

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
στην ΝΑΥΤΙΑΙΑ**

**Η ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ
ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΖΩΝΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ
ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ
ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ
ΘΕΡΜΑΙΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

Δελνιώτη Χρυσούλα

*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

Ιούλιος 2012

Copyright Δελινιώτη Χρυσούλα, 2012
Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος

«Δήλωση Αυθεντικότητας»

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

Επίσης αναγνωρίζω την πνευματική ιδιοκτησία κειμένων ή στοιχείων που παρατίθενται σε αυτή την εργασία και δεν μου ανήκουν.

Η δηλούσα

Δελινιώτη Χρυσούλα

«Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή»

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

Τα μέλη της επιτροπής ήταν:

ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ (Επιβλέπων)

ΣΑΜΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – Η Πράσινη Βίβλος της Ε.Ε.....	4
2.1 Πράσινη Βίβλος – Εισαγωγή.....	4
2.2 Στόχοι της Πράσινης Βίβλου.....	7
2.3 Άξονες της Πράσινης Βίβλου.....	8
2.4 Η Σημασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος για την Αειφόρο Χρήση των Θαλάσσιων Πόρων μας.....	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – Μεγιστοποίηση της Ποιότητας Ζωής στις Παράκτιες Περιοχές.....	12
3.1 Η Αυξανόμενη Ελκυστικότητα των Παράκτιων Περιοχών ως Τόποι Διαβίωσης και Εργασίας.....	12
3.2 Παράκτιοι Κίνδυνοι.....	17
3.2.1 Μηχανισμοί προστασίας των ακτών και φυσικές καταστροφές.....	17
3.2.2 Ασφάλεια και προστασία.....	18
3.3 Η Συνεχής Υποβάθμιση των Παράκτιων Περιοχών της Ευρώπης Απειλεί την Ποιότητα της Ζωής μας.....	20
3.4 Παράκτιος Τουρισμός.....	25
3.5 Διαχείριση της Διασύνδεσης Ξηράς/Θάλασσας.....	27
3.6 Αξιοποιώντας στο Μέγιστο την Οικονομική Στήριξη των Παράκτιων Περιοχών.....	30

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – Οι Παράκτιες Ζώνες.....	35
4.1 Παράκτιες Ζώνες.....	35
4.1.1 Εισαγωγή.....	35
4.1.2 Η ΟΔΠΖ εν συντομία.....	37
4.1.3 Η Παράκτια Ζώνη της Ευρώπης.....	38
4.2 Οι Κύριες Αρχές της ΟΔΠΖ.....	39
4.2.1 Το δάσος...όχι τα δένδρα.....	39
4.2.2 Η εξέταση των τοπικών συνθηκών.....	40
4.2.3 Η συμπόρευση με τις φυσικές δυνάμεις.....	41
4.2.4 Οξυδέρκεια και προσαρμοστικότητα.....	43
4.2.5 Η συμμετοχή όλων των υπευθύνων.....	44
4.3 Οι Ακτές της Ευρώπης: τα προβλήματα.....	47
4.3.1 Ελλειπείς Τουριστική Ανάπτυξη.....	47
4.3.2 Η Φθίνουσα Πορεία της Αλιευτικής Βιομηχανίας.....	49
4.3.3 Ανεπαρκή Δίκτυα Μεταφορών.....	51
4.3.4 Αύξηση της Αστικοποίησης.....	52
4.3.5 Η Διάβρωση.....	53
4.3.6 Η Ρύπανση.....	55
4.3.7 Καταστροφή των Ενδιατημάτων.....	57

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 – Η Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις Παράκτιες Ζώνες.....	60
5.1 Πως μπορεί να μειωθεί η τρωτότητα των παράκτιων περιοχών από κινδύνους που οφείλονται στις φυσικές καταστροφές.....	60
5.1.1 Προτάσεις Πολιτικής.....	60
5.2 Τι περαιτέρω συνεργασία απαιτείται για την επαρκή αντιμετώπιση των φυσικών καταστροφών.....	62
5.2.1 Προτάσεις Πολιτικής για την Διάβρωση.....	62
5.2.2 Προτάσεις Πολιτικής για τα Παλιρροϊκά Κύματα.....	62
5.2.3 Προτάσεις Πολιτικής για την ασφάλεια και προστασία.....	63
5.3 Πως μπορεί να εξασφαλιστεί η καλύτερη αστυνόμευση των ακτών.....	66
5.3.1 Προτάσεις Πολιτικής.....	66
5.4 Πώς μπορεί να υποστηριχτεί αποτελεσματικά η καινοτομία στις υπηρεσίες και τα προϊόντα.....	68
5.4.1 Προτάσεις Πολιτικής.....	69
5.5 Μέτρα προώθησης της ανάπτυξης του βιώσιμου τουρισμού.....	71
5.5.1 Προτάσεις Πολιτικής.....	72
5.6 Πώς μπορεί να εφαρμοστεί με επιτυχία η ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών.....	75
5.6.1 Προτάσεις Πολιτικής.....	76
5.7 Πώς μπορεί η ΕΕ να εξασφαλίσει με τον καλύτερο τρόπο τη συνεχή βιώσιμη ανάπτυξη των λιμένων.....	78
5.7.1 Προτάσεις Πολιτικής.....	78

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 – Η Εμπειρία Ευρωπαϊκών Χωρών στην Εφαρμογή της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των Παράκτιων Ζωνών.....	82
6.1 Γερμανία.....	83
6.2 Ηνωμένο Βασίλειο.....	88
6.3 Ελλάδα.....	92
6.4 Υπόλοιπη Ευρώπη.....	93
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 – Case Study: Η παράκτια ζώνη του Θερμαϊκού Κόλπου.....	95
7.1 Παραγωγικά χαρακτηριστικά του Θερμαϊκού Κόλπου.....	95
7.2 Τα Προβλήματα που Αντιμετωπίζει ο Θερμαϊκός Κόλπος και Πως Μπορούν να Αντιμετωπιστούν.....	99
7.2.1 Οι κύριες πηγές ρύπανσης του Θερμαϊκού.....	101
7.2.2 Το σημαντικότερο περιβαλλοντικό πρόβλημα του Κόλπου.....	104
7.2.3 Προτάσεις και Μέτρα αντιμετώπισης της ρύπανσης.....	109
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	112
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	115

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι παράκτιες ζώνες είναι σχετικά εύθραυστα οικοσυστήματα και η άτακτη αστικοποίηση και ανάπτυξη τους, σε συνδυασμό με τουριστικές, αλιευτικές δραστηριότητες και γεωργικές καλλιέργειες, μπορεί να οδηγήσουν σε ραγδαία υποβάθμιση των παράκτιων βιοτόπων και πόρων. Η αυξανόμενη πίεση στο περιβάλλον της παράκτιας ζώνης σε πολλές Ευρωπαϊκές χώρες έχει ως αποτέλεσμα μια ραγδαία μείωση ανοικτών χώρων και φυσικών περιοχών και έλλειψη χώρου για παράκτιες δραστηριότητες.

Ωστόσο, δεν είναι όλες οι επιδράσεις στις παραλίες αποτέλεσμα των ανθρώπινων δραστηριοτήτων. Το κλίμα μπορεί να έχει σοβαρές άμεσες και έμμεσες επιδράσεις στο παράκτιο περιβάλλον. Περιστασιακές καταγίδες μπορεί να έχουν καταστροφικές συνέπειες, ενώ οι έμμεσες επιδράσεις των κλιματικών αλλαγών μαζί με την ανύψωση της θαλάσσιας στάθμης αναμένεται να προκαλέσουν πιθανά σοβαρές καταστροφές σε διάφορες παραλίες περιοχές κατά μήκος πολλών Ευρωπαϊκών ακτών.

Τον Ιούνιο του 2006, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε μια Πράσινη Βίβλο σχετικά με τις διάφορες πτυχές μιας μελλοντικής κοινοτικής θαλάσσιας πολιτικής. Η Πράσινη Βίβλος τονίζει την ταυτότητα και την ηγετική θέση της Ευρώπης στον θαλάσσιο χώρο, την οποία πρέπει να διατηρήσει σε μια περίοδο κατά την οποία οι πιέσεις που ασκούνται στο περιβάλλον απειλούν τη βιωσιμότητα των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και έχει ως στόχο την επίτευξη αειφόρου ανάπτυξης με τη συμφιλίωση της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής διάστασης της αξιοποίησης των πόρων των ωκεανών και των θαλασσών.

Η θαλάσσια πολιτική πρέπει επομένως να αποσκοπεί στην επίτευξη ενός καινοτόμου, ανταγωνιστικού και φιλικού προς το περιβάλλον κλάδου θαλάσσιας οικονομίας συμβάλλοντας έτσι στη δημιουργία μιας ισχυρής, αναπτυσσόμενης, ανταγωνιστικής και βιώσιμης θαλάσσιας οικονομίας, εναρμονισμένης με το θαλάσσιο περιβάλλον.

Εκτός από τις θαλάσσιες δραστηριότητες, η προτεινόμενη προσέγγιση αφορά την ποιότητα ζωής στις παράκτιες περιοχές. Στο πλαίσιο αυτό, η Πράσινη Βίβλος ασχολείται με νέα εργαλεία και νέους τρόπους διακυβέρνησης θεμάτων που αφορούν τη θάλασσα.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η εξέταση του κατά πόσο οι παράκτιες ζώνες της ΕΕ ακολουθούν πολιτική ΟΔΠΖ, η παρουσίαση των εργαλείων και των πολιτικών που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη διαχείριση των παράκτιων ζωνών, η εξαγωγή συμπερασμάτων για το κατά πόσο τα εργαλεία διαχείρισης παράκτιων ζωνών είναι αποτελεσματικά στην αντιμετώπιση των προβλημάτων και στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, αλλά και το εάν υπάρχει κάποιο όργανο-φορέας για τον συντονισμό των ενεργειών αυτών.

Η εργασία έχει δομηθεί ως εξής:

Το πρώτο κεφάλαιο αποτελεί το εισαγωγικό μέρος της εργασίας και αναφέρεται στον σκοπό, για τον οποίο πραγματοποιήθηκε η εργασία αυτή καθώς και στην δομή της.

Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζεται η Πράσινη Βίβλος της Ένωσης, η φιλοσοφία της για αειφόρο ανάπτυξη, οι στόχοι της και οι βασικοί άξονές της αλλά και η σημασία που έχει το θαλάσσιο περιβάλλον για την αειφόρο χρήση των θαλάσσιων πόρων μας.

Το τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται στην αυξανόμενη ελκυστικότητα των παράκτιων περιοχών ως τόποι διαβίωσης και εργασίας, στην ανάπτυξη του παραθαλάσσιου τουρισμού αλλά και στο πώς μπορεί η συνεχής υποβάθμιση των ακτών να αποτελέσει απειλή για την ποιότητα της ζωής μας.

Στο τέταρτο κεφάλαιο προχωράμε σε περαιτέρω ανάλυση των παράκτιων ζωνών της Ένωσης, στις βασικές αρχές τις οποίες πρέπει να ακολουθεί κάθε παράκτια ζώνη ώστε η διαχείρισή της να είναι επιτυχής καθώς και στα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι παραθαλάσσιες περιοχές.

Στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η πολιτική που ακολουθεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τις παράκτιες ζώνες και οι προτάσεις της στα βασικά παράκτια προβλήματα.

Στο έκτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στην εμπειρία Ευρωπαϊκών Χωρών πάνω στην εφαρμογή της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των Παράκτιων Ζωνών και συγκεκριμένα της Γερμανίας, του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ελλάδας.

Στο έβδομο κεφάλαιο παρουσιάζεται η περίπτωση του Θερμαϊκού Κόλπου ως παράκτια ζώνη, τα προβλήματα ανάπτυξης και περιβαλλοντικής διαχείρισης που αντιμετωπίζει και προτείνονται λύσεις που θα βοηθήσουν, την παράκτια ζώνη του Θερμαϊκού, στην περαιτέρω ανάπτυξη του.

Τέλος, στο όγδοο κεφάλαιο αναφέρονται συνοπτικά τα συμπεράσματα που προκύπτουν από τη συγκεκριμένη εργασία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – Η Πράσινη Βίβλος της Ε.Ε.

2.1 Πράσινη Βίβλος – Εισαγωγή

Η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ), αποτελώντας το μεγαλύτερο εμπορικό εταίρο στο παγκόσμιο εμπόριο, έχει συνειδητοποιήσει από πολύ καιρό, πως η συνεχής αύξηση της ευημερίας της, η αξιοποίηση του τεράστιου δυναμικού της στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον που έχει δημιουργήσει εξαρτάται καθοριστικά από τη συνεχή βελτίωση και την αποτελεσματική λειτουργία του όλου συστήματος μεταφορών τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό της (European Commission, 2006).

Ο ρόλος της Ναυτιλίας ήταν, είναι και θα παραμείνει στο μέλλον θεμελιώδης για το παγκόσμιο εμπόριο, στρατηγικής σημασίας για την οικονομία και την ευημερία μιας ηπείρου που εξαρτάται τόσο πολύ από το εμπόριο. Η Ευρώπη είναι μια ναυτιλιακή ήπειρος, με ηγετική θέση στον κόσμο, όταν επιπλέον περιβάλλεται από δύο ωκεανούς, τέσσερις θάλασσες 70.000 χιλιόμετρα ακτογραμμής, όταν τα 22 από τα 27 κράτη-μέλη της είναι παράκτια ή νησιωτικά κράτη και όπου το 90% του εξωτερικού εμπορίου και το 40% του εσωτερικού εμπορίου της Ένωσης διακινείται μέσω θαλάσσης (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010).

Καθώς η ΕΕ επιδιώκει να αναζωογονήσει την οικονομία της, έχει σημασία να αναγνωριστεί το οικονομικό δυναμικό της θαλάσσιας και της ναυτιλιακής της διάστασης. Εκτιμάται ότι μεταξύ 3 και 5% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος (ΑΕΠ) της Ευρώπης παράγεται από βιομηχανίες και υπηρεσίες με βάση τη θάλασσα, χωρίς να συμπεριλαμβάνεται η αξία των πρώτων υλών όπως του πετρελαίου, του φυσικού αερίου ή των αλιευμάτων (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010). Άνω του 40% του ΑΕΠ προέρχεται από περιφέρειες που διαβρέχονται από τη θάλασσα.

Παρόλα αυτά, οι πολίτες της Ένωσης δεν είναι πάντοτε καλά πληροφορημένοι για τον σημαντικό ρόλο που παίζουν οι ωκεανοί και οι θάλασσες στη ζωή τους. Γνωρίζουν πόσο ζωτική σημασία έχει το νερό, αλλά μπορεί να μην έχουν επίγνωση ότι το περισσότερο από αυτό ανακυκλώνεται μέσω των ωκεανών ως βροχή ή χιόνι. Ανησυχούν για την κλιματική αλλαγή, αλλά δεν αντιλαμβάνονται πάντα τον ζωτικό ρόλο των ωκεανών ως ρυθμιστών του κλίματος. Επωφελούνται από τη δυνατότητα που έχουν να αγοράζουν φτηνά προϊόντα από όλο τον κόσμο, χωρίς να διαπιστώνουν πόσο πολύπλοκος είναι ο εφοδιαστικός ιστός μέσω του οποίου τα προϊόντα αυτά φτάνουν σε μας.

Το ενδιαφέρον της ΕΕ για την αντιμετώπιση του συνόλου των προβλημάτων που συνδέονται με τις θαλάσσιες μεταφορές αποτελεί δείγμα αναγνώρισης για την τεράστια σημασία και συμβολή στο ευρωπαϊκό γίγνεσθαι. Οι πολιτικές αυτές άλλαξαν πράγματι τα δεδομένα των θαλάσσιων μεταφορών, τόσο εντός όσο και εκτός της ΕΕ εκτός από τα προβλήματα της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών σημαιών που εμφανίστηκαν ιδιαίτερα στη δεκαετία του 80, οι ευρωπαϊκές πολιτικές επεκτάθηκαν σε πεδία όπως: η απελευθέρωση της αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό της ΕΕ, οι πολιτικές για την ποντοπόρο ναυτιλία και τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, την ασφάλεια στη θάλασσα, το ναυτεργατικό δυναμικό, τους περιβαλλοντικούς όρους, τις λιμενικές υπηρεσίες και τις ναυτιλιακές υποδομές, τις συναφείς ναυτιλιακές δραστηριότητες κλπ (European Commission, 2006).

Με την Πράσινη Βίβλο για μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική της ΕΕ και τον ευρύ δημόσιο διάλογο που ακολούθησε, επιδιώκεται η θέσπιση μιας νέας θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ, όπου η αειφόρος ανάπτυξη, η ενεργός διαχείριση και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος θα βρεθεί στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος της.

Στο νέο όραμα της ευρωπαϊκής θαλάσσιας πλέον πολιτικής η οποία καλύπτει όλες τις πτυχές που αφορούν τους ωκεανούς και τις θάλασσες θα υπάρχει μια ολιστική, διατομεακή και πολυεπιστημονική προσέγγιση με στόχο την **ακμάζουσα θαλάσσια οικονομία και οικολογική αειφορία** (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010). Την πολιτική αυτή με την ηγετική της θέση αλλά και την ικανότητα που διαθέτει χάρις στην τεράστια εμπειρία και επιστημονική γνώση θα επιδιώξει να επιβάλλει και να εφαρμόσει σε συνεργασία με τις τρίτες χώρες και τους διεθνείς οργανισμούς.

Η Πράσινη Βίβλος αποτελεί συνέχεια των σημερινών πολιτικών και πρωτοβουλιών της ΕΕ, τις οποίες ενοποιεί, ολοκληρώνει, με κύριο στοιχείο και διάσταση την περιβαλλοντική αειφορία που συνδυάζεται απόλυτα με την στρατηγική της Λισσαβόνας. Τόσο οι επιπτώσεις όσο και η σημασία της για την ελληνική ναυτιλία αλλά και το πλούσιο ελληνικό θαλάσσιο οικοσύστημα και ναυτική κληρονομία από την εφαρμογή της θα είναι ιδιαίτερα σημαντική.

2.2 Στόχοι της Πράσινης Βίβλου

Στόχος της Πράσινης Βίβλου είναι να εγκαινιάσει τη συζήτηση σχετικά με μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική της ΕΕ, 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 (European Commission, 2006).

Μια συνεκτικότερη και πλέον ολοκληρωμένη προσέγγιση παράκτιου σχεδιασμού και διαχείρισης αναμένεται να εξασφαλίσει ένα καλύτερο πλαίσιο για την αξιοποίηση των συνεργειών, την αύξηση της συνεκτικότητας και, εν τέλει, την επίτευξη μιας αειφόρου ανάπτυξης, καλύτερης ποιότητας και μεγαλύτερης αποδοτικότητας. Αυτός είναι ο στόχος της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών και ο στόχος της σύστασης της ΕΕ για την ΟΔΠΖ.

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.

Η ΕΕ μετά το 2006 με την Πράσινη Βίβλο μιλάει για μια πολιτική με στόχο το θαλάσσιο περιβάλλον, γιατί η απειλή δεν προέρχεται από την ναυτιλία αλλά από την **συγκέντρωση όλων των παράκτιων δραστηριοτήτων στο ίδιο μέρος** (http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/index_el.htm).

2.3 Άξονες της Πράσινης Βίβλου

Βασικοί άξονες της Πράσινης Βίβλου:
(http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/index_el.htm)

- Διατήρηση και ενίσχυση της ακμάζουσας θαλάσσιας οικονομίας. Αποτελεί βασικό στόχο της Πράσινης Βίβλου ώστε η ΕΕ να μπορέσει να διατηρήσει την ηγετική της θέση στην θαλάσσια οικονομία.
- Άρση της απομόνωσης των νησιών. Τα θέματα που απασχολούν κυρίως την Βίβλο στον τομέα αυτό είναι: οι μεταφορές, ώστε να μην αποκοπούν τα νησιά από τον υπόλοιπο κόσμο, οι βιώσιμες οικονομικές δραστηριότητες, όπως η αλιεία, ο τουρισμός και ο αγροτικός τομέας, η ενεργειακή αυτονομία των νησιών και η διεύρυνση της τουριστικής περιόδου.
- Θαλάσσια χωροταξία. Να καθοριστούν δηλαδή τα χωρικά όρια μέσα στα οποία θα επιτρέπεται να εκτελούνται οι διάφορες δραστηριότητες με στόχο φυσικά την θαλάσσια αειφορία.
- Οργανωμένη διαχείριση των παράκτιων περιοχών. Με την συγκέντρωση όλο και περισσότερων δραστηριοτήτων στην ίδια περιοχή κρίνεται απαραίτητη η οργανωμένη διαχείριση αυτών και η αποκατάσταση των βλαβών μέσω μιας οργανωμένης διοίκησης.
- Διατήρηση της ναυτιλιακής κληρονομιάς και της παράδοσης. Αυτό μπορεί να γίνει με τη διάσωση των τεχνών της θάλασσας, τη διάσωση και αξιοποίηση των ναυπηγημάτων, τη μελέτη και καταγραφή των τρόπων κατασκευής τους, τη μάθηση και ανάδειξη της ναυτικής παραδοσιακής τέχνης, την ευαισθητοποίηση του κόσμου για τη θάλασσα και την προστασία της καθώς και με την αξιοποίηση της παραδοσιακής ναυπηγικής σε επαγγελματικό και ιδιωτικό τομέα.

Άλλα θέματα με τα οποία ασχολείται η Πράσινη Βίβλος είναι: η κατασκευή ναυτικών μουσείων και η έρευνα πάνω στον τομέα αυτόν, η ασφάλεια στη θάλασσα και πιο συγκεκριμένα το πρόβλημα της λαθρομετανάστευσης αλλά και το θέμα της εκπροσώπησης της Ένωσης στους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς .

Στην συγκεκριμένη εργασία θα αναλύσουμε τις παράκτιες ζώνες, το κατά πόσο είναι οργανωμένες και το εάν υπάρχουν εργαλεία και πολιτικές που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη ολοκληρωμένη διαχείριση αυτών.

2.4 Η Σημασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος για την Αειφόρο Χρήση των Θαλάσσιων Πόρων μας

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 ΕΕ.

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 (European Commission,2006).

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 ιχθυαποθεμάτων. 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 ΕΕ 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 (European Commission,2006).

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 (European Commission,2006).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – Μεγιστοποίηση της Ποιότητας Ζωής στις Παράκτιες Περιοχές

3.1 Η Αυξανόμενη Ελκυστικότητα των Παράκτιων Περιοχών ως Τόποι Διαβίωσης και Εργασίας

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 (European Commission,2006). 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, μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά την ευημερία. Παραδείγματα αποτελούν οι ψυχαγωγικές δραστηριότητες, όπως ο χρόνος που περνάμε στην παραλία και η αξία των τοπίων της ακτής (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010).

Η υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, από μεγάλης κλίμακας πολλαπλασιασμό φυκιών ή περιστασιακές επιδρομές μεδουσών στη Μεσόγειο, οδηγεί σε σημαντικό περιορισμό της ποιότητας ζωής.

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 κοινωνικό-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 (<http://ec.europa.eu/environment/iczm/home.htm>).

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 τηλ-εκπαίδευση, η δημόσια πρόσβαση στο διαδίκτυο και η τηλεργασία.

Απαιτείται μια Βιώσιμη και Ολοκληρωμένη διαχείριση των παραθαλάσσιων ζωνών που αποτελεί σύσταση και κατεύθυνση πολιτικής της ΕΕ η οποία περιλαμβάνει ενεργές δράσεις και πολιτικές όπως (ΕΛΙΑΜΕΠ,2010):

- Προώθηση της αειφόρου χρήσης των θαλασσών και διατήρηση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων με μέτρα που στοχεύουν στην καλή περιβαλλοντική κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για το σκοπό αυτό η επιβολή και η τήρηση αυστηρών περιβαλλοντικών προτύπων (standards) για όλες τις παράκτιες δραστηριότητες που προκαλούν άμεσες ή έμμεσες επιπτώσεις στην ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος κρίνεται απολύτως απαραίτητη. Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να αντιμετωπιστεί η ρύπανση κάθε μορφής και η διοχέτευση στη θάλασσα κάθε είδους αποβλήτων και απορριμμάτων από τις δραστηριότητες αυτές. Με τον ίδιο τρόπο θα πρέπει να αντιμετωπιστεί η ρύπανση από το σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων τόσο αυτών που αφορούν τη θάλασσα μεταφορά όσο και αυτών που αφορούν τις συναφείς ναυτιλιακές δραστηριότητες. Η εφαρμογή των διεθνών κανόνων και καλλίτερων πρακτικών και συμπεριφορών περιβαλλοντικά φιλικών θα πρέπει να προωθηθεί.
- Συστηματική παρακολούθηση της κατάστασης του θαλάσσιου περιβάλλοντος με την συγκέντρωση αξιόπιστων στοιχείων και γνώσεων για τις μεταβολές στην ποιότητά του, για τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του, τις επιπτώσεις και πιέσεις που δέχεται. Απαιτείται η εκτέλεση αντίστοιχων προγραμμάτων καθώς και η θέσπιση θαλάσσιων στρατηγικών και στόχων βελτίωσης με την λήψη κατάλληλων μέτρων σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής. Η συνεχής παρατήρηση, η συλλογή στοιχείων και η ανταλλαγή πληροφόρησης σε ευρωπαϊκό επίπεδο είναι απαραίτητη για την επιστημονική γνώση και έρευνα στην οποία θα στηριχθούν οι όποιες πολιτικές.

- Εγκαθίδρυση προστατευόμενων θαλάσσιων περιοχών με στόχο την προστασία της θαλάσσιας βιοποικιλότητας και την επιβίωση ορισμένων οικοσυστημάτων, βιοτόπων και αποθεμάτων που απειλούνται με εξαφάνιση. Η ανάπτυξη ενός τέτοιου δικτύου προστατευόμενων θαλάσσιων περιοχών καθώς και του δικτύου Natura 2000 αποτελεί ήδη μια προτεραιότητα των θαλάσσιων πολιτικών της ΕΕ και έχει προωθηθεί σημαντικά σε πολλές χώρες μέλη. Ιδιαίτερη έμφαση στο πεδίο αυτό θα πρέπει επίσης να δοθεί σε ζώνες εκτός των χωρικών υδάτων, καθώς και διαχείριση της αλιείας στηριγμένη στην κατάλληλη επιστημονική γνώση.

- Ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής για τα νησιά λόγω της τεράστιας σημασίας που έχουν για την ΕΕ. Το ανεκμετάλλετο παραγωγικό δυναμικό ο μοναδικός φυσικός, πολιτιστικός, ιστορικός πλούτος που διαθέτουν, ο ρόλος τους στις θαλάσσιες μεταφορές και η συμβολή τους στο εμπόριο, τον τουρισμό και την αλιεία, η γεωγραφική τους σημασία απαιτούν ιδιαίτερες πολιτικές και μέτρα για την αντιμετώπιση πολλών προβλημάτων τους που προέρχονται από παράγοντες όπως: Η φυσική τους απομόνωση σε διαφορετικό βαθμό από τα κύρια κέντρα παραγωγής και κατανάλωσης της ΕΕ, γεγονός που απαιτεί την αντιμετώπιση του προβλήματος της εποχικότητας. Η περιορισμένη φύση και μέγεθος των ανθρώπινων και φυσικών πόρων, το μικρό μέγεθος της τοπικής αγοράς και η έλλειψη οικονομιών κλίμακας και δραστηριοτήτων, τα εύθραυστα οικοσυστήματα και το ευαίσθητο περιβάλλον. Τα μειονεκτήματα αυτά θα πρέπει να αποτελέσουν στόχο των πολιτικών άρσης της απομόνωσης για τα νησιά σε περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Η ενίσχυση για την ανάπτυξη υποδομών δημόσιας υγείας, παιδείας, ύδρευσης, ενέργειας με ιδιαίτερη έμφαση στις ανανεώσιμες πηγές, μεταφορών, επικοινωνιών κάθε μορφής, αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών προβλημάτων, πρόσβασης στις αγορές, μπορούν να αποτελέσουν βασικά εργαλεία αντιμετώπισης της απομόνωσης και των προβλημάτων της εποχικότητας. Όπως αναφέρουμε και προηγούμενα η βιώσιμη ολοκληρωμένη διαχείριση με τη συλλογική δράση και συμμετοχή όλων των φορέων σε τοπικό επίπεδο είναι απαραίτητη.

• Εφαρμογή ολοκληρωμένων πολιτικών διαχείρισης και σχεδιασμού των παράκτιων περιοχών σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Οι ολοκληρωμένες πολιτικές και λύσεις λόγω των ιδιαιτεροτήτων που παρουσιάζονται στα συγκεκριμένα προβλήματα μπορούν να βρεθούν και να εφαρμοστούν μόνο σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο. Τα «υψηλότερα» επίπεδα Διοίκησης, Εθνικό και Ευρωπαϊκό, παρέχουν το νομικό και θεσμικό πλαίσιο, καθώς και μέτρα που διευκολύνουν την ανάληψη δράσης απ' τα δύο πρώτα επίπεδα. Η συμβολή των δύο «υψηλότερων» επιπέδων στην ενίσχυση με πόρους κρίνεται επίσης καθοριστική. Η τοπική και περιφερειακή διοίκηση διαθέτει την μεγαλύτερη δυνατή πληροφόρηση και μπορεί να κινητοποιήσει τους εμπλεκόμενους τοπικούς φορείς των παραθαλάσσιων περιοχών. Στα άλλα επίπεδα η διάχυση της πληροφόρησης και των καλύτερων πρακτικών διαχείρισης μπορεί να ενισχύσουν σημαντικά τις πρωτοβουλίες και δράσεις που αναλαμβάνονται στα δύο προηγούμενα επίπεδα. Όσο αφορά στις αρμοδιότητες και τις ευθύνες για τις παραπάνω πολιτικές καθώς και τους κανόνες εφαρμογής της νομοθεσίας ανάμεσα στις διάφορες Διοικητικές αρχές, απαιτείται ο πλέον αποτελεσματικός συντονισμός, συνέργια και συμπληρωματικότητα στη διαχείριση και το σχεδιασμό, αλλά κυρίως στην εφαρμογή των μέτρων πολιτικής προκειμένου να αποφεύγονται οι συγχύσεις αρμοδιοτήτων και η έλλειψη συντονισμένης δράσης για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που εμφανίζονται.

Είναι αυτονόητο πως η σημασία και ο ρόλος των παραπάνω πολιτικών για τη χώρα μας είναι εξαιρετική. Η τεράστια ποικιλία, ο πλούτος και η ευαισθησία του ελληνικού θαλάσσιου περιβάλλοντος με το πλήθος των νησιών του, απαιτεί πράγματι την ανάπτυξη βιώσιμων ολοκληρωμένων πολιτικών διαχείρισης και συντονισμένης συλλογικής δράσης.

3.2 Παράκτιοι Κίνδυνοι

Οφείλουμε να αναρωτηθούμε πώς θα προστατεύσουμε τους ωκεανούς, αλλά και πώς θα προστατευτούμε από αυτούς. Η θάλασσα συνδέεται με σοβαρούς κινδύνους για τον άνθρωπο και τα υλικά αγαθά. Πολλοί από αυτούς συνδέονται με φυσικές απειλές όπως η διάβρωση, οι πλημμύρες παραθαλάσσιων περιοχών, οι καταιγίδες και τα παλιρροϊκά κύματα (τσουνάμι). Μερικοί από αυτούς είναι καθαρά ανθρωπογενείς, όπως λόγω χάριν η κλιματική αλλαγή και απαιτούν επείγοντα μέτρα για να αποφευχθούν σοβαρές επιπτώσεις κατά τις επερχόμενες δεκαετίες. Ο μετριασμός της αλλαγής του κλίματος αποτελεί το κλειδί για να προστατεύσουμε την οικονομία μας. Εν όψει των ήδη αναπόφευκτων συνεπειών, απαιτούνται εμπειριστατωμένες στρατηγικές προσαρμογής για τη διαχείριση των κινδύνων που απειλούν τις υποδομές κοντά στις ακτές και στην ανοικτή θάλασσα, για να οργανωθεί η άμυνα μας από τη θάλασσα και για να προστατευθούν τα θαλάσσια οικοσυστήματα στα οποία στηρίζονται οι συναφείς δραστηριότητες. Υφίστανται επίσης κίνδυνοι που προέρχονται από τον άνθρωπο, ιδίως ρύπανση από ανθρώπινες δραστηριότητες, όπως η ακούσια και η εκούσια ρύπανση από πλοία, καθώς και κίνδυνοι από παράνομες δραστηριότητες όπως το λαθρεμπόριο, η λαθρομετανάστευση, η πειρατεία και η τρομοκρατία (European Commission, 2006).

3.2.1 Μηχανισμοί προστασίας των ακτών και φυσικές καταστροφές

Η αύξηση στη συχνότητα εμφάνισης έντονων καταιγίδων και πλημμυρών στην Ευρώπη, που αποδίδεται γενικά στην παγκόσμια αλλαγή του κλίματος, θα έχει επιπτώσεις στις παράκτιες υποδομές, τη ναυτιλία, τις υδατοκαλλιέργειες και τα έργα θαλάσσιας μηχανικής, όπως τα συστήματα αξιοποίησης των κυμάτων και των παλιρροϊών. Αναμένεται ότι μέχρι το 2020 οι μισοί από τους υγροτόπους της Ευρώπης θα έχουν εξαφανιστεί.

Τα δημόσια κονδύλια που δαπανώνται στην ΕΕ για την προστασία των ακτογραμμών από τον κίνδυνο της διάβρωσης και των πλημμυρών έχουν ανέλθει συνολικά σε περίπου 3,2 δις ευρώ, σε σύγκριση με τα 2,5 δις ευρώ του 1986, και από μελέτες προκύπτει ότι το μέσο ετήσιο κόστος της διάβρωσης των ακτών θα ανέλθει σε 5,4 δις ευρώ για την περίοδο 1990-2020.

Οι αυξημένες δαπάνες αποτελούν ένα μήνυμα πως πρέπει να γίνουν περισσότερα για να ενσωματωθούν οι κίνδυνοι στις αποφάσεις που αφορούν το σχεδιασμό και τις επενδύσεις. Προκύπτει επίσης το ζήτημα του κατά πόσο και πως μέρος του κινδύνου και της συνεπαγόμενης οικονομικής δαπάνης πρέπει να μεταφερθεί σε ιδιώτες, οι οποίοι είτε αυξάνουν τον κίνδυνο είτε επιλέγουν να ζήσουν ή να επενδύσουν σε απειλούμενες περιοχές. Αν δεν ληφθούν μέτρα για να περιοριστούν οι επιπτώσεις από τις απειλές, το αποτέλεσμα θα είναι υψηλότερα ασφάλιστρα και μεγαλύτερο κόστος σε όλους τους τομείς.

3.2.2 Ασφάλεια και προστασία

Οι κίνδυνοι και οι απειλές που συνδέονται με τη θάλασσα περιλαμβάνουν επίσης τη ρύπανση από τα πλοία, και εγκληματικές δραστηριότητες, από μεταφορές ανθρώπων και λαθρεμπόριο, μέχρι τρομοκρατία. Οι εν λόγω κίνδυνοι και απειλές κατά των ευρωπαϊκών συμφερόντων απαιτούν έλεγχο της συμμόρφωσης με τους κανόνες της ασφάλειας στη θάλασσα, μέσω ελέγχων από το κράτος λιμένα, αξιόπιστη και αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας των πλοίων και στενότερη επιτήρηση. Αυτό με τη σειρά του απαιτεί εναρμόνιση των αποκλίσεων μεταξύ των νομοθεσιών των κρατών μελών και την εφαρμογή διεθνών πράξεων, όπως ο Διεθνής κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (κώδικας ISPS). Η παρακολούθηση των υδάτων της ΕΕ συνεπάγεται σημαντικότερους πόρους, δηλ.: συστήματα επιτήρησης από εδάφους, αέρος και δορυφόρων, καθώς και συστήματα παρακολούθησης σκαφών. Η περαιτέρω ενοποίηση θα αποβεί χρήσιμη στον τομέα αυτό (European Commission, 2006).

Η καταπολέμηση των κινδύνων και των απειλών αυτών μπορεί να γίνει αποτελεσματικότερη με δράσεις βελτίωσης της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, κοινές ομάδες διερεύνησης και με την ενίσχυση της προστασίας των υποδομών ζωτικής σημασίας στην ΕΕ.

Η κατοχύρωση της ασφάλειας και της προστασίας στις θάλασσές μας απαιτεί διεθνή συνεργασία. Η ΕΕ συνεργάζεται με τις ΗΠΑ στο πλαίσιο της Πρωτοβουλίας για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων (CSI) που δρομολογήθηκε μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001. Η εν λόγω προσέγγιση πρέπει να επεκταθεί και σε άλλες χώρες που έχουν πολλές συναλλαγές με την ΕΕ μέσω θαλάσσης (European Commission, 2006).

3.3 Η Συνεχής Υποβάθμιση των Παράκτιων Περιοχών της Ευρώπης Απειλεί την Ποιότητα της Ζωής μας

Η ζωή κοντά στη θάλασσα είναι πολύ ελκυστική. Ενώ οι άνθρωποι εξακολουθούν να θεωρούν τις ακτές ανεξάντλητο αγαθό, οι καταστροφές και οι μη αναστρέψιμες μεταβολές στα παράκτια οικοσυστήματα συνεχίζονται με αμείωτο ρυθμό. Οι σημερινές τάσεις δείχνουν ότι οι αλλαγές των χρήσεων γης στις παράκτιες περιοχές έχουν μεγαλύτερη έκταση από ότι σε άλλες περιοχές. Για παράδειγμα, η επέκταση των τεχνητών επιφανειών κατά μήκος των ακτών της Ευρώπης είναι κατά 1/3 ταχύτερη από ότι στις ηπειρωτικές περιοχές. Οι αλλαγές αυτές είναι γενικευμένες και προκαλούνται από ευρύ φάσμα παραγόντων όπως οι δημογραφικές αλλαγές, η οικονομική αναδιάρθρωση, το αυξημένο βιοτικό επίπεδο, οι δραστηριότητες ψυχαγωγίας και οι δομές του παγκόσμιου εμπορίου. Σε πολλές παράκτιες περιοχές οι παράγοντες αυτοί επέφεραν ραγδαίες αλλαγές που έχουν μεταβάλει δραστικά την μακροπρόθεσμη δυνητική βιωσιμότητα των παράκτιων οικοσυστημάτων και των υπηρεσιών που προσφέρουν. Είναι όλο και πιο πιθανό ότι οι σημερινές επιπτώσεις στα παράκτια οικοσυστήματα θα επιδεινώνονται στο εξής συνεχώς εξαιτίας της μεταβολής του κλίματος (Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, 2006).

Τα παράκτια οικοσυστήματα παρέχουν ευρύ φάσμα υπηρεσιών στην κοινωνία. Σε αυτές περιλαμβάνονται οι υπηρεσίες εφοδιασμού, όπως η παροχή τροφής, καυσόξυλων, ενεργειακών πόρων και φυσικών προϊόντων, καθώς και πολιτιστικών υπηρεσιών-απολαβών, όπως ο τουρισμός και η αναψυχή. Επιπλέον, τα παράκτια οικοσυστήματα προσφέρουν σημαντικές ρυθμιστικές και υποστηρικτικές υπηρεσίες, όπως για παράδειγμα η σταθεροποίηση της ακτογραμμής, η προστασία από φυσικούς κινδύνους και η αποτοξικοποίηση των ρυπασμένων υδάτων. Καθώς οι ακτές αποκτούν όλο και περισσότερο κομβικό ρόλο στο παγκόσμιο εμπόριο και εφοδιασμό, παρουσιάζουν διαρκώς μεγαλύτερη ανάπτυξη, με συνέπεια την υποβάθμιση των υπηρεσιών που προσφέρουν τα οικοσυστήματα.

Οι τάσεις αυτές είναι σημαντικές διότι τέτοιου είδους υπηρεσίες αντιπροσωπεύουν σημαντικό ποσοστό της συνολικής οικονομικής αξίας των παράκτιων ζωνών. Για παράδειγμα, οι βιολογικοί θαλάσσιοι πόροι της Ευρώπης εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την ποιότητα των παράκτιων ζωνών. Όταν διαταράσσονται οι φυσικές λειτουργίες, οι διεργασίες υποβάθμισης σταδιακά επιταχύνονται και η αντιμετώπισή τους, από κοινωνικής πλευράς, καθίσταται δύσκολη. Οι φυσικές αυτές λειτουργίες δεν μπορούν να υποκατασταθούν από την τεχνολογία.

Εκτός από ορισμένες εξαιρέσεις, οι περισσότερες παράκτιες περιοχές συγκαταλέγονται στις λιγότερο οικονομικά ανεπτυγμένες περιοχές της ΕΕ. Το 1996, 19 από τις 25 μειονεκτούσες περιοχές της ΕΕ των 15 ήταν παράκτιες περιοχές και αυτό εξακολουθεί να θεωρείται και σήμερα ιδιαίτερος σημαντικό θέμα στη διευρυμένη ΕΕ (<http://ec.europa.eu/environment/iczm/home.htm>). Επιπλέον, τα μικρά νησιά αποτελούν μια ακόμη ομάδα η οποία πλήττεται έντονα από κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα (π.χ. μετανάστευση και έλλειψη οικονομικής υποδομής).

Μέχρι σήμερα η ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών βασιζόταν στην οικονομική αναδιάρθρωση. Αυτό επετεύχθη κυρίως μέσω του τουρισμού και της επακόλουθης άνθησης στον τομέα των κατασκευών, κυρίως στις περιοχές της Μεσογείου και του Ατλαντικού. Σε άλλες περιοχές, προτεραιότητα δόθηκε στην οικονομική αναδιάρθρωση της αλιευτικής βιομηχανίας λόγω της δραστηκής μείωσης των ιχθυαποθεμάτων. Επιπροσθέτως, η αύξηση του αριθμού των λιμένων και των θαλάσσιων μεταφορών οδήγησαν στην αντιμετώπιση των ακτών ως τόπων ανεφοδιασμού.

Παράλληλα, η επέκταση των οικιστικών περιοχών, η ανάπτυξη θέρετρων και λιμένων και οι υδατοκαλλιέργειες επηρεάζουν άμεσα τα οικοσυστήματα. Οι επιδράσεις τους επεκτείνονται πέραν αυτών της ρύπανσης, της ιζηματογένεσης και των αλλαγών που συντελούνται στην δυναμική των ακτών. Οι καταστροφικές πρακτικές αλιείας, η υπερεκμετάλλευση του παράκτιου θαλάσσιου βυθού, η κλιματική αλλαγή και η άνοδος της στάθμης της θάλασσας συνιστούν εξίσου σημαντικές απειλές για τους παράκτιους οικοτόπους, στους οποίους συγκαταλέγονται οι εκτατικές γεωργικές εκτάσεις, οι υγρότοποι και τα υποθαλάσσια λιβάδια φυκιών.

Επιπλέον, η πυκνότητα του πληθυσμού στις παράκτιες περιοχές είναι κατά μέσο όρο 10 % υψηλότερη από ότι στις ηπειρωτικές περιοχές. Σε ορισμένες χώρες μάλιστα, το ποσοστό αυτό φτάνει ακόμη και το 50 %. Ακόμη πιο ανησυχητικό είναι το φαινόμενο της μετατροπής φυσικών παράκτιων περιοχών σε τεχνητές επιφάνειες, με ρυθμό που ξεπερνάει εκείνον της αύξησης της πυκνότητας του πληθυσμού. Εξαιτίας του μη αναστρέψιμου χαρακτήρα τους, οι μεταβολές αυτές χαρακτηρίζονται ως βασικές απειλές για τη βιωσιμότητα των παράκτιων ζωνών. Η κύρια κατοικία (αλλά κυρίως η δευτερεύουσα κατοικία σε πολλές περιοχές), οι υπηρεσίες και η αναψυχή θεωρούνται οι κύριοι παράγοντες του φαινομένου αυτού, καθώς καταλαμβάνουν το 61 % των τεχνητών επιφανειών που συναντάται στις παράκτιες περιοχές (Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, 2006).

Κατά το παρελθόν, οι περισσότερες παράκτιες περιοχές θεωρούνταν περιφερειακές ως προς την οικονομική ανάπτυξη. Ωστόσο, σήμερα όλο και περισσότερες παράκτιες περιοχές αποτελούν τους κύριους τόπους ανάπτυξης. Υπάρχουν πολλές παράκτιες περιοχές στην Ευρώπη όπου το ποσοστό των τεχνητών επιφανειών ξεπερνάει το 45 % του συνόλου της έκτασης της παράκτιας ζώνης (δηλ. σε απόσταση έως 1 χλμ. από τον αιγιαλό). Οι πλέον εντατικά χρησιμοποιούμενες περιοχές είναι οι παράκτιες ζώνες της Μεσογείου (Γαλλία, Ισπανία και ορισμένα τμήματα της Ιταλίας). Ολόκληρη η Γαλλική ακτή στον Ατλαντικό είναι εξίσου πυκνοκατοικημένη, όπως επίσης οι Ισπανικές ακτές του Ατλαντικού και μεγάλα τμήματα των ακτών της Πορτογαλίας. Τέλος, σε μεγάλα τμήματα των ακτών της Βόρειας Θάλασσας παρατηρείται εξίσου έντονη δόμηση (Κάτω Χώρες και Βέλγιο).

Το υψηλό βιοτικό επίπεδο στην ΕΕ, η απελευθέρωση τιμών στον τομέα των αερομεταφορών και η επακόλουθη ανάπτυξη των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους σε συνδυασμό με την ανάπτυξη διευρωπαϊκών οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων, αύξησαν κατά πολύ την κινητικότητα των Ευρωπαίων και ιδίως την πρόσβασή τους σε παράκτιες περιοχές. Επιπλέον, η αύξηση του ατομικού εισοδήματος σημαίνει περισσότερες επενδύσεις για την απόκτηση δευτερεύουσας κατοικίας κυρίως σε παράκτιες περιοχές, καθώς παρουσιάζουν ενδιαφέρον από άποψη κόστους και προσφέρουν νέες δυνατότητες αναψυχής.

Η ανάπτυξη που σημειώθηκε στον τομέα των εγκαταστάσεων και υπηρεσιών για να καλυφθούν οι ανάγκες των ιδιοκτητών δευτέρας κατοικίας και των τουριστών (π.χ. ξενοδοχεία, υδάτινα πάρκα, γήπεδα γκολφ και πίστες καρτ) συνιστά απειλή για τον τοπικό χαρακτήρα πολλών παράκτιων περιοχών (Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, 2006).

Οι παράκτιες περιοχές αντιμετωπίζουν μια επιπρόσθετη απειλή από την μεταβολή του κλίματος. Οι διάφορες προαναφερθείσες μη κλιματικές πιέσεις ενδεχομένως να έχουν ήδη επηρεάσει αρνητικά την μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα των παράκτιων οικοσυστημάτων και συνεπώς την ικανότητά τους να αντιμετωπίσουν τις πρόσθετες πιέσεις της κλιματικής μεταβολής. Οι φυσικές πεδιάδες πλημμυρών των κυριότερων ποταμών της Ευρώπης (π.χ. Ρήνος, Έλβα, Πάδος) έχουν ήδη σχεδόν καλυφθεί από αναπτυξιακά έργα. Παρόμοια φαινόμενα γρήγορου ρυθμού ανάπτυξης σημειώνονται και σε παράκτιες πεδινές περιοχές, με αύξηση των τεχνητών επιφανειών κατά 1 900 km² μεταξύ 1990–2000. Η τάση αυτή δεν παρουσιάζει σημάδια υποχώρησης.

Συνεπώς, η αποκαλούμενη «παράκτια συρρίκνωση» παρουσιάζεται σε πολλές παράκτιες περιοχές. Η «παράκτια συρρίκνωση» αναφέρεται στις περιπτώσεις εκείνες που τα κτήρια και οι υποδομές εξαπλώνονται και προσεγγίζουν όλο και περισσότερο τον αιγιαλό, που ουσιαστικά λειτουργεί ως ασπίδα προστασίας μεταξύ θάλασσας και ξηράς, εις βάρος των φυσικών συστημάτων. Η «συρρίκνωση» αυτή καθιστά πιο ευαίσθητες τις παράκτιες περιοχές απέναντι στην κλιματική μεταβολή και την άνοδο της στάθμης της θάλασσας, κυρίως κατά την εμφάνιση ακραίων καιρικών φαινομένων, όπως οι μαζικές καταιγίδες.

Η βελτίωση της διαχείρισης παράκτιων ζωνών, κυρίως σε ότι αφορά τον χωρικό σχεδιασμό, έχει την δυνατότητα να καταστήσει τις παράκτιες περιοχές λιγότερο ευαίσθητες απέναντι στις συνέπειες της κλιματικής αλλαγής. Οι εθνικές στρατηγικές για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, που συζητούνται σε αρκετές χώρες, προσφέρουν σαφή καθοδήγηση για την ενίσχυση της φυσικής αντοχής των ακτών και την ενίσχυση της βιωσιμότητας.

Για παράδειγμα, η αρχή της συντεταγμένης υποχώρησης, που στοχεύει στη μείωση της ευπάθειας των κοινωνικό-περιβαλλοντικών συστημάτων απέναντι στην κλιματική αλλαγή εξυπηρετεί ταυτόχρονα την βασική ιδέα της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών.

Από το 1995, η ανησυχία σχετικά με την κατάσταση της Ευρωπαϊκής ακτογραμμής οδήγησε σε ορισμένες πρωτοβουλίες της ΕΕ, που βασίζονται στην έννοια της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών (ICZM). Η ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών (ICZM) επιχειρεί να εξισορροπήσει τις αναπτυξιακές ανάγκες με την προστασία των ίδιων πόρων που υποστηρίζουν την οικονομία των παράκτιων περιοχών (<http://ec.europa.eu/environment/iczm/home.htm>).

Η Ευρωπαϊκή Θεματική Στρατηγική για την Θάλασσα (European Marine Thematic Strategy) εξετάζει το θέμα των ακτών προωθώντας την οικοσυστημική προσέγγιση και προτείνοντας Θαλάσσιες Ενότητες. Επίσης, η ΕΕ, ανέλαβε το έργο χάραξης μίας ναυτιλιακής πολιτικής. Όλες οι νέες αυτές πρωτοβουλίες πολιτικών έχουν τη δυνατότητα να συμβάλουν ενεργά στη βελτίωση της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών και των οικοσυστημάτων τους. Κλειδί της επιτυχίας των πρωτοβουλιών αυτών είναι ο σχεδιασμός συνεκτικών δράσεων που να συνδέει όλες τις πολιτικές και η εφαρμογή των δράσεων μέσω βελτιωμένων μηχανισμών διακυβέρνησης.

3.4 Παράκτιος Τουρισμός

Οι παραθαλάσσιες περιοχές και τα νησιά αποτελούν σημαντικά στοιχεία της ελκυστικότητας και της επιτυχίας του παραθαλάσσιου τουρισμού. Η ανάπτυξη του βιώσιμου τουρισμού στις εν λόγω περιοχές πρέπει να ενισχυθεί, έτσι ώστε η Ευρώπη να παραμείνει ο πρώτος παγκόσμιος τουριστικός προορισμός (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010).

Ο βιώσιμος τουρισμός μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη των παραθαλάσσιων περιοχών και των νησιών μέσω της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων, της κάλυψης των κοινωνικών αναγκών και της ενίσχυσης της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς και των τοπικών οικοσυστημάτων. Η ανάγκη βελτίωσης ή διατήρησης της ελκυστικότητάς τους αποτελεί κίνητρο, έτσι ώστε όλο και περισσότεροι προορισμοί να υιοθετήσουν πιο βιώσιμες και φιλικές προς το περιβάλλον πρακτικές και πολιτικές. Αρκετοί προορισμοί καταβάλλουν φιλότιμες προσπάθειες να εφαρμόσουν μια διαχειριστική προσέγγιση συνολικής ποιότητας. Θεσπίζουν στρατηγικές με τους εταίρους τους, εφαρμόζουν βέλτιστες πρακτικές και αναπτύσσουν εργαλεία παρακολούθησης και αξιολόγησης για να προσαρμόσουν τη φιλοσοφία τους. Η εμπειρία τους μπορεί να αποτελέσει τη βάση συστάσεων που θα διαδοθούν σε όλους τους παραθαλάσσιους τουριστικούς προορισμούς.

Η Επιτροπή εργάζεται για την κατάρτιση ενός Ευρωπαϊκού Προγράμματος Δράσης (Agenda 21) για την αειφορία του ευρωπαϊκού τουρισμού. Το εν λόγω Πρόγραμμα Δράσης 21 θα συμβάλλει στις προσπάθειες που καταβάλλονται για να προωθηθεί η αειφορία στις παραθαλάσσιες περιοχές και τα νησιά της Ευρώπης.

Η διαφοροποίηση των τουριστικών προϊόντων και υπηρεσιών μπορεί να συμβάλει στην ανταγωνιστικότητα των παραθαλάσσιων και νησιωτικών προορισμών, ιδίως όταν στους τουρίστες προσφέρεται η δυνατότητα να απολαύσουν κέντρα πολιτιστικού ενδιαφέροντος και φυσικής ομορφιάς στις παραλίες και στην αγροτική ή αστική ενδοχώρα και διαφοροποιημένα θαλάσσια θεάματα, όπως η παρακολούθηση θαλάσσιων θηλαστικών, καταδύσεις και υποβρύχια αρχαιολογία ή κέντρα σωματικής

υγείας και θαλασσοθεραπείας (European Commission, 2006). Η εν λόγω διαφοροποίηση αποφέρει πολλαπλά οφέλη, όπως μείωση της πίεσης στις παραλίες, εναλλακτικές πηγές εισοδήματος για πρώην αλιείς σε παραθαλάσσιες κοινότητες και δημιουργία νέων δραστηριοτήτων για τη στήριξη της διατήρησης και της ανάπτυξης της τοπικής πολιτιστικής κληρονομιάς.

Η διαφοροποίηση μπορεί να 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.

Η σχέση μεταξύ ερασιτεχνικής και επαγγελματικής αλιείας έχει μεγάλη σημασία στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων αναψυχής. Η Ευρωπαϊκή Ένωση Ερασιτεχνών Αλιέων δηλώνει ότι εκτιμά πως στην Ευρώπη υπάρχουν 8-10 εκατομμύρια ερασιτέχνες αλιείς στη θάλασσα και ο σχετικός κλάδος αποτιμάται σε 8 ως 10 δις ευρώ. Αναμφίβολα, η αξία ενός ψαριού που πιάνει ένας ερασιτέχνης ψαράς ξεπερνά την αξία του ίδιου ψαριού όταν αλιεύεται για εμπορικούς σκοπούς από ένα αλιευτικό σκάφος. Από την άλλη πλευρά, είναι κατανοητό πως οι αλιείς ζητούν οι περιορισμοί που επιβάλλονται στην αλιεία ορισμένων ιχθύων για λόγους διατήρησης να εφαρμόζονται επίσης και στους ερασιτέχνες ψαράδες, ιδίως όταν οι τελευταίοι χρησιμοποιούν αλιευτικά εργαλεία παρόμοια με εκείνα που χρησιμοποιούν οι επαγγελματίες αλιείς. Τα θέματα αυτά πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο περαιτέρω μελέτης και ανάλυσης (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010).

3.5 Διαχείριση της Διασύνδεσης Ξηράς/Θάλασσας

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 (ΟΔΠΖ). Μια από τις βάσεις της ΟΔΠΖ 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 ΟΔΠΖ σε συνεργασία με τις περιφερειακές και τοπικές τους αρχές, καθώς και με τους εμπλεκόμενους παράγοντες (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010).

Η συνοχή των πολιτικών της ΕΕ που επηρεάζουν τις παράκτιες ζώνες και η ενσωμάτωση των διαφόρων επιπέδων διακυβέρνησης αποτελούν προϋποθέσεις για την επιτυχή ΟΔΠΖ. 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 ΕΕ μπορεί να παίξει σημαντικό ρόλο στην επιτυχία της ΟΔΠΖ. 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 ανέπτυσαν αποκλειστικά μια δραστηριότητα, σήμερα έχουν εξελιχθεί σε πολυλειτουργικές εγκαταστάσεις.

Όπως το θέτει η Οργάνωση Ευρωπαϊκών Θαλασσίων Λιμένων, *«Χωρίς τους λιμένες της, η ΕΕ απλώς δεν μπορεί να λειτουργήσει. Όλο σχεδόν το εξωτερικό εμπόριο και το μισό σχεδόν εσωτερικό εμπόριο της Κοινότητας διακινείται μέσω των άνω των χιλίων θαλάσσιων λιμένων που υπάρχουν στα 20 θαλάσσια κράτη μέλη της ΕΕ»*. Επιπλέον, αποτελεί πολιτική της ΕΕ η μετάβαση από τις χερσαίες στις πλωτές μεταφορές (<http://www.espo.be>). Όπως τονίζουν οι Ενώσεις Πλοιοκτητών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας *«στους τομείς εκείνους στους οποίους ανταγωνίζεται άμεσα άλλα μεταφορικά μέσα, η ναυτιλία παραμένει η πλέον ενεργειακά αποδοτική μορφή μεταφοράς, ξεπερνώντας κατά πολύ τις υπόλοιπες»*. Αυτός είναι και ένας από τους λόγους που θα προωθηθούν περαιτέρω, στο πλαίσιο ενός ενοποιημένου συστήματος μεταφορών της ΕΕ, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και οι θαλάσσιες αρτηρίες.

Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών στην ΕΕ στο πλαίσιο ενός αναπτυσσόμενου παγκόσμιου εμπορίου, το οποίο έχει συνεχίσει να αναπτύσσεται συστηματικά ταχύτερα από την παγκόσμια οικονομία κατά τα τελευταία εξήντα χρόνια, εξαρτάται από την αποτελεσματική χωρητικότητα των λιμένων. Ο σχεδιασμός και το πλαίσιο των δημόσιων πολιτικών οφείλουν να επιτύχουν τον ανωτέρω στόχο λαμβάνοντας υπόψη τον αυξανόμενο ανταγωνισμό για χώρο μέσα και γύρω από τους λιμένες, χωρίς να αναφερθούν και οι περιβαλλοντικοί λόγοι.

Στο πλαίσιο αυτό, σημαντικό ζήτημα αποτελεί ο συγκερασμός της ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών με την προστασία του περιβάλλοντος, βάσει των περιορισμών που επιβάλλουν οι κανονισμοί της ΕΕ για το Natura 2000, τα πτηνά και τα ενδιαιτήματα, με ταυτόχρονη ικανοποίηση της ανάγκης για επέκταση των λιμένων έτσι ώστε να αναπτυχθούν περαιτέρω οι υπηρεσίες διατροφικών μεταφορών. Το ζήτημα αυτό συνδέεται με το ερώτημα του κατά πόσον οι λιμενικές δραστηριότητες πρέπει να αναπτύσσονται σε λίγους πολύ αποτελεσματικούς λιμένες που θα συνδέονται με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, ή αντίθετα θα κατανέμονται σε περισσότερους λιμένες, αποφεύγοντας έτσι την υπερβολική συγκέντρωση δραστηριοτήτων, και τα συνεπακόλουθα προβλήματα της συμφόρησης, της περιβαλλοντικής πίεσης και της ανάγκης για υποδομές στην ενδοχώρα (European Commission, 2006).

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. Το 2005 δημιουργήθηκε ένας περιφερειακός ναυτιλιακός όμιλος με συντονιστή εγκατεστημένο στο Schleswig-Holstein. Στο πλαίσιο αυτό, συναφής επίσης είναι και η γαλλική ιδέα των περιφερειακών πόλων ανταγωνιστικότητας.

3.6 Αξιοποιώντας στο Μέγιστο την Οικονομική Στήριξη των Παράκτιων Περιοχών

Οι παραθαλάσσιες περιοχές λαμβάνουν οικονομική στήριξη στο πλαίσιο διαφόρων πολιτικών της ΕΕ. Η κύρια πηγή είναι η πολιτική συνοχής, δηλαδή τα διαρθρωτικά ταμεία, όπως το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και το Ευρωπαϊκό Κοινοτικό Ταμείο (ΕΚΤ) και το ταμείο συνοχής, στόχος των οποίων είναι ο περιορισμός των περιφερειακών ανισοτήτων. Η εν λόγω βοήθεια μπορεί να κάνει τις παραθαλάσσιες περιοχές ελκυστικότερες για τις επιχειρήσεις, με την κάλυψη ορισμένων βασικών απαιτήσεων βελτίωσης των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας και με τη δημιουργία ευνοϊκού περιβάλλοντος για επενδύσεις (European Commission, 2006).

Για τη βελτίωση της σύγκλισης περιοχών που υστερούν, καθώς και για την τόνωση της ανταγωνιστικότητας και της απασχόλησης, το ΕΤΠΑ παρέχει στήριξη για έρευνα, καινοτομία, τεχνολογίες των πληροφοριών, χρηματοοικονομικές τεχνικές και ομαδοποιήσεις, καθώς και στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των περιβαλλοντικών υποδομών και υπηρεσιών. Προωθείται η συνεργασία μεταξύ των περιφερειών και εξετάζεται το κατά πόσον είναι δυνατόν να διατεθούν και άλλα χρηματοδοτικά μέσα της ΕΕ. Το πρόγραμμα TEN-T παρέχει οικονομική στήριξη σε λιμένες, θαλάσσιες αρτηρίες και μεταφορικές ζεύξεις με λιμένες.

Η εν λόγω στήριξη πρέπει να συνεχιστεί και να ευνοήσει την περαιτέρω ανάπτυξη των δραστηριοτήτων που αφορούν τη ναυτιλιακή κληρονομιά και να προωθήσει τη διάδοση των βέλτιστων πρακτικών στον τομέα της ναυτιλιακής διακυβέρνησης.

Πρέπει επίσης να αντανακλά τον ειδικό ρόλο που παίζουν στα θαλάσσια ζητήματα οι άκρως απόκεντρες περιφέρειες. Στις εν λόγω περιοχές πρέπει να αναπτυχθεί η βιώσιμη αλιεία, η διερεύνηση της βιοποικιλότητας και η ανάπτυξη νέων προϊόντων που στηρίζονται σε αυτή, ο βιώσιμος τουρισμός, η βελτίωση των ζεύξεων, συμπεριλαμβανομένων των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας, και τέλος πρέπει να αναπτυχθούν συστήματα σχεδιασμού μέσω των οποίων όλα τα παραπάνω θα λειτουργήσουν αρμονικά (http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/index_en.htm).

Το ΕΤΠΑ και τα ταμεία συνοχής θα διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο σε εκείνες τις περιοχές της Ένωσης με τη μικρότερη οικονομική δυνατότητα ανάπτυξης νέων ναυτιλιακών στρατηγικών, συμπεριλαμβανομένων αρκετών από τα νέα κράτη μέλη. Το νέο Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας θα δώσει το έναυσμα για εναλλακτικές οικονομικές δραστηριότητες στον τομέα της αλιείας, όπως ο «οικολογικός τουρισμός», ως μέρος της στήριξης της αειφόρου ανάπτυξης των παράκτιων αλιευτικών περιοχών. Στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού μέσου γειτονίας και εταιρικής σχέσης, η διασυνοριακή συνεργασία θα βοηθήσει στην αντιμετώπιση προκλήσεων που είναι κοινές για χώρες που συνορεύουν με θαλάσσιες λεκάνες (π.χ. Βαλτική, Μεσόγειος Θάλασσα, Εύξεινος Πόντος).

Πρέπει επίσης να εξεταστεί κατά πόσον είναι δυνατόν να διατεθούν και άλλα χρηματοδοτικά μέσα της ΕΕ, όπως λόγω χάριν χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕ). Αυτό μπορεί να γίνει για επενδύσεις σε υποδομές που θα διευκολύνουν τόσο το χωροταξικό σχεδιασμό (π.χ. την κατασκευή νέων σκαφών ειδικευμένων στη χαρτογράφηση ή συστοιχιών αισθητήρων για τη συλλογή δεδομένων), όσο και την εφαρμογή στρατηγικών ανάπτυξης πόλων ανταγωνιστικότητας σε παράκτιες περιοχές ή για την ενίσχυση των συνδέσεων, στο δίκτυο, εγκαταστάσεων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στην ανοικτή θάλασσα. Θα μπορούσαν επίσης να χρησιμοποιηθούν και άλλα χρηματοδοτικά μέσα, όπως το ΕΚΤ, το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΓΤΑΑ), το πρόγραμμα-πλαίσιο για την ΕΤΑ και το Life. Για τη βέλτιστη χρήση και την ανάπτυξη συνεργιών μεταξύ όλων αυτών των χρηματοδοτικών μέσων απαιτούνται ενοποιημένες προσεγγίσεις σε περιφερειακό επίπεδο (European Commission, 2006).

Τα δεδομένα σχετικά με το συνολικό επίπεδο της οικονομικής βοήθειας της ΕΚ και των κρατών μελών, αλλά και της κατανομής της στις διάφορες θαλάσσιες δραστηριότητες στις παράκτιες περιοχές, μπορούν να βελτιωθούν. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να έχει τεράστιο ενδιαφέρον για την ανάπτυξη της θαλάσσιας πολιτικής. Μπορεί να εξεταστούν οι καλύτεροι τρόποι αντιμετώπισης του εν λόγω κενού. Η Πράσινη Βίβλος σχετικά με μια Ευρωπαϊκή Πρωτοβουλία για τη Διαφάνεια θέτει το ζήτημα ως σημαντικό προς αντιμετώπιση θέμα.

Πρέπει να μελετηθεί ο τρόπος με τον οποίο οι αναδυόμενες επιδιώξεις της θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ μπορούν να ενισχυθούν μέσω των χρηματοδοτικών μέσων της ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό, χρειάζεται να αναλυθεί ο τρόπος με τον οποίο θα είναι δυνατόν να αντικατοπτριστούν στην κατανομή της χρηματοδότησης στις διάφορες περιφέρειες τα βάρη που φέρουν ορισμένες παράκτιες περιοχές ή κράτη μέλη για το κοινό συμφέρον της ΕΕ. Στα βάρη αυτά περιλαμβάνεται το κόστος καταπολέμησης της λαθρομετανάστευσης και των παράνομων δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στη θάλασσα, το κόστος της ασφάλειας και της προστασίας των πλοίων, των επεμβάσεων σε περιπτώσεις ρύπανσης από πλοία, το κόστος της προστασίας από πλημμύρες, καθώς και οι δαπάνες για υποδομές που εξυπηρετούν τις εισαγωγές και τις εξαγωγές από την Ένωση μέσω λιμένων.

Για να υπάρξει μία επιτυχημένη και ολοκληρωμένη Θαλάσσια Ευρωπαϊκή Πολιτική, είναι αναγκαίο να υποστηριχτούν οικονομικά οι παραθαλάσσιες περιοχές και να υπάρξει διαρκής προσπάθεια μεγιστοποίησης των αποτελεσμάτων αυτής. Η θέση αυτή είναι σαφής και βρίσκεται σε γενικό πλαίσιο την πλειοψηφία των φορέων που συμμετέχουν στην διαβούλευση σύμφωνους. Ωστόσο υπάρχουν και διατυπώνονται μέσα από αυτή, θέματα που είτε θα πρέπει να επανεξεταστούν είτε έχουν αγνοηθεί και θα πρέπει να υπάρξει σχετική μέριμνα (European Commission, 2006).

Καταρχήν είναι αναγκαίο οι πληροφορίες που δίνονται στην Πράσινη Βίβλο σχετικά με τα Προγράμματα Χρηματοδότησης της ΕΕ για την περίοδο 2007-2013 να επικαιροποιηθούν. Μέχρι σήμερα δεν έχει ληφθεί οριστική απόφαση για την συμμετοχή του ΕΤΠΑ στην χρηματοδότηση λιμένων και θαλάσσιων μεταφορών. Προβλέπεται μόνο η χρηματοδότηση περιφερειών οι οποίες είναι κατάλληλες και αναγκαίες ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι σύγκλισης.

Επιπλέον από τα προσχέδια των κανονισμών για τους TEN-T δεν φαίνεται να δίνεται προτεραιότητα στις «Θαλάσσιες Οδούς» (“Motorways of the Sea”), αλλά υπάρχει σαφής αναφορά για υποστήριξη των ποτάμιων μεταφορών.

Επίσης δεν υπάρχει καμία αναφορά στα εργαλεία που θα χρησιμοποιηθούν για την συγχρηματοδότηση των θαλάσσιων προγραμμάτων, δεδομένου ότι αυτά βασίζονται στην έννοια της εδαφικής κυριότητας και εμπλέκουν φορείς από τουλάχιστον δυο κράτη – μέλη. Άλλωστε αυτό το «εργαλείο» είναι και ο τρίτος στόχος της περιφερειακής πολιτικής και σχεδιάστηκε ώστε να αναπτυχτεί εδαφική συνεργασία (http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/index_en.htm).

Είναι αναγκαίο να οργανωθούν προγράμματα το συντομότερο δυνατόν και με ακρίβεια ώστε να μπορούν να επιλεχθούν ως μία μορφή συνεργασίας. Θα πρέπει επίσης να ερευνηθούν τα κριτήρια, οι συνεργασίες και οι θεματικές ενότητες που προσφέρουν προστιθέμενη αξία στα προγράμματα συνεργασίας.

Η μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική θα πρέπει να σχεδιάσει μέτρα τα οποία θα λαμβάνουν υπόψη τους τις διαφοροποιήσεις που υπάρχουν μεταξύ των περιφερειών. Παράλληλα θα πρέπει να υπάρξει η κατάλληλη εξειδίκευση του προγράμματος χρηματοδότησης ώστε να προωθηθούν ολοκληρωμένα προγράμματα που θα επιφέρουν οφέλη σε πολλούς τομείς.

Τέλος είναι αναγκαίο κατά την διαδικασία σχεδιασμού των επιχειρησιακών προγραμμάτων των Διαρθρωτικών Ταμείων και του Ταμείου Συνοχής, να ληφθούν υπόψη οι στόχοι και οι απαιτήσεις της Θαλάσσιας Πολιτικής. Για παράδειγμα, θα μπορούσε να σχεδιαστεί ένα νέο Ταμείου για την ενίσχυση των εν λόγω περιοχών εν όψει της αναθεώρησης των δημοσιονομικών προοπτικών της ΕΕ.

Η Ελλάδα, αλλά και άλλες νησιωτικές περιοχές θα πρέπει να επιδιώξουν να δοθεί προτεραιότητα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη της ΕΕ στην περαιτέρω προώθηση των ακτοπλοϊκών μεταφορών και της περαιτέρω ανάπτυξης των «λεωφόρων» της θάλασσας, στα πλαίσια ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών.

Ο ρόλος των λιμένων μέσα σε αυτό το σύστημα πρέπει να αναγνωριστεί ως ένα ιδιαίτερο κομβικό σημείο ολόκληρου του δικτύου των συνδυασμένων μεταφορών. Αυτός ο ρόλος μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα μέσω της ανάπτυξης των κατάλληλων υποδομών, ικανών να εξυπηρετήσουν τα διαφορετικά μέσα συγκοινωνίας και τις ανάγκες της συνδυασμένης μεταφοράς, τις ανάγκες των οικονομικών δραστηριοτήτων και την εδαφική συνοχή ορισμένων κρατών μελών (European Commission, 2006).

Επομένως, η ανάπτυξη αποδοτικών λιμενικών συστημάτων, με επαρκείς χωρητικότητες για να αποφευχθεί η συμφόρηση, καθώς επίσης και οι συνδέσεις με την ενδοχώρα, πρέπει να θεωρηθούν ως ένα αναπόσπαστο τμήμα της γενικής ναυτιλιακής πολιτικής.

Η Ελλάδα αναμένει από την Πράσινη Βίβλο για αυτό το ιδιαίτερο θέμα μεταξύ άλλων να αποτελέσει ένα πολύτιμο κείμενο για όλο το πλαίσιο επενδύσεων στις υποδομές, οι οποίες προγραμματίζονται από τα κράτη μέλη με μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, που αφορούν την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και την ολοκλήρωσή της μέσω των πρόσφατα καθιερωμένων «λεωφόρων της θάλασσας» (Motorways of the Seas).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – Οι Παράκτιες Ζώνες

4.1 Παράκτιες Ζώνες

4.1.1 Εισαγωγή

Οι παράκτιες ζώνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν στρατηγική σημασία για όλους τους Ευρωπαίους. Ο μισός σχεδόν πληθυσμός της Ένωσης ζει κοντά στη θάλασσα, σε απόσταση μικρότερη ή ίση των 50 χιλιομέτρων και η Ένωση οφείλει στους πόρους των παράκτιων ζωνών μεγάλο μέρος του οικονομικού πλούτου της. Οι βιομηχανίες της αλιείας, των θαλάσσιων μεταφορών και του τουρισμού ανταγωνίζονται για τον ζωτικό χώρο των ευρωπαϊκών ακτών, οι οποίες εκτείνονται σε 89.000 χιλιόμετρα περίπου, και οι παράκτιες ζώνες φιλοξενούν ορισμένα από τα πλέον ευαίσθητα και πολύτιμα φυσικά ενδιαιτήματα της Ευρώπης (Ευρωπαϊκές Κοινότητες, 2001).

Ωστόσο, η συνεχώς αυξανόμενη πίεση στους παράκτιους πόρους οδηγεί μοιραία στην υποβάθμιση τους: επιδείνωση της ποιότητας του νερού και εξάντληση των υδατικών πόρων, επιτάχυνση της διάβρωσης, συσσώρευση της ρύπανσης, εξαφάνιση του ενάλιου πλούτου κλπ, χωρίς να αναφερθούμε στις αρνητικές κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις της υποβάθμισης.

Ορισμένα από τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι παράκτιες περιοχές της Ευρώπης εμπλέκουν περισσότερες της μιας χώρες. Λόγου χάριν, εάν ένα πετρελαιοφόρο βυθιστεί στη Μάγχη, η μαύρη παλίρροια απειλεί τόσο το Ηνωμένο Βασίλειο όσο και τη Γαλλία. Κατά τον ίδιο τρόπο, ένα περιστατικό βιομηχανικής ή γεωργικής ρύπανσης του Δούναβη που συμβαίνει στην Αυστρία μπορεί να διασχίσει σειρά διαδοχικών εθνικών συνόρων προτού καταλήξει στη Μαύρη Θάλασσα, στη Ρουμανία, σε απόσταση χιλιάδων χιλιομέτρων από την αφετηρία του.

Εξάλλου, πολιτικές οι οποίες, εκ πρώτης όψεως, δεν έχουν καμία σχέση με τις παράκτιες ζώνες της Ένωσης, ενδέχεται να έχουν επιπτώσεις σε αυτές. Παραδείγματος χάριν, η κοινή γεωργική πολιτική της Ε.Ε μπορεί να επηρεάσει την ποσότητα περιττωμάτων που απορρίπτεται από τις επιχειρήσεις εντατικής εκτροφής χοιροειδών και βοοειδών στα ρέματα και στα ποτάμια. Τα νιτρικά που υπάρχουν στην κοπριά, καθώς και τα χημικά λιπάσματα, ευνοούν την ανάπτυξη κυανοπράσινων φυκών, τα οποία πολλαπλασιάζονται με εξωτερικά ταχείς ρυθμούς και προκαλούν την ασφυξία πολυάριθμων άλλων μορφών υδατικής ζωής. Όταν φθάνει στη θάλασσα, το πλούσιο αυτό σε φύκη νερό μπορεί να δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα στις παράκτιες περιοχές, ιδίως με την προσβολή των παραλιών κολύμβησης. Η εξέλιξη της ΚΓΠ αναμένεται να επιτρέψει την άμβλυνση του προβλήματος της ρύπανσης από νιτρικές ενώσεις.

Επίσης, οι κοινοτικές πολιτικές που αποβλέπουν στην προαγωγή της οικονομικής βιωσιμότητας των αγροτικών και ορεινών περιοχών μπορεί να έχουν σημαντικές επιπτώσεις όσον αφορά τον αριθμό των ατόμων που μεταναστεύουν προς τις παράκτιες ζώνες (European Commission, 2006).

Όλα αυτά τα παραδείγματα δείχνουν ότι οι πολιτικοί ιθύνοντες της Ένωσης πρέπει να προσέξουν ιδιαίτερα τις ευρωπαϊκές παράκτιες περιοχές. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο η Ευρωπαϊκή Ένωση προσπαθεί να θεσπίσει μια συντονισμένη πολιτική για τις παράκτιες περιοχές της Ένωσης. Εκτός από τα μέτρα βελτίωσης των κοινοτικών πολιτικών που επηρεάζουν τις παράκτιες ζώνες, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καλεί τα κράτη μέλη να θεσπίσουν εθνικές στρατηγικές «ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών» (ΟΔΠΖ).

Στόχος της Επιτροπής, μέσω της προαγωγής της ΟΔΠΖ, είναι η συνάρθρωση των διαφόρων φορέων και πολιτικών, σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό ή ευρωπαϊκό επίπεδο, που επηρεάζουν την καθημερινή ζωή των παράκτιων περιοχών της Ένωσης.

4.1.2 Η ΟΔΠΖ εν συντομία

Η ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών (ΟΔΠΖ) αποβλέπει στη διαπλοκή των διαφόρων πολιτικών που έχουν επιπτώσεις στις παράκτιες ζώνες της Ένωσης. Η προσέγγιση αυτή αφορά ταυτοχρόνως τον προγραμματισμό και τη διαχείριση των παράκτιων πόρων και του παράκτιου χώρου. Δεν πρόκειται για την ιδεώδη λύση αλλά για μια δυναμική διαδικασία που θα εξελιχθεί συν τω χρόνω.



Πηγή: Ευρωπαϊκή Κοινότητα, 2001

Θεμελιώδης λόγος ύπαρξης της ΟΔΠΖ είναι η ανάγκη αλληλοπροσέγγισης όλων των τοπικών, περιφερειακών, εθνικών και ευρωπαϊκών πολιτικών ιθυνόντων, καθώς και των άλλων ενδιαφερομένων μερών, των οποίων οι δραστηριότητες έχουν αντίκτυπο στις παράκτιες περιοχές (Ευρωπαϊκή Κοινότητα, 2001). Χωρίς συντονισμό σε όλα τα επίπεδα, οι προσπάθειες προστασίας των παραλιών της Ένωσης δεν θα έχουν παρά μερική μόνο επιτυχία. Μεταξύ των «ενδιαφερομένων μερών» πρέπει να περιλαμβάνονται όχι μόνο τα διοικητικά στελέχη και οι πολιτικοί ιθύνοντες, αλλά και όλα τα υπόλοιπα εμπλεκόμενα μέρη, όπως ο πληθυσμός, οι μη κυβερνητικές οργανώσεις και οι τοπικές επιχειρήσεις.

Η ΟΔΠΖ δεν συναντά περιβαλλοντική μόνον πολιτική. Μολονότι η ανάγκη προστασίας των φυσικών οικοσυστημάτων αποτελεί κεντρικό στόχο της στρατηγικής αυτής, η ΟΔΠΖ αποβλέπει επίσης στην άνοδο του οικονομικού και κοινωνικού επιπέδου των παράκτιων ζωνών και στην πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων τους ως σύγχρονων και δραστήριων κοινοτήτων. Στις παράκτιες ζώνες, οι περιβαλλοντικοί και κοινωνικοοικονομικοί αυτοί στόχοι είναι άρρηκτα συνδεδεμένοι μεταξύ τους.

4.1.3 Η Παράκτια Ζώνη της Ευρώπης

Οι ακτές της Ευρωπαϊκής Ένωσης εκτείνονται σε μήκος 89.000 χιλιομέτρων και περίπου το μισό του πληθυσμού των κρατών μελών ζει κοντά στις ακτές, σε απόσταση από τη θάλασσα μικρότερη ή ίση των 50 χιλιομέτρων. Οι παράκτιες ζώνες ήδη φιλοξενούν τα πολυτιμότερα ενδιαιτήματα της Ένωσης (http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/index_en.htm). Από μελέτη της Επιτροπής προκύπτει ότι το σύνολο των εσόδων από τα οικοσυστήματα των παράκτιων ζωνών της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπερβαίνει, σε οικονομικούς όρους, το εθνικό ΑΕγχΠ οποιουδήποτε «μικρού» κράτους μέλους. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πιστεύει ότι, εάν θέλουμε να εξασφαλίσουμε τη διάσωση του οικονομικού αυτού πόρου, είναι αναγκαίο να υιοθετηθεί μια περισσότερο συντονισμένη προσέγγιση.

Με την υιοθέτηση εθνικών στρατηγικών ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών, οι κυβερνήσεις των κρατών μελών θα μπορούσαν να βελτιώσουν το οικονομικό και περιβαλλοντικό επίπεδο των παράκτιων ζωνών τους. Σύμφωνα με τις μελέτες που εκπονήθηκαν προκειμένου να εκτιμηθεί το κοινωνικοοικονομικό δυναμικό της ΟΔΠΖ, το ετήσιο ακαθάριστο όφελος (συμπεριλαμβανομένης της προστασίας των ενδιαιτημάτων, των τοπικών επιχειρήσεων και του τουρισμού στις εν λόγω περιοχές) θα μπορούσε να ανέλθει στα 4,2 δις. Ευρώ για το σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εκτός από τα καθαρώς οικονομικά κέρδη, τα ποιοτικά οφέλη, τα οποία θα κυμαίνονται ανάλογα με τις διάφορες πρωτοβουλίες της ΟΔΠΖ, θα περιλαμβάνουν της αύξηση της συνοχής μεταξύ των παράκτιων κοινοτήτων.

Εν κατακλείδι, οι εθνικές στρατηγικές ΟΔΠΖ αναμένεται να έχουν σχετικά χαμηλό κόστος κατά την εφαρμογή τους, έχουν όμως σημαντική οικονομική απόδοση.

4.2 Οι Κύριες Αρχές της ΟΔΠΖ

Οι κύριες αρχές της ΟΔΠΖ είναι οι ακόλουθες (Ευρωπαϊκή Κοινότητα, 2001):

- Συνολική θεώρηση των διασυνδεδεμένων προβλημάτων
- Στήριξη των αποφάσεων σε αξιόπιστα δεδομένα και πληροφορίες
- Συμπόρευση με τις φυσικές δυνάμεις
- Ετοιμότητα απόκρισης σε απρόβλεπτες εξελίξεις
- Προσπάθεια αξιοποίησης όλων των ενδιαφερομένων μερών και εμπλεκόμενων διοικητικών υπηρεσιών
- Προσφυγή σε διάφορα μέσα (νόμοι, σχέδια, οικονομικά μέσα, ενημερωτικές εκστρατείες, αυτοδεσμευτήκες συμφωνίες, προαγωγή ορθών πρακτικών κλπ.)

4.2.1 Το δάσος...όχι τα δένδρα

Μια από τις βασικές αρχές μιας αποτελεσματικής πολιτικής ΟΔΠΖ είναι η υπό το ευρύτερο δυνατό πρίσμα εξέταση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι παράκτιες ζώνες.

Στο παρελθόν, πολλές καλοπροαίρετες προσπάθειες αναβάθμισης των παράκτιων περιοχών της Ένωσης απέτυχαν επειδή η προσέγγιση των προβλημάτων ήταν σε μεμονωμένη βάση. Λόγου χάριν, το ζήτημα του τουρισμού στις παράκτιες ζώνες δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά χωρίς να συνεκτιμώνται πλήθος άλλων ζητημάτων. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνεται ο εφοδιασμός σε νερό, οι χρήσεις γης, η απασχόληση και ο αντίκτυπος του τουρισμού στα υπάρχοντα φυσικά ενδιαιτήματα.

Επιπλέον, σε πολλές περιφέρειες της Ένωσης, η ίδια παράκτια ζώνη μπορεί κάλλιστα να διασχίζεται από πληθώρα διαφορετικών διοικητικών συνόρων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αποσπασματικότητα των πολιτικών βελτίωσης των παράκτιων ζωνών: οι διάφοροι διοικητικοί μηχανισμοί θέτουν σε εφαρμογή διάφορα και ασυντόνιστα μέτρα.

Σε περιπτώσεις που μια παράκτια ζώνη διασχίζεται από το σύνορο μεταξύ δύο χωρών, τα εν λόγω προβλήματα συντονισμού είναι ακόμη οξύτερα. Επιπλέον, πολλά από τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι παράκτιες ζώνες έχουν την πηγή τους σε απόσταση πολλών εκατοντάδων χιλιομέτρων από την ακτή. Λόγου χάριν, στον Στρυμωνικό, η ποτάμια ρύπανση από τη Βουλγαρία επηρεάζει την ποιότητα των παράκτιων υδάτων.

Όλα τα ανωτέρω υποδηλώνουν ότι μια αποτελεσματική στρατηγική ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών πρέπει να εμπλέκει όλους τους ποικίλους φορείς που έχουν σχέση με την εκάστοτε παράκτια περιοχή και να αντιμετωπίζει τα πολλά διαφορετικά, πλην όμως διασυνδεδεμένα, προβλήματα των εν λόγω περιοχών (http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/index_en.htm).

4.2.2 Η εξέταση των τοπικών συνθηκών

Λόγω των απίστευτα ποικιλόμορφων ακτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κάθε αποτελεσματική στρατηγική ΟΔΠΖ πρέπει να στηρίζεται σε τοπικές λύσεις και να ανταποκρίνεται σε τοπικές συνθήκες. Λόγου χάριν, μια πολιτική για την αντιμετώπιση του προβλήματος της διήθησης θαλάσσιου νερού στους υδροφόρους ορίζοντες στην Ελλάδα δεν θα είχε νόημα σε μια παράκτια περιοχή της Σουηδίας στη Βαλτική. Η στρατηγική ΟΔΠΖ της ΕΕ στηρίζεται σταθερά στην αρχή της επικουρικότητας, η οποία ορίζει ότι οι σημαντικές αποφάσεις πολιτικές πρέπει πάντοτε να λαμβάνονται στο όσο το δυνατόν πλησιέστερο του πολίτη επίπεδο.



Πηγή: Ευρωπαϊκή Κοινότητα, 2001

Αυτό σημαίνει ότι οι τοπικοί φορείς στις παράκτιες περιοχές της ΕΕ πρέπει να βρίσκονται στο κέντρο της ΟΔΠΖ, δεδομένου ότι μόνον οι πληθυσμοί που ζουν και εργάζονται στις παράκτιες ζώνες γνωρίζουν εις βάθος τις ιδιαιτερότητες των προβλημάτων των περιοχών τους. Δεν θα είχε νόημα, ούτε θα ήταν δίκαιο, η νομοθετική επιβολή ισοπεδωτικά ομοιόμορφων λύσεων στις εν λόγω περιοχές από τις εθνικές κυβερνήσεις ή από τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα.

Ωστόσο, τα υψηλότερα αυτά κλιμάκια διακυβέρνησης μπορούν να εξασφαλίσουν υποστήριξη και καθοδήγηση στις τοπικές πρωτοβουλίες και να εξασφαλίσουν τη μεταξύ τους συμβατότητα στο πλαίσιο των πολυάριθμων εθνικών και κοινοτικών πολιτικών για τις παράκτιες ζώνες. Επίσης, οι εθνικές και κοινοτικές διοικήσεις πρέπει να εξασφαλίσουν την ανταπόκριση των τομεακών πολιτικών στις ιδιαιτερότητες των συγκεκριμένων παράκτιων ζωνών. Ο συντονισμός μεταξύ των εθνικών και κοινοτικών πολιτικών σε ζητήματα όπως η ποιότητα του νερού, η προστασία των ενδιαιτημάτων, οι μεταφορές, η αλιεία και ο τουρισμός πρέπει να συμβάλλει στη βελτίωση της μοίρας των παράκτιων ζωνών της Ένωσης (Ευρωπαϊκή Κοινότητα, 2001).

Ωστόσο, αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνον εφόσον οι πολιτικές αυτές εφαρμόζονται και σε τοπικό επίπεδο κατά τρόπο συνεπή και συνεκτικό. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η επίλυση των προβλημάτων με τρόπο που να ανταποκρίνεται στις τοπικές ανάγκες, η διαχείριση των παράκτιων ζωνών πρέπει, επίσης, να στηρίζεται σε ακριβείς και αρκούντως λεπτομερείς πληροφορίες, προερχόμενες από τα κράτη μέλη.

4.2.3 Η συμπόρευση με τις φυσικές δυνάμεις

Οι προσπάθειες τιθάσευσης της θάλασσας είναι σχεδόν πάντοτε καταδικασμένες σε αποτυχία. Γι' αυτό, οι σύγχρονες τεχνικές διαχείρισης των ακτών επιδιώκουν τη συμπόρευση με τη φύση και όχι τη σύγκρουση με αυτήν.

Οι αγώνες εναντίον των δυνάμεων της θάλασσας κατέληξαν, πολύ συχνά, σε επιδείνωση των προβλημάτων των παράκτιων ζωνών, αντί της επίλυσής τους. Λόγου χάριν, τα έργα βελτίωσης των λιμενικών εγκαταστάσεων στο Aveiro της Πορτογαλίας είχαν ως αποτέλεσμα την αύξηση της διάβρωσης της παρακείμενης ακτογραμμής, λόγω της διαταραχής των τοπικών παλιρροϊκών ρευμάτων, τα οποία δεν είχαν ληφθεί αρκούντως υπόψη κατά τη φάση σχεδιασμού. Οι επακόλουθες κινήσεις προστασίας της ακτής με μεγάλα προστατευτικά από οπλισμένο σκυρόδεμα και χάλυβα δεν βελτίωσαν την κατάσταση.



Πηγή: www.google.gr

Εάν οι αρχές του Aveiro είχαν περισσότερες πληροφορίες για τις φυσικές διεργασίες στις παράκτιες ζώνες της περιοχής προτού ξεκινήσουν την κατασκευή του λιμανιού, θα είχαν, ίσως, αποφύγει τα πρόσθετα προβλήματα διάβρωσης. Εξάλλου, κάτι τέτοιο θα είχε, πιθανότατα, περικόψει το συνολικό κόστος των έργων στην περιοχή. Εάν η προσέγγιση του έργου είχε, ευθύς εξαρχής, έναν συνολικότερο χαρακτήρα, δεν θα χρειαζόταν ίσως να κατασκευασθούν τα συμπληρωματικά έργα θαλάσσιας προστασίας.

Στο Βέλγιο, οι αρχές οι υπεύθυνες για τις φλαμανδικές ακτές προσπαθούν να συνεκτιμήσουν περισσότερο τη φυσική δυναμική της παράκτιας ζώνης. Όταν αυτό είναι δυνατόν, οι βελγικές ακτές προσπαθούν να υιοθετήσουν μια λιγότερο ριζοσπαστική προσέγγιση στο πρόβλημα της διάβρωσης, αντικαθιστώντας τα άκρως επεμβατικά προστατευτικά έργα που κατασκευάστηκαν στο παρελθόν με εναλλακτικές λύσεις όπως η ανασύσταση των αμμοθινών, οι οποίες απορροφούν κατά φυσικό τρόπο την ενέργεια της θάλασσας.

4.2.4 Οξυδέρκεια και προσαρμοστικότητα

Συχνά είναι εξαιρετικά δύσκολο να προβλεφθούν με ακρίβεια τα προβλήματα που θα αντιμετωπίσει μελλοντικά μια συγκεκριμένη παράκτια περιοχή. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η ΟΔΠΖ έχει εξελικτικό χαρακτήρα και δεν αντιμετωπίζει μόνο τα σημερινά προβλήματα, αλλά είναι αρκούντως ευέλικτη ώστε να προσαρμόζεται σε απρόβλεπτες καταστάσεις που ενδέχεται να προκύψουν στο μέλλον. Λόγου χάριν, αφ'ης στιγμής ληφθεί απόφαση για την κατασκευή μια νέας μαρίνας, είναι εξαιρετικά δύσκολη η εν συνεχεία καταστροφή της, ακόμη και αν οι μετέπειτα γενεές διαπιστώσουν ότι προκαλούνται σοβαρές περιβαλλοντικές ζημιές.

Για να αποδώσει ικανοποιητικά και αποτελεσματικά η διαχείριση των παράκτιων ζωνών πρέπει να αναγνωρίζει ρητά την αβεβαιότητα των μελλοντικών συνθηκών και να προάγει ευέλικτες και προσαρμόσιμες πολιτικές. Ο καλός προγραμματισμός και η κατάλληλη διαχείριση των παράκτιων ζωνών στηρίζονται, επίσης, σε αυτό που αποκαλείται «αρχή της προφύλαξης». Σύμφωνα με την αρχή αυτή, οι πολιτικοί ιθύνοντες οφείλουν να καταβάλλουν προσπάθειες πρόληψης των ενδεχόμενων βλαβών στις παράκτιες περιοχές, αντί να περιμένουν την εκδήλωση των βλαβών για να λάβουν μέτρα αντιμετώπισής τους (Ευρωπαϊκή Κοινότητα, 2001).

Επίσης, η αρχή της προφύλαξης προβλέπει ότι οι πολιτικοί ιθύνοντες πρέπει να είναι επιφυλακτικοί και προσεκτικοί εάν δεν είναι απολύτως σίγουροι ότι κάποιο έργο δεν πρόκειται να βλάψει την ακτή. Η προσέγγιση αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική για τις ζώνες που υπόκεινται στην απειλή μιας αστικής επέκτασης ή κατασκευής μεγάλων τουριστικών συγκροτημάτων.

Δεδομένου ότι είναι πλέον ορατοί οι κίνδυνοι κλιματικών αλλαγών, είναι πιθανόν ότι οι παράκτιες ζώνες θα κληθούν να αντιμετωπίσουν νέα προβλήματα και νέες προκλήσεις τις προσεχείς δεκαετίες. Πρέπει λοιπόν να μεριμνήσουμε ώστε τα συστήματα προγραμματισμού και διαχείρισης να έχουν την αναγκαία ευελιξία προκειμένου να ανταποκριθούν στις νέες προκλήσεις.



Πηγή: Ευρωπαϊκή κοινότητα, 2001

4.2.5 Η συμμετοχή όλων των υπευθύνων

Η ΟΔΠΖ αποβλέπει στην αύξηση των επαφών μεταξύ των διαφόρων τομέων κυβερνητικής δραστηριότητας καθώς και μεταξύ των τοπικών, περιφερειακών και εθνικών αρχών, ούτως ώστε οι πολιτικοί ιθύνοντες να έχουν μια σαφή εικόνα των αναγκών των ευρωπαϊκών παράκτιων περιοχών. Για να είναι όμως αποδοτική η διαχείριση και ο προγραμματισμός των παράκτιων ζωνών, επιβάλλεται, επίσης, η συμμετοχή των μη κυβερνητικών οργανώσεων και των υπόλοιπων ενδιαφερόμενων μερών.

Απλούστατα, η ΟΔΠΖ δεν θα λειτουργήσει εάν οι επιχειρήσεις, οι τοπικοί πληθυσμοί και οι μη κυβερνητικές οργανώσεις που δραστηριοποιούνται στις ευρωπαϊκές ακτές δεν συμβάλουν κατά τρόπο συντεταγμένο και οργανωμένο.

Χωρίς την ολόπλευρη συμμετοχή των τοπικών παραγόντων, δεν είναι δυνατή η επιτυχία των στρατηγικών διαχείρισης των ακτών. Εάν οι πληθυσμοί δεν αισθάνονται ότι πράγματι συμμετέχουν στις αποφάσεις που αφορούν την περιοχή τους, μπορεί να στραφούν κατά των πολιτικών ιθυνόντων και να απορρίψουν τα σχέδια βελτίωσης των παράκτιων ζωνών. Το 1993, π.χ., ο τοπικός πληθυσμός απέρριψε σχέδιο διαχείρισης του ποταμόκολλου Exe στο Ηνωμένο Βασίλειο, το οποίο είχε καταρτισθεί από εταιρεία συμβούλων. Οι κάτοικοι καταλόγισαν στους συμβούλους ότι δεν ρωτήθηκαν επί ορισμένων θεμάτων, ιδίως όσον αφορά τη χρέωση των λιμενικών υπηρεσιών στους χρήστες του ποταμόκολλου. Κατόπιν τούτου, οι πολιτικοί ιθύνοντες οδηγήθηκαν στην επανεξέταση του συνόλου της στρατηγικής τους όσον αφορά τον ποταμόκολλο, και συνεστήθησαν τοπικές ομάδες κατοίκων για τη μελέτη του ζητήματος. Μετά από ευρείες διαβουλεύσεις με πολυάριθμες τοπικές συνεδριάσεις, χαράχθηκε μια νέα στρατηγική για την περιοχή που φαίνεται να ικανοποιεί τους πάντες. Οι κάτοικοι συνεδριάζουν ακόμη τακτικά για να συζητήσουν τα τοπικά προβλήματα και συνέστησαν το φόρουμ συζήτησης των προβλημάτων του Exe (Exe Estuary Forum) για το συντονισμό των προσπάθειών βελτίωσης της ποιότητας ζωής στην παράκτια αυτή περιοχή.

Ανάλογες εμπειρίες σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση δείχνουν ότι είναι ζωτικής σημασίας η εξαρχής συμμετοχή των τοπικών παραγόντων στις συζητήσεις για την πολιτική διαχείρισης των παράκτιων ζωνών. Ενώ οι τοπικοί παράγοντες πρέπει πάντοτε να βρίσκονται στον πυρήνα κάθε στρατηγικής ΟΔΠΖ, είναι επίσης σημαντικό να εξασφαλίζεται ότι και οι άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν κάποια περιοχή όντως συμμετέχουν στις προσπάθειες βελτίωσης της κατάστασης των παράκτιων ζωνών.

Αυτό μεταφράζεται συχνά στην ανάγκη συντονισμού των τοπικών πρωτοβουλιών με τις ευρύτερες εθνικές πολιτικές, προκειμένου να αποφεύγονται οι συγκρούσεις μεταξύ διαφορετικών επιπέδων διακυβέρνησης. Λόγου χάριν, οι τοπικές πρωτοβουλίες περιορισμού της ρύπανσης ποταμόκολλου από ποτάμιες πηγές δεν πρόκειται ποτέ να είναι επιτυχείς εάν δεν συμμετέχουν σε αυτές οι εθνικές διοικήσεις που ρυθμίζουν τη βιομηχανική και γεωργική πολιτική (Ευρωπαϊκή Κοινότητα, 2001).

Σε ορισμένες περιπτώσεις θα ήταν αναγκαίος ο συντονισμός των τοπικών δραστηριοτήτων ΟΔΠΖ με τις ευρωπαϊκές πολιτικές, λόγω χάριν εάν μια παράκτια ζώνη βρίσκεται σε περιοχή χαρακτηρισμένη ως προστατευόμενη βάσει των κοινοτικών διατάξεων προστασίας των ενδιαιτημάτων. Επίσης είναι λογικό να επιδιώκεται η κατάλληλη ενσωμάτωση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας επί ζητημάτων όπως η γεωργία, η ποιότητα του νερού και οι μεταφορές στις τοπικές στρατηγικές ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών.

Από μόνοι τους, οι τοπικοί παράγοντες δεν είναι σε θέση να επιλύσουν τα προβλήματα των παράκτιων ζωνών. Οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι παράκτιες ζώνες δεν είναι μεμονωμένες και χωρίς τη συνεργασία όλων των επιπέδων διακυβέρνησης, η ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών, απλούστατα, δεν θα λειτουργήσει.



Πηγή: Ευρωπαϊκή Κοινότητα, 2001

4.3 Οι Ακτές της Ευρώπης: τα προβλήματα

Οι παράκτιες ζώνες της Ευρώπης αντιμετωπίζουν, πιθανότατα, μεγαλύτερο αριθμό οικονομικών, κοινωνικών και οικολογικών προβλημάτων από ότι οι άλλες περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Από τη Λαπωνία στην Κρήτη, οι παράκτιες ζώνες έχουν να αντιμετωπίσουν πειστικά προβλήματα προγραμματισμού και διαχείρισης, ενώ συχνά οι εξόχως απομακρυσμένες περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν παραλείπουν να παρουσιάσουν όλα τα πολυάριθμα προβλήματα που όντως μπορούν να παρουσιαστούν σε παράκτιες ζώνες. Τα παραδείγματα που ακολουθούν αποτελούν απάνθισμα των πλέον γνωστών προβλημάτων (Ευρωπαϊκή Κοινότητα, 2001).

4.3.1 Ελλειπίς Τουριστική Ανάπτυξη

Όταν η διαχείριση είναι η ενδεδειγμένη, ο τουρισμός μπορεί να αποτελέσει ζωτική και αναντικατάστατη πηγή οικονομικής αναβάθμισης των παράκτιων ζωνών. Ωστόσο, σε μεγάλα τμήματα των ακτών της Ένωσης, ο τουρισμός αναπτύχθηκε περιστασιακά και απρογραμμάτιστα και ευθύνεται για σημαντικά κοινωνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα.

Τα παράκτια τουριστικά συγκροτήματα ασκούν, εν γένει, τεράστιες πιέσεις στους τοπικούς πόρους γλυκού νερού, γεγονός που σε ορισμένες περιφέρειες της νότιας Ευρώπης έχει δημιουργήσει δυσεπίλυτα προβλήματα. Σε πολλές μεσογειακές περιοχές, ιδίως στα ελληνικά νησιά, η υπερεκμετάλλευση των μικρών υπόγειων αποθεμάτων νερού προκάλεσε διείσδυση θαλάσσιου νερού στους υδροφόρους ορίζοντες των περιοχών αυτών, καθιστώντας το εκεί νερό ακατάλληλο προς κατανάλωση. Εξάλλου, πολλά από τα νησιά αυτά πάσχουν από έλλειψη εγκαταστάσεων τελικής διάθεσης των στερεών απορριμμάτων, και γι' αυτό οι ανεξέλεγκτες απορρίψεις αποτελούν σύνηθες φαινόμενο (http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/index_el.htm).

Επίσης, τα κολυμβητικά θέρετρα που τυγχάνουν κακής διαχείρισεως μπορούν να προκαλέσουν σοβαρή ατμοσφαιρική και θαλάσσια ρύπανση. Εν γένει, τα τουριστικά συγκροτήματα καταναλώνουν μεγάλες ποσότητες ορυκτών καυσίμων, γεγονός που προκαλεί υποβάθμιση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα στις περιοχές όπου βρίσκονται αυτά. Τα ορυκτά καύσιμα δεν χρησιμοποιούνται μόνο στις κουζίνες και στις εγκαταστάσεις θέρμανσης στα ξενοδοχεία, στις καφετέριες και στα εστιατόρια, αλλά χρησιμοποιούνται και ως καύσιμα στις μοτοσυκλέτες, στα αυτοκίνητα και στα σκάφη αναψυχής, που αφθονούν στα παράκτια τουριστικά θέρετρα.

Τα ελλιπούς σχεδιασμού παράκτια τουριστικά συγκροτήματα μπορούν επίσης να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στις τοπικές επιχειρήσεις και στον κοινωνικό ιστό των τοπικών κοινοτήτων. Λόγου χάριν, στις Κυκλάδες, υπάρχει αντίθεση μεταξύ του τουρισμού και της εξορυκτικής βιομηχανίας. Εξάλλου, ο τουρισμός επηρέασε αρνητικά τις παραδοσιακές αγροτικές δραστηριότητες υψηλής εντάσεως εργασίας, δεδομένου ότι οι τοπικοί πληθυσμοί εγκατέλειψαν τις γεωργικές ασχολίες για να εργαστούν στα μπαρ, στις καφετέριες και στα κέντρα νυχτερινής διασκέδασης.

Στον ποταμόκολπο της Γιρόνδης, στη Γαλλία, τα σκάφη αναψυχής φέρουν, στα ύφαλα, τοξική βαφή κατά των θυσανόποδων, γεγονός που δημιουργεί σοβαρά προβλήματα στις τοπικές ιχθυοκαλλιεργητικές μονάδες.

Όμως, οι εμπειρογνώμονες επιμένουν ότι ο τουρισμός είναι όντως σε θέση να διαδραματίσει θετικό πόλο στις παράκτιες περιοχές, εφόσον υφίσταται κατάλληλο έλεγχο. Στην κομητεία Storstrom, στη Δανία, ο τουρισμός (ιδίως εκτός των περιόδων αιχμής) συμβάλει στην αντιστάθμιση των απωλειών θέσεων εργασίας στους τομείς της αλιείας, της γεωργίας, της βαριάς βιομηχανίας και των θαλάσσιων μεταφορών.

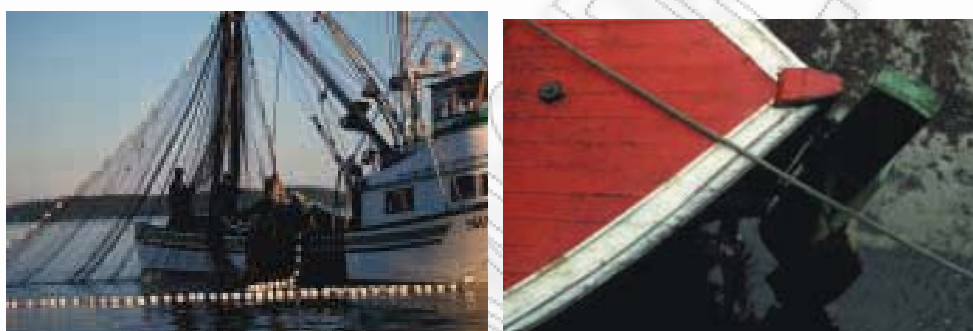
4.3.2 Η Φθίνουσα Πορεία της Αλιευτικής Βιομηχανίας

Επί σειράν αιώνων η αλιεία αποτέλεσε τρόπο ζωής σε πάμπολλες παράκτιες πόλεις και χωριά της Ευρώπης. Σήμερα, ωστόσο, η κοινοτική αλιευτική βιομηχανία, στο σύνολό της, αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα. Σε πολλές περιοχές, η υπερεκμετάλλευση είχε ως αποτέλεσμα τη δραματική μείωση των αλιευτικών αποθεμάτων, η οποία οδήγησε, με τη σειρά της, σε απώλειες θέσεων εργασίας και σε οικονομικές δυσκολίες. Προκειμένου να περιοριστεί η υπερεκμετάλλευση, η κοινή αλιευτική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποβλέπει στον έλεγχο των ποσοτήτων των αλιευμάτων στα ύδατα την Ένωσης, καθώς και στο περιορισμό του αριθμού των πλοίων, με τη βοήθεια πολυετών προγραμμάτων προσανατολισμού για τους αλιευτικούς στόλους.

Σε πολλές παράκτιες περιοχές, η μείωση της δυναμικότητας των αλιευτικών στόλων επέφερε επίσης αύξηση της ανεργίας. Με την παύση ή τον περιορισμό των δραστηριοτήτων των παραδοσιακών αλιευτικών λιμανιών, τοπικοί πληθυσμοί μετακινήθηκαν και η διαδικασία αυτή τροποποίησε τα βασικά χαρακτηριστικά πολλών παράκτιων περιοχών. Πολλές πόλεις που προβάλλονταν ως κοινότητες αλιέων για να προσελκύσουν τον τουρισμό γνώρισαν κατακόρυφη πτώση του αριθμού των επισκεπτών, καθόσον οι τοπικοί ψαράδες κρεμούσαν οριστικά τα δίχτυα τους.

Σε ορισμένες περιοχές έγιναν προσπάθειες για υποκατάσταση της αλιευτικής βιομηχανίας και για τόνωση των τοπικών οικονομιών (http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/index_en.htm). Η διαδικασία όμως αυτή δεν ήταν εύκολη και, σε ορισμένες περιοχές, οι εκτός αλιείας δυνατότητες απασχόλησης παραμένουν εξαιρετικά περιορισμένες.

Στις περιοχές όπου η αλιευτική βιομηχανία εξακολουθεί να διαδραματίζει σημαντικό οικονομικό ρόλο, η τελευταία καλείται συχνά να μοιραστεί τις παράκτιες ζώνες με άλλες χρήσεις της θάλασσας: οι παράκτιες χωροταξικές διαμορφώσεις, οι μαρίνες και οι εγκαταστάσεις ελλιμενισμού σκαφών, καθώς και η τουριστική βιομηχανία σκαφών αναψυχής, μπορεί να έχουν σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στην παράκτια αλιεία και στον ενάλιο πλούτο.



Πηγή: Ευρωπαϊκή Κοινότητα, 2001

Η εντατικότερη χρήση της ακτογραμμής μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό των τόπων αλιείας και την εξαφάνιση θαλάσσιων ενδιαιτημάτων (ζώνες διατροφής, ωοτοκίας και αναπαραγωγής), καθώς και την υποβάθμιση των υδάτων και ζημιές για το παράκτιο περιβάλλον.

Η υδατοκαλλιέργεια, η οποία απαντάται κυρίως στα παράκτια ύδατα και συνδέεται με άλλες πολιτικές όπως η αστικοποίηση, ο τουρισμός και η γεωργία, αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα για το πώς η ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών μπορεί να εγγυηθεί τη συμβατότητα μεταξύ των παράκτιων δραστηριοτήτων. Η ιχθυοκαλλιέργεια μπορεί να έχει θετικά αποτελέσματα στις παράκτιες ζώνες, δεδομένου ότι η καλή ποιότητα νερού και το καθαρό περιβάλλον αποτελούν αναγκαίες προϋποθέσεις (Ευρωπαϊκή Κοινότητα, 2001).

Οι ιχθυοκαλλιεργητικές επιχειρήσεις των οποίων η διαχείριση είναι η ενδεδειγμένη προσελκύουν τουρίστες και επιτρέπουν στα τοπικά εστιατόρια να εφοδιάζονται με φρέσκα θαλασσινά. Ωστόσο, η δραστηριότητα αυτή έχει και κάποιες αρνητικότερες πτυχές, δεδομένου ότι αποτελεί ανταγωνιστή για τον υδάτινο χώρο ή για τα παράκτια οικοπέδα, ή δημιουργεί προβλήματα διάθεσης των αποβλήτων και ρύπανση.

4.3.3 Ανεπαρκή Δίκτυα Μεταφορών

Οι μεταφορές δημιουργούν ιδιαίτερος σύνθετα προβλήματα στις παράκτιες περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Χωρίς κατάλληλες συνδέσεις, οι εν λόγω περιοχές δεν μπορούν να επωφεληθούν από μια ακμάζουσα τουριστική βιομηχανία, ούτε να αναπτύξουν την τοπική οικονομία. Εξάλλου, μονομερώς προσανατολισμένα προς την κάλυψη των τουριστικών αναγκών, τα δίκτυα μεταφορών ενδεχομένως να δυσκολεύουν την πρόσβαση των μόνιμων κατοίκων των περιοχών αυτών. Αντιθέτως, οι υπερβολικά πυκνές ή κακοσχεδιασμένες οδικές συνδέσεις εγκυμονούν κινδύνους ρύπανσης και κορεσμού, καθώς και καταστροφής ενδιαιτημάτων (Ευρωπαϊκή Κοινότητα, 2001).

Το ζητούμενο για τους υπευθύνους σχεδιασμού των δικτύων μεταφοράς της Ένωσης είναι, λοιπόν, η κατάλληλη εξισορρόπηση των εν λόγω παραγόντων. Δυστυχώς, η ισορροπία μεταξύ προσβασιμότητας και ανάγκης προστασίας του τοπικού περιβάλλοντος επιτυγχάνεται σπανίως και οι σχεδιαστές σε θέματα μεταφορών επιδεικνύουν, εν γένει, ελάχιστη προσοχή στις εξαιρετικά ειδικές ανάγκες των παράκτιων ζωνών.

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών, το πρόβλημα της χαμηλής ποιότητας των δικτύων μεταφορών οδήγησε τους πληθυσμούς στο να εγκαταλείψουν ορισμένες από τις πλέον απομεμακρυσμένες παράκτιες περιοχές της Ένωσης. Η έξοδος αυτή των τοπικών πληθυσμών ήταν ιδιαίτερα αισθητή σε ορισμένα ελληνικά νησιά της νότιας Ευρώπης καθώς και στο αρχιπέλαγος στα ανοιχτά της Δανίας και της Σουηδίας.

Από την άλλη πλευρά, ο κόλπος της Νεάπολης, στην Ιταλία, γνώρισε πολλές δυσκολίες λόγω, μεταξύ άλλων, της παρουσίας πολλών ασυντόνιστων συγκοινωνιακών συνδέσεων. Στη Νεάπολη, οι τοπικοί υπεύθυνοι σχεδιασμού προσπαθούν σήμερα να επιλύσουν προβλήματα συμφόρησης, αυξημένου τουρισμού, ρύπανσης και κακής διαχείρισης της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.

Η επίτευξη αυτού που οι ειδικοί αποκαλούν «αειφόρο προσβασιμότητα» – με άλλα λόγια, η δημιουργία αποδοτικών συγκοινωνιακών συστημάτων, εναρμονισμένων με το τοπικό περιβάλλον – θα αποτελέσει σημαίνοντα σταθμό, δεδομένου ότι θα επιτρέψει τη βελτίωση της συνολικής κατάστασης των ευρωπαϊκών παράκτιων ζωνών. Προς το σκοπό αυτό, οι εθνικοί οργανισμοί οι υπεύθυνοι για την κατασκευή των συγκοινωνιακών υποδομών καλούνται να συσφίξουν τις σχέσεις εργασίας τους με τα τοπικά ενδιαφερόμενα μέρη στις παράκτιες περιοχές.

4.3.4 Αύξηση της Αστικοποίησης

Τις τελευταίες δεκαετίες, ολοένα και μεγαλύτερα τμήματα των ακτών της Ένωσης αστικοποιήθηκαν. Εάν αληθεύει ότι η καλοσχεδιασμένη οικιστική ανάπτυξη μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο για την αποτροπή του οικονομικού μαραζώματος των παράκτιων περιοχών, αληθεύει εξίσου ότι η επιδρομή των εργολάβων στις ακτές της Ένωσης ήταν άναρχη και χαοτική (Ευρωπαϊκή Κοινότητα, 2001).

Ένας από τους κινητήριους μοχλούς της αστικής αυτής επέκτασης είναι η σημαντική αύξηση του αριθμού των δευτέρων κατοικιών που κατασκευάζονται στις παράκτιες περιοχές της ΕΕ. Πολλές από τις κατοικίες αυτές παραμένουν άδειες και δεν χρησιμοποιούνται παρά μόνο για Σαββατοκύριακα ή για διακοπές. Ωστόσο, συχνά καταστρέφουν ευαίσθητα φυσικά ενδιαίτηματα και εμποδίζουν την πρόσβαση του κοινού στις τοπικές παραλίες. Εξάλλου, τα συστήματα αποχέτευσης και τα σηπτικά φρεάτια τους δημιουργούν κινδύνους υπέρβασης της απορροφητικής δυναμικότητας του φυσικού τοπικού περιβάλλοντος όσον αφορά τους ρύπους.

Το πρόβλημα της παράκτιας υπερανάπτυξης είναι ιδιαίτερα οξύ στη νότια Ευρώπη, όπου πολυάριθμες δεύτερες κατοικίες είναι παράνομες ή ημιπαράνομες και δεν σέβονται τους νόμους της χωροταξίας.

4.3.5 Η Διάβρωση

Σε πολλές παράκτιες ζώνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η διάβρωση από τη θάλασσα αποτελεί φυσική διεργασία που εξελίσσεται από εκατομμυρίων ετών. Αυτό καθαυτό, το φαινόμενο δεν εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους για το περιβάλλον, αποκτά όμως τις διαστάσεις προβλήματος όταν απειλεί παράκτιες πόλεις ή χωριά.

Η πρόληψη της διάβρωσης είναι εξαιρετικά σύνθετο εγχείρημα και δεν είναι πάντοτε εύκολο να εκτιμηθούν οι ενδεχόμενες μακροπρόθεσμες επιπτώσεις των ανθρώπινων παρεμβάσεων στη φυσική αυτή διεργασία. Τα παραδοσιακά «φαραωνικά» κατασκευαστικά έργα που αποβλέπουν στην αποτροπή της διάβρωσης των ακτών, όπως π.χ. οι κυματοθραύστες ή οι τάφροι από οπλισμένο σκυρόδεμα, είναι άκρως δαπανηρά στη συντήρηση και δεν επιτυγχάνουν πάντοτε να συγκρατούν το έδαφος από το να παρασυρθεί από το νερό. Μάλιστα, σε ορισμένες ζώνες έχουν επιταχύνει το φαινόμενο. Οι παντός τύπου σοβαρές οικοδομικές δραστηριότητες σε περιοχές που απειλούνται από διάβρωση μπορούν να επιδεινώσουν έτι περαιτέρω την κατάσταση.

Σε ορισμένα τμήματα της ακτής της Βαλτικής, στη Λετονία λόγω χάριν, η φυσική παράκτια διάβρωση εξελισσόταν εδώ και εκατομμύρια χρόνια με ρυθμούς περίπου 1,2 μέτρα ετησίως, μέχρις ότου κατασκευάστηκε ένα σημαντικό λιμάνι για πετρελαιοφόρα στο Ventspil. Σήμερα, η ακτή της ζώνης αυτής υποχωρεί κατά 2,5 έως 3,5 μέτρα ετησίως (Ευρωπαϊκή Κοινότητα, 2001).

Σε πολλές περιοχές της Ένωσης, οι εθνικές και περιφερειακές αρχές αρχίζουν να κατανοούν ότι οι απόπειρες αποτροπής της φυσικής διάβρωσης μέσω της κατασκευής τοίχων είναι συχνά μάταιες. Σε ορισμένους κύκλους έχει επικρατήσει η επιλογή μιας πολιτικής γνωστή ως «συντεταγμένη υποχώρηση». Η πολιτική αυτή συνίσταται στη σταδιακή μείωση των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων στις παράκτιες ζώνες οι οποίες, κάποτε, θα κερδηθούν από τη θάλασσα. Λόγου χάριν, στη νοτιοδυτική ακτή της βρετανικής νήσου Wight, όπου οι ακτές υποχώρησαν περισσότερο 400 μέτρα κατά τη διάρκεια των 400 τελευταίων ετών, οι τοπικές επιχειρήσεις προσαρμόσαν με ρεαλισμό τις δραστηριότητές τους στη νομοτελειακή αυτή διεργασία.



Πηγή: Ευρωπαϊκή Κοινότητα, 2001

Στις περιοχές όπου η κατευθυνόμενη υποχώρηση δεν αποτελεί βιώσιμη λύση (π.χ. στις ζώνες υψηλής οικονομικής ή ιστορικής αξίας), πολλές είναι οι αρχές που επέλεξαν τις ήπιες μορφές παράκτιας προστασίας, αντί των παραδοσιακών τάφρων ή κυματοθραυστών. Επί παραδείγματι, στις μετρίως ανεπτυγμένες ζώνες, η επαναφύτευση θαλάσσιων φυτών καθώς και άλλων τύπων αυτόχθονων φυτών στις αμμοθίνες μπορεί να επιβραδύνει σημαντικά τη διάβρωση. Τα προσεχή έτη, οι πολιτικοί ιθύνοντες στις ζώνες αυτές θα κληθούν να διαμορφώσουν βιώσιμες λύσεις με τις λιγότερες δυνατές απρόβλεπτες συνέπειες.

4.3.6 Η Ρύπανση

Οι παράκτιες ζώνες αντιμετωπίζουν διπλή απειλή από τη ρύπανση. Όχι μόνο συχνά πέφτουν θύματα σημαντικών θαλάσσιων καταστροφών, όπως είναι οι μαύρες παλίρροιες ή οι εκχύσεις χημικών προϊόντων, αλλά και πλήττονται από τους χειρσαίους ρύπους που εκχέονται στη θάλασσα μέσω των χειμάρρων και των ποταμών.

Η ρύπανση από τα ναυτικά ατυχήματα συνιστά ιδιαίτερα σημαντικό κίνδυνο στις ακτές που εφάπτονται των μεγάλων διεθνών αξόνων ναυσιπλοΐας. Σε γενικές γραμμές, οι θαλάσσιες μεταφορές θεωρούνται ως αρκετά φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος μεταφοράς. Το πρόβλημα συνίσταται στο ότι όταν συμβαίνουν ατυχήματα, τα αποτελέσματα συχνά είναι καταστροφικά (Ευρωπαϊκή Κοινότητα, 2001).

Όταν, π.χ. το υπό σημαία Μάλτας πετρελαιοφόρο Erika βυθίστηκε στα ανοικτά των γαλλικών ακτών το 1999, η προκύψασα πετρελαιοκηλίδα προξένησε τεράστιες περιβαλλοντικές και οικονομικές καταστροφές. Τα οστρεοτροφεία αναγκάστηκαν να κλείσουν, ο αριθμός των τουριστών στα γαλλικά θέρετρα των πληγείσων περιοχών μειώθηκε δραματικά, και εκατοντάδες χιλιόμετρα ακτογραμμής καλύφθηκαν από δυσώδες στρώμα αργού πετρελαίου.

Επιπλέον, συχνά είναι εξαιρετικά δύσκολο να εντοπισθούν οι ευθύνες για τα ναυτικά ατυχήματα. Οι εταιρίες που είναι πλοιοκτήτριες πετρελαιοφόρων συχνά εδρεύουν σε εκτός κοινοτικής δικαιοδοσίας χώρες, και το γεγονός αυτό καθιστά τη δικαστική δίωξη τους χρονοβόρα και περίπλοκη. Ωστόσο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει διαμορφώσει ορισμένες προτάσεις για τη θέσπιση προληπτικών μέτρων στον τομέα αυτόν.

Η χερσαία προελεύσεως ρύπανση – ιδίως από αγροκτήματα και εργοστάσια – αποτελεί επίσης σημαντικό πρόβλημα για πολλές παράκτιες ζώνες. Ευτυχώς, οι βιβλικές οικολογικές καταστροφές, όπως η έκχυση ενώσεων κυανίου στη Ρουμανία, η οποία ρύπανε μεγάλο μέρος του Δούναβη καθώς και την ακτή της Μαύρης Θάλασσας, το 2000, είναι σχετικά σπάνιες. Όμως, καθημερινά, μεγάλες ποσότητες ρύπων εκχέονται στις ευρωπαϊκές παραλίες.



Πηγή: www.google.gr

Μία από τις κυριότερες πηγές ανησυχίας είναι η νιτρορύπανση από τα γεωργικά λιπάσματα και από την κοπριά των ζώων. Τα νιτρικά αποτελούν βασικό συστατικό όλων των λιπασμάτων και δεν δημιουργούν ιδιαίτερα προβλήματα για το περιβάλλον όταν χρησιμοποιούνται με φειδώ. Όταν όμως μεγάλες ποσότητες νιτρικών εκχέονται σε ρέματα και ποταμούς, τα φύκη τρέφονται από αυτά και πολλαπλασιάζονται με εκπληκτικούς ρυθμούς, πνίγοντας κάθε άλλη μορφή ζωής στο νερό. Εξάλλου, ο πολλαπλασιασμός των φυκιών στη θάλασσα και ειδικότερα στα ύδατα κολύμβησης είναι ιδιαίτερα δυσάρεστος για τους κολυμβητές. Εάν λοιπόν θέλουμε να αποφύγουμε τις «πράσινες παλίρροιας», είναι αναγκαίο να αναβαθμιστεί η συνεργασία μεταξύ των παράκτιων φορέων και των αρχών που είναι υπεύθυνες για ζητήματα βιομηχανίας, γεωργίας και για τις άλλες πηγές ρύπανσης.

Η κοινοτική οδηγία για την ποιότητα του νερού (η «οδηγία-πλαίσιο για τα ύδατα») θίγει τα προβλήματα παράκτιας ρύπανσης με άξονα μια προσέγγιση στηριγμένη στην κοινή λογική – πλην όμως, καινοτόμο – η οποία θεωρεί τις ποτάμιες λεκάνες απορροής ως αφετηρία της προστασίας των υδατικών πόρων της Ένωσης.

Η διαχείριση της ποτάμιας λεκάνης απορροής διασυνδέει – σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο – όλα τα μέρη που διαδραματίζουν ένα ρόλο σε σχέση με τους υδατικούς πόρους, όπως αυτοί ρέουν από τις ορεινές πηγές στις λίμνες, και μέσω των ποταμών, στη θάλασσα.

Στόχος της οδηγίας-πλαisiού για τα ύδατα είναι να εξασφαλιστεί ότι οι κυβερνήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης θεσπίζουν συντονισμένα μέτρα για τη διαχείριση του νερού και για την αντιμετώπιση της ρύπανσης, και δεν υιοθετούν αποσπασματικές πολιτικές, οι οποίες σήμερα αποτελούν τον κανόνα. Η προσέγγιση αυτή περιλαμβάνει επίσης τη θέσπιση εναρμονισμένου συστήματος συλλογής δεδομένων και πληροφοριών, με τη χρήση συστημάτων γεωγραφικών πληροφοριών.

Όσον αφορά τις παράκτιες ζώνες, η οδηγία-πλαίσιο θα εξασφαλίσει την εκ μέρους των κρατών μελών λήψη συνεκτικών μέτρων για την αντιμετώπιση όλων των πηγών ρύπανσης, χερσαίων ή θαλάσσιων. Η νομοθεσία παρέχει στις κυβερνήσεις δεκαπενταετή προθεσμία για να επιτύχουν καλή ποιότητα των παράκτιων υδάτων τους, μέσω της εφαρμογής συνεκτικών πολιτικών σε θέματα ποιότητας του νερού, στηριγμένων στη διαχείριση της ποτάμιας λεκάνης απορροής.

4.3.7 Καταστροφή των Ενδιαιτημάτων

Οι παράκτιες ζώνες φιλοξενούν ορισμένα από τα πλουσιότερα και πλέον ευαίσθητα φυσικά ενδιαιτήματα της Ένωσης. Οι ζώνες, που συχνά παρουσιάζουν ιδιαίτερο οικολογικό ενδιαφέρον, αποτελούνται από αλυκές, αμμοθίνες και απότομες ακτές που φιλοξενούν πολυάριθμα είδη σπανίων πτηνών. Σε πολλές περιοχές της Ένωσης τα παράκτια ενδιαιτήματα απειλούνται (Ευρωπαϊκή Κοινότητα, 2001).

Η αύξηση του πληθυσμού και η ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων οδηγούν σε αλλοιώσεις των θαλάσσιων βυθών, των παραλιών και των ακτών. Η αστική επέκταση μπορεί, με τη σειρά της, να οδηγήσει στην καταστροφή σημαντικών παράκτιων ενδιαιτημάτων, ιδιαίτερα σε υγροτόπους. Η αστικοποίηση αυτή προκάλεσε την πλήρη εξαφάνιση πολλών ζωικών ειδών σε ορισμένες παράκτιες ζώνες, και η μη αντιστρεπτή αυτή απώλεια αποτελεί εξασθένηση αυτού που οι περιβαλλοντικοί ειδικοί αποκαλούν «βιοποικιλότητα». Οι ειδικοί αυτοί υπογραμμίζουν ότι συχνά είναι αδύνατο να επανασυσταθεί ένα παράκτιο ενδιαίτημα από τη στιγμή που θα καταστραφεί και ότι, ακόμα και όταν η αποκατάσταση είναι δυνατή, πάντοτε αποτελεί μια άκρος περίπλοκη και δαπανηρή διαδικασία. Η εξαφάνιση ενδιαιτημάτων μπορεί, εξάλλου, να έχει αρνητικές επιπτώσεις στους υδάτινους πόρους και από πλευράς διάβρωσης των ακτών.



Πηγή: www.google.gr

Δυστυχώς, πολλοί τοπικοί και περιφερειακοί υπεύθυνοι προγραμματισμού στις Ευρωπαϊκή Ένωση δεν φαίνεται να προβληματίζονται ιδιαίτερα με την καταστροφή παράκτιων ενδιαιτημάτων. Τα αιτήματα προστασίας φυσικών παράκτιων ενδιαιτημάτων αντιμετωπίζονται πολλές φορές με καχυποψία από τις περιφερειακές αρχές, οι οποίες διαπνέονται από το ζήλο προώθησης της τοπικής οικονομίας μέσω της κατασκευής όλο και περισσότερων κατοικιών, οδών, τουριστικών συγκροτημάτων και επιχειρηματικών εγκαταστάσεων. Όμως, η εξαφάνιση ενδιαιτημάτων μπορεί να έχει αρνητικές συνέπειες και στην ίδια την οικονομία των παράκτιων ζωνών. Λόγου χάριν, στις ζώνες παραδοσιακών αλιευτικών δραστηριοτήτων, η καταστροφή ενδιαιτημάτων μπορεί να πλήξει τον ενάλιο πλούτο. Επίσης, η υποβάθμιση ζωνών μεγάλης φυσικής ομορφιάς βλάπτει την οικονομία των παράκτιων περιοχών διότι αντιβαίνει στην ανάπτυξη δραστηριοτήτων όπως είναι ο οικοτουρισμός και πολλές υπαίθριες ψυχαγωγικές δραστηριότητες (<http://ec.europa.eu/environment/iczm/home.htm>).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 – Η Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις Παράκτιες Ζώνες

5.1 Πως μπορεί να μειωθεί η τρωτότητα των παράκτιων περιοχών από κινδύνους που οφείλονται στις φυσικές καταστροφές

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. 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 το κόστος περιορισμού και σταθεροποίησης των αερίων του θερμοκηπίου στα 550 ppm κυμαίνεται από 1 – 5% του παγκόσμιου ΑΕΠ (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010).

5.1.1 Προτάσεις Πολιτικής

Η Επιτροπή της Ένωσης θέλοντας να προστατέψει τις παράκτιες περιοχές από κινδύνους που οφείλονται στις φυσικές καταστροφές (πλημμύρες και ακραία καιρικά φαινόμενα) προτείνει τα εξής:

- 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 του 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 ΕΕ και παγκοσμίως.

- Στα θέματα συλλογής και επεξεργασίας επιστημονικών στοιχείων η Ελλάδα πρέπει να αναλάβει πρωτοβουλία (στα πλαίσια της Ε.Ε) 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, διαχείρισης έρματος, απαγόρευση χρήσης τοξικών υφαλοχρωμάτων κ.α.

5.2 Τι περαιτέρω συνεργασία απαιτείται 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.

5.2.1 Προτάσεις Πολιτικής για την Διάβρωση

- 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 στην 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 ΕΕ 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».

5.2.2 Προτάσεις Πολιτικής για τα Παλιρροϊκά Κύματα

Σε σχέση με τα παλιρροϊκά κύματα (τσουνάμι), πρόσφατη μελέτη ανέδειξε ότι η Μεσόγειος, και ιδιαίτερα θαλάσσιες περιοχές της Ελλάδας και της 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 ΕΕ, 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.

5.2.3 Προτάσεις Πολιτικής για την ασφάλεια και προστασία

Όσον αφορά την ασφάλεια και προστασία (περιλαμβάνονται το λαθρεμπόριο και η τρομοκρατία καθώς και η ρύπανση από πλοία) προτείνει:

- 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 ΕΕ, 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 αναπτυχτεί ένα διευρυμένο σύστημα επίγειων σταθμών που να συμπληρώνει το δορυφορικό σύστημα GNSS, με στόχο την πρωτοπορία της ΕΕ στις αυξανόμενες απαιτήσεις σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας.
- Ενδυνάμωση της συνεργασίας πολιτών και οργανώσεων με αποδεδειγμένη εμπειρία στη θάλασσα και των στρατιωτικών δυνάμεων. Σημαντική παράμετρος είναι η συνεχής προσπάθεια ενίσχυσης των προσπαθειών με φορείς που δραστηριοποιούνται στη θάλασσα όπως π.χ. οι αλιείς 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.

Ειδικότερα για τη ρύπανση από τα 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. Στα πλαίσια αυτά προτείνεται (ΕΛΙΑΜΕΠ,2010):

- 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 ΕΕ έχει αναπτύξει δορυφορικά συστήματα παρακολούθησης παράνομων απορρίψεων πετρελαϊκών καταλοίπων από τα πλοία, τα οποία έχουν αποδειχτεί 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.

5.3 Πως μπορεί να εξασφαλιστεί η καλύτερη αστυνόμευση των ακτών

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 παίζει πρωτεύοντα ρόλο στην προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης των δραστηριοτήτων αυτών συμβάλλοντας έτσι και στη διατήρηση του περιβάλλοντος.

5.3.1 Προτάσεις Πολιτικής

Για να εξασφαλισθεί η καλύτερη αστυνόμευση των ακτών των παράκτιων υδάτων ώστε να προληφθούν οι κίνδυνοι που οφείλονται στους ανθρώπους προτείνεται:

- Η αναβάθμιση των "Quality Coastal States", Κράτη Μελή 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 θαλασσίου 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.

Πιο συγκεκριμένα 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 τη 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 Πώς μπορεί να υποστηριχτεί αποτελεσματικά η καινοτομία στις υπηρεσίες και τα προϊόντα

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 ΕΕ (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, στην 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 στηρίξουν 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 Θαλάσσιας 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 (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010).

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 ΕΕ.

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.

5.4.1 Προτάσεις Πολιτικής

Οι προτάσεις της επιτροπής σχετικά με την υποστήριξη της καινοτομίας στις υπηρεσίες και τα προϊόντα που συνδέονται με τον παραθαλάσσιο τουρισμό είναι οι εξής:

- Παραγωγή νέων προϊόντων και υπηρεσιών που ζητά ο σύγχρονος καταναλωτής του οποίου οι ανάγκες και τα ενδιαφέροντα μεταβάλλονται με την πάροδο του χρόνου.
- Νέοι τρόποι 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.
- Νέοι τρόποι προώθησης των προϊόντων και των υπηρεσιών στην αγορά αξιοποιώντας σύγχρονες δυνατότητες και πρακτικές.

5.5 Μέτρα προώθησης της ανάπτυξης του βιώσιμου τουρισμού

Ο θαλάσσιος τουρισμός μπορεί να είναι βιώσιμος, και να μετατραπεί σε στρατηγική ανάπτυξης των νησιωτικών και παράκτιων περιοχών εφόσον βρεθεί σε αρμονία με τις κοινωνικές, οικονομικές και πολιτιστικές διαστάσεις των νησιών. Αυτό σημαίνει περιβαλλοντική ισορροπία, οικονομική βιωσιμότητα αλλά και κοινωνική ανάμειξη. Άρα οι αρχές που πρέπει να διέπουν την ανάπτυξη του τουρισμού σχετίζονται με (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010):

- Την παράλληλη ανάπτυξη με την τοπική παραγωγή και σε συνάρτηση με τις τοπικές οικονομικές, κοινωνικές και πολιτιστικές συνθήκες.
- Τις μελλοντικές εξελίξεις (διασφαλίζει τη μακροχρόνια διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος).
- Την προσαρμογή του καταναλωτή-τουρίστα μέσω εκπαίδευσης και ενημέρωσης.
- Την πρόβλεψη ειδικών τελών-φόρων.
- Την προώθηση της διατήρησης της φύσης και του τοπίου.
- Την διαχείριση της αλλαγής (μέσω του ανοιχτού διαλόγου των εμπλεκομένων).
- Το κτίσιμο ισχυρών και συνεκτικών σχέσεων.
- Τη συμμετοχή του τουρίστα.
- Τη διαχείριση της «εφοδιαστικής αλυσίδας (supply chain management) με στόχο τη γενική βελτίωση της περιβαλλοντικής απόδοσης.
- Την ύπαρξη σαφούς στρατηγικής και πολιτικών ανά προορισμό, με σχέδιο αλλά και κώδικες συμπεριφοράς.

Σημαντικά κριτήρια για την ανάπτυξη ενός ειδικού πακέτου τουρισμού που θα ενσωματώνει την καινοτομία στις δράσεις για τις παράκτιες περιοχές:

Με βάση κείμενο του Ε. Κ. (2004) της Επιτροπής Τουρισμού και Μεταφορών, η ανάπτυξη του βιώσιμου τουρισμού βασίζεται στους εξής βασικούς πυλώνες:

- Εκσυγχρονισμό Υποδομών & Υπηρεσιών και βελτίωση της αποδοτικότητας τους
- Βελτίωση της επαγγελματικής κατάρτισης
- Συνεργασίες Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) μέσω λειτουργούντων δικτύων
- Με ειδικές δράσεις για τις παράκτιες περιοχές και τα νησιά που στοχεύουν στον εκσυγχρονισμό υποδομών & υπηρεσιών και την βελτίωση της αποδοτικότητας τους στις:
 - ◇ Μεταφορές
 - ◇ Χερσαίες διευκολύνσεις
 - ◇ Μαρίνες και ευκολίες γιότινγκ
 - ◇ Εκστρατείες ανάδειξης πολιτιστικών στοιχείων και παράδοσης
 - ◇ Προδιαγραφές διαμονής
 - ◇ Περιβαλλοντικές προδιαγραφές (θόρυβος, αέριες εκπομπές, λύματα)
 - ◇ Τεχνολογίες πληροφορικής

5.5.1 Προτάσεις Πολιτικής

Η επιτροπή προτείνει:

- Μέτρα τα οποία υποστηρίζουν την καινοτομία και προωθούν τον παράκτιο Τουρισμό, ειδικά για παράκτιες και νησιωτικές περιφέρειες και σχετίζονται με τα χαρακτηριστικά των ελληνικών περιφερειών.

- Παρεμβάσεις στις βασικές δραστηριότητες που συνθέτουν το τουριστικό προϊόν με στόχο την ποιοτική τους αναβάθμιση. Θα πρέπει να υπογραμμιστεί εδώ ότι η υψηλή ποιότητα δεν ταυτίζεται σε καμία περίπτωση με την πολυτέλεια. Στόχος της αναβάθμισης είναι η παροχή καλύτερης ποιότητας και διαφοροποιημένων υπηρεσιών στον τουρίστα τέτοια που επιτραπεί υψηλότερες αμοιβές στους ιδιοκτήτες των καταλυμάτων και στους απασχολούμενους σ' αυτά. Ανάλογες δράσεις μπορούν να γίνουν και στις άλλες δραστηριότητες, όπως πχ. τα εστιατόρια, τα πρακτορεία, τα γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων ή σκαφών αναψυχής, τα καταστήματα τουριστικών ειδών, κλπ.
- Δημιουργία νέων δραστηριοτήτων με προτεραιότητα στην αξιοποίηση τοπικών πόρων και προϊόντων ή συνθηκών. Οι δραστηριότητες μπορούν να αναφέρονται σε τομείς όπως τον αθλητισμό, τη παρατήρηση της παράκτιας φύσης και τη γνωριμία με στοιχεία της, το πολιτισμό με έμφαση τη γνωριμία με τις διαφορετικές όψεις του τοπικού πολιτισμού με προτεραιότητα τη ναυτική κληρονομιά και τη χαλάρωση και την σωματική ευεξία των επισκεπτών, σε συνδυασμό με δραστηριότητες στη θάλασσα και στη φύση.
- Δημιουργία νέων τουριστικών προϊόντων. Ο στόχος είναι η δημιουργία σύνθετων τουριστικών προϊόντων με τη χρήση συνδυασμού δραστηριοτήτων και άλλων υπηρεσιών και ειδικότερα η ανάπτυξη νέων μορφών τουρισμού (ειδικού ενδιαφέροντος και εναλλακτικού τουρισμού) κατ' αρχήν αξιοποιώντας υπάρχοντες πόρους και υποδομές. Τέτοια προϊόντα μπορεί να εστιάζονται σε μορφές όπως Συνεδριακός τουρισμός, Φυσιολατρικός τουρισμός, Πολιτιστικός τουρισμός, θαλάσσιος τουρισμός, Τουρισμός υπαίθρου – αγροτουρισμός, Αθλητικός τουρισμός, και Εκπαιδευτικός τουρισμός. Είναι προτιμητέος ο συνδυασμός περισσότερων από μιας μορφής τουρισμού.
- Κατασκευή και προώθηση νέας τουριστικής εικόνας ή εικόνων ανά νησί. Η προβολή θα πρέπει να πάρει διαφορετικές μορφές, καλύπτοντας τόσο την ευρωπαϊκή όσο και τη διεθνή αγορά: άμεση διαφήμιση, καταχωρήσεις, συμμετοχή σε εκθέσεις, εκδόσεις – προωθητικό υλικό, δημόσιες σχέσεις – ενημέρωση tour operators.

- Προγράμματα κατάρτισης των εργαζομένων και ευαισθητοποίησης των πολιτών στις αρχές, τις διαδικασίες και τις λειτουργίες των νέων τουριστικών προϊόντων και του βιώσιμου παράκτιου τουρισμού.
- Υποστήριξη της δικτύωσης και της ανταλλαγής εμπειριών και καλών πρακτικών μεταξύ περιφερειών, ώστε να δημιουργηθεί ένα ισχυρό και συνεκτικό δίκτυο περιοχών που θα υποστηρίζει τις καινοτόμες δράσεις και θα συντελεί στη δημιουργία μιας Ευρωπαϊκής κουλτούρας για την ανάπτυξη και τα χαρακτηριστικά του παράκτιου και του θαλάσσιου τουρισμού.

5.6 Πώς μπορεί να εφαρμοστεί με επιτυχία η ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών

Υπάρχει μια ευρεία συμφωνία για την ανάπτυξη και εφαρμογή της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιας Ζώνης καθώς έχει αναγνωριστεί η αξία της διαδικασίας ΟΔΠΖ 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 ΕΕ, θεωρείται ως η μεγαλύτερη πρόκληση. Φαίνεται ότι η Θαλάσσια Πολιτική θα αποτελέσει μια ευκαιρία ενδυνάμωσης της ΟΔΠΖ στην ΕΕ. 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 ΟΔΠΖ.

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 ευθηνή να διαμοιράζεται σε ένα πλήθος αρχών σε διαφορετικά επίπεδα διοίκησης. Η ΟΔΠΖ προϋποθέτει ένα μεγάλο βαθμό ολοκλήρωσης και συντονισμού των διαφόρων πολιτικών. Η ΟΔΠΖ 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 ΟΔΠΖ θα πρέπει να περιλαμβάνει περιφερειακά πλάνα οδηγίων τα οποία θα αντανακλούν τις εθνικές στρατηγικές ενώ παράλληλα θα συνυπολογίζουν τις περιφερειακές ιδιαιτερότητες (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010).

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.

5.6.1 Προτάσεις Πολιτικής

Για να εφαρμοστεί με επιτυχία η ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών η επιτροπή προτείνει:

- Να αναλάβει πρωτοβουλία για τη σύνταξη ενός Ευρωπαϊκού οδηγού – εγχειριδίου στα θέματα της