

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



## ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

### ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ

«Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΡΑΣΙΝΗΣ ΒΙΒΛΟΥ ΓΙΑ ΜΙΑ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΣΤΗ ΜΠΛΕ ΒΙΒΛΟ. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΕΦΑΡΜΟΣΤΟΥΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΕΙΦΟΡΟ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ ΚΑΙ ΤΗ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΟΙΚΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ»

Ζώης Ξενοφών

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

Νοέμβριος 2009

## Δήλωση Αυθεντικότητας/Ζητήματα Copyright

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης ( εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στην γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

## Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από την 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
- Τσελεπίδης Αναστάσιος

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

## Πρόλογος

Ύστερα από προσπάθεια αρκετών μηνών συνέταξα τη παρούσα εργασία θέλοντας αφενός να ανταπεξέλθω στις απαιτήσεις του μεταπτυχιακού προγράμματος του οποίου υπήρξα φοιτητής και αφετέρου να ανταποκριθώ στις προσδοκίες του επιβλέποντος καθηγητή μου κυρίου Βασίλειου Τσελέντη αλλά και της επιτροπής των κυρίων καθηγητών Τσελεπίδη Αναστάσιο και Θεοδωρόπουλο Σωτήριο από τους οποίους και αναμένω τη κρίση για το τελικό αποτέλεσμα με ανυπομονησία.

Στο κομμάτι αυτό, θα ήθελα να ευχαριστήσω καταρχήν τον καθηγητή μου κύριο Βασίλειο Τσελέντη για την βοήθεια και την καθοδήγηση που μου παρείχε καθόλη την διάρκεια της εκπόνησης της παρούσας εργασίας και την επιτροπή των καθηγητών μου για το χρόνο που αφιέρωσαν για την ανάγνωσή της. Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω βαθύτατα τους γονείς μου Χρήστο και Πηνελόπη Ζώη για τις προσπάθειες, τις υποχωρήσεις και τις θυσίες που έκαναν τόσα χρόνια που υπήρξα μαθητής και φοιτητής και τους υπόσχομαι ότι θα βαδίσω στη ζωή μου στα χνάρια της αξιοπρέπειας και του σεβασμού που αυτοί με δίδαξαν.

Με σεβασμό

Ζώης Ξενοφών

## Περίληψη

Τον Ιούνιο του 2006, με τη δημοσίευση της Πράσινης Βίβλου η Επιτροπή υπέβαλε τα κύρια στοιχεία της νέας ολοκληρωμένης ευρωπαϊκής θαλάσσιας πολιτικής, συμπεριλαμβανομένων των ιδρυτικών αρχών και των κυρίων 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.

Ενισχυμένη από την υποστήριξη που έλαβε από τη 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 δυο έγγραφα εργασίας – ένα σχέδιο δράσης και μια 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 διασφαλιστεί στο μέγιστο βαθμό η συμμετοχή των διαφόρων ενδιαφερόμενων μερών στη διαδικασία λήψης αποφάσεων προκειμένου να ληφθεί η συνέναισή τους προτού τεθούν σε εφαρμογή συγκεκριμένες δράσεις. Το σχέδιο δράσης αποδίδει επίσης μεγάλη σημασία στα μέτρα ενθάρυνσης 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 προκρινόμενου 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 maximizing 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, 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 about 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. The action plan also places great importance on incentive measures 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.

## Πίνακας Περιεχομένων

Κεφάλαιο 1 Εισαγωγή: Ο Ρόλος των Θαλασσών στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στην Οικονομία της	Σελ.9
Κεφάλαιο 2 Πράσινη Βίβλος	
2.1. Εισαγωγή	Σελ 15
2.2. Θαλάσσιο Περιβάλλον και Θαλάσσιοι Πόροι	Σελ 15
2.3. Ερευνητική Προσπάθεια	Σελ 18
2.4. Καινοτομίες και Νέα Δεδομένα	Σελ 21
2.5. Οι «Ομίλοι» και οι Δυνατότητες τους	Σελ 26
2.6. Κανόνες και η Εφαρμογή τους	Σελ 27
2.7. Ανάπτυξη των Δεξιοτήτων και της Τεχνογνωσίας του Ανθρωπίνου Δυναμικού	Σελ 31
2.8. Ανάπτυξη-Αναβάθμιση των Παραθαλάσσιων Περιοχών	Σελ 33
2.9. Πολιτικές και Εργαλεία για την «Υγιή» Σχέση Ξηράς και Θάλασσας	Σελ 35
2.10. Η Πράσινη Βίβλος και η Σημασία Διατήρησης Αναβάθμισης της Θαλάσσιας Κληρονομιάς από την Ανθρωπότητα	Σελ 36
2.11. Επίλογος	Σελ 38
Κεφάλαιο 3 Η Έκδοση της Πράσινης Βίβλου, τα Επακόλουθά της και η Μετέπειτα Εποχή	
3.1. Εισαγωγή	Σελ 39
3.2. Οι Ενδιαφερόμενοι Φορείς και η Προσέγγισή τους στη Πράσινη Βίβλο	Σελ 39
3.3. Διαβουλεύσεις και Συμμετοχή Διαφόρων Παραγόντων	Σελ 41
3.4. Επίλογος	Σελ 43
Κεφάλαιο 4 Η Διαχείριση της Ελλάδας και των Υπόλοιπων Χωρών της Πράσινης Βίβλου	
4.1. Εισαγωγή	Σελ 44
4.2. Η Στάση-Θέση των Άλλων Χωρών	Σελ 44
4.3. Η Ελληνική Θέση-Προσέγγιση της Πράσινης Βίβλου.	
4.3.1. Γενική Προσέγγιση	Σελ 46
4.3.2. Οι Θέσεις της Ελλάδα για τις Καινοτομίες	Σελ 47
4.3.3. Οι Προτάσεις της Ελλάδας για Αξιοποίηση και Ανάπτυξη των Ναυτικών Δεξιοτήτων	Σελ 48
4.3.4. Η Ελλάδα και το Κανονιστικό Πλαίσιο	Σελ 49
4.4. Επίλογος	Σελ 50
Κεφάλαιο 5 Κύρια Ερωτήματα που Διατυπώνει η Πράσινη Βίβλος και Θέματα που Αναδείχτηκαν κατά τη Διαδικασία Διαβούλευσης	
5.1. Εισαγωγή-Προτάσεις της Πράσινης Βίβλου	Σελ 51
5.2. Κύρια Ερωτήματα που Διατυπώνει η Πράσινη Βίβλος	Σελ 54
5.3. Θέματα που Ανέδειξε η Διαδικασία της Διαβούλευσης	Σελ 55
5.4. Ανάλυση και Προτάσεις σε Ερωτήματα που Θέτει η Πράσινη Βίβλος	Σελ 57
Κεφάλαιο 6 Μπλε Βίβλος	
6.1. Εισαγωγή	Σελ 70
6.2. Γενικό Πλαίσιο	Σελ 71
6.3. Μέτρα για μια Ενιαία Πολιτική	Σελ 72
6.3.1. Ένα Ευρωπαϊκό Δίκτυο για τη Θαλάσσια Επιτήρηση	Σελ 73
6.3.2. Ευρύτερο Φάσμα Δεδομένων και Ενημέρωσης	Σελ 74
6.3.3. Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός και Ολοκληρωμένη Διαχείριση	

των Παράκτιων Ζωνών (Integrated Coastal Zone Management-ICZM)	Σελ 74
6.4. Τομείς Δράσεως προς μια Ενιαία Θαλάσσια Πολιτική	Σελ 76
6.4.1. Μεγιστοποίηση της Αειφόρου Χρήσης των Ωκεανών	Σελ 76
6.4.2. Γνώση και Καινοτομία	Σελ 80
6.4.3. Βελτίωση της Ποιότητας Ζωής στις Παραθαλάσσιες Περιοχές	Σελ 81
6.4.4. Προώθηση του Ηγετικού Ρόλου της Ευρώπης σε θαλάσσιες Διεθνείς Υποθέσεις	Σελ 82
6.4.5. Αύξηση της Προβολής της Θαλάσσιας Ευρώπης	Σελ 84
6.5. Επίλογος	Σελ 84
Κεφάλαιο 7 Συμπέρασμα: Η Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να είναι στο Μέλλον Ενιαία και Συλλογική	Σελ 86
Βιβλιογραφία	Σελ 88



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ-Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ.**

Σε μια οικονομία όπως αυτή της Ευρωπαϊκής Ένωσης η οποία αποτελεί τον μεγαλύτερο εταίρο του παγκόσμιου εμπορίου, με εξωστρεφή προσανατολισμό, συνεχή μεγέθυνση και εμβάθυνση της μεγαλύτερης Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς στον κόσμο η τεράστια σημασία του κλάδου των μεταφορών και ιδιαίτερα των θαλάσσιων μεταφορών είναι προφανής. Ήδη μέσω των τελευταίων διακινείται το 90% του εξωτερικού εμπορίου και το 40% του εσωτερικού εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης γεγονός που αποδεικνύει την ζωτική σημασία των θαλάσσιων μεταφορών για την αποτελεσματική λειτουργία και ανάπτυξη της ευρωπαϊκής οικονομίας στην οποία στηρίζεται η ευημερία της Ένωσης. Ήταν επόμενο στον κλάδο αυτό η Ευρωπαϊκή Ένωση να έχει αναπτύξει μετά από μακρόχρονη προσπάθεια μια τεράστια ναυτιλιακή δυναμικότητα μια ηγετική παγκόσμια θέση, γεγονός που της παρέχει την απαραίτητη στρατηγικής σημασίας ανεξαρτησία που χρειάζεται για τους παραπάνω λόγους. Επί πλέον ένα πλήθος συνδεδεμένων και συναφών με τη δυναμικότητα αυτή οικονομικών δραστηριοτήτων στην ξηρά έχουν αναπτυχθεί που μαζί συνθέτουν το συνολικό μέγεθος και βάρος του τομέα αυτού στην οικονομία της. Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τόσο ο διεθνώς ανταγωνιστικός χαρακτήρας των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων όσο και το πνεύμα της Ενιαίας Αγοράς καθιστούν το στοιχείο της ανταγωνιστικότητας θεμελιώδη λίθο κάθε ανάπτυξης και λειτουργίας των δραστηριοτήτων αυτών. Η συνεχής ενσωμάτωση της αναπτυσσόμενης γνώσης και τεχνολογίας αποτελεί το κλειδί της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής ανταγωνιστικότητας και προτύπων που περιλαμβάνουν αειφορία, ασφάλεια, και αποτελεσματικότητα. Είναι αυτονόητος επίσης στο πεδίο αυτό ο κρίσιμος ρόλος της απασχόλησης στο συνολικό πλέγμα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων που εκτός απ' το μεγάλο μέγεθός της στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η ποιότητά της και η συνεχής ανάπτυξη των δεξιοτήτων της αποκτά ιδιαίτερη σημασία. Τέλος μια ναυτιλία υψηλής ποιότητας με διατήρηση προτύπων υψηλού επιπέδου και διασφάλιση όρων υγιούς ανταγωνισμού, απαιτεί το κατάλληλο ρυθμιστικό πλαίσιο και περιβάλλον, η δημιουργική συμμόρφωση μ' αυτό καθώς και τους κατάλληλους μηχανισμούς και σύστημα κινήτρων τήρησης και εφαρμογής του. Με την Πράσινη Βίβλο για τη μελλοντική θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την εφαρμογή των μέτρων και πολιτικών που θα προκύψουν απ' αυτή μέσα απ' την οργανωμένη πλέον δημόσια διαβούλευση, η Ευρωπαϊκή Ένωση διατηρεί την

πρωτοβουλία των κινήσεων και έχει όλες τις προϋποθέσεις με βάση τα παραπάνω και την μέχρι τώρα πορεία της να διατηρήσει την ηγετική της θέση στον κόσμο στο πεδίο αυτό. Με την ολιστική προσέγγιση της Πράσινης Βίβλου μπορεί ν' ανταποκριθεί όσο κανείς στις προκλήσεις και τα δεδομένα που απαιτεί η σημερινή διαχείριση των θαλασσών και των ωκεανών.

Μια οικονομία που εξαρτάται σε τόσο υψηλό βαθμό απ' το διεθνές εμπόριο και για τους λόγους που αναφέραμε προηγούμενα απ' τις θαλάσσιες μεταφορές, είναι επόμενο ο ναυτιλιακός τομέας ν' αποτελεί στρατηγικής σημασίας παράγοντα τόσο για την οικονομική ανεξαρτησία όσο και την αμυντική ικανότητα της οικονομίας αυτής. Όλες οι ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία στοχεύουν ως τώρα στη διατήρηση όσο δυνατόν περισσότερο ισχυρής ευρωπαϊκής ναυτιλίας και επίτευξης της μεγαλύτερης ναυτιλιακής ανεξαρτησίας με όρους όμως ανταγωνισμού αποτελεσματικότητας και υψηλής ποιότητας. Επί πλέον ένας ισχυρός, μεγάλου μεγέθους ναυτιλιακός τομέας διεθνώς ανταγωνιστικός είναι επόμενο να έχει αντίστοιχες ευνοϊκές επιπτώσεις στο ευρωπαϊκό ακαθάριστο εθνικό προϊόν και εισόδημα, την απασχόληση, το ισοζύγιο πληρωμών των χωρών της Ένωσης την ανάπτυξη της έρευνας και τεχνολογίας. Ακόμη ενισχύει την διαπραγματευτική θέση και παρουσία της Ένωσης στη διαμόρφωση των διεθνών πολιτικών για τη ναυτιλία και διαχείριση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, στις αποφάσεις για την παγκόσμια οικονομία και πολιτική.

Στους ναυτιλιακούς κλάδους με το μεγαλύτερο μέγεθος και σημασία στην οικονομία, αλλά και σ' αυτούς με τις μεγαλύτερες δυνατότητες ανάπτυξης που ενσωματώνουν νέα γνώση και τεχνολογία συνδεδεμένη με την τήρηση των συνεχώς αναβαθμιζόμενων προτύπων ποιότητας, αειφορίας, και ασφάλειας, η ευρωπαϊκή ένωση κατέχει ήδη κυρίαρχη θέση και ρόλο.

Στον κλάδο Ναυτιλία – θαλάσσιες μεταφορές ιδιαίτερα μετά την πρόσφατη διεύρυνση και την προσθήκη σημαιών όπως της Κύπρου και της Μάλτας, ο υπό ευρωπαϊκές σημαίες ευρωπαϊκών συμφερόντων εμπορικός στόλος ξεπερνά το 40% της παγκόσμιας χωρητικότητας για το 2006. Την πρώτη θέση στην Ευρώπη των 25 αλλά και τον κόσμο κατέχει η χώρα μας με το 16% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Με κύκλο εργασιών 127.646 εκατ. ευρώ ή το 44% του παγκόσμιου συνόλου η

ευρωπαϊκή ναυτιλία κατέχει κυρίαρχη θέση, ενώ ο αριθμός των απασχολημένων ευρωπαϊών ναυτικών ανέρχεται περίπου στις 230.000. Σ' ένα ευνοϊκό διεθνές, οικονομικό περιβάλλον με συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών η ευρωπαϊκή ναυτιλία φαίνεται να διατηρεί και τα επόμενα χρόνια τη θέση της αυτή σε παγκόσμιο επίπεδο γεγονός που επιβεβαιώνει την ανταγωνιστικότητά της στο συνεχώς εξελισσόμενο νέο οικονομικό και ρυθμιστικό περιβάλλον.

Άμεσα συνδεδεμένες με την αυξανόμενη δραστηριότητα των θαλάσσιων μεταφορών είναι οι λιμενικές υπηρεσίες. Αυτές έχουν γνωρίσει μια μεγάλη ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια ιδιαίτερα με την ραγδαία ανάπτυξη των αγορών της Κίνας και της Ινδίας αλλά και της απελευθέρωσης της αγοράς των υπηρεσιών αυτών. Στα ευρωπαϊκά λιμάνια και τις συναφείς δραστηριότητες εργάζονται περίπου 350.000 άτομα, ενώ ετησίως διέρχονται απ' αυτά 350 εκατ. επιβάτες και 3,5 δις. τόνοι φορτίου. Τα έσοδα των ευρωπαϊκών λιμανιών ο συνολικός κύκλος εργασιών τους ξεπερνούν τα 10 δις. ευρώ το 2005 με προοπτική να ξεπεράσουν τα 12 δις. ευρώ το 2010, αποτελώντας τα 42%, της παγκόσμιας αγοράς του κλάδου αυτού. Με κύριο μοχλό ανάπτυξης τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και την αξιοποίηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού των λιμενικών υπηρεσιών, την απελευθέρωση της αγοράς αυτής και το νέο ρυθμιστικό περιβάλλον που δημιουργείται, η ευρωπαϊκή ένωση φαίνεται να διατηρεί και εδώ το σημαντικό προβάδισμα σε παγκόσμιο επίπεδο.

Μια γρήγορη αναπτυσσόμενη αγορά με μεγάλες προοπτικές αποτελεί ο θαλάσσιος τουρισμός. Σκάφη αναψυχής, κρουαζιέρες όπου ήδη η Ευρώπη με 75 δις. ευρώ το 2005 ή το 43% του παγκόσμιου τζίρου βρίσκεται στην πρώτη θέση μαζί με την Βόρεια Αμερική. Η μεγάλη ποικιλομορφία του ευρωπαϊκού θαλάσσιου περιβάλλοντος σε συνδυασμό με την ανάπτυξη των αντίστοιχων υποδομών παρέχει τεράστιες δυνατότητες πρόσθετης ανάπτυξης στο μέλλον. Επίπλέον ο υψηλός βαθμός προστασίας της ποιότητας του ευρωπαϊκού θαλάσσιου περιβάλλοντος η διατήρηση και ανάδειξη του με κατάλληλα μέτρα και πολιτικές δημιουργεί ακόμη μεγαλύτερες δυνατότητες ανάπτυξης του κλάδου αυτού.

Στον ενεργειακό εφοδιασμό ο ρόλος των θαλασσών είναι εξαιρετικά κρίσιμος διότι απ' αυτές εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό η ανταγωνιστικότητά του, η ασφάλεια και η αειφορία του. Η Βόρεια θάλασσα αποτελεί την τέταρτη μεγαλύτερη πηγή άντλησης πετρελαίου και φυσικού αερίου στον κόσμο, ενώ η θαλάσσια μεταφορά πετρελαίων και φυσικού αερίου μέσω δεξαμενοπλοίων αποτελεί τον κύριο τρόπο ενεργειακού εφοδιασμού της Ευρώπης. Οι δαπάνες για λειτουργία, εξοπλισμό εξερεύνησης και εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου απ' το βυθό των θαλασσών, ξεπερνούν τα 17 δις. ευρώ το 2005 και αντιστοιχούσαν στο 19% των δαπανών αυτών στον κόσμο που είναι το μεγαλύτερο ποσοστό ανάμεσα στις πέντε περιοχές που πραγματοποιούνται οι δραστηριότητες αυτές. Θα πρέπει να σημειωθεί πως η αξία των προϊόντων εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου είναι πολλαπλάσια και ξεπερνούσε τα 700 δις. ευρώ το 2005. Δύο χώρες η Νορβηγία και το Ηνωμένο Βασίλειο με ποσοστά 46% και 40% αντίστοιχα κυριαρχούν στην αγορά αυτή που ενσωματώνει υψηλού επιπέδου εξοπλισμό και τεχνολογία. Ένας νέος παραπλήσιος κλάδος είναι οι ανανεώσιμες παραθαλάσσιες πηγές ενέργειας όπως η υπεράκτια αιολική ενέργεια, τα ωκεάνια ρεύματα, ενέργεια απ' τα κύματα και τις κινήσεις της παλίρροιας. Στον τομέα αυτόν παρατηρείται μια ραγδαία ανάπτυξη η οποία αναμένεται να επιταχυνθεί δεδομένης της ευρωπαϊκής προσπάθειας διαφοροποίησης των πηγών ενέργειας προς τις ανανεώσιμες πηγές, σύμφωνα με τη νέα ενεργειακή στρατηγική. Το σύνολο της αντίστοιχης δαπάνης σε εξοπλισμό και εγκαταστάσεις αναμένεται να πλησιάσει τα 5 δις. ευρώ το 2010 από 500 εκατ. το 2005, όπου το ευρωπαϊκό μερίδιο φθάνει περίπου το 99%. Οι ευρωπαϊκές εταιρείες έχουν ήδη αναπτύξει μεγάλη τεχνογνωσία στον τομέα της θαλάσσιας τεχνολογίας που αφορά την εκμετάλλευση υδρογονανθράκων στην ανοιχτή θάλασσα, την αξιοποίηση ανανεώσιμων θαλάσσιων πόρων, την ωκεανογραφική έρευνα, τα υποβρύχια οχήματα και ρομπότ, τα θαλάσσια έργα κτλ.

Η αλιεία, η μεταποίηση αλιευτικών προϊόντων και οι υδατοκαλλιέργειες αποτελούν μια μεγάλη αγορά σε παγκόσμιο επίπεδο που φθάνει τα 150 δις. ευρώ το 2005. Με κυρίαρχη θέση της Ασίας που το μερίδιό της φθάνει το 70% η Ευρώπη αποτελεί μια σημαντική αλιευτική δύναμη με ποσοστό περίπου 10%, αλλά επίσης τη μεγαλύτερη αγορά για μεταποιημένα αλιευτικά προϊόντα. Πάνω από 500.000 άτομα απασχολούνται σήμερα στον αλιευτικό τομέα της Ευρώπης ενώ πολλές θέσεις εργασίας δημιουργούνται σε συναφείς δραστηριότητες που παράγουν τον απαραίτητο

εξοπλισμό για τον τομέα αυτόν. Το μεγαλύτερο μέρος της συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση αλιευμάτων σαν στοιχεία της υγιεινής διατροφής πρέπει να καλυφθεί απ' τις υδατοκαλλιέργειες οι οποίες θα πρέπει συνεχώς να λειτουργούν με περισσότερο βιώσιμο και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο. Η μετατόπιση σε μεγαλύτερη απόσταση απ' τις ακτές απαιτεί την κατάλληλη τεχνολογία εκτροφής σε υπεράκτιους κλωβούς και την αντιμετώπιση των σχετικών προβλημάτων.

Στις ναυπηγήσεις και εξοπλισμό εμπορικών και πολεμικών πλοίων, η Ευρώπη διατηρεί ένα σημαντικό μερίδιο της παγκόσμιας αγοράς που πλησιάζει το 35% περίπου. Αν και στη δραστηριότητα αυτή σ' ένα παγκόσμιο τζίρο πάνω από 120 δις. ευρώ όπου κυριαρχούν οι χώρες της άπω ανατολής και του Ειρηνικού λόγω του φθηνού εργατικού κόστους στα συνεχώς πλέον αναβαθμιζόμενα τεχνολογικά πλοία και εξοπλισμό τους η Ευρώπη φαίνεται να έχει αναστρέψει την τάση συρρίκνωσης που σημειώθηκε στο πρόσφατο παρελθόν. Η συνεχής ενσωμάτωση υψηλότερης τεχνολογίας πλοίων και λειτουργίας των ναυπηγείων έχουν αντισταθμίσει ως ένα βαθμό το ανταγωνιστικό μειονέκτημα της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας. Τέλος στον τομέα των συναφών υποστηρικτικών ναυτιλιακών υπηρεσιών το μερίδιο της Ευρώπης στην παγκόσμια αγορά φθάνει το 40% με μεγαλύτερο παγκόσμιο κέντρο των υπηρεσιών αυτών το Λονδίνο. Στην αγορά αυτή που σε ευρωπαϊκό επίπεδο ξεπερνά τα 2 δις. ευρώ απασχολείται σημαντικός αριθμός εργαζομένων όπως στις συναφείς υπηρεσίες με τις ναυτιλιακές. Με βάση την παραπάνω ανάλυση τα συμπεράσματα που προκύπτουν είναι : α. Στις κύριες κατηγορίες των ναυτιλιακών κλάδων που περιλαμβάνουν το μέγιστο μέρος του ναυτιλιακού πλέγματος, η Ευρώπη κατέχει ήδη ηγετική θέση και το μεγαλύτερο μέρος των αγορών αυτών. β. Κυριαρχεί στις εξελίξεις και προοπτικές των ναυτιλιακών αυτών κλάδων που καθορίζονται απ' την εφαρμογή της γνώσης και τεχνολογίες αιχμής όπου η Ευρώπη διαθέτει ένα τεράστιο επιστημονικό δυναμικό και υποδομές. γ. Μπορεί γρήγορα και αποτελεσματικά να ανταποκριθεί στις εξελίξεις των υψηλότερων προτύπων ποιότητας, ασφάλειας και αειφορίας που προωθούν οι πολιτικές στις οποίες με το ειδικό βάρος που διαθέτει στο παγκόσμιο επίπεδο παίζει καθοριστικό ρόλο στην επιβολή τους. δ. Αποκτά έτσι ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και αντιμετωπίζει πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού, προστατευτισμού, dumping διαφόρων μορφών και πεδίων που συνεχώς θα ανήκουν στο παρελθόν. ε. Διαθέτει πλέον τις μεγαλύτερες δυνατότητες αξιοποίησης των θαλάσσιων πόρων και νέων θαλάσσιων δυνατοτήτων

ενέργειας προστασίας και διαχείρισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος σύμφωνα με το πνεύμα και τη φιλοσοφία της Πράσινης Βίβλου. Παράγοντες όπως η συνεχής αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου, η αυξανόμενη ενεργειακή ζήτηση, η υπερθέρμανση του πλανήτη και η κλιματική αλλαγή η αύξηση του εισοδήματος και του πληθυσμού δημιουργούν το μακροχρόνιο πλαίσιο και καθορίζουν τις προκλήσεις και προοπτικές στις οποίες μπορεί ν' ανταποκριθεί ο ευρωπαϊκός ναυτιλιακός τομέας.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ**

### **2.1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Στόχος της παρούσας Πράσινης Βίβλου είναι να εγκαινιάσει τη συζήτηση σχετικά με μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που θα αντιμετωπίζει τους ωκεανούς και τις θάλασσες κατά ολιστικό τρόπο. Θα υπογραμμίσει πως θα συνεχίσουμε να απολαμβάνουμε τα οφέλη που μας παρέχουν μόνον αν τους επιδείξουμε έναν βαθύ σεβασμό ακριβώς τη στιγμή που οι πόροι τους απειλούνται από έντονες πιέσεις και από την αυξημένη τεχνολογική μας ικανότητα να τους εκμεταλλευόμαστε. Ο επιταχυνόμενος περιορισμός της θαλάσσιας βιοποικιλότητας που οφείλεται κυρίως στη ρύπανση, οι επιπτώσεις στην κλιματική αλλαγή και η υπεραλίευση αποτελούν προειδοποιητικά σημεία που δεν μπορούμε να αγνοούμε. Η Πράσινη Βίβλος βασίζεται σε υφιστάμενες πολιτικές και πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και συνδυάζεται απόλυτα με τη στρατηγική της Λισαβόνας. Επιδιώκει την επίτευξη σωστής ισορροπίας μεταξύ της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής διάστασης της αειφόρου ανάπτυξης. Αναμένεται επίσης ότι με την Πράσινη Βίβλο θα ευαισθητοποιηθούν εκ νέου οι ευρωπαίοι όσον αφορά το μεγαλείο της ναυτικής τους κληρονομιάς, τη σημασία των ωκεανών για τη ζωή τους και τη διαρκή δυνατότητα που έχουν οι ωκεανοί να μας εξασφαλίσουν ευημερία και οικονομικές ευκαιρίες.

### **2.2.ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΠΟΡΟΙ**

Το υγιές θαλάσσιο περιβάλλον αποτελεί συνθήκη «εκ των ων ουκ άνευ» για την αξιοποίηση του πλήρους δυναμικού των ωκεανών. Για το λόγο αυτό, η διατήρηση αυτού του πλουτοπαραγωγικού πόρου αποτελεί τη βάση για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, της μακροπρόθεσμης ανάπτυξης και της απασχόλησης στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντός μας μειώνει τη δυνατότητα των ωκεανών και των θαλασσών να μας εξασφαλίσουν εισοδήματα και θέσεις απασχόλησης. Επηρεάζονται ιδιαίτερα οι οικονομικές δραστηριότητες που εξαρτώνται από την ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Διακυβεύεται η υγεία του παραθαλάσσιου και του θαλάσσιου τουρισμού, της μεγαλύτερης βιομηχανίας της Ευρώπης που σχετίζεται με τη θάλασσα. Οι απομονωμένες, άκρως απομακρυσμένες

περιοχές αντιμετωπίζουν ιδιαίτερες προκλήσεις από πλευράς φυσικών συνθηκών (κυκλώνες και σεισμοί), ή από πλευράς παράνομης μετανάστευσης, και απαιτούν ιδιαίτερες λύσεις.

Επηρεάζεται επίσης και η αλιεία. 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. Οι πολιτικές για το περιβάλλον και την αλιεία πρέπει να θεωρούνται ως εταίροι που επιδιώκουν να πετύχουν κοινούς στόχους με βάση τα καλύτερα διαθέσιμα επιστημονικά δεδομένα. Σε ορισμένες θάλασσες, οι εν λόγω στόχοι μπορούν να επιτευχθούν μόνο αν τεθούν υπό έλεγχο άλλες απειλές της υγείας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ιδίως λόγω ρύπανσης από χερσαίες πηγές και από τις λειτουργικές απορρίψεις των πλοίων. 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 διαφυλαχτούν 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. Η λεπτομερής αξιολόγηση της κατάστασης του θαλάσσιου περιβάλλοντος που προβλέπει η στρατηγική για το θαλάσσιο περιβάλλον θα αποδειχτεί ιδιαίτερα χρήσιμη για τη διαμόρφωση πλαισίων μέσω των οποίων θα είναι δυνατή η έκδοση κανονισμών για όλες τις χρήσεις των ωκεανών. 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. Χωρίς αυτήν, σε λίγο δεν θα μπορούμε πλέον να διαχειριστούμε τις ολοένα αυξανόμενες και συχνά αντικρουόμενες χρήσεις των ωκεανών. 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 αποτελεσματική λήψη αποφάσεων πρέπει να ενσωματώσει στις ασκούμενες θαλάσσιες πολιτικές τους περιβαλλοντικούς προβληματισμούς και να εξασφαλίσει στους θαλάσσιους τομείς μας την προβλεψιμότητα που χρειάζονται. Στο επίκεντρο της νέας θαλάσσιας πολιτικής πρέπει να ευρίσκεται η αμοιβαία κατανόηση και η κοινή θεώρηση όλων των ιθυνόντων και πρωταγωνιστών στις διάφορες πολιτικές που επηρεάζουν τους ωκεανούς και τις θάλασσες, συμπεριλαμβανομένων των πολιτικών στους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών και των λιμένων, της αλιείας, της ενοποιημένης διαχείρισης ακτών, της περιφερειακής πολιτικής, της ενεργειακής πολιτικής και της θαλάσσιας έρευνας και τεχνολογίας. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να συνδέσουμε μεταξύ τους τις διάφορες πολιτικές, με στόχο να επιτευχθεί ο κοινός στόχος της οικονομικής ανάπτυξης κατά αειφόρο τρόπο, κάτι που αποτελεί τη ζωτική πρόκληση της μελλοντικής θαλάσσιας πολιτικής.

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 (ΕΟΑΘ-EMSA) 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.

Για να επιτευχθεί περαιτέρω πρόοδος, είναι απαραίτητο να αξιοποιηθεί η πλήρης δυνατότητα της αξιολόγησης κινδύνου ως εργαλείου για τη χάραξη πολιτικής. Αυτό θα απαιτήσει εναρμονισμένες προσπάθειες των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για να συγκεντρωθούν οι απόψεις των λιμένων και των πλοίων, να αναπτυχθούν διαδικασίες και μέθοδοι συγκέντρωσης καλύτερων πληροφοριών σχετικά με τα ναυτικά συμβάντα και την κυκλοφορία και για να μειωθεί η αβεβαιότητα όσον αφορά τις επιπτώσεις και την κλίμακα των εχθρικών προς το περιβάλλον πρακτικών μέσω της ανάλυσης επικινδυνότητας.

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 να ενθαρρυνθεί. Η Επιτροπή έχει συμβάλλει (π.χ. μέσω έργων του 5<sup>ου</sup> 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.

### 2.3.ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

Η έρευνα και η τεχνολογία δεν απαιτούνται μόνο για να διατηρηθεί η ηγετική θέση της Ευρώπης όσον αφορά τα προϊόντα αιχμής, αλλά και για να πραγματοποιούνται τεκμηριωμένες πολιτικές επιλογές και να προληφθεί η υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στις στρατηγικές προτεραιότητες της Επιτροπής για την περίοδο 2005-09, η επιστήμη και η έρευνα που αφορούν τη θάλασσα αποτελούν συνεπώς έναν από τους κύριους πυλώνες της μελλοντικής ευρωπαϊκής θαλάσσιας πολιτικής. Στη διακήρυξη του Galway, η οποία εγκρίθηκε στο συνέδριο του προγράμματος Euroceans το 2004,

αναγνωρίστηκε η συμβολή του θαλάσσιου κλάδου για την επίτευξη των στόχων της Λισαβόνας και ο ρόλος των θαλάσσιων επιστημών και τεχνικών στο 7ο Πρόγραμμα Πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Έρευνα και την Τεχνολογική Ανάπτυξη (ΠΠ7) όσον αφορά την ανάπτυξη παγκόσμιας αριστείας στους επιστημονικούς και τεχνολογικούς τομείς που σχετίζονται με τη θάλασσα. Στο συνέδριο του προγράμματος Euroceans το 2004 τονίστηκε ότι, παράλληλα με την έρευνα στον τομέα της θάλασσας και της ναυτιλίας, υπάρχει επείγουσα ανάγκη υποστήριξης της συντονισμένης και διαρκούς συλλογής, αρχειοθέτησης και εύκολης πρόσβασης σε εμπειριστατώμενα σύνολα δεδομένων που αφορούν τη θάλασσα. Στο προτεινόμενο ΠΠ7 προσδιορίζονται ερευνητικά θέματα προτεραιότητας σε τομείς όπως το περιβάλλον, οι μεταφορές, τα τρόφιμα, η γεωργία, η βιοτεχνολογία, η ενέργεια κλπ. Στο ΠΠ7 δηλώνεται ότι θα αποδοθεί ιδιαίτερη προσοχή στους επιστημονικούς τομείς προτεραιότητας που καλύπτουν περισσότερα θέματα, π.χ. τις επιστήμες και τις τεχνολογίες που σχετίζονται με τη θάλασσα, με στόχο να ενταθεί ο συντονισμός και η ενσωμάτωση της έρευνας που σχετίζεται με τη θάλασσα στο ΠΠ7.

Η συμβολή του ΠΠ7 αντιπροσωπεύει μέρος μόνο των δημόσιων και ιδιωτικών κονδυλίων που διατίθενται για έρευνα στην Κοινότητα. Είναι σημαντικό η έρευνα που σχετίζεται με τη θάλασσα στην Ευρώπη να εξετασθεί συνολικά και να βελτιωθεί σημαντικά ο συντονισμός και η συνεργασία στον εν λόγω τομέα. Οι εργασίες για τον συντονισμό των εθνικών προγραμμάτων στο πλαίσιο ενός πραγματικά πανευρωπαϊκού χώρου έρευνας έχουν αρχίσει στο πλαίσιο του προγράμματος δικτύωσης του EXE.

Απαιτείται επείγοντως ένα όραμα για την έρευνα που σχετίζεται με τη θάλασσα στην Ευρώπη, το οποίο να οδηγήσει σε μια στρατηγική με την οποία θα επιτευχθεί ακόμη μεγαλύτερο όφελος από τα προγράμματα πλαίσια και τις άλλες πηγές χρηματοδότησης στην Ευρώπη, θα αποφευχθεί η αλληλοεπικάλυψη, θα καλυφθούν τα κενά και θα αναπτυχθούν συνέργειες. Η στρατηγική πρέπει να περιλαμβάνει μηχανισμούς για τη βελτιστοποίηση του συντονισμού, της συνεργασίας και του διαλόγου μεταξύ της Επιτροπής και των ιθυνόντων χάραξης πολιτικής, καθώς και με τις βιομηχανικές και επιστημονικές κοινότητες στα κράτη μέλη και σε τρίτες χώρες. Με βάση τα στοιχεία που θα προσκομίσει η επιστημονική και τεχνολογική κοινότητα, πρέπει να καθοριστούν οι απαιτήσεις υποστήριξης, τόνωσης της έντονης και διαρκούς ενοποίησης των δραστηριοτήτων μεταξύ οργανισμών που

πραγματοποιούν έρευνες σχετικά με τη θάλασσα και τις ναυτικές δραστηριότητες στην Ευρώπη και να διασφαλιστεί ουσιαστικότερος διεπιστημονικός διάλογος μεταξύ των επιστημονικών κλάδων και εκείνων που αναπτύσσουν τεχνολογία, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η παροχή στοιχείων για μια ολιστική προσέγγιση της θαλάσσιας πολιτικής.

Το έργο WATERBORNE<sup>1</sup> 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 ΠΠ7 η έρευνα στον τομέα των τεχνολογιών για καθαρά πλοία, 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 καλύπτει 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. Η έρευνα προς το δημόσιο συμφέρον θα μπορούσε αναγκαστικά να αφορά τις αποκλειστικές οικονομικές ζώνες και τις υφαλοκρηπίδες. Για τους εν λόγω τομείς, οι κοινοτικές συμφωνίες με τρίτες χώρες είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν την αμοιβαία συγκατάθεση που απαιτείται για έρευνα, διευκολύνοντας έτσι και προωθώντας τη βασική έρευνα, που χρηματοδοτείται υπέρ του γενικού δημόσιου συμφέροντος.

---

<sup>1</sup> [http://ec.europa.eu/research/transport/news/article\\_2067\\_en.html](http://ec.europa.eu/research/transport/news/article_2067_en.html)

τελευταία επίσκεψη: 15/10/09

## 2.4. ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΕΣ ΚΑΙ ΝΕΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

### *κλιματικές αλλαγές*

Οι ωκεανοί και οι θάλασσες παίζουν ζωτικό ρόλο στη διαμόρφωση του κλίματος και των μετεωρολογικών φαινομένων. Παρομοίως, οι ωκεανοί και οι θάλασσες παρουσιάζουν ιδιαίτερη ευαισθησία στις κλιματικές διακυμάνσεις. 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 (CO<sub>2</sub>). 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.

Μέσω της ανόδου της στάθμης της θάλασσας και των αυξανόμενων θερμοκρασιών, οι αλλαγές στην Αρκτική επιδρούν σε ολόκληρο τον πλανήτη. Η διασφάλιση του κλίματος της Αρκτικής περιοχής αποτελεί σημαντικότατο στοιχείο της αντιμετώπισης της αλλαγής του κλίματος. Για τον λόγο αυτό και βρίσκεται στο επίκεντρο της στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.

Η αλλαγή του κλίματος έχει επίσης σημαντικές επιπτώσεις στην Ευρώπη. Είναι δυνατόν να συμβάλλει στην επιβράδυνση του ρεύματος του Κόλπου, με όλες

τις επιπτώσεις που μπορεί να έχει κάτι τέτοιο στο κλίμα της Ευρώπης. Σύμφωνα με τη Διακυβερνητική Ομάδα για τις Κλιματικές Μεταβολές (IPPC), η παγκόσμια μέση στάθμη της θάλασσας πρόκειται να ανέλθει σημαντικά κατά τη διάρκεια του παρόντος αιώνα. Η ανάπτυξη των ακτών και οι λιμένες θα απειλούνται όλο και περισσότερο από ακραία καιρικά φαινόμενα. Πιθανόν να υποφέρει επίσης και ο τουρισμός. Οι όλο και υψηλότερες θερινές θερμοκρασίες στη νότια Ευρώπη μπορεί να προκαλέσουν μεγάλες αλλαγές σε δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς. Οι παραθαλάσσιες ζώνες της Μεσογείου είναι πιθανόν να αντιμετωπίσουν σημαντικές επιπτώσεις από μεταβολές των ατμοσφαιρικών προτύπων. Μπορεί επίσης να χρειαστεί όλο και περισσότερο προμήθεια νερού μέσω αφαλάτωσης περί τις ακτές μας. Πρέπει επίσης να αναμένονται μεγάλες μετακινήσεις ειδών. Μπορεί να επηρεαστεί η βαθμός παρουσίας ιχθύων και η κατανομή των ψαριών στη θάλασσα, κάτι που θα έχει συνέπειες στον τομέα της αλιείας.

Η οξίνιση των ωκεανών λόγω του διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>) 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. Είναι συνεπώς σημαντικό να συνεχίσει η Ευρώπη να διαδραματίζει ηγετικό ρόλο στην παγκόσμια σκηνή για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Πρέπει να συνεχίσει να μελετά τη θέσπιση κατάλληλων μέτρων, με στόχο τον περιορισμό της κλιματικής αλλαγής, ακόμη και στους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών και της ενέργειας. Ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών παραμένει σημαντική πηγή ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην Ευρώπη. Το κυριότερο αέριο θερμοκηπίου που εκπέμπουν τα πλοία είναι CO<sub>2</sub>. Οι εκπομπές CO<sub>2</sub> από πλοία στις θάλασσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανέρχονταν σε 157 εκατομμύρια τόνους κατά το έτος 2000. Η ποσότητα αυτή είναι μεγαλύτερη από τις εκπομπές της αεροπορίας στον εναέριο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ελλείψει

νέων μέτρων πολιτικής, οι εκπομπές NOx της ναυτιλίας προβλέπεται να είναι υψηλότερες από τις αντίστοιχες όλων των χερσαίων πηγών μαζί μέχρι το 2020. Οι εν λόγω εκπομπές πρέπει να μειωθούν βάσει της Θεματικής Στρατηγικής για την Ατμόσφαιρα που θέσπισε πρόσφατα η Επιτροπή.

Αν η Ευρώπη μπορέσει 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.

#### *γαλαζία βιοτεχνολογία*

Η γαλάζια βιοτεχνολογία<sup>2</sup> 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

---

<sup>2</sup>Λεπτομερές έγγραφο No.10 «Marine Biotechnology»,

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

υδατοκαλλιέργεια μέχρι τον τομέα της υγείας και από τα καλλυντικά μέχρι τα τρόφιμα.

Για να γίνουν πράξη αυτές οι προοπτικές, έχει ζωτική σημασία να γίνουν αποτελεσματικά βήματα το ταχύτερο δυνατό για την επίτευξη πολυμερούς συμφωνίας προστασίας της θαλάσσιας βιοποικιλότητας βάσει της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας. Αυτό πρέπει να ευθυγραμμιστεί με τον στόχο του Γκέτεμποργκ που έχει θέσει η Ευρωπαϊκή Ένωση για την αναστολή της υποβάθμισης της βιοποικιλότητας μέχρι το 2010. 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».

### *Ενεργεια*

Στα παράκτια ύδατα της Ευρώπης υπάρχουν πολλές ευκαιρίες δημιουργίας υπεράκτιων εγκαταστάσεων για την εκμετάλλευση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. 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<sup>3</sup>. Άλλες αναδυόμενες τεχνολογίες περιλαμβάνουν διατάξεις για την παραγωγή ενέργειας από τα κύματα και τους στροβιλισμούς παλιρροϊκών ρευμάτων που

---

<sup>3</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής «Στήριξη της ηλεκτροπαραγωγής από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας». COM 2005,627 τελικό, <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc.en.html>, τελευταία επίσκεψη: 05/03/09



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.

Καθώς θα εξαντλούνται οι εύκολα προσβάσιμοι υπεράκτιοι πόροι πετρελαίου και φυσικού αερίου και οι παραγωγοί θα αρχίσουν να μελετούν την αξιοποίηση αποθεμάτων στα οποία η πρόσβαση είναι δυσκολότερη, όπως τα βαθέα ύδατα, θα ανακύψει μια σειρά από ερωτήματα: τι μπορεί να γίνει για να διευκολυνθεί η εκμετάλλευση τέτοιου είδους πόρων χωρίς να υποθηκευτούν το περιβάλλον και η οικονομία, ποιες νέες τεχνολογίες χρειάζονται για να αξιοποιήσουμε τους εν λόγω πόρους και τι καινοτόμες επιχειρηματικές πρακτικές και τι κανονισμοί θα είναι πλέον πρόσφοροι στα πλαίσια αυτά;

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 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 CO<sub>2</sub> 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.ΟΙ «ΟΜΙΛΟΙ» ΚΑΙ ΟΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥΣ

Η εικόνα των ναυτιλιακών κλάδων μπορεί να βελτιωθεί, να καταστούν ελκυστικότεροι και να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητά τους, αν αναπτυχθεί κάποιου είδους κοινή θεώρηση των μεταξύ τους σχέσεων. Η ιδέα αυτή έχει γίνει γνωστή ως η αρχή των ομίλων. Για παράδειγμα, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Εξοπλισμού Πλοίων προτείνει τα εξής: *«Μια ισχυρή ναυτιλιακή κοινότητα στην Ευρώπη αποτελεί ουσιαστική προϋπόθεση για την ευημερία και την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών. Με δεδομένο τον υψηλό βαθμό αλληλεπίδρασης και την αλληλεξάρτηση όλων των εμπλεκόμενων στον τομέα (των ναυπηγείων), η αλλαγή στις τύχες μιας οποιασδήποτε βιομηχανίας θα επηρεάσει και τις άλλες».*

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<sup>4</sup>.

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

<sup>4</sup> Λεπτομερές έγγραφο No 1 «Competitiveness of the European Maritime Industries» <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc.en.html>, τελευταία επίσκεψη 09/06/09

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 σύσφιξη των δεσμών των ομίλων σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών (Maritime Industries Forum - MIF)<sup>5</sup> συγκεντρώνει ευρωπαίους εκπροσώπους από τις ναυτιλιακές βιομηχανίες. Πρόσφατα δημιουργήθηκε ένα ευρωπαϊκό δίκτυο ναυτιλιακών ομίλων. Παρά το γεγονός ότι πολλοί όμιλοι είναι συγκεντρωμένοι σε 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.

## 2.6. ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥΣ

Σε τομείς όπως οι θαλάσσιες μεταφορές, οι υποδομές των λιμανιών και η εκμετάλλευση των υπεράκτιων πόρων, συμπεριλαμβανομένης και της αλιείας, όπου πραγματοποιούνται μεγάλες επενδύσεις σε καινοτόμα προϊόντα τα οποία έχουν σχεδιαστεί για πολυετή αξιοποίηση, μεγάλη σημασία παίζει το σταθερό νομοθετικό περιβάλλον. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τους κανόνες που επηρεάζουν τη θέση όπου αναπτύσσονται οι οικονομικές δραστηριότητες. Αυτό αποτελεί πρόσθετο λόγο για τον οποίο πρέπει να καθιερωθεί το ταχύτερο δυνατόν λεπτομερές σύστημα χωροταξικού σχεδιασμού στα ευρωπαϊκά παράκτια ύδατα.

Πρέπει να γίνουν πολλά για να εξασφαλιστεί καλύτερη, απλούστερη και πιο παγιωμένη νομοθεσία. Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι εργασίες για την απλοποίηση και τον εξορθολογισμό της νομοθεσίας βρίσκονται σε εξέλιξη. Οι προσπάθειες αυτές πρέπει επίσης να συμπεριλάβουν και τους κανονισμούς που αφορούν τη θάλασσα και τη ναυτιλία, καθώς και τους συναφείς τομείς. Σε διεθνές

---

<sup>5</sup> <http://www.mif-eu.org>, τελευταία επίσκεψη 05/05/09

επίπεδο, η σύμβαση της ΔΟΕ για τις συνθήκες εργασίας στη θάλασσα αποδεικνύει ότι καλύτερη νομοθεσία σε διεθνές επίπεδο μπορεί να είναι επωφελής για τους ναυτικούς, βελτιώνοντας παράλληλα τη διαφάνεια και την αποτελεσματικότητα του κανονιστικού πλαισίου.

Η εξαίρεση ναυτλιακών κλάδων από την ευρωπαϊκή εργατική και κοινωνική νομοθεσία για αρκετά ζητήματα, π.χ. την οδηγία για τις ομαδικές απολύσεις ή την οδηγία για τις μεταβιβάσεις επιχειρήσεων, πρέπει να επαναξιολογηθεί σε στενή συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους.

Η αλληλεξάρτηση των θαλάσσιων κλάδων και πολιτικών ίσως να σημαίνει ότι η νομοθεσία που αναπτύσσεται για τις ανάγκες και τους στόχους μιας πολιτικής μπορεί να έχει ανεπιθύμητες και αντιφατικές επιπτώσεις σε άλλους θαλάσσιους στο γενικό πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης. Στις περιπτώσεις που τέτοιου είδους επιπτώσεις μπορούν να εντοπιστούν, η Επιτροπή πιστεύει ότι πρέπει να εξετασθεί το ενδεχόμενο αλλαγών στη σχετική κοινοτική νομοθεσία. Για να αποφευχθεί μια θεωρητική, γραφειοκρατική εργασία, η Επιτροπή καλεί τους εμπλεκόμενους παράγοντες να εντοπίσουν τέτοιες περιπτώσεις για να προτείνει αλλαγές με βάση συνολική ανάλυση.

Η εφαρμογή των κανόνων στην απεραντοσύνη των ωκεανών πρέπει να εξαρτάται όχι μόνον από τις κυβερνητικές δραστηριότητες, αλλά επίσης και από την αποδοχή των κανόνων από εκείνους για τους οποίους ισχύουν. Αυτό δίνει ιδιαίτερη σημασία στη συμμετοχή των εμπλεκόμενων παραγόντων στη διαδικασία σύνταξης των κανόνων. Η Κοινότητα έχει ήδη αναγνωρίσει αυτό το γεγονός στον τομέα της αλιείας, μέσω της δημιουργίας των περιφερειακών γνωμοδοτικών συμβουλίων στο πλαίσιο της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής, των οποίων τη γνώμη ζητά η Επιτροπή για μελλοντικές νομοθετικές πράξεις που επηρεάζουν τις σχετικές περιοχές και τα οποία συμβούλια μπορούν να προτείνουν τις δικές τους ιδέες για την ανάπτυξη της αλιευτικής πολιτικής.

Η αυτοδιευθέτηση, παρά τους περιορισμούς της, και η εταιρική κοινωνική ευθύνη μπορεί να παίξουν σημαντικό και συμπληρωματικό ρόλο. Η υιοθέτηση στρατηγικών εταιρικής κοινωνικής ευθύνης (ΕΚΕ) και η δημοσιοποίηση των

επιδόσεων όσον αφορά τους προαναγγελθέντες στόχους αποτελούν εναλλακτική επιλογή σε σχέση με τη θέσπιση νομοθεσίας. Η ΕΚΕ μπορεί να συμβάλλει στην αειφόρο ανάπτυξη, και ταυτόχρονα να ενισχύσει το δυναμικό της Ευρώπης όσον αφορά την καινοτομία και την ανταγωνιστικότητα. Μπορεί να αποφέρει άμεσα κέρδη στις επιχειρήσεις, να τους επιτρέψει να λειτουργούν πλήρως εναρμονισμένες με το περιβάλλον τους, και να έχει θετικές επιδράσεις ιδίως στα ασφάλιστρα ή την πρόσβαση σε πηγές χρηματοδότησης.

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.

Μπορούν όμως να γίνουν τρία πράγματα:

- Πρώτον, η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της πρέπει να στηρίξουν 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 επειγόντως 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)<sup>6</sup>.

- 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.

Όσον αφορά την αλιεία, ένα από τα αποτελέσματα της Παγκόσμιας Διάσκεψης Κορυφής για τη αειφόρο ανάπτυξη στο Γιοχάνεσμπουργκ το 2002 ήταν ότι τα αλιευτικά αποθέματα πρέπει να διατηρηθούν ή να αποκατασταθούν μέχρι το 2015 σε επίπεδα στα οποία να μπορούν να παράγουν τη μέγιστη βιώσιμη απόδοση. Η Επιτροπή θα εκδώσει σύντομα ανακοίνωση σχετικά με τον τρόπο εφαρμογής της έννοιας της μέγιστης βιώσιμης απόδοσης στο πλαίσιο της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής. Ο περιορισμός της υπεραλίευσης θα αυξήσει την κερδοφορία, θα μειώσει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις και θα μειώσει τα απορριπτόμενα αλιεύματα. Μπορούν να αλιευθούν μεγαλύτερα και μεγαλύτερης αξίας αλιεύματα, συχνά σε μεγαλύτερες ποσότητες. Έτσι πρόκειται να επιτευχθούν κέρδη για την τροφοδοσία της αγοράς και σημαντικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα. Ο κίνδυνος κατάρρευσης των αλιευτικών αποθεμάτων μειώνεται σημαντικά. Γενικότερα, η αλιεία θα επωφεληθεί από την εφαρμογή περισσότερο ενιαίων πολιτικών λόγω της αλληλεπίδρασης της αλιευτικής με άλλες πολιτικές. Οι αποφάσεις για τον χωροταξικό σχεδιασμό ή οι κανονισμοί για τις τοξίνες και τις θρεπτικές ουσίες, καθώς και ο προγραμματισμός για λιμένες και υποδομές έχει επιπτώσεις στην αλιεία, ενώ η αλιεία μπορεί να έχει επιπτώσεις σε ευαίσθητους οικοτόπους και σε είδη που δεν αποτελούν στόχο της αλιείας, συμπεριλαμβανομένων θηλαστικών και πτηνών. Η καθιέρωση σχέσεων μεταξύ των εν λόγω τομέων πολιτικής αναμένεται να μειώσει τις συχνά εκφραζόμενες ανησυχίες του τομέα της αλιείας ότι επωμίζεται δυσανάλογο μερίδιο

---

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/galileo/incex\\_en.html](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/incex_en.html),

τελευταία επίσκεψη 05/11/09

της ευθύνης για τη βελτίωση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αφού είναι ευκολότερο να εντοπιστεί και να αποτελέσει αντικείμενο κανονιστικής ρύθμισης σε σχέση με πολλούς από τους άλλους που συμβάλλουν στην καταστροφή του περιβάλλοντος.

## 2.7.ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑΣ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες πρέπει να προσελκύουν λίαν εξειδικευμένο προσωπικό. Παρόλο όμως που το γενικό επίπεδο απασχόλησης στον ναυτιλιακό τομέα είναι μάλλον σταθερό, ο αριθμός των ευρωπαϊών ναυτικών μειώνεται. Οι σημερινές ελλείψεις, που αφορούν κυρίως τους αξιωματικούς του εμπορικού ναυτικού, δεν επηρεάζουν με τον ίδιο τρόπο όλα τα κράτη μέλη.

Η ναυτολόγηση επαρκούς αριθμού καλά εκπαιδευμένων και ικανών πληρωμάτων και άλλων επαγγελματιών είναι ζωτικής σημασίας για την επιβίωση του κλάδου της ναυτιλίας, για λόγους ασφάλειας και για τη διατήρηση των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων της Ευρώπης. Πολλοί τομείς, όπως οι αρχές ελέγχου από το κράτος λιμένα και οι νηογνώμονες, απαιτούν συνεχή ροή πρώην ναυτικών, ιδίως αξιωματικών, πλοηγών, μηχανικών, στελεχών ναυπηγείων, επιθεωρητών ασφάλειας πλοίων και εκπαιδευτών. Σε πολλές θέσεις εργασίας επί των πλοίων ναυτολογείται προσωπικό από τρίτες χώρες. Αυτό αποδίδεται στους περιορισμούς στις σταδιοδρομίες, στην απομόνωση που συνδέεται με τα επαγγέλματα αυτά, στη χαμηλή υπόληψη της εργασίας και στη χαμηλότερη αμοιβή των ναυτικών από τρίτες χώρες.

Με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία, οι αιτίες αυτής της υποβάθμισης πρέπει να αναζητηθούν τόσο στη ζήτηση όσο και στην προσφορά. Στη ναυτιλία, οι ανταγωνιστικές πιέσεις μειώνουν την επιθυμία των εργοδοτών να προσφέρουν θέσεις με μισθούς που να είναι ελκυστικοί για τους ευρωπαίους. Αυτό, σε συνδυασμό με την εντύπωση ότι η εργασία δεν είναι ασφαλής και ότι οι συνθήκες εργασίας είναι υποβαθμισμένες, οδηγεί σε μείωση των υποψηφίων για θέσεις στα ναυτικά επαγγέλματα, παρόλο που μερικοί υποστηρίζουν ότι «δεν υπάρχουν στοιχεία που να

*δικαιολογούν το γεγονός ότι οι νέοι που κατάγονται από την ΕΕ δεν επιθυμούν να ακολουθήσουν μια σταδιοδρομία στη θάλασσα».*

Σε μια έκθεση που δημοσίευσε η Επιτροπή τον Οκτώβριο του 2005, περιλαμβάνονται προτάσεις για να αναστραφεί η τάση μείωσης των Ευρωπαίων ναυτικών και να προσελκυστούν άτομα στα ναυτικά επαγγέλματα. Τα συμπεράσματα του Συμβουλίου Εμπορικής Ναυτιλίας της 5ης Δεκεμβρίου 2005 περιλαμβάνουν ενδείξεις για κάποια πρόοδο στο μέτωπο αυτό. 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 ναυτιλιακών ομίλων. Η κινητικότητα μπορεί να παίξει ιδιαίτερο ρόλο στην εξασφάλιση εναλλακτικής απασχόλησης στους αλιείς και τις γυναίκες. Η ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση πρέπει να σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζει στους μελλοντικούς ναυτικούς δεξιότητες ανώτατης ποιότητας, οι οποίες θα τους διασφαλίσουν πολλαπλές ευκαιρίες απασχόλησης. Οι νομοθετικοί φραγμοί, όπως η έλλειψη αμοιβαίας αναγνώρισης των προσόντων ή οι εθνικές απαιτήσεις για τους αξιωματικούς, πρέπει να καταργηθούν. Η εφαρμογή της οδηγίας για την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών των ναυτικών τα οποία εκδίδονται από τα κράτη μέλη πρόκειται να άρει τα τυχόν εμπόδια που παραμένουν. 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. Μπορεί να εξεταστεί μέσα από συζητήσεις στο πλαίσιο του ναυτιλιακού ομίλου η δημιουργία συστημάτων που θα επιτρέπουν σε άλλους τομείς να συνεισφέρουν οικονομικά σε πρακτική άσκηση / μαθητεία στον τομέα της ναυτιλίας. Αυτό θα μπορούσε να διευκολύνει πιθανούς μελλοντικούς ναυτικούς να αποκτήσουν τη ναυτική εμπειρία που απαιτείται για τη μεταγενέστερη πρόσληψή τους. Πρέπει να αναθεωρηθούν τα σημερινά προγράμματα ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης, για τη ναυτιλία και τους συναφείς τομείς, αλλά και για τους μηχανικούς πλοίων και τους αλιείς.

Οι δράσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να συνεχίσουν να καλύπτουν τις ελάχιστες απαιτήσεις κατάρτισης, τις συνθήκες εργασίας και την εφαρμογή. Στον



τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, οι ναυτικοί πληρώνονται μερικές φορές με βάση τους επιλεγόμενους «όρους κατοικίας / διαμονής». Στις περιπτώσεις που ισχύει η κοινοτική νομοθεσία για την ελεύθερη διακίνηση των εργαζόμενων και όταν οι ναυτιλιακοί κοινωνικοί εταίροι του κράτους σημαίας έχουν συνάψει συμφωνίες για τους μισθούς, οι εν λόγω πρακτικές μπορεί να αποδειχτούν προβληματικές.

Υπάρχουν αρκετά παραδείγματα μεμονωμένων εταιρειών και συλλογικών συμβάσεων που αποδεικνύουν ότι είναι δυνατό να συνυπάρξουν υψηλότερες αμοιβές, καλύτερες συνθήκες, βελτιωμένη επιχειρησιακή απόδοση και ασφάλεια. Στόχος της Ευρώπης πρέπει να είναι να διαθέτει πλοία ποιότητας, με πληρώματα υψηλών προσόντων, τα οποία εργάζονται υπό τις βέλτιστες συνθήκες.

## 2.8. ΑΝΑΠΤΥΞΗ - ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Στις ακτές της Ευρώπης κατοικούσαν κάποτε κοινότητες που ζούσαν από την αλιεία. Καθώς αναπτύχθηκαν οι τοπικές και οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, κατασκευάστηκαν λιμένες και άρχισαν γύρω τους να αναπτύσσονται περαιτέρω δραστηριότητες. Η επιθυμία διαβίωσης δίπλα στη θάλασσα απλώς για ευχαρίστηση αποτελεί σχετικά πρόσφατο φαινόμενο. Η Συνέλευση των Περιφερειακών Παραθαλάσσιων Περιοχών της Ευρώπης υπογραμμίζει ότι «*Η φυσική τους ελκυστικότητα (τοπία, ηλιοφάνεια, υγεία) οδηγεί περαιτέρω σε μεγάλη πληθυσμιακή αύξηση που δεν δείχνει τάσεις επιβράδυνσης*». Οι πλουσιότερες από τις σύγχρονες κοινωνίες και ο ολοένα μεγαλύτερος αριθμός μη ενεργά απασχολούμενων πολιτών έπαιξαν σημαντικό ρόλο στην αύξηση της ζήτησης για υπηρεσίες θαλάσσιας αναψυχής. Έτσι, για να καλυφθούν οι εν λόγω ανάγκες, αναπτύχθηκε μια νέα βιομηχανία στις παραθαλάσσιες περιοχές. Αυτό με τη σειρά του οδήγησε στην ανάπτυξη δυναμικών ευρωπαϊών προμηθευτών που καθιερώθηκαν στις διεθνείς αγορές.

Η ανάλυση του εύρους αυτής της βιομηχανίας είναι δύσκολη, επειδή δεν διατίθενται επαρκείς στατιστικές. Εκτιμάται ότι το μισό περίπου του πληθυσμού της Ευρώπης ζει κατά μήκος ή κοντά στις ακτές μας, αλλά δεν διατίθενται άμεσες εκτιμήσεις για την αξία των τοποθεσιών αυτών, την κατάσταση της υγείας των θαλασσών στα ανοικτά των ακτών, τη διαθεσιμότητα ευκαιριών για θαλάσσια

αναψυχή ή για τις θετικές επιπτώσεις της θάλασσας στην ποιότητα της ζωής τους. Παρόλο που το ΑΕΠ χρησιμοποιείται παραδοσιακά ως δείκτης των οικονομικών εκροών, θεωρείται σήμερα ευρέως ότι από μόνη της η αύξησή του δεν αντανακλά την κοινωνική ευημερία. Μια διάσταση που δεν καταγράφουν οι παραδοσιακοί οικονομικοί δείκτες με βάση τις εθνικές εκροές είναι η «μη αγοραία αξία» της θάλασσας, δηλαδή η αξία των υπηρεσιών οι οποίες χωρίς να αποτελούν αντικείμενο αγοραίας συναλλαγής, νμπορούν να επηρεάσουν σημαντικά την ευημερία. Παραδείγματα αποτελούν οι ψυχαγωγικές δραστηριότητες, όπως ο χρόνος που περνούμε στην παραλία και η αξία των τοπίων της ακτής.

Χωρίς στατιστικές είναι δύσκολο να δούμε πώς οι αρχές που είναι επιφορτισμένες με το σχεδιασμό μπορούν να αξιολογήσουν τα στοιχεία αυτά όταν λαμβάνουν αποφάσεις όσον αφορά την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων σε παράκτιες περιοχές ή ύδατα. Η Επιτροπή πιστεύει ότι πρέπει να εκπονηθεί εμπειρισταωμένη μελέτη για να αποκτήσουμε τέτοιου είδους εκτιμήσεις. Πρέπει να αντιμετωπίσουμε το γεγονός ότι δεν διατίθενται άμεσα περιβαλλοντικές και κοινωνικο-οικονομικές στατιστικές ειδικά για τις παράκτιες περιοχές. Οι ιθύνοντες λήψης των αποφάσεων και οι εμπλεκόμενοι παράγοντες θα αποκτήσουν έτσι εμπειρισταωμένη θεώρηση των ζητημάτων και των τάσεων που αφορούν τις ακτές σε ολόκληρη την Ευρώπη. 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 τηλεργασία.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> IMO, <http://www.imo.org>, τελευταία επίσκεψη 25/04/09

Για να επιτευχθεί βιώσιμο αποτέλεσμα, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της εν λόγω ανάπτυξης πρέπει να συνεκτιμηθούν κατά τη φάση του συναφούς σχεδιασμού.

## 2.9.ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ «ΥΓΙΗ» ΣΧΕΣΗ ΞΗΡΑΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Για να συντονίσουν τις πολλαπλές χρήσεις των παράκτιων ζωνών, τις επιπτώσεις τους και τις αναπτυξιακές τους πολιτικές, πολλές παράκτιες αρχές εφαρμόζουν ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών (ICZM). Μια από τις βάσεις της ICZM είναι η ενσωμάτωση της θάλασσας, της ξηράς και των περιοχών της διεπαφής τους σε μια ενιαία ολοκληρωμένη διαχείριση αντί η εν λόγω διαχείριση να περιορίζεται μόνο στις χερσαίες περιοχές. Τον Μάιο του 2002 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο υιοθέτησαν σύσταση με βάση την οποία τα κράτη μέλη καλούνται να αναπτύξουν στρατηγικές ICZM σε συνεργασία με τις περιφερειακές και τοπικές τους αρχές, καθώς και με τους εμπλεκόμενους παράγοντες. Κατά τη διάρκεια του 2006, η Επιτροπή αξιολόγησε τη συντελεσθείσα πρόοδο και εκτίμησε κατά πόσον ενδείκνυται περαιτέρω μέτρα. Η συνοχή των πολιτικών της που επηρεάζουν τις παράκτιες ζώνες και η ενσωμάτωση των διαφόρων επιπέδων διακυβέρνησης αποτελούν προϋποθέσεις για την επιτυχή ICZM. Οι σημερινές λύσεις σε ζητήματα σχεδιασμού και διαχείρισης των ακτών εξευρίσκονται καλύτερα σε περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο. Με δεδομένη την αλληλεπίδραση των προβλημάτων των ακτών και της θάλασσας σε ολόκληρη τη διεπαφή ξηράς-θαλάσσης, μια συνολική θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορεί να παίξει σημαντικό ρόλο στην επιτυχία της ICZM. Κατά συνέπεια, πρέπει να μελετηθεί η δημιουργία ενός πανευρωπαϊκού μηχανισμού συγκριτικής ανάλυσης και ενός συστήματος ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών.

Σημαντικό σύνδεσμο μεταξύ του χερσαίου και του θαλάσσιου οικοσυστήματος αποτελεί η συνεχής ροή νερού από τους ποταμούς μας προς τη θάλασσα. Στις περιπτώσεις που δεν είναι βιοαποικοδομήσιμο, το φορτίο ρύπων που μεταφέρεται με τη ροή αυτή συσσωρεύεται στους ωκεανούς. Μερικές από τις περιοχές της Ευρώπης, για παράδειγμα η Βόρεια Θάλασσα, αντιμετωπίζουν το

πρόβλημα αυτό καλύτερα από άλλες, όπως η Βαλτική, λόγω του βάθους, του στροβιλισμού και του ημίκλειστου χαρακτήρα τους.

Καθώς αναπτύσσεται η διαχείριση των παράκτιων υδάτων με βάση το οικοσύστημα στο πλαίσιο της θεματικής στρατηγικής για το θαλάσσιο περιβάλλον, είναι πιθανό ότι, για να επιτευχθούν οι στόχοι της, θα εντοπιστούν μέτρα που πρέπει να ληφθούν στην ξηρά. Μεγάλο μέρος της ρύπανσης που επηρεάζει το θαλάσσιο περιβάλλον προέρχεται από χερσαίες πηγές: θρεπτικά στοιχεία από τη γεωργία, αστικά και βιομηχανικά λύματα, γεωργικά φάρμακα, υδρογονάνθρακες και χημικές ουσίες.

Ένα από τα πλέον εμφανή παραδείγματα του ρόλου των παράκτιων περιοχών για τη σύνδεση δραστηριοτήτων με βάση τη θάλασσα και την ξηρά είναι οι λιμένες. Αποτελούν ουσιαστικό στοιχείο της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας, αποτελούν έδρα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και παρέχουν οικιστικούς χώρους και τουριστικές εγκαταστάσεις. Ενώ κάποτε ανέπτυξαν αποκλειστικά μια δραστηριότητα, σήμερα έχουν εξελιχθεί σε πολυλειτουργικές εγκαταστάσεις. Επειδή τα ναυπηγεία και τα λιμάνια δεν μπορούν να μετακινηθούν όπως άλλες βιομηχανίες, έχει αναπτυχθεί σειρά περιφερειακών ομίλων. Οι βέλτιστες πρακτικές μπορούν να διαδοθούν στις εν λόγω ομάδες και να συμβάλουν στη μεταμόρφωσή τους σε πραγματικά δίκτυα θαλάσσιας αριστείας, που θα καλύπτουν όλο το φάσμα των θαλασσιών κλάδων.

#### 2.10.Η ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗΣ-ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΘΡΩΠΟΤΗΤΑ

Οι ευρωπαίοι πολίτες έχουν μεγαλώσει ακούγοντας ιστορίες για μεγάλους εξερευνητές που πρώτοι μας βοήθησαν να καταλάβουμε ότι η γη ήταν σφαιρική και να εντοπίσουμε πάνω σ' αυτήν τις ηπείρους με ακρίβεια. Πολλοί απολαμβάνουν τις διακοπές τους δίπλα στη θάλασσα, τα πολύβουα ψαρολίμανα, τα γεύματα με θαλασσινά σε εστιατόρια στα λιμάνια και τους περιπάτους στην παραλία δίπλα στο κύμα. Μερικοί περνούν το χρόνο τους επισκεπτόμενοι αποικίες από θαλασσοπούλια

ή παρατηρώντας τις φάλαινες, ή ακόμη περιμένοντας το ψάρι να δαγκώσει το δόλωμα. Άλλοι περνούν τον ελεύθερο χρόνο τους ανακατασκευάζοντας παλιές ξύλινες βάρκες ή κάνοντας ιστιοπλοΐα. Μερικοί παρακολουθούν ντοκιμαντέρ για δελφίνια ή για πγκουΐνους στην τηλεόραση ή στον κινηματογράφο. Μερικοί εργάζονται στη ναυτασφάλιση, άλλοι ως ψαράδες, άλλοι ως λιμενεργάτες και μερικοί στο τουριστικό γραφείο ενός παραθαλάσσιου θέρετρου.

Πόσοι όμως διαπιστώνουν ότι οι δραστηριότητες αυτές αλληλοσυνδέονται; Πόσοι έχουν συνείδηση ότι είναι πολίτες μιας ναυτικής Ευρώπης; Οι συζητήσεις που έγιναν για να συνταχθεί η Πράσινη Βίβλος δείχνουν ότι είναι πολύ λίγοι. Αυτό μετά βίας προκαλεί έκπληξη. Τα ενυδρεία ίσως να μας δίνουν μια εικόνα της όμορφης και θαυμαστής ζωής κάτω από τα κύματα, αλλά λίγοι κατορθώνουν να εξηγήσουν αποτελεσματικά πόσο ευαίσθητοι είναι οι ωκεανοί, ποιες δραστηριότητες τους απειλούν και τι προσπάθειες καταβάλλονται σήμερα για την προστασία τους. Τα ναυτικά μουσεία ίσως μας βοηθούν να κατανοήσουμε τα επιτεύγματα του παρελθόντος, αλλά δυσκολεύονται περισσότερο να μας βοηθήσουν να συνειδητοποιήσουμε την προηγμένη τεχνολογία που χαρακτηρίζει τις σύγχρονες ναυτιλιακές δραστηριότητες. Συχνά οι ενώσεις που έχουν σκοπό να διατηρήσουν ζωντανές τις παραδόσεις του παρελθόντος δεν τις συνδέουν με την εμπορική πραγματικότητα του παρόντος, και φυσικά καθόλου με τον ενθουσιασμό για τις μελλοντικές δυνατότητες των ωκεανών. Η Επιτροπή πιστεύει 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.

Μπορεί επίσης να οδηγήσει σε καλύτερη κατανόηση της σημασίας των ωκεανών και των θαλασσών και της συμβολής των θαλάσσιων δραστηριοτήτων στην οικονομία και την ευημερία μας. Το αποτέλεσμα μπορεί να είναι μια ευνοϊκότερη εικόνα των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, η εκτίμηση των δυνατοτήτων που προσφέρουν και ένα μεγαλύτερο ενδιαφέρον στην επιλογή μιας σταδιοδρομίας που σχετίζεται με αυτές. Αυτό δεν αποτελεί δευτερεύον ζήτημα. Όλοι οι θαλάσσιοι κλάδοι πρέπει να συνεχίσουν να προσελκύουν νέους εργαζόμενους υψηλών

προσόντων. Τα στοιχεία που υπάρχουν δείχνουν ότι η εικόνα του επαγγελματικού κόσμου των ναυτικών είναι ασαφής και συχνά αρνητική. Οι συνθήκες επί των αλιευτικών σκαφών και των εμπορικών πλοίων θεωρούνται σκληρές. Γενικά, η εικόνα της ναυτιλίας επηρεάστηκε σοβαρά από την αρνητική διαφήμιση των ατυχημάτων που προκάλεσαν πετρελαιοκηλίδες. Σημαντικές βελτιώσεις της ασφάλειας πέρασαν σχεδόν απαρατήρητες. Υπάρχει συνεπώς ανάγκη καλύτερης πληροφόρησης του κοινού για τα ζητήματα που αφορούν τη θάλασσα και τη ναυτιλία. 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.

## 2.11.ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η Επιτροπή ενέκρινε τη Πράσινη Βίβλο τον Ιούνιο του 2006 εγκρίνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο μια αλλαγή της θαλάσσιας πολιτικής απο πλευρας Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ταυτόχρονα όμως, προωθήθηκε και η ιδέα της διενέργειας ενοποιημένης ανάλυσης των θαλάσσιων δραστηριοτήτων με στόχο να διαμορφωθούν συντονισμένες δράσεις. Βέβαια, στα πλαίσια των εργασιών της Επιτροπής για τη Πράσινη Βίβλο έγινε κατανοητό πόση απόσταση πρέπει να καλυφθεί και πόση πολλή νέα εμπειρογνωμοσύνη πρέπει να αναπτυχθεί.

Οι ενδιαφερόμενοι φορείς συμφώνησαν στο μεγαλύτερο μέρος τους ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση θα έπρεπε να αλλάξει την πολιτική της απέναντι στους ωκεανούς και τις θάλασσες ακολουθώντας μια πιο ορθή συμπεριφορά σε θέματα όπως για παράδειγμα η προστασία των θαλασσών απο τη ρύπανση, την παράνομη αλιεία και τους λαθρεμπόρους.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΈΚΔΟΣΗ ΤΗΣ ΠΡΑΣΙΝΗΣ ΒΙΒΛΟΥ, ΤΑ ΕΠΑΚΟΛΟΥΘΑ ΤΗΣ ΚΑΙ Η ΜΕΤΕΠΕΙΤΑ ΕΠΟΧΗ**

### **3.1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Η διαβούλευση για τη θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης διήρκησε ένα έτος και ξεκίνησε στις 7 Ιουνίου 2006 με την έγκριση της Πράσινης Βίβλου για τη Θαλάσσια Πολιτική. Κατά τη διάρκειά της πραγματοποιήθηκαν 220 εκδηλώσεις και έλαβαν μέρος 500 γραπτές εισηγήσεις. Το συγκεκριμένο κεφάλαιο έχει σχέση με τη διαδικασία διαβούλευσης.

Εκτός από τους άμεσα ενδιαφερόμενους φορείς και πολίτες που υπέβαλαν σχόλια πολλές μη κυβερνητικές οργανώσεις, εκπρόσωποι επιχειρήσεων, εταιρείες και εκπρόσωποι του ακαδημαϊκού χώρου έκαναν και αυτοί τη παρέμβασή τους. Εξάλλου, οργανισμοί και δίκτυα που έχουν αναλάβει την υποβολή σχεδίων στο τομέα της ανάπτυξης των παραθαλάσσιων περιοχών αλλά και παραθαλάσσιες πόλεις απο μόνες τους αντέδρασαν υποβάλλοντας λεπτομερείς ζητήσεις

### **3.2.ΟΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΚΑΙ Η ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥΣ ΣΤΗ ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟ**

Οι ενδιαφερόμενοι φορείς τάσσονται υπέρ μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης της Θαλάσσιας Πολιτικής στην Ευρωπαϊκή Ένωση<sup>8</sup>, 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

---

<sup>8</sup> [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/post\\_green\\_en.html](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/post_green_en.html), τελευταία επίσκεψη 10/09/09

πλειονότητα των ενδιαφερόμενων φορέων αναμένει 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 επισημαίνουν συγκεκριμένα παραδείγματα ολοκλήρωσης σε τοπικό επίπεδο.

Οι περιφερειακές αρχές περιγράφουν το είδος της υφιστάμενης συνεργασίας. Υποστηρίζουν θερμά τις ευκαιρίες για περισσότερες επαφές και για συνεργασία μεταξύ περιφερειακού, εθνικού και κοινοτικού επιπέδου. Ζητούν να προβάλλονται περισσότερο οι ανησυχίες των περιφερειών.

Η διαδικασία διαβούλευσης επιβεβαιώνει το περιθώριο που υπάρχει για την ανάπτυξη της σχέσης μεταξύ εκείνων που ζουν και εργάζονται σε καθημερινή επαφή με τη θάλασσα, στους οποίους περιλαμβάνονται οι ναυτικοί και οι αλιείς, και άλλων συναφών κλάδων οικονομικής δραστηριότητας. Επιβεβαιώνει τη δυναμική για την από κοινού ανάπτυξη υπευθυνότητας με στόχο την αειφορία. Ένα παράδειγμα των προαναφερομένων είναι ο ρόλος των αλιέων, ο πανάρχαιος δεσμός των οποίων με τη θάλασσα μπορεί να επεκταθεί και να επανεκτιμηθεί μέσω της επαφής τους με άλλες δραστηριότητες όπως είναι ο τουρισμός ή η προστασία του περιβάλλοντος.

Οι ενδιαφερόμενοι φορείς επισημαίνουν 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 επισημαίνουν την ανάγκη για την ολοκλήρωση των συστημάτων και των προδιαγραφών στον τομέα της θαλάσσιας παρακολούθησης και επιτήρησης. Οι ερευνητές επισημαίνουν τα οικονομικά οφέλη που θα προκύψουν από τη συνδυασμένη χρήση ακριβών μέσων για την εκτέλεση του έργου τους.

Μολονότι λίγοι αντιτίθενται στην ιδέα μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης, κάποιιοι κάνουν διαχωρισμό μεταξύ της προσέγγισης και των μέσων. Ζητούν η ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης να μην οδηγήσει την Ευρωπαϊκή Ένωση σε επανα- ή υπερ-ρύθμιση, ή σε υπερ-συγκέντρωση. Σημαντικός αριθμός



ενδιαφερομένων δεν επιθυμεί η ολοκληρωμένη πολιτική να επιφέρει μεταβολή των υφιστάμενων αρμοδιοτήτων.

### 3.3. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ

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 εισηγήσεις καλούν σε διαβούλευση και διάλογο και ζητούν περισσότερη ενημέρωση για όλους όσοι επηρεάζονται από τη θαλάσσια πολιτική.

Οι οικονομικοί παράγοντες κάνουν θερμά δεκτή την αρχή μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης και εκφράζουν την προσδοκία ότι αυτή θα οδηγήσει σε πιο διαφανή και αποτελεσματική χάραξη πολιτικής και ρυθμιστικής δραστηριότητας εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θέτουν την ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής στο πλαίσιο μιας ευημερούσας θαλάσσιας οικονομίας και αυξημένης ναυτιλιακής και λιμενικής δραστηριότητας, η οποία απαιτεί ισχυρούς δεσμούς μεταξύ των κλάδων και των συνδεδεμένων δραστηριοτήτων υπό τη μορφή συνεργατικών σχηματισμών, σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι περιφέρειες υποστηρίζουν με ενθουσιασμό μια ολοκληρωμένη προσέγγιση. Τονίζουν το ρόλο των παράκτιων περιοχών ως χώρου φιλοξενίας της θαλάσσιας οικονομίας, ως μέρους του παράκτιου και θαλάσσιου περιβάλλοντος, εξαρτημένου από την αειφόρο παράκτια διαχείριση. Ακόμα περισσότεροι αναμένουν να επωφεληθούν από τη σύνδεση της δράσης σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης με τις επιτόπιες δραστηριότητες στις παράκτιες περιφέρειες και από την ενίσχυση της εμπλοκής των κυβερνήσεων των κρατών μελών στη διαδικασία.

Τα κράτη μέλη υιοθετούν την αρχή της ολοκληρωμένης διαχείρισης των θαλάσσιων θεμάτων. Βλέπουν την πρόταση για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στο πλαίσιο του συμφέροντος που έχουν για την εξασφάλιση της σταθερής και βιώσιμης ανάπτυξης των θαλάσσιων οικονομιών και των παράκτιων περιοχών.

Επιθυμία τους είναι η νέα θαλάσσια πολιτική να αφήσει άθικτες τις διαδικασίες που λειτουργούν ορθά, δρώντας ως καταλύτης για καλύτερες πρακτικές.

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. Θέτουν το σχέδιο της Ευρωπαϊκής Θαλάσσιας Πολιτικής στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης, της αυξημένης χρήσης των ωκεανών και των θαλασσών, της περιβαλλοντικής και της κλιματικής αλλαγής και της ανάγκης για πλήρη συμμετοχή των παράκτιων και θαλάσσιων κοινοτήτων. Ορισμένες από τις προτάσεις που υπέβαλαν τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν περιορίζονται στην Πράσινη Βίβλο.

Μεμονωμένοι πολίτες και η κοινωνία των πολιτών ανταποκρίνονται με ανάμικτα μηνύματα. Υπάρχει κάποια ανησυχία για το εάν η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να αναλάβει εθνικές ή τοπικές αρμοδιότητες αλλά συνολικά οι αντιδράσεις δείχνουν το ενδιαφέρον του κοινού για το θαλάσσιο οικοσύστημα του πλανήτη και την εντύπωσή του ότι το κράτος λαμβάνει ανεπαρκή μέτρα εναντίον επιβλαβών για το οικοσύστημα πρακτικών.

Περιβαλλοντικές ΜΚΟ καλούν για τη λήψη μέτρων από την Ευρωπαϊκή Ένωση σχετικά με τον σχεδιασμό θαλάσσιων και παράκτιων χώρων για την εξασφάλιση της εφαρμογής διαχείρισης με βάση το οικοσύστημα. Η ενσωμάτωση τομεακών πολιτικών είναι ένα μέσο για την εξασφάλιση της ολοκλήρωσης των περιβαλλοντικών στόχων σε όλους τους τομείς. Οι ενδιαφερόμενοι φορείς τονίζουν την ανάγκη τους να ακούονται συνεχώς οι απόψεις τους, τόσο σήμερα όσο και στην περαιτέρω ανάπτυξη και εφαρμογή της θαλάσσιας πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η έναρξη μιας διαβούλευσης σχετικά με τη θαλάσσια πολιτική κίνησε το ενδιαφέρον και εκείνων οι οποίοι επιθυμούν να ενημερώσουν και να διαδώσουν πληροφορίες σχετικά με τις θάλασσες και τους ωκεανούς μας. Η συνειδητοποίηση των ευρωπαϊών πολιτών όσον αφορά τις ακτές μας και το τί υπάρχει πέρα από αυτές θεωρείται ως ενισχυτική, τόσο για τις θαλάσσιες οικονομίες, οι οποίες εξαρτώνται από την ελκυστικότητά τους για να είναι επιτυχείς όσο και για το θαλάσσιο

περιβάλλον μας, η διατήρηση του οποίου εξαρτάται από τη συνειδητοποίηση των πολιτών. Εντούτοις, υπάρχει γενική ομοφωνία ως προς την άποψη ότι πρέπει να βελτιωθεί η συνολική εικόνα των θαλάσσιων κλάδων. Υπάρχει πληθώρα ιδεών σχετικά με τη διοργάνωση ανταλλαγών ορθών πρακτικών, διασκέψεων, τη συμμετοχή εμπειρογνομένων του θαλάσσιου στοιχείου όπως είναι οι αλιείς ή την κατάρτιση σχεδίων μικρής κλίμακας με στόχο την ενημέρωση τοπικών κοινοτήτων ή τουριστών.

#### 3.4.ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Συμπερασματικά, η διαδικασία διαβούλευσης πρόσφερε ένα θησαυρό ιδεών και μια επιθυμία για συμμετοχή σε ένα σχέδιο το οποίο κατά πολλούς θα είναι μακροπρόθεσμο και θα βασίζεται στη μάθηση και στη συνεχή ανάπτυξη. Έτσι, όχι μόνον εισήγαγε μια νέα ολοκληρωμένη προσέγγιση στην αντιμετώπιση των θαλασσών μας αλλά άνοιξε και το δρόμο σε έναν νέο τρόπο χάραξης πολιτικής.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΥ**

### **4.1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Σε πρώτη φάση, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι η Ελλάδα, δίνει μεγάλη βάση στη θαλάσσια πολιτική και το μέλλον της εξαιτίας της παράκτιας γεωγραφικής της θέσης και της μεγάλης της δυναμης στο τομέα της ναυτιλίας. Υπο αυτές τις συνθήκες, η ελληνική κυβέρνηση κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης συμμετείχε υποβάλλοντας ένα έγγραφο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας σαν αρχική τοποθέτηση στη Πράσινη Βίβλο. Η χώρα μας θεωρεί ότι το πραγματικό κέρδος απο τη διαδικασία διαβούλευσης, θα ήταν η υιοθέτηση συγκεκριμένων αρχών από πλευράς πολιτικής για το σαφή προσανατολισμό της κοινοτικής θαλάσσιας πολιτικής για τα επόμενα χρόνια. Μια ολοκληρωμένη, δηλαδή, θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι καλοδεχούμενη, λαμβάνοντας υπόψη τις περιφερειακές ή τοπικές ιδιαιτερότητες με τις δυσκολίες που φέρνουν όπως για παράδειγμα τα κράτη μέλη με μεγάλη παράκτια γραμμή και πολλά νησιά.

Από την άλλη πλευρά, πολλές χώρες άρχισαν να επεξεργάζονται νέα δίκτυα πολιτικής για τη βιώσιμη χρήση των ωκεανών και των θαλασσών, που περιλαμβάνουν κάθε μέρος των θεμάτων σχετιζόμενα με τις θάλασσες και θέτουν σαφείς στόχους υιοθετώντας μια κάθετη προσέγγιση.

### **4.2.Η ΣΤΑΣΗ-ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΧΩΡΩΝ**

Πολλά κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως η Γαλλία, η Γερμανία, η Πορτογαλία, η Ολλανδία, το Βέλγιο και η Σλοβενία, έχουν ήδη εφαρμόσει ή διατίθενται να εφαρμόσουν μια ενοποιημένη προσέγγιση σε σχέση με τη πολιτική. Άλλα κράτη μέλη έχουν αναθέσει τα ζητήματα που αφορούν τη θάλασσα σε συγκεκριμένο υπουργείο, όπως η Ισπανία και η χώρα μας, ή εφαρμόζουν σταδιακά ολιστική προσέγγιση υπό τη μορφή θεματικών στρατηγικών, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο, η Σουηδία και η Ιρλανδία.

Οι ΗΠΑ συστήσαν την «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 στο στενότερο συντονισμό των πολιτικών.

Η Αυστραλία έχει ως κύριο αρμόδιο της για το συντονισμό της πολιτικής σχετικά με τους ωκεανούς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Κληρονομιάς, [«Minister for the Environment and Heritage»] ενώ η Εθνική Υπηρεσία Ωκεανών [«National Oceans Office»] ; έχει αναλάβει το συντονισμό των προσπαθειών για την ανάληψη πρωτοβουλιών πολιτικής για τους ωκεανούς.

Η Νορβηγία υιοθέτησε Θαλάσσια Στρατηγική τον Οκτώβριο του 2007. Οι εργασίες εκεί συντονίζονται από δίκτυο υφυπουργείων με επικεφαλής τον Υφυπουργό Μεταφορών.

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 ταυτόχρονα 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. Από αυτόν τον νόμο προέκυψε μια «κεντρική αρχή υπεύθυνη για τη θαλάσσια πολιτική» που επιβλέπεται από τον Πρωθυπουργό. Ο επικεφαλής του πρωθυπουργικού γραφείου και ο υπουργός, αρμόδιος για θέματα πολιτικής των ωκεανών, αποτελούν τους αναπληρωτές διευθυντές της κεντρικής αρχής.

Οι αρχές, οι στόχοι και λεπτομέρειες εφαρμογής όλων των θαλάσσιων πολιτικών είναι παρεμφερείς. Όλες οι χώρες, σχεδόν, αναγνωρίζουν τη σημαντική προσφορά στις οικονομίες τους από τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τη θάλασσα. και ότι η σταθερή ανάπτυξη των δραστηριοτήτων αυτών είναι βάση για την ανάπτυξη και χρήση των θαλάσσιων πόρων τους.

Τα κύρια προβλήματα που καθυστερούν την εφαρμογή μια ενοποιημένης προσέγγισης, εκτός από τους χρηματοοικονομικούς περιορισμούς, είναι, η έλλειψη συνεργασίας και συντονιστικών δομών και το μεγάλο διάστημα που είναι αναγκαίο από τις διοικήσεις και τους φορείς για να αφομοιώσουν ολοκληρωτικά την ενοποιημένη προσέγγιση. ΈΑρα, μια πρόταση, ενδεχομένως, να ήταν ουσιαστικότερη επικοινωνία σχετικά με τη πολιτική και ο διάλογος.

#### 4.3. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΘΕΣΗ-ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΠΡΑΣΙΝΗΣ ΒΙΒΛΟΥ

##### *4.3.1. ΓΕΝΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ*

Σε εθνικό επίπεδο και προκειμένου η χώρα μας να ανταποκριθεί με επιτυχία στο στόχο για τη διαμόρφωση μιας ναυτιλιακής πολιτικής που να ικανοποιεί τα εθνικά μας συμφέροντα, έχει συσταθεί ειδική Διυπουργική Επιτροπή, υπό την Προεδρία του Γεν. Γραμματέα του ΥΕΝ, των εμπλεκόμενων Υπουργείων Εξωτερικών, Ανάπτυξης, Εμπορικής Ναυτιλίας, Αγροτικής Ανάπτυξης, Τουριστικής Ανάπτυξης, ΠΕΧΩΔΕ, Μεταφορών, και Αιγαίου. Η ομάδα αυτή εξετάζει τα κατά περίπτωση ζητήματα προκειμένου να καθορίζονται οι θέσεις της χώρας μας. Η ανωτέρω Διυπουργική Επιτροπή υπέβαλε εγκαίρως προς τις αρμόδιες υπηρεσίες της Επιτροπής τις Ελληνικές θέσεις επί του συνόλου των αντικειμένων που εξετάζονται στο πλαίσιο της Πράσινης Βίβλου. Στην παρούσα φάση βρίσκεται σε εξέλιξη περίοδος διαβούλευσης μεταξύ των συναρμόδιων Υπουργείων προκειμένου διαμορφωθεί η συνολική θέση της χώρας επί του τελικού κειμένου της Πράσινης Βίβλου.

Σημειώνεται, ότι το κείμενο της Πράσινης Βίβλου συμπεριλαμβάνει ένα ευρύτατο φάσμα θεμάτων ναυτιλιακής πολιτικής (σημαντικό μέρος των οποίων είχε προταθεί από την χώρα μας στο πλαίσιο της προηγηθείσας διαβούλευσης). Ενδεικτικά αναφέρονται οι κάτωθι θεματικές ενότητες, οι οποίες αξιολογούνται ότι συνάδουν με τις επί μέρους Ελληνικές προτεραιότητες: (α) αναγκαιότητα εφαρμογής διεθνών μέτρων στις ναυτιλιακές μεταφορές, (β) υιοθέτηση μέτρων για την διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας της Κοινοτικής ναυτιλίας, (γ) η πρόταση για την

δημιουργία της Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής για την φύλαξη των θαλασσιών συνόρων και την καταπολέμηση του διασυνοριακού εγκλήματος, (δ) απόδοση πολιτικής προτεραιότητας στον επίκαιρο γύρο διαπραγματεύσεων του Π.Ο.Ε. (GATS, Doha Development Agenda) για την επίτευξη της απελευθέρωσης των ναυτιλιακών μεταφορών και (ε) η αναγνώριση της αναγκαιότητας χρήσης πόρων από τα κοινοτικά διαρθρωτικά ταμεία για την ανάπτυξη των παράκτιων και νησιωτικών περιοχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αντίθετα ως προβληματικά μπορούν κατ' αρχήν να αξιολογηθούν μεταξύ άλλων τα κάτωθι θεματικά αντικείμενα: (α) η πρόταση για επανεξέταση του κοινοτικού νηολογίου, (β) η προτεινόμενη επανεξέταση τροποποίησης διατάξεων της UNCLOS, (γ) η πρόταση για προσχώρηση της Κοινότητας στον IMO.

Η χώρα μας υποστηρίζει την ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης ευρωπαϊκής θαλάσσιας πολιτικής. Η Ευρωπαϊκή Ένωση μια από τις σημαντικότερες εμπορικές δυνάμεις παγκοσμίως, θα πρέπει να υιοθετήσει και εφαρμόσει μια πολιτική που θα ικανοποιεί τα συμφέροντα των φορέων που εμπλέκονται στις ευρύτερες ναυτιλιακές δραστηριότητες. Ο πιο πάνω στόχος θα πρέπει να επιτευχθεί μέσω της ομοιόμορφης εφαρμογής του διεθνούς θεσμικού πλαισίου (UNCLOS και τις Δ.Σ. άλλων Διεθνών Οργανισμών όπως του IMO).

Επίσης η μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να συμβάλει στη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας μέσω της υιοθέτησης μέτρων για την ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας των στόλων υπό τις σημαίες των κρατών μελών αλλά και την υιοθέτηση θετικών μέτρων για τη βελτίωση της εικόνας της ναυτιλίας και του ναυτικού επαγγέλματος καθώς επίσης και την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

#### *4.3.2. ΟΙ ΘΕΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΕΣ*

Η Ελλάδα πιστεύει ότι υπάρχει επιτακτική ανάγκη για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων σε όλους τους τρόπους μεταφοράς για την προστασία του κλίματος. Πιστεύει, ότι θα μπορούσαν να υποστηριχθούν πρωτοβουλίες με στόχο την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων οι οποίες είναι αποτέλεσμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Πρωτοβουλίες που θα πρέπει να

περιλαμβάνουν: α) ανάπτυξη καινοτόμων λύσεων, β) αξιοποίηση των σύγχρονων τεχνολογιών και γ) διασφάλιση και εφαρμογή της διεθνούς νομοθεσίας (MARPOL, IMO).

Η Ελλάδα είναι της γνώμης ότι εξαιτίας της χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης των θαλάσσιων μεταφορών, η ανάπτυξη του ναυτιλιακού τομέα, μπορεί να οδηγήσει στη μεταστροφή από τις οδικές μεταφορές στις θαλάσσιες και να αποκτηθούν δυνατότητες εξοικονόμησης ενέργειας. Η καινοτομία και οι νέες τεχνολογίες μπορούν να συμβάλλουν στο να γίνει ο κλάδος της ναυτιλίας ο πιο φιλικός τρόπος μεταφοράς προς στο περιβάλλον.

#### *4.3.3.ΟΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΓΙΑ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ*

Η άποψη της Ελλάδας σε αυτό το μείζον θέμα είναι ότι η Πράσινη Βίβλος θα πρέπει να αντιμετωπίσει το θέμα της προσέλκυσης νέων ανθρώπων στο επάγγελμα του ναυτικού προσδιορίζοντας τους δυνατούς τρόπους χρηματοδότησης της Κοινότητας και για τη προσέλκυση και για την ανάπτυξη-εξέλιξη του ΚΟΑ (Ινστιτούτα Ναυτικής Κατάρτισης) σε φοιτητές επί του σκάφους. Οι προτάσεις της Ελλάδας μπορούν να απαριθμηθούν συνοπτικά στις παρακάτω:

- Να βελτιωθεί η δημοτικότητα του επαγγέλματος και να αναπτυξει δυναμική.
- Να βελτιωθεί η εικόνα και να αποκατασταθεί το καθεστώς του ναυτικού επαγγέλματος.
- Να πραγματοποιηθούν ενδεχόμενες προσλήψεις στα σχολεία.
- Να καθιερωθούν διαφημιστικές καμπάνιες οι οποίες θα είναι συνεχείς και συνεπείς.



- Να προαχθούν οι θετικές πτυχές του επαγγέλματος ( συνθήκες εργασίας, αμοιβή).

#### 4.3.4. Η ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΟ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Είναι αποδεκτό από τα κράτη μέλη και από την Ευρωπαϊκή Ένωση ότι το κανονιστικό πλαίσιο που θα διέπει τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών πρέπει να είναι το αποτέλεσμα πολλών συζητήσεων και αποφάσεων ανάμεσα στα ενδιαφερόμενα μέλη στο πλαίσιο των σχετικών διεθνών οργανισμών. Εντούτοις, η άποψη της Ελλάδας είναι ότι στις περιπτώσεις των περιφερειακών πρωτοβουλιών τα προτεινόμενα μέτρα θα πρέπει να σέβονται την αρχή της επικουρικότητας και θα πρέπει να παίρνουν ισχύ μόνο εφόσον προσθέτουν αξία στη ναυτιλία. Επίσης, η προτεινόμενη κοινοτική νομοθεσία θα πρέπει να συνδέεται στενά με τις βιομηχανίες και τις μακροχρόνιες πολιτικές και να μην υπαγορεύεται από βραχυχρόνια πολιτικά προγράμματα. Επιπλέον, θα πρέπει να δοθεί προσοχή στηω απλούστευση των υπαρχόντων κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ώστε να αναδειχθεί η αποτελεσματικότητά τους.

Μπορεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο να υπάρχει η πεποίθηση ότι πρέπει να δοθεί έμφαση στην ποιότητα και την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών πλοίων, ωστόσο, η Ελλάδα αμφιβάλλει αν οι παραπάνω στόχοι μπορούν να επιτευχθούν με τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού νηολογίου. Εξάλλου, ως τώρα, τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανέστρεψαν την τάση αλλαγής σημαίας των πλοίων (διαφορετικής από αυτή της χώρας τους) και να βελτιώσουν την επίδοση και την ανταγωνιστικότητα των πλοίων που καταχωρούνται κάτω από την εθνική τους σημαία. Έτσι, το νομικό πλαίσιο που υπάρχει σήμερα θα πρέπει να παραμείνει σταθερό για να υπάρχει ένα ελκυστικό και λειτουργικό περιβάλλον για τη ναυτιλία στα όρια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Συμπερασματικά, η ανταγωνιστικότητα και η ποιότητα των ευρωπαϊκών πλοίων έχουν τη δυνατότητα να ενισχυθούν παραπάνω με τη παροχή κινήτρων που κανουν ξεχωριστά τα ποιοτικά πλοία και τιμωρούν τα υποκατάστατα πλοία μέσω αυστηρής εφαρμογής του του ελέγχου του κράτους λιμένα.

#### 4.4.ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Σε γενικές γραμμές, τα κράτη μέλη αλλά και πολλές άλλες χώρες υιοθέτησαν την αρχή της ολοκληρωμένης διαχείρισης των θαλάσσιων θεμάτων. Βέβαια, τα θεσμικά όργανα και οι οργανισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης στήριξαν και κατέβαλαν προσπάθειες να ξεπεράσουν τους τομεακούς περιορισμούς στις διαδικασίες τους ώστε να επιτρέψουν μια συντονισμένη δράση απέναντι στη Πράσινη Βίβλο.

Αναφορικά με την Ελλάδα, η ίδια θεωρεί ότι βρισκόμαστε σε μια τέτοια χρονική περίοδο ώστε τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης να αναπτύξουν μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική που να στοχεύει να συμβιβάσει τα ανταγωνιστικά ενδιαφέροντα γαι τη ναυτιλία και τις τουριστικές περιοχές και να προωθήσει τη βιώσιμη ανάπτυξη των θαλάσσιων οικονομικών δραστηριοτήτων.

Συνοπτικά θα μπορούσε κανείς να παραθέσει τα παρακάτω ως τις κύριες θέσεις της Ελλάδας για μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική:

- Προστασία των ευαίσθητων παραλιακών περιοχών και του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Εξασφάλιση του υψηλού ποσοστού της απασχόλησης και της οικονομικής ανάπτυξης μέσα στο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Βιώσιμη αύξηση των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη θάλασσα.
- Αποτελεσματική εφαρμογή των διεθνών κανονισμών.
- Βελτίωση της εδαφικής συνοχής και δυνατότητα πρόσβασης των μακρινών περιοχών και νησιών.
- Περαιτέρω ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας της ναυπηγικής βιομηχανίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5:ΚΥΡΙΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΔΙΑΤΥΠΩΝΕΙ Η ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ ΚΑΙ ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΝΑΔΕΙΧΤΗΚΑΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ.**

### 5.1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΑΣΙΝΗΣ ΒΙΒΛΟΥ

Οι προτάσεις της Πράσινης Βίβλου για τη μεγιστοποίηση της ποιότητας της ζωής στις παράκτιες περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης βασίζονται στις παρακάτω διαπιστώσεις:

- Μεγάλο μέρος του πληθυσμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης (περίπου το 60%) ζει και εργάζεται στις παράκτιες περιοχές
- Μεγάλο μέρος της παραγωγής συντελείται στις παράκτιες περιοχές
- Παρατηρείται αύξηση της ζήτησης για υπηρεσίες θαλάσσιας αναψυχής
- Στις παράκτιες περιοχές συνυπάρχουν πολλές αντιθετικές και αντιφατικές δραστηριότητες
- Η ανάπτυξη έχει επιφέρει πιέσεις στο χώρο και το περιβάλλον των παραθαλάσσιων περιοχών

Έτσι λοιπόν, οι προτάσεις της Πράσινης Βίβλου βασιζόμενες και προκύπτοντας από τις παραπάνω διαπιστώσεις θα μπορούσαν να καταγραφούν ως εξής:

- Να αντιμετωπισθούν οι σοβαροί κίνδυνοι από τη θάλασσα

- Να αντιμετωπισθούν ιδιαίτερα οι φυσικές απειλές όπως διάβρωση, πλημμύρες, τσουνάμι
- Σε ότι αφορά στη διάβρωση των ακτών η Πράσινη Βίβλος προτείνει την επέκταση και του έργου EUROSION για κατανόηση και καινοτόμο σχεδιασμό μηχανισμών προστασίας ακτών
- Να αντιμετωπισθεί το φαινόμενο της κλιματικής αλλαγής καθώς αυτό εμφανίζεται ως υπεύθυνο για πολλές φυσικές καταστροφές
- Να προστατευτούν τα θαλάσσια οικοσυστήματα που στηρίζουν οικονομικές δραστηριότητες στην παράκτια ζώνη
- Να αναπτυχθούν συστήματα έγκαιρης προειδοποίησης για φυσικές καταστροφές
- Να ενισχυθεί η δυνατότητα της ταχείας αντίδρασης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ως σύνολο, στην περίπτωση φυσικής καταστροφής
- Να αντιμετωπισθεί η ρύπανση από τα πλοία
- Να αντιμετωπισθούν παράνομες δραστηριότητες όπως λαθρεμπόριο, λαθρομετανάστευση, πειρατεία και τρομοκρατία
- Το πλαίσιο για να επιτευχθούν τα παραπάνω είναι οι διεθνείς κανόνες για την ασφάλεια στη θάλασσα, η ενίσχυση του κράτους λιμένα (Port State Control) υιοθέτηση του ISPS code, η συμφωνία τελωνειακής σύνδεσης με τις ΗΠΑ (CSI)
- Οι υποδομές για να επιτευχθούν τα παραπάνω περιλαμβάνουν ενοποιημένα συστήματα παρακολούθησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας των πλοίων στις θάλασσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- Προτείνεται η συνεργασία σε πολιτικο-στρατιωτικό επίπεδο, σε περιπτώσεις καταστροφών των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και με άλλες εκτός Ένωσης
- Προτείνεται η δημιουργία νομικού πλαισίου για την ανάδειξη «Περιοχών Καταφυγής Πλοίων» στα πλαίσια των Σχεδίων Αντιμετώπισης Έκτακτων Αναγκών
- Ανάπτυξη βιώσιμου παραθαλάσσιου τουρισμού
- Υποστηρίζεται η διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος με στόχο τη μείωση των πιέσεων στον παράκτιο χώρο, την ενίσχυση των εναλλακτικών πηγών εισοδήματος και τη δημιουργία νέων δραστηριοτήτων σε μεγαλύτερη τουριστική περίοδο
- Προτείνεται να μελετηθεί περαιτέρω η σχέση επαγγελματικής και ερασιτεχνικής αλιείας σε σχέση με τις επιπτώσεις τους στα ιχθυαποθέματα και την οικολογική ισορροπία της παράκτιας ζώνης
- Ως εργαλείο για τη διαχείριση της διασύνδεσης ξηράς/θάλασσας προτείνεται η Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης (ΟΔΠΖ – ICZM).
- Προτείνεται η δημιουργία ενός πανευρωπαϊκού μηχανισμού συγκριτικής ανάλυσης και ενός συστήματος ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών για τις εφαρμογές της ΟΔΠΖ
- Αναδεικνύεται ο ρόλος των λιμένων ως σημεία επαφής της θάλασσας με τη ξηρά και συνδέεται η ανάπτυξή τους με την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση και τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (TEN-T)
- Συζητείται ο ρόλος των περιφερειακών κέντρων αριστείας

## 5.2 ΚΥΡΙΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΔΙΑΤΥΠΩΝΕΙ Η ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ

- Πώς θα προστατεύσουμε τους ωκεανούς
- Πώς θα προστατευτούμε από τους ωκεανούς
- Πώς ιεραρχούνται οι φυσικές απειλές : διάβρωση – πλημμύρες – τσουνάμι
- Η κλιματική αλλαγή και πως θα επηρεάσει τις οικονομικές, αναπτυξιακές δραστηριότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ευρύτερα
- Μεταφορά μέρους του κινδύνου και της συνεπαγόμενης οικονομικής δαπάνης σε ιδιώτες
- Αναγκαιότητα διεθνούς επιστημονικής και τεχνολογικής συνεργασίας για την αναβάθμιση της συστηματικής παρακολούθησης των σεισμικών χαρακτηριστικών καθώς και της στάθμης της θάλασσας
- Συστήματα έγκαιρης προειδοποίησης για σεισμούς και τσουνάμι
- Πως θα γίνει αξιόπιστη και αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας των πλοίων και στενότερη επιτήρηση
- Προτάσεις για συνεργασία, σε περιπτώσεις καταστροφών, των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και με άλλες εκτός από αυτήν ακόμα και σε πολιτικό-στρατιωτικό επίπεδο
- Ανάδειξη «Περιοχών Καταφυγής Πλοίων» στα πλαίσια των Σχεδίων Αντιμετώπισης Έκτακτων Αναγκών
- Πώς μπορεί να υποστηριχτεί αποτελεσματικά η καινοτομία στις υπηρεσίες και τα προϊόντα που συνδέονται με τον παραθαλάσσιο τουρισμό;

- Τι ειδικά μέτρα προώθησης της ανάπτυξης του βιώσιμου τουρισμού σε παραθαλάσσιες περιοχές και νησιά πρέπει να ληφθούν στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης;
- Η Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης (ΟΔΠΖ – ICZM) ως εργαλείο για τη διαχείριση της διασύνδεσης ξηράς/θάλασσας. Πώς μπορεί να εφαρμοστεί με επιτυχία στα κράτη μέλη;
- Πόσο υιοθετήθηκε η σύσταση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για ανάπτυξη στρατηγικών ΟΔΠΖ από τα κράτη μέλη;
- Πώς μπορεί η Ευρωπαϊκή Ένωση να εξασφαλίσει με τον καλύτερο τρόπο τη συνεχή βιώσιμη ανάπτυξη των λιμένων;
- Ποίοι περιβαλλοντικοί περιορισμοί πρέπει να διέπουν την ανάπτυξη των λιμένων;
- Δημιουργία ενός πανευρωπαϊκού μηχανισμού συγκριτικής ανάλυσης και ενός συστήματος ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών.

### 5.3 ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΝΕΔΕΙΞΕ Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

Η ανάλυση των κατατεθειμένων απόψεων φορέων stakeholders, κατά τη διάρκεια της διαδικασίας διαβούλευσης συνοψίζονται στα παρακάτω θέματα/ερωτήσεις :

- Πώς μπορεί να διατηρηθεί η ποιότητα ζωής στις παραθαλάσσιες περιοχές της Ευρώπης, με παράλληλη ανάπτυξη βιώσιμου εισοδήματος και θέσεων εργασίας;

- Τι δεδομένα πρέπει να διαθέτουμε για το σχεδιασμό στις παραθαλάσσιες περιοχές;
- Τι πρέπει να γίνει για να μειωθεί η τρωτότητα των παραθαλάσσιων περιοχών από τους κινδύνους που οφείλονται στις πλημμύρες και τη διάβρωση;
- Τι περαιτέρω συνεργασία απαιτείται στην Ευρωπαϊκή Ένωση για την επαρκή αντιμετώπιση των φυσικών καταστροφών;
- Πώς μπορεί να εξασφαλιστεί η καλύτερη αστυνόμευση των ακτών και των παράκτιων υδάτων για να προληφθούν οι κίνδυνοι που οφείλονται στους ανθρώπους;
- Πώς μπορεί να υποστηριχτεί αποτελεσματικά η καινοτομία στις υπηρεσίες και τα προϊόντα που συνδέονται με τον παραθαλάσσιο τουρισμό;
- Τι ειδικά μέτρα προώθησης της ανάπτυξης του βιώσιμου τουρισμού σε παραθαλάσσιες περιοχές και νησιά πρέπει να ληφθούν στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης;
- Πώς μπορεί να εφαρμοστεί με επιτυχία η ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών (ICZM);
- Πώς μπορεί η Ευρωπαϊκή Ένωση να εξασφαλίσει με τον καλύτερο τρόπο τη συνεχή βιώσιμη ανάπτυξη των λιμένων;
- Τι ρόλο μπορούν να παίξουν τα περιφερειακά κέντρα θαλάσσιας αριστείας;



#### 5.4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΘΕΤΕΙ Η ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ

*5.4.1.ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟ ΕΡΩΤΗΜΑ: «Τι πρέπει να γίνει για να μειωθεί η τρωτότητα των παραθαλάσσιων περιοχών από τους κινδύνους που οφείλονται στις φυσικές καταστροφές (πλημμύρες και ακραία καιρικά φαινόμενα);»*

Όπως φαίνεται από τις μελέτες που έχουν κυκλοφορήσει σχετικά με το οικονομικό κόστος που πρόκειται να προκύψει από την κλιματική αλλαγή, υπάρχει ανάγκη για περαιτέρω έρευνα στα θέματα τόσο της εξέλιξης του φαινομένου της υπερθέρμανσης του πλανήτη, όσο και της εκτίμησης των οικονομικών επιπτώσεων από την κλιματική αλλαγή. Κατά τον Nicholas Stern το κόστος που θα είναι της τάξεως του 5 – 20% του παγκόσμιου ΑΕΠ για την περίπτωση που δεν υπάρξουν μέτρα περιορισμού των αερίων του θερμοκηπίου και το κόστος περιορισμού των καταστροφικών συνεπειών της υπερθέρμανσης θα είναι της τάξεως του 1% του παγκόσμιου ΑΕΠ μέχρι το 2050. Σε μια έκθεση του παγκόσμιου οργανισμού για την κλιματική αλλαγή (IPCC) το κόστος περιορισμού και σταθεροποίησης των αερίων του θερμοκηπίου στα 550 ppm κυμαίνεται από 1 – 5% του παγκόσμιου ΑΕΠ.

##### 5.4.1.1.ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Να αυξηθεί η έρευνα στα θέματα της κλιματικής αλλαγής με σκοπό τη μελέτη της εξέλιξης του φαινομένου του θερμοκηπίου και την εκτίμηση των οικονομικών επιπτώσεων (κόστη) από την κλιματική αλλαγή καθώς επίσης και το κόστος που συνεπάγεται μια συλλογική προσπάθεια μείωσης ή σταθεροποίησης της έντασης το φαινομένου.

Να υπάρξει μεγαλύτερη συνεργασία μεταξύ των χωρών στη συλλογή και ανάλυση επιστημονικών δεδομένων με σκοπό την καλύτερη κατανόηση του φαινομένου του θερμοκηπίου και την πρόβλεψη των επιπτώσεων στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και παγκοσμίως.

Στα θέματα συλλογής και επεξεργασίας επιστημονικών στοιχείων η Ελλάδα πρέπει να αναλάβει πρωτοβουλία (στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης) και να πρωτοστατήσει στην περιοχή της Μεσογείου (όπως π.χ. έχουν πραγματοποιήσει οι χώρες της Βαλτικής – Conference of the Baltic Sea Area) έτσι ώστε να αναλάβει ηγετικό ρόλο στα θέματα διαχείρισης και προστασίας του περιβάλλοντος και των θαλασσών. Έτσι θα χρηματοδοτηθούν ερευνητικά κέντρα στα γνωστικά πεδία των ατμοσφαιρικών και θαλάσσιων επιστημών και τεχνολογιών που θα αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις σε τοπικό, περιφερειακό αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο τα συνεπακόλουθα της κλιματικής αλλαγής όπως φυσικές καταστροφές, αύξηση της στάθμης της θάλασσας, υποβάθμιση παράκτιων περιοχών, καταστροφές οικοτόπων κ.α.

Η Ελλάδα μπορεί να αναλάβει πρωταγωνιστικό ρόλο έτσι ώστε οι πολιτικές που αναπτύσσονται στα πλαίσια της Πράσινης Βίβλου να συνδυαστούν και με προσπάθειες σε περιφερειακό και διεθνές επίπεδο, ιδιαίτερα στον τομέα της ναυτιλίας, όπως μείωση των ατμοσφαιρικών εκπομπών από μηχανές πρόωσης πλοίων, διαχείριση έρματος, απαγόρευση χρήσης τοξικών υφαλοχρωμάτων κ.α

*5.4.2.ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟ ΕΡΩΤΗΜΑ: «Τι περαιτέρω συνεργασία απαιτείται στην Ευρωπαϊκή Ένωση για την επαρκή αντιμετώπιση των φυσικών καταστροφών;»*

Οι παραθαλάσσιες περιοχές και οι οικονομικές δραστηριότητες που πραγματοποιούνται σε αυτές τις περιοχές απειλούνται επίσης και από άλλες φυσικές καταστροφές, ιδιαίτερα παλιρροϊκά κύματα (τσουνάμι) και διάβρωση των ακτών. Η Ελλάδα με πάνω από 15.000 χλμ ακτογραμμής και βασική οικονομική και αναπτυξιακή δραστηριότητα τον τουρισμό (κατά μεγάλο μέρος θαλάσσιο), τις υδατοκαλλιέργειες και τη ναυτιλία, είναι αναγκαίο να προτείνει πολιτικές που θα εξασφαλίσουν την προστασία των θαλάσσιων οικοσυστημάτων στα οποία άλλωστε βασίζονται οι παραπάνω δραστηριότητες.

#### 5.4.2.1.ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Συγκεκριμένα σε σχέση με τη διάβρωση των ακτών:

- Ενίσχυση των δικτύων συλλογής και επεξεργασίας επιστημονικών δεδομένων και παρατηρήσεων με στόχο τη μακροπρόθεσμη παρακολούθηση του φαινομένου, και την αποτελεσματικότερη υποστήριξη αποφάσεων που σχετίζονται με σχεδιασμούς και επενδύσεις στη παράκτια ζώνη.
- Είναι σαφές ότι, μόνο σε ένα πλαίσιο σοβαρής επιστημονικής τεκμηρίωσης και υποστήριξης σε σχέση με την επικινδυνότητα συγκεκριμένων δραστηριοτήτων στην παράκτια ζώνη, μπορεί η Ευρωπαϊκή Ένωση να συζητήσει το θέμα, όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά στη Πράσινη Βίβλο : «του κατά πόσο και πως μέρος του κινδύνου και της συνεπαγόμενης δαπάνης πρέπει να μεταφερθεί σε ιδιώτες, οι οποίοι είτε αυξάνουν τον κίνδυνο είτε επιλέγουν να ζήσουν ή να επενδύσουν σε απειλούμενες περιοχές».

Συγκεκριμένα σε σχέση με τα παλιρροϊκά κύματα (τσουνάμι) :

Πρόσφατη μελέτη ανέδειξε ότι η Μεσόγειος, και ιδιαίτερα θαλάσσιες περιοχές της Ελλάδας και Ιταλίας, έχουν αυξημένες πιθανότητες εκδήλωσης παλιρροϊκών κυμάτων και συνεπώς καταστροφών στην παράκτια ζώνη, από τσουνάμι. Είναι σαφές ότι η Ελλάδα πρέπει να επιδιώξει, μέσω της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να αναλάβει πρωτοβουλίες για τοπική, περιφερειακή και διεθνή επιστημονική και τεχνολογική συνεργασία με στόχο :

- τη συστηματική παρακολούθηση των σεισμικών φαινομένων. Η Ελλάδα έχει εμπειρία και έχει αναπτύξει τεχνογνωσία με τα Γεωδυναμικά Ινστιτούτα και τα πανεπιστημιακά εργαστήρια που δραστηριοποιούνται στο πεδίο των σεισμών και της πρόβλεψης αυτών.
- την παρακολούθηση της στάθμης της θάλασσας, καθώς ο συνδυασμός των πληροφοριών που προκύπτουν από τη μέτρηση της αλλαγής της στάθμης της θάλασσας και των σεισμολογικών δεδομένων αποτελούν τη βάση για τα συστήματα πρόβλεψης του φαινομένου.

- την αναβάθμιση των συστημάτων έγκαιρης προειδοποίησης. Η έρευνα για τα συστήματα αυτά προχωράει με γοργούς ρυθμούς και είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Ελλάδα να βρεθεί ανάμεσα στους πρωτοπόρους στην ανάπτυξη νέων, αποτελεσματικών και αξιόπιστων συστημάτων έγκαιρης προειδοποίησης.
- το σχεδιασμό και εφαρμογή σχεδίων αντιμετώπισης έκτακτων αναγκών, με κύριο στόχο την άμεση και αποτελεσματική κοινοτική επέμβαση και αποκατάσταση των ζημιών.
- την αναβάθμιση της ευρωπαϊκής τεχνογνωσίας στα θέματα μελέτης, ανάλυσης, σχεδιασμού, πρόληψης και αντιμετώπισης έκτακτων απειλών στην ανθρώπινη υγεία, το περιβάλλον και τις υποδομές.

Συγκεκριμένα σε σχέση με την ασφάλεια και προστασία :

- Περιλαμβάνονται το λαθρεμπόριο και η τρομοκρατία καθώς και η ρύπανση από πλοία.
- Συμμόρφωση με το διεθνές θεσμικό και νομικό πλαίσιο για την ασφάλεια στη θάλασσα. Η Ελλάδα είναι από τα κράτη που έχουν υπογράψει και εντάξει στο εθνικό νομοθετικό πλαίσιο, όλες τις διεθνείς συμβάσεις (ISPS, SOLAS, MARPOL, κ.α.).
- Επιτήρηση των εξωτερικών θαλάσσιων συνόρων από τη λαθρομετανάστευση. Η Ελλάδα, μέσω της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα μπορούσε να ηγηθεί διπλωματικών πρωτοβουλιών για την αντιμετώπιση του φαινομένου στη Μεσόγειο.
- Δικτύωση και ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ διακρατικών εταιρών σε θέματα που αφορούν κινήσεις πλοίων, διακίνηση φορτίων, ύποπτα πλοία, κ.α.

- Να υπάρξει καλύτερη παρακολούθηση της κίνησης των πλοίων με την εγκατάσταση ραντάρ και VTMISS (Vessel Traffic Management and Information System). Επίσης να αναπτυχθεί ένα διευρυμένο σύστημα επίγειων σταθμών που να συμπληρώνει το δορυφορικό σύστημα GNSS, με στόχο την πρωτοπορία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις αυξανόμενες απαιτήσεις σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας.
- Ενδυνάμωση της συνεργασίας πολιτών και οργανώσεων με αποδεδειγμένη εμπειρία στη θάλασσα και στρατιωτικών δυνάμεων. Σημαντική παράμετρος είναι η συνεχής προσπάθεια ενίσχυσης των προσπαθειών με φορείς που δραστηριοποιούνται στη θάλασσα και όπως π.χ. οι ψαράδες είναι γνώστες των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών μιας περιοχής.
- Επέκταση του Port State Control. Με τη συνεργασία των κρατών μέσω του Port State Control επιτυγχάνονται, σε διεθνές επίπεδο, οι προαναφερόμενοι στόχοι.
- Δεν είναι απαραίτητο να υπάρχει ευρωπαϊκή ακτοφυλακή. Τα κράτη-μέλη να συνεχίσουν να υποστηρίζουν τις εθνικές τους ακτοφυλακές και η EMSA να έχει ρόλο επιχειρησιακού συντονιστή.

Ειδικότερα για τη ρύπανση από πλοία :

Είναι γνωστό ότι το κύριο βάρος της θαλάσσιας ρύπανσης προέρχεται από τη ξηρά (44%) και λιγότερο από τις θαλάσσιες μεταφορές (12%). Είναι φανερό ότι, αν και η ναυτιλία δεν αποποιείται των ευθυνών της, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία και στη ρύπανση που προέρχεται από τη ξηρά και να αναπτυχθούν νέες προσεγγίσεις για την αντιμετώπισή αυτής.

- Συμμόρφωση με το διεθνές θεσμικό πλαίσιο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (MARPOL, SOLAS κ.α.)
- Δικτύωση και ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ διακρατικών εταιρών

- Ανάπτυξη αποτελεσματικών μεθόδων παρακολούθησης παράνομων απορρίψεων από τα πλοία. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αναπτύξει δορυφορικά συστήματα παρακολούθησης παράνομων απορρίψεων πετρελαϊκών καταλοίπων από τα πλοία, τα οποία έχουν αποδειχθεί πολύ αποτελεσματικά για τον έλεγχο και την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής πολιτικών .
- Ανάλυση πρωτοβουλιών σε περιφερειακό επίπεδο με την ίδρυση περιφερειακών οργανισμών με σκοπό τη διαπεριφερειακή συνεργασία. Η Ελλάδα μπορεί να πρωτοστατήσει στην ίδρυση οργανισμών με τη συμμετοχή κρατών στην περιοχή των Βαλκανίων, πάνω σε συγκεκριμένα θέματα, όπως είναι η διατήρηση της βιοποικιλότητας και των θαλάσσιων οικοσυστημάτων.

*5.4.3.ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟ ΕΡΩΤΗΜΑ: «Πώς μπορεί να εξασφαλιστεί η καλύτερη αστυνόμευση των ακτών των παράκτιων υδάτων για να προληφθούν οι κίνδυνοι που οφείλονται στους ανθρώπους;»*

Για ένα κράτος όπως η Ελλάδα που βασίζεται στη θάλασσα για παραγωγικές διαδικασίες όπως ο τουρισμός, η αλιεία, η ναυτιλία και οι θαλάσσιες μεταφορές, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να μπορεί να παίξει πρωτεύοντα ρόλο στην προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης των δραστηριοτήτων αυτών συμβάλλοντας έτσι και στη διατήρηση του περιβάλλοντος.

#### 5.4.3.1.ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Προτείνεται η Ελλάδα να εισηγηθεί να υποστηριχθούν οι παράκτιες κοινότητες που παρέχουν περιοχές καταφυγής για πλοία καθώς αυτές αντιμετωπίζουν

αυξημένους κινδύνους ρύπανσης και υποβάθμισης. Επίσης να γίνει ευρύτερη συζήτηση για τον κανονισμό του IMO που αφορά στις περιοχές καταφυγής και την προστασία των παράκτιων περιοχών με υψηλή κίνηση και αυξημένη επικινδυνότητα.

Επειδή :

- η Ελλάδα ενδιαφέρεται άμεσα για την ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος στο Αιγαίο
- η λειτουργία του πετρελαιαγωγού Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη, θα αυξήσει τις πιθανότητες ατυχήματος στη θαλάσσια περιοχή του Αιγαίου,
- η Ελλάδα έχει ένα εκτεταμένο δίκτυο Περιοχών Natura 2000,
- οι διαδικασίες ίδρυσης Διαχειριστικών Φορέων δεν έχουν προχωρήσει σύμφωνα με το Ν 3044/2002
- οι μελέτες περιβαλλοντικής και οικολογικής ευαισθησίας που προβλέπονται είναι πολυδάπανες και χρονοβόρες

Προτείνεται η αναβάθμιση των "Quality Coastal States", κράτη μέλη δηλαδή με αυξημένες αρμοδιότητες σε σχέση με την έρευνα που αφορούν στα ατυχήματα καθώς και με τον ορισμό "περιοχών καταφυγής" (places of refuge), καθώς επίσης και τη διασφάλιση όλων των απαραίτητων μέτρων (υπηρεσίες για την υποστήριξη της ναυσιπλοΐας, ελέγχου της κίνησης των πλοίων κ.α.) για τον ασφαλή διάπλου του συνόλου των πλοίων από τα ύδατα δικαιοδοσίας του κράτους και τη διοργάνωση ασκήσεων ετοιμότητας για άμεση ανταπόκριση σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Η ανάπτυξη και ουσιαστική δράση των Coastal States θα επιφέρει πολλαπλά οφέλη στη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την αύξηση της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών. Μέσω αυτών θεωρείται ότι θα επιτευχθούν σημαντικοί στόχοι οι οποίοι μέχρι σήμερα αντιμετωπίζονται μάλλον ανεπαρκώς και από ένα ευρύ φάσμα οργάνων.

Η Ελλάδα πρέπει :

- Να ενθαρρύνει και να αναλάβει πρωτοβουλίες για τη συνεργασία μεταξύ κρατών μελών με σκοπό να διατηρούνται σε ετοιμότητα οι απαραίτητες

επιχειρησιακές δυνατότητες, όπως ειδικευμένα σκάφη ρυμούλκησης και συλλογής πετρελαίου, προκειμένου να αντιμετωπίζονται άμεσα και αποτελεσματικά οι απειλές προς το περιβάλλον από ατυχηματική ρύπανση πλοίων.

- Να προτείνει να δημιουργηθεί ένας κοινός μηχανισμός στον οποίο θα συμμετέχουν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς (εταιρείες πετρελαίων, ναυτιλιακές εταιρίες, ναυλωτές, ασφαλιστικές εταιρίες, εξειδικευμένες εταιρίες) ο οποίος θα συνδράμει τους εθνικούς φορείς (ακτοφυλακή, πολεμικό ναυτικό κ.α) στην αποτελεσματική καταπολέμηση ενδεχομένων οικολογικών καταστροφών όπως αυτές που προκάλεσαν το Erika και το Prestige.

*5.4.4.ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟ ΕΡΩΤΗΜΑ: «Πώς μπορεί να υποστηριχτεί αποτελεσματικά η καινοτομία στις υπηρεσίες και τα προϊόντα που συνδέονται με τον παραθαλάσσιο τουρισμό;»*

Η ανάπτυξη του βιώσιμου τουρισμού στις παραθαλάσσιες περιοχές και τα νησιά πρέπει να ενισχυθεί, έτσι ώστε η Ευρώπη να παραμείνει ο πρώτος παγκόσμιος τουριστικός προορισμός. Παράλληλα ο βιώσιμος τουρισμός μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη των παραθαλάσσιων περιοχών και των νησιών ιδιαίτερα υιοθετώντας πρακτικές και πολιτικές βιώσιμες και φιλικές προς το περιβάλλον. Η εμπειρία προορισμών οι οποίοι έχουν εφαρμόσει μια διαχειριστική προσέγγιση συνολικής ποιότητας, θα πρέπει να αποτελέσουν πρόδρομο και παράδειγμα προς μίμηση συναφών προσπαθειών.

Η αειφορία του ευρωπαϊκού τουρισμού προωθείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση (μέσω ενός Ευρωπαϊκού Προγράμματος Δράσης) με στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των παραθαλάσσιων και νησιωτικών προορισμών. Παράλληλα με τον τρόπο αυτό επιδιώκεται η εκμετάλλευση και ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού με στόχο την αποσυμφόρηση του αιγιαλού, την ανάπτυξη εναλλακτικών πηγών εισοδήματος και τη στήριξη και ανάπτυξη της πολιτιστικής κληρονομιάς. Η διαφοροποίηση αυτή συμβάλει στην παράταση της τουριστικής περιόδου, στη εξασφάλιση επιπλέον ανάπτυξης και θέσεων εργασίας και στη μείωση των



περιβαλλοντικών, οικονομικών και κοινωνικών επιπτώσεων από τη συγκέντρωση του τουρισμού σε λίγους μόνο μήνες το χρόνο. Σε κάθε περίπτωση όμως, παράλληλα θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία και στην ανάπτυξη των κατάλληλων υποδομών οι οποίες θα στηρίζουν τις προσπάθειες αυτές.

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια από τις δυναμικότερες μορφές του σύγχρονου τουρισμού, με σημαντική συμμετοχή στις τουριστικές οικονομίες των χωρών που τον έχουν αναπτύξει) και με τάσεις συνεχούς και ταχύτατης ανάπτυξης. Οι δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού συγκροτούν μια από τις μεγαλύτερες αγορές παγκοσμίως και είναι πιθανό να παρουσιάσει υψηλή αύξηση στα επόμενα έτη. Εντούτοις, ο τομέας χαρακτηρίζεται από μεγάλη δυσκολία καταγραφής δεδομένων και στατιστικών στοιχείων σε διεθνές επίπεδο για την ακρίβεια της εκτίμησης του πραγματικού μεγέθους του. Χαρακτηριστικό στοιχείο είναι ότι ο ακριβής αριθμός των τουριστών που επιλέγουν το θαλάσσιο τουρισμό παραμένει άγνωστος.

Στην προσπάθεια για κάθε είδους εκτίμηση του θαλάσσιου τουρισμού, αυτός θα πρέπει να περιλάβει μόνο τέτοιες δραστηριότητες, όπως οι διακοπές κρουαζιέρας και θαλάσσιες αναψυχής που προσφέρει η ιστιοπλοΐα, ενώ άλλες θαλάσσιες δραστηριότητες όπως ο καταδυτικός τουρισμός, η ψυχαγωγική αλιεία, κ.λπ., είναι περισσότερο προβληματικές δεδομένου ότι δεν υπάρχουν για αυτές διεθνώς διαθέσιμες συγκρίσιμες πληροφορίες.

Στα πλαίσια των δραστηριοτήτων αναψυχής εντάσσεται και η ερασιτεχνική αλιεία, η οποία ενδεχομένως προκαλεί καταστροφή του θαλασσίου περιβάλλοντος καθώς δεν περιορίζεται από τους κανόνες ανάλογους με αυτούς που διέπουν την επαγγελματική αλιεία. Στο πρόβλημα αυτό θα πρέπει να αναζητηθούν οι κατάλληλες λύσεις σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η καινοτομία, με βάση τον ορισμό που προτείνει ο ΟΟΣΑ αφορά την μετατροπή μιας ιδέας σε εμπορεύσιμο προϊόν ή υπηρεσία, τη λειτουργική μέθοδο παραγωγής ή διανομής - νέα ή βελτιωμένη - ή ακόμα σε νέα μέθοδο παροχής κοινωνικής υπηρεσίας. Με τον τρόπο αυτόν ο όρος αναφέρεται στην διαδικασία. Από την άλλη μεριά, όταν με τη λέξη "καινοτομία" υποδηλώνεται ένα νέο ή βελτιωμένο

προϊόν, εξοπλισμός, η υπηρεσία που διαχέεται επιτυχώς στην αγορά, η έμφαση δίνεται στο αποτέλεσμα της διαδικασίας.

Η έλλειψη καινοτομίας σε μια περιοχή έχει ως συνέπεια να συρρικνώνεται η παραγωγική της βάση με το κλείσιμο περισσότερων επιχειρήσεων από αυτές που δημιουργούνται.

#### 5.4.4.1. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Η καινοτομία αφορά:

- Στην παραγωγή νέων προϊόντων και υπηρεσιών που ζητά ο σύγχρονος καταναλωτής του οποίου οι ανάγκες και τα ενδιαφέροντα μεταβάλλονται με την πάροδο του χρόνου.
- Σε νέους τρόπους οργάνωσης και παραγωγής με την ενσωμάτωση νέων τεχνικών και τεχνολογιών, μεθόδων διαχείρισης και χρηματοδότησης της επιχείρησης, ώστε η επιχείρηση να είναι βιώσιμη οικονομικά, ενώ ταυτόχρονα να είναι υπεύθυνη περιβαλλοντικά και κοινωνικά.
- Σε νέους τρόπους προώθησης των προϊόντων και των υπηρεσιών στην αγορά αξιοποιώντας σύγχρονες δυνατότητες και πρακτικές.

Κυρίως στα πλαίσια αυτών των δραστηριοτήτων υποστηρίζεται η καινοτομία στον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό

5.4.5. *ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟ ΕΡΩΤΗΜΑ: «Πώς μπορεί να εφαρμοστεί με επιτυχία η ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών (ICZM);»*

Υπάρχει μια ευρεία συμφωνία για την ανάπτυξη και εφαρμογή της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιας Ζώνης καθώς έχει αναγνωριστεί η αξία της διαδικασίας ICZM στην αντιμετώπιση της περιπλοκότητας και εφαρμογής πολιτικών με αντικείμενο τη θάλασσα. Η Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης χαρακτηρίζεται από την καθιέρωση στόχων και πολιτικών που αναγνωρίζουν την αλληλεπίδραση φυσικών και ανθρωπογενών συστημάτων υπό την οπτική της προστασίας του περιβάλλοντος και της κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης. Η διαδικασία ολοκλήρωσης πολιτικών και δράσεων μεταξύ των διαφορετικών διευθύνσεων και αρχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θεωρείται ως η μεγαλύτερη πρόκληση. Φαίνεται ότι η θαλάσσια πολιτική θα αποτελέσει μια ευκαιρία ενδυνάμωσης της ICZM στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ιδιαίτερα, ο θαλάσσιος χωρικός σχεδιασμός αναγνωρίζεται ως ένα πιθανό και χρήσιμο εργαλείο. Προτείνεται επίσης και η δημιουργία ενός πανευρωπαϊκού μηχανισμού συγκριτικής ανάλυσης και ανταλλαγής των καλύτερων πρακτικών αναφορικά με την ICZM. Η αξία του προγράμματος των ecoregions αναγνωρίζεται ευρέως. Η εφαρμογή στρατηγικών για την ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων ζωνών προτείνεται να γίνει με την ενεργή εμπλοκή των κρατών. Παρατηρείται ότι σήμερα οι παράκτιες ζώνες είναι αντικείμενο πολλών τομεακών και χωρικών πολιτικών με την ευθύνη να διαμοιράζεται σε ένα πλήθος αρχών σε διαφορετικά επίπεδα διοίκησης. Η ICZM προϋποθέτει ένα μεγάλο βαθμό ολοκλήρωσης και συντονισμού των διαφόρων πολιτικών. Η ICZM θα πρέπει να βασίζεται στην ενεργή συμμετοχή των ενδιαφερομένων μερών σε εθνικό επίπεδο κατά τη διάρκεια του σχεδιασμού και της εφαρμογής. Μία ευρωπαϊκή στρατηγική για την ICZM θα πρέπει να περιλαμβάνει περιφερειακά πλάνα οδηγίων τα οποία θα αντανακλούν τις εθνικές στρατηγικές ενώ παράλληλα θα συνυπολογίζουν τις περιφερειακές ιδιαιτερότητες.

Τα προβλήματα εστιάζονται συνήθως στην ανάπτυξη και εφαρμογή τέτοιων μοντέλων διαχείρισης. Η Ελλάδα έχει ιδιαίτερη τεχνογνωσία και ενδιαφέρον για το νησιωτικό χώρο, έναν σημαντικό τομέα της παράκτιας ζώνης.

#### 5.4.5.1. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

- Να αναλάβει πρωτοβουλία για τη σύνταξη ενός ευρωπαϊκού οδηγού – εγχειριδίου στα θέματα της ΟΔΠΖ. Ήδη η διαδικασία εκπόνησης ενός πλαισίου ανάπτυξης στρατηγικών και εργαλείων για μια ΟΔΠΖ βρίσκεται σε εξέλιξη.
- Να αναδείξει την αναγκαιότητα η Ευρωπαϊκή Ένωση να ηγηθεί της προσπάθειας ανάπτυξης εργαλείων και μεθόδων για την ΟΔΠΖ σε θέματα όπως :

I. Διαχείριση της πληροφορίας (ανάπτυξη και διαχείριση βάσεων δεδομένων, ανάπτυξη συστημάτων υποστήριξης αποφάσεων (DSS))

II. Αναπτυξιακές στρατηγικές (σχεδιασμός κοινωνικοοικονομικής και περιβαλλοντικής ανάπτυξης, φέρουσα ικανότητα φυσικών και ανθρωπογενών συστημάτων)

III. Υλοποίηση των στρατηγικών ανάπτυξης (χωροταξικοί σχεδιασμοί, οικιστικές ζώνες, ζώνες προστασίας, περιβαλλοντικοί έλεγχοι και παρακολούθηση, περιβαλλοντικοί φόροι, αναλύσεις επικινδυνότητας, ενημέρωση και ευαισθητοποίηση, οικονομική ανάλυση – κόστος/όφελος και κόστος/αποτελεσματικότητα)

- Να προωθήσει την ανάπτυξη της διαπεριφερειακής συνεργασίας και τη διασύνδεση περιφερειακών και τομεακών πολιτικών στα θέματα της ΟΔΠΖ

Επίσης να :

- Προκαλέσει συναντήσεις και συζητήσεις με κράτη-μέλη τα οποία έχουν ευαίσθητες θαλάσσιες περιοχές, με σκοπό να εντοπίσουν και να διατυπώσουν συντονισμένες προτάσεις για τις περιοχές που θα πρέπει να προστατεύονται

ως Ιδιαίτερα Ευαίσθητες Θαλάσσιες Περιοχές (Special Protected Areas SPAs  
και Special Conservation Areas SCAs).

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΠΑ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΜΠΛΕ ΒΙΒΛΟΣ

### 6.1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι θάλασσες είναι ζωτικής σημασίας για την Ευρώπη. Οι θαλάσσιες εκτάσεις και οι ακτές της Ευρώπης έχουν μεγάλη σημασία για την ευμάρεια και την οικονομική της ευημερία. Είναι εμπορικοί δρόμοι, ρυθμιστές του κλίματος, πηγή τροφής, ενέργειας και πόρων καθώς και αγαπημένος χώρος κατοικίας και ψυχαγωγίας των πολιτών της. Η διαλογική μας σχέση 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 προχώρησε όπως είδαμε σε προηγούμενο κεφάλαιο μια εκτεταμένη διαβούλευση για τη σχέση της Ευρώπης με τη θάλασσα παρουσιάζοντας και θέτοντας σε εφαρμογή την «Πράσινη Βίβλο για τη μελλοντική θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής 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 προχώρησε ένα βήμα παραπέρα και εισήγαγε την ιδέα της «Μπλε Βίβλου» κάνοντας λόγο για μια ενιαία θαλάσσια πολιτική που: (α) θα έχει ως βάση της τη γνώση και τη καινοτομία, (β) θα μεγιστοποιεί τη βιώσιμη χρήση των ωκεανών και των θαλάσσιων, (γ) θα προωθεί έναν ηγετικό ρόλο για την Ευρώπη όσον αφορά στις θαλάσσιες υποθέσεις (δ) θα παρέχει υψηλότερη ζωή στις παράκτιες περιοχές (ε) θα αυξήσει, τελικά, τη προβολή της θαλάσσιας Ευρώπης.

## 6.2.ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

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. Αυτή η ολοκληρωμένη, διατομεακή προσέγγιση υποστηρίχθηκε θερμά από όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς. Η εφαρμογή της θα απαιτήσει ενισχυμένη συνεργασία και αποτελεσματικό συντονισμό όλων των πολιτικών που συνδέονται με τη θάλασσα στα διαφορετικά επίπεδα λήψης αποφάσεων.

Ως γενικό πλαίσιο της Μπλε Βίβλου<sup>9</sup> θα μπορούσαν να καταγραφούν τα παρακάτω τα οποία καταδεικνύουν τη ποικιλία και το μέγεθος της:

- 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
- Ένα Ευρωπαϊκό δίκτυο για τη θαλάσσια εποπτεία

---

<sup>9</sup> SEC (2007) 1278, Brussels, 10.10.2007 Action Plan,

- 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 CO<sub>2</sub> 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

Τα παραπάνω θέτουν 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. ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΜΙΑ ΕΝΙΑΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

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 ΕΠΙΤΗΡΗΣΗ*

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 ως στόχο της να προωθήσει τη βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ των ακτοφυλακών των κρατών μελών και των συναφών υπηρεσιών καθώς και

να λάβει μέτρα για την αύξηση της λειτουργικότητας του συστήματος επιτήρησης, για την προσέγγιση υπάρχοντων 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 πτυχές τήρησης του νόμου.

### *6.3.2.ΕΥΡΥΤΕΡΟ ΦΑΣΜΑ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ*

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 ως στόχο της να λάβει μέτρα για 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.

### *6.3.3.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 Ένωσης<sup>10</sup>, 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 Περιβάλλοντος<sup>11</sup> και προσφέρουν μεγαλύτερη δυνατότητα πρόβλεψης στις επιχειρήσεις όσον αφορά το σχεδιασμό των μελλοντικών τους επενδύσεων. Θα 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 ως στόχο της

---

<sup>10</sup> 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 05/11/09

<sup>11</sup> 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 θάλασσα στρατηγική)-COM(2005)505 <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc.en.html>, τελευταία επίσκεψη 05/06/09

να αναπτύξει οδικό χάρτη για να διευκολύνει την ανάπτυξη του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού από τα κράτη μέλη.

#### 6.4. ΤΟΜΕΙΣ ΔΡΑΣΕΩΣ ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΕΝΙΑΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

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.
- Στη γνώση και τη καινοτομία.
- Στη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις παραθαλάσσιες περιοχές.
- Στη προώθηση του ηγετικού ρόλου της Ευρώπης σε θαλάσσιες διεθνείς 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. Σε πολλά κράτη μέλη η πρόσφατη ανάπτυξη της θαλάσσιας οικονομίας υπήρξε υψηλότερη σε σχέση με εκείνη της οικονομίας στο σύνολό της, ιδιαίτερα σε περιφέρειες που δραστηριοποιούνται στον τομέα των θαλάσσιων εφοδιαστικών και μεταφορικών αλυσίδων (maritime logistics). Η κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε σημαντικά από το 2000 και αναμένεται να τριπλασιαστεί έως το 2020. Οι περιφέρειες οι οποίες δραστηριοποιούνται σε άλλες

αγορές ισχυρής ανάπτυξης, όπως είναι ο θαλάσσιος εξοπλισμός, η υπεράκτια παραγωγή αιολικής ενέργειας, τα σκάφη αναψυχής και τα κρουαζιερόπλοια, θα εξακολουθήσουν να επωφελούνται από την ανάπτυξη αυτή. Είναι επίσης σημαντικές οι προοπτικές των ευρωπαϊκών βιομηχανιών όσον αφορά την ανάπτυξη θαλάσσιων προϊόντων τεχνολογίας αιχμής τα οποία μπορεί να βρεθούν στην πρωτοπορία των παγκόσμιων αγορών λόγω της σημαντικής εμπειρογνομοσύνης της Ευρώπης σε θέματα θαλάσσιας τεχνολογίας. Ωστόσο, μεγάλο μέρος της δυναμικής που αναπτύσσεται παραμένει ανεκμετάλλευτη. Απαιτείται ένα σύγχρονο στρατηγικό όραμα για την ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας, της ασφάλειας και της προστασίας της ναυτιλίας, των λιμένων και των συναφών κλάδων εάν επιθυμούμε να επιτύχουμε την αειφόρο ανάπτυξη των δραστηριοτήτων που συνδέονται με τη θάλασσα εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα ότι οι θαλάσσιες δραστηριότητες αναπτύσσονται με τρόπο ο οποίος δεν απειλεί την ευρωστία του θαλάσσιου οικοσυστήματος. Η ναυτιλία είναι ζωτικής σημασίας για το διεθνές και εσωτερικό εμπόριο της Ευρώπης και παραμένει η ραχοκοκαλιά των συναφών προς τη θάλασσα συνεργατικών σχηματισμών.

Ωστόσο, ο κλάδος αυτός θα συνεχίσει να ευημερεί μόνον εφόσον η Ένωση εξακολουθήσει να εργάζεται με στόχο την επίτευξη ενός υψηλού επιπέδου θαλάσσιας ασφάλειας και προστασίας, το οποίο θα συμβάλει στη διαφύλαξη της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος και θα προωθήσει ταυτόχρονα ισότιμες συνθήκες ανταγωνισμού σε διεθνές επίπεδο.

Μολονότι οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ανησυχητική πηγή ατμοσφαιρικής ρύπανσης και εκπομπών CO<sub>2</sub>, εξακολουθούν να αποτελούν πολύ πιο αποδοτικό από άποψη ενέργειας μέσο μεταφοράς από ότι οι οδικές μεταφορές. Για το λόγο αυτό και λόγω της ανάγκης να μειωθούν τα φορτηγά στο υπερφορτωμένο οδικό δίκτυο της Ευρώπης, 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/θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Η μελλοντική ανάπτυξη των ΔΕΔ πρέπει επίσης να λάβει πλήρως υπόψη την ολοένα μεγαλύτερη αξιοποίηση των θαλασσών στον ενεργειακό τομέα.

Ωστόσο, η ναυτιλία εξακολουθεί να μειονεκτεί σε σχέση με άλλα μέσα μεταφορών. Άλλοι τρόποι μεταφοράς απολαύουν μεγαλύτερων δημόσιων επενδύσεων. Επιπλέον, η ακτοπλοϊκή σύνδεση δύο λιμένων στην Ευρωπαϊκή Ένωση υπόκειται σε περισσότερο πολύπλοκες και πιο χρονοβόρες διαδικασίες σε σχέση με την οδική σύνδεση, καθώς δεν υφίσταται ακόμη στην πραγματικότητα εσωτερική αγορά για θαλάσσιες μεταφορές στην Ευρώπη. Για την πλήρη αξιοποίηση του δυναμικού του ναυτιλιακού κλάδου στην Ευρώπη πρέπει να εξαλειφθεί αυτό το μειονέκτημα των θαλάσσιων μεταφορών σε σχέση με άλλους τρόπους μεταφοράς, μέσω της απλούστευσης των διοικητικών και τελωνειακών διατυπώσεων όσον αφορά τις ναυτιλιακές υπηρεσίες εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σ' αυτή την κατεύθυνση, η Επιτροπή έχει ως στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρώπη και την εξασφάλιση της μακροπρόθεσμης ανταγωνιστικότητάς τους και προτείνει έναν ευρωπαϊκό χώρο θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα και προετοιμάζει μια συνεκτική στρατηγική για τις θαλάσσιες μεταφορές για το 2010-2018.

Οι ευρωπαϊκοί θαλάσσιοι λιμένες αποτελούν άλλο ένα απαραίτητο σύνδεσμο στην εφοδιαστική και μεταφορική αλυσίδα (logistic chain) από την οποία εξαρτάται η ευρωπαϊκή οικονομία. Αποτελούν κέντρα οικονομικής δραστηριότητας που διαδραματίζουν καίριο ρόλο για τον καθορισμό της ποιότητας του περίξ αστικού και φυσικού περιβάλλοντος. Στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης παρατηρούμε μια χωρίς προηγούμενο ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Δεδομένου ότι 90% του εξωτερικού εμπορίου της Ευρώπης και σχεδόν 40% του εσωτερικού της εμπορίου πραγματοποιείται μέσα από τους λιμένες της, είναι εύκολο να κατανοήσουμε τις δυσκολίες που θα αντιμετωπίσουν οι ευρωπαϊκοί λιμένες σε περίπτωση αυξημένης ζήτησης. Η ανάπτυξη της χωρητικότητά τους πρέπει να αντικατοπτρίζει την ανάπτυξη τόσο του εσωτερικού όσο και του διεθνούς εμπορίου στην Ευρώπη και να είναι συμβατή με συναφείς στόχους πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδιαίτερα με εκείνους που αφορούν το περιβάλλον και την ανταγωνιστικότητα.

Η Επιτροπή προτείνει μια νέα πολιτική για τους λιμένες, λαμβάνοντας υπόψη τους πολλαπλούς ρόλους των λιμένων και το ευρύτερο πλαίσιο της ευρωπαϊκής

εφοδιαστικής και μεταφορικής (maritime logistics)<sup>12</sup>, υποβάλλει προτάσεις για τη μείωση των επιπέδων ρύπανσης του αέρα από τα πλοία σε λιμένες, με την εξάλειψη, συγκεκριμένα, των φορολογικών μειονεκτημάτων για τα πλοία που χρησιμοποιούν το χερσαίο δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας και εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή της κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας στην ανάπτυξη των λιμένων.

Τέλος, 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. Για το σκοπό αυτό θα απαιτηθούν εμπειριστατώμενα επιστημονικά στοιχεία και ενίσχυση της στροφής προς τον πολυετή προγραμματισμό. 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 εξάλειψη της παράνομης, λαθραίας και άναρχης αλιείας στα ύδατά της και στην ανοικτή θάλασσα. Η διαχείριση των αλιευτικών αποθεμάτων σε μέγιστη βιώσιμη απόδοση θα προσφέρει ένα καλύτερο μέλλον για την ευρωπαϊκή αλιευτική κοινότητα και θα εξασφαλίσει τη συμβολή τους στην ασφάλεια των τροφίμων στην Ευρώπη· αυτό αναμένεται να έχει επιτευχθεί έως το 2015 σύμφωνα με τις δεσμεύσεις που έχουν ληφθεί σε διεθνές επίπεδο. Η βελτίωση της ασφάλειας των αλιέων στην εργασία πρέπει επίσης να εξεταστεί στο ευρύτερο πλαίσιο των συνθηκών εργασίας και της κοινωνικής πολιτικής που αφορούν τα θαλάσσια επαγγέλματα και η εμπειρία των αλιέων καθώς και η γνώση της θάλασσας πρέπει να αξιοποιηθούν προς όφελος του συνόλου της κοινωνίας. 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

---

<sup>12</sup> 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 15/09/09

συμβατότητα με τα υψηλά πρότυπα που ισχύουν όσον αφορά το περιβάλλον και την υγεία.

Λαμβάνοντας υποψη τα παραπάνω δεδομένα, η Επιτροπή θα λάβει αυστηρά μέτρα με στόχο την εξάλειψη των απορρίψεων και των καταστρεπτικών μεθόδων αλιείας όπως είναι η αλιεία στην ανοιχτή θάλασσα με τράτες βυθού, 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. ΓΝΩΣΗ ΚΑΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ*

Η θαλάσσια επιστήμη, τεχνολογία και έρευνα είναι καίριας σημασίας στοιχεία για την ειφόρο ανάπτυξη θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Προσφέροντάς μας 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 ενίσχυση της διεπιστημονικής προσέγγισης στη θαλάσσια επιστήμη μπορεί να μας βοηθήσει να κατανοήσουμε καλύτερα τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και κατά συνέπεια να αποτελέσει απαραίτητο παράγοντα της ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική. Η προσέγγιση αυτή είναι επίσης καίριας σημασίας εάν επιθυμούμε την σε μεγαλύτερο δυνατόν βαθμό πρόβλεψη και μείωση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής.

Η έρευνα στον τομέα της θάλασσας και της ναυτιλίας είναι δαπανηρή: συνεπώς δεν υπάρχει περιθώριο για αναποτελεσματικότητα. Για την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση των πόρων της Ευρώπης πρέπει να καταστρωθεί μια σαφής στρατηγική η οποία θα συνδέει πολιτικές και ερευνητικές προτεραιότητες, θα αντιμετωπίζει διατομεακά προκλήσεις, θα μεγιστοποιήσει τις συνέργειες μεταξύ των προσπαθειών των κρατών μελών και της κοινότητας, θα αποφεύγει τυχόν επαναλήψεις επικάλυψη και θα βελτιώνει το διάλογο μεταξύ των ενδιαφερόμενων παραγόντων. Η Ευρώπη πρέπει επίσης να διερευνήσει πώς μπορεί να συμβάλει καλύτερα η έρευνα στην καινοτομία και πώς να μετατρέψει πιο αποτελεσματικά τη



γνώση και τις δεξιότητες σε βιομηχανικά προϊόντα και υπηρεσίες. Η ανάπτυξη του ευρωπαϊκού δικτύου θαλάσσιων παρατηρήσεων και δεδομένων θα αποτελέσει σημαντικό εργαλείο για την υλοποίηση αυτής της στρατηγικής.

Η Επιτροπή 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. Τέλος, θα στηρίξει τη δημιουργία μιας ευρωπαϊκής εταιρικής σχέσης για τη θαλάσσια επιστήμη με στόχο έναν εναρμονισμένο διάλογο μεταξύ της επιστημονικής κοινότητας, της βιομηχανίας και των φορέων χάραξης πολιτικής.

#### **6.4.3. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ 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 λιμένες και οι συναφείς προς τη θάλασσα κλάδοι αυτών των περιοχών έχουν στρατηγική σημασία για την Ευρώπη στο σύνολό της. Παράγουν σημαντικές υπηρεσίες για την ενδοχώρα και λειτουργούν ως βάση για τον έλεγχο των θαλάσσιων συνόρων και των παράκτιων υδάτων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να ασκείται μεγάλη πίεση στις υποδομές, πίεση η οποία πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την κατανομή

των κοινοτικών πόρων. Οι παράκτιες περιφέρειες επηρεάζονται επίσης ιδιαίτερα από την κλιματική αλλαγή και η διαχείριση του κινδύνου μπορεί να έχει σημαντικότατο αντίκτυπο στον προϋπολογισμό και στην οικονομία τους. Η θάλασσα είναι καθοριστική για τον παράκτιο και τον θαλάσσιο τουρισμό, που υπήρξε σημαντικός καταλύτης για την οικονομική ανάπτυξη στις παράκτιες περιφέρειες της Ευρώπης. Η Επιτροπή, από κοινού με τους ενδιαφερόμενους φορείς, θα δραστηριοποιηθεί ακόμα περισσότερο στην ανάπτυξη μιας βιώσιμης πολιτικής για τον τουρισμό η οποία θα λαμβάνει υπόψη τον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό.

Οι ιδιαίτερα απομακρυσμένες περιφέρειες και τα νησιά υποφέρουν από σημαντικά οικονομικά μειονεκτήματα αλλά παρουσιάζουν σημαντικές προοπτικές στον τομέα των συναφών προς τη θάλασσα δραστηριοτήτων και της θαλάσσιας έρευνας. Οι τεράστιες θαλάσσιες ζώνες τους προσφέρουν υπηρεσίες οικοσυστήματος μεγάλου ενδιαφέροντος για την Ένωση.

Η Επιτροπή θα προωθήσει, εντός του πλαισίου της πρόσφατης ανακοίνωσης για τις ιδιαίτερα απομακρυσμένες περιφέρειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τόσο την ανάπτυξη της θαλάσσιας δυναμικής τους όσο και τη συνεργασία τους με περιφερειακούς γείτονες. Επίσης, 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 2011 βάση κοινωνικοοικονομικών δεδομένων για τους θαλάσσιους τομείς και τις παράκτιες περιφέρειες. Θα προτείνει μια κοινοτική στρατηγική για την πρόληψη των καταστροφών υπογραμμίζοντας τους κινδύνους στους οποίους είναι εκτεθειμένες οι παράκτιες περιφέρειες και τέλος θα προωθήσει την ανάπτυξη της θαλάσσιας δυναμικής των ιδιαίτερα απομακρυσμένων περιφερειών και νησιών.

#### *6.4.4. ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΟΥ ΗΓΕΤΙΚΟΥ ΡΟΛΟΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΣΕ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ 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.

Οι θαλάσσιες υποθέσεις θα αποτελούν τακτικό θέμα συζήτησης με τους εταίρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι οποίοι έχουν ήδη λάβει μέτρα υπέρ μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας προσέγγισης, όπως είναι η Αυστραλία, ο Καναδάς, η Ιαπωνία, η Νορβηγία και οι ΗΠΑ, καθώς και με άλλους εταίρους όπως είναι η Βραζιλία, η Κίνα, η Ινδία και η Ρωσία.

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 και θα εντάξει τα θαλάσσια ζητήματα στην ατζέντα συνεργασίας της με αναπτυσσόμενα κράτη, περιλαμβανομένων των αναπτυσσομένων μικρών νησιωτικών κρατών. Στο πλαίσιο αυτό θα στηρίξει την αύξηση της ικανότητας των αναπτυσσόμενων χωρών έτσι ώστε να αφομοιώσουν και να εφαρμόσουν τη θαλάσσια πολιτική και το δίκαιο της θάλασσας. 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

Οι ενδιαφερόμενοι φορείς δήλωσαν ρητά ότι η διαδικασία ανάπτυξης της θαλάσσιας πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης ήταν χρήσιμη από την άποψη ότι αύξησε τη συνειδητοποίηση του κοινού όσον αφορά την αξία της θαλάσσιας οικονομίας και κληρονομιάς και δημιούργησε ένα αίσθημα επιδίωξης κοινού σκοπού και κοινής ταυτότητας στους ενδιαφερόμενους φορείς. 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.

Στη κατεύθυνση αυτή, η Επιτροπή 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 υπεβλήθει τον Οκτώβριο του 2008. Λαμβάνοντας υπόψη την αρχή της επικουρικότητας, το εν λόγω Σχέδιο Δράσης αποσκοπούσε στο να διερευνήσει τη δυναμική της θαλάσσιας οικονομικής δραστηριότητας κατά περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο. Μέσω του συγκεκριμένου 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.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ: Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΈΝΩΣΗΣ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΕΝΙΑΙΑ ΚΑΙ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ**

Οι ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία έχουν διανύσει μέχρι σήμερα μεγάλο ρόλο και έχουν διαμορφώσει ένα στέρεο οικοδόμημα που περιλαμβάνει όλες τις παραμέτρους γύρω από τις πολύπλευρες δραστηριότητες που συνδέονται με τις θαλάσσιες μεταφορές και το πλήθος των συναφών δραστηριοτήτων. Πάνω στο οικοδόμημα αυτό η Πράσινη Βίβλος και το επόμενο της βήμα, η Μπλε Βίβλος ολοκληρώνουν τις πολιτικές αυτές δίνοντας νέες διαστάσεις και έμφαση στον αειφόρο χαρακτήρα τους σαν βασικό θεμέλιο και προϋπόθεση όλων των παραπάνω δραστηριοτήτων. Με ενεργές πλέον πολιτικές επιδιώκεται η διαφύλαξη του πλούτου των θαλασσών και των ωκεανών από τον οποίο εκπορεύονται όλες οι ναυτιλιακές και συναφείς δραστηριότητες. Ο πλούτος αυτός δεν θεωρείται ανεξάντλητος καθώς επίσης δεν αποτελεί ιδιοκτησία μιας μόνον γενιάς.

Με βάση το οικοδόμημα των πολιτικών που έχουν αναπτυχθεί, την εμπειρία από την αντιμετώπιση πλήθους προβλημάτων που συνδέονται με το σύνολο των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, αλλά κυρίως το γεγονός ότι η αειφόρος ανάπτυξη βρίσκεται πλέον στο επίκεντρο όλων των πολιτικών δράσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι αναγκαίο η θαλάσσια πολιτική των ευρωπαϊκών χωρών στο μέλλον να έχει χαρακτήρα ενιαίο και συλλογικό.

Το νέο ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες των οποίων ο ρόλος από αρχαιοτάτων χρόνων υπήρξε καθοριστικός στον πολιτισμό, την ταυτότητα, την κληρονομιά και την ιστορία της Ευρώπης, επιδιώκει μια νέα σχέση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων με τον τεράστιο πλούτο των θαλάσσιων πόρων. Δεν τους θεωρεί πλέον ανεξάντλητους. Γι'αυτό περιλαμβάνει όχι μια παθητική στάση μείωσης ή αποφυγής των δυσμενών επιπτώσεων και επιβαρύνσεων όπως συνέβαινε ως τώρα, αλλά ενεργές πολιτικές και δράσεις, επιστημονική έρευνα και καινοτομία, νέους τρόπους διαχείρισης και διαφύλαξης των θαλασσών και ωκεανών. Έτσι θα αντιμετωπιστούν προβλήματα όπως η συρρίκνωση και η πιθανή εξαφάνιση της

θαλάσσιας βιοποικιλότητας, η κλιματική αλλαγή, η υπεραλίευση, η διαύρωση των ακτών.

Η νέα ευρωπαϊκή διάσταση για μια ενιαία μελλοντική θαλάσσια πολιτική που διατυπώνεται στην Πράσινη Βίβλο της επιτροπής και «εξελιγμένα» στη Μπλε Βίβλο αποτελεί μια ολιστική προσέγγιση, συλλογική και συνολική με στόχο την αειφορία των θαλασσών και ωκεανών, τον πλούτο τον οποίο κανείς δεν δικαιούται να εξαντλήσει. Αποτελούσαν, αποτελούν και πρέπει να αποτελούν απαράγραπτο διαχρονικό ιδιοκτησιακό δικαίωμα των προηγούμενων, των σημερινών και των μελλοντικών γενναιών.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

1. Πληροφορίες και αριθμητικά στοιχεία για τις θαλάσσιες δραστηριότητες.  
<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>, τελευταία επίσκεψη 15/05/09
2. Έγγραφο Νο 6 για την ασφάλεια και την προστασία στη θάλασσα.  
<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc.en.html>, τελευταία επίσκεψη 30/05/09
3. Λεπτομερές έγγραφο Νο 1 «Competitiveness of the European Maritime Industries» <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc.en.html>, τελευταία επίσκεψη 09/06/09
4. Ευρωπαϊκή Πρωτοβουλία για τη βιώσιμη διαχείριση της διάβρωσης των ακτών,  
[www.euroSION.org](http://www.euroSION.org), τελευταία επίσκεψη 20/05/09
5. 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 τις περιφερειακές αρχές»,  
[http://www.europarl.europa.eu/Meetdocs/2004\\_2009](http://www.europarl.europa.eu/Meetdocs/2004_2009), τελευταία επίσκεψη 10/9/09
6. Λεπτομερές έγγραφο Νο 10 «Marine Biotechnology»  
<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc.en.html>, τελευταία επίσκεψη 05/06/09
7. Συμβολή στην Πράσινη Βίβλο της οργάνωσης «Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Κληρονομιά» (European Maritime Heritage-EMH), τελευταία επίσκεψη 20/10/09
8. [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/Θαλάσσια Πολιτική ΕΕ](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/Θαλάσσια%20Πολιτική%20ΕΕ), Στοιχεία-Ελλάδα, τελευταία επίσκεψη 05/03/09
9. [www.prosea.info](http://www.prosea.info), τελευταία επίσκεψη 20/06/09
10. 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 05/06/09
11. [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/post\\_green\\_en.html](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/post_green_en.html), τελευταία επίσκεψη 10/09/09
12. <http://www.waterborne-tp.org>, τελευταία επίσκεψη 17/10/09
13. IMO, <http://www.imo.org>, τελευταία επίσκεψη 25/04/09
14. EMSA, <http://www.emsa.europa.eu>, τελευταία επίσκεψη 15/10/09
15. Ανακοίνωση της Επιτροπής «Στήριξη της ηλεκτροπαραγωγής από ανανεώσιμες



- πηγές ενέργειας», COM/2005/627 τελικό <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc.en.html>, τελευταία επίσκεψη 05/03/09
16. <http://www.gmes.info>, τελευταία επίσκεψη 20/04/09
17. <http://www.mif-eu.org>, τελευταία επίσκεψη 05/05/09
18. Ανακοίνωση της Επιτροπής «Η προσαρμογή της Ευρώπης στην αλλαγή του κλίματος-επιλογές δράσης για την Ευρωπαϊκή Ένωση», COM(2007)354 τελικό, <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc.en.html>, τελευταία επίσκεψη 20/06/09
19. Ανακοίνωση της Επιτροπής «Τρίτη δέσμη νομοθετικών μέτρων υπέρ της θαλάσσιας ασφάλειας στην Ευρωπαϊκή Ένωση», COM(2005)585 τελικό, τελευταία επίσκεψη 05/11/09
20. [http://ec.europa.eu/research/transport/news/article\\_2067\\_en.html](http://ec.europa.eu/research/transport/news/article_2067_en.html), τελευταία επίσκεψη 15/10/09
21. 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 15/09/09
22. 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 05/11/09
23. [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/galileo/incex\\_en.html](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/incex_en.html), τελευταία επίσκεψη 05/11/09
24. [http://ec.europa.eu/agencies/community\\_agencies/frontex/incex\\_el.htm](http://ec.europa.eu/agencies/community_agencies/frontex/incex_el.htm), τελευταία επίσκεψη 05/11/09