνιστικός Θαλάσσιος Κλάδος.....	48
4.3. Η Σημασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος για την Αειφόρο Χρήση των Θαλάσσιων Πόρων	49
4.4. Παραμένοντας στην αιχμή της Γνώσης και της Τεχνολογίας.....	50
4.5. Καινοτομία υπό Μεταβαλλόμενες Συνθήκες.....	52
4.6. Ανάπτυξη των Ναυτικών Δεξιοτήτων της Ευρώπης και Επέκταση της Αειφόρου Ναυτικής Απασχόλησης	52

4.7. Όμιλοι	54
4.8. Το Κανονιστικό Πλαίσιο.....	55
4.9. Μεγιστοποίηση της Ποιότητας Ζωής στις Παράκτιες Περιοχές.....	56
4.9.1. Η Αυξανόμενη Προσέλκυση των Παράκτιων Ζωνών σαν Περιοχές Διαβίωσης και Εργασίας	56
4.9.2. Προσαρμογή στους Παράκτιους Κινδύνους	58
4.9.3. Ανάπτυξη του Παραθαλάσσιου Τουρισμού	59
4.9.4. Διαχείριση της Διασύνδεσης Ξηράς /Θάλασσας	60
4.10. Παρέχοντας τα Εργαλεία για τη Διαχείριση της Σχέσης με τους Ωκεανούς	62
4.11. Θαλάσσια Διακυβέρνηση	63
4.11.1.Οι δραστηριότητες των Κυβερνήσεων αναφορικά με το Πέλαγος	63
4.11.2. Διεθνείς κανόνες για Παγκόσμιες Δραστηριότητες	65
4.12. Αναζητώντας την Θαλάσσια Κληρονομιά της Ευρώπης και Επιβεβαίωση της Θαλάσσιας Ταυτότητας της	66
4.13. Επίλογος	67
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 MARITIME CLUSTERS	
5.1. Εισαγωγή	69
5.2. Πόλεις και Λιμάνια σε μεταβατικό Στάδιο	69
5.3. Maritime Clusters	70
5.4. Ευρωπαϊκή Στήριξη	72
5.5. Επίλογος	73
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΜΠΛΕ ΒΙΒΛΟΣ ΚΑΙ ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ	
6.1. Εισαγωγή	74
6.2. Σχέδιο Δράσης	75
6.3. Μέσα για την Χάραξη μιας Ολοκληρωμένης Πολιτικής.....	76
6.3.1.Ένα Ευρωπαϊκό Δίκτυο για τη θαλάσσια Εποπτεία	77
6.3.2. Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός και Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών(Integrated Coastal Zone Management-ICZM)	78
6.3.3. Μια Ολοκληρωμένη Προσέγγιση για την Συλλογή Δεδομένων Επεξεργασίας και Αποστολής	79

6.4. Τομείς Δράσης για μια Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	80
6.4.1. Μεγιστοποίηση της Αειφόρου Χρήσης των Ωκεανών και των Θαλασσών.....	80
6.4.2. Η Οικοδόμηση της Γνώσης και της Καινοτομίας για τη Θαλάσσια Πολιτική	84
6.4.3. Η Επίτευξη της Υψηλότερης Ποιότητας Ζωής στις Παραθαλάσσιες Περιοχές	85
6.4.4. Προώθηση της Ηγετικής Θέσης της Ευρώπης σε Διεθνείς Θαλάσσιες Υποθέσεις	86
6.4.5. Αύξηση της Προβολής της Θαλάσσιας Ευρώπης	87
6.5. Επίλογος	87
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ: Η ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΈΝΩΣΗΣ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΤΑΥΤΟΧΡΟΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ	88
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	91

Περιεχόμενα Χάρτων

Χάρτης 1-1:Εργασιακοί τομείς σχετικοί με τη θάλασσα δραστηριότητα	13
Χάρτης 1-2: Παράκτιες Ζώνες και Πληθυσμιακή Πυκνότητα	16

Περιεχόμενα Πινάκων

Πίνακας 1-1: Κύκλος εργασιών των οικονομικών κλάδων που σχετίζονται με τη θάλασσα, εξαιρουμένου του τουρισμού.....	14
--	----

Περίληψη

Τον Ιούνιο του 2006, με την δημοσίευση της **Πράσινης Βίβλου** η Επιτροπή υπέβαλε τα κύρια στοιχεία της νέας ολοκληρωμένης ευρωπαϊκής θαλάσσιας πολιτικής, συμπεριλαμβανομένων των ιδρυτικών αρχών και των κύριων στόχων, το διακυβερνητικό πλαίσιο που απαιτείται και τα κατάλληλα εργαλεία για μια ολοκληρωμένη χάραξη πολιτικής. Όλα αυτά αντιπροσωπεύουν την παράδοση ενός νέου οράματος για την Ευρώπη των ωκεανών και των θαλασσών, όπως αποφάσισε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στους στρατηγικούς της στόχους για την περίοδο 2005-2009.

Βασικός στόχος είναι η μεγιστοποίηση της αειφόρου χρήσης των ωκεανών και των θαλασσών, η οικοδόμηση μιας βάσης γνώσεων και της καινοτομίας για τη ναυτιλιακή πολιτική, που να εξασφαλίζει την υψηλότερη ποιότητα ζωής στις παράκτιες περιοχές και η αύξηση της προβολής της θαλάσσιας Ευρώπης.

Ενδυναμωμένη από την υποστήριξη που έλαβε από την κοινωνία των πολιτών αλλά και από δημόσιους φορείς, η Επιτροπή αποφάσισε να ενεργοποιήσει τη δεύτερη φάση, αυτή της **Μπλε Βίβλου** που παρουσιάστηκε στις 10 Οκτωβρίου 2007. Πρόκειται για ένα «πακέτο» που περιλαμβάνει δύο ανακοινώσεις της Επιτροπής και δύο έγγραφα εργασίας – ένα σχέδιο δράσης και μία μελέτη επιπτώσεων. Το σχέδιο δράσης, αποτελεί ουσιαστικά το έγγραφο αναφοράς που χαράσσει τη ρότα για τη νέα ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική. Προβλέπει τριάντα περίπου δράσεις. Η γενική ιδέα του σχεδίου είναι να μην προστεθούν νέες ρυθμίσεις στις ήδη υπάρχουσες, αλλά κυρίως, να εξασφαλιστεί στον μέγιστο δυνατό βαθμό η συμμετοχή των διάφορων ενδιαφερόμενων μερών στη διαδικασία λήψης αποφάσεων προκειμένου να ληφθεί η συναίνεσή τους προτού τεθούν σε εφαρμογή συγκεκριμένες δράσεις. Αυτό ισχύει κυρίως για τα νέα μέσα, όπως ο χωροταξικός σχεδιασμός ο οποίος θα τεθεί σε εφαρμογή μέσω πιλοτικών έργων. Το σχέδιο δράσης αποδίδει επίσης μεγάλη σημασία στα μέτρα ενθάρρυνσης και προβλέπει διευκολύνσεις για τα έργα που συμμορφώνονται με τις ορθές πρακτικές.

Ωστόσο, η επιτυχία της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα εξαρτηθεί από τον σωστό συντονισμό αυτών των μέτρων προκειμένου να εξυπηρετηθεί ο συνολικός σκοπός της ορθολογικής ανάπτυξης.

Abstract

The Commission, by publishing “**Green Paper**” June 2006, put forward the main elements of a new European integrated maritime policy, including its founding principles and main objectives, the required governance framework and appropriate tools for integrated policy-making. All together, these represent the delivery of a new vision for Europe's oceans and seas as decided in the European Commission's Strategic Objectives for 2005-2009.

Main object is maximising the sustainable use of the oceans and seas, building a knowledge and innovation base for maritime policy, delivering the highest quality of life in coastal regions and raising the visibility of Maritime Europe.

Encouraged by this support from civil society, and also from public authorities, the Commission decided to launch a second phase, the one called “**Blue Book**”, presented on 10 October 2007. The Blue Book is a “package” that brings together two Commission communications on policy and two working documents – an action plan and an impact study . The action plan, is really the “bible” of the new European maritime policy. It sets out some thirty measures. The idea is not to add regulation to existing regulation, but above all to involve the various participating parties as much as possible in the decision-making process, in order to gain their consent before introducing specific measures. This is particularly true of the new tools such as spatial planning, which will be implemented through pilot projects. The action plan also places great importance on incentive measures and earmarks resources for projects that observe good practice.

But the whole aim of the European integrated maritime policy is to coordinate all the measures in order to meet a global objective of planned development.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ- ΓΙΑΤΙ ΕΠΙΖΗΤΕΙΤΑΙ ΟΛΙΣΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΩΝ ΩΚΕΑΝΩΝ;

Οι θαλάσσιες δραστηριότητες αποτελούν έναν σημαντικό τομέα για τη χάραξη στρατηγικής πολιτικής, λαμβανομένης υπόψη της σημασίας της θαλάσσιας οικονομίας. Εκτιμάται ότι οι τομείς οι οποίοι συνδέονται με την εκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων αντιπροσωπεύουν ποσοστό μεταξύ 3-5% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της Ευρωπαϊκής Ένωσης . Η Ευρωπαϊκή Ένωση καταλαμβάνει την πρώτη θέση σε παγκόσμιο επίπεδο, στους εξής τομείς:

- θαλάσσιες μεταφορές (χάρη στο μέγεθος των εμπορικών συναλλαγών διά θαλάσσης).
- παράκτιος τουρισμός (χάρη στο γεγονός ότι τα δύο τρίτα των συνόρων της Ένωσης βρέχονται από θάλασσες).
- προμήθεια ενεργειακών πόρων στην ανοικτή θάλασσα (χάρη στους πόρους πετρελαίου και φυσικού αερίου της Βόρειας Θάλασσας).
- ναυπηγική τεχνολογία (χάρη στην κατασκευή πλοίων τα οποία διακρίνονται από πλευράς πολυπλοκότητας, ασφάλειας και περιβαλλοντικών επιπτώσεων).
- συναφείς υπηρεσίες (χάρη στην ανάπτυξη τεχνογνωσίας στον τομέα της θαλάσσιας τεχνολογίας).

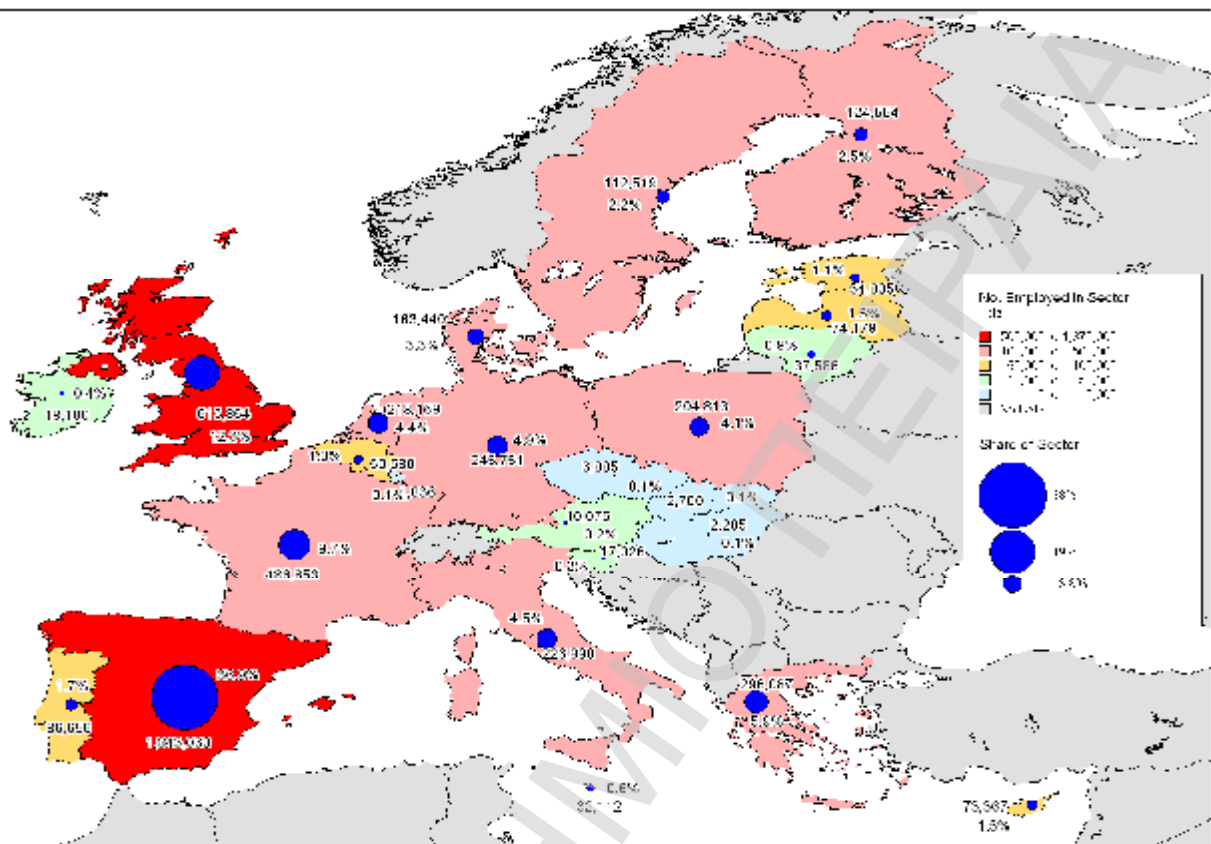
Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Ένωση κατέχει ηγετική θέση σε πολλούς τομείς με αναπτυξιακό δυναμικό, όπως η κατασκευή κρουαζιερόπλοιων, οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και οι λιμένες.

Έχει μεγάλη σημασία να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα σε αυτούς τους τομείς οι οποίοι διαδραματίζουν σημαντικότατο κοινωνικοοικονομικό ρόλο. Για το λόγο αυτό, η Πράσινη Βίβλος που δημοσιεύτηκε τον Ιούνιο του 2006 εξέτασε τους παράγοντες που συνδέονται με την ανταγωνιστικότητα: την κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τις επιστημονικές γνώσεις για όλες τις πτυχές που συνδέονται με τους ωκεανούς, την καινοτομία και την τεχνογνωσία του εργατικού δυναμικού.

Μέχρι σήμερα, οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις θαλάσσιες μεταφορές, στις βιομηχανίες της θάλασσας, στις παράκτιες περιοχές, στην υπεράκτια ενέργεια, στην αλιεία, στο θαλάσσιο περιβάλλον και άλλους συναφείς τομείς έχουν αναπτυχθεί μεμονωμένα. Βέβαια, αν και έχουν ανέκαθεν καταβληθεί προσπάθειες ώστε να λαμβάνεται υπόψη ο αντίκτυπος του ενός τομέα στον άλλο, ωστόσο δεν διερευνήθηκαν ποτέ οι ευρύτερες σχέσεις μεταξύ τους. Κανείς δεν εξέταζε με συστηματικό τρόπο πώς αυτές οι πολιτικές θα μπορούσαν να συνδυαστούν ώστε να αλληλοενισχυθούν. Ταυτόχρονα, οι δραστηριότητες στους ωκεανούς και στις θάλασσες αυξάνονται σε βαθμό που δυσχεραίνεται η διαχείριση των αντικρουόμενων χρήσεων των ωκεανών. Ήρθε η ώρα όλα αυτά τα μεμονωμένα στοιχεία να συνενωθούν και να δημιουργηθεί ένα νέο όραμα για τη διαχείριση των σχέσεων μας με τους ωκεανούς. Η Πράσινη Βίβλος εξέτασε πώς μπορεί αυτό να γίνει πράξη ώστε να παρασχεθεί το καλύτερο δυνατό πλαίσιο για τη διαμόρφωση αυτού του οράματος. Επίσης εξέτασε τις ευκαιρίες που προσφέρουν οι ωκεανοί και οι θάλασσες της Ευρώπης, καθώς και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουμε όταν πρέπει να αξιοποιήσουμε πλήρως τις ευκαιρίες αυτές κατά αειφόρο τρόπο. Δεν φιλοδοξούσε να δώσει απαντήσεις σε όλα, αλλά να θέσει τα σωστά ερωτήματα, όπως:

Πώς πρέπει να διασφαλίσουμε την οικονομική πρωτοκαθεδρία και την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης όχι μόνο στους τομείς της ναυτιλίας, των λιμένων και της ναυπηγικής, αλλά και σε ταχέως αναπτυσσόμενες βιομηχανίες όπως η θαλάσσια βιοτεχνολογία, η παρακολούθηση των ωκεανών και η θαλάσσια ρομποτική, η σύγχρονη υδατοκαλλιέργεια, ο τομέας των κρουαζιερόπλοιων και ο τομέας της παραγωγής ενέργειας από τη θάλασσα;

Δεδομένου ότι η οικονομία της βασίζεται στις εξαγωγές και ενόψει της αύξησης του διεθνούς και περιφερειακού όγκου εμπορικών συναλλαγών και της γεωγραφικής θέσης της, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ζωτικό συμφέρον στην ανταγωνιστικότητα των κλάδων της ναυτιλίας, της ναυπηγικής, του ναυτιλιακού εξοπλισμού και των λιμένων.



ΧΑΡΤΗΣ 1-1: ΕΡΓΑΣΙΑΚΟΙ ΤΟΜΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΟΙ ΜΕ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ
 Πηγή: ECOTEC,2006, <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>.

Εκτιμάται ότι 3-5 % του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ) της Ευρώπης προέρχεται από δραστηριότητες και υπηρεσίες που σχετίζονται με τη θάλασσα, μη περιλαμβανομένης της αξίας των πρώτων υλών όπως πετρέλαιο, αλιεύματα ή φυσικό αέριο.

- Το 90 % σχεδόν του εξωτερικού εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άνω του 40 % του εσωτερικού της εμπορίου διεξάγονται μέσω θαλάσσης.
- 3,5 δισεκατομμύρια τόνοι φορτίου κάθε έτος και 350 εκατομμύρια επιβάτες διέρχονται από τα 1200 ευρωπαϊκά θαλάσσια λιμάνια.
- Η ηγετική θέση της Ευρώπης στον τομέα της ναυτιλίας είναι αδιαμφισβήτητη, με το 40% του παγκόσμιου στόλου να είναι ευρωπαϊκό.

- Από την υδατοκαλλιέργεια προέρχεται το 19 % της συνολικής παραγωγής αλιευμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έως το 2030, η υδατοκαλλιέργεια θα παραγάγει άνω του 50% των ψαριών που καταναλώνονται παγκοσμίως.

Ακολουθεί μια εκτίμηση του κύκλου εργασιών των οικονομικών κλάδων που σχετίζονται με τη θάλασσα, εξαιρουμένου του τουρισμού:

ΠΙΝΑΚΑΣ 1-1: ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΛΑΔΩΝ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΕΞΑΙΡΟΥΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ:

2004	Παγκόσμια Αξία σε εκατ. €	Ευρωπαϊκή αξία σε εκατ. €	Ευρωπαϊκή αξία ως ποσοστό της Παγκόσμιας
Ναυτιλία και Μεταφορές	342.743	151.137	44,1%
Δραστηριότητες θαλάσσιου τουρισμού	168.189	71.812	42,7%
Υπεράκτια εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου	91.146	19.112	20,9%
Μεταποίηση ιχθύων/ θαλασσινών	79.859	8.241	10,3%
Θαλάσσιος Εξοπλισμός	72.871	16.675	22,9%
Αλιεία	55.983	4.758	8,5%
Ναυπηγική	37.746	13.143	34,8%
Λιμάνια	25.017	10.478	41,9%
Θαλάσσια Υδατοκαλλιέργεια	23.876	3.483	14,6%
Κλάδος κρουαζιέρων	12.000	2.365	19,7%
Έρευνα και Ανάπτυξη	10.629	3.273	30,8%
Φύκια	5.988	n/a*	n/a*
Θαλάσσιο Εμπόριο	6.840	2.736	40,0%
Θαλάσσια Πληροφορική	3.570	1.382	38,7%
Ορυκτά Και Αδρανή	2.741	1.344	49,0%
Ανανεώσιμη Ενέργεια	128	121	94,5%
Θαλάσσια Βιοτεχνολογία	2.190	n/a*	n/a*
Υποθαλάσσιες τηλεπικοινωνίες	1.126	185	16,4%
Επιτήρηση ωκεανών	2.013	538	26,7%
Εκπαίδευση και Κατάρτιση	1.537	n/a*	n/a*

*n/a: Μη διαθέσιμο

Πηγή: Marine Industries Global Market Analysis. Irish Marine Institute, 2005.

Πώς μπορούμε να μεγιστοποιήσουμε τη γνώση μας για τους ωκεανούς και τις θάλασσες μέσω της επιστημονικής έρευνας και τεχνολογίας και να χρησιμοποιήσουμε τη γνώση αυτή για να διασφαλίσουμε την προστασία των βασικών πόρων των ωκεανών και την αναστροφή της περιβαλλοντικής υποβάθμισης;

Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι καίριας σημασίας για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, της μακροπρόθεσμης ανάπτυξης και της απασχόλησης στην Ευρώπη και είναι ταυτόχρονα σημαντική για τη ζωή στη Γη. Σύμφωνα με στοιχεία από τον δικτυακό τόπο του Maritime Affairs¹:

- Άνω του 70 % της επιφάνειας της Γης καλύπτεται από νερό, ο συνολικός εκτιμώμενος όγκος του οποίου είναι περίπου 1,360,000,000 κυβικά χιλιόμετρα. Περισσότερο από 97% του συνόλου του νερού βρίσκεται στους ωκεανούς.
- Ως αποτέλεσμα της παγκόσμιας κλιματικής αλλαγής η μέση στάθμη των θαλασσών θα αυξηθεί κατά 9 έως 88 εκατοστά έως το 2100 σε σύγκριση με το 2000.
- Οι μισοί από τους υγροβιότοπους της Ευρώπης αναμένεται να εξαφανιστούν έως το 2020.
- Οι ακτές του προστατευόμενου βιοτόπου Amaná στη Γαλλική Γουιάνα φιλοξενούν τις μισές δερματογελώνες του κόσμου.
- Βάσει των τελευταίων επιστημονικών αξιολογήσεων του Διεθνούς Συμβουλίου για την Εξερεύνηση των θαλασσών (ΔΣΕΘ), τα αλιευτικά αποθέματα της Κοινότητας υφίστανται υπεραλίευση και μάλιστα σε διπλάσιο έως πενταπλάσιο βαθμό σε σχέση με μέγιστη βιώσιμη απόδοση των εν λόγω αποθεμάτων.
- Το 2003 υπήρχαν 4.116 εγγεγραμμένες Προστατευόμενες θαλάσσιες Περιοχές που καλύπτουν έκταση 1,6 εκατομμυρίων τετρ. χλμ. ανά τον κόσμο. Αυτό αντιστοιχεί σε λιγότερο του 0,5% των θαλασσών και ωκεανών.
- Η υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος οδηγεί σε εκτεταμένες ανθήσεις φυκών στη Βαλτική.

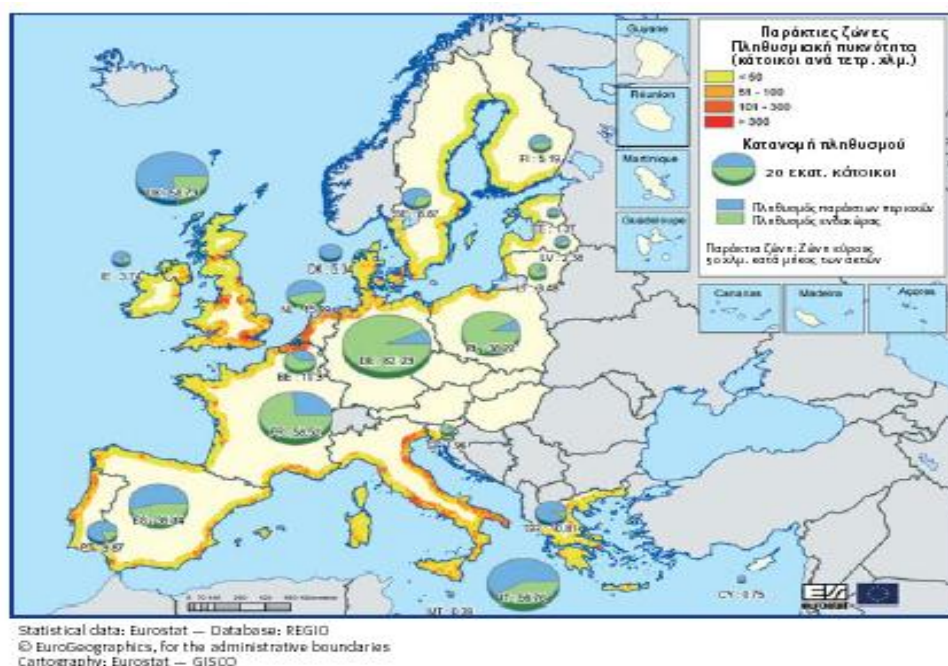
¹ Πληροφορίες και αριθμητικά στοιχεία για τις θαλάσσιες δραστηριότητες.

<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs> τελευταία επίσκεψη : 01/01/09

Πώς μπορούμε να μεγιστοποιήσουμε την ποιότητα της ζωής στις παράκτιες περιοχές μας και να προωθήσουμε την ανάπτυξη του αειφόρου παράκτιου τουρισμού;

Από αρχαιοτάτων χρόνων, οι ωκεανοί και οι θάλασσες διαδραμάτισαν κυρίαρχο ρόλο στην ανάπτυξη του πολιτισμού, της οικονομίας, της ταυτότητας και της ιστορίας της Ευρώπης. Η Ευρωπαϊκή ήπειρος περιβάλλεται από τέσσερις θάλασσες: τη Μεσόγειο, τη Βαλτική, τη Βόρεια θάλασσα και τη Μαύρη θάλασσα και από δύο ωκεανούς: τον Ατλαντικό και τον Αρκτικό. Επιπλέον :

- Μέσω των υπέρ-απομακρυσμένων περιφερειών της, η Ευρώπη περιβάλλεται επίσης από την Καραϊβική θάλασσα και τον Ινδικό Ωκεανό.
- Η συνολική έκταση των θαλασσών που ανήκουν στη δικαιοδοσία των κρατών μελών είναι μεγαλύτερη από την επιφάνεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ακτογραμμή μήκους 68,000 χλμ., δηλαδή τριπλάσια από την ακτογραμμή των ΗΠΑ και σχεδόν διπλάσια από αυτή της Ρωσίας.
- Κανείς Ευρωπαίος δεν κατοικεί σε απόσταση άνω των 700 χλμ. από την ακτή.
- Το ήμισυ σχεδόν του πληθυσμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης ζει σε απόσταση μικρότερη των 50 χλμ. από τη θάλασσα, αν και το εν λόγω τμήμα του πληθυσμού συγκεντρώνεται σε αστικά κέντρα κατά μήκος των ακτών.



ΧΑΡΤΗΣ 1-2: ΠΑΡΑΚΤΙΕΣ ΖΩΝΕΣ ΚΑΙ ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ.

Πηγή: Eurostat 2002 , Database: REGIO, <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>.

Καθώς οι παράκτιες περιοχές γίνονται πιο ελκυστικές, πρέπει να δοθεί αυξημένη προσοχή στους παρεπόμενους κινδύνους όπως ρύπανση, πλημμύρες και αποσάθρωση των ακτών, και στους τρόπους αποφυγής τους. Απαιτούνται προληπτική δράση και καινοτόμος σχεδιασμός.

Επίσημα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αναφέρουν ότι:

- Στις θαλάσσιες περιφέρειες αντιστοιχεί άνω του 40% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος (ΑΕΠ) της Ευρώπης.
- Εκτιμάται ότι η Ευρώπη έχει 8-10 εκατομμύρια ψαράδες που ασχολούνται με την αλιεία ως άθλημα ή ψυχαγωγική δραστηριότητα και ο σχετικός κλάδος έχει κύκλο εργασιών 8-10 δισεκατομμυρίων ευρώ.
- Η θάλασσα είναι ο πλέον δημοφιλής προορισμός για διακοπές στην Ευρώπη: 63 % των ευρωπαίων παραθεριστών επιλέγουν τη θάλασσα για τις διακοπές τους.
- Η Ευρώπη διαθέτει καθαρές παραλίες: από τις 14,000 παράκτιες περιοχές κολύμβησης που παρακολουθούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, το 96,7 % συμμορφώνεται με τις υποχρεωτικές τιμές που ορίζει η ευρωπαϊκή οδηγία περί της ποιότητας των υδάτων κολύμβησης.
- Εκτιμάται ότι υπάρχουν 3,000 παράκτιες μαρίνες στην Ευρωπαϊκή Ένωση με συνολικά 1,000,000 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών.

Οι δημόσιες δαπάνες στην Ευρωπαϊκή Ένωση που αφορούν την προστασία των ακτογραμμών από τη αποσάθρωση και τις πλημμύρες θα ανέλθουν σε 5,4 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως για το διάστημα 1990-2020.

Πώς μπορούμε να βελτιώσουμε τη διαχείριση των ναυτιλιακών υποθέσεων ώστε να επιτύχουμε βέλτιστα αποτελέσματα σε περιφερειακό, εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο και πώς μπορούμε να προωθήσουμε τη συνεργασία στις υπεράκτιες δραστηριότητες των κυβερνήσεων;

Ο ισχύων κατακερματισμός σε τομεακές πολιτικές δυσχεραίνει την εναρμόνιση ανταγωνιστικών μεταξύ τους χρήσεων των ωκεανών και των θαλασσών καθώς και τον

καθορισμό προτεραιοτήτων. Αυτό μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τη λήψη αντικρουόμενων μέτρων, τα οποία με τη σειρά τους έχουν αρνητικές συνέπειες στο θαλάσσιο περιβάλλον, είναι δε δυνατό να επιφέρουν δυσανάλογους περιορισμούς σε αλληλοανταγωνιζόμενες θαλάσσιες δραστηριότητες ή να περιορίσουν τα οφέλη που θα μπορούσαν να αποκομισθούν από νέες δραστηριότητες. Επίσημα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αναφέρουν ότι:

- Στο πλαίσιο του συστήματος των Ηνωμένων Εθνών, υπάρχουν 12 Οργανισμοί που εμπλέκονται στην κατάρτιση πολιτικών που έχουν σχέση με τη θάλασσα.
- Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα και τα κράτη μέλη έχουν υπογράψει περισσότερες από 100 πολυμερείς συμφωνίες σχετικά με θαλάσσια ζητήματα.
- 7 ευρωπαϊοί Επίτροποι υπεύθυνοι για διαφορετικούς τομείς διευθύνουν μια κοινή ειδική ομάδα επιφορτισμένη με την εξέταση των θεμάτων που άπτονται των θαλασσών και των ωκεανών μέσω ολοκληρωμένης προσέγγισης.
- Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, υπάρχουν 6 οργανισμοί που ασχολούνται με θέματα σχετικά με τη θάλασσα: FRONTEX (Ευρωπαϊκός Οργανισμός για τη Διαχείριση της Επιχειρησιακής Συνεργασίας στα Εξωτερικά Σύνορα των κρατών μελών), Ευρωπαϊκός Οργανισμός Άμυνας, Ευρωπαϊκός Οργανισμός Διαστήματος, Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη θάλασσα, Κοινοτικός Οργανισμός Ελέγχου της Αλιείας και Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος.
- Υπάρχουν πολλά παραδείγματα διμερούς συνεργασίας μεταξύ μεμονωμένων κρατών μελών.
- Οι αρμοδιότητες επί διαφόρων θαλάσσιων δραστηριοτήτων στα παράκτια ύδατα ανατίθενται και συντονίζονται διαφορετικά εντός των κρατικών μηχανισμών των κρατών μελών.

Πώς μπορούμε να διατηρήσουμε και να προβάλλουμε την ευρωπαϊκή ναυτική κληρονομιά μας και να ενδυναμώσουμε τη ναυτική ταυτότητα της Ευρώπης;

Πολλά είναι τα οφέλη που θα αποκομισθούν από την καλλιέργεια ενός αισθήματος κοινής ταυτότητας σε όλους όσους κερδίζουν τα προς το ζην από τις θαλάσσιες δραστηριότητες ή έχουν συνδέσει σε σημαντικό βαθμό την ποιότητα ζωής τους με τη

θάλασσα. Αυτό θα προαγάγει τη βαθύτερη κατανόηση των περίπλοκων αλληλεπιδράσεων και της σημασίας της θάλασσας για τη ζωή του ανθρώπου.

Το πρόγραμμα MOSS (Παρακολούθηση, Προστασία και Οπτικοποίηση Θέσεων Ναυαγίων στη Βόρεια Ευρώπη) επιδιώκει να τονώσει το ενδιαφέρον για την κοινή υποθαλάσσια πολιτισμική κληρονομιά της Ευρώπης και να ενθαρρύνει το κοινό να την προστατέψει. Το πρόγραμμα προσφέρει τη δυνατότητα θέασης τεσσάρων μεγάλων ευρωπαϊκών ναυαγίων που βρίσκονται στα ανοιχτά της Ολλανδίας, της Γερμανίας, της Σουηδίας και της Φινλανδίας.

Επίσης ο πολυχώρος «Escal Atlantic», η κορωνίδα του «Ville-Port» στο Saint-Nazaire, άνοιξε για το κοινό στις 23 Απριλίου 2000, με στόχο να εκπαιδεύσει τους κατοίκους της περιοχής σχετικά με το θαλάσσιο παρελθόν της πόλης. Ένα παλιό υποβρύχιο μετατράπηκε σε μουσείο και οι επισκέπτες επωφελούνται της εικονικής ξενάγησης στο εσωτερικό του.

Ένα βαθύτερο μήνυμα της Πράσινης Βίβλου είναι ότι δεν έχουμε πια την πολυτέλεια να μελετάμε τους ωκεανούς και τις θάλασσες αποσπασματικά. Βρισκόμαστε μπροστά στην πρόκληση να διερευνήσουμε τον τρόπο με τον οποίο αλληλεπιδρούν οι διάφορες τομεακές ναυτιλιακές πολιτικές, καθώς και τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να συνδυαστούν αυτές, ώστε να αλληλοσυμπληρώνονται και να δημιουργούν συνέργειες, αφού όλες τους σχετίζονται με τον ίδιο βασικό πόρο: τον παγκόσμιο ωκεανό.

Η Πράσινη Βίβλος κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να συμμετάσχουν στην ανάπτυξη μιας διατομεακής θεώρησης των ωκεανών και των θαλασσών. Η Πράσινη Βίβλος, η οποία, όπως προαναφέραμε, παρουσιάστηκε τον Ιούνιο του 2006, εγκαινίασε με αυτό τον τρόπο μια ευρύτατη διαδικασία διαβούλευσης που διήρκεσε 13 ολόκληρους μήνες και είχε ως θέμα την αναγκαιότητα μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής και τον προσδιορισμό των επιμέρους αναγκών στον τομέα αυτό. Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης ξεπέρασαν τις προσδοκίες: υποβλήθηκαν περισσότερες από 500 γραπτές εισηγήσεις από εθνικά κοινοβούλια και περιφέρειες, από ιδιωτικές επιχειρήσεις, από συνδικαλιστικές οργανώσεις, από Μη Κερδοσκοπικούς Οργανισμούς αλλά και από απλούς πολίτες, με αποδέκτη την ειδική υπηρεσία για τη

θαλάσσια πολιτική που δημιούργησε η Γενική Διεύθυνση Αλιείας και Ναυτιλιακών Υποθέσεων για την εκπόνηση και την παρακολούθηση αυτής της νέας πολιτικής.

Ενδυναμωμένη από την υποστήριξη που έλαβε από την κοινωνία των πολιτών αλλά και από δημόσιους φορείς όπως η Επιτροπή των Περιφερειών ή η γερμανική προεδρία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (πρώτο εξάμηνο του 2007), η Επιτροπή αποφάσισε να ενεργοποιήσει τη δεύτερη φάση, αυτή της σύνθεσης δράσεων για τη δημιουργία ενός σαφούς πλαισίου υλοποίησης της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής. Αυτό είναι και το θέμα που πραγματεύεται η Μπλε Βίβλος που παρουσιάστηκε στις 10 Οκτωβρίου 2007 από τον πρόεδρο της Επιτροπής Ζοζέ Μανουέλ Μπαρόζο και τον Joe Borg, επίτροπο αρμόδιο για την αλιεία και τις ναυτιλιακές υποθέσεις.

Είναι σημαντικό να υπογραμμιστεί ότι η υιοθέτηση ενός σχεδίου δράσης προϋποθέτει σειρά ανακατατάξεων σε θέματα διακυβέρνησης. Η γενική ιδέα του σχεδίου είναι να μην προστεθούν νέες ρυθμίσεις στις ήδη υπάρχουσες, να μην δημιουργηθούν επιπρόσθετες διοικητικές δομές και, κυρίως, να εξασφαλιστεί στον μέγιστο δυνατό βαθμό η συμμετοχή των διάφορων ενδιαφερόμενων μερών στη διαδικασία λήψης αποφάσεων προκειμένου να ληφθεί η συναίνεσή τους προτού τεθούν σε εφαρμογή συγκεκριμένες δράσεις. Αυτό ισχύει κυρίως για τα νέα μέτρα, όπως ο χωροταξικός σχεδιασμός ο οποίος θα τεθεί σε εφαρμογή μέσω πιλοτικών έργων. Το σχέδιο δράσης αποδίδει επίσης μεγάλη σημασία στα μέτρα ενθάρρυνσης και προβλέπει διευκολύνσεις για τα έργα που συμμορφώνονται με τις ορθές πρακτικές.

Ωστόσο, η επιτυχία της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα εξαρτηθεί από στον σωστό συντονισμό αυτών των μέτρων προκειμένου να εξυπηρετηθεί ο συνολικός σκοπός της ορθολογικής ανάπτυξης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ

2.1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Πράσινη Βίβλος θέτει τα θεμέλια για μια θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης η οποία θα παρέχει μια στέρεα βάση για τη διαχείριση των ωκεανών και των θαλασσών, επιτρέποντας την ανάπτυξη ισόρροπων και συνεκτικών πολιτικών και δραστηριοτήτων συναφών προς τη θάλασσα. Επίσης εξετάζει τις ευκαιρίες που προσφέρουν οι ωκεανοί και οι θάλασσες της Ευρώπης, καθώς και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουμε όταν πρέπει να αξιοποιήσουμε πλήρως τις ευκαιρίες αυτές κατά αιεφόρο τρόπο.

2.2.ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Το υγιές θαλάσσιο περιβάλλον αποτελεί απαραίτητη συνθήκη για την αξιοποίηση του πλήρους δυναμικού των ωκεανών. Η διατήρηση ενός υγιούς θαλάσσιου περιβάλλοντος αφορά τη διατήρηση του όγκου και της ποικιλίας των ζωντανών οργανισμών που περιέχει, συμπεριλαμβανομένων των ιχθυοποθεμάτων. Μόνο με την επίτευξη αποθεμάτων σε επίπεδα που να μπορούν να αλιευθούν με βιώσιμο τρόπο μπορεί να εξασφαλιστούν οι πόροι για έναν δυναμικό αλιευτικό τομέα. Απαιτείται ένα υγιές θαλάσσιο περιβάλλον για τα θαλασσινά προκειμένου να συμβάλει κατά βέλτιστο τρόπο στην ανθρώπινη διατροφή και υγεία. Υφίστανται όλο και περισσότερα επιστημονικά στοιχεία που δείχνουν ότι τα ψάρια είναι ιδιαίτερα θρεπτικά, αλλά η παρουσία επιβλαβών ουσιών όπως τα βαρέα μέταλλα και

οι μόνιμοι οργανικοί ρύποι στο θαλάσσιο περιβάλλον μπορεί να στερήσουν την ανθρωπότητα από τη δυνατότητα να αποκομίσει το μέγιστο υγιεινό όφελος από τα θαλασσινά.

Απαιτείται άμεση δράση για να διαφυλαχθούν οι εν λόγω πόροι. Η Επιτροπή θέσπισε μια θεματική στρατηγική για το θαλάσσιο περιβάλλον, η οποία θα αποτελέσει τον περιβαλλοντικό πυλώνα της μελλοντικής θαλάσσιας πολιτικής. Στόχος κλειδί είναι να επιτευχθεί καλή κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέχρι το 2021. Με τη στρατηγική εισάγεται η αρχή του χωροταξικού σχεδιασμού με βάση τα οικοσυστήματα. Είναι πιθανόν να οδηγήσει στον ορισμό επιπλέον προστατευόμενων θαλάσσιων περιοχών, κάτι που θα συμβάλει στη διασφάλιση της βιοποικιλότητας και θα εξασφαλίσει την ταχεία μετάβαση σε βιώσιμα επίπεδα αλίευσης.

Η γαλάζια βιοτεχνολογία² αφορά νέα προϊόντα που μπορούν να παραχθούν μέσω της εκμετάλλευσης της πλούσιας βιοποικιλότητάς μας. Προσφέρει μακροπρόθεσμες προοπτικές αφού εκτιμάται ότι το 80% των έμβιων οργανισμών σε παγκόσμιο επίπεδο απαντώνται στα υδάτινα οικοσυστήματα. Η θαλάσσια βιοτεχνολογία θα συμβάλει σε πολλούς βιομηχανικούς κλάδους, από την υδατοκαλλιέργεια μέχρι τον τομέα της υγείας και από τα καλλυντικά μέχρι τα τρόφιμα.

Καθώς η γαλάζια βιοτεχνολογία βρίσκεται στα αρχικά στάδια ανάπτυξής της, η στήριξη πρέπει να εστιαστεί στην εξερεύνηση και την ενίσχυση της γνώσης, πάνω στην οποία θα στηριχτεί η παραγωγή νέων προϊόντων και υπηρεσιών. Αυτό μπορεί να γίνει σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους παράγοντες. Τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να αξιοποιήσουν το παράδειγμα υφιστάμενων «οικολογικών επενδυτικών κεφαλαίων» για να κινητοποιήσουν πρόσθετα κεφάλαια επιχειρηματικού κινδύνου για οικολογικές καινοτομίες σε θέματα ωκεανών, θαλάσσιων περιβαλλοντικών τεχνολογιών και βιοτεχνολογίας, μέσω της δημιουργίας κατάλληλων «γαλάζιων επενδυτικών κεφαλαίων».

² Λεπτομερές έγγραφο No.10 «Marine Biotechnology»,

<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc.en.html> , τελευταία επίσκεψη : 01/10/08

Η πολιτική της ασφάλειας στη θάλασσα παίζει επίσης μεγάλο ρόλο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντός μας. Η νομοθεσία, τα μέτρα και οι έλεγχοι της Κοινότητας έχουν ενισχυθεί μετά τα καταστροφικά ναυάγια των δεξαμενοπλοίων Erika και Prestige το 1999 και το 2002. Η απαγόρευση και η σταδιακή απόσυρση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους, η στενή επιτήρηση και η αυστηρή επιβολή της εφαρμογής της υφιστάμενης νομοθεσίας, οι αυξημένοι έλεγχοι στα χωρικά ύδατα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι επιθεωρήσεις στους λιμένες, η μερική εναρμόνιση των ποινικών κυρώσεων για τη θαλάσσια ρύπανση και η δημιουργία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EOAΘ-EMSA)³ αποτελούν παραδείγματα της τεράστιας προσπάθειας που έχει καταβληθεί για να βελτιωθεί η θαλάσσια ασφάλεια στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Πρόσφατα, η Επιτροπή δημοσίευσε μια τρίτη δέσμη προτάσεων στον εν λόγω τομέα, με τις οποίες θα ενισχυθεί η ισχύουσα νομοθεσία, ιδίως όσον αφορά τους νηογνώμονες, τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα, την παρακολούθηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας, την ευθύνη των κρατών σημαίας, τις έρευνες σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων και την ευθύνη των πλοιοκτητών.⁴

Δύο παραδείγματα διεθνών συμβάσεων των οποίων η κύρωση θα συμβάλει στη βελτίωση της υγείας του θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτελούν η Διεθνής Σύμβαση για τον έλεγχο των επιβλαβών αντισκωριακών συστημάτων στα πλοία (AFS) και η Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση του έρματος και ιζημάτων των πλοίων (BWM).⁵

Διάφορα κράτη μέλη έχουν αναγνωρίσει τη σημασία της καταπολέμησης εισβαλλόντων ειδών που επηρεάζουν το θαλάσσιο περιβάλλον μέσω της εισαγωγής έρματος. Η εισαγωγή των απαραίτητων τεχνολογιών κατεργασίας του έρματος πρέπει

³ Ασφαλέστερες και καθαρότερες θαλάσσιες μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Λουξεμβούργο, Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2006 σελίδα 16

⁴ Ανακοίνωση της Επιτροπής «Τρίτη Δέσμη νομοθετικών μέτρων υπέρ της θαλάσσιας ασφάλειας στην Ευρωπαϊκή Ένωση», COM (2005) 585 τελικό.

<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>, τελευταία επίσκεψη : 10/11/08

⁵ <http://www.imo.org> , τελευταία επίσκεψη : 10/12/08

να ενθαρρυνθεί. Η Επιτροπή έχει συμβάλλει (π.χ. μέσω έργων του 5ου Προγράμματος Πλαισίου για την κατεργασία του έρματος) στις προσπάθειες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ – ΙΜΟ) για την εφαρμογή του Γενικού προγράμματος διαχείρισης του έρματος, με το οποίο υποβοηθούνται οι αναπτυσσόμενες χώρες να κατανοήσουν το πρόβλημα, να παρακολουθήσουν την κατάσταση και να προετοιμαστούν για την εφαρμογή της σύμβασης ΒΜΜ. Οι εν λόγω προσπάθειες πρέπει να συνεχιστούν.⁶

2.3.ΕΡΕΥΝΑ

Η Έρευνα στις τεχνολογίες των πληροφοριών και των επικοινωνιών, μπορεί να εξασφαλίσει λύσεις με προστιθέμενη αξία σε πολλούς θαλάσσιους τομείς. Στις στρατηγικές προτεραιότητες της Επιτροπής για την περίοδο 2005-2009, η επιστήμη και η έρευνα που αφορούν τη θάλασσα αποτελούν συνεπώς έναν από τους κύριους πυλώνες της μελλοντικής ευρωπαϊκής θαλάσσιας πολιτικής. Στο προτεινόμενο 7ο πρόγραμμα-πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Έρευνα και την Τεχνολογική Ανάπτυξη, προσδιορίζονται ερευνητικά θέματα προτεραιότητας σε τομείς όπως το περιβάλλον, οι μεταφορές, τα τρόφιμα, η γεωργία, η βιοτεχνολογία, η ενέργεια κλπ.

Το έργο WATERBORNE⁷ συγκρότησε, σε συνεργασία με εμπλεκόμενους φορείς και κράτη μέλη στο πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών, ένα όραμα για το έτος 2020, που περιλαμβάνει και ένα στρατηγικό ερευνητικό πρόγραμμα. Το όραμα αυτό περιλαμβάνει ένα πλοίο με δραστικά περιορισμένη επίπτωση στην ατμόσφαιρα και στο ωκεάνιο περιβάλλον. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, θα ενισχυθεί στο πλαίσιο του 7^{ου} Προγράμματος Πλαισίου η έρευνα στον τομέα των τεχνολογιών για καθαρά πλοία,

⁶ Λεπτομερές έγγραφο Νο.6 για την ασφάλεια και την προστασία στη θάλασσα.

<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc.en.html> , τελευταία επίσκεψη : 15/01/09

⁷ http://ec.europa.eu/research/transport/news/article_2067_en.html,

τελευταία επίσκεψη : 10/04/09

συμπεριλαμβανομένων και καθαρότερων μηχανών, καθώς και της ανάκτησης έρματος και ελαίων.

Η επιστημονική έρευνα στον τομέα της θάλασσας αποτελεί παγκόσμια δραστηριότητα. Παράλληλα με τη στήριξη της εφαρμογής γενικών πολιτικών και του σχεδιασμού σε περιφερειακό επίπεδο, η έρευνα πρέπει επίσης να καλύψει πιέσεις σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως οι επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος. Οι άκρως απομακρυσμένες θαλάσσιες περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης ευνοούν την παρατήρηση από τη θάλασσα του συστήματος των ωκεανών, των μετεωρολογικών κύκλων, της βιοποικιλότητας κλπ. Οι δυνατότητες αυτές είναι δυνατόν να ληφθούν υπόψη κατά τον σχεδιασμό των μελλοντικών προγραμμάτων έρευνας και ανάπτυξης στον τομέα αυτό.

2.4.ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ

Η καινοτομία μπορεί να συμβάλει στην εξεύρεση λύσεων σε τομείς που βρίσκονται σε πλήρη εξέλιξη, όπως η ενέργεια και η κλιματική αλλαγή. Οι ωκεανοί ενεργούν ως ρυθμιστές του κλίματος είτε άμεσα, μέσω π.χ. της μεταφοράς θερμότητας (παράδειγμα αποτελεί το ρεύμα του Κόλπου) είτε έμμεσα, μέσω της απορρόφησης διοξειδίου του άνθρακα (CO₂). Μπορούν επίσης να επηρεαστούν από τις ανθρώπινες δραστηριότητες στις παραθαλάσσιες ζώνες και στα παράκτια ύδατα. Ζωτικό ρόλο στο παγκόσμιο σύστημα του κλίματος παίζουν επίσης και οι πάγοι.

Κατά μέσον όρο, η άνοδος της θερμοκρασίας στην περιοχή της Αρκτικής είναι δύο ή τρεις φορές πιο έντονη σε σχέση με άλλες περιοχές του πλανήτη, και έχει σημειωθεί αύξηση 3° C κατά τα τελευταία 50 χρόνια. Ο όγκος του αρκτικού συμπαγούς πάγου έχει περιοριστεί κατά 15 ως 20% κατά τα τελευταία 30 χρόνια. Αν το πρόβλημα αυτό δεν αντιμετωπιστεί, η χλωρίδα και η πανίδα της Αρκτικής θα αλλάξει ριζικά, και το ίδιο θα συμβεί με ολόκληρη την τροφική αλυσίδα από τα μονοκύτταρα φύκια, έως τα ψάρια και τις φώκιες. Θα υπάρξουν σοβαρές επιπτώσεις για τους ιθαγενείς πληθυσμούς. Η κλιματική αλλαγή στην Αρκτική μπορεί να αποτελέσει μείζονα πρόκληση στο πλαίσιο της θαλάσσιας πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για

τον λόγο αυτό και βρίσκεται στο επίκεντρο της στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής⁸.

Η οξίνιση των ωκεανών λόγω του διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) είναι αναπόφευκτη. Η οξίνιση των ωκεανών μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την παρακμή περιοχών που ευνοούν την ανάπτυξη κοραλλιών, μείζονες αλλαγές σε θαλάσσια οικοσυστήματα που θα επηρεάσουν τη θαλάσσια τροφική αλυσίδα και μείωση της ικανότητας των ωκεανών να απορροφούν διοξείδιο του άνθρακα. Μπορεί να αναμένονται σημαντικές επιπτώσεις στα κοραλλιογενή συστήματα στα ανοικτά των ακτών των τροπικών και υποτροπικών εδαφών των κρατών μελών. Οι συνέπειες της κλιματικής αλλαγής για τους ωκεανούς και τις θάλασσες, το περιβάλλον γενικότερα και στη συνέχεια για την οικονομική και κοινωνική μας ευημερία είναι πιθανώς μακρόπνοες και θα έχουν σημαντικό κόστος.

Πρέπει η Ευρώπη να αναπτύξει νέες τεχνολογίες για να περιορίσει τις επιπτώσεις που έχουν στο κλίμα οι θαλάσσιοι κλάδοι, καθώς και νέες τεχνικές σχεδιασμού των επιπτώσεων που θα έχει η κλιματική αλλαγή στις παραθαλάσσιες περιοχές, τότε θα μπορέσει να τις εξάγει στα μέρη εκείνα του κόσμου που αντιμετωπίζουν παρόμοιες καταστάσεις. Οι νέες υπεράκτιες τεχνολογίες όπως η δέσμευση άνθρακα και αποθήκευση σε γεωλογικούς σχηματισμούς, ή οι νέες εγκαταστάσεις ανοικτής θαλάσσης που έχουν κατασκευαστεί έτσι ώστε να αντέχουν σε μεγαλύτερες καταπονήσεις στην περίπτωση ακραίων καιρικών φαινομένων, παρέχουν σημαντικές οικονομικές ευκαιρίες. Θέτουν την Ευρώπη στην πρωτοπορία της τεχνολογικής καινοτομίας για τον περιορισμό των επιπτώσεων και την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή. Σε αρκετά ερευνητικά έργα που χρηματοδοτήθηκαν βάσει του 4ου, του 5ου και του 6ου Προγράμματος Πλαισίου αντιμετωπίστηκε η πρακτική πλευρά, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις και η ασφάλεια της παγίδευσης άνθρακα. Εκτιμάται ότι μέχρι το 2050, 483 περίπου δις τόνοι από τους προβλεπόμενους 877 δις τόνους για το σύνολο των εκπομπών CO₂ μπορούν να δεσμευτούν και να αποθηκευτούν.

⁸ Ανακοίνωση της Επιτροπής «Η προσαρμογή της Ευρώπης στην αλλαγή του κλίματος-επιλογές δράσης για την Ευρωπαϊκή Ένωση», COM (2007) 354 τελικό,

Οι μεταβαλλόμενες κλιματικές συνθήκες θα δημιουργήσουν νέες ευκαιρίες για ορισμένες μορφές ενέργειας, όπως είναι η ηλιακή και η φωτοβολταϊκή ενέργεια. Η Επιτροπή ασχολείται με την κατάρτιση ενός στρατηγικού σχεδίου για τις ενεργειακές τεχνολογίες, με σκοπό να επιταχύνει την καινοτομία στον τομέα αυτό, ώστε να ανταποκριθεί στην διπλή πρόκληση του μετριασμού και της προσαρμογής στην αλλαγή του κλίματος. Η υπεράκτια αιολική ενέργεια στην ανοικτή θάλασσα, τα ωκεάνια ρεύματα και οι κινήσεις της παλίρροιας, αντιπροσωπεύουν τεράστιες ποσότητες ενέργειας. Η Επιτροπή προβλέπει ότι από την αιολική ενέργεια μπορούν να παράγονται 70.000 MW μέχρι το 2010, συμπεριλαμβανομένων και 14.000 MW στην ανοικτή θάλασσα.⁹ Άλλες αναδυόμενες τεχνολογίες περιλαμβάνουν διατάξεις για την παραγωγή ενέργειας από τα κύματα και τους στροβιλισμούς παλιρροϊκών ρευμάτων που μπορούν να εγκατασταθούν στην ακτογραμμή και υπεράκτια. Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις, είναι πιθανός ο ανταγωνισμός με τους άλλους χρήστες των παράκτιων υδάτων, όπως η ναυτιλία ή η αλιεία, ενώ πρέπει να γίνουν σεβαστές και οι ανάγκες του τοπικού πληθυσμού.

Στον τομέα των μεταφορών, ο ρυθμός αύξησης της κατανάλωσης ενέργειας είναι ο ταχύτερος στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά υπάρχουν δυνατότητες για εξοικονόμηση ενέργειας. Κατ' αρχάς, η μετάβαση από τις οδικές μεταφορές στις θαλάσσιες μπορεί να συμβάλει στην εν λόγω εξοικονόμηση, λόγω της σχετικά χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης των θαλάσσιων μεταφορών ανά τόνο μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Δεύτερον, οι θαλάσσιες μεταφορές μπορούν να συμβάλουν στην αύξηση της ενεργειακής απόδοσης π.χ. μέσω της χρήσης αιολικής και ηλιακής ενέργειας και βιοκαυσίμων.

Ένας άλλος αναδυόμενος τομέας είναι το ένυδρο μεθάνιο. Οι σημερινές εκτιμήσεις του πόρου αυτού είναι περίπου 10.000 Gt ισοδύναμου άνθρακα, που

<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc.en.html> , τελευταία επίσκεψη : 10/04/09

⁹ Ανακοίνωση της Επιτροπής «Στήριξη της ηλεκτροπαραγωγής από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας». COM 2005,627 τελικό, <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc.en.html>, τελευταία επίσκεψη : 10/04/09

ισοδυναμεί με όλα τα άλλα ορυκτά καύσιμα μαζί. Αυτή η μορφή ενέργειας μπορεί να συμβάλει στη διαφοροποίηση των πηγών εφοδιασμού και απελευθερώνει, ανά μονάδα παραγόμενης ενέργειας, λιγότερο CO₂ στην ατμόσφαιρα σε σχέση με το πετρέλαιο ή τον άνθρακα. Η εκμετάλλευσή της ωστόσο παρουσιάζει σημαντικές τεχνικές προκλήσεις από πλευράς συλλογής, μετασχηματισμού, μεταφοράς και μετατροπής σε αέριο μεθάνιο του εμπορίου. Η Ευρώπη πρωτοστατεί στην έρευνα με αντικείμενο το ένυδρο μεθάνιο και στην έρευνα όσον αφορά τους κινδύνους και τις επιπτώσεις από την τυχαία απελευθέρωσή του, κάτι που θα μπορούσε να συμβάλει ιδιαίτερα στο φαινόμενο του θερμοκηπίου. Η μεταφορά ενέργειας δια θαλάσσης, με αγωγούς ή δεξαμενόπλοια, δημιουργεί από τη μια πλευρά οικονομικές ευκαιρίες ενώ από την άλλη εγείρει ζητήματα ασφάλειας και πιθανών περιβαλλοντικών επιπτώσεων λόγω ατυχημάτων. Αυτά θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν στο πλαίσιο των προσανατολισμών για τα διευρωπαϊκά δίκτυα (ΔΕΔ) υδρογονανθράκων, που θα καλύπτουν όλα τα στοιχεία των υποδομών.

2.5. Η ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

Η εργασία στη θάλασσα αξιολογείται ως ένα από τα πιο σκληρά επαγγέλματα, γι' αυτό και η βελτίωση της ασφαλούς εκπαίδευσης του πληρώματος του πλοίου και η διασφάλιση καλής διαβίωσης και εργασιακών συνθηκών αποτελεί προτεραιότητα για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Περαιτέρω, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι περίπου το 75% των ναυτικών που επανδρώνουν πλοία νηολογημένα στην Ευρωπαϊκή Ένωση προέρχεται από χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης και έχει λάβει ναυτική εκπαίδευση σε σχολές εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης, στα πλοία που είναι νηολογημένα σε κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης απασχολούνται ναυτικοί που ανήκουν σε περισσότερες από 40 εθνικότητες. Το γεγονός αυτό δυσχεραίνει την αξιολόγηση της ποιότητας της εκπαίδευσης και των τυπικών προσόντων τους και, επομένως, τη διασφάλιση της καλής επίδοσης των πλοίων που είναι νηολογημένα στα κράτη μέλη στους τομείς της ασφάλειας και του περιβάλλοντος. Για να καταστεί δυνατή η αποτελεσματική παρακολούθηση της κατάστασης, η Διεθνής Σύμβαση για την Εκπαίδευση, την Πιστοποίηση και την Εκτέλεση Φυλακών των Ναυτικών (STCW) του IMO παρέχει στις χώρες που νηολογούν πλοία τη δυνατότητα να διακριβώνουν την

ποιότητα της εκπαίδευσης στις χώρες προέλευσης των ναυτικών που επανδρώνουν τα πλοία τους.¹⁰

Παράγοντας ζωτικής σημασίας για την αναστροφή της τάσης μείωσης στην απασχόληση των ναυτικών αποτελεί η τόνωση της επαγγελματικής κινητικότητας μεταξύ των διάφορων τομέων. Αυτό εξαρτάται από την αναγνώριση και την εφαρμογή της έννοιας των ναυτλιακών ομίλων. Πρέπει να χρησιμοποιηθούν κοινοτικά κονδύλια για να υποστηριχτεί η διαχείριση της αλλαγής, να διευκολυνθεί η επανεκπαίδευση και ο επαγγελματικός επαναπροσανατολισμός, συμπεριλαμβανομένων και των περιπτώσεων αναδιάρθρωσης και απωλειών θέσεων απασχόλησης.

Επίσης είναι ζωτικής σημασίας η εξασφάλιση επαρκών συνθηκών διαβίωσης και εργασίας για τους ναυτικούς, άνδρες και γυναίκες, που να είναι επιπέδου τέτοιου σαν κι αυτό που αξίζει να περιμένουν οι Ευρωπαίοι. Ζωτικής σημασίας από την άποψη αυτή είναι η κύρωση της ενοποιημένης σύμβασης ναυτικής εργασίας, που εγκρίθηκε από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO) τον Φεβρουάριο του 2006. Η Επιτροπή εξέδωσε το 2006 ανακοίνωση σχετικά με τα ελάχιστα πρότυπα ναυτικής εργασίας που θα πραγματεύεται την εφαρμογή της ενοποιημένης σύμβασης της ΔΟΕ στο πλαίσιο του κοινοτικού δικαίου, πιθανώς μέσω συμφωνίας των κοινωνικών εταίρων. Με την εν λόγω εφαρμογή επεκτάθηκε ο έλεγχος από το κράτος λιμένα στα εργασιακά πρότυπα που εφαρμόζονται επί όλων των πλοίων τα οποία προσεγγίζουν σε ευρωπαϊκούς λιμένες, ανεξαρτήτως σημαίας και εθνικότητας των ναυτικών. Τα κράτη μέλη πρέπει να επικυρώσουν τη σύμβαση 185 της ΔΟΕ σχετικά με τα έγγραφα ταυτότητας των ναυτικών, καθόσον αυτό είναι σημαντικό τόσο για τις συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών όσον αφορά την προσωρινή παραμονή στην ξηρά και τις διελεύσεις, όσο και για την ενίσχυση της ασφάλειας.

¹⁰ www.emsa.europa.eu/Docs/Technical_Reports, τελευταία επίσκεψη : 21/01/2009

Στόχος της Ευρώπης είναι να διαθέτει πλοία ποιότητας, με πληρώματα υψηλών προσόντων, τα οποία εργάζονται υπό τις βέλτιστες συνθήκες.

2.6. ΟΙ «ΟΜΙΛΟΙ» ΚΑΙ ΤΟ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Οι όμιλοι μπορούν να συντείνουν στην προώθηση της ανταγωνιστικότητας ολόκληρων κλάδων ή ομάδων κλάδων. Αυτό μπορεί να γίνει μέσω της κοινής πρόσβασης στις γνώσεις, με τη διεξαγωγή κοινής έρευνας και καινοτομίας (ανάπτυξη προϊόντων), την ομαδοποίηση της εκπαίδευσης και της κατάρτισης, την από κοινού χρήση καινοτόμων μεθόδων οργάνωσης μεταξύ ομάδων επιχειρήσεων (κοινές προμήθειες ή διανομές) ή με κοινή προώθηση, συμπεριλαμβανομένης της εμπορίας και της διαφήμισης.¹¹

Η εκμετάλλευση των δυνατοτήτων των ομίλων σχετίζεται με κλάδους με πολύπλοκες αλυσίδες προμηθειών, συμπεριλαμβανομένων των κατασκευών και των υπηρεσιών και μεγάλου αριθμού μικρομεσαίων επιχειρήσεων. Αυτό ισχύει για τον κλάδο των ναυπηγείων. Στη σύγχρονη ναυπηγική βιομηχανία, πάνω από το 70% του τελειωμένου σκάφους παράγεται από ένα τεράστιο δίκτυο προμηθευτών συστημάτων, εξοπλισμού και υπηρεσιών. Οι βέλτιστες πρακτικές μπορούν να διαδοθούν στους εν λόγω κλάδους και να συμβάλουν στη μεταμόρφωσή τους σε δίκτυα ναυτιλιακής αριστείας, που θα καλύπτουν όλο το φάσμα των ναυτιλιακών βιομηχανιών, συμπεριλαμβανομένων και των υπηρεσιών.

Η έννοια του ομίλου έχει εφαρμοστεί με επιτυχία σε αρκετά κράτη μέλη. Βρίσκονται επίσης σε εξέλιξη αρκετές πρωτοβουλίες για τη σύσφιγξη των δεσμών των ομίλων σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών (Maritime Industries Forum – MIF)¹² συγκεντρώνει Ευρωπαίους εκπροσώπους από τις ναυτιλιακές βιομηχανίες. Πρόσφατα δημιουργήθηκε ένα ευρωπαϊκό δίκτυο ναυτιλιακών ομίλων. Παρά το γεγονός ότι πολλοί όμιλοι είναι συγκεντρωμένοι σε

¹¹ Λεπτομερές έγγραφο Νο.1 «Competitiveness of the European Maritime Industries».

<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc.en.html> , τελευταία επίσκεψη : 21/01/09

¹² <http://www.mif-eu.org> . , τελευταία επίσκεψη : 21/01/2009

παραθαλάσσιες περιοχές, η ναυτιλιακή οικονομία επιδρά πέρα από αυτές και πρέπει να αποκατασταθούν επίσης συνδέσεις και με φορείς σε περιοχές που απέχουν από τις ακτές.

Ο ανταγωνισμός είναι ο ουσιαστικός μηχανισμός για την εξασφάλιση ορθολογικών κινήτρων στην αγορά. Οι πλοιοκτήτες συνεργάζονται παραδοσιακά στο πλαίσιο κοινοπραξιών, συμμαχιών, ομίλων ή ναυτιλιακών διασκέψεων. Πρόσφατα η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι ναυτιλιακές διασκέψεις έχουν αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και πρότεινε στο Συμβούλιο την κατάργησή τους. Για να βοηθήσει τη μετάβαση σε πιο ανταγωνιστικό περιβάλλον, η Επιτροπή σκοπεύει να εκδώσει κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού σε όλες τις εναπομένουσες μορφές συνεργασίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Με βάση τους κανόνες της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, πρωταρχική υπεύθυνη για την εφαρμογή τους είναι η χώρα στην οποία είναι νηολογημένο το πλοίο, το αποκαλούμενο «κράτος σημαίας». Αν η εφαρμογή από το κράτος σημαίας ή ο έλεγχος των διεθνών κανόνων γίνεται χαλαρά, πρόκειται δηλαδή για «σημαία ευκαιρίας», το οικείο κράτος μπορεί να μετατραπεί σε χώρα νηολόγησης πλοίων που δεν πληρούν τα σχετικά πρότυπα ή σε έδρα ανεύθυνων πλοιοκτητών. Αντιθέτως, στα κράτη νηολόγησης που παρακολουθούν την αυστηρή τήρηση των διεθνών κανόνων και επιβάλλουν πρόσθετους περιορισμούς, μπορεί να διαπιστώσουν ότι οι πλοιοκτήτες μεταφέρουν τα σκάφη τους σε λιγότερο δαπανηρά νηολόγια. Πρόκειται για παλαιό ζήτημα και το δίλημμα θα παραμένει για τις κυβερνήσεις επίκαιρο. Η Επιτροπή όμως διακύρηξε ότι πρέπει να γίνουν τρία πράγματα:

Πρώτον, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα και τα κράτη μέλη της πρέπει να στηρίζουν πλήρως και με όλες τις ειδικές τους εξουσίες, τη συνδυασμένη επιρροή και τα όργανα της εξωτερικής τους πολιτικής, μια πολιτική βελτίωσης των επιδόσεων όλων των κρατών σημαίας.

Δεύτερον, πρέπει να καταρτιστούν επείγοντως νέα όργανα ενίσχυσης της επιτήρησης της εφαρμογής των διεθνών κανόνων στην ανοικτή θάλασσα και του

ελέγχου τους από τα κράτη λιμένα, και αυτό με χρήση υπερσύγχρονων τεχνολογιών, όπως το παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα ναυσιπλοΐας (Galileo)¹³.

Τρίτον, πρέπει να διεξαχθεί σε βάθος ανάλυση, με τη συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων, για να προσδιοριστούν τρόποι ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας των πλοίων που φέρουν ευρωπαϊκές σημαίες.

2.7.Η ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ ΣΤΙΣ ΠΑΡΑΚΤΙΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Εκτιμάται ότι το μισό περίπου του πληθυσμού της Ευρώπης ζει κατά μήκος ή κοντά στις ακτές μας. Όμως η ανάπτυξη συνοδεύεται αναπόφευκτα από πιέσεις στο χώρο και στο περιβάλλον. Απαιτεί βελτιώσεις της προσβασιμότητας και της εσωτερικής κινητικότητας στις παραθαλάσσιες ζώνες, ιδίως στα μικρά νησιά, μέσω βελτιώσεων της υποδομής των μεταφορών. Απαιτείται επίσης η παροχή υπηρεσιών κοινής ωφελείας (υγεία, εκπαίδευση, υδροδότηση και ηλεκτροδότηση, τηλεπικοινωνίες, ταχυδρομικές υπηρεσίες, αποχέτευση και επεξεργασία αποβλήτων) για να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής στις παραθαλάσσιες ζώνες, ιδίως κατά τη διάρκεια των τουριστικών περιόδων αιχμής. Στις αγροτικές και τις απομακρυσμένες περιοχές, οι τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών μπορούν να παίξουν κάποιο ρόλο παρέχοντας υπηρεσίες όπως η ηλ-υγεία, η ηλ-εκπαίδευση, η δημόσια πρόσβαση στο διαδίκτυο, το ηλ-επιχειρείν, η ηλ-αρωγή των επιχειρήσεων και η τηλεργασία¹⁴. Για να επιτευχθεί βιώσιμο αποτέλεσμα, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της εν λόγω ανάπτυξης πρέπει να συνεκτιμηθούν κατά τη φάση του συναφούς σχεδιασμού.

¹³ http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/incex_en.htm, τελευταία επίσκεψη : 21/01/09

¹⁴ Εισηγητική γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών της 12.10.2005 με θέμα «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη θάλασσα-ένα θέμα που αφορά την βιώσιμη ανάπτυξη και τις τοπικές και περιφερειακές αρχές», http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009, τελευταία επίσκεψη : 21/04/09

Η θάλασσα συνδέεται με σοβαρούς κινδύνους για τον άνθρωπο και τα υλικά αγαθά. Πολλοί από αυτούς συνδέονται με φυσικές απειλές όπως η διάβρωση, οι πλημμύρες παραθαλάσσιων περιοχών, οι καταγίδες και τα παλιρροϊκά κύματα (τσουνάμι). Μερικοί από αυτούς είναι καθαρά ανθρωπογενείς, όπως λόγω χάρην η κλιματική αλλαγή και απαιτούν επείγοντα μέτρα για να αποφευχθούν σοβαρές επιπτώσεις κατά τις επερχόμενες δεκαετίες. Ο μετριασμός της αλλαγής του κλίματος αποτελεί το κλειδί για να προστατεύσουμε την οικονομία μας. Εν όψει των ήδη αναπόφευκτων συνεπειών, απαιτούνται εμπεριστατωμένες στρατηγικές προσαρμογής για τη διαχείριση των κινδύνων που απειλούν τις υποδομές κοντά στις ακτές και στην ανοικτή θάλασσα, για να οργανωθεί η άμυνα μας από τη θάλασσα και για να προστατευθούν τα θαλάσσια οικοσυστήματα στα οποία στηρίζονται οι συναφείς δραστηριότητες. Αναμένεται ότι μέχρι το 2020 οι μισοί από τους υγρότοπους της Ευρώπης θα έχουν εξαφανιστεί. Τα δημόσια κονδύλια που δαπανώνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση για την προστασία των ακτογραμμών από τον κίνδυνο της διάβρωσης και των πλημμυρών έχουν ανέλθει συνολικά σε περίπου 3,2 δις ευρώ, σε σύγκριση με τα 2,5 δις ευρώ του 1986, και από μελέτες προκύπτει ότι το μέσο ετήσιο κόστος της διάβρωσης των ακτών θα ανέλθει σε 5,4 δις ευρώ για την περίοδο 1990-2020¹⁵.

Οι κίνδυνοι και οι απειλές που συνδέονται με τη θάλασσα περιλαμβάνουν επίσης τη ρύπανση από τα πλοία, και εγκληματικές δραστηριότητες, από μεταφορές ανθρώπων και λαθρεμπόριο, μέχρι τρομοκρατία. Οι εν λόγω κίνδυνοι και απειλές κατά των ευρωπαϊκών συμφερόντων απαιτούν έλεγχο της συμμόρφωσης με τους κανόνες της ασφάλειας στη θάλασσα, μέσω ελέγχων από το κράτος λιμένα, αξιόπιστη και αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας των πλοίων και στενότερη επιτήρηση. Αυτό με τη σειρά του απαιτεί εναρμόνιση των αποκλίσεων μεταξύ των νομοθεσιών των κρατών μελών και την εφαρμογή διεθνών πράξεων, όπως ο Διεθνής κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (κώδικας ISPS). Η

¹⁵ Ευρωπαϊκή Πρωτοβουλία για τη βιώσιμη διαχείριση της διάβρωσης των ακτών, www.euroSION.org, τελευταία επίσκεψη: 02/02/09

παρακολούθηση των υδάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης συνεπάγεται σημαντικότετους πόρους, δηλαδή συστήματα επιτήρησης από εδάφους, αέρος και δορυφόρων, καθώς και συστήματα παρακολούθησης σκαφών. Η περαιτέρω ενοποίηση θα αποβεί χρήσιμη στον τομέα αυτό. Η καταπολέμηση των κινδύνων και των απειλών αυτών μπορεί να γίνει αποτελεσματικότερη με δράσεις βελτίωσης της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, κοινές ομάδες διερεύνησης και με την ενίσχυση της προστασίας των υποδομών ζωτικής σημασίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η κατοχύρωση της ασφάλειας και της προστασίας στις θάλασσές μας απαιτεί διεθνή συνεργασία. Η Ευρωπαϊκή Ένωση συνεργάζεται με τις ΗΠΑ στο πλαίσιο της Πρωτοβουλίας για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων (CSI) που δρομολογήθηκε μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001. Η εν λόγω προσέγγιση πρέπει να επεκταθεί και σε άλλες χώρες που έχουν πολλές συναλλαγές με την Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω θαλάσσης.

Για να βελτιωθεί η δυνατότητα επέμβασης σε μεγάλες καταστροφές που ξεπερνούν τις εθνικές δυνατότητες, η Επιτροπή ενέκρινε δύο νομοθετικές προτάσεις για την ενίσχυση του κοινοτικού μηχανισμού πολιτικής προστασίας. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα παρέχει υποστήριξη στα κράτη μέλη σε περίπτωση ρύπανσης. Η Επιτροπή έχει επίσης προτείνει τη δημιουργία νομικού πλαισίου για τον ορισμό, από τα κράτη μέλη, των καταλληλότερων τρόπων καταφυγής των πλοίων σε περίπτωση κινδύνου. Στόχος είναι η πρόληψη και η αντιμετώπιση ατυχημάτων στη θάλασσα και των κινδύνων από τη ρύπανση. Η προστασία από τις πλημμύρες θα συνεχίσει να αποτελεί τομέα συνδρομής στο πλαίσιο των υφιστάμενων κοινοτικών ταμείων.

Οι παραθαλάσσιες περιοχές και τα νησιά αποτελούν σημαντικά στοιχεία της ελκυστικότητας και της επιτυχίας του παραθαλάσσιου τουρισμού. Η ανάπτυξη του βιώσιμου τουρισμού στις εν λόγω περιοχές πρέπει να ενισχυθεί, έτσι ώστε η Ευρώπη να παραμείνει ο πρώτος παγκόσμιος τουριστικός προορισμός. Η Επιτροπή εργάζεται για την κατάρτιση ενός Ευρωπαϊκού Προγράμματος Δράσης (Agenda 21) για την αειφορία του ευρωπαϊκού τουρισμού. Το εν λόγω Πρόγραμμα Δράσης 21 θα

συμβάλλει στις προσπάθειες που καταβάλλονται για να προωθηθεί η αειφορία στις παραθαλάσσιες περιοχές και τα νησιά της Ευρώπης.

2.8.ΝΕΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΜΕ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

Με τόσα πολλά πλοία να πραγματοποιούν φορτώσεις και εκφορτώσεις στα λιμάνια της Ευρώπης, οι πληροφορίες σχετικά με το φορτίο, το ιστορικό ασφάλειας και τους λιμένες προορισμού των πλοίων είναι ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια στη θάλασσα, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς και για οικονομικούς παράγοντες. Ωστόσο, η ανταλλαγή πληροφοριών είναι δύσκολη γιατί υπηρεσίες όπως οι λιμενικές αρχές χρησιμοποιούν διαφορετικούς τρόπους για τη συλλογή, αποθήκευση και μεταφορά δεδομένων, και πολλές από αυτές διαθέτουν μη συμβατά πληροφοριακά συστήματα. Τα εν λόγω κενά πρέπει να καλυφθούν, αν επιθυμούμε να χαράξουμε μια άρτια και βιώσιμη θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφάσισε να εξετάσει τη συγκρότηση ενός ευρωπαϊκού δικτύου θαλάσσιων παρατηρήσεων και δεδομένων, το οποίο θα εξασφαλίσει βιώσιμη εστίαση για τη βελτίωση της συστηματικής παρατήρησης, της διαλειτουργικότητας καθώς και για την αυξημένη πρόσβαση στα δεδομένα, με βάση ανοικτές και γενικευμένες λύσεις τεχνολογιών των πληροφοριών και των επικοινωνιών. Για τη δημιουργία ενός τέτοιου δικτύου θα απαιτηθεί να αναλάβει η Ευρωπαϊκή Ένωση νομοθετικές, θεσμικές και οικονομικές πρωτοβουλίες. Μπορεί να χρειαστεί νομοθεσία, παραδείγματος χάριν για να διευκολυνθεί η καλύτερη πρόσβαση σε δεδομένα από πηγές όπως η Κοινή Αλιευτική Πολιτική και τα προγράμματα πλαίσια για την έρευνα. Οι θεσμικές αλλαγές μπορεί να περιλαμβάνουν την ενίσχυση υφιστάμενων φορέων σε εθνικό, περιφερειακό ή ευρωπαϊκό επίπεδο και τη δημιουργία μόνιμης γραμματείας με επιστημονική και πληροφορική εμπειρία. Η οικονομική στήριξη πρέπει να είναι βιώσιμη και μακροπρόθεσμη. Εκπρόσωποι όσων χρειάζονται τα δεδομένα – συμπεριλαμβανομένων των κρατών μελών, της Επιτροπής, του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος, του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, της Ευρωπαϊκής Εποπτικής Αρχής του Παγκόσμιου Δορυφορικού

Συστήματος Πλοήγησης (GNSS), της κοινότητας που ασχολείται με την κλιματική αλλαγή, της βιομηχανίας και των φορέων παροχής υπηρεσιών – πρέπει συνεχώς να αναθεωρούν τις προτεραιότητες και να θέτουν στόχους.

Στο πλαίσιο αυτό, με την πρωτοβουλία για την Παγκόσμια Παρακολούθηση του Περιβάλλοντος και της Ασφάλειας (GMES)¹⁶, αποφασίστηκε ότι θα υλοποιηθεί σειρά υπηρεσιών δημόσιας πληροφόρησης οι οποίες θα στηρίζουν τις ευρωπαϊκές πολιτικές και θα προκύψουν από επιτόπιες ή δορυφορικές παρατηρήσεις. Ως πρώτη προτεραιότητα έχουν εντοπιστεί οι ναυτιλιακές υπηρεσίες. Έτσι, το ΠΙΠΠΑ/ GMES θα αποτελέσει σημαντική συνιστώσα του δικτύου δεδομένων.

Υπάρχουν πολλά συστήματα εντοπισμού σκαφών για ιδιαίτερους λιμένες, ακτογραμμές και κλάδους όπως για την αλιεία, την ασφάλεια και την προστασία. Η ανταλλαγή πληροφοριών που αφορούν την προστασία/ασφάλεια σε ευρωπαϊκό επίπεδο μεταξύ των αρμόδιων αρχών επιτυγχάνεται μέσω του συστήματος SafeSeaNet¹⁷ (που ανέπτυξε η Επιτροπή και του οποίου την εκμετάλλευση εξασφαλίζει η EMSA). Το SafeSeaNet είναι ένα σύστημα ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων που επιτρέπει στις αρχές να καταγράφουν κινήσεις των πλοίων που μεταφέρουν πιθανά επικίνδυνα φορτία. Τα κράτη μέλη μπορούν να μοιράζονται πληροφορίες για πιθανά υψηλής επικινδυνότητας πλοία, διασφαλίζοντας έτσι ότι είναι καλύτερα προετοιμασμένα να αντιμετωπίσουν οποιοδήποτε πρόβλημα παρουσιαστεί. Το σύστημα επιτρέπει επίσης στις αρχές την πληροφόρηση για τις ακριβείς ώρες αφίξεων και λεπτομέρειες των αποβλήτων .

Το SafeSeaNet συνδέει έναν μεγάλο αριθμό ναυτικών αρχών ανά την Ευρώπη, κάθε μία από τις οποίες διαθέτει το δικό της πληροφοριακό σύστημα και δικούς της τρόπους αποθήκευσης δεδομένων και πρόσβασης σε αυτά. Το σύστημα δικτυώνει αυτές τις διαφορετικές βάσεις δεδομένων και παρακολουθεί τις πληροφορίες μέσω

¹⁶ <http://www.gmes.info>, τελευταία επίσκεψη : 21/04/09

¹⁷ www.emsa.europa.eu/Docs/Technical_Reports, τελευταία επίσκεψη : 21/04/09

ενός κεντρικού ευρετηριακού συστήματος. Οι εθνικές αρμόδιες αρχές που ορίζονται από κάθε κράτος μέλος φέρουν τη γενική ευθύνη για την ορθή λειτουργία του συστήματος στη χώρα τους. Οι πληροφορίες που περιέχονται στα μηνύματα συγκεντρώνονται από μια πλειάδα τοπικών πηγών, οι οποίες είναι γνωστές ως τοπικές αρμόδιες αρχές, όπως τα παράκτια κέντρα και οι λιμενικές αρχές. Οι εξουσιοδοτημένοι χρήστες αποκτούν πρόσβαση στα δεδομένα μέσω της υποβολής αιτήματος (χρησιμοποιώντας τυποποιημένο μορφότυπο), το οποίο χρησιμοποιείται από το κεντρικό ευρετηριακό σύστημα για τον εντοπισμό και την ανάσυρση των δεδομένων από τον οικείο πάροχο. Τα δεδομένα αποστέλλονται στη συνέχεια στο πρόσωπο που υπέβαλε το αίτημα. Το σύστημα είναι ευέλικτο και φιλικό προς το χρήστη, είναι διαθέσιμο σε εικοσιτετράωρη βάση και παρέχει ταχεία απάντηση σε κάθε αίτημα παροχής πληροφοριών.

2.9. ΝΕΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Η Επιτροπή ανέφερε, στη θεματική της στρατηγική για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ότι στα περιφερειακά οικοσυστήματα πρέπει να εισαχθεί ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός. Κάλεσε τα κράτη μέλη να συγκροτήσουν τις κατάλληλες διαδικασίες σχεδιασμού. Για το σκοπό αυτό, όπου ενδείκνυται, τα κράτη μέλη πρέπει να χρησιμοποιήσουν υπάρχοντες περιφερειακούς οργανισμούς των οποίων οι δραστηριότητες επηρεάζουν τις θαλάσσιες δραστηριότητες, όπως η Επιτροπή για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος της Βαλτικής (HELCOM) για τη Βαλτική, η Σύμβαση για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του βορειοανατολικού Ατλαντικού (OSPAR) για τον βορειοανατολικό Ατλαντικό, το Μεσογειακό Πρόγραμμα Δράσης του ΟΗΕ (UN-MAP) και η διαδικασία της Βαρκελώνης για τη Μεσόγειο, καθώς και περιφερειακές και διεθνείς αλιευτικές οργανώσεις.

Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι να καθορίσει τις παραμέτρους, να ορίσει τη γεωγραφική έκταση των εμπλεκόμενων περιφερειών (όπως έχει ήδη γίνει στη θεματική στρατηγική) και τα στοιχεία του σχεδιασμού που εμπίπτουν στο κοινό συμφέρον. Παραδείγματα των ανωτέρω αποτελούν τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, ο

καθορισμός ζωνών στις οποίες απαγορεύονται ορισμένες δραστηριότητες στο πλαίσιο της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής ή της περιβαλλοντικής νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Ίσως έχει ιδιαίτερη σημασία η Ευρωπαϊκή Ένωση να πρέπει να εξασφαλίσει τα εργαλεία για να λειτουργήσουν στην πράξη οι εν λόγω διαδικασίες. Ο ιδιαίτερος σχεδιασμός θα εξαρτηθεί πλήρως από τις αρχές των κρατών μελών, καθώς η Επιτροπή θα περιοριστεί στην παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τους κανόνες που καθορίζονται για το κοινό συμφέρον. Στη διαδικασία αυτή, τα κράτη μέλη πρέπει να εμπλέξουν και τις οικείες τρίτες χώρες.

Υπάρχουν ήδη παραδείγματα, στην Ευρωπαϊκή Ένωση, μιας πιο ενοποιημένης γεωγραφικά προσέγγισης. Έχουν δημιουργηθεί οργανισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε τομείς όπως η ασφάλεια στη θάλασσα (ΕΟΑΘ – EMSA), ο έλεγχος των εξωτερικών συνόρων (Οργανισμός Διαχείρισης Εξωτερικών Συνόρων – FRONTEX¹⁸) και ο έλεγχος της αλιείας. Η νομοθεσία που έχει θεσπιστεί στους εν λόγω τομείς ενθαρρύνει τη συνεργασία των κρατών μελών για ορισμένες δραστηριότητες ελέγχου και εφαρμογής. Υφίσταται συνεργασία μεταξύ κρατών μελών και με τους οργανισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα κράτη μέλη δεν έχουν σήμερα άλλη επιλογή παρά να συνεργαστούν μεταξύ τους για να πετύχουν ορισμένους ευρωπαϊκούς ή διασυνοριακούς στόχους. Οι οικονομίες κλίμακας που μπορούν να επιτευχθούν με την ανάθεση στους κυβερνητικούς υπαλλήλους πολλαπλών καθηκόντων και με τη χρήση των πόρων για πολλούς σκοπούς είναι τεράστιες.

Ορισμένα κράτη μέλη έχουν ήδη ορίσει κοινά κέντρα συντονισμού ή ανέθεσαν την ευθύνη σε μια ενιαία αρχή, δίνοντάς τους τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν μέσα που διαθέτουν διάφορες αρχές. Για παράδειγμα, στο γαλλικό σύστημα των παράκτιων περιφερειών, μία και μοναδική αρχή που λειτουργεί υπό την ευθύνη του πρωθυπουργού, φέρει συνολικά την ευθύνη για όλες τις κυβερνητικές αρμοδιότητες σε μια προκαθορισμένη περιοχή παράκτιων υδάτων. Η Ολλανδική Ακτοφυλακή αποτελεί παράδειγμα διαφορετικού τύπου ενοποίησης, στο πλαίσιο του οποίου μία αρχή

¹⁸ <http://europa.eu/agencies/communityagencies/frontex/incex.el.htm>,

τελευταία επίσκεψη: 22/05/09

διαχειρίζεται δαπανηρό εξοπλισμό απαραίτητο για τη διαχείριση των παράκτιων υδάτων, όπως λόγου χάριν πλοία και αεροσκάφη, και διαθέτει τα εν λόγω μέσα ή παρέχει υπηρεσίες στις αρχές κατόπιν αιτήματος. Αυτό δείχνει ότι υπάρχουν πολλές χρήσιμες οικονομίες κλίμακας που μπορούν να επιτευχθούν μέσω της κοινής εκμετάλλευσης και της κοινής προμήθειας μέσων.

2.10. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΓΝΩΜΗΣ

Η Επιτροπή με την σύνταξη της Πράσινης Βίβλου, διαπίστωσε ότι μπορούμε να κερδίσουμε πολλά αν προωθήσουμε το αίσθημα μιας κοινής ταυτότητας ανάμεσα σε όλους όσους ζουν από τις θαλάσσιες δραστηριότητες ή των οποίων η ποιότητα ζωής συνδέεται κατά μεγάλο μέρος με τη θάλασσα. Αυτό μπορεί να συντείνει στην κατανόηση των σχέσεων που υπάρχουν και της σημασίας της θάλασσας για τη ανθρώπινη ζωή.

Τα αίσθημα μιας κοινής ταυτότητας ίσως να αποτελεί σημαντικό παράπλευρο αποτέλεσμα της συγκέντρωσης των εμπλεκόμενων παραγόντων για να συμμετάσχουν στη διαδικασία σχεδιασμού της θαλάσσιας πολιτικής. Αλλά μπορεί επίσης να υποστηριχτεί από τον ιδιωτικό τομέα και τις κυβερνήσεις. Οι κλαδικές ενώσεις που οργανώνουν ετήσιες τελετές βράβευσης των βέλτιστων πρακτικών μπορούν να προσκαλέσουν αντιπροσώπους άλλων κλάδων. Οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να ενεργήσουν ως χορηγοί δραστηριοτήτων. Οι κατασκευαστές εξοπλισμού πλοίων μπορούν να βοηθήσουν τα μουσεία να συνδέσουν τα εκθέματά τους με τις σύγχρονες τεχνολογίες. Η παραδοσιακή συνήθεια του ψαρέματος μπορεί να συνδεθεί με την επέκταση του τουρισμού. Η Επιτροπή έδειξε ότι επιθυμεί τον πολλαπλασιασμό των εν

λόγω σχέσεων, οι οποίες πιστεύει ότι είναι προς το συμφέρον όλων των θαλασσιών κλάδων.

Επίσης τονίστηκε ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση θα μπορούσε να θεσπίσει βραβεία για τις βέλτιστες πρακτικές ως προς τη μεταφορά στην πράξη της ιδέας ενός ενοποιημένου οράματος των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, με επιμέρους κατηγορίες για εταιρείες, Μη Κερδοσκοπικούς Οργανισμούς, τοπικές αρχές και εκπαιδευτικά ιδρύματα. Όπως προτείνει η οργάνωση «Ευρωπαϊκή Ναυτική Κληρονομιά», η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να προσέξει όταν αναλύει τα νομοθετικά εμπόδια που παρεμβάλλονται στην επίτευξη των ναυτικών στόχων, να εντοπίσει εκείνα που εμποδίζουν τις δραστηριότητες προώθησης ζητημάτων που αφορούν τη ναυτική κληρονομιά και ταυτότητα¹⁹. Μπορεί να χρησιμοποιήσει κοινοτικά κονδύλια για να βοηθήσει παραθαλάσσιες περιοχές να δημιουργήσουν τα ιδρύματα που απαιτούνται για τη διατήρηση της ναυτικής τους κληρονομιάς.

Μέρος της βάσης δεδομένων «Άτλαντας των θαλασσών της Ευρωπαϊκής Ένωσης» πρέπει να είναι ένας κατάλογος των υποβρύχιων αρχαιολογικών χώρων. Ο ίδιος ο άτλαντας μπορεί να αποτελέσει σημαντικό εκπαιδευτικό εργαλείο για σχολεία και πανεπιστήμια, καθώς και για ιδιωτικές εκπαιδευτικές πρωτοβουλίες, όπως η «ProSea»²⁰ που εκπαιδεύει μαθητές και επαγγελματίες του ναυτιλιακού χώρου σε θέματα θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στα πλαίσια των εργασιών της Επιτροπής για την παρούσα Πράσινη Βίβλο, η Επιτροπή συνειδητοποίησε πόση απόσταση πρέπει να καλυφθεί και πόση πολλή νέα εμπειρογνωμοσύνη απαιτείται να αναπτυχθεί. Η Επιτροπή έλπιζε ότι με την παρούσα Πράσινη Βίβλο θα εγκαινιαστεί ένας ευρύς δημόσιος διάλογος τόσο επί της αρχής της θέσπισης, από την Ευρωπαϊκή Ένωση, μιας ενιαίας προσέγγισης για τη θαλάσσια πολιτική, όσο και επί του πλήθους ιδεών για δράση.

¹⁹ Συμβολή στην Πράσινη Βίβλο της οργάνωσης «Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Κληρονομιά» (European Maritime Heritage-EMH), τελευταία επίσκεψη: 23/05/09

²⁰ www.prosea.info, τελευταία επίσκεψη : 21/04/09

2.11. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Τον Ιούνιο του 2006 η Επιτροπή ενέκρινε την Πράσινη Βίβλο για μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Στη Πράσινη αυτή Βίβλο όπως θα διαπιστώσατε διαβάζοντας το παρόν κεφάλαιο υπογραμμίζοταν η στρατηγική σημασία των θαλασσών και των ωκεανών για την ευρωπαϊκή οικονομία. Τονιζόταν η ανάγκη να διασφαλιστεί ότι οι μελλοντικές εξελίξεις θα λάβουν υπόψη τη σημασία του να διατηρηθεί αυτή η ανταγωνιστικότητα με ταυτόχρονη διαφύλαξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος και προστασία της ευμάρειας και των μέσων βιοπορισμού εκείνων που εξαρτώνται από τη θαλάσσια οικονομία ή ζουν στις ακτές. Ακολούθησε περίοδος διαβούλευσης διάρκειας ενός έτους, κατά τη διάρκεια της οποίας πραγματοποιήθηκαν περίπου 230 εκδηλώσεις και υποβλήθηκαν πάνω από 490 γραπτές εισηγήσεις.

Οι ενδιαφερόμενοι φορείς συμφώνησαν στη συντριπτική πλειοψηφία τους ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν θα μπορούσε να συνεχίσει να διαχειρίζεται την πολιτική της όσον αφορά τους ωκεανούς και τις θάλασσες μέσω μιας σειράς ασύνδετων τομεακών πολιτικών. Οι διαφορετικές αρχές στις οποίες έχει ανατεθεί η προστασία των θαλασσών μας από τη ρύπανση, την παράνομη αλιεία και τους λαθρεμπόρους αναπτύσσουν ανεξάρτητα παρόμοια συστήματα για τον εντοπισμό και την ταυτοποίηση μη ορθής συμπεριφοράς.

Στο άμεσο μέλλον η Επιτροπή σκοπεύει να επιτύχει αυτούς τους στόχους πρώτον μέσω της εισαγωγής ενός πλαισίου διακυβέρνησης το οποίο εφαρμόζει την ολοκληρωμένη προσέγγιση και δεύτερον μέσω οριζόντιων και διατομεακών μέσων για την ολοκληρωμένη χάραξη πολιτικής. Επιπλέον, ένα σχέδιο δράσης απαριθμεί ένα φάσμα συγκεκριμένων πρωτοβουλιών οι οποίες θα αναληφθούν ως πρώτο βήμα προς μια πιο ουσιαστική και ενιαία θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3:ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΤΗΣ ΠΡΑΣΙΝΗΣ ΒΙΒΛΟΥ

3.1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η διάρκεια ενός έτους διαβούλευση για τη θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκή Ένωσης ξεκίνησε στις 7 Ιουνίου 2006 με την έγκριση της Πράσινης Βίβλου για τη Θαλάσσια Πολιτική. Το παρόν κεφάλαιο αναφέρεται στην διαδικασία διαβούλευσης η οποία γνώρισε ενθουσιώδη ανταπόκριση.

Μεταξύ των ενδιαφερόμενων φορέων και των πολιτών που υπέβαλαν σχόλια περιλαμβάνονται κυβερνήσεις τρίτων χωρών, μεμονωμένοι πολίτες, εκπρόσωποι της επιστήμης και του ακαδημαϊκού χώρου, μεμονωμένες εταιρείες, μη κυβερνητικές οργανώσεις και εκπρόσωποι επιχειρήσεων. Μεγάλος αριθμός δικτύων ή οργανισμών που έχουν αναλάβει την κατάρτιση σχεδίων και δραστηριοποιούνται στον τομέα της ανάπτυξης παράκτιων και θαλάσσιων σχεδίων, καθώς και πόλεις και παράκτιες περιοχές που ενδιαφέρονται για συγκεκριμένα θέματα όπως είναι ο τουρισμός, αντέδρασε υποβάλλοντας λεπτομερή σχόλια.

3.2. ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΜΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ²¹

²¹ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο συμβούλιο, στο κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή Περιφερειών, Βρυξέλλες,26.6,2008, σελ.6-12

Οι ενδιαφερόμενοι φορείς τάχθηκαν υπέρ μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης της Θαλάσσιας Πολιτικής στην Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς αυτή θα συγκεντρώνει τις ανάγκες και τις ανησυχίες συνδεδεμένων τομέων που αντιμετωπίζονται σήμερα μέσα από διαφορετικές δραστηριότητες πολιτικής. Η αντιμετώπιση αυτή μπορεί να οδηγήσει σε αντικρουόμενα μέτρα ή στον προβληματισμό για το αν τα συμφέροντα των ενδιαφερόμενων φορέων ενός τομέα λαμβάνονται υπόψη σε ένα άλλο τομέα. Ο λιμενικός κλάδος αναφέρει την επίπτωση των μέτρων περιβαλλοντικής προστασίας στην επέκταση των λιμένων ως ιδιαίτερα σαφές παράδειγμα αυτού του ζητήματος. Η πλειονότητα των ενδιαφερόμενων φορέων ανέφερε ότι η χάραξη πιο ολοκληρωμένων πολιτικών θα έχει ευεργετικό αντίκτυπο.

Η προσέγγιση διαφορετικών παραγόντων και φορέων είναι άλλο ένα επιχείρημα υπέρ της ολιστικής προσέγγισης. Οι ενδιαφερόμενοι φορείς επισήμαναν συγκεκριμένα παραδείγματα ολοκλήρωσης σε τοπικό επίπεδο. Οι περιφερειακές αρχές περιέγραψαν το είδος της υφιστάμενης συνεργασίας. Υποστήριξαν θερμά τις ευκαιρίες για περισσότερες επαφές και για συνεργασία μεταξύ περιφερειακού, εθνικού και κοινοτικού επιπέδου και ζήτησαν να προβάλλονται περισσότερο οι ανησυχίες των περιφερειών. Οι ενδιαφερόμενοι φορείς επισήμαναν τα οικονομικά πλεονεκτήματα της ολοκλήρωσης όσον αφορά ορισμένους τομείς. Μέσα τα οποία θα επιτρέψουν την ολοκλήρωση της συλλογής και της χρησιμοποίησης στοιχείων μπορεί να προσφέρουν πραγματική προστιθέμενη αξία. Οι επιχειρήσεις επισήμαναν την ανάγκη για την ολοκλήρωση των συστημάτων και των προδιαγραφών στον τομέα της θαλάσσιας παρακολούθησης και επιτήρησης.

3.3. ΑΠΟ ΤΗΝ ΘΕΩΡΙΑ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ

Η Επιτροπή αποφάσισε να καταστήσει την «αδήριτη ανάγκη για μια συνολική θαλάσσια πολιτική» έναν από τους στρατηγικούς της στόχους για το 2005-2009. Πολλές χώρες ξεκίνησαν να επεξεργάζονται νέα δίκτυα πολιτικής για τη βιώσιμη χρήση των ωκεανών και των θαλασσών, που περιλαμβάνουν κάθε πτυχή των συναφών

προς τη θάλασσα θεμάτων και θέτουν σαφείς, προκαθορισμένους στόχους, υιοθετώντας μια διατομεακή και εγκάρσια προσέγγιση.

Στις ΗΠΑ, συστάθηκε η «Επιτροπή για την πολιτική όσον αφορά τους ωκεανούς» στο πλαίσιο του Εκτελεστικού Γραφείου του Προέδρου [«Executive Office of the President»] με στόχο την εφαρμογή ενός σχεδίου δράσης για τους ωκεανούς, το οποίο επικεντρώνεται, μεταξύ άλλων, στο στενότερο συντονισμό των πολιτικών.

Στην Αυστραλία, κύριος αρμόδιος για το συντονισμό της πολιτικής όσον αφορά τους ωκεανούς είναι ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Κληρονομιάς, [«Minister for the Environment and Heritage»] ενώ η Εθνική Υπηρεσία Ωκεανών [«National Oceans Office»] συντονίζει τις προσπάθειες για την ανάληψη πρωτοβουλιών πολιτικής για τους ωκεανούς.

Στον Καναδά, το «Oceans Act, Strategy and Action Plan», προσφέρει το νομικό πλαίσιο για προγράμματα και πολιτικές που συνδέονται με τους ωκεανούς. Επικεφαλής σε αυτά τα προγράμματα και τις πολιτικές είναι ο Υπουργός Αλιείας και ωκεανών ενώ συμμετέχουν ενεργά και κυβερνητικοί φορείς, ΜΚΟ και πολίτες.

Στην Ιαπωνία, ο «Νόμος-Πλαίσιο για την Πολιτική των Ωκεανών» του 2007 προσφέρει μια ενοποιημένη προσέγγιση στα θέματα που αφορούν τη θάλασσα. Βάσει του νόμου αυτού συστάθηκε μια «κεντρική αρχή υπεύθυνη για τη θαλάσσια πολιτική» που υπάγεται στην αρμοδιότητα του Πρωθυπουργού. Ο επικεφαλής του πρωθυπουργικού γραφείου και ο διορισθείς υπουργός, αρμόδιος για θέματα πολιτικής των ωκεανών, αποτελούν τους αναπληρωτές διευθυντές της εν λόγω κεντρικής αρχής. Επίσης, εγκρίθηκε Σχέδιο δράσης για τους Ωκεανούς.

Η Νορβηγία υιοθέτησε Θαλάσσια Στρατηγική τον Οκτώβριο του 2007. Οι εργασίες συντονίζονται από δίκτυο υφυπουργείων, επικεφαλής των οποίων βρίσκεται ο Υφυπουργός Μεταφορών.

Οι αρχές, οι στόχοι και οι λεπτομέρειες εφαρμογής όλων αυτών των θαλάσσιων πολιτικών είναι παρεμφερείς. Όλες οι χώρες αναγνωρίζουν τη σημαντική προσφορά

στις οικονομίες τους από τις δραστηριότητες που βασίζονται στη θάλασσα. Αναγνωρίζουν όλες ότι η εντατική ανάπτυξη αυτών των δραστηριοτήτων αποτελεί πρόκληση για τη βιώσιμη ανάπτυξη και χρήση των θαλάσσιων πόρων τους.

Τα κύρια προβλήματα που διαπιστώνεται ότι καθυστερούν την εφαρμογή μιας ενοποιημένης προσέγγισης, εκτός από τους χρηματοοικονομικούς περιορισμούς, είναι, γενικά, η έλλειψη συνεργασίας και συντονιστικών δομών μεταξύ των ενδιαφερόμενων παικτών και το μεγάλο διάστημα που απαιτείται από τις διοικήσεις και τους φορείς ώστε να εμπεδώσουν πλήρως την ενοποιημένη προσέγγιση. Συνεπώς, είναι απαραίτητη η ουσιαστική επικοινωνία σχετικά με την πολιτική και ο διάλογος.

Πολλά κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως η Γαλλία, η Γερμανία, η Πορτογαλία, οι Κάτω Χώρες και η Σλοβενία, εφαρμόζουν ήδη ή προσανατολίζονται προς την εφαρμογή μιας ενοποιημένης προσέγγισης όσον αφορά την πολιτική. Ορισμένα κράτη μέλη έχουν αναθέσει τα ζητήματα που αφορούν τη θάλασσα σε συγκεκριμένο υπουργείο, όπως η Ελλάδα και πρόσφατα η Ισπανία, ή εφαρμόζουν σταδιακά ολιστική προσέγγιση υπό τη μορφή θεματικών στρατηγικών, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο και η Σουηδία (όσον αφορά τη βιωσιμότητα και την περιβαλλοντική προστασία) ή η Ιρλανδία (στρατηγική όσον αφορά την επιστήμη του τομέα της θάλασσας).

3.4. ΣΤΟΧΟΣ Η ΑΕΙΦΟΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ²²

Λίγοι διαφώνησαν όσον αφορά την ανάγκη δημιουργίας θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών, αλλά συζητήθηκε ο καθορισμός τους. Η κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος προκαλεί έντονη ανησυχία. Μεταξύ των απειλών που αναφέρθηκαν περιλαμβάνεται ο βαθμός εκμετάλλευσης των έμβιων πόρων μέσω της

²² Ανακοίνωση της Επιτροπής στο συμβούλιο, στο κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή Περιφερειών, Βρυξέλλες, 26.6.2008, σελ.6-12

υπερ-αλίευσης και η κλιματική αλλαγή. Η ανάπτυξη γαλάζιας βιοτεχνολογίας ή άλλων χρήσεων γενετικών πόρων θεωρείται ως ευκαιρία, η οποία καταδεικνύει την ανάγκη για μια ολοκληρωμένη προσέγγιση που θα συνδέει την έρευνα, την αειφορία και τη θέσπιση κανόνων σε διεθνές επίπεδο.

Οι ενδιαφερόμενοι φορείς επισήμαναν ότι ποσοστό έως 80% της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος προέρχεται από χερσαίες πηγές και κάλεσαν για τη λήψη περισσότερων μέτρων στο θέμα αυτό. Το σημείο αυτό τονίστηκε ιδιαίτερα από τους οργανισμούς που ενδιαφέρονται για τη Βαλτική. Πολλοί ζήτησαν "κληροδοτήματα του παρελθόντος" όπως είναι για παράδειγμα ναυάγια ή υπολείμματα πυρομαχικών να λαμβάνονται υπόψη ως κίνδυνοι για το περιβάλλον κατά την κατάρτιση νέων σχεδίων.

Πολλοί ενδιαφερόμενοι φορείς τόνισαν τη σημασία της Θεματικής Στρατηγικής για το Θαλάσσιο Περιβάλλον ως περιβαλλοντικού πυλώνα της Θαλάσσιας Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ορισμένοι ενδιαφερόμενοι φορείς τόνισαν την ανάγκη υιοθέτησης ευρύτερων στόχων περιβαλλοντικής προστασίας, πέρα από τη Θαλάσσια Θεματική Στρατηγική, ενώ άλλοι εξέφρασαν την επιθυμία να εξασφαλιστεί ότι ο αντίκτυπος των περιβαλλοντικών μέτρων και η νομοθεσία θα λαμβάνουν υπόψη τις οικονομικές προτεραιότητες.

Η επεξεργασία μέτρων και νομοθεσίας με βάση τα οικοσυστήματα και τις οικοπεριοχές είναι θεμελιώδης για τη βιώσιμη διαχείριση του θαλάσσιου και παράκτιου χώρου. Οι ενδιαφερόμενοι φορείς επισήμαναν την ανάγκη για συνεργασία μεταξύ των παράκτιων περιοχών και των γειτονικών κρατών μελών-καθώς και των γειτονικών χωρών. Τα χαρακτηριστικά κάθε οικοσυστήματος και κάθε περιοχής πρέπει να λαμβάνονται υπόψη. Επιβεβαιώθηκε ο σημαντικός ρόλος των περιφερειακών συμβάσεων για τη θάλασσα.

Οι επιχειρηματίες επισήμαναν τα οφέλη για το περιβάλλον από τη ναυτιλία και τη δυναμική που παρουσιάζει η αυξημένη χρήση των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και η διατροφικότητα, σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς. Ωστόσο, οι ενδιαφερόμενοι φορείς βεβαίωσαν ότι η ρύπανση του αέρα από τα πλοία, η διάλυση

των πλοίων και η ρύπανση της θάλασσας από πλοία αποτελούν θέματα που τους προξενούν ανησυχία και διαφωνούν μεν ως προς τη λύση των θεμάτων αυτών, όχι όμως και ως προς τους στόχους που πρέπει να επιτευχθούν. Οι επιχειρηματίες είναι υπέρ λύσεων σε διεθνές επίπεδο, ωστόσο συμφώνησαν ότι η προσέγγιση αυτή μπορεί να οδηγήσει σε καθυστερήσεις ή σε μη ιδανικές λύσεις.

Οι περιφερειακές αρχές, ιδιαίτερα εκείνες που βρίσκονται σε απομακρυσμένες περιοχές, γνωρίζουν καλά ότι η μελλοντική ευημερία και βιωσιμότητα κλάδων όπως είναι ο τουρισμός και η αλιεία – τόσο η επαγγελματική όσο και η ερασιτεχνική – βασίζονται στη διατήρηση παρθένων ακτών και υγιών θαλάσσιων οικοσυστημάτων. Πολλοί τάχθηκαν υπέρ της μεγαλύτερης ενσωμάτωσης των περιβαλλοντικών ανησυχιών στον τομέα της αλιείας σε συνδυασμό με την πιο ισχυρή ενσωμάτωση της αλιείας στη θαλάσσια πολιτική. Τονίστηκε η ανάγκη να δίνεται η δέουσα συνέχεια στις επιστημονικές γνωμοδοτήσεις όσον αφορά τον καθορισμό εμπορικών ποσοστώσεων για αλιευτικά αποθέματα, καθώς και να εφαρμόζεται περισσότερο η προσέγγιση της αλιείας με βάση την προστασία του οικοσυστήματος. Η αειφόρος διαχείριση της αλιείας απαιτεί εξορθολογισμένη και αποτελεσματική εποπτεία, παρακολούθηση και σύστημα επιβολής. Η σύνδεση της περιβαλλοντικής έρευνας με την έρευνα στον τομέα της αλιείας μπορεί να οδηγήσει σε καλύτερα και πιο αειφόρα αποτελέσματα.

Θέματα που τέθηκαν επίσης είναι η καλύτερη κατάρτιση, οι εργασιακές συνθήκες και οι ευκαιρίες εργασίας για τους αλιείς. Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς των ενδιαφερόμενων φορέων, δίχως βελτιώσεις στον τομέα αυτό, η ανάπτυξη μιας βιώσιμης προσέγγισης στην αλιεία δεν είναι ρεαλιστική: σημαντικά θέματα ανησυχίας σε διεθνές επίπεδο όπως η παράνομη, λαθραία και άναρχη αλιεία συνδέονται τόσο με την απασχόληση και τις συνθήκες εργασίας όσο και με την επιβολή.

3.5. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η διαδικασία διαβούλευσης σχετικά με τη Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης κέντρισε το ενδιαφέρον των φορέων που εμπλέκονται σε συναφή προς τη θάλασσα ζητήματα σε μη αναμενόμενο βαθμό. Οι περιφέρειες υποστηρίζουν με

ενθουσιασμό μια ολοκληρωμένη προσέγγιση. Τα κράτη μέλη υιοθετούν την αρχή της ολοκληρωμένης διαχείρισης των θαλάσσιων θεμάτων. Τα θεσμικά όργανα και οι οργανισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης στήριξαν και κατέβαλαν προσπάθειες να υπερβούν τους τομεακούς περιορισμούς στις διαδικασίες τους ώστε να επιτρέψουν μια συντονισμένη απάντηση στην Πράσινη Βίβλο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΘΕΣΗ & ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΗΝ ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟ

4.1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σαν πρώτη προσέγγιση, πρέπει να τονιστεί ότι η Ελλάδα, ως παράκτιο κράτος που περιβάλλεται από θάλασσα αλλά και ως μια σημαντική δύναμη στον τομέα της ναυτιλίας, αποδίδει μεγάλη σημασία στη μελλοντική θαλάσσια πολιτική. Στο πλαίσιο αυτό, η Ελληνική κυβέρνηση συμμετείχε ενεργά στις διαδικασίες διαβούλευσης υποβάλλοντας ένα έγγραφο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας σαν αρχική συνεισφορά στην Πράσινη Βίβλο. Η Ελλάδα θεωρεί ότι η πραγματική προστιθέμενη αξία από την τρέχουσα διαδικασία διαβούλευσης, θα ήταν να υιοθετηθούν συγκεκριμένες αρχές της πολιτικής για τον προσανατολισμό της κοινοτικής θαλάσσιας πολιτικής για τα επόμενα χρόνια. Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ευπρόσδεκτη, λαμβάνοντας υπόψη τις περιφερειακές, εθνικές ή τοπικές ιδιαιτερότητες οι οποίες αντανακλούν πρακτικές δυσκολίες, κυρίως για εκείνα τα κράτη μέλη με εκτεταμένη παράκτια γραμμή και πολυάριθμα νησιά.

Στο βαθμό αυτό, η Πράσινη Βίβλος θα πρέπει κυρίως να παρέχει ένα πλαίσιο με γενικές αρχές και κατευθυντήριες γραμμές για τη διαμόρφωση των πολιτικών που αφορούν την θάλασσα τα επόμενα χρόνια. Έτσι, τα προτεινόμενα μέτρα, θα πρέπει να

σέβονται την αρχή της επικουρικότητας, και θα πρέπει να βασίζονται σε ορθή έρευνα, που θα παρέχει το υλικό τεκμηρίωσης που απαιτείται (όπως επιπτώσεων ή αξιολογήσεις των κινδύνων) σε στενή σχέση με την προστιθέμενη αξία και τα αναμενόμενα αποτελέσματα των νέων πρωτοβουλιών.

4.2.ΕΝΑΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΚΛΑΔΟΣ

Δεδομένης της σημασίας του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών για όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι η Ελλάδα είναι ένα από τα μεγαλύτερα Ναυτιλιακά Έθνη και η Ελληνική ναυτιλία είναι ο πιο δυναμικός τομέας της ελληνικής οικονομίας. Η Ελλάδα διατηρεί το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο της Ευρωπαϊκής Ένωσης: 2.999 πλοία ελληνικών συμφερόντων το 2005, που αντιστοιχούν περίπου στο μισό της συνολικής χωρητικότητας (deadweight) της Ευρωπαϊκής Ένωσης (τα στοιχεία αφορούν πλοία μεγαλύτερα των 1.000 τόνων grt).²³ Ο ελληνικών συμφερόντων εμπορικός στόλος (με την ελληνική ή τη σημαία άλλων κρατών) είναι από τους μεγαλύτερους στον κόσμο. Το 2005, το ένα τέταρτο των πλοίων του ελληνόκτητου στόλου έφεραν την ελληνική σημαία. Η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί έναν από τους πιο ζωτικής σημασίας κλάδους της εθνικής οικονομίας, παρέχοντας απασχόληση για 16,000 Έλληνες ναυτικούς, που αντιπροσωπεύουν περίπου το 3% του ελληνικού εργατικού δυναμικού²⁴. Ταυτόχρονα η επέκταση του θεσμού των maritime clusters, συμπεριλαμβανομένων των διαφόρων βοηθητικών υπηρεσιών, όπως είναι οι πράκτορες, οι προμηθευτές, οι τράπεζες, οι υπηρεσίες ναυπήγησης και επισκευής, διευρύνει την απασχόληση σε ένα μεγάλο ποσοστό του ενεργού εργατικού δυναμικού. Επιπλέον, το συναλλαγματικό κέρδος από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες ανέρχεται στο ποσό των 14.324,7 εκατ. ευρώ (το 2006)

²³ [http://ec.europa.eu/maritime-affairs/Θαλάσσια Πολιτική ΕΕ. Στοιχεία-Ελλάδα](http://ec.europa.eu/maritime-affairs/Θαλάσσια-Πολιτική-ΕΕ-Στοιχεία-Ελλάδα), τελευταία επίσκεψη : 20/04/09

²⁴ «Θαλάσσιες μεταφορές αγαθών και επιβατών 1997-2005», Eurostat, Στατιστικά 94/2007.

και οικονομικά το 31% του ελλείμματος του ισοζυγίου εμπορικών συναλλαγών, ενώ οι ναυτιλιακές δραστηριότητες αντιστοιχούν στο 4,8% του ΑΕΠ της χώρας.²⁵

4.3. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΕΙΦΟΡΟ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΠΟΡΩΝ.

Τα τελευταία χρόνια, η διεθνής κοινότητα έχει επίγνωση των πολύ σοβαρών απειλών που αντιμετωπίζει το φυσικό μας περιβάλλον (π.χ. απώλεια της βιοποικιλότητας, ατμοσφαιρική ρύπανση, απόβλητα, αλλαγή του κλίματος). Από την μεριά της, η Ελλάδα αναγνωρίζει ότι η προτεινόμενη θαλάσσια στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε συνδυασμό με τις σχετικές εργασίες των περιφερειακών θαλάσσιων συμβάσεων (όπως η Σύμβαση της Βαρκελώνης για τη Μεσόγειο) είναι βάσεις για μία ολιστική προσέγγιση των Ευρωπαϊκών ωκεανών και θαλασσών. Επιπλέον, αποτελούν απαραίτητη προϋπόθεση για την αειφόρο χρήση των θαλάσσιων πόρων, καθώς και το μεγάλο περιβαλλοντικό πυλώνα της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής πολιτικής, η οποία επιδιώκει να προάγει ένα ισορροπημένο πλαίσιο για την ανθρώπινη και την οικονομική δραστηριότητα από τη μία πλευρά και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, από την άλλη. Σε αυτό το πνεύμα, η Ελλάδα αναγνωρίζει ότι πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στην ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής - με βάση τα επιστημονικά δεδομένα και την εκτίμηση των επιπτώσεων - η οποία θα ενσωματώνει διάφορες τομεακές πολιτικές τηρώντας ταυτόχρονα την ισορροπία τους. Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των θαλάσσιων πόρων θα είναι πολύ πιο αποτελεσματική εάν τα κράτη μέλη - ατομικά και συλλογικά - επιδιώξουν την προσέγγιση των οικοσυστημάτων, την καλύτερη εκμετάλλευση της θάλασσας και δράσουν μακροπρόθεσμα έτσι ώστε να γίνει καλύτερη η χρήση των υφιστάμενων γνώσεων.

Δεδομένου ότι η ναυτιλία είναι ο πλέον ενεργειακά αποδοτικός και φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος μεταφοράς, θα πρέπει να έχει πρωτεύοντα ρόλο σε ένα μελλοντικό αποτελεσματικού και βιώσιμου χαρακτήρα σύστημα μεταφορών στην

²⁵ Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, Ετήσια Έκθεση 2004-2005, βασισμένη σε στατιστικά

Ευρώπη. Σε αυτό το πλαίσιο, πολιτικές και πρωτοβουλίες, όπως η θεματική στρατηγική για την προστασία και την Διατήρηση του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, που υποστηρίζει τη βιώσιμη ανάπτυξη και προωθεί την ανταγωνιστικότητα και την οικονομική ανάπτυξη σε ολόκληρη την Ευρώπη, θα μπορούσαν να παράσχουν πολύτιμη συνεισφορά. Επιπλέον, θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα πιο σημαντικά εργαλεία μιας Ευρωπαϊκής πολιτικής για τη θάλασσα, στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να περιλαμβάνουν τη συνεπή αποφυγή σημαντικών επιβλαβών απορρίψεων στις θάλασσες της Ευρώπης από το έδαφος, τον αέρα και τα ποτάμια σε όλα τα κράτη μέλη στο πλαίσιο της περαιτέρω ανάπτυξης των διεθνών κανονισμών, καθώς και την ανταλλαγή "βέλτιστων πρακτικών".

4.4. ΠΑΡΑΜΕΝΟΝΤΑΣ ΣΤΗΝ ΑΙΧΜΗ ΤΗΣ ΓΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η έρευνα και ανάπτυξη (E & A), είναι δραστηριότητες απαραίτητες για την Ευρώπη για να παραμείνει στην αιχμή της γνώσης και της τεχνολογίας. Βασικό στοιχείο για την επιτυχή μελλοντική θαλάσσια πολιτική είναι η βαθιά παροχή υποστήριξης προς μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την έρευνα που καλύπτει όλες τις περιοχές των ωκεανών και των θαλασσών και την προώθηση καινοτόμων τεχνολογιών.

Η Ελλάδα πιστεύει ότι οι προτεραιότητες και οι διαδικασίες των υφιστάμενων ευρωπαϊκών και των εθνικών προγραμμάτων E & A πρέπει να βελτιωθούν περαιτέρω, προκειμένου να διασφαλιστεί η μελλοντική ευημερία και ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας. Κρίνει ότι σε γενικές γραμμές οι αναφορές της Πράσινης Βίβλου για τα θέματα της καινοτομίας, της τεχνολογίας και της έρευνας είναι ικανοποιητική. Ωστόσο, υπάρχουν συγκεκριμένες επιστημονικές περιοχές οι οποίες χρειάζονται περαιτέρω προσοχή και βελτίωση :

- Το Θαλάσσιο περιβάλλον και το κλίμα.
- Τα θαλάσσια συστήματα διαχείρισης.

οικονομικά στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδας.

- Οι περιβαλλοντικές τεχνολογίες.
- Τα προγράμματα χώρου για την παρακολούθηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Επιπλέον, οι πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Έρευνα και Ανάπτυξη σχετικά με τη βελτίωση του τομέα της ναυτιλίας θα πρέπει να επικεντρωθούν στους εξής τομείς:

- Πώς μπορεί να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας.
- Πώς μπορεί να διευρύνει τα ενδιαφερόμενα μέρη (π.χ. πανεπιστήμια, ιδρύματα, κατασκευαστές, πλοιοκτήτες).
- Πώς να διευκολυνθεί η επικοινωνία μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών.
- Πώς να αντιμετωπίσουν τις τεχνολογικές προκλήσεις.

Όλοι οι προαναφερόμενοι στόχοι θα μπορούσαν ενδεχομένως να είναι συντονισμένοι, όπως προτείνεται στην Πράσινη Βίβλο, με ένα ευρωπαϊκό θαλάσσιο ερευνητικό δίκτυο. Ωστόσο, έμφαση θα πρέπει να δοθεί σε πρακτικά αποτελέσματα και όχι στη δημιουργία ενός νέου διοικητικού μηχανισμού με επιπλέον μη παραγωγική γραφειοκρατία.

4.5. ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΥΠΟ ΜΕΤΑΒΑΛΛΟΜΕΝΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

Σύμφωνα με πρόσφατες επιστημονικές μελέτες μόνο το 14% της συνολικής επιβάρυνσης του περιβάλλοντος προκαλείται από τις εκπομπές στον αέρα που αντιστοιχεί παγκοσμίως στο τομέα των μεταφορών, ενώ το 1,75% των αποδόσεων αυτών είναι από τις θαλάσσιες και σιδηροδρομικές μεταφορές.

Η Ελλάδα είναι της γνώμης ότι υπάρχει επιτακτική ανάγκη για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων σε όλους τους τρόπους μεταφοράς για την προστασία του κλίματος. Στο πλαίσιο αυτό, θα μπορούσαν να υποστηριχθούν πρωτοβουλίες με στόχο την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, η οποία προκαλείται από τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι οι προαναφερθείσες πρωτοβουλίες που αφορούν ιδιαίτερα την μείωση των εκπομπών αέρα από τα πλοία,

θα πρέπει να περιλαμβάνουν: α) την προώθηση της ανάπτυξης των καινοτόμων λύσεων, β) τη μέγιστη αξιοποίηση της κατάστασης των σύγχρονων τεχνολογιών και γ) την διασφάλιση και την πλήρη εφαρμογή της διεθνούς νομοθεσίας (θέματα που σχετίζονται με τις εκπομπές στον αέρα θα πρέπει να εξεταστούν και να επιλυθούν μέσω των μηχανισμών που προβλέπονται από τη MARPOL στο πλαίσιο του IMO).

Η Ελλάδα πιστεύει ότι λόγω της σχετικά χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης των θαλάσσιων μεταφορών (ανά τόνο των μεταφερόμενων εμπορευμάτων), η ανάπτυξη του ναυτιλιακού τομέα, ιδίως οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, μπορούν να συμβάλλουν στη μετατόπιση από τις οδικές μεταφορές στις θαλάσσιες και να αποκτήσουν δυνατότητες εξοικονόμησης ενέργειας. Η καινοτομία και οι νέες τεχνολογίες μπορούν να συμβάλουν περαιτέρω στο να γίνει ο ναυτιλιακός κλάδος ο πιο φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος μεταφοράς.

4.6. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

Είναι μια κοινή πεποίθηση, ότι το πιο ζωτικό στοιχείο, ένα στοιχείο με ανυπολόγιστη αξία, είναι οι ανθρώπινοι πόροι που απασχολούνται σε πλοία και σε δραστηριότητες που σχετίζονται με τη θαλάσσια ακτή. Ως εκ τούτου, και προς όφελος των Ευρωπαίων ναυτικών, κύριες ανησυχίες που θα πρέπει να εξεταστούν στενά, είναι, σύμφωνα πάντα με την άποψη της Ελλάδας.:

(α) Η προσαρμογή της Ενοποιημένης Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας στην Ευρωπαϊκή νομοθεσία θα πρέπει να προσφέρει προστιθέμενη αξία στην Ευρωπαϊκή ναυτιλιακή βιομηχανία και δεν πρέπει να διαταράσσει το πεδίο του ευρωπαϊκού στόλου. Σε κάθε περίπτωση, το μέλλον της προαναφερόμενης σύμβασης δεν πρέπει να εμποδίζει τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το να συμμετέχουν εκφράζοντας τις παρατηρήσεις- θέσεις τους σε οποιαδήποτε μελλοντική τροποποίηση της Σύμβασης της ΔΟΕ (Διεθνής Οργανισμός Εργασίας).

(β) Από την άλλη πλευρά, η επικύρωση της Σύμβασης της ΔΟΕ σχετικά με την ταυτότητα του ναυτικού δεν προσφέρει καμία προστιθέμενη αξία στους Ευρωπαίους

ναυτικούς. Δεδομένου ότι η ΔΟΕ δεν έχει επικυρωθεί από μεγάλο αριθμό τρίτων χωρών (όπως οι ΗΠΑ, η Κίνα, η Ιαπωνία, Αυστραλία και Καναδάς), με τη συγκεκριμένη επικύρωση θα επέλθει οικονομική επιβάρυνση για τα κράτη μέλη διοικήσεων.

Με βάση τα ανωτέρω, η πολιτική των προσλήψεων των ναυτικών θα πρέπει:

- Να βελτιώσει την εικόνα και την αποκατάσταση του καθεστώτος του ναυτικού επαγγέλματος.
- Να βελτιώσει τη δημοτικότητά του και να αναπτύξει δυναμική.
- Να προάγει τις θετικές πτυχές (ακαδημαϊκή ιδιότητα, ως εγγύηση της επαγγελματικής εξέλιξης, συνθήκες εργασίας, αμοιβή).
- Να κατευθύνει ενδεχόμενες προσλήψεις σε σχολεία.
- Να καθιερώσει διαφημιστική εκστρατεία, η οποία θα πρέπει να είναι συνεχής και συνεπής.

Απαντώντας στα γεγονότα που προσδιορίστηκαν και περιγράφηκαν παραπάνω, συγκεκριμένες πολιτικές πρωτοβουλίες υιοθετήθηκαν βασιζόμενες στα αντίστοιχα συμπεράσματα του Συμβουλίου Μεταφορών, οι οποίες εγκρίθηκαν κατά τη διάρκεια του 2003 από την Ελληνική Προεδρία και το 2005 από την Βρετανική Προεδρία. Τα ανωτέρω πολιτικά στοιχεία έλαβαν μία ζεστή υποδοχή εκ μέρους των ναυτιλιακών οργανώσεων, των Ναυτικών Ενώσεων και την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα εν γένει.

Πεποίθησή της Ελλάδας είναι ότι η Πράσινη Βίβλος θα πρέπει να αντιμετωπίσει το θέμα της προσέλκυσης νέων Ευρωπαίων στο επάγγελμα του ναυτικού από το οποίο εξαρτάται η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή τεχνογνωσία. Για το σκοπό αυτό, θα μπορούσε να προσδιορίσει τους δυνατούς τρόπους χρηματοδότησης της Κοινότητας, τόσο για την προσέλκυση, καθώς και για την κατάρτιση του ΚΟΑ(Ινστιτούτα Ναυτικής Εκπαίδευσης & Κατάρτισης) σε φοιτητές επί του σκάφους και η δια βίου επαγγελματικής κατάρτισης της κοινοτικών ναυτικών.

Τέλος, έμφαση θα πρέπει επίσης να αποδοθεί στο γεγονός ότι πρόσφατες νομοθετικές πρωτοβουλίες που εισήγαγαν οι υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, γεγονός που υποδηλώνει την ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος με τη θέσπιση ποινικών κυρώσεων, έχει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις προς την προσέλκυση νέων ανθρώπων στο ναυτικό επάγγελμα.

4.7.ΟΜΙΛΟΙ

Μία σύγχρονη εικόνα ενός Ευρωπαϊκού ναυτιλιακού ομίλου είναι απαραίτητη για να καλύπτει την Ευρωπαϊκή Ένωση ως σύνολο. Η προώθηση των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών ομίλων (maritime clusters) θα πρέπει να είναι μία από τις προτεραιότητες. Η ενίσχυση της συνεργασίας του συνόλου των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών ομίλων (λιμένες, ναυτιλιακές εταιρείες, παράκτια βιομηχανία, ναυπηγεία) θα πρέπει να συνεχιστεί.

Ωστόσο, έμφαση θα μπορούσε να δοθεί στη ναυπηγική βιομηχανία, η οποία αντιμετωπίζει σοβαρά διαρθρωτικά θέματα και προβλήματα αθέμιτου ανταγωνισμού. Μια σταθερή και μακροχρόνια ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να συνεισφέρει στην ανάπτυξη αυτού του συγκεκριμένου τομέα της ανταγωνιστικότητας και στην αύξηση των ποσοστών απασχόλησης. Για τους λόγους αυτούς, θα πρέπει να ληφθούν αποτελεσματικά μέτρα ώστε να ενισχυθεί η θέση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και να αντιμετωπιστεί ο διεθνής ανταγωνισμός. Από την άποψη αυτή, οι παροχές οικονομικών ελαφρύνσεων για τις δραστηριότητες αυτές θα μπορούσαν να αποτελέσουν βοήθεια.

4.8.ΤΟ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Έχει αναγνωρισθεί ότι για μια παγκόσμια βιομηχανία, όπως οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, θα πρέπει να αποφεύγονται περιφερειακά μέτρα είτε από μεμονωμένα κράτη- μέλη ή από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σε αυτό το βαθμό, το κανονιστικό πλαίσιο που θα διέπει τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών πρέπει να είναι το αποτέλεσμα εκτεταμένων και εξαντλητικών συζητήσεων, διαβουλεύσεων και

αποφάσεων μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών στο πλαίσιο των σχετικών διεθνών οργανισμών.

Ωστόσο, η άποψη της Ελλάδας είναι ότι στις περιπτώσεις των περιφερειακών πρωτοβουλιών που λαμβάνονται στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα προτεινόμενα μέτρα θα πρέπει να σέβονται την αρχή της επικουρικότητας και θα πρέπει να εφαρμόζονται μόνον όταν προσθέτουν αξία στον τομέα της ναυτιλίας. Επιπλέον, η προτεινόμενη κοινοτική νομοθεσία θα πρέπει να συνδέεται στενά με τα αντικείμενα των βιομηχανιών και τις μακροχρόνιες πολιτικές και δεν πρέπει να υπαγορεύεται κάτω υπό πολιτική πίεση από βραχυπρόθεσμα πολιτικά προγράμματα. Επιπλέον, έμφαση θα πρέπει να αποδοθεί στην απλούστευση των υφιστάμενων κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκειμένου να προωθηθεί η αποτελεσματικότητά τους. Είναι γενικά αποδεκτό, ότι δεν χρειάζεται άλλη νομοθεσία, είναι καιρός για την εφαρμογή της υφιστάμενης.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, προτεραιότητα θα πρέπει να αποδοθεί στην ποιότητα και την ανταγωνιστικότητα των Ευρωπαϊκών πλοίων. Ωστόσο, η Ελλάδα αμφιβάλλει αν οι ανωτέρω στόχοι μπορούν να επιτευχθούν μέσω της δημιουργίας ενός ευρωπαϊκού νηολογίου. Εκτός αυτού, μέχρι στιγμής, τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατόρθωσαν να αναστρέψουν την τάση αλλαγής της σημαίας των πλοίων (διαφορετικής από της χώρας τους) και να βελτιώσουν την επίδοση και την ανταγωνιστικότητα των πλοίων που καταχωρούνται κάτω από την εθνική τους σημαία. Για το σκοπό αυτό, το νομικό πλαίσιο (κρατικές ενισχύσεις), που υπάρχει σήμερα, θα πρέπει να παραμείνει σταθερό προσφέροντας ένα ελκυστικό λειτουργικό περιβάλλον για τη ναυτιλία στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Με βάση τα παραπάνω, η ποιότητα και η ανταγωνιστική θέση των ευρωπαϊκών σκαφών μπορούν να ενισχυθούν περαιτέρω με την παροχή κινήτρων που βραβεύουν ποιοτικά πλοία και την τιμωρία των υποκατάστατων πλοίων μέσα από την αυστηρή εφαρμογή του ελέγχου του κράτους λιμένα.

4.9.ΜΕΓΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ ΣΤΙΣ ΠΑΡΑΚΤΙΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ.

4.9.1. Η ΑΥΞΑΝΟΜΕΝΗ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΖΩΝΩΝ ΣΑΝ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.

Οι παράκτιες περιοχές είναι ιδιαίτερης σημασίας για την Ελλάδα. Η Ελλάδα έχει μια ακτογραμμή μεγαλύτερη από 16.500 χιλιόμετρα (25% των ακτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης), η μεγαλύτερη της Μεσογείου ή οποιασδήποτε άλλης ευρωπαϊκής χώρας. Σχεδόν η μισή από αυτή την ακτογραμμή αντιστοιχεί στο ηπειρωτικό τμήμα της χώρας και λίγο περισσότερο από τη μισή ανήκει στο νησιωτικό σύμπλεγμα του Αιγαίου και του Ιονίου.²⁶

Επιπλέον, η Ελλάδα χαρακτηρίζεται από την υψηλή συγκέντρωση των παράκτιων περιοχών. Ο πληθυσμός που κατοικεί σε μια σχετικά στενή λωρίδα γης 1-2 χλμ. πλάτος (σε παράκτιους Δήμους) αντιπροσωπεύουν το 33% του συνολικού πληθυσμού. Αξίζει να σημειωθεί ότι σχεδόν όλα τα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο, Βόλος, Καβάλα κ.λπ.), καθώς και το 80% των βιομηχανικών δραστηριοτήτων, το 90% του τουρισμού και της αναψυχής, το μεγαλύτερο μέρος της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας, το 35% της γεωργικής γης (συχνά υψηλής παραγωγικότητας), και ένα σημαντικό μέρος των υποδομών (λιμάνια, αεροδρόμια, δρόμοι, δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας, τηλεπικοινωνιών κτλ) βρίσκονται στην παράκτια ζώνη.

Σήμερα, τέσσερα Εθνικά Χωροταξικά σχέδια βρίσκονται σε διαδικασία δημόσιας διαβούλευσης στην Ελλάδα, ένα Γενικό και τρία τομεακά καλύπτοντας τον τουρισμό, τη βιομηχανία και τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, προσφέροντας έτσι το πλαίσιο για την αειφόρο δραστηριότητα και επένδυση. Ένα πέμπτο Χωροταξικό Σχέδιο- για την αειφόρο ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών, είναι επίσης σε εξέλιξη.

Τα παράκτια κράτη μέλη / περιφέρειες θα επωφεληθούν σημαντικά εάν αναπτύξουν πολιτικές και μέτρα για την αποτελεσματική διαχείριση των παράκτιων

²⁶ [http://ec.europa.eu/maritime-affairs/Θαλάσσια Πολιτική ΕΕ](http://ec.europa.eu/maritime-affairs/Θαλάσσια_Πολιτική_ΕΕ), Στοιχεία-Ελλάδα, τελευταία επίσκεψη : 20/04/09

ζωνών τους και τα χωρικά ύδατα. Είναι αποδεδειγμένη η άποψη της Ελλάδας ότι ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στα ακόλουθα:

(α) Έγκριση του συνεκτικού σχεδιασμού και των πολιτικών και συγκεκριμένων μέτρων σε ένα ολοκληρωμένο δρόμο για τη βιώσιμη ανάπτυξη των παράκτιων ζωνών.

(β) Η ανάπτυξη των λειτουργικών μέσων για την εκτέλεση του προγράμματος «Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης» (ΟΔΠΖ), δεδομένου ότι αυτό θα μπορούσε να διασφαλίσει την αειφόρο ανάπτυξη όχι μόνο των παράκτιων ζωνών τους, αλλά και ολόκληρης της χώρας.

(γ) Θέσπιση των κατάλληλων πολιτικών μέτρων για την πρόληψη σοβαρών κινδύνων (τόσο από την ανθρώπινη δραστηριότητα όσο και των φυσικών κινδύνων), όπως η διάβρωση, πλημμύρες, θαλάσσια ατυχήματα, η αλλαγή του κλίματος και η άνοδος της στάθμης της θάλασσας, καθώς και για το μετριασμό των επιπτώσεών τους εάν αυτά συμβούν.

(δ) Ενίσχυση της συνεργασίας και ανταλλαγή των σχετικών εμπειριών, όπως πρακτικών, τεχνικών μέσων, επιστημονική γνώση, κλπ., σε όλα τα επίπεδα, στο εσωτερικό κάθε χώρας και μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών, σύμφωνα με το πνεύμα της πρόσφατης Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ΟΔΠΖ

4.9.2. ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΣΤΟΥΣ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ.

Το παράκτιο και θαλάσσιο περιβάλλον χαρακτηρίζεται από τα όμορφα τοπία και τα σημαντικά οικοσυστήματα με πολλά σπάνια είδη που έχουν ανάγκη προστασίας. Ταυτόχρονα, είναι εκτεθειμένα σε φυσικές καταστροφές (π.χ. διάβρωση), στις ανθρώπινες δραστηριότητες, στη πίεση από το περιβάλλον (δηλαδή, την υπερεκμετάλλευση των φυσικών πόρων, την αστικοποίηση, ρύπανση, κλπ) και σε άλλα είδη θαλάσσιων κινδύνων και στις απειλές όπως οι εγκληματικές δραστηριότητες της εμπορίας ανθρώπων, του λαθρεμπορίου και της τρομοκρατίας. Για τους λόγους αυτούς, τα παράκτια κράτη θα πρέπει να λαμβάνουν μέτρα σε σχέση με τον

αποτελεσματικό έλεγχο των παράκτιων ζωνών τους και τα χωρικά ύδατα, καθώς και την πρόβλεψη των κινδύνων και της αντιμετώπισης που οφείλεται σε ανθρώπινες δραστηριότητες. Στο πλαίσιο αυτό, ιδιαίτερη έμφαση κατά την άποψη της Ελλάδας πρέπει να δοθεί στα εξής:

(α) Τα παράκτια κράτη θα πρέπει να διασφαλίζουν την εκπλήρωση των απαιτήσεων του IMO στα πλοία, είτε φέροντας τη σημαία τους είτε επισκέπτοντας τους λιμένες τους, ενισχύοντας την εφαρμογή του καθεστώτος ελέγχου του κάθε κράτους λιμένα

(β) Τα παράκτια κράτη θα πρέπει να συνεργαστούν για την περαιτέρω ενίσχυση της ασφάλειας στο ναυτιλιακό τομέα με την ανταλλαγή των εμπειριών και βέλτιστων πρακτικών σχετικά με την εφαρμογή του κώδικα ISPS του IMO.

(γ) Τα παράκτια κράτη θα πρέπει να ρυθμίσουν το θέμα σχετικά με την παρεμπόδιση των "πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο" παρέχοντας στα πλοία ένα καταφύγιο και όχι να θέτουν σε κίνδυνο την περιβαλλοντική καταστροφή, απαγορεύοντας την είσοδο τους, ακόμη και αν δεν είναι σε θέση να υποβάλουν ένα πιστοποιητικό χρηματοοικονομικής εγγύησης.

(δ) Τα παράκτια κράτη θα πρέπει να διασφαλίσουν όλα τα μέτρα που θα πρέπει να λαμβάνονται για να διευκολυνθεί η ασφαλής διέλευση των πλοίων, μέσω των υδάτων.

(ε) τα παράκτια κράτη θα πρέπει να δώσουν κίνητρα για την ποιότητα των πλοίων που προσεγγίζουν σε λιμένες ή/και πλοήγηση στα ύδατά τους.

4.9.3. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.

Ο τουρισμός είναι ένας από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής εθνικής οικονομίας. Με δεδομένη τη μεγάλη σημασία του παράκτιου τουρισμού για την Ελλάδα, καθώς και το γεγονός ότι η νέα τάση στην αγορά του τουρισμού έχει να κάνει με την ποιότητα και το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον του προορισμού, γίνεται

φανερό ότι η ορθολογική διαχείριση των παράκτιων ζωνών αποτελεί προϋπόθεση για οποιαδήποτε επιτυχημένη πολιτική για τον τουρισμό καθώς και για την αιεφόρο ανάπτυξη της χώρας.

Σε αυτή τη γραμμή, εξασφαλίζοντας ένα καθαρό και ελκυστικό θαλάσσιο περιβάλλον, καθώς και την παροχή της αποτελεσματικής λειτουργίας των λιμενικών εγκαταστάσεων για τους επιβάτες και την ύπαρξη μιας ασφαλούς ναυτιλιακής βιομηχανίας, είναι υψίστης σημασίας για την περαιτέρω ανάπτυξη τόσο της ελληνικής όσο και της Ευρωπαϊκής παράκτιας τουριστικής βιομηχανίας.

Συγκεκριμένα, για την Ελλάδα θα πρέπει να τονιστεί ότι λόγω των "μοναδικών γεωγραφικών χαρακτηριστικών», η τουριστική ανάπτυξη της χώρας, καθώς και η εδαφική και κοινωνική συνοχή, εξαρτάται άμεσα από την ύπαρξη συχνής, αξιόπιστης και ποιοτικής υπηρεσίας των παράκτιων πορθμείων. Για το λόγο αυτό, η Ελλάδα πιστεύει ότι οι κύριοι στόχοι της κοινοτικής πολιτικής για τη θάλασσα στον τομέα των επιβατικών μεταφορών, ιδίως προς τα νησιά όπου δεν υπάρχει εναλλακτική λύση μέσω μεταφοράς, θα πρέπει να επικεντρωθούν στις κύριες περιοχές που αναφέρονται παρακάτω:

(α) Διατήρηση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας όσον αφορά την εδαφική συνέχεια, μέσω της τακτικής και επαρκούς παροχής υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών για τη σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική χώρα, εντός του πλαισίου της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για την περιφερειακή ανάπτυξη, ενώ παράλληλα διαφύλαξη του δημοσίου συμφέροντος σε τομείς όπως η τιμολόγηση, με αποτέλεσμα την ενθάρρυνση της κινητικότητας της οικονομικής ανάπτυξης εντός των νησιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης .

(β) Τόνωση του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού.

(γ) Εξασφάλιση της ποιότητας των υπηρεσιών για τους επιβάτες, μέσω της επιβεβαίωσης της αξιοπιστίας και της παροχής ασφαλών υπηρεσιών που ανταποκρίνονται στα ελάχιστα ποιοτικά πρότυπα.

(δ) Ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών.

(ε) Ενθάρρυνση της εφαρμογής των ευφύων συστημάτων μεταφορών, επιτρέποντας στους επιβάτες να έχουν πρόσβαση σε πληροφορίες, κρατήσεις εισιτηρίων κλπ.

(στ) Έγκριση μέτρων υπέρ των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

(ζ) Προώθηση της διαλειτουργικότητας των ferries και των άλλων μέσων μεταφοράς, μέσω της βελτίωσης των υποδομών και την εφαρμογή καινοτόμων λύσεων.

(η) Ενθάρρυνση των επενδύσεων σε πλοία ποιότητας για την εξυπηρέτηση των μικρών και απομακρυσμένων νησιών, όπου δεν έχουν να παρουσιάσουν εμπορικό ενδιαφέρον.

4.9.4. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΗΣ ΞΗΡΑΣ / ΘΑΛΑΣΣΑΣ.

Η Ελλάδα πιστεύει ότι η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να δώσει προτεραιότητα στην περαιτέρω προώθηση της Ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και την περαιτέρω ανάπτυξη των θαλάσσιων αρτηριών, στο πλαίσιο ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών. Ο ρόλος των λιμένων ως κομβικών σημείων σε όλο το δίκτυο των συνδυασμένων μεταφορών, μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα και να προωθηθεί μέσω της ανάπτυξης των κατάλληλων υποδομών και υπερκατασκευών, έτσι ώστε να είναι σε θέση να εξυπηρετήσει τα διαφορετικά μέσα μεταφορών και των αναγκών των συνδυασμένων μεταφορών, τις οικονομικές δραστηριότητες και την εδαφική συνοχή ορισμένων κρατών μελών. Ως εκ τούτου, η ανάπτυξη αποτελεσματικών συστημάτων λιμένων, με την κατάλληλη υποδομή για την αποφυγή συμφορήσεων και με επαρκείς συνδέσεις με την ενδοχώρα, θα πρέπει να θεωρούνται ως αναπόσπαστο τμήμα της γενικής πολιτικής για τη θάλασσα.

Με βάση τα ανωτέρω, οι προσδοκίες της Ελλάδας για τη μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά τη διαχείριση των χερσαίων / θαλάσσιων στόχων οριοθετούν τα ακόλουθα σημεία:

(α) Ενθάρρυνση επενδύσεων σε λιμένες υποκατασκευών και υπερκατασκευών και συνδέσεων στην ενδοχώρα, οι οποίες θα σχεδιαστούν ανάμεσα στα κράτη μέλη, βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα, άμεσα συνδεδεμένες με την υλοποίηση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και την ολοκλήρωση μέσω των νεοϊδρυθέντων θαλάσσιων αρτηριών.

(β) Δημιουργία ενός κατάλληλου περιβάλλοντος για την ευημερία και την προώθηση της ναυτικής βάσης των διατροφικών εφοδιαστικών αλυσίδων στην Ευρώπη, με στόχο την ενίσχυση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων .

(γ) Παροχή κινήτρων για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών και υπερκατασκευών, διεξαγωγή προγραμμάτων εκπαίδευσης του προσωπικού κλπ., έτσι ώστε να συναντήσουν την μελλοντική ζήτηση στην αγορά υψηλής ποιότητας και του κόστους των λιμενικών υπηρεσιών.

(δ) Υιοθέτηση ενός επαρκούς δημοσιονομικού πλαισίου, έτσι ώστε η εφαρμογή της μελλοντικής λιμενικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης να εξασφαλίζεται μέσω μιας σταθερής και επαρκούς βάσης. Ειδικότερα, είναι αναγκαίο να διαμορφωθεί ένα κοινό ευρωπαϊκό πλαίσιο χρηματοδότησης, που πρέπει να εφαρμόζεται από όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για την εφαρμογή ενός τέτοιου πλαισίου θα πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ των λιμένων τοπικής και περιφερειακής σημασίας, οι οποίοι λιμένες είναι απαραίτητες συνδέσεις για την εδαφική και κοινωνική συνοχή, και των λιμένων διεθνούς εμβέλειας.

(ε) Πρόβλεψη των κοινοτικών πόρων για την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών λιμένων, ιδιαίτερα για την ασφάλεια λιμενικών δραστηριοτήτων (έργα υποδομής, τεχνικού εξοπλισμού, της ασφάλειας των λιμένων και υπηρεσίες).

(στ) Προσαρμογή των μέτρων που αυξάνουν τη συνοχή και τη βελτίωση της πρόσβασης στις απομακρυσμένες και νησιωτικές περιοχές, παρέχοντας υψηλή προστιθέμενη αξία για την Ευρωπαϊκή Ένωση ως σύνολο.

Στο ίδιο πλαίσιο, η Ελλάδα αναγνωρίζει την αναγκαιότητα για την ανάπτυξη ενός ενιαίου νομοθετικού πλαισίου, καθώς, με τον τρόπο αυτό, αναμένεται ότι η πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών θα διευκολυνθεί και θα ευδοκιμήσουν οι αρχές του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης .

4.10.ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΣ ΤΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΣΧΕΣΗΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ: ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Πέρα από κάθε αμφιβολία, οι οικονομικοί και περιβαλλοντικοί στόχοι των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα με την ανάπτυξη και την εφαρμογή ενός αποτελεσματικού συστήματος Χωροταξικού Σχεδιασμού για τις θαλάσσιες δραστηριότητες. Αναγνωρίζοντας τον αντικρουόμενο χαρακτήρα των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, η επιτυχία κάθε θαλάσσιου συστήματος χωροταξικού Σχεδιασμού (MSP) εξαρτάται, κυρίως, από τις ακόλουθες αρχές πολιτικής:

- (α) Καθορισμός στόχων, οι οποίοι βασίζονται στην ανάλυση των επιστημονικών δεδομένων για θαλάσσιες δραστηριότητες και για την αντίστοιχη θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος.
- (β) Συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων στην υλοποίηση της εν λόγω διαδικασίας MSP.
- (γ) Συνεργασία των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης-ιδίως εκείνα που μοιράζονται την ίδια θαλάσσια περιοχή.
- (δ) Ανάπτυξη συνεκτικών στόχων πολιτικής για τη διαχείριση των παράκτιων και θαλάσσιων περιοχών, ώστε να αποφεύγεται η επανάληψη των κανονισμών ή η μεταβίβαση των άλυτων χωροταξικών προβλημάτων στη θάλασσα.
- (ε) Πρόβλεψη των κατευθυντηρίων γραμμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εξασφάλιση της εναρμονισμένης εφαρμογής των MSP μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(στ) Προώθηση της ανταλλαγής εμπειριών και βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(ζ) Συμβατότητα της MSP με τις διατάξεις της διεθνούς νομοθεσίας και των συμβάσεων που εγκρίθηκαν στο πλαίσιο των ειδικευμένων Υπηρεσιών του ΟΗΕ.

4.11. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ

4.11.1. ΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΝ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΠΕΛΑΓΟΣ .

Η συνεργασία των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ο συντονισμός των δραστηριοτήτων τους για την επιτυχή διαπίστωση για το αν πρόκειται για θαλάσσιο συμβάν ή για παράνομη ενέργεια (έρευνα και διάσωση, τελωνειακός έλεγχος, έλεγχος συνόρων, έλεγχος αλιείας, εμπορίου ναρκωτικών, παράνομης μετανάστευσης), είναι επιτακτικής σημασίας.

Η Ελλάδα αναγνωρίζει το ρόλο των υφιστάμενων Ευρωπαϊκών Πρακτορείων για το συντονισμό των δραστηριοτήτων των κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και πιστεύει ότι μια περαιτέρω ενοποίηση μπορεί να παράσχει μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα.

Με βάση τα ανωτέρω, και για την ύπαρξη ενός αποτελεσματικού και αξιόπιστου συστήματος συνοριακού ελέγχου και εποπτείας, είναι αναγκαίο για την Ευρωπαϊκή Ένωση, τα κράτη μέλη:

- Να έχουν ομοιόμορφο και υψηλού επιπέδου έλεγχο των συνόρων και αντίστοιχη επιτήρηση.
- Να έχουν κοινή εκπαίδευση των εθνικών συνοριακών φυλάκων, και καθιέρωση κοινών εκπαιδευτικών προτύπων.
- Να δημιουργήσουν ένα ασφαλές δίκτυο ανταλλαγής πληροφοριών.
- Να διεξάγουν κοινές επιχειρήσεις και συνοριακούς ελέγχους ρουτίνας.
- Να ενισχύσουν το ρόλο των αξιωματικών συνδέσμων για θέματα της παράνομης μετανάστευσης στο θαλάσσιο τομέα, ιδίως εντός της περιοχής της Μεσογείου.

Τέλος, η Ελλάδα υποστηρίζει τη στενότερη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών για την αποθάρρυνση των παράνομων δραστηριοτήτων (όπως η διακίνηση ναρκωτικών, ανθρώπων, όπλων μαζικής καταστροφής ή ρυπογόνων δραστηριοτήτων, καθώς και την πειρατεία και την παράνομη και άναρχη αλιεία).

Η Ελλάδα έχει υποστηρίξει την ιδέα της δημιουργίας μιας ευρωπαϊκής ακτοφυλακής εντός του πλαισίου οργάνωσης και διεξαγωγής κοινών επιχειρήσεων κατά της παράνομης μετανάστευσης, καθώς θα παρέχει την καλύτερη κατανομή των πόρων των κρατών μελών. Η παροχή χρηματοδοτικής στήριξης από την Ευρωπαϊκή Ένωση θα μπορούσε να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα των μέτρων που λαμβάνονται για την παρακολούθηση και την επιτήρηση των θαλάσσιων συνόρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης και του ανθρώπινου λαθρεμπορίου.

Ωστόσο, απαιτούνται περαιτέρω πολιτικές πρωτοβουλίες για να παρέχουν μια επιχειρησιακή νομική βάση όσον αφορά τις αποστολές ακτοφυλακής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τη σύνθεση, τη δομή, καθώς και την αρχή που θα ασκεί τον επιχειρησιακό έλεγχο του προσωπικού και των διαθέσιμων τεχνικών μέσων.

Επιπλέον, η πρόταση για τη σύσταση ενός «Κοινού Θαλάσσιου Χώρου» της Ευρωπαϊκής Ένωσης, (CEMS) αλλάζει την έννοια των εδαφικών νερών και μπορεί να συνεπάγεται την τροποποίηση των διεθνών συμβάσεων στις οποίες τα κράτη-μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη. Κατά την άποψη της Ελλάδας, μια θετική προσέγγιση του όρου "Κοινός Θαλάσσιος Χώρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης" θα μπορούσε να εξεταστεί σε σχέση με τη διευκόλυνση των μετακινήσεων φορτίου, ιδίως στο πλαίσιο της περαιτέρω ανάπτυξης της θάλασσας μικρών αποστάσεων, μέσω της ενθάρρυνσης της απλοποίησης των διαδικασιών.

4.11.2. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΓΙΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ.

Είναι πεποίθηση της Ελλάδας ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση, που αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο εμπορικό μπλοκ σε παγκόσμιο επίπεδο, θα πρέπει να ακολουθεί την ίδια

ολοκληρωμένη προσέγγιση και για το λόγο αυτό η Ελλάδα υποστηρίζει την ανάπτυξη μιας συνολικής θαλάσσιας πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Ελλάδα, επιπλέον, πιστεύει ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να αποφεύγει είτε την ανάπτυξη περιφερειακής ασφάλειας και κανόνων προστασίας του περιβάλλοντος, είτε την εφαρμογή, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, νέων συμφωνημένων διεθνών μέτρων που θα αναπτύξουν την ανάγκη πρόσθετων κανόνων. Σε κάθε περίπτωση, η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να αποφεύγει την εισαγωγή νέων κανονισμών, που εισάγουν διακριτική μεταχείριση προς τους εφοπλιστές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και μπορεί να θέσουν σε κίνδυνο τον υφιστάμενο ισότιμο ανταγωνισμό και τον θεμιτό ανταγωνισμό για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Η Ελλάδα αντιτίθεται σθεναρά στην πρόθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την τροποποίηση του νομικού συστήματος που αφορά τους ωκεανούς και τις θάλασσες βασιζόμενη στην UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea), προκειμένου να αντιμετωπίσει τις νέες προκλήσεις. Είναι γνωστό ότι το καθεστώς της UNCLOS είναι το αποτέλεσμα μιας μακράς διαδικασίας διαβουλεύσεων και κάθε τροπολογία ενδέχεται να διαταράξει την ελεύθερη πλοήγηση που παρέχει το καθεστώς του UNCLOS για την ανοικτή θάλασσα, την Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) και τα διεθνή στενά.

Η Ελλάδα, ως παραδοσιακή ναυτιλιακή χώρα, συμμερίζεται την άποψη ότι το κοινοτικό κανονιστικό πλαίσιο θα πρέπει να ενισχυθεί με μια πιο ευρεία κύρωση των Διεθνών Συμβάσεων που έχουν εγκριθεί μέσω των κατάλληλων διπλωματικών οδών όπως ο IMO (και η ΔΟΕ). Η αποτελεσματική λειτουργία και ρύθμιση της ναυτιλιακής βιομηχανίας από τον IMO, η οποία ταυτόχρονα διασφαλίζει την ανταγωνιστική θέση της ποιότητας του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μπορεί να διευκολυνθεί μέσα από την πολύτιμη πείρα των μελών-μερών και ιδιαίτερα των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Ελλάδα πιστεύει ότι ούτε η προσχώρηση στη Κοινότητα, ούτε η κοινή εκπροσώπηση των κρατών μελών στον IMO, προσφέρουν καλές υπηρεσίες στην

αποδοτική λειτουργία του Οργανισμού, η οποία θα μπορούσε να προωθηθεί, αν πραγματικά βασισμένες στη γνώση προτάσεις, αφού συζητηθούν και αποφασιστούν σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, υποβάλλονταν, και υποστηρίζονταν από όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά τις συνεδριάσεις του ΙΜΟ. Διακυβεύοντας την ρυθμιστική αρχή του ΙΜΟ μέσω του κατακερματισμού των κανόνων και διαδικασιών του οργανισμού θα μπορούσαμε να έχουμε σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις στην αποτελεσματικότητα της Οργάνωσης.

Η Ελλάδα αναγνωρίζει τη σημασία των τρεχουσών διαπραγματεύσεων του ΠΟΕ στο πλαίσιο του Αναπτυξιακού Γύρου Εμπορίου της Ντόχα (ΠΟΕ) σχετικά με τις υπηρεσίες (GATS), που αντιπροσωπεύουν το κύριο μέσο για την επίτευξη της μη διακριτικής πρόσβασης στην αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τους φορείς θαλάσσιας εκμετάλλευσης. Για το σκοπό αυτό, η πολιτική και οικονομική επιρροή της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να αξιοποιηθεί για την προώθηση της απελευθέρωσης των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων και επιβατών, όπως και την απελευθέρωση των διεθνών θαλάσσιων βοηθητικών υπηρεσιών.

4.12.ΑΝΑΖΗΤΩΝΤΑΣ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ .

Η Ευρώπη έχει μια μεγάλη θαλάσσια παράδοση. Σε αυτό το βαθμό, η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να υποστηρίξει οποιεσδήποτε προσπάθειες που αναλαμβάνονται χωριστά από τα κράτη μέλη της για την αναζήτηση της θαλάσσιας κληρονομιάς τους και την επιβεβαίωση της θαλάσσιας ταυτότητάς τους. Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να ενεργήσει ως ακολούθως :

- Να ενθαρρύνει τη συνεργασία μεταξύ των ευρωπαϊκών οργανισμών και των μουσείων με σκοπό να κρατήσουν την θαλάσσια κληρονομιά ζωντανή, παρέχοντας συμβουλές και βοήθεια.
- Να συμβάλει στην αμοιβαία κατανόηση των διαφορετικών θαλάσσιων πολιτισμών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσω της οργάνωσης διασκέψεων σε αυτό το θέμα.

- Να προσδιορίσει και να προωθήσει τις ιστορικές πλωτές συνδέσεις μεταξύ των ευρωπαϊκών περιοχών.
- Να επιλύσει τα κοινά προβλήματα κρατών μελών που παρουσιάζονται κατά την αναζήτηση της θαλάσσιας ταυτότητας και κληρονομιάς στην Ευρώπη, όπως η συντήρηση των παραδοσιακών βαρκών, με την μελέτη για ζητήματα ιδιαίτερης σπουδαιότητας για τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Να παρέχει αρμόδιους διοικητικούς οργανισμούς, με συμβουλευτικό χαρακτήρα για όλες τις πτυχές της συντήρησης και λειτουργίας των ιστορικών βαρκών και σκαφών.

Οι ενέργειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να έχουν ρίζες στη γνώση και την εμπειρία της διεθνούς θαλάσσιας κληρονομιάς των χωρών της, και οι στόχοι της δεν θα πρέπει να περιορίζονται μόνο στο να πλεύσουν τα σημαιοστολισμένα ευρωπαϊκά σκάφη, αλλά και να κρατήσει ολόκληρη την ευρωπαϊκή βιομηχανία ενημερωμένη και ανταγωνιστική.

4.13.ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η Ελλάδα θεωρεί ότι αυτήν την περίοδο τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι σε μια ώριμη φάση για να αναπτύξουν μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική που στοχεύει να συμβιβάσει τα ανταγωνιστικά ενδιαφέροντα για τη ναυτιλία και τις παραθαλάσσιες περιοχές και να προωθήσει τη βιώσιμη ανάπτυξη των θαλάσσιων οικονομικών δραστηριοτήτων.

Εντούτοις, η Ελλάδα αναγνωρίζει τους ακόλουθους πολιτικούς στόχους ως πραγματικά κύρια σημεία προς μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική:

- Η αποτελεσματική εφαρμογή των διεθνών κανονισμών.
- Η περαιτέρω ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας ναυπηγικής βιομηχανίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- Η βιώσιμη αύξηση σχετικών με τη θάλασσα δραστηριοτήτων.
- Η προστασία των ευαίσθητων παραλιακών περιοχών και του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Η εξασφάλιση του υψηλού ποσοστού της απασχόλησης και της οικονομικής ανάπτυξης μέσα στο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- Η βελτίωση της εδαφικής συνοχής και δυνατότητα πρόσβασης των μακρινών περιοχών και νησιών (ειδικά μικρά νησιά).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ-5: MARITIME CLUSTERS

5.1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο δρόμο που άνοιξε η ανακοίνωσή της για την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική, η Επιτροπή ενέκρινε στις 18 Οκτωβρίου 2007 την ανακοίνωση σχετικά με

την Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική²⁷ η οποία αντικατοπτρίζει τα αποτελέσματα μιας ευρείας διαβούλευσης μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών.

Τα ευρωπαϊκά λιμάνια σε θάλασσες και ποταμούς αντιμετωπίζουν σύνθετες προκλήσεις: αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορές· μείζονες τεχνολογικές μεταλλαγές (μεταφορές σε εμπορευματοκιβώτια, τηλεπικοινωνίες, μηχανοργάνωση)· περιβαλλοντικές επιταγές, συμπεριλαμβανομένης της διατροφικής προσέγγισης στις μεταφορές που δίνει έμφαση στο ρόλο των λιμανιών· ανάγκη για διάλογο μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων παραγόντων στις λιμενικές δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων των δημοτικών και περιφερειακών αρχών· και, τέλος, σεβασμός των κοινοτικών ρυθμίσεων ιδίως όσον αφορά τη διαφάνεια και τον ανταγωνισμό.

5.2. ΠΟΛΕΙΣ ΚΑΙ ΛΙΜΑΝΙΑ ΣΕ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟ ΣΤΑΔΙΟ

Σε πολλά ευρωπαϊκά λιμάνια σημειώθηκε έκρηξη της λιμενικής δραστηριότητας τα τελευταία είκοσι χρόνια. Η τάση αυτή φαίνεται ότι θα συνεχιστεί, ιδίως όσον αφορά τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων η οποία αναμένεται ότι θα συνεχίσει να αυξάνεται. Αυτό οφείλεται κυρίως στην ταχεία επέκταση των ασιατικών αγορών και ιδίως στις εισαγωγές από την Κίνα. Η τάση αυτή ευνοεί τη συμμετοχή αυξανόμενου αριθμού ευρωπαϊκών λιμανιών στις παγκόσμιες αγορές. Τα λιμάνια φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων που γνώρισαν την πλέον έντονη ανάπτυξη στη διάρκεια του 2006 ήταν μικρού ή μεσαίου μεγέθους και εντοπίζονται γεωγραφικά σε όλη την ευρωπαϊκή επικράτεια.

Προκειμένου να ανταποκριθούν στις αυξημένες απαιτήσεις, τα ευρωπαϊκά λιμάνια πρέπει να επενδύσουν σε νέες υποδομές διακίνησης και να εξασφαλίσουν αξιόπιστες συνδέσεις με την ενδοχώρα. Για την οικονομική μεγέθυνση και την αειφόρο ανάπτυξη, τα λιμάνια και οι πόλεις που τα φιλοξενούν πρέπει να ξαναγίνουν συνεργάτες. Οι συναφείς προς τη θάλασσα συνεργατικοί σχηματισμοί (**maritime**

²⁷ COM (2007) 616 Τελικό της 18.10.2007:

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/el/com/2007com2007_0616el01.pdf, τελευταία επίσκεψη: 01/04/09

clusters) μπορούν να αποτελέσουν καίριο εργαλείο μιας φιλόδοξης θαλάσσιας πολιτικής, επιτρέποντας ταυτόχρονα την επίτευξη απτών αποτελεσμάτων στον τομέα της τεχνολογικής καινοτομίας και την οικονομική ανάπτυξη των περιοχών.

5.3.MARITIME CLUSTERS

Γίνεται αναφορά στην αγγλική λέξη «cluster» που εμπεριέχει την έννοια του συνόλου και υποδεικνύει μια ομάδα επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον ίδιο τομέα, κατά κανόνα δηλαδή συνυπάρχουν στην ίδια περιοχή αγοράς εργασίας. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τον καθηγητή του πανεπιστημίου του Χάρβαρντ Michael E. Porter, ως «cluster» νοείται «ένας σχηματισμός διασυνδεδεμένων επιχειρήσεων, εξειδικευμένων προμηθευτών, παροχών υπηρεσιών και συνεργαζόμενων οργανισμών (πανεπιστήμια, εμπορικές ενώσεις κλπ.)».²⁸ Με τον όρο «ναυτιλιακό cluster », εννοούμε κάθε μηχανισμό σύνδεσης μεταξύ της Έρευνας και Ανάπτυξης, της καινοτομίας και της οικονομικής ανάπτυξης που θα προϋποθέτει συνεργασία λίγο ή περισσότερο στενή με τη βιομηχανία (και ειδικότερα τις ΜΜΕ), τους οργανισμούς έρευνας και κατάρτισης και τις περιφερειακές αρχές.

Αυτές οι ομάδες επιχειρήσεων και επαγγελματιών από διάφορους τομείς δραστηριότητας μπορούν να λάβουν διάφορες μορφές. Έτσι, στον θαλάσσιο τομέα, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ αφενός των εθνικών συνεργατικών σχηματισμών – οι οποίοι λειτουργούν συχνά ως παράγοντες διαμόρφωσης της κοινής γνώμης για διάφορους κλάδους ή επαγγέλματα του θαλάσσιου τομέα – και αφετέρου των περιφερειακών συνεργατικών σχηματισμών (στη Γαλλία είναι γνωστοί ως «πόλοι ανταγωνιστικότητας»). Αποστολή τους είναι η ανάπτυξη της θαλάσσιας οικονομίας μέσω της καινοτομίας και της προσέγγισης μεταξύ της έρευνας, της εκπαίδευσης και της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Παρέχουν υποστήριξη σε ερευνητικά έργα (σχεδιασμός έργου, αναζήτηση εταίρων και χρηματοδοτήσεις) και διευκολύνουν την πρόσβαση των ΜΜΕ σε νέες αγορές προσυπογράφοντας έτσι πλήρως τους στόχους της

²⁸ Περιοδικό “ Inforegio, Panorama” ,Αριθμός 23, Σεπτέμβριος 2007

στρατηγικής της Λισσαβόνας, γνωστής για την έμφαση που δίνει στις πολιτικές υπέρ της καινοτομίας.

Η καινοτομία αποτελεί ανάγκη για τον θαλάσσιο τομέα, ιδίως για τη ναυπηγική βιομηχανία και την εφοδιαστική (logistics) (η κατασκευή και η παράδοση ενός πλοίου αποτελούν καρπό των κόπων ενός τεράστιου δικτύου προμηθευτών), την εκμετάλλευση των ενεργειακών και βιολογικών πόρων των θαλασσών (εκμετάλλευση υπεράκτιων κοιτασμάτων πετρελαίου, χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας π.χ. θαλάσσια ρεύματα, κύματα και παλίρροια, ανάπτυξη νέων μορίων χάρη στη θαλάσσια βιοποικιλότητα), την ασφάλεια, την επιτήρηση και, τέλος, για το περιβάλλον: πρόληψη κινδύνων, καταπολέμηση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, ανάπτυξη αιεφόρων μορφών τουρισμού που εντάσσονται στην προστασία των ακτών.

Εκτός από το ρόλο τους ως φορέων καινοτομίας, οι συνεργατικοί σχηματισμοί επιτρέπουν επίσης τη διατήρηση της θαλάσσιας τεχνογνωσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο επίπεδο της περιφέρειας καθώς, εξ ορισμού, στους κόλπους τους συγκεντρώνουν παράγοντες του επιχειρηματικού κόσμου και της επαγγελματικής κατάρτισης. Για το λόγο αυτό, η ανάπτυξη των συνεργατικών σχηματισμών πρέπει να συνοδεύεται από επενδύσεις στην εκπαίδευση και την κατάρτιση σε τομείς θαλάσσιου ενδιαφέροντος. Η ενδεχόμενη έλλειψη εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού στον θαλάσσιο τομέα θα μπορούσε όντως να έχει σοβαρές συνέπειες, ιδίως όσον αφορά τις υποδομές θαλάσσιας ασφάλειας. Μακροπρόθεσμα, υπάρχει επίσης ο κίνδυνος αποδυνάμωσης ορισμένων συνεργατικών σχηματισμών ή μετεγκατάστασής τους σε περιοχές όπου υπάρχει καλύτερα καταρτισμένο εργατικό δυναμικό.

5.4.ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΤΗΡΙΞΗ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση ενθαρρύνει την ανάπτυξη των συναφών προς τη θάλασσα συνεργατικών σχηματισμών με πολλούς τρόπους. Καταρχάς, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή

συμμετείχε το 2005 στη δημιουργία της τεχνολογικής πλατφόρμας WATERBORNE²⁹, η οποία συνενώνει τους βασικούς παράγοντες των θαλάσσιων μεταφορών. Στόχος της πλατφόρμας είναι η διαμόρφωση, βάσει θεματικών ομάδων (π.χ. ναυπηγική, ναυσιπλοΐα, συστήματα, ασφάλεια...), ενός μακρόπνοου οράματος για τον θαλάσσιο τομέα, η ανάπτυξη του οποίου εξαρτάται από τις μείζονες τεχνολογικές εξελίξεις. Η πλατφόρμα αυτή έχει επίσης ως στόχο την εναρμόνιση των προτεραιοτήτων της ευρωπαϊκής θαλάσσιας έρευνας με τις ανάγκες των επιχειρήσεων (η υποστήριξη προς τους συνεργατικούς σχηματισμούς εντάσσεται σε αυτό το πλαίσιο).

Η Επιτροπή εγκαινίασε επίσης διάφορα δίκτυα στους τομείς της έρευνας και της καινοτομίας, συχνά με στόχο την ανταλλαγή ορθών πρακτικών. Ωστόσο, τα δίκτυα αυτά μπορεί να οδηγήσουν μακροπρόθεσμα στη δημιουργία διεθνικών συνεργατικών σχηματισμών. Προκειμένου να τονωθεί η συνεργασία μεταξύ των ευρωπαϊκών συνεργατικών σχηματισμών και να ευνοηθεί η υλοποίηση νέων σχεδίων ευρωπαϊκής διάστασης, η Επιτροπή δημιούργησε τον Ιούλιο του 2007 ένα ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο **clusters**. Αποστολή του Παρατηρητηρίου αυτού θα είναι η συλλογή στατιστικών δεδομένων, η ανάπτυξη δεικτών για τη μέτρηση του δυναμισμού των ευρωπαϊκών συνεργατικών σχηματισμών και η αξιολόγηση του αντίκτυπου που έχουν οι εθνικές και περιφερειακές πολιτικές για την προώθησή τους. Με τον τρόπο αυτό, το Παρατηρητήριο θα συνδράμει τις προσπάθειες των ευρωπαϊκών συνεργατικών σχηματισμών για τη μεταφορά πρακτικών από τις πλέον προηγμένες περιοχές σε θέματα clustering (σκανδιναβικές χώρες, Ηνωμένο Βασίλειο, Αυστρία, Ισπανία, βόρεια Ιταλία κ.ά.) προς τις περιφέρειες και τα κράτη μέλη όπου τα δίκτυα επιχειρήσεων βρίσκονται ακόμη στα σπάργανα. Είναι προφανές ότι οι συναφείς προς τη θάλασσα συνεργατικοί σχηματισμοί θα ωφεληθούν τόσο από αυτές τις πρωτοβουλίες όσο και

²⁹ [http:// www.waterborne-tp.org](http://www.waterborne-tp.org), τελευταία επίσκεψη: 15/05/09

από τις δράσεις που υλοποιεί το ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο.

Τέλος οι συνεργατικοί σχηματισμοί μπορούν να υπολογίζουν σε σημαντική στήριξη από την ευρωπαϊκή πολιτική συνοχής. Πράγματι, μεταξύ των επενδύσεων που θα πραγματοποιηθούν στο διάστημα 2007-2013, η καινοτομία αποτελεί τομέα προτεραιότητας για το σύνολο των περιφερειών και των κρατών μελών: οι επενδύσεις στην καινοτομία θα επιτρέψουν τη διασφάλιση μιας αειφόρου οικονομικής μεγέθυνσης και η ανάπτυξη συνεργατικών σχηματισμών είναι ένα από τα μέσα που διαθέτουν οι περιφέρειες για επίτευξη του στόχου αυτού. Οι κοινοτικοί στρατηγικοί προσανατολισμοί για τη συνοχή 2007-2013, οι οποίοι εγκρίθηκαν από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο τον Οκτώβριο του 2006, διευκρινίζουν ότι οι επενδύσεις που θα γίνουν στον τομέα της έρευνας και της ανάπτυξης θα πρέπει πρωτίστως να διασφαλίζουν την «ενίσχυση της συνεργασίας ανάμεσα στις επιχειρήσεις καθώς και ανάμεσα στις επιχειρήσεις και στα δημόσια ερευνητικά ιδρύματα/ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα, π.χ. μέσω της ενίσχυσης της δημιουργίας περιφερειακών και διαπεριφερειακών συσπειρώσεων αριστείας».

5.5.ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Από το 2005, η Ευρωπαϊκή Ένωση επιδιώκει την εδραίωση μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής. Για αυτόν τον λόγο, η Ένωση θα εξακολουθήσει να υποστηρίζει την ανάπτυξη των καινοτόμων συνεργατικών σχηματισμών του θαλάσσιου τομέα, κυρίως μέσω των πολιτικών της για την έρευνα και τη συνοχή και των δράσεών της υπέρ των επιχειρήσεων και του θαλάσσιου τομέα εν γένει. Οι συνεργατικοί σχηματισμοί μπορούν να αποτελέσουν καίριο εργαλείο μιας φιλόδοξης θαλάσσιας πολιτικής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΜΠΛΕ ΒΙΒΛΟΣ

6.1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η σχέση μας με τη θάλασσα είναι πιο έντονη, πιο ποικίλη και πιο προσοδοφόρα από ποτέ. Ωστόσο αρχίζουν να διαφαίνονται κάποιες δυσκολίες. Βρισκόμαστε σε ένα σταυροδρόμι όσον αφορά τη σχέση μας με τους ωκεανούς. Αφενός η τεχνολογία και η τεχνογνωσία μας επιτρέπουν να εκμεταλλευτούμε ακόμα περισσότερο τον θαλάσσιο πλούτο και οι Ευρωπαίοι συρρέουν όλο και πιο μαζικά στις ευρωπαϊκές ακτές για να επωφεληθούν από τον πλούτο αυτό. Αφετέρου, το σωρευτικό αποτέλεσμα από όλη αυτή τη δραστηριότητα οδηγεί σε συγκρούσεις για τη χρήση του θαλάσσιου χώρου και στην υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, από το οποίο εξαρτάται το υπόλοιπο περιβάλλον.

Η Ευρώπη πρέπει να αντιμετωπίσει το πρόβλημα αυτό. Ειδικότερα στο πλαίσιο της ταχείας παγκοσμιοποίησης και της κλιματικής αλλαγής η επίλυση του προβλήματος καθίσταται επείγουσα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνώρισε την ανάγκη αυτή και δρομολόγησε όπως είδαμε, μια ευρεία συνολική διαβούλευση και ανάλυση για τη σχέση της Ευρώπης με τη θάλασσα, παρουσιάζοντας και θέτοντας σε εφαρμογή την «Πράσινη Βίβλο για τη μελλοντική θαλάσσια πολιτική της Ένωσης: Ένα Ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες». Οι ενδιαφερόμενοι φορείς ανταποκρίθηκαν μαζικά στη διαβούλευση αυτή, γεγονός το οποίο καταδεικνύει σαφώς τη τεράστια δυναμική των θαλασσών και το εύρος της πρόκλησης που έχουμε να αντιμετωπίσουμε εάν επιθυμούμε τη βιώσιμη αξιοποίηση αυτής της δυναμικής. Από τη διαβούλευση προέκυψε επίσης πληθώρα ιδεών ως προς τον τρόπο με τον οποίο η Ευρώπη μπορεί να αντιμετωπίσει αυτή την πρόκληση.

Λαμβάνοντας υπόψη αυτές τις αντιδράσεις, η Επιτροπή εισάγει την ιδέα της «Μπλε Βίβλου» προτείνοντας μια σφαιρική θαλάσσια πολιτική με τους εξής στόχους: (1) τη μεγιστοποίηση της βιώσιμης χρήσης των ωκεανών και των θαλασσών· (2) τη θεμελίωση της θαλάσσιας πολιτικής στη βάση της γνώσης και καινοτομίας·(3) την παροχή της υψηλότερης ποιότητας ζωής στις παράκτιες περιοχές (4) την προώθηση του

ηγετικού ρόλου της Ευρώπης στις διεθνείς θαλάσσιες υποθέσεις· και την (5) αύξηση της προβολής της θαλάσσιας Ευρώπης.

6.2.ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Η Επιτροπή προτείνει μια Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία θα θεμελιώνεται στη σαφή παραδοχή ότι όλα τα θέματα που σχετίζονται με τους ωκεανούς και τις θάλασσες της Ευρώπης διασυνδέονται και ότι οι πολιτικές που συνδέονται με τη θάλασσα πρέπει να αναπτύσσονται συνεκτικά εάν θέλουμε να αποκομίσουμε τα επιθυμητά αποτελέσματα. Η εφαρμογή αυτής της ολοκληρωμένης, διατομεακής προσέγγισης θα απαιτήσει ενισχυμένη συνεργασία και αποτελεσματικό συντονισμό όλων των πολιτικών που συνδέονται με τη θάλασσα στα διαφορετικά επίπεδα λήψης αποφάσεων.

Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική θα αλλάξει τον τρόπο με τον οποίο χαράσσουμε πολιτική και λαμβάνουμε αποφάσεις - δεν ενδείκνυται πλέον σε κανένα επίπεδο η τμηματική ανάπτυξη πολιτικής και λήψη αποφάσεων. Οι αλληλεπιδράσεις πρέπει να γίνουν κατανοητές και να λαμβάνονται υπόψη· πρέπει να αναπτυχθούν κοινά εργαλεία· να εντοπιστούν και να αξιοποιηθούν συνέργειες· και να αποφευχθούν ή να επιλυθούν οι διαφορές. Θα καταρτίσει και θα υλοποιήσει ένα πρόγραμμα εργασίας- τα μέτρα με βάση τις διαφορετικές τομεακές πολιτικές πρέπει να ενταχθούν σε ένα συνεκτικό πλαίσιο πολιτικής. Το σχέδιο δράσης³⁰ που ακολουθεί δίνει μια σαφή ιδέα της ποικιλίας και του μεγέθους του έργου της «Μπλε Βίβλου»:

- Ένας Ευρωπαϊκός χώρος θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα
- Μια Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τη θαλάσσια έρευνα
- Εθνικές ολοκληρωμένες θαλάσσιες πολιτικές οι οποίες θα αναπτυχθούν από τα κράτη μέλη

³⁰ SEC (2007) 1278, Brussels, 10.10.2007 Action Plan., 20/05/09

- Ένα Ευρωπαϊκό δίκτυο για τη θαλάσσια εποπτεία
- Ένας οδικός χάρτης για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό των κρατών μελών
- Μια στρατηγική για τον περιορισμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής στις παράκτιες περιοχές
- Μείωση των εκπομπών CO₂ και της ρύπανσης που προκαλείται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα
- Εξάλειψη της «πειρατικής» αλιείας καθώς και καταστροφικών αλιευτικών πρακτικών όπως είναι η αλιεία στην ανοικτή θάλασσα με τράτες βυθού.
- Ένα ευρωπαϊκό δίκτυο συναφών προς τη θάλασσα συνεργατικών σχηματισμών (maritime clusters)
- Αναθεώρηση των παρεκκλίσεων που προβλέπει το κοινοτικό εργατικό δίκαιο όσον αφορά τους τομείς της ναυτιλίας και της αλιείας

Η παρούσα ανακοίνωση θέτει τα θεμέλια για το πλαίσιο διακυβέρνησης και για τα απαραίτητα διατομεακά εργαλεία για τη χάραξη μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και παρουσιάζει τις κύριες δράσεις που θα λάβει η Επιτροπή κατά τη διάρκεια της τρέχουσας θητείας. Οι δράσεις αυτές θα βασίζονται στις αρχές της επικουρικότητας και της ανταγωνιστικότητας, στην προσέγγιση με βάση τα οικοσυστήματα και στη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων φορέων.

6.3.ΜΕΣΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΑΡΑΞΗ ΜΙΑΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο διακυβέρνησης που σχετίζεται με θαλάσσιες υποθέσεις πρέπει να βασίζεται σε μέσα οριζόντιου σχεδιασμού τα οποία τέμνουν τις τομεακές θαλάσσιες πολιτικές και στηρίζουν την από κοινού χάραξη πολιτικής. Τα παρακάτω τρία μέσα έχουν ιδιαίτερη σημασία: η θαλάσσια επιτήρηση, που είναι καίριας σημασίας για την ασφαλή χρήση του θαλάσσιου χώρου· ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός ο οποίος αποτελεί καίριας σημασίας εργαλείο σχεδιασμού για τη λήψη αποφάσεων με γνώμονα την αειφορία· και μια συνεκτική και προσβάσιμη πηγή δεδομένων και πληροφοριών.

6.3.1. ΕΝΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΕΠΙΟΠΤΕΙΑ

Η θαλάσσια επιτήρηση είναι υψίστης σημασίας για την ασφαλή χρήση της θάλασσας και την προστασία των θαλάσσιων συνόρων της Ευρώπης. Η βελτίωση και η αριστοποίηση των δραστηριοτήτων θαλάσσιας επιτήρησης και η διαλειτουργικότητα σε ευρωπαϊκό επίπεδο, είναι σημαντική καθώς με αυτό τον τρόπο η Ευρώπη μπορεί να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις και τις απειλές που συνδέονται με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τη θαλάσσια ρύπανση, την επιβολή του νόμου και την ασφάλεια γενικότερα.

Τα κράτη μέλη είναι αρμόδια για τη θαλάσσια επιτήρηση αλλά οι περισσότερες δραστηριότητες και απειλές που αντιμετωπίζουν έχουν διακρατικό χαρακτήρα. Στα περισσότερα κράτη μέλη οι δραστηριότητες επιτήρησης σχετικά με την αλιεία, το περιβάλλον, τον έλεγχο των θαλασσών ή τη μετανάστευση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα διαφορετικών υπηρεσιών επιβολής που λειτουργούν ανεξάρτητα μεταξύ τους. Αυτό συχνά οδηγεί σε ελλιπή αξιοποίηση των ήδη ανεπαρκή πόρων.

Συνεπώς η Επιτροπή συνηγορεί υπέρ της ανάγκης για υψηλότερο βαθμό συντονισμού σε θέματα θαλάσσιας επιτήρησης μέσω της στενότερης συνεργασίας των υπηρεσιών ακτοφυλακής εντός των κρατών μελών αλλά και μεταξύ αυτών καθώς και μεταξύ άλλων οικείων οργανισμών και υπηρεσιών. Η σταδιακή υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου δικτύου παρακολούθησης σκαφών και συστημάτων ηλεκτρονικής πλοήγησης (e-navigation) για τα ευρωπαϊκά παράκτια ύδατα και την ανοικτή θάλασσα, περιλαμβανομένης και της δορυφορικής παρακολούθησης καθώς και του συστήματος της Ταυτοποίησης και Παρακολούθησης Μεγάλης Ακτίνας (LRIT), θα προσφέρει επίσης ένα πολύτιμο εργαλείο στις δημόσιες υπηρεσίες.

Η Επιτροπή έχει σκοπό να προωθήσει τη βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ των ακτοφυλακών των κρατών μελών και των οικείων υπηρεσιών και να λάβει μέτρα για την αύξηση της διαλειτουργικότητας του συστήματος επιτήρησης, για την προσέγγιση υφιστάμενων συστημάτων παρακολούθησης και ανίχνευσης τα οποία χρησιμοποιούνται για τη θαλάσσια ασφάλεια και προστασία, την προστασία του

θαλάσσιου περιβάλλοντος, τον έλεγχο της αλιείας, τον έλεγχο των εξωτερικών συνόρων και άλλες δραστηριότητες επιβολής του νόμου.

6.3.2. ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΖΩΝΩΝ (INTEGRATED COASTAL ZONE MANAGEMENT- ICZM)

Τα υφιστάμενα χωροταξικά πλαίσια έχουν κυρίως χερσαίο προσανατολισμό και σπανίως εξετάζουν τις επιπτώσεις της παράκτιας ανάπτυξης στη θάλασσα και αντιστρόφως. Πρέπει να αντιμετωπίσουμε τις προκλήσεις που προκύπτουν από τις ολοένα και πιο ανταγωνιστικές χρήσεις της θάλασσας, που κυμαίνονται από τις θαλάσσιες μεταφορές, την αλιεία, την υδατοκαλλιέργεια, τις δραστηριότητες αναψυχής, την υπεράκτια παραγωγή ενεργειακών πόρων στην ανοικτή θάλασσα έως άλλες μορφές εκμετάλλευσης του θαλάσσιου βυθού.

Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός αποτελεί συνεπώς θεμελιώδες εργαλείο για την αειφόρο ανάπτυξη θαλάσσιων και παράκτιων ζωνών και για την αποκατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Ευρώπης.

Σύμφωνα με σύσταση της Ευρωπαϊκής Ένωσης³¹, τα κράτη μέλη άρχισαν να χρησιμοποιούν την ICZM με στόχο τη ρύθμιση της χωροταξικής ανάπτυξης των οικονομικών δραστηριοτήτων και την κατάρτιση χωροταξικών συστημάτων για τα παράκτια ύδατα της Ευρώπης. Και τα δύο αυτά μέσα συμβάλλουν στην τήρηση των δεσμεύσεων που απορρέουν από τη Θεματική Στρατηγική για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος³² και προσφέρουν μεγαλύτερη δυνατότητα πρόβλεψης στις επιχειρήσεις όσον αφορά το σχεδιασμό των μελλοντικών τους επενδύσεων. Θα

³¹ Σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την εφαρμογή της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών στην Ευρώπη (2002/413/EK), <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc.en.html>, τελευταία επίσκεψη 30/05/09.

³² Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί θεσπίσεως πλαισίου για κοινοτική δράση στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (Οδηγία για τη θαλάσσια στρατηγική)- COM(2005)505., <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc.en.html>, τελευταία επίσκεψη 30/05/09.

δημιουργηθεί ένα σύστημα ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των αρχών που δραστηριοποιούνται στο θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και συμμετέχουν στην ICZM.

Η λήψη αποφάσεων στον τομέα αυτό εμπίπτει στην αρμοδιότητα των κρατών μελών. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο απαιτείται μια δέσμευση σε κοινές αρχές και κατευθυντήριες αρχές με στόχο τη διευκόλυνση της διαδικασίας κατά ευέλικτο τρόπο καθώς και μέριμνα για το σεβασμό των περιφερειακών θαλάσσιων οικοσυστημάτων που εκτείνονται πέρα από τα εθνικά θαλάσσια σύνορα.

Η Επιτροπή έχει σκοπό να αναπτύξει οδικό χάρτη με στόχο τη διευκόλυνση της ανάπτυξης του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού από τα κράτη μέλη.

6.3.3. ΜΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΥΛΛΟΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ.

Η διαθεσιμότητα και η εύκολη πρόσβαση σε ένα ευρύ φάσμα φυσικών δεδομένων και αυτών που σχετίζονται με την ανθρώπινη δραστηριότητα στους ωκεανούς αποτελούν τη βάση για τη λήψη στρατηγικών αποφάσεων σχετικά με τη θαλάσσια πολιτική. Λόγω της τεράστιας ποσότητας δεδομένων που συλλέγονται και αποθηκεύονται σε όλη την Ευρώπη για ποικίλους σκοπούς, έχει μεγάλη σημασία η δημιουργία μιας κατάλληλης βάσης θαλάσσιων δεδομένων και πληροφοριών.

Τα δεδομένα αυτά πρέπει να συγκεντρωθούν σε ένα περιεκτικό και συμβατό σύστημα και να είναι προσβάσιμα ως εργαλείο το οποίο επιτρέπει την καλύτερη διακυβέρνηση, την επέκταση υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας και την αειφόρο θαλάσσια ανάπτυξη. Πρόκειται για σημαντική πρωτοβουλία με πολλές διαστάσεις και θα πρέπει να αναπτυχθεί σύμφωνα με ένα σαφές και συνεκτικό σχέδιο, το οποίο θα είναι ενταγμένο σε πολυετές χρονοδιάγραμμα.

Η Επιτροπή έχει σκοπό να λάβει μέτρα με στόχο τη δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού δικτύου Θαλάσσιων παρατηρήσεων και δεδομένων, και θα προωθήσει την πολυδιάστατη χαρτογράφηση των υδάτων των κρατών μελών, με στόχο τη βέλτιστη

πρόσβαση σε δεδομένα υψηλής ποιότητας.

6.4. ΤΟΜΕΙΣ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΜΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΈΝΩΣΗΣ.

Η ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα επικεντρώσει τη δράση της κυρίως στους εξής πέντε τομείς:

- Στη μεγιστοποίηση της αειφόρου χρήσης των ωκεανών και των θαλασσών.
- Στην οικοδόμηση μιας βάσης γνώσεων και της καινοτομίας για τη ναυτιλιακή πολιτική.
- Στη παροχή της υψηλότερης ποιότητας ζωής στις παράκτιες περιοχές.
- Στη προώθηση του ηγετικού ρόλου της Ευρώπης σε διεθνείς θαλάσσιες υποθέσεις.
- Στην αύξηση της προβολής της θαλάσσιας Ευρώπης.

6.4.1. ΜΕΓΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΩΚΕΑΝΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ

Πρώτος στόχος της ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι να δημιουργήσει τις βέλτιστες συνθήκες για την αειφόρο χρήση των ωκεανών και των θαλασσών, επιτρέποντας την ανάπτυξη των θαλάσσιων τομέων και των παράκτιων περιφερειών. Δεν είναι μόνο η ναυτιλία ή η αλιευτική βιομηχανία και οι συναφείς δραστηριότητες. Είναι, επίσης, η ναυπηγική βιομηχανία και οι λιμένες, ο θαλάσσιος εξοπλισμός και η ενέργεια των παράκτιων ζωνών, ο θαλάσσιος και παράκτιος τουρισμός, η υδατοκαλλιέργεια, οι υποβρύχιες τηλεπικοινωνίες, η βιοτεχνολογία και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Πολλές από αυτές τις δραστηριότητες αναπτύσσονται ταχέως ώστε να διατηρηθεί η Ευρώπη ως παγκόσμιος ηγέτης στην παγκόσμια ναυτιλιακή οικονομία, με τον μεγάλο στόλο, την ενεργή βιομηχανία υπηρεσιών και τα πολυάριθμα λιμάνια.

Ωστόσο, αυτή η χρήση πρέπει να καταστεί βιώσιμη καθώς το θαλάσσιο περιβάλλον είναι η βασική πηγή για όλες αυτές τις θαλάσσιες δραστηριότητες. Το

ζήτημα της βιωσιμότητας είναι κρίσιμο. Δυστυχώς η ίδια η έκταση των ωκεανών και των θαλασσών, οδήγησε τους ανθρώπους ώστε να τους αντιλαμβάνονται ως ανεξάντλητη πηγή πλούτου. Επίσης, η σημερινή κλασματική προσέγγιση για τις θαλάσσιες δραστηριότητες και τις τομεακές πολιτικές δεν μας επέτρεψε να αποσυνδέσουμε την οικονομική ανάπτυξη από την υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Τεράστιες πρόοδοι στην τεχνολογία, οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής και η αύξηση του παράκτιου πληθυσμού δημιούργησαν επιπρόσθετες πιέσεις επί των διαθέσιμων πόρων, ιδίως σε σχέση με την αλιεία, τις μεταφορές, την ναυσιπλοΐα αναψυχής και την εκμετάλλευση των κοιτασμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου καθώς και το ίδιο το θαλάσσιο περιβάλλον.

Με γνώμονα τον στόχο αυτό, η Επιτροπή προτείνει μια σειρά από δράσεις, οι οποίες καλύπτουν τις θαλάσσιες μεταφορές, τα λιμάνια και τις υπηρεσίες logistics, την ανάπτυξη των συνεργατικών σχηματισμών (maritime clusters) ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών εταιρειών, την ενίσχυση της απασχόλησης στους τομείς της ναυτιλίας, την βιωσιμότητα του θαλάσσιου τουρισμού, την μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία, την διάλυση των πλοίων, την προσαρμογή στην αλλαγή του κλίματος και την προστασία της ανοικτής θάλασσας. Αυτές θα συνοδεύονται από δράσεις ενίσχυσης της προσέγγισης του οικοσυστήματος στις θαλάσσιες δραστηριότητες και ιδίως στον τομέα της ναυτιλίας.

Μολονότι οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ανησυχητική πηγή ατμοσφαιρικής ρύπανσης και εκπομπών CO₂, εξακολουθούν να αποτελούν πολύ πιο αποδοτικό από άποψη ενέργειας μέσο μεταφοράς από ότι οι οδικές μεταφορές. Για το λόγο αυτό, μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική υποστηρίζει θερμά την προώθηση της ασφαλούς και αξιόπιστης ναυτιλίας. Τα σημερινά κοινοτικά προγράμματα [ΔΕΔ-Μ, (TEN-T), και MARCO POLO] θα εξακολουθήσουν να στηρίζουν τη δημιουργία δικτύων θαλάσσιων αρτηριών. Ωστόσο, η ναυτιλία εξακολουθεί να μειονεκτεί σε σχέση με άλλα μέσα μεταφορών στο κομμάτι των δημόσιων επενδύσεων. Θα πρέπει να γίνουν περισσότερες επενδύσεις στη θαλάσσια έρευνα και τεχνολογία για την επίτευξη οικονομικής ανάπτυξης δίχως περαιτέρω υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Χάρη στις τεχνολογίες που βασίζονται στο σεβασμό του περιβάλλοντος, οι ευρωπαϊκές

επιχειρήσεις θα εξακολουθήσουν να προπορεύονται μολονότι οι προδιαγραφές γίνονται πιο αυστηρές σε διεθνές επίπεδο και αναπτύσσονται νέοι και πολλά υποσχόμενοι κλάδοι όπως είναι αυτός της γαλάζιας βιοτεχνολογίας, της υπεράκτιας παραγωγής από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, της υποβρύχιας τεχνολογίας και εξοπλισμού και της θαλάσσιας υδατοκαλλιέργειας.

Η δημιουργία συνεργατικών σχηματισμών (maritime clusters) συμβάλλει σημαντικά στην ολοκλήρωση των επιχειρήσεων και στην ανταγωνιστικότητα στον θαλάσσιο τομέα. Οι σχηματισμοί αυτοί είναι καίριας σημασίας για τη διατήρηση της θαλάσσιας τεχνογνωσίας της Ευρώπης και συνεπώς θα καταλάβουν κεντρική θέση στη θαλάσσια πολιτική. Η συνεργασία δημόσιου/ιδιωτικού τομέα όσον αφορά τα κέντρα θαλάσσιας αριστείας προσφέρει επίσης ένα καλό πλαίσιο που θα επιτρέψει την πλήρη κατανόηση και τον προγραμματισμό των αλληλεπιδράσεων μεταξύ διαφορετικών κλάδων και τομέων. Η Επιτροπή θα ενθαρρύνει τη διαμόρφωση πολυτομεακών συνεργατικών σχηματισμών και περιφερειακών κέντρων θαλάσσιας αριστείας (maritime excellence) και θα προωθήσει ένα ευρωπαϊκό δίκτυο συναφών προς τη θάλασσα συνεργατικών σχηματισμών.

Στόχος της Επιτροπής επίσης είναι η αύξηση του αριθμού και της ποιότητας των θέσεων εργασίας στη θάλασσα για τους ευρωπαίους πολίτες. Η βελτίωση των πολιτικών στελέχωσης και των εργασιακών συνθηκών (περιλαμβανομένης της υγείας και της ασφάλειας), ενισχυμένη από μια συνδυασμένη προσπάθεια από όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς και από ένα αποτελεσματικό ρυθμιστικό πλαίσιο το οποίο θα λαμβάνει υπόψη το παγκόσμιο πλαίσιο της ναυτιλίας είναι απαραίτητες προϋποθέσεις εάν επιθυμούμε να προσελκύσουμε τους Ευρωπαίους στον τομέα αυτό. Η Επιτροπή υποστηρίζει πλήρως τον κοινωνικό διάλογο όσον αφορά την ενσωμάτωση της σύμβασης της ΔΟΕ (ILO) για τα πρότυπα ναυτικής εργασίας στην κοινοτική νομοθεσία. Η Επιτροπή θα προωθήσει επίσης το σχεδιασμό ενός συστήματος το οποίο θα προσφέρει στους ευρωπαίους περισσότερες και ευρύτερες προοπτικές για

σταδιοδρομία σε συναφείς προς τη θάλασσα συνεργατικούς σχηματισμούς³³. Αυτό θα οδηγήσει στη διεύρυνση του πεδίου των ναυτιλιακών σπουδών και στην αναβάθμιση των προσόντων και των δεξιοτήτων που συνδέονται με τα θαλάσσια επαγγέλματα.

Παρά τις προσπάθειες που κατεβλήθησαν στο παρελθόν, η αυξημένη οικονομική δραστηριότητα στις ακτές και στις θάλασσες της Ευρώπης είχε ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση της ποιότητας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το πρόβλημα επιδεινώνεται λόγω των σοβαρών επιπτώσεων που ενδέχεται να έχει η κλιματική αλλαγή στις παράκτιες περιφέρειες. Η αποθήκευση άνθρακα στο θαλάσσιο υπέδαφος αποτελεί καινοτόμο δραστηριότητα η οποία θα μπορούσε, ενδεχομένως, να περιορίσει την κλιματική αλλαγή. Για το σκοπό αυτό πρέπει να επιτευχθούν οι στόχοι της περιβαλλοντικής νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Επιτροπή θα ξεκινήσει δοκιμαστικά μέτρα για τη μείωση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής και για την προσαρμογή σε αυτή στις παράκτιες περιφέρειες· θα στηρίξει ενεργά τις προσπάθειες που θα καταβληθούν σε διεθνές επίπεδο για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και των εκπομπών αερίων από πλοία που συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου και θα υποβάλει προτάσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο εφόσον δεν σημειωθεί πρόοδος στις προσπάθειες αυτές. Επίσης λαμβάνοντας δεόντως υπόψη το έργο που επιτελείται σήμερα σε διεθνές επίπεδο, θα υποβάλει προτάσεις για τη διάλυση των πεπαλαιωμένων πλοίων κατά τρόπο αποτελεσματικό, ασφαλή και περιβαλλοντικά βιώσιμο.

Στη διαχείριση της αλιείας πρέπει να ληφθεί περισσότερο υπόψη η ευημερία των παράκτιων κοινοτήτων, του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της αλληλεπίδρασης της αλιείας με άλλες δραστηριότητες. Η αποκατάσταση των αποθεμάτων θα επιδιωχθεί ενεργά. Η Επιτροπή θα λάβει μέτρα ώστε να διασφαλίσει ότι η Κοινή Αλιευτική Πολιτική συνάδει με την προσέγγιση με βάση το οικοσύστημα, σύμφωνα με τη Στρατηγική για το Θαλάσσιο Περιβάλλον και θα καταβάλει προσπάθεια για την

³³ Ανακοίνωση για την επανεκτίμηση του ρυθμιστικού και κοινωνικού πλαισίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για περισσότερες και καλύτερες θέσεις εργασίας στη θάλασσα COM(2007) 591, [http:// ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc.en.html](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc.en.html) , τελευταία επίσκεψη 30/05/09.

εξάλειψη της παράνομης, λαθραίας και άναρχης αλιείας στα ύδατά της και στην ανοικτή θάλασσα.

Η ανάπτυξη της υδατοκαλλιέργειας με στόχο την ανταπόκριση της στην αυξημένη ζήτηση αλιευτικών προϊόντων σε παγκόσμιο επίπεδο πρέπει να επιτευχθεί εντός ενός ρυθμιστικού πλαισίου το οποίο θα ενθαρρύνει την επιχειρηματικότητα και την καινοτομία και θα εξασφαλίζει συμβατότητα με τα υψηλά πρότυπα που ισχύουν όσον αφορά το περιβάλλον και την υγεία.

Τέλος η Επιτροπή θα λάβει αυστηρά μέτρα με στόχο την εξάλειψη των απορρίψεων και των καταστρεπτικών μεθόδων αλιείας όπως είναι η αλιεία στην ανοικτή θάλασσα με τράτες βυθού σε ευαίσθητα ενδιαστήματα, θα λάβει αυστηρά μέτρα για την εξάλειψη της παράνομης, λαθραίας και άναρχης αλιείας, και θα προωθήσει την ανάπτυξη ενός περιβαλλοντικά ασφαλούς κλάδου υδατοκαλλιέργειας στην Ευρώπη.

6.4.2.Η ΟΙΚΟΔΟΜΗΣΗ ΤΗΣ ΓΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ.

Η θαλάσσια επιστήμη, τεχνολογία και έρευνα είναι καίριας σημασίας στοιχεία για την αειφόρο ανάπτυξη θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Προσφέροντας μια μεγαλύτερη κατανόηση των επιπτώσεων των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στα θαλάσσια συστήματα, η επιστημονική έρευνα και τεχνολογία προσφέρουν λύση για την αποσύνδεση της ανάπτυξης των θαλάσσιων δραστηριοτήτων από την υποβάθμιση του περιβάλλοντος.

Η έρευνα στον τομέα της θάλασσας και της ναυτιλίας είναι δαπανηρή: συνεπώς δεν υπάρχει περιθώριο για αναποτελεσματικότητα. Η ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού δικτύου Θαλάσσιων παρατηρήσεων και δεδομένων θα αποτελέσει σημαντικό εργαλείο για την υλοποίηση αυτής της στρατηγικής. Η Επιτροπή θα παρουσιάσει μια συνεκτική Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την έρευνα στον τομέα της θάλασσας και της ναυτιλίας: θα ξεκινήσει κοινές διατομεακές προσκλήσεις υποβολής προτάσεων βάσει του 7ου ερευνητικού προγράμματος πλαισίου για την προώθηση μιας ολοκληρωμένης

προσέγγισης και για τη βελτίωση της κατανόησης των θαλάσσιων ζητημάτων· θα ενισχύσει την έρευνα με στόχο την πρόβλεψη, τον περιορισμό και την προσαρμογή στις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής στις συναφείς προς τη θάλασσα δραστηριότητες, στο θαλάσσιο περιβάλλον, στις παράκτιες ζώνες και στα νησιά. Θα στηρίξει τη δημιουργία μιας ευρωπαϊκής εταιρικής σχέσης για τη θάλασσα επιστήμη με στόχο έναν εναρμονισμένο διάλογο μεταξύ της επιστημονικής κοινότητας, της βιομηχανίας και των φορέων χάραξης πολιτικής.

6.4.3. Η ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΤΗΣ ΥΨΗΛΟΤΕΡΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ ΣΤΙΣ ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ.

Η αύξηση του πληθυσμού στις παράκτιες περιφέρειες και στα νησιά αντιστοιχεί στο διπλάσιο του κοινοτικού μέσου όρου την τελευταία δεκαετία. Οι παράκτιες κοινότητες αποτελούν επίσης τον προορισμό της πλειονότητας των τουριστών στην Ευρώπη, καθιστώντας ιδιαίτερα έντονη την ανάγκη συμβιβασμού της οικονομικής ανάπτυξης, της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας και της ποιότητας ζωής σε αυτές τις περιφέρειες.

Οι περιφερειακές αρχές και οι παράκτιες κοινότητες έχουν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στη ρύθμιση των παράκτιων και θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Η Επιτροπή των Περιφερειών, οι παράκτιες περιφέρειες και τα δίκτυά τους αποτελούν συνεπώς πολύ σημαντικούς εταίρους για την ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι παράκτιες περιφέρειες επηρεάζονται επίσης ιδιαιτέρως από την κλιματική αλλαγή και η διαχείριση του κινδύνου μπορεί να έχει σημαντικότατο αντίκτυπο στον προϋπολογισμό και στην οικονομία τους. Συνεπώς η Επιτροπή θα αξιοποιήσει πλήρως το Πρόγραμμα Εδαφικής Συνεργασίας με στόχο τη στήριξη της διαπεριφερειακής θαλάσσιας ανάπτυξης.

Η Επιτροπή θα προωθήσει, στο πλαίσιο της μελλοντικής πρωτοβουλίας για τον τουρισμό, τον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό, θα καταρτίσει μια βάση δεδομένων σχετικά με τη κοινοτική χρηματοδότηση διαθέσιμη για θαλάσσια προγράμματα και παράκτιες περιφέρειες και θα δημιουργήσει έως το 2010 βάση κοινωνικοοικονομικών

δεδομένων για τους θαλάσσιους τομείς και τις παράκτιες περιφέρειες. Επίσης προτείνει μια κοινοτική στρατηγική για την πρόληψη των καταστροφών υπογραμμίζοντας τους κινδύνους στους οποίους είναι εκτεθειμένες οι παράκτιες περιφέρειες και θα προωθήσει την ανάπτυξη της θαλάσσιας δυναμικής των ιδιαίτερα απομακρυσμένων περιφερειών και νησιών.

6.4.4. ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΗΓΕΤΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα εργαστεί με στόχο την πιο αποτελεσματική διεθνή διακυβέρνηση των θαλάσσιων υποθέσεων και την αποτελεσματική επιβολή του διεθνούς ναυτικού δικαίου, προτρέποντας τα κράτη μέλη να επικυρώσουν τις συναφείς συμφωνίες. Η πρόσβαση των Ευρωπαϊκών θαλάσσιων βιομηχανιών και υπηρεσιών σε διεθνείς αγορές, η αειφόρος επιστημονική και εμπορική εκμετάλλευση των βαθέων υδάτων, η προστασία της παγκόσμιας θαλάσσιας βιοποικιλότητας, η βελτίωση της ασφάλειας και προστασίας στη θάλασσα, οι συνθήκες εργασίας, η μείωση της ρύπανσης των πλοίων και η καταπολέμηση των παράνομων δραστηριοτήτων στα διεθνή ύδατα θα αποτελούν τις εξωτερικές προτεραιότητες της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής της Ένωσης.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα αναπτύξει επίσης την από κοινού ευθύνης αρχή όσον αφορά τις θάλασσες που μοιράζεται με τους εγγύτερους γείτονές της. Συγκεκριμένα, θα υποβάλει προτάσεις για ενισχυμένη συνεργασία όσον αφορά τη διαχείριση της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Θα προωθήσει τη συνεργασία σε θαλάσσια ζητήματα στο πλαίσιο της Βόρειας Διάστασης (Northern Dimension) της πολιτικής εξωτερικών σχέσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και θα εντάξει τα θαλάσσια ζητήματα στην ατζέντα συνεργασίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης με αναπτυσσόμενα κράτη, περιλαμβανομένων των αναπτυσσομένων μικρών νησιωτικών κρατών. Η Επιτροπή θα προτείνει μια συμφωνία εφαρμογής της Συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θαλάσσης (UNCLOS) σχετικά με τη θαλάσσια βιοποικιλότητα σε τομείς πέρα από την εθνική δικαιοδοσία και θα εργαστεί με στόχο την επιτυχή ολοκλήρωση

διεθνών διαπραγματεύσεων σχετικά με θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές στην ανοικτή θάλασσα.

6.4.5. ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΒΟΛΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

Η ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική πρέπει να επιδιώκει την αύξηση της προβολής της θαλάσσιας Ευρώπης και τη βελτίωση της εικόνας των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και των ναυτικών επαγγελμάτων. Πρέπει επίσης να προωθεί τη θαλάσσια κληρονομιά της Ευρώπης, υποστηρίζοντας τις θαλάσσιες κοινότητες, περιλαμβανομένων και των πόλεων-λιμανιών και των παραδοσιακών αλιευτικών κοινοτήτων, των παραδοσιακών εργαλείων και δεξιοτήτων τους και να προωθεί την ανάπτυξη πιο στενών μεταξύ τους σχέσεων και να αυξάνει τη γνώση και την προβολή τους. Με βάση το γνώμονα αυτό θα επεξεργαστεί έναν Ευρωπαϊκό Άτλαντα των θαλασσών που θα αποτελεί εκπαιδευτικό εργαλείο και μέσο ανάδειξης της κοινής θαλάσσιας κληρονομιάς μας και θα προωθήσει οργανώσεις διαφύλαξης της θαλάσσιας κληρονομιάς, μουσείων και ενυδρείων.

6.5. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο με την εισαγωγή της ιδέας της «Μπλε Βίβλου» εξέφρασε την πλήρη ικανοποίησή του για την ευρεία συζήτηση που έλαβε χώρα στην Ευρώπη σχετικά με τη μελλοντική θαλάσσια πολιτική. Αρχηγοί κρατών και κυβερνήσεων κάλεσαν την Επιτροπή να καταστρώσει ένα Ευρωπαϊκό Σχέδιο Δράσης το οποίο υποβλήθηκε τον Οκτώβριο του 2008. Λαμβάνοντας υπόψη την αρχή της επικουρικότητας, το εν λόγω Σχέδιο Δράσης αποσκοπεί στο να διερευνήσει τη δυναμική της θαλάσσιας οικονομικής δραστηριότητας κατά περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο. Μέσω του παρόντος Σχεδίου Δράσης η Επιτροπή ανταποκρίνεται σε αυτό το αίτημα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, λαμβάνοντας υπόψη τις απόψεις που εκφράστηκαν από τα υπόλοιπα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τις κυβερνήσεις των κρατών μελών, τα κοινοβούλια και από μεγάλο αριθμό ενδιαφερόμενων φορέων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ-7: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ: Η ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΤΑΥΤΟΧΡΟΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ.

Τα 68.000 χιλιόμετρα της ευρωπαϊκής ακτογραμμής είναι περιοχές έντονης δραστηριότητας, αφενός, από την άποψη της οικονομικής τους ζωής και, αφετέρου, από την άποψη του μεγέθους του πληθυσμού τους, ο οποίος συνιστά το 50% του συνολικού πληθυσμού. Προφανώς, αυτά τα δεδομένα θέτουν μια σειρά προβλημάτων ασφάλειας για το μέλλον, αν η στάθμη της θάλασσας ανέβει και αυξηθεί η συχνότητα ακραίων κλιματικών φαινομένων όπως τα τσουνάμι, οι τυφώνες και οι θύελλες που απειλούν τακτικά τη ζωή εκατομμυρίων ανθρώπων σε διάφορα σημεία του πλανήτη. Η επέλευση των κλιματικών αλλαγών αυτού του είδους καταδεικνύει την ανάγκη για ενίσχυση της ετοιμότητας των παραθαλάσσιων περιοχών έναντι αυτών των φαινομένων, λαμβάνοντας συμπληρωματικά μέτρα για μετριασμό των επιπτώσεών τους.

Στο οικονομικό επίπεδο, κατά την προσαρμογή των περιοχών αυτών πρέπει να ληφθεί υπόψη το αναπτυξιακό δυναμικό και οι δυνατότητες απασχόλησης στις παράκτιες ζώνες: ο τουρισμός στις παράκτιες περιοχές, για παράδειγμα, συνεισφέρει 5% του ΑΕγχΠ και καταγράφει αύξηση 3% κάθε χρόνο. Χωρίς να ξεχνούμε τα 1.200 λιμάνια της ευρωπαϊκής ηπείρου που συνιστούν έναν ακόμη πόρο προς εκμετάλλευση ή τις πηγές ανανεώσιμης ενέργειας π.χ. αιολικής, ηλιακής ή παλιρροϊκής που θα βρίσκονται πάντα σε αφθονία στις ακτές.

Τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδιαίτερα οι περιφέρειες συμμετείχαν ενεργά στις συζητήσεις σχετικά με τη θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καταθέτοντας πολλές ιδέες, τόσο για την οικονομική αξιοποίηση του ευρωπαϊκού θαλάσσιου δυναμικού όσο και για την υιοθέτηση ενός νέου μοντέλου ανάπτυξης, βασισμένου στις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης και της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών. Χαιρετίζουν τα θετικά σημεία της «Γαλάζιας

Βίβλου για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση», τη δημιουργία και την καθιέρωση συναφών προς τη θάλασσα συνεργατικών σχηματισμών («maritime clusters»), τη δρομολόγηση πιλοτικών σχεδίων για το μετριασμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, καθώς επίσης την ευρωπαϊκή στρατηγική για τη θαλάσσια έρευνα.

Ωστόσο, με την συγγραφή της διπλωματικής, ας μου επιτραπεί να συμπεράνω ότι οι ευρωπαϊκές περιφέρειες είναι αυτές θα διαδραματίσουν καίριο ρόλο κατά την εφαρμογή αυτών των δράσεων. Όμως η θάλασσα και οι ωκεανοί δεν γνωρίζουν σύνορα! Η παγκόσμια διάσταση είναι δεδομένη στις θαλάσσιες πολιτικές και οι εξόχως απόκεντρες περιφέρειες είναι αυτές που, εξ ορισμού, θα προσδώσουν αυτή τη διάσταση στη μελλοντική θαλάσσια πολιτική της Ένωσης. Για το λόγο αυτό, η Ευρώπη θα πρέπει να ανταλλάξει και να αντιμετωπίσει τις αναλύσεις και τους προβληματισμούς της με άλλες ηπείρους (την Κίνα, τη Βόρεια Αμερική, την Αυστραλία και την Ινδονησία) και τους λοιπούς φορείς στην κατάρτιση μιας θαλάσσιας πολιτικής για τον 21ο αιώνα. Στον θαλάσσιο τομέα, όπως επίσης σε άλλους τομείς που βρίσκονται αντιμέτωποι με παγκόσμιες προκλήσεις, οι ευρωπαϊκές περιφέρειες θα κληθούν να συμμαχήσουν με περιφέρειες άλλων ηπείρων.

Η ευρωπαϊκή περιφερειακή πολιτική ουσιαστικά είναι πολιτική αλληλεγγύης. Αφιερώνει περισσότερο από το ένα τρίτο του προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη μείωση των ανισοτήτων ανάπτυξης μεταξύ των περιφερειών καθώς και των διαφορών ευημερίας των πολιτών. Μέσω της πολιτικής αυτής η Ένωση θα βοηθήσει τις καθυστερημένες περιφέρειες να καλύψουν τη διαφορά, να συμβάλει στην αναδιοργάνωση των βιομηχανικών περιοχών σε κρίση, στην οικονομική διαφοροποίηση των αγροτικών περιοχών σε παρακμή ή ακόμη στην αναζωογόνηση των μειονεκτικότερων συνοικιών των πόλεων, έχοντας ως πρωταρχικό μέλημα τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης. Συγκεκριμένα, η περιφερειακή πολιτική βοηθά τα άτομα να βρουν εργασία και να ζήσουν καλύτερα στη χώρα τους, την περιφέρειά τους, τη συνοικία ή το χωριό τους. Χάρη σε αυτήν, αυτοκινητόδρομοι, τρένα υψηλής ταχύτητας ή αεροδρόμια φέρνουν πιο κοντά τις απομακρυσμένες περιφέρειες στους μεγάλους πόλους οικονομικής ανάπτυξης. Στις μακρινές περιφέρειες ιδρύονται

μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Το περιβάλλον βελτιώνεται στις εγκαταλελειμμένες σήμερα βιομηχανικές περιοχές. Η κοινωνία της πληροφορίας εδραιώνεται και στις αγροτικές περιοχές, όπως και οι υπηρεσίες εκπαίδευσης και ελεύθερου χρόνου στα προάστια των μεγαλουπόλεων.

Στηριζόμενη στα παραπάνω, περισσότερο από ποτέ, είναι απαραίτητη η ευρωπαϊκή περιφερειακή πολιτική. Δεν συνίσταται απλώς στην αναδιανομή των πόρων, αλλά κυρίως στη δημιουργία νέων πόρων. Πρόκειται για μια πολιτική συντονισμένη, που αφήνει χώρο σε πρωτοβουλίες και, ακόμα περισσότερο, τις ενθαρρύνει και τις αξιοποιεί. Τα αποτελέσματα είναι απτά: εδώ και 15 χρόνια περίπου, η περιφερειακή πολιτική έχει αποδείξει την αξία της. Θα κερδίσει το στοίχημά της αν προσαρμόσει τους στόχους, τα μέσα και τις μεθόδους της ώστε να ανταποκριθεί στις νέες προκλήσεις της διεύρυνσης και της οικονομικής παγκοσμιοποίησης, που ολοένα και μεγαλώνουν.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Βιβλίο	1.Ασφαλέστερες και καθαρότερες θαλάσσιες μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Λουξεμβούργο, Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2006 σελίδα 16
Βιβλιογραφική αναφορά: Άρθρο σε περιοδικό, εισήγηση σε συνέδριο	<p>1.Εισηγητική γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών της 12.10.2005 με θέμα «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη θάλασσα-ένα θέμα που αφορά την βιώσιμη ανάπτυξη και τις τοπικές και περιφερειακές αρχές», σελ. 21-26</p> <p>2. Ανακοίνωση της Επιτροπής στο συμβούλιο, στο κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή Περιφερειών, Βρυξέλλες, 26.6,2008, σελ.6-12</p> <p>3 Περιοδικό “ Inforegio, Panorama” ,Αριθμός 23, Σεπτέμβριος 2007</p>
Βιβλιογραφική αναφορά: κείμενο σε ιστοσελίδα	<p>1.Πληροφορίες και αριθμητικά στοιχεία για τις θαλάσσιες δραστηριότητες. http://ec.europa.eu/maritimeaffairs, τελευταία επίσκεψη 01/01/09.</p> <p>2.Λεπτομερές έγγραφο No.10 «Marine Biotechnology» http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc.en.htm, τελευταία επίσκεψη 01/10/08.</p> <p>3. IMO, http://www.imo.org, τελευταία επίσκεψη 10/12/08.</p> <p>4. Έγγραφο No.6 για την ασφάλεια και την προστασία στη θάλασσα http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc.en.html, τελευταία επίσκεψη 15/01/09.</p> <p>5.http://ec.europa.eu/research/transport/news/article_2067_en.html, τελευταία επίσκεψη 10/04/09.</p> <p>6. Ανακοίνωση της Επιτροπής «Η προσαρμογή της Ευρώπης στην αλλαγή του κλίματος-επιλογές δράσης για την Ευρωπαϊκή Ένωση»,COM(2007)354τελικό.,http:// ec.europa.eu/ Maritimeaffairs/suppdoc.en.html, τελευταία επίσκεψη 01/01/09.</p> <p>7.Ανακοίνωση της Επιτροπής «Στήριξη της ηλεκτροπαραγωγής από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας», COM/2005/627 τελικό, http:// ec.europa.eu/maritimeaffairs/ suppdoc.en.html, τελευταία επίσκεψη 10/04/09.</p> <p>8. Λεπτομερές έγγραφο No.1 «Competitiveness of the European Maritime Industries». http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc.en.html,τελευταία επίσκεψη 21/01/09.</p> <p>9. http://www.mif-eu.org., τελευταία επίσκεψη 21/01/09.</p>

	<p>10. http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/incox_en.htm, τελευταία επίσκεψη 21/01/09.</p> <p>11. Ευρωπαϊκή Πρωτοβουλία για τη βιώσιμη διαχείριση της διάβρωσης των ακτών, www.euroSION.org, τελευταία επίσκεψη : 02/02/09</p> <p>12. http://www.gmes.info , τελευταία επίσκεψη : 21/04/09</p> <p>13. http://europa.eu/agencies/communityagencies/frontex/incox_el.htm, τελευταία επίσκεψη : 22/05/09</p> <p>14. www.prosea.info , τελευταία επίσκεψη : 21/04/09</p> <p>15. http://ec.europa.eu/maritime_affairs/Θαλάσσια Πολιτική ΕΕ, Στοιχεία-Ελλάδα, τελευταία επίσκεψη : 20/04/09</p> <p>16. COM (2007) 616 Τελικό της 18.10.2007: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/el/com/2007com2007_0616el01.pdf, τελευταία επίσκεψη : 20/04/09</p> <p>17. http:// www.waterborne-tp.org, τελευταία επίσκεψη : 15/05/09</p> <p>18. Σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την εφαρμογή της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών στην Ευρώπη (2002/413/EK). http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc.en.html, τελευταία επίσκεψη 30/05/09.</p> <p>19. Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί θεσπίσεως πλαισίου για κοινοτική δράση στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (Οδηγία για τη θαλάσσια στρατηγική)- COM(2005)505. http:// ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc.en.html , τελευταία επίσκεψη 30/05/09.</p> <p>20. Ανακοίνωση για την επανεκτίμηση του ρυθμιστικού και κοινωνικού πλαισίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για περισσότερες και καλύτερες θέσεις εργασίας στη θάλασσα COM(2007) 591, http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc.en.html, τελευταία επίσκεψη 01/10/08.</p>
--	---