

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ
ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ**

Παρασκευοπούλου Κωνσταντίνα

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

Οκτώβριος 2014

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

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Βασίλειος Τσελέντης. (Επιβλέπων)
- Θεόδωρος Πελαγίδης
- Κωνσταντίνος Χλωμούδης

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

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Καθηγητή κο. Βασίλη Τσελέντη
για το χρόνο του και την πολύτιμη βοήθειά του.

Η αφιέρωση της συγκεκριμένης Διπλωματικής Εργασίας στην οικογένειά μου είναι το
ελάχιστο ευχαριστώ απέναντι στην ανιδιοτελή τους υποστήριξη καθ' όλη τη διάρκεια
των σπουδών μου.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	9
2. ΛΙΜΑΝΙΑ	11
2.1. ΤΟ ΝΕΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	12
2.2. Η ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ.....	14
2.3. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.....	14
2.4. ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ.....	15
2.5. ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ.....	16
3. ΟΙ ΝΕΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	18
3.1. ΕΛΕΥΘΕΡΕΣ ΖΩΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ	18
3.1.1. ΕΛΕΥΘΕΡΕΣ ΖΩΝΕΣ – ΕΛΕΥΘΕΡΕΣ ΑΠΟΘΗΚΕΣ	18
3.1.2. ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ ΥΠΟ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΟ ΕΛΕΓΧΟ	19
3.2. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	19
3.3. ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ.....	20
4. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	21
4.1. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΟΧΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ.....	22
4.2. MARPOL 73/78.....	35
4.3. ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ	38
4.3.1. ΣΧΕΔΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ - Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΔΗΓΙΑ 2000/59.....	40
4.3.1.1. ΟΔΗΓΙΑ 2007/71/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, ΤΗΣ 13ΗΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2007 ^η , ΓΙΑ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΙΙ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2000/59/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ	43
5. ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	45
5.1. ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΕΝΝΟΙΑΣ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	45
5.2. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ.....	48
5.3. Η ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΩΝ ΤΡΙΩΝ ΠΥΛΩΝΩΝ	50
6. ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ – ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	51
6.1. Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ.....	51
6.1.1. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	52
6.1.2. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑΣ ΜΕ ΣΕΒΑΣΜΟ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	53
6.1.2.1. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ Ή ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ	53
6.1.2.2. ΟΡΘΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΙΖΗΜΑΤΩΝ	54
6.1.2.3. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ.....	55
6.1.3. ΚΑΘΙΕΡΩΣΗ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ	56
6.2. ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ: ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΈΝΩΣΗ: ΈΝΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΡΑΜΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ.....	58
6.3. Η ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΣΤΗΝ ΑΛΛΑΓΗ ΤΟΥ ΚΛΙΜΑΤΟΣ: ΠΡΟΣ ΈΝΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΡΑΣΗΣ.....	59
6.4. ΓΙΑ ΜΙΑ ΣΥΝΕΚΤΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ ΣΤΗΝ ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ.....	61
6.5. ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ - Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕ ΟΡΙΖΟΝΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2010: Η ΩΡΑ ΤΩΝ ΕΠΙΛΟΓΩΝ.....	64
6.5.1. ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΗΣ ΛΕΥΚΗΣ ΒΙΒΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	65
6.5.2. Η ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΛΕΥΚΗΣ ΒΙΒΛΟΥ ΤΟΥ 2001“Η ΕΥΡΩΠΗ ΣΕ ΣΥΝΕΧΗ ΚΙΝΗΣΗ - ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΗΠΕΙΡΟ ΜΑΣ”.....	66
6.5.3. ΤΟ ΨΗΦΙΣΜΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 5ΗΣ ΜΑΪΟΥ 2010 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΗΣ ΕΕ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2018 (2009/2095(INI)).....	67

6.5.4. ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΜΕ ΤΙΤΛΟ «ΑΕΙΦΟΡΟ ΜΕΛΛΟΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ: ΠΡΟΣ ΕΝΑ ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟ, ΚΑΘΟΔΗΓΟΥΜΕΝΟ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΕΥΧΡΗΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ».....	70
6.6. Η ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2050, ΜΕ ΤΙΤΛΟ «ΧΑΡΤΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ ΓΙΑ ΕΝΑΝ ΕΝΙΑΙΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ — ΓΙΑ ΕΝΑ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΑ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ»	71
6.7. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ, ΤΗΝ ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΚΘΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΔΙΟΞΕΙΔΙΟΥ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) ΑΡΙΘ. 525/2013	76
6.8. Η ΓΑΛΑΖΙΑ ΒΙΒΛΟΣ	78
6.8.1. ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ “ΜΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΈΝΩΣΗ”	81
6.8.1.1. Έκθεση Προόδου	85
6.8.1.2. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) ΑΡΙΘ. 1255/2011 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΠΙΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΜΙΑΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ....	87
6.8.1.3. ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΕ	89
6.9. ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ (ΘΧΣ)	91
6.9.1. ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ - ΈΝΑΣ ΟΔΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ, ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΚΟΙΝΩΝ ΑΡΧΩΝ ΣΤΗΝ ΕΕ....	92
6.9.2. ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΕ – ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ.....	92
6.9.3. ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΠΙΣΗ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΖΩΝΩΝ.....	93
6.9.4. ΟΔΗΓΙΑ 2014/89/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΠΕΡΙ ΘΕΣΠΙΣΕΩΣ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ, ΤΗΣ 23 ^{ΗΣ} ΙΟΥΛΙΟΥ 2014	95
6.10. ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ.....	97
6.11. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ (COSS).....	99
7. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ	100
7.1. ESPO– EUROPEAN SEA PORTS ORGANIZATION	100
7.1.1. Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΤΟΥ ESPO	100
7.1.2. SELF DIAGNOSIS METHODOLOGY (SDM).....	101
7.1.3. ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ PERS.....	103
7.2. EMS ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΟΤΥΠΟ ISO 14000	105
7.3. ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ “ECO-MANAGEMENT AND AUDIT SCHEME” (EMAS).....	106
7.4.1. ΚΟΙΝΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΦΙΛΟΔΟΞΙΩΝ	109
7.4.2. ΚΟΙΝΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ	111
8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	123
9. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	127
10. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	133

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1. Κορυφαίες περιβαλλοντικές προτεραιότητες των λιμένων, σύμφωνα με την ετήσια χωρητικότητα του μεταφερόμενου φορτίου τους.....	22
Πίνακας 2. Κορυφαίες περιβαλλοντικές προτεραιότητες των λιμένων, σύμφωνα με τη γεωγραφική τους θέση.....	24
Πίνακας 3. Μέθοδοι διαχείρισης θαλάσσιου έρματος.....	26
Πίνακας 4: Τύποι εκπομπών που προκαλούνται από τα κρουαζιερόπλοια.....	28
Πίνακας 5: Επερχόμενη νομοθεσία για τις εκπομπές ρύπων από τα πλοία.....	28
Πίνακας 6: Τύπος διαθέσιμων συστημάτων μείωσης εκπομπών.....	29
Πίνακας 7: Δυνατότητα μείωσης ανά τύπο εκπομπής.....	31
Πίνακας 8. Κορυφαίες περιβαλλοντικές προτεραιότητες των λιμένων, σύμφωνα με την ετήσια χωρητικότητα του μεταφερόμενου φορτίου τους.....	34
Πίνακας 9: Κατηγορίες αποβλήτων πλοίων.....	37
Πίνακας 10: Υποχρεώσεις εμπλεκόμενων φορέων λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων.....	40
Πίνακας 11: Ποσό αποβλήτων ανά μέσο σκάφος και συνολικό ποσό αποβλήτων στα ευρωπαϊκά ύδατα.....	41
Πίνακας 12: Ισχύουσα νομοθεσία για τις εκπομπές ρύπων από τα πλοία.....	56
Πίνακας 13: γενική κατανομή κεφαλαίων ανά τομέα δαπανών που απαριθμούνται στο Άρθρο 2.....	89
Πίνακας 14: Περιεχόμενα του ερωτηματολογίου του SDM.....	102
Πίνακας 15. Κύρια μέρη του Πράσινου Κώδικα του ESPO.....	108
Πίνακας 16: Επιβλαβείς ουσίες.....	129
Πίνακας 17: Παράρτημα VI MARPOL.....	131
Πίνακας 18: Παράδειγμα ιδιαίτερα ευαίσθητης θαλάσσιας περιοχής (PSSA), όπως ορίζεται από τον IMO.....	132

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι νέες εξελίξεις στη λιμενική βιομηχανία απαιτούν τη συνεχή προσπάθεια των λιμένων να γίνουν πιο ανταγωνιστικοί, ώστε να εξασφαλίσουν μερίδιο από το παγκόσμιο εμπόριο. Στην προσπάθειά τους αυτή συχνά έρχονται αντιμέτωποι με ένα εκτεταμένο και πολύπλοκο νομικό πλαίσιο με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, σε συνεργασία με οργανισμούς όπως ο IMO, ο ESPO και η UNFCCC, εφαρμόζει κανονισμούς και οδηγίες για τη διασφάλιση της βιώσιμης ανάπτυξης των λιμένων, χωρίς να ελαχιστοποιεί την αποτελεσματικότητα και την ανταγωνιστικότητα της λιμενικής βιομηχανίας. Μία ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική, καθώς και μια ολοκληρωμένη στρατηγική για τις μεταφορές με βάση τη Λευκή Βίβλο, παρέχει τη βάση επί της οποίας οι ευρωπαϊκοί λιμένες θα εξασφαλίσουν βιώσιμη απόδοση, λαμβάνοντας πλήρως υπόψη τις κοινωνικές και περιβαλλοντικές παραμέτρους, χωρίς να διακυβεύεται η εμπορική βιωσιμότητά τους.

ABSTRACT

The new developments in the harbor industry require the continuous effort of ports in order to become more competitive, so that they will ensure their share in the world trade. In this effort they are often confronted with an extensive and complicated legal framework aiming at the protection of the environment. The European Union, in collaboration with organizations such as the IMO, ESPO and UNFCCC, applies regulations and directives ensuring the sustainable development of ports, without minimizing the effectiveness and competitiveness of the port industry. An integrated maritime policy as well as a comprehensive strategy on transport based on a White Paper, provides the basis on which European ports will ensure sustainable performance, taking into full account social and environmental considerations, without compromising commercial viability.

Λέξεις Κλειδιά: Λιμάνια, βιώσιμη ανάπτυξη, περιβάλλον, περιβαλλοντική διαχείριση

Keywords: Ports, sustainable development, environment, environmental management

1. ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα σχεδόν 100.000 χιλιόμετρα των ευρωπαϊκών ακτών είναι διάστικτα με περισσότερα από 1200 εμπορικά λιμάνια· αρκετές εκατοντάδες λιμάνια ακόμη είναι διάσπαρτα στα 36.000 χιλιόμετρα των εσωτερικών πλωτών οδών. Αποτελούν βασικά σημεία μετάβασης από έναν τρόπο μεταφοράς σε άλλον και έχουν ζωτική σημασία για τη διακίνηση του 90% του διεθνούς εμπορίου της Ευρώπης. Επιπλέον – και αυτό δικαιολογεί τη γενική πολιτική μεταφορών της Ένωσης¹ – μέσω των λιμένων διακινείται το 40% των τονοχιλιομέτρων του ενδοκοινοτικού εμπορίου. Οι λιμένες διαδραματίζουν καίριο ρόλο στη συνοχή της Ευρώπης, μέσω της ανάπτυξης υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών και πορθμείων. Στα πλαίσια μιας σύγχρονης και περισσότερο σύνθετης αντίληψης για τη λιμενική λειτουργία, επιζητείται η σύνδεση του λιμένα με τον αστικό ιστό και την ευρύτερη περιοχή που εξυπηρετεί. Η ανάπτυξη του κλάδου των κρουαζιέρων έχει μετατρέψει ορισμένους λιμένες σε επίκεντρα του τουρισμού για πόλεις και ολόκληρες περιοχές. Τα λιμάνια έχουν ουσιαστικό ρόλο στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και, σε πολλές περιπτώσεις, της εσωτερικής πλωτής κυκλοφορίας. Αυτοί οι δύο τρόποι μεταφοράς είναι οικονομικοί και συντελούν στην αειφόρο προσέγγιση της ανάπτυξης, εξυπηρετώντας τις θαλάσσιες έναντι των κορεσμένων και ρυπογόνων χερσαίων μεταφορών. Έτσι, οι λιμένες διαμεσολαβούν στην οικονομική ανάπτυξη, εξασφαλίζουν τη συνδυασμένη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, συμβάλλουν ποικιλοτρόπως στην αύξηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και της απασχόλησης, εξυπηρετούν τις ανάγκες των τοπικών κοινωνιών στις οποίες βρίσκονται, αλλά και της ευρύτερης περιφέρειάς τους, γενικά αποτελούν πόλο ζωής και ανάπτυξης. Οι λιμένες είναι άμεση και έμμεση πηγή για περισσότερο από μισό εκατομμύριο θέσεις απασχόλησης και εξασφαλίζουν δυναμισμό και ανάπτυξη ολόκληρων περιοχών, συμπεριλαμβανομένων των πλέον περιφερειακών, σύμφωνα με τη στρατηγική της Λισσαβόνας.

Σε πολλά ευρωπαϊκά λιμάνια σημειώθηκε έκρηξη της λιμενικής δραστηριότητας τα τελευταία είκοσι χρόνια. Η τάση αυτή φαίνεται ότι θα συνεχιστεί, ιδίως όσον αφορά τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων η οποία αναμένεται ότι θα συνεχίσει να αυξάνεται. Αυτό οφείλεται κυρίως στην ταχεία επέκταση των ασιατικών

¹ COM(2006) 314.

αγορών και ιδίως στις εισαγωγές από την Κίνα. Προκειμένου να ανταποκριθούν στις αυξημένες απαιτήσεις, τα ευρωπαϊκά λιμάνια πρέπει να επενδύσουν σε νέες υποδομές διακίνησης και να εξασφαλίσουν αξιόπιστες συνδέσεις με την ενδοχώρα. Η λιμενική λειτουργία πραγματοποιείται σήμερα σε ένα εντελώς νέο, διαφοροποιημένο και έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον. Όλος αυτός ο αυξημένος ανταγωνισμός μεταξύ των λιμενικών οργανισμών για την έλξη περισσότερων δραστηριοτήτων για την ενίσχυση των εσόδων τους έχει οδηγήσει σε μία σειρά αρνητικών επιπτώσεων για το περιβάλλον. Η ανάπτυξη της χωρητικότητας των λιμένων πρέπει να αντικατοπτρίζει την ανάπτυξη τόσο του εσωτερικού όσο και του διεθνούς εμπορίου στην Ευρώπη και να είναι συμβατή με συναφείς στόχους πολιτικής της ΕΕ, ιδιαίτερα με εκείνους που αφορούν στο περιβάλλον και την ανταγωνιστικότητα².

Τα τελευταία χρόνια, η Ευρωπαϊκή Ένωση κάνει προσπάθειες διαμόρφωσης πολιτικής λιμένων μέσω αναθεώρησης της Λευκής Βίβλου Μεταφορών, της διοργάνωσης περιφερειακών συμβουλευτικών συνεδρίων και προσπαθειών πρόσβασης της αγοράς στις λιμενικές υπηρεσίες. Τα περιεχόμενα της πολιτικής λιμένων της ΕΕ περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τη βιώσιμη ανάπτυξη που έχει ως στόχο την αντιμετώπιση των αυξανόμενων αναγκών χωρητικότητας, την περιβαλλοντική διαχείριση, τη διευθέτηση των εργασιακών θεμάτων και των θεμάτων ασφαλείας, τον υγιή ανταγωνισμό μεταξύ λιμένων και τη σύνταξη κανόνων κρατικής χρηματοδότησης. Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων, χρησιμοποιούνται κίνητρα ανάπτυξης εφαρμογών πληροφορικής για απλοποιημένες διαδικασίες, παρότρυνση για την εφαρμογή της περιβαλλοντικής νομοθεσίας, βελτίωση της ασφάλειας και αναβάθμιση των σχέσεων λιμένων και τοπικής κοινωνίας.

Τα λιμάνια δεδομένου ότι αποτελούν τον κύριο άξονα του εμπορίου, θα πρέπει να εφαρμόζουν τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης με ιδιαίτερη βαρύτητα στην προστασία του περιβάλλοντος, η οποία είναι πλέον άμεσα συνυφασμένη με την οικονομική βιωσιμότητα και ανάπτυξη κάθε δραστηριότητας. Οι λιμένες σήμερα αντιμετωπίζουν σοβαρές προκλήσεις στην αναζήτησή τους για να επιτύχουν τα αποδεκτά επίπεδα βιωσιμότητας σε δύο σημαντικά μέτωπα: σφαιρικό και τοπικό. "Σφαιρικό" επειδή όλοι οι λιμένες λειτουργούν σήμερα όλο και περισσότερο σε ένα

² COM(2007) 575

σύνθετο, προκλητικό και προ πάντων, ανταγωνιστικό περιβάλλον· "τοπικό" επειδή και η πόλη και ο λιμένας πρέπει να επιτύχουν - μαζί - μια ισορροπία για να δημιουργήσουν μια "βιώσιμη πόλη", την ισορροπία μεταξύ ενός δονούμενου κοινωνικού, περιβαλλοντικού και οικονομικού συστήματος.

2. ΛΙΜΑΝΙΑ

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 Θαλασσιών 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. Όπως τονίζουν οι Ενώσεις Πλοιοκτητών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας «στους τομείς εκείνους στους οποίους ανταγωνίζεται άμεσα άλλα μεταφορικά μέσα, η ναυτιλία παραμένει η πλέον ενεργειακά αποδοτικότερη 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 σημασία των λιμανιών στην οικονομική ανάπτυξη περιφερειών και κρατών είναι ιδιαίτερα αναγνωρισμένη σε όλο τον κόσμο. Ποικίλες οικονομικές δραστηριότητες έχουν ως βάση τα λιμάνια και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, ενώ πολλές περιφέρειες χωρών που περιτριγυρίζονται από θάλασσα εξαρτώνται

οικονομικά σε πολύ μεγάλο βαθμό από την ύπαρξη και λειτουργία των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Οι βασικότεροι ρόλοι ενός λιμένα είναι οι εξής³:

1. η διακίνηση εμπορευμάτων και επιβατών
2. η παροχή προστασίας από τα στοιχεία της φύσης
3. η παροχή υπηρεσιών υποστήριξης πλοίων
4. η βάση για βιομηχανική ανάπτυξη
5. ένας τερματικός σταθμός που αποτελεί τμήμα της μεταφορικής αλυσίδας

2.1. ΤΟ ΝΕΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Οι οικονομικές και τεχνολογικές εξελίξεις των τελευταίων ετών συνετέλεσαν στην όξυνση του ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων και την ανάδειξη νέων στοιχείων ως αιχμές ανταγωνισμού, με κύριο στοιχείο αυτό της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η λιμενική λειτουργία πραγματοποιείται σήμερα σε ένα εντελώς νέο και διαφοροποιημένο περιβάλλον. Νέες υποδομές και νέες υπηρεσίες μετέτρεψαν τους λιμένες από χώρους διακίνησης ταξιδιωτών και εμπορευμάτων σε πολυσύνθετες επιχειρήσεις με υψηλές τεχνοκρατικές διαδικασίες και μεθόδους λειτουργίας, οι οποίες καλούνται επίσης να ανταποκριθούν σε νέες απαιτήσεις και υποχρεώσεις απέναντι στο περιβάλλον και στο ευρύτερο κοινωνικό σύνολο.

Βασικοί παράγοντες που στοιχειοθετούν το νέο περιβάλλον για τους λιμένες είναι:

► Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών, ως εναλλακτικού τρόπου μεταφορών έναντι των χερσαίων και των αεροπορικών, με σαφή ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, ιδιαίτερα στους τομείς της εξοικονόμησης ενέργειας και της προστασίας του περιβάλλοντος.

► Οι σημαντικές τεχνολογικές εξελίξεις (μεγαλύτερα και σύγχρονα πλοία, μεγαλύτερη ταχύτητα και αποτελεσματικότητα στη διαδικασία φορτοεκφόρτωσης κλπ.).

³ Κ.Χλωμούδης, «Οργάνωση και διοίκηση λιμένων», 2001

► Η παγκοσμιοποίηση των μεταφορών, σε συνδυασμό με την τάση της αγοράς για ενοποιημένες υπηρεσίες, αποτελεσματική και αξιόπιστη διακίνηση των φορτίων από πόρτα σε πόρτα, καθώς επίσης μείωση του κόστους μεταφοράς και διανομής, οδήγησαν στη ραγδαία ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και στην εδραίωση ενός νέου ρόλου των λιμένων, ως κρίκων στην παγκόσμια αλυσίδα μεταφορών και ως κομβικών σημείων, όπου συναντώνται διαφορετικά μέσα μεταφοράς.

► Η ολοκλήρωση και ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών και Πανευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, αλλά και η προοπτική δημιουργίας ενός αντίστοιχου Ευρωμεσογειακού Δικτύου, όπου επιφυλάσσεται ένας ιδιαίτερος ρόλος στους λιμένες, ως θαλάσσιες πύλες, στα πλαίσια συνδυασμένων μεταφορών.

► Η οριοθέτηση και η ανάπτυξη θαλασσίων λεωφόρων και η προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

► Η ανάγκη προσαρμογής των λιμένων σε όρους υποδομών, οργάνωσης και λειτουργίας, στη βάση συγκεκριμένων διεθνών και Ευρωπαϊκών κανονισμών και προτύπων.

► Η αυξανόμενη ανάγκη σε όλους τους τομείς του εμπορίου και της βιομηχανίας για ανάπτυξη ολοκληρωμένων πληροφοριακών συστημάτων με επιχειρησιακές και διοικητικές εφαρμογές.

► Η μεγάλη οικονομική ανάπτυξη της Κίνας και των χωρών της Άπω Ανατολής κατά τα τελευταία χρόνια και συνακόλουθα η αύξηση της ζήτησης παροχής μεταφορικών υπηρεσιών από και προς αυτές τις αγορές.

Μέσα σε αυτή τη δυναμικά αναπτυσσόμενη νέα πραγματικότητα και λόγω του ιδιαίτερα απαιτητικού ανταγωνιστικού περιβάλλοντος της λιμενικής βιομηχανίας σε παγκόσμιο επίπεδο, στρατηγική επιδίωξη κάθε κράτους αποτελεί η δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για την προσέλκυση φορτίων και επιβατών, όπως οι σύγχρονες λιμενικές υποδομές, ο εκσυγχρονισμός και η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του εκάστοτε λιμανιού, καθώς επίσης και η παροχή σύγχρονων υπηρεσιών που αποβλέπουν στο τρίπτυχο «ασφάλεια, ταχεία εξυπηρέτηση, χαμηλό κόστος». Αυτά

αποτελούν στοιχεία που συμβάλλουν στην καλύτερη διαχείριση των εμπορευματικών σταθμών και του ρόλου των θαλασσιών μεταφορών, στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και ανάπτυξης της εθνικής οικονομίας κάθε χώρας, προωθώντας έτσι με την πολιτική του τη διαμόρφωση του πλαισίου στο οποίο θα μεγιστοποιηθούν τα οφέλη που μπορούν να αντληθούν στις νέες συνθήκες από όσους παρέχουν υπηρεσίες, τους χρήστες, τις τοπικές κοινωνίες και τη χώρα συνολικά.

2.2. Η ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ

Η τάση ιδιωτικοποίησης των λιμανιών τα τελευταία χρόνια έχει καταστήσει πολλά λιμάνια ως αυτόνομους οικονομικούς οργανισμούς με ελευθερία επιχειρηματικών κινήσεων και επιλογών. Ήδη, τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης, όπως του Αμβούργου, της Αμβέρσας, του Ρότερνταμ, της Βαρκελώνης, της Γένοβας αλλά και αυτά της "γειτονιάς" μας, της Κωσταντζας, της Κωνσταντινούπολης, της Σμύρνης, έχουν ήδη προχωρήσει στην κατάργηση κρατικών μονοπωλιακών μοντέλων διαχείρισης.

Η προσπάθεια ιδιωτικοποίησης μεγάλων λιμένων αποτελεί μία από τις σημαντικότερες και επείγουσες μεταρρυθμίσεις για την ανταγωνιστική λιμενική βιομηχανία της εκάστοτε χώρας, απαραίτητη προϋπόθεση για τους αναπτυξιακούς της στόχους, εμπορικούς και τουριστικούς. Διάφορες χώρες, π.χ. της Μεσογείου, προσπαθούν να ανταποκριθούν καλύτερα στις προκλήσεις της παγκοσμιοποίησης, στην εκρηκτική αύξηση του διακινούμενου φορτίου, στην εξειδίκευση των υπηρεσιών, στις νέες εφοδιαστικές αλυσίδες, για να μπορέσουν να αξιοποιήσουν τη γεωστρατηγική τους θέση στη Νοτιο-ανατολική Μεσόγειο, κατάλληλη για το διαμετακομιστικό εμπόριο.

2.3. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Τα Επιχειρησιακά και Στρατηγικά Σχέδια που εντάσσονται στους βασικούς άξονες πολιτικής για την ανάπτυξη των Οργανισμών Λιμένων συνδυάζουν την ελεύθερη επιχειρηματική πρωτοβουλία με την κοινωνική ευαισθησία και την

οικονομική αποτελεσματικότητα, στοχεύοντας στην άμεση πρόσβαση σε νέες αγορές, την προώθηση της συνεργασίας με δημόσιες και ιδιωτικές επιχειρήσεις του εσωτερικού και του εξωτερικού, την εξασφάλιση χρηματοδοτικών πόρων, την προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων, την εισαγωγή νέων τεχνολογιών, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των λιμένων και τη μείωση της γραφειοκρατίας.

Οι λιμενικοί οργανισμοί σχεδιάζουν και υλοποιούν επεκτάσεις των αρχικών λιμενικών εγκαταστάσεων για την αύξηση της ικανότητας υποδοχής πλοίων κάθε χρήσης και ανάπτυξης συμπληρωματικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων (π.χ., εμπορικά κέντρα, ναυτιλιακές εταιρείες). Κάποιες από αυτές τις δραστηριότητες είναι ιδιαίτερα επικίνδυνες (π.χ., εγκαταστάσεις προμήθειας καυσίμων), ενώ η επέκταση των λιμανιών συνολικά απαιτεί επεμβάσεις στις ακτές με αρνητικές επιπτώσεις στο φυσικό τοπίο και την περιβαλλοντική βιωσιμότητα θαλασσιών ειδών (π.χ., καταστροφή υφάλων). Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων καταστροφικών επεκτάσεων είναι τα λιμάνια της Γαλικίας και της Βαρκελώνης στην Καταλονία⁴. Επίσης, παρατηρείται η καταστροφή αρκετών χιλιομέτρων παρθένων ακτών λόγω νέων λιμενικών εγκαταστάσεων (π.χ., χώρα των Βάσκων, εξωτερικό λιμάνι στο Pasajes) ή και η δημιουργία νέων λιμανιών που κρίνονται ως μη αναγκαία (A Coruna)⁵.

2.4. ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Με τον όρο **Λιμενική Πολιτική** (Port Policy) χαρακτηρίζεται γενικά η πολιτική που εφαρμόζει το κάθε Κράτος ειδικά προς τους εθνικούς λιμένες του καθώς

⁴ Στην έκθεση της Greenpeace σ.15 (2005) αναφέρονται οι αντιδράσεις οργάνωσης της χώρας για την αριστεία στο χώρο του τουρισμού που αναφέρονται ιδιαίτερα στις περιοχές, όπως Costa del Sol και Costa Tropical στην Ανδαλουσία και περιοχές της Μαγιόρκα, της Τενερίφης.

⁵ Βλέπε χαρακτηριστικά για την «υπονόμευση» της παραγωγικής ικανότητας και της οικονομικής ανάπτυξης της Ανδαλουσίας από την επένδυση σε δραστηριότητες που απαιτούν μεγάλες καταναλώσεις νερού (π.χ., γήπεδα γκολφ, άλλες εγκαταστάσεις, εντατική καλλιέργειας το καλοκαίρι), Velasquez E. (2006), “An input-output model of water consumption: Analysing intersectoral water relationships in Andalusia”, *Ecological Economics*, 56, σελ. 226-240. PDF created with FinePrint pdfFactory Pro trial version <http://www.pdffactory.com>26

και η όλη συμπεριφορά δημιουργίας ανάπτυξης λιμενικής υποδομής στην επικράτειά του.

Κύριο θέμα που δεσπόζει στο πλαίσιο της λιμενικής πολιτικής είναι αν το κράτος ακολουθεί την αρχή της άσκησης της διοίκησης και της εκμετάλλευσης των λιμένων από το ίδιο, μέσω κρατικών (δημοσίων) Υπηρεσιών ή μέσω Οργανισμών (όπως στην Ελλάδα) ή παραχωρεί το δικαίωμα διοίκησης και εκμετάλλευσης αυτών σε ιδιώτες επιχειρηματίες (όπως συμβαίνει σε ξένες χώρες) και σε μεγάλους λιμένες.

Στον ίδιο βέβαια όρο ανάγονται και ιδιαίτερα προβλήματα καθορισμού του είδους των λιμένων από τη χρήση αυτών, π.χ. εμπορικοί, επιβατηγοί, τουριστικοί, φορτοεκφόρτωσης επικινδύνων φορτίων και εκρηκτικών κλπ., καθώς και ο προσδιορισμός ανάγκης δημιουργίας νέων λιμένων ή της περαιτέρω ανάπτυξης των υφισταμένων.

2.5. ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο λιμενικές υπηρεσίες είναι όλες οι επιχειρήσεις διακίνησης φορτίου (περιλαμβάνονται η φορτοεκφόρτωση, η στοιβασία, η μεταφόρτωση και οι λοιπές μεταφορές εντός του τερματικού σταθμού) και οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης επιβατών (περιλαμβάνονται η επιβίβαση και η αποβίβαση). Παρέχονται είτε εντός της περιοχής του λιμένα είτε στην πλωτή οδό πρόσβασης προς και από τον λιμένα ή σύστημα λιμένων που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία⁶.

Η παροχή λιμενικών υπηρεσιών είναι μία κερδοφόρα επιχειρηματική δραστηριότητα (σε αντίθεση με ότι πίστευαν πριν από 10 χρόνια). Πλέον κινούμαστε από την εποχή των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών στην εποχή των επενδυτικών κεφαλαίων υποδομών με νέα ιδιοκτησιακά σχήματα και νέους ιδιοκτήτες, από τα δίκτυα των ναυτιλιακών εταιρειών στα δίκτυα διαχειριστών λιμενικών εγκαταστάσεων. Οι δραστηριότητες λιμενικών υπηρεσιών αποδείχτηκαν, στην πράξη, πολύ λιγότερο «ευαίσθητες», όσον αφορά στην εξασφάλιση κερδοφορίας, σε σχέση

⁶ Πρόταση οδηγίας (COM(2004)0654 – C6-0147/2004 – 2004/0240(COD)) ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, 24.8.2005, Τροπολογία: Mía De Vits, Τροπολογία 36, Άρθρο 3, παράγραφος 6

με τις ναυτιλιακές δραστηριότητες τακτικών γραμμών. Για το λόγο αυτό οι Υπηρεσίες Διακίνησης Εμπορευματοκιβωτίων συγκεντρώνουν αυξανόμενο επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Η δημιουργία λιμενικής υποδομής είναι πολύ πιο «δύσκολη» από την κατασκευή νέων πλοίων μεταφοράς κοντέινερ. Οι απαιτήσεις για θαλάσσιες μεταφορές αυξάνονται, οδηγώντας όχι μόνο στην ανάγκη δημιουργίας νέων λιμένων, αλλά και εκβάθυνσης κι εκσυγχρονισμού των υπαρχόντων λιμένων, ώστε να μπορούν να ικανοποιηθούν οι ανάγκες προσεγγίσεως και μεταφοράς πλοίων μεγαλύτερου βυθίσματος. Περαιτέρω, αυξάνονται με γοργούς ρυθμούς και οι ανάγκες για σχεδιασμό και εκτέλεση ειδικών υποθαλάσσιων και λιμενικών έργων όπως υποθαλάσσιοι αγωγοί, υποβρύχιες καλωδιώσεις, θεμελιώσεις και αντιστηρίξεις μέσα στη θάλασσα κλπ. Επιπλέον, οι αναπτυξιακοί στόχοι των λιμένων αυξάνονται συνεχώς και προσανατολίζονται προς την ανάδειξή τους σε κομβικό σημείο συνδυασμένων μεταφορών και την εξέλιξή τους σε λιμένες τρίτης γενεάς που δε θα περιορίζονται μόνον σε εμπορευματικό σταθμό θαλάσσιων μεταφορών και μεταφόρτωσης εμπορευμάτων. Αντίθετα, θα εξελιχθούν σε θαλάσσιο κόμβο οργάνωσης και διοχέτευσης εμπορευματικών ροών με συνδυασμένες μεταφορές, ως λιμάνι αφετηρίας, ως τερματικός σταθμός κρουαζιερόπλοιων που θα μπορεί να χειριστεί ασυνόδευτα φορτία και με την κατασκευή συνεδριακών-εκθεσιακών κέντρων και τη δημιουργία δικτύου σύγχρονων μαρίνων να μπορέσει να ολοκληρωθεί η τουριστική αξιοποίηση της περιοχής.

Εκτός από την εκμετάλλευση των υπηρεσιών φόρτωσης / εκφόρτωσης και μεταφόρτωσης, οι διεθνείς τάσεις καταγράφουν επενδύσεις για την ανάπτυξη των υπηρεσιών Logistics. Είναι ζωτικής σημασίας τα λιμάνια να προσφέρουν συνολικές λύσεις εφοδιαστικής αλυσίδας και όχι απλά παραδοσιακές λύσεις λιμένων. Οι διεθνείς τάσεις ωθούν τα σύγχρονα λιμάνια να μετατραπούν σε “one stop shop” αναφορικά με τις υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας, ώστε να παρέχουν ισάξια με τους διεθνείς ανταγωνιστές τους υπηρεσίες.

Τα λιμάνια θα εξακολουθήσουν να είναι και στο μέλλον ο «αδύνατος κρίκος» στην αλυσίδα της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, άρα η υποδομή τους θα θεωρείται σπάνια και πολύτιμη από λειτουργική και επιχειρηματική άποψη.⁷ Η

⁷ Η πολύ καλή επιχειρηματική προοπτική των λιμανιών διαπιστώθηκε με τις πρώτες εισαγωγές λιμενικών εταιρειών στη χρηματιστηριακή αγορά στις αρχές της δεκαετίας του '90

παροχή Λιμενικών Υπηρεσιών εξασφαλίζει γενικά, μακροπρόθεσμα σταθερά αναπτυσσόμενο κύκλο εργασιών, έχει πολύ καλό περιθώριο κερδοφορίας και εξαιρετικές προοπτικές ανάπτυξης.

3. ΟΙ ΝΕΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Τα σύγχρονα λιμάνια δραστηριοποιούνται σε σύγχρονα βιομηχανικά συγκροτήματα, αναπτύσσοντας νέες επιχειρηματικές δραστηριότητες όπως ελεύθερες ζώνες εμπορίου, διαχείριση βιομηχανικών περιοχών, αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας τους κ.α.

3.1. ΕΛΕΥΘΕΡΕΣ ΖΩΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

3.1.1. ΕΛΕΥΘΕΡΕΣ ΖΩΝΕΣ – ΕΛΕΥΘΕΡΕΣ ΑΠΟΘΗΚΕΣ

Οι Ελεύθερες Ζώνες και οι Ελεύθερες Αποθήκες αποτελούν τμήματα του Τελωνειακού Εδάφους της Κοινότητας ή χώρους που βρίσκονται στο έδαφος αυτό, χωρισμένα από το υπόλοιπο εν λόγω τελωνειακό έδαφος εντός του οποίου όμως τα εισερχόμενα μη κοινοτικά εμπορεύματα, αφενός μεν από δασμολογική άποψη και άποψη εμπορικής πολιτικής θεωρούνται ότι δεν βρίσκονται στο τελωνειακό έδαφος της κοινότητας, αφετέρου δε, τα εγχώρια ή τελούντα σε ελεύθερη κυκλοφορία εμπορεύματα αποτελούν, κατά κανόνα, αντικείμενα εξαγωγής. Μετά την τροποποίηση του Κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) 2913/92 του Συμβουλίου και του Κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) 2454/93 της Επιτροπής, στον ήδη υπάρχον τύπο Ε.Ζ., που ονομάστηκε Ε.Ζ. ελέγχου **τύπου I**, προστέθηκε και αυτός της Ε.Ζ. ελέγχου **τύπου II**.

(Μ. Βρετανία, Ν. Ζηλανδία). Οι εισηγμένες εταιρείες υποχρεώθηκαν να δημοσιεύσουν οικονομικά αποτελέσματα και έτσι ο μύθος της δραστηριότητας με μικρή κερδοφορία κατέρρευσε.

3.1.2. ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ ΥΠΟ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΟ ΕΛΕΓΧΟ

Το καθεστώς της Μεταποίησης υπό Τελωνειακό Έλεγχο αποτελεί τελωνειακό οικονομικό καθεστώς, μέσω του οποίου επιτρέπεται η εισαγωγή προϊόντων τρίτων χωρών στο εσωτερικό του τελωνειακού εδάφους της Ευρωπαϊκής Ένωσης με ταυτόχρονη αναστολή δασμών και φόρων, με σκοπό να υποστούν συγκεκριμένου είδους εργασίες μεταποίησης, όπως αυτές περιγράφονται στο Παράρτημα 76 του Καν. (ΕΚ) 993/01 και στη συνέχεια τα μεταποιημένα αυτά προϊόντα να τεθούν σ' ελεύθερη κυκλοφορία και ανάλωση εντός της Κοινότητας, με την καταβολή των αναλογούντων στο τελικό προϊόν δασμών και φόρων.

Το οικονομικό πλεονέκτημα, η ύπαρξη του οποίου αποτελεί και προϋπόθεση για την υπαγωγή εμπορευμάτων στο καθεστώς, συνίσταται στην παροχή της δυνατότητας εισαγωγής προϊόντος με μικρότερους εισαγωγικούς δασμούς, λαμβάνοντας υπόψη τις περιπτώσεις εκείνες όπου οι δασμοί που επιβάλλονται στο τελικό προϊόν είναι χαμηλότεροι από τους δασμούς που επιβάλλονται στην πρώτη ύλη που χρησιμοποιήθηκε για την παραγωγή του προϊόντος, δεδομένου ότι η καταβολή των υψηλότερων αυτών δασμών θα μπορούσε να οδηγήσει σε στέρηση της Κοινοτικής μεταποιητικής βιομηχανίας από κάθε ανταγωνιστικότητα έναντι τρίτων που καταβάλλουν χαμηλότερους δασμούς για την εισαγωγή των αντίστοιχων μεταποιημένων προϊόντων.

3.2. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.

Οι Βιομηχανίες ή οι εμπορικές επιχειρήσεις που θα εγκατασταθούν στη βιομηχανική περιοχή ενός λιμένα και θα γίνουν χρήστες των υπηρεσιών, μπορούν να αξιοποιήσουν διατάξεις της εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας που παρέχουν κίνητρα όπως η απαλλαγή από τελωνειακά τέλη εισαγωγής, φόρους και άλλες επιβαρύνσεις, παραλαβή πρώτων υλών χωρίς τελωνειακές διατυπώσεις, μειωμένο κόστος μεταφοράς πρώτων υλών, ανταγωνιστικές συνθήκες λειτουργίας κ.α..

Μερικές από τις δράσεις που λαμβάνουν χώρα είναι η Διαμετακόμιση Φορτίων Ro - Ro και Αυτοκινήτων, η Διαμετακόμιση Εμπορευματοκιβωτίων, η

Λειτουργία Κέντρου Μεταφόρτωσης Υγρών Φορτίων και Φορτίων χύδην, η Φόρτωση και Εκφόρτωση Φορτίου Εισαγωγής και Εξαγωγής, η Αποθήκευση Φορτίου σε Αποθήκες (ή σε ανοιχτούς αποθηκευτικούς χώρους), Λειτουργία Εξυπηρέτησης των συναλλασσόμενων με την περιοχή της ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. (εστιατόρια, τράπεζες κ.λ.π.)

Επίσης:

- Λειτουργίες Πορθμείων.
- Παραλαβή, παράδοση και διαχείριση φορτίων.
- Υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής του εξοπλισμού του λιμένα.

Εξάλλου, οι Τεχνικές Υπηρεσίες εντός της Ελεύθερης ζώνης και της Βιομηχανικής Περιοχής μπορούν να καλύψουν πλείστες εμπορικές δραστηριότητες, μερικές από τις οποίες είναι:

- Επιθεώρηση Αυτοκινήτων / PDI.
- Συναρμολόγηση και Κατασκευή Ηλεκτρονικού Εξοπλισμού.
- Συναρμολόγηση και Κατασκευή Οικιακών Μηχανημάτων.
- Σύνδεση Εξοπλισμού Αναρτήσεως.
- Συντήρηση και Επισκευή Εμπορευματοκιβωτίων.
- Αποθήκευση Άδειων Εμπορευματοκιβωτίων.
- Επεξεργασία και Συσκευασία Ξυλείας.
- Εργασίες Ψύξης.

Στόχος είναι η συμπλήρωση και βελτιστοποίηση των υποδομών του λιμανιού της ΝΑΒΙΠΕ, ώστε, να προσφέρει προς εκμετάλλευση βιομηχανικά οικόπεδα με υποδομή υψηλών προδιαγραφών.

3.3. ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ

Η αξιοποίηση της ακινήτου περιουσίας των λιμένων και η δημιουργία εγκαταστάσεων εμπορικών εκμεταλλεύσεων, θα διευκολύνουν τόσο τους διακινούμενους επιβάτες όσο και τους κατοίκους της κάθε περιοχής αναβαθμίζοντας το χώρο των λιμένων και δημιουργώντας πηγές εσόδων για τους Οργανισμούς

Διαχείρισης των Λιμένων. Η συγκεκριμένη επένδυση, πέραν των οικονομικών (αύξηση του κύκλου εργασιών και κερδοφορίας) και κοινωνικών (δημιουργία νέων θέσεων εργασίας) αποτελεσμάτων, θα συμβάλει στην εμπορική, τουριστική και πολιτιστική ανάπτυξη της περιοχής και θα εδραιώσει το μητροπολιτικό της ρόλο στην ευρύτερη περιφέρεια. Η ανάπτυξη η οποία θα πραγματοποιηθεί έχει ως στόχο τον αρμονικό συνδυασμό των λιμενικών με τις μη λιμενικές δραστηριότητες και τη συμπληρωματική δράση λιμένος και πόλης, μετατρέποντας το χώρο σε έναν από τους μεγαλύτερους τουριστικούς πόλους της ευρύτερης περιοχής, αναδεικνύοντας την κρυμμένη υπεράξια των λιμένων. Η προσφορότερη μορφή αξιοποίησης βάσει της διεθνούς εμπειρίας είναι αυτή των ΣΔΙΤ (Συμπράξεις Δημόσιου & Ιδιωτικού Τομέα).

4. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Οι σχέσεις πόλης και περιβαλλόμενου λιμένα (εμπορικού λιμένα στο πλείστο των περιπτώσεων, που αποτέλεσε στο παρελθόν και το γενεσιουργό πυρήνα της πόλης), διαμορφώνονται δυναμικά στο χρόνο κάτω από τη δράση πολλών παραγόντων και ιστορικών συγκυριών. Σε ανθρώπινο επίπεδο, όλοι οι λιμένες ήταν και είναι πύλες διακίνησης ανθρώπων στην περιβάλλουσα πόλη και πάντοτε η πολιτισμική εξέλιξη της πόλης συμβαδίζει με την εξέλιξη του λιμένα της. Σε οικονομικό επίπεδο οι λιμένες αποτέλεσαν και αποτελούν σημαντικό αναπτυξιακό μοχλό για την περιβάλλουσα πόλη και η λειτουργία τους συγχρονίζεται, ως επί το πλείστον, σε σχέση με την ανάπτυξη της ίδιας της πόλης. Και στο οικονομικό επίπεδο η οικονομική ευρωστία μίας πόλης εξελίσσεται σχεδόν ομόρροπα με το λιμένα της. Ασαφές όμως παραμένει το εάν οι φυσικές περιβαλλοντικές συνθήκες μίας πόλης εξελίσσονται ομόρροπα ή αντίρροπα με τη λειτουργία του λιμένα της. Η αστική ανάπτυξη κατά τον 19ο αιώνα, αλλά, και στο μεγαλύτερο μέρος του 20ου αιώνα, συνοδεύτηκε από την υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος γύρω από τον αστικό ιστό. Η εξέλιξη του λιμένα, ενός κατ' εξοχήν χώρου διακίνησης αγαθών, είναι όπως και η εξέλιξη των βιομηχανικών εγκαταστάσεων, συνυφασμένη ιστορικά με την ρυπογένεση, την οικολογική υποβάθμιση και την περιβαλλοντική αμέλεια στο βωμό της παραγωγικότητας και της κερδοφορίας.

4.1. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΟΧΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ

Οι περιβαλλοντικές οχλήσεις που συνοδεύουν τη λειτουργία ενός λιμένα επηρεάζονται από την τοποθεσία, το μέγεθος, την υποδομή, τη βιομηχανία και τα φορτία που εξυπηρετεί. Λιμάνια διαφορετικών μεγεθών αντιμετωπίζουν διαφορετικές περιβαλλοντικές προκλήσεις.

Ο παρακάτω πίνακας καταδεικνύει τις κορυφαίες περιβαλλοντικές προτεραιότητες των λιμένων στην Ευρώπη, σύμφωνα με την ετήσια χωρητικότητα του μεταφερόμενου φορτίου τους. Ο αριθμός των συμβαλλόμενων λιμένων σε κάθε κατηγορία αναφέρεται σε παρένθεση.

Πίνακας 1. Κορυφαίες περιβαλλοντικές προτεραιότητες των λιμένων, σύμφωνα με την ετήσια χωρητικότητα του μεταφερόμενου φορτίου τους

	< 5 million tonnes (28 ports)	5 – 15 million tonnes (20 ports)	15 – 50 million tonnes (21 ports)	> 50 million tonnes (10 ports)
1	Garbage/ Port waste	Air quality	Energy Consumption	Port Development (water)
2	Ship waste	Noise	Air quality	Dust
3	Air quality	Ship waste	Noise	Dredging: operations
4	Energy Consumption	Garbage/ Port waste	Garbage/ Port waste	Air quality
5	Relationship with local community	Port development (land)	Ship waste	Energy Consumption
6	Noise	Water quality	Climate change	Port development (land)
7	Dredging: operations	Energy Consumption	Dredging: disposal	Dredging: disposal
8	Dust	Port Development (water)	Port development (land)	Conservation areas
9	Water quality	Dredging: operations	Relationship with local community	Relationship with local community
10	Bunkering	Relationship with local community	Water quality	Climate change

Πηγή: ESPO -Top environmental priorities of European Ports for 2013, An analysis taking port size and geography into consideration, December 2013.

Μερικά χρήσιμα συμπεράσματα μπορούν να διεξαχθούν από τη μελέτη του πίνακα. Η ποιότητα του αέρα είναι ένα κορυφαίο θέμα προτεραιότητας ανεξάρτητα από το μέγεθος του λιμένα. Οι σχέσεις με την τοπική κοινότητα και την κατανάλωση ενέργειας είναι, επίσης, προκλήσεις που αντιμετωπίζουν όλα τα μεγέθη των λιμένων. Είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι οι δύο μεγάλες προτεραιότητες των μικρών λιμανιών σχετίζονται με τα απόβλητα, τόσο από τα πλοία όσο και από την περιοχή του λιμανιού. Στην πραγματικότητα, τα σκουπίδια / λιμενικά απόβλητα, τα απόβλητα

των πλοίων, η ποιότητα του νερού και ο θόρυβος εμφανίζονται συνεχώς εντός των περιβαλλοντικών προτεραιοτήτων όλων των λιμανιών που χειρίζονται λιγότερο από 50 εκατομμύρια τόνους φορτίου ετησίως. Αντίθετα, τα πολύ μεγάλα λιμάνια (> 50 εκατομμύρια τόνοι) έχουν ανησυχίες σχετικά με την ανάπτυξη των λιμενικών θεμάτων, τόσο στην παράκτια όσο και στη θαλάσσια πλευρά τους, καθώς και για τη διαχείριση και την απόρριψη των ιζημάτων.

Υπάρχουν ορισμένα θέματα που δεν εμφανίζονται στο συνολικό Top 10 των περιβαλλοντικών προτεραιοτήτων (βλέπε Πίνακα 1), αλλά είναι σημαντικά κατά την ανάλυση σύμφωνα με το μέγεθος του λιμένα. Τέτοια είναι η περίπτωση του ανεφοδιασμού καυσίμων, η οποία θεωρείται ως ένα σημαντικό ζήτημα αποκλειστικά στους μικρούς λιμένες. Επιπλέον, τα μεγαλύτερα λιμάνια δίνουν υψηλή προτεραιότητα σε θέματα όπως οι προστατευόμενες περιοχές και η κλιματική αλλαγή.

Οι περιβαλλοντικές προτεραιότητες εξαρτώνται, επίσης, από τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά του λιμένα. Ως εκ τούτου, η συγκεκριμένη γεωγραφία του λιμένα (εκβολές, κατασκευασμένες ακτογραμμές, ποτάμια, κόλποι) έχουν σαφή επίδραση στις περιβαλλοντικές προτεραιότητες, όπως καταδεικνύεται στον Πίνακα 2. Οι κορυφαίες περιβαλλοντικές προτεραιότητες που είναι κοινές για όλες τοποθεσίες των λιμένων φαίνεται να είναι ο θόρυβος, η ποιότητα του αέρα και η κατανάλωση ενέργειας. Λιμάνια που βρίσκονται σε εκβολές ποταμών τείνουν να αντιμετωπίζουν προκλήσεις, όταν πρόκειται για εκβάθυνση, όσον αφορά τόσο στις εργασίες όσο και στην απόρριψη των ιζημάτων. Ωστόσο, αυτού του είδους τα λιμάνια φαίνεται να αντιμετωπίζουν λιγότερα προβλήματα σχετικά τη σκόνη, την ποιότητα του νερού και τη σχέση με την τοπική κοινότητα, σε σύγκριση με τα λιμάνια σε άλλες τοποθεσίες. Μια άλλη κοινή προτεραιότητα για όλα τα λιμάνια είναι τα απόβλητα. Κατασκευασμένες ακτές και τα λιμάνια σε ποτάμια έχουν ανησυχίες για την ανάπτυξη του λιμένα, τόσο σε ξηρά όσο και στη θάλασσα. Είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι η αλλαγή του κλίματος, παράλο που δεν περιλαμβάνεται στο συνολικό Top 10, είναι πράγματι μια περιβαλλοντική προτεραιότητα για τους λιμένες που βρίσκονται στις εκβολές των ποταμών. Προστατευόμενες περιοχές και ρύπανση των ιζημάτων είναι φυσικά μέσα στις κορυφαίες προτεραιότητες των λιμένων στις εκβολές των ποταμών. Ο ανεφοδιασμός καυσίμων δέχεται προσοχή στα λιμάνια σε

κόλπους, ενώ οι οσμές εμφανίζεται μέσα τις κορυφαίες προτεραιότητες των λιμένων σε ποτάμι.

Πίνακας 2. Κορυφαίες περιβαλλοντικές προτεραιότητες των λιμένων, σύμφωνα με τη γεωγραφική τους θέση

	Estuary (27 ports)	Engineered coastline (18 ports)	River (9 ports)	Embayment (25 ports)
1	Garbage/ Port waste	Air quality	Energy Consumption	Air quality
2	Dredging: operations	Noise	Climate change	Ship waste
3	Dredging: disposal	Energy Consumption	Air quality	Garbage/ Port waste
4	Energy Consumption	Ship waste	Relationship with local community	Noise
5	Air quality	Garbage/ Port waste	Noise	Dust
6	Noise	Relationship with local community	Dust	Dredging: operations
7	Port development (land)	Dust	Port development (land)	Relationship with local community
8	Conservation areas	Water quality	Water quality	Water quality
9	Climate change	Port development (land)	Port Development (water)	Energy Consumption
10	Sediment contamination (marine)	Port Development (water)	Odours	Bunkering

Πηγή: ESPO -Top environmental priorities of European Ports for 2013, An analysis taking port size and geography into consideration, December 2013.

Γενικότερα, οι περιβαλλοντικοί περιορισμοί στις δραστηριότητες του λιμένα αποτελούν παρελκόμενα των ενδεχόμενων οχλήσεων και αναφέρονται:

- στο θόρυβο από τη λειτουργία των μηχανημάτων και οχημάτων
- στη σκόνη που παράγεται κυρίως στις περιοχές διακίνησης φορτίων χύδην και μπορεί να διαφεύγει προς την πόλη
- στα αεριολύματα (καυσαέρια οχημάτων, μηχανημάτων, πλοίων) που ρυπαίνουν την ατμόσφαιρα
- στην υποβάθμιση της ποιότητας του νερού και των θαλασσιών οικοσυστημάτων γύρω από τον λιμένα, λόγω της μειωμένης κυκλοφορίας και ανανέωσης του νερού στις νηοδόχους μεταξύ των προβλητών και της ρύπανσης από την φορτοεκφόρτωση χύδην φορτίων (διαφυγή φορτίου και σκόνης στη θάλασσα), την απόπλυση των

κρηπιδωμάτων με την βροχή και την ατυχηματική διαρροή πετρελαιοκηλίδων από τα πλοία

- στην κυκλοφοριακή συμφόρηση από τα αυτοκίνητα που κινούνται και εξυπηρετούνται μέσα και γύρω από το λιμένα
- στην είσοδο και διασπορά στο χώρο του λιμένα λυμάτων, απορριμμάτων και άλλων αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου από τα πλοία που έρχονται προς εξυπηρέτηση
- στη διαχείριση των βυθοκορημάτων από τις αναγκαίες περιοδικές βυθοκορήσεις
- στη ρύπανση του εδάφους και των υποκειμένων υπογείων νερών από τη διήθηση επικινδύνων ουσιών
- στη διαχείριση των επικινδύνων φορτίων που διακινούνται
- στην υγιεινή και την ασφάλεια του προσωπικού
- στην περιττή κατανάλωση ενέργειας

Όλη αυτή η δραστηριότητα των λιμένων είναι λογικό να έχει επιπτώσεις στο περιβάλλον στην ευρύτερη περιοχή του λιμένα. Εξωτικά θαλάσσια είδη που μεταφέρονται με το νερό έρματος των πλοίων από τους ωκεανούς και διάφορες μεταφορές παθογόνων αποτελούν μεγάλη απειλή για το τοπικό θαλάσσιο περιβάλλον και τον άνθρωπο (π.χ. το ευρωπαϊκό μύδι από την Ευρώπη στις Μεγάλες Λίμνες της Β. Αμερικής, η ανίχνευση του ιού της χολέρας κ.α.). Εκτιμάται ότι περίπου 10 δισεκατομμύρια τόνοι θαλάσσιου έρματος απορρίπτονται κάθε χρόνο στη θάλασσα από τα πλοία ενώ περισσότεροι από 3.000 θαλάσσιοι οργανισμοί μεταφέρονται κάθε μέρα μέσα στο σκοτεινό, περιορισμένο και αφιλόξενο περιβάλλον των δεξαμενών έρματος.

Ευρέως χρησιμοποιείται η μέθοδος ανταλλαγής του έρματος με νερό από τον ωκεανό, είτε με τη μέθοδο Συνεχούς Ροής (Flow Through) ή Διαδοχικής Εκκένωσης – Πλήρωσης Δεξαμενών (Sequential), όπου οι περιστάσεις και οι συνθήκες το καθιστούν δυνατό. Σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση για τον Έλεγχο και Διαχείριση

Έρματος και Ιζημάτων Πλοίων του IMO τη 13^η Ιανουαρίου του 2004, η αλλαγή έρματος στη θάλασσα αντικαθίσταται προοδευτικά από την επεξεργασία έρματος. Από το 2016 και μετά, υπό την προϋπόθεση ότι η Σύμβαση θα έχει τεθεί σε ισχύ, όλα τα πλοία, ανεξάρτητα από τη χωρητικότητα των δεξαμενών έρματος, θα πρέπει να διαθέτουν ένα εγκεκριμένο σύστημα επεξεργασίας έρματος. Τα συστήματα αυτά (Πίνακας 3) κάνουν χρήση προηγμένων τεχνολογιών καθώς και ενεργών ουσιών για να επιτύχουν τα ιδιαίτερα αυστηρά όρια ποιότητας επεξεργασμένου έρματος που απαιτεί η Σύμβαση.

Οι μέθοδοι αυτές πρέπει να πληρούν ορισμένα κριτήρια όπως το να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και βιολογικά αποδεκτές όσον αφορά στους οργανισμούς που βρίσκονται στο θαλάσσιο έρμα, να είναι πρακτικές σχετικά με την κατασκευή του πλοίου, να είναι οικονομικά συμφέρουσες και κυρίως να είναι ασφαλείς για το πλοίο και τους επιβαίνοντες.

Πίνακας 3. Μέθοδοι διαχείρισης θαλάσσιου έρματος

Μέθοδοι διαχείρισης θαλάσσιου έρματος
Συστήματα φιλτραρίσματος και φυσικού διαχωρισμού
Χημικά βιοκτόνα (οξειδωτικά και μη)
Θερμικές τεχνικές
Τεχνικές ηλεκτρικών παλμών και πλάσματος παλμών
Υπεριώδης ακτινοβολία
Ακουστικά Συστήματα Υπερήχων
Μαγνητικά πεδία
Ανεπάρκεια οξυγόνου
Επεξεργασία με όζον
Βιολογικές μέθοδοι
Χρήση ειδικών βαφών
Συνδυασμός των ανωτέρω

Πηγή: Β.Τσελέντης, 2008, Διαχείριση θαλάσσιου περιβάλλοντος και ναυτιλία.

Επίσης, διάφορες επισκευές πλοίων που λαμβάνουν χώρα στο λιμάνι είναι υπεύθυνες για περιβαλλοντική καταστροφή. Τα ανόδια αλουμινίου χρησιμοποιούνται ευρέως σε λιμένες για την προστασία υποβρύχιων κατασκευών από χάλυβα, από τη διάβρωση που λαμβάνει χώρα κυρίως στις γαλβανικές επιστρώσεις. Τα ανόδια χρησιμοποιούνται για να αναστρέψουν τις αρνητικές επιπτώσεις της γαλβανικής επιστρώσεως μακριά από τη δομή του χάλυβα. Το ερώτημα ήταν κατά πόσο το διαλυμένο αλουμινίο στο νερό έχει τοξική επίδραση στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Διαπιστώθηκε ότι τα ιόντα μετατρέπονται σε μέταλλο πολύ γρήγορα και ότι το αλουμίνιο εγκαθίσταται στον πυθμένα και δεν δημιουργεί τοξική απειλή.

Επιπλέον, σοβαρά είναι και τα στοιχεία για την ταχεία οξείδωση των πτητικών οργανικών ενώσεων (VOCs) που προκαλούν καρκίνο. Οι πτητικές οργανικές ενώσεις απελευθερώνονται στην ατμόσφαιρα κατά τη διάρκεια του χειρισμού και μεταφοράς των προϊόντων υδρογονανθράκων, όπως για παράδειγμα τα καύσιμα και τα έλαια καυσίμων, αυξάνοντας την ατμοσφαιρική ρύπανση στα λιμάνια λόγω των δραστηριοτήτων ανεφοδιασμού καυσίμων.

Επίσης, σημαντικό είναι να ληφθούν μέτρα που αφορούν στις ρυθμιστικές ενέργειες για τη μείωση αιωρούμενων σωματιδίων ντίζελ (PM) και εκπομπές οξειδίων του αζώτου (NOx) από τον πετρελαιοκίνητο εξοπλισμό μεταφοράς φορτίων στους λιμένες και προς τους σιδηρόδρομους των διατροφικών μεταφορών. Ο εξοπλισμός μεταφοράς φορτίων χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή για την εκτέλεση δραστηριοτήτων συντήρησης και επισκευής και περιλαμβάνει εξοπλισμό όπως: φορτηγά (hostlers), γερανούς, περονοφόρα ανυψωτικά μηχανήματα και φορτωτές, για να αναφέρουμε μόνο μερικά.

Μόλις ένα σκάφος βρίσκεται στο αγκυροβόλιο, τα περίχωρά του - είτε αυτό είναι πόλη είτε μια αγροτική περιοχή - εκτίθενται σε μια ορισμένη συγκέντρωση των εκπομπών ρύπων, και εάν ένα δεδομένο κατώτατο όριο ξεπερνιέται, αυτές οι συγκεντρώσεις μπορούν να προκαλέσουν ζημία τόσο στους ανθρώπους όσο και στο φυσικό περιβάλλον. Το μέγεθος της ζημίας εξαρτάται από ποικίλους παράγοντες, όπως ο τύπος της εκπομπής, η ήδη συγκέντρωση των εκπομπών στην περιοχή (που προκαλείται από άλλες βιομηχανίες ή δραστηριότητες) και η δυνατότητα για τις εκπομπές να διασκορπιστούν στην ανοικτή θάλασσα και στην ενδοχώρα. Για το λόγο αυτό το νομικό πλαίσιο της ΕΕ - και οι σχεδιαστές πολιτικής έχουν τείνει να συντάξουν την ακριβή νομοθεσία για τις βιομηχανίες που προκαλούν τις εκπομπές ρύπων.

Το επίπεδο εκπομπών που προκαλούνται από ένα σκάφος εξαρτάται από πολλές μεταβλητές, αλλά κυρίως από τη δύναμη που απαιτείται και από τον τύπο των χρησιμοποιούμενων καυσίμων. Γενικά, τρεις διαφορετικοί τύποι καυσίμων χρησιμοποιούνται από τη ναυτιλιακή βιομηχανία: το Marine Diesel Oil (MDO), το

Marine Gas Oil (MGO) και το Residual Oil (RO), το οποίο είναι επίσης γνωστό ως Heavy Fuel Oil (HFO). Δεδομένου ότι τα χημικά συστατικά αυτών των καυσίμων ποικίλλουν, κάθε τύπος καυσίμου παράγει διαφορετικές τιμές εκπομπής. Παραδείγματος χάριν, το MDO έχει ένα πιο υψηλό επίπεδο άνθρακα από το MGO και επομένως θα οδηγήσει σε περισσότερες εκπομπές CO₂. Το RO είναι το υπόλειμμα της διαδικασίας καθαρισμού. Είναι παχύρευστα και ιδιαίτερα θειούχα καύσιμα, που χρησιμοποιούνται γενικά από τα μεγαλύτερα σκάφη (ferries, container ships και cruise ships).

Πίνακας 4: Τύποι εκπομπών που προκαλούνται από τα κρουαζιερόπλοια

Type of emission (chemical abbreviation)	Description	Main effects
NO _x	Nitrogen oxide	<ul style="list-style-type: none"> • Health impacts • Acidification of rain • Global warming
SO ₂	Sulphur dioxide	<ul style="list-style-type: none"> • Health impacts for human beings • Acidification of rain
CO ₂	Carbon dioxide	<ul style="list-style-type: none"> • Global warming
PM _{2.5/10}	Particulate matter	<ul style="list-style-type: none"> • Health impact for human beings

Πηγή: C.f. Cooper, D.A. (2003) 'Exhaust emissions from ships at berth; The European Environmental Bureau et al. (2004) 'Air pollution from ships'

Πίνακας 5: Επερχόμενη νομοθεσία για τις εκπομπές ρύπων από τα πλοία

Effective from:	Rules applicable:	Effect to be reached:
1 January 2010	2005/33/EC	Maximum of 0.1% m/m sulphur content of bunker fuel for all vessels at berth (and inland waterways) in the EU
1 January 2010	1999/32/EC	No sale of >0.1% sulphur content of Marine Gas Oil in EU ports
1 July 2010	Marpol Annex VI *	Maximum of 1.0% m/m sulphur content of bunker fuel in Baltic Sea (SECA) and North Sea (SECA)
1 January 2012	Marpol Annex VI *	Maximum of 3.5% m/m sulphur content of bunker fuel (worldwide)
1 January 2015	Marpol Annex VI *	Maximum of 0.1% m/m sulphur content of bunker fuel in Baltic Sea (SECA) and North Sea (SECA)
1 January 2016	1999/32/EC 2005/33/EC *	Engines built from Jan 2011 modified existing to comply with NO _x Tier III, the emission of nitrogen oxides from the engine must be within certain limits, see Revised Marpol Annex VI, as amended on 9 October 2008
1 January 2020	Marpol Annex VI *	Maximum of 0.5% m/m sulphur content of bunker fuel (worldwide). Note that if the production of 0.5% m/m sulphur content does not suffice, the enforcement can be postponed to 2025

* As amended on 9 October 2008. All these standards can also be met by technological equivalence (i.e., high sulphur fuel in combination with abatement technology)

Πηγή: EU and IMO

Στις 8 Μαΐου 2006, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε τη Σύσταση 2006/339/EK σχετικά με την προώθηση της ηλεκτροδότησης για τα σκάφη από τους λιμένες εντός της Κοινότητας, ιδιαίτερα όπου οι οριακές τιμές ατμοσφαιρικής ποιότητας ξεπερνιούνται ή όπου η δημόσια ανησυχία εκφράζεται για τα υψηλά επίπεδα ενόχλησης από το θόρυβο, και ειδικά στα αγκυροβόλια που είναι τοποθετημένα κοντά σε κατοικημένες περιοχές. Η Επιτροπή συστήνει ότι τα περιβαλλοντικά οφέλη και η οικονομική αποτελεσματικότητα πρέπει να αξιολογηθούν σε κάθε περίπτωση χωριστά. Σύμφωνα με την Επιτροπή, τα κράτη μέλη πρέπει να σκεφτούν να παρέχουν οικονομικά κίνητρα στους χειριστές για την ηλεκτροδότηση των πλοίων από τους λιμένες.

Εκτός από τις επίγειες, εγκαταστάσεις μπορούν να τοποθετηθούν και στο πλοίο μέσα για να μειωθούν οι εκπομπές. Οι μέθοδοι που περιγράφονται, ασχολούνται με τη μείωση του NO_x, του SO_x και των ρυπογόνων σωματιδίων στον αέρα (particulate matter) και είναι βασισμένες στην απόλυτη και αντιληπτή επίδρασή τους στους λιμένες (Πίνακας 6).

Πίνακας 6: Τύπος διαθέσιμων συστημάτων μείωσης εκπομπών

Reduction of NO _x	Reduction of SO _x	Reduction of PM
Shore side electricity		
Water cooling of engine <ul style="list-style-type: none"> • Direct Water Injection (DWI) • Fuel Water emulsion Injection (FWI) • Humid Air Motor (HAM) 	Sea water scrubbing Closed loop scrubbing	
Selective Catalytic Reductions (SCR)	Low sulphur fuel	
Gas Turbine		

Πηγή: Policy Research Corporation

α) μείωση του NO_x

Άμεση έγχυση ύδατος (DWI)

Με την έγχυση του ύδατος στην αίθουσα καύσης της μηχανής πριν από την έναρξη της διαδικασίας καύσης, η θερμοκρασία μειώνεται. Αυτό οδηγεί σε μια χαμηλότερη εκπομπή NO_x.

Έγχυση γαλακτώματος ύδατος καυσίμων (Fuel water emulsion injection)

Με την προσθήκη ύδατος στα καύσιμα, η θερμοκρασία καύσης μειώνεται λόγω της εξάτμισης του ύδατος. Όταν το νερό εξάτμιστεί, τα καύσιμα ταυτόχρονα ατμοποιούνται. Αυτό αυξάνει την επιφάνεια της περιοχής των καυσίμων. Η χαμηλότερη θερμοκρασία και η καλύτερη διανομή καυσίμων οδηγούν σε έναν χαμηλότερο σχηματισμό NOx.

Υγρή μηχανή αέρα (HAM)

Αυτή η έννοια χρησιμοποιεί το θερμασμένο αέρα φόρτισης, που εμπλουτίζεται με το εξάτμισμένο νερό της θάλασσας, για να μειώσει το σχηματισμό NOx κατά τη διάρκεια της διαδικασίας καύσης. Αυτό το σύστημα μπορεί να θεωρηθεί ως αναπόσπαστο τμήμα της μηχανής, δεδομένου ότι αντικαθιστά συμβατικό δοχείο ψύξης του αέρα των μηχανών.

Εκλεκτική μείωση καταλυτών (SCR)

Αυτή η διαδικασία στηρίζεται στην έγχυση ενός διαλύματος ουρίας (ενός τμήματος άνθρακα-αζώτου) σε ένα ρεύμα αερίου εξάτμισης σε συνδυασμό με καταλύτες στο κανάλι εξάτμισης.

β) SO₂ και μείωση των ρυπογόνων σωματιδίων στον αέρα

Τρίψιμο με θαλάσσιο νερό

Η βασική αρχή αυτής της διαδικασίας στηρίζεται στα καυτά αέρια της εξάτμισης που αναμιγνύονται σε έναν ταραχώδη καταρράκτη με το νερό της θάλασσας, έτσι ώστε το SO₂ στην εξάτμιση να μεταφέρεται στο νερό της θάλασσας. Το θαλάσσιο νερό αντιμετωπίζεται από έναν κυκλώνα για να αφαιρέσει τις στερεές και τις ελαιούχες ενώσεις, και αποβάλλεται έπειτα. Αυτή η αποβολή, αποκαλούμενη ύδωρ πλύσης, είναι αυτήν την περίοδο ένα επίκαιρο ζήτημα της πολιτικής συζήτησης. Το περιεχόμενο θείου στο ύδωρ πλύσης καταλήγει στους ωκεανούς και μπορεί να οδηγήσει στον οξυνισμό (αυξανόμενα επίπεδα pH) των ωκεανών. Ο βαθμός στον οποίο αυτό το νερό μπορεί να αποβληθεί στην ανοικτή θάλασσα εξαρτάται από την

αλκαλικότητα των ωκεανών. Ο IMO και η Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος ασχολούνται με την επινόηση των κριτηρίων για το ύδωρ πλύσης.

Τρίψιμο με γλυκό νερό

Η εναλλακτική λύση της τεχνολογίας τριψίματος με θαλάσσιο νερό είναι το τρίψιμο με γλυκό νερό. Αυτό το σύστημα, χρησιμοποιεί το γλυκό νερό και μια ένωση NaOH (σόδας) για να καθαρίσει τους καπνούς του θείου και των ρυπογόνων σωματιδίων στον αέρα. Το πλεονέκτημα τριψίματος με γλυκό νερό έναντι του τριψίματος με θαλάσσιο νερό είναι ότι κανένα ύδωρ δεν απαλλάσσεται εν πλω. Τα μειονεκτήματα αυτού του συστήματος είναι οι υψηλότερες λειτουργικές δαπάνες και η ανάγκη για μια δεξαμενή αποθήκευσης. Οι υψηλότερες λειτουργικές δαπάνες οφείλονται συνήθως στη χρήση της ένωσης NaOH (€100 - €400 ανά τόνο) η οποία χρειάζεται 4 τόνους ανά ημέρα. Επιπλέον, η απαλλαγή πρέπει να πραγματοποιηθεί στους λιμένες, οι οποίοι θα αναλάβουν τις συμπληρωματικές δαπάνες απαλλαγής.

Ο Πίνακας 7 παρουσιάζει τη δυνατότητα μείωσης ανά τύπο εκπομπής. Αυτά τα ποσοστά μείωσης για την ηλεκτροδότηση των πλοίων από τους λιμένες είναι βασισμένα στη χρήση των χαμηλών καυσίμων θείου (0,10% MDO) που είναι υποχρεωτικά στους λιμένες από την 1η Ιανουαρίου 2010.

Πίνακας 7: Δυνατότητα μείωσης ανά τύπο εκπομπής

Reduction method and potential	NO _x	SO _x	CO ₂	PM
Shore side electricity (SSE) ^{1,2}	98%		62-87%	89% ³
Direct Water Injection (DWI)	50-60%			
Fuel Water Emulsion Injection (FWI)	30-50%			
Humid Air Motor (HAM)	60-80%			
Selective Catalytic Reductions (SCR) ⁴	80-90%			
Sea Water Scrubbing (SWS) ⁵		100%		80%

¹ SSE reduces emissions only 85% of the time at berth because (dis)connection time has to be taken into account
² Dependent on the production facility of the electricity, see paragraph VI.1.2.1 for more information
³ Reduction of Particulate Matter is averaged for all energy sources (coal, oil, gas, nuclear and renewable energy)
⁴ Based on information from Wärtsilä
⁵ Reductions based on 3.5% S fuel, (>95% of all marine bunker deliveries globally, source: Krystallon)

Πηγή: ENTEC EC, DG ENV. Service contract on ship emissions, tasks 2A,B&C, August 2005; Cheminfo: Costbenefit Study of Marine Engine, NOx Emissions Control Systems, prepared for transport Canada, February 2005; EC, Policy Recommendation on the promotion of shore-side electricity for use by ships at berth in Community ports :(2006/339/EC)

Οι άλλες μέθοδοι μείωσης είναι βασισμένες στα χρησιμοποιημένα καύσιμα θείου (που δεν έχουν καμία επίδραση στη δυνατότητα μείωσης αυτών των μεθόδων δεδομένου ότι NO_x δεν επηρεάζεται από το SO₂, και το τρίψιμο με νερό φιλτράρει προς τα έξω το 100% του SO₂).

Μία παράμετρος που πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπ' όψιν είναι η βιολογική ρύπανση σε επιφάνειες που έρχονται σε επαφή με το νερό, όπως το μέρος του πλοίου που είναι βυθισμένο, οι αποβάθρες, οι μόλοι, οι πλατφόρμες και οι οπλισμοί τους καθώς και ψυκτικά συστήματα και σωληνώσεις του πλοίου. Η ρύπανση αυτή μπορεί να προκαλέσει διάβρωση στην επιφάνεια που έχει προσβληθεί, μηχανικά προβλήματα καθώς και μείωση της ταχύτητας των πλοίων, αυξάνοντας έτσι την κατανάλωση καυσίμων και το κόστος συντήρησης. Η αλλαγή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας το 1988 και η απαγόρευση της χρήσης των triorganotins (TBTs) στα χρώματα βαφής και συντήρησης (υφαλοχρώματα) σκαφών και πλοίων με μήκος μικρότερο των 25 μέτρων προκάλεσαν τη χρήση και εφαρμογή πολλών οργανικών δραστικών βιοκτόνων των οποίων οι επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον είναι πιο φιλικές. Τα κυριότερα προϊόντα που χρησιμοποιούνται σήμερα στα υφαλοχρώματα ανήκουν στις ενώσεις του χαλκού και των οργανοκασσιτερικών ενώσεων. Υπάρχουν και εναλλακτικές λύσεις περιβαλλοντικά πιο φιλικές όπως είναι τα επιστρώματα από λεία και στυλπνά υλικά, οι επιστρώσεις με βιολογικά βιοκτόνα, τα αγώγιμα επιστρώματα και διάφοροι μηχανικοί τρόποι.

Ο θόρυβος είναι αναπόφευκτος στις λιμενικές δραστηριότητες και αποτελεί μια σταθερή πηγή διαμάχης με τους κατοίκους που διαμένουν κοντά στο λιμάνι. Προκειμένου να συμβάλουν στην καλή γειτνίαση, τα λιμάνια προσπαθούν να μειώσουν τις διαταραχές του θορύβου. Τρόποι για να εκτιμηθεί η αντίληψη των διαταραχών εξαιτίας του θορύβου που προέρχεται από τους λιμένες έχουν ταυτοποιηθεί και δοκιμάζονται επί του παρόντος. Μέχρι σήμερα, οι έρευνες κατά της ηχορύπανσης έχουν επικεντρωθεί κυρίως στην ηχητική πίεση. Οι ερευνητές διαπίστωσαν ότι η συχνότητα ήχου, ο ρυθμός επανάληψης και η συχνότητα επανάληψης παίζουν επίσης σημαντικό ρόλο στο ζήτημα, εάν και πώς ο ήχος γίνεται αντιληπτός ως ενοχλητικός.

Η κλιματική αλλαγή αποτελεί ένα σημαντικό πρόβλημα παγκόσμιας κλίμακας που οι αρνητικές του συνέπειες φαίνονται στις μέρες μας. Τα αέρια του θερμοκηπίου

όπως το διοξείδιο του άνθρακα (CO₂) και το όζον (O₃) που εκπέμπονται από τα πλοία, εντός και εκτός του λιμανιού, συντελούν αρνητικά στο φαινόμενο του θερμοκηπίου. Επιπλέον, οι λεγόμενοι ατμοσφαιρικοί ρύποι, επηρεάζουν αρνητικά τόσο το περιβάλλον όσο και την υγεία του ανθρώπου. Η αλλαγή του κλίματος θα είναι ολοένα και περισσότερο υπεύθυνη για την απώλεια βιοποικιλότητας και την υποβάθμιση των οικοσυστημάτων, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, γεγονός που θα βλάψει όχι μόνο τα είδη που διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στα οικοσυστήματα, αλλά και τις συνδεδεμένες με αυτά υπηρεσίες, στις οποίες στηρίζεται η κοινωνία. Τα οικοσυστήματα διαδραματίζουν άμεσο ρόλο στη ρύθμιση του κλίματος: οι τυρφώνες, οι υγρότοποι και τα πελάγη αποθηκεύουν μεγάλες ποσότητες άνθρακα. Επιπλέον, τα οικοσυστήματα των αλμυρών βάλτων και των θινών παρέχουν προστασία από τις καταιγίδες. Θα θιγούν και άλλες υπηρεσίες που παρέχουν τα οικοσυστήματα, όπως είναι η παροχή πόσιμου νερού, η παραγωγή τροφίμων και οικοδομικών υλικών, ενώ ενδέχεται να υποβαθμιστούν οι ωκεανοί μέσω της οξίνισης. Ορισμένες πρακτικές χρήσεων γης και χωροταξικές αποφάσεις (π.χ. οικοδόμηση σε πλημμυρικές ζώνες), καθώς και η μη βιώσιμη χρήση των θαλασσών (π.χ. υπεραλίευση), κατέστησαν περισσότερο εκτεθειμένα στην αλλαγή του κλίματος τα οικοσυστήματα και τα κοινωνικοοικονομικά συστήματα και, ως εκ τούτου, μείωσαν την ικανότητα προσαρμογής τους.

Ο ESPO και ο ECOPORTS παρακολουθούν τις κορυφαίες περιβαλλοντικές προτεραιότητες του Ευρωπαϊκού Λιμενικού Τομέα από το 1996 μέσω τακτικών αντίστοιχων ερευνών. Ο παρακάτω πίνακας δείχνει τις αλλαγές των περιβαλλοντικών προτεραιοτήτων των λιμάνι μεταξύ 1996-2013. Θέματα προτεραιότητας άλλαξαν την κατάταξή τους με το χρόνο, αλλά ορισμένα συστατικά διατηρούν τη σημασία τους για τον Τομέα. Τα περιβαλλοντικά προβλήματα που εμφανίζονται σταθερά στο πέρασμα του χρόνου χαρτογραφήθηκαν με το ίδιο χρώμα.

Η ποιότητα του αέρα έχει επισημανθεί ως η τρέχουσα περιβαλλοντική προτεραιότητα από τον Ευρωπαϊκό λιμενικό τομέα στο σύνολό του. Αυτό αντανακλά την προτεραιότητα που δίνεται σε θέματα που σχετίζονται με την υγεία των ατόμων που εργάζονται ή ζουν γύρω από τα λιμάνια, και είναι σύμφωνη με την ευρωπαϊκή πολιτική ημερήσια διάταξη, μέσα από την εν εξελίξει αναθεώρηση της πολιτικής για την ποιότητα του αέρα της ΕΕ, αλλά και τις διάφορες τρέχουσες πρωτοβουλίες που

στοχεύουν στον έλεγχο των εκπομπών καυσαερίων των ατμοσφαιρικών ρύπων από τα σκάφη.

Πίνακας 8. Κορυφαίες περιβαλλοντικές προτεραιότητες των λιμένων, σύμφωνα με την ετήσια χωρητικότητα του μεταφερόμενου φορτίου τους

	1996	2004	2009	2013
1	Port Development (water)	Garbage / Port waste	Noise	Air quality
2	Water quality	Dredging: operations	Air quality	Garbage/ Port waste
3	Dredging disposal	Dredging disposal	Garbage / Port waste	Energy Consumption
4	Dredging: operations	Dust	Dredging: operations	Noise
5	Dust	Noise	Dredging: disposal	Ship waste
6	Port Development (land)	Air quality	Relationship with local community	Relationship with local community
7	Contaminated land	Hazardous cargo	Energy consumption	Dredging: operations
8	Habitat loss / degradation	Bunkering	Dust	Dust
9	Traffic volume	Port Development (land)	Port Development (water)	Port development (land)
10	Industrial effluent	Ship discharge (bilge)	Port Development (land)	Water quality

Πηγή: ESPO -Top environmental priorities of European Ports for 2013, An analysis taking port size and geography into consideration, December 2013.

Η διαχείριση των σκουπιδιών / λιμενικών αποβλήτων παραμένει σε υψηλά επίπεδα εντός της περιβαλλοντικής προτεραιότητας, ενώ τα απόβλητα των πλοίων εισέρχονται στο Top-10 των προτεραιοτήτων για πρώτη φορά, πιθανώς ως αποτέλεσμα της συνεχιζόμενης αναθεώρησης της οδηγίας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής και την όλη συζήτηση για την επάρκεια των λιμενικών εγκαταστάσεων υποδοχής να φιλοξενήσουν νέους τύπους αποβλήτων πλοίου και αυξημένους όγκους. Η κατανάλωση ενέργειας, η οποία ήταν μια νέα εγγραφή στο 2009, κερδίζει σπουδαιότητα στις λιμενικές προτεραιότητες, ενώ η διαχείριση του θορύβου διατηρεί υψηλή κατάταξη. Ορισμένα περιβαλλοντικά θέματα, δηλαδή των εργασιών βυθοκορήσεως, η σκόνη και η ανάπτυξη του λιμανιού, εμφανίζονται σταθερά στο Top 10 των προτεραιοτήτων στην Ευρώπη κατά τα τελευταία 17-18 χρόνια. Τέλος, η ποιότητα του νερού εμφανίζεται και πάλι εντός του Top-10 του 2013.

4.2. MARPOL 73/78

Η Marpol 73/78 είναι η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του 1978 (η λέξη Marpol προέρχεται από τις λέξεις **marine pollution** και το 73/78 αναφέρεται στα έτη 1973 και 1978). Η Marpol 73/78, είναι μία από τις πιο σημαντικές διεθνείς θαλάσσιες περιβαλλοντικές συμβάσεις. Είχε σχεδιαστεί για την ελαχιστοποίηση της ρύπανσης στις θάλασσες, συμπεριλαμβανομένων του ντάμπινγκ και της ρύπανσης από πετρέλαιο και καυσαέρια. Δήλωσε ότι σκοπός της είναι: να διαφυλάξει το θαλάσσιο περιβάλλον, μέσω της πλήρους εξάλειψης της ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες και την ελαχιστοποίηση της ακούσιας απόρριψης των ουσιών αυτών. Η αρχική Σύμβαση MARPOL υπεγράφη στις 17 Φεβρουαρίου 1973, αλλά δεν είχε τεθεί σε ισχύ. Η παρούσα σύμβαση είναι ένας συνδυασμός της σύμβασης του 1973 και του Πρωτοκόλλου του 1978. Τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983. Από τις 31 Δεκεμβρίου 2005, 136 χώρες, που αντιπροσωπεύουν το 98% της χωρητικότητας του κόσμου, είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης. Όλα τα πλοία με σημαία χωρών που έχουν υπογράψει τη Σύμβαση MARPOL υπόκεινται στις απαιτήσεις της, ανεξάρτητα από το πού πάνε, και τα έθνη μέλη είναι υπεύθυνα για τα σκάφη που είναι νηολογημένα στο πλαίσιο των αντίστοιχων εθνικοτήτων τους.

Η Marpol περιλαμβάνει 6 παραρτήματα, που ασχολούνται με την πρόληψη διαφόρων μορφών της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία:

Παράρτημα I: Πετρελαιοειδή Απόβλητα

Παράρτημα II: Επιβλαβείς ουσίες χύδην

Παράρτημα III: Επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασμένη μορφή

Παράρτημα IV: Λύματα

Παράρτημα V: Στερεά Απόβλητα

Παράρτημα VI: Ουσίες που καταστρέφουν το όζον

Ένα κράτος που γίνεται συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης Marpol πρέπει να αποδεχθεί υποχρεωτικά τα Παραρτήματα I και II. Τα Παραρτήματα III-VI είναι εθελοντικά Παραρτήματα.

Το Παράρτημα I τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983. Το Παράρτημα II τέθηκε σε ισχύ στις 6 Απριλίου 1987. Από τον Οκτώβριο του 2009, 150 χώρες είχαν γίνει μέλη των παραρτημάτων I και II. Το Παράρτημα III τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1992 και (ως τον Οκτώβριο του 2009) 133 χώρες είχαν γίνει μέλη του. Το Παράρτημα IV τέθηκε σε ισχύ στις 27 Σεπτεμβρίου 2003 και (ως τον Οκτώβριο του 2009) 124 χώρες είχαν γίνει μέλη του. Το παράρτημα V τέθηκε σε ισχύ στις 31 Δεκεμβρίου 1988 και (ως τον Οκτώβριο του 2009) 139 χώρες είχαν γίνει μέλη του. Το Παράρτημα VI, τέθηκε σε ισχύ στις 19 Μαΐου 2005 και (ως τον Οκτώβριο του 2009) 56 χώρες είχαν γίνει μέλη του.

Τα υγρά απόβλητα περιλαμβάνουν:

➤ Πετρελαιοειδή απόβλητα (Παράρτημα I) τα οποία αποτελούνται από αργό πετρέλαιο, μαζούτ, κατάλοιπα και προϊόντα διυλίσεως, εκτός από τα πετροχημικά και τα φυτικά και ζωικά έλαια. Επίσης κατηγοριοποιούνται σε:

♦ Πετρελαιοειδή απόβλητα μηχανοστασίου πλοίων (bilge, sludge), που παράγονται σε κάθε είδος πλοίου και περιλαμβάνουν χρησιμοποιημένα ορυκτέλαια, υπολείμματα καυσίμου, κατάλοιπα και σεντινόνερα, και

♦ Πετρελαιοειδή απόβλητα δεξαμενόπλοιων στα οποία περιλαμβάνονται τα κατάλοιπα φορτίου, εκπλύσεις δεξαμενών φορτίου (sludge), ακάθαρτο θαλάσσερμα (water ballast) κ.λ.π.

➤ Επικίνδυνα υγρά / επικίνδυνες υγρές ουσίες⁸ (Παράρτημα II) τα οποία περιλαμβάνουν υπολείμματα φορτίου, εκπλύσεις δεξαμενών φορτίου, θαλάσσερμα.

➤ Επικίνδυνες υγρές συσκευασμένες ουσίες (Παράρτημα III)

➤ Λύματα (Παράρτημα IV) που προέρχονται από τις αποχετεύσεις των τουαλετών και των ιατρικών χώρων πάνω στο πλοίο (black water), των νιπτήρων, της κουζίνας, των πλυντηρίων κλπ. των πλοίων (grey water).

Τα στερεά απόβλητα περιλαμβάνουν:

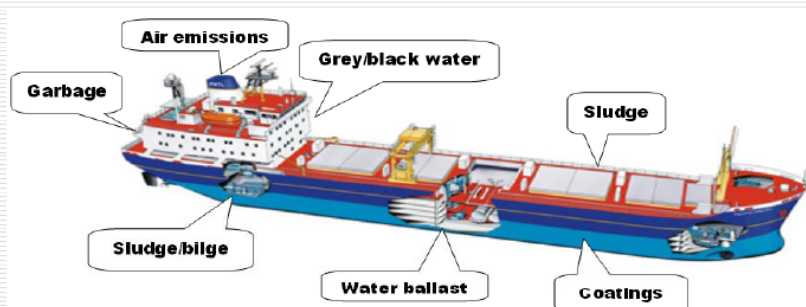
⁸ βλ. επίσης, Δ.Σ. "OPRC - HNS" 2000: Για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες

- Απόβλητα οικιακού τύπου (Παράρτημα V): υπολείμματα τροφίμων, υλικά συσκευασίας (πλαστικά, φιάλες κλπ.), νοσοκομειακά απόβλητα, μπουκάλια, χαρτί, γυαλί, πλαστικό κλπ.
- Λειτουργικά απόβλητα (Παράρτημα V) τα οποία περιλαμβάνουν απόβλητα επισκευών και συντήρησης (υλικά συντήρησης, κατεστραμμένα ανταλλακτικά, σκουρίες, στουπιά, χρώματα, υλικά συσκευασίας, υπολείμματα φορτίου κλπ.), απόβλητα φορτίου (παλέτες κλπ.) και λοιπά επικίνδυνα στερεά απόβλητα (υπολείμματα καύσης από αποτέφρωση απορριμμάτων εν πλω κλπ.)
- Επικίνδυνες στερεές συσκευασμένες ουσίες (Παράρτημα III).

Πίνακας 9: Κατηγορίες αποβλήτων πλοίων

Κατηγορίες αποβλήτων πλοίων

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Κατάλοιπα καθαρισμών δεξαμενών φορτίου (sludge) | <input type="checkbox"/> Αποχετευτικά και μη ύδατα (black - grey water) |
| <input type="checkbox"/> Μίγματα μηχανοστασίου (bilge, sludge) | <input type="checkbox"/> Υφαλοχρώματα (coatings) |
| <input type="checkbox"/> Κατάλοιπα καυσίμων (sludge) | <input type="checkbox"/> Καυσαέρια (air emissions) |
| <input type="checkbox"/> Απόβλητα/σκουπίδια (garbage) | <input type="checkbox"/> Θαλάσσιο έρμα (water ballast) |



Πηγή: Νικόλαος Π. Βεντίκος, Στέφανος Χατζηνικολάου, *Ελευσίνα*, 4 – 3 – 2009

Το Παράρτημα VI, περιλαμβάνει ουσίες (air emissions) που καταστρέφουν το όζον και προέρχονται από τα ψυγεία του πλοίου και από τα συστήματα κλιματισμού και πυρόσβεσης. Επίσης, τα πλοία με μηχανές ντίζελ εκπέμπουν ατμοσφαιρικούς ρύπους όπως είναι: το Άζωτο (N₂), το Διοξείδιο του Άνθρακα (CO₂), το Οξυγόνο (O₂), οι Υδρατμοί, το Μονοξείδιο του Άνθρακα (CO), τα Οξειδία του Θείου (SO_x) και του Αζώτου (NO_x), οι υδρογονάνθρακες και διάφορα αιωρούμενα σωματίδια

(PM). Επιζήμιες για την ατμόσφαιρα είναι και οι πτητικές οργανικές ενώσεις (VOCs) που εισέρχονται σε αυτήν και προέρχονται από το φορτίο που μεταφέρει το πλοίο.

Οι κανονισμοί για την πρόληψη της ρύπανσης σύμφωνα με τα παραρτήματα της MARPOL 73/78 αναφέρονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι.

Εκτός από τη Σύμβαση MARPOL υπάρχουν και άλλες Συμβάσεις και όργανα για τη θαλάσσια προστασία από τη μόλυνση. Η Συνέλευση Παρέμβασης (Intervention Convention) του IMO επιβεβαιώνει το δικαίωμα του παράκτιου κράτους να λαμβάνει μέτρα για την ανοικτή θάλασσα για την πρόληψη, τον περιορισμό ή την εξάλειψη κινδύνου για την ακτογραμμή της εναντίων ναυτικού ατυχήματος. Η Διεθνής Σύμβαση για την ετοιμότητα κατά της πετρελαϊκής ρύπανσης, την αντίδραση και τη Συνεργασία (OPRC)⁹ του 1990, παρέχει ένα παγκόσμιο πλαίσιο για τη διεθνή συνεργασία στην καταπολέμηση σοβαρών συμβάντων ή απειλών κατά της θαλάσσιας ρύπανσης. Ένα πρωτόκολλο για τη σύμβαση αυτή (HNS Protocol) καλύπτει τις περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες. Ο IMO έχει επίσης Γραμματειακές ευθύνες για τη Σύμβαση για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τη βύθιση αποβλήτων και άλλων υλικών (LDC)¹⁰ του 1972, γενικά γνωστή ως σύμβαση του Λονδίνου, η οποία έχει ενημερωθεί από το πρωτόκολλο του 1996. Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC)¹¹ είναι το ανώτερο τεχνικό σώμα του IMO για τα θέματα θαλάσσιας ρύπανσης. Είναι ενισχυόμενο στο έργο του από μια σειρά υποεπιτροπών.

4.3. ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ

Η διαχείριση των στερεών αποβλήτων ενός πλοίου, μπορεί να πραγματοποιηθεί με διάφορες μεθόδους. Οι μηχανικές μέθοδοι περιλαμβάνουν κοπή και συμπίεση, επεξεργασία των απορριμμάτων και των υπολειμμάτων τροφίμων και πολτοποίηση. Ακόμα, χρησιμοποιείται η μέθοδος της καύσης, ενώ ως εναλλακτικές

⁹ International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC)

¹⁰ Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (LDC)

¹¹ Marine Environment Protection Committee (MEPC)

της οι μέθοδοι της πυρόλυσης και της οξείδωσης. Τα υπολείμματα τροφίμων, εφόσον πολτοποιηθούν μπορούν να αποθηκευτούν στο κεντρικό σύστημα διαχείρισης αποβλήτων του πλοίου που διαθέτει πλήρη εξοπλισμό ή σε δεξαμενές για να καταλήξουν αργότερα στη θάλασσα ή σε χερσαίες εγκαταστάσεις. Μη επεξεργασμένα υπολείμματα μπορούν να αποθηκευτούν σε κιβώτια πάνω στο πλοίο ή σε ψυγεία.

Για τη διαχείριση των υγρών αποβλήτων του πλοίου, χρησιμοποιούνται διάφορες μέθοδοι ανάλογα με τον τύπο του κάθε πλοίου και τις υπηρεσίες που προσφέρει. Οι μέθοδοι αυτές είναι οι εξής:

- βιολογική επεξεργασία
- διαχωρισμός με υπερδιήθηση
- Advanced Oxidation – Semiconductor Photocatalysis
- Electrohydraulic Cavitation

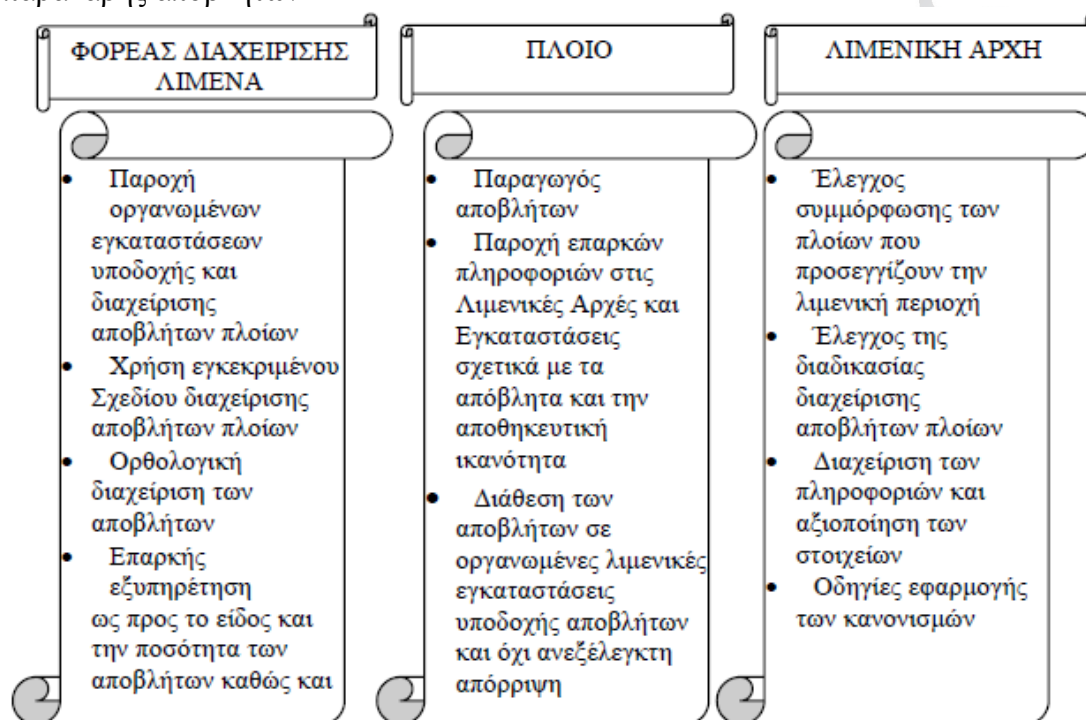
Η διαχείριση των λυμάτων περιλαμβάνει απολύμανση με χλώριο και κατόπιν πολτικοποίηση για μετέπειτα απόρριψή τους στη θάλασσα. Εναλλακτικά, χρησιμοποιείται καύση για τα στερεά απόβλητα που έχουν αποξηρανθεί και θα απορριφτούν στη θάλασσα και εάν επιτρέπεται και για τα εναπομείναντα λύματα, αλλιώς αυτά είτε θα καούν, είτε θα παραδοθούν σε χερσαίες εγκαταστάσεις. Διαδεδομένη είναι και η χρήση Βιοαντιδραστήρα Μembrάνης (MBR) για τα λύματα, ενώ τα στερεά απόβλητα αποθηκεύονται και παραδίδονται σε χερσαίες εγκαταστάσεις.

Οι σεντίνες που προκύπτουν από τη λειτουργία ενός πλοίου μπορούν να αντιμετωπιστούν με τρόπους διαχείρισης φιλικούς προς το περιβάλλον. Τέτοιοι τρόποι είναι ο διαχωρισμός, η διήθηση, η καύση, η βιοαποδόμηση και η οξείδωση με υγρό αέρα, όπου επιλέγεται ο πιο αρμόζον σε κάθε περίπτωση.

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου μπορούν να είναι σταθερές ή κινητές, πλωτές ή χερσαίες. Η επιλογή του τύπου των εγκαταστάσεων εξαρτάται κυρίως από το μέγεθος του λιμένα, την προβλεπόμενη ναυτιλιακή κίνηση (κατά τύπο πλοίων που αναμένεται να καταπλέουν σε αυτόν), τη γεωγραφική θέση του λιμένα και από την ύπαρξη στην ευρύτερη περιοχή

εγκαταστάσεων επεξεργασίας/διάθεσης των παραλαμβανόμενων αποβλήτων. Όσον αφορά στη λειτουργία των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων διαπιστώνεται ότι είναι μία σύνθετη διαδικασία αφού απαιτεί τη συνεργασία διαφόρων φορέων (βλ. Πίνακα 10).

Πίνακας 10: Υποχρεώσεις εμπλεκόμενων φορέων λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων



Πηγή: <https://diktyothalassa.files.wordpress.com>

4.3.1. ΣΧΕΔΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ - Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΔΗΓΙΑ 2000/59

Η Ευρωπαϊκή Οδηγία 2000/59¹² της 27ης Νοεμβρίου 2000 - σύμφωνα και με τα προβλεπόμενα στη Διεθνή Σύμβαση για τη Θαλάσσια Ρύπανση MARPOL 73/78 - έχει ως σκοπό τον περιορισμό της απόρριψης στη θάλασσα και ιδίως της παράνομης απόρριψης αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου από πλοία που χρησιμοποιούν τους Ευρωπαϊκούς λιμένες, τη βελτίωση της διάθεσης και της χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου, ώστε να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου

¹² Οδηγία 2000/59/ΕΚ

περιβάλλοντος. Το Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων θα εφαρμόζεται για όλα τα πλοία, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν, τα οποία καταπλέουν ή λειτουργούν σε λιμένα κράτους μέλους.

Πίνακας 11: Ποσό αποβλήτων ανά μέσο σκάφος και συνολικό ποσό αποβλήτων στα ευρωπαϊκά ύδατα

Type of waste	Amount per ship	Measurement unit	Total amount per year in EU waters	Measurement unit
Bilge water	15 000	Liter/day/ship	480 383	m ³
Sewage	70 000	Liter/day/ship	2 241 787	m ³
Greywater	550 000	Liter/day/ship	17 614 044	m ³
Solid waste	2.5	Kg/day/passenger	104 727	Tonne
Hazardous waste	60	Kg/day/ship	1 922	Tonne
Ballast water	1 000	Tonne/ship/release	16 927 000	Tonne

Πηγή: Policy Research Corporation based on the following sources: U.S. EPA, Cruise ship discharge assessment report, 2008; U.S. EPA, Cruise ship white paper, 2000; The ocean conservancy, Cruise Control, 2002; U.S. Commission on ocean policy, An ocean blueprint for the 21st century, 2004; Ross K. Dowling, Cruise ship tourism, 2006. In Annex II the ranges for the waste types are given.

Σύμφωνα με το Σχέδιο, ο λιμένας εξασφαλίζει τη διάθεση λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, οι οποίες καλύπτουν τις ανάγκες των πλοίων που χρησιμοποιούν συνήθως τον λιμένα, χωρίς αυτές να γίνονται αιτία αδικαιολόγητης καθυστέρησης των πλοίων. Για την καταλληλότητα των εγκαταστάσεων παραλαβής θα λαμβάνονται υπόψη οι κατηγορίες και οι ποσότητες των αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και των καταλοίπων φορτίου που προέρχονται από πλοία που χρησιμοποιούν τον λιμένα, οι τύποι των πλοίων που καταπλέουν σ' αυτόν και οι λειτουργικές ανάγκες των χρηστών του λιμένα, το μέγεθος και η γεωγραφική θέση του λιμένα και οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 9. Επίσης, τα κράτη μέλη καθορίζουν διαδικασίες, σύμφωνα με εκείνες που έχουν συμφωνηθεί στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), προκειμένου να γνωστοποιούνται στο κράτος του λιμένα οι καταγγελλόμενες ανεπάρκειες λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής.

Η διαχείριση αποβλήτων πλοίων χωρίζεται σε δύο (2) κατηγορίες: 1. Διαχείριση υγρών αποβλήτων¹³ και 2. Διαχείριση στερεών αποβλήτων¹⁴. Το κάθε

¹³ Οδηγία 91/689/ΕΟΚ, Δ.Σ. "OPRC 1990"

λιμάνι θα πρέπει να παρέχει ευκολίες υποδοχής αποβλήτων πλοίων για όλες τις κατηγορίες αποβλήτων που περιγράφονται στη Σύμβαση MARPOL 73/78 με βάση τα προβλεπόμενα στο Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων που εφαρμόζει.

Το Σχέδιο περιλαμβάνει, επίσης, την αποστολή από το πλοίο¹⁵, προ κατάπλου, στοιχείων για ποσότητες των αποβλήτων που μεταφέρει. Οι πλοίαρχοι των πλοίων που καταπλέουν σε λιμένα της Κοινότητας, πριν αποπλεύσουν από το λιμένα, παραδίδουν όλα τα απόβλητα του πλοίου σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής. Ένα πλοίο μπορεί να αποπλεύσει για τον επόμενο λιμένα κατάπλου χωρίς να έχει παραδώσει τα απόβλητά του, εάν, με βάση τα στοιχεία που παρέχονται, προκύπτει ότι το πλοίο διαθέτει επαρκή ικανότητα αποθήκευσης όλων των παραγόμενων στο πλοίο αποβλήτων που έχουν συσσωρευθεί και θα συσσωρευθούν κατά το προγραμματισμένο ταξίδι του έως τον λιμένα παράδοσης. Εάν τα κράτη μέλη έχουν σοβαρούς λόγους να πιστεύουν ότι στον προβλεπόμενο λιμένα παράδοσης δεν διατίθενται κατάλληλες εγκαταστάσεις, ή εάν ο λιμένας αυτός δεν είναι γνωστός, και ως εκ τούτου υπάρχει κίνδυνος τα απόβλητα να απορριφθούν στη θάλασσα, λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης απαιτώντας, εφόσον είναι αναγκαίο, από το πλοίο να παραδώσει τα απόβλητά του πριν αποπλεύσει από τον λιμένα.

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε το κόστος των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων πλοίου, συμπεριλαμβανομένης της επεξεργασίας και της τελικής διάθεσης των αποβλήτων, να καλύπτεται με την είσπραξη τέλους από τα πλοία. Τα συστήματα κάλυψης του κόστους χρήσης των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής πρέπει να μην παρέχουν κίνητρο στα πλοία να απορρίπτουν τα απόβλητά τους στη θάλασσα. Για το σκοπό αυτό, εφαρμόζονται οι ακόλουθες αρχές στα πλοία, πλην των αλιευτικών σκαφών και των σκαφών αναψυχής με άδεια μεταφοράς 12 επιβατών το πολύ. Όλα τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένα κράτους μέλους καταβάλουν «τέλη αποβλήτων», ανεξαρτήτως του εάν χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις ή όχι. Στις σχετικές ρυθμίσεις είναι δυνατόν να συγκαταλέγεται η ενσωμάτωση του τέλους στα λιμενικά τέλη ή η επιβολή ιδιαίτερου σταθερού τέλους αποβλήτων. Το μέρος του κόστους που δεν καλύπτεται, ενδεχομένως, από το τέλος

¹⁴ Οδηγία 2002/95

¹⁵ Όλα τα πλοία με προορισμό Κοινοτικούς λιμένες, πλην των αλιευτικών σκαφών και των σκαφών αναψυχής με άδεια μεταφοράς 12 επιβατών το πολύ

που αναφέρεται, καλύπτεται με βάση τους τύπους και τις ποσότητες αποβλήτων πλοίου που παραδίδουν πραγματικά τα πλοία. Επιτρέπεται η μείωση των τελών, εάν η περιβαλλοντική διαχείριση του πλοίου, ο σχεδιασμός, ο εξοπλισμός και η λειτουργία του είναι τέτοια ώστε ο πλοίαρχος να μπορεί να αποδείξει ότι το πλοίο παράγει μειωμένες ποσότητες αποβλήτων.

4.3.1.1. ΟΔΗΓΙΑ 2007/71/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, ΤΗΣ 13ΗΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2007η, ΓΙΑ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΙΙ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2000/59/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΪΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

Η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, έχοντας υπ' όψιν την οδηγία 2000/59/ΕΚ, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, εξέδωσε την παρούσα Οδηγία, σύμφωνα με την οποία, το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2000/59/ΕΚ αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος της παρούσας οδηγίας, ως εξής¹⁶:

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΙΣΟΔΟ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ

(Λιμένας προορισμού όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 της οδηγίας 2000/59/ΕΚ)

1. Ονομασία, κωδικός κλήσης ασυρμάτου και, κατά περίπτωση, αριθμός αναγνώρισης ΔΝΟ του πλοίου:

2. Κράτος σημαίας:

3. Προβλεπόμενη ώρα κατάπλου (ΠΩΚ):

4. Προβλεπόμενη ώρα απόπλου (ΠΩΑ):

5. Προηγούμενος λιμνή προσέγγισης:

6. Επόμενος λιμνή προσέγγισης:

7. Τελευταίος λιμνή παράδοσης των αποβλήτων πλοίου και ημερομηνία κατά την οποία πραγματοποιήθηκε η παράδοση αυτή:

8. Παραδίδετε

το σύνολο

μέρος

καμία ποσότητα

από τα απόβλητά σας στις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής;

9. Τύπος και ποσότητα αποβλήτων και καταλοίπων που πρόκειται να παραδοθούν ή να παραμείνουν επί του πλοίου, και ποσοστό της μέγιστης ικανότητας αποθήκευσης:

¹⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content>

Αν παραδίδετε όλα τα απόβλητα, συμπληρώστε κατάλληλα τη δεύτερη στήλη.

Αν παραδίδετε μέρος ή καθόλου απόβλητα, συμπληρώστε όλες τις στήλες.

Τύπος	Απόβλητα προς παράδοση m ³	Μέγιστη ικανότητα αποθήκευσης αποβλήτων m ³	Ποσότητα αποβλήτων που παραμένουν επί του πλοίου m ³	Λιμένας που θα παραδοθούν τα υπόλοιπα απόβλητα	Εκτιμώμενη ποσότητα αποβλήτων που θα παραχθούν μεταξύ κοινοποίησης και επόμενου λιμένα κατάπλου m ³
Απόβλητα έλαια					
Κατάλοιπα πετρελαίου					
Υδατα υδροσυλλεκτών					
Λοιπά (να καθοριστούν)					
Απορρίμματα					
Από τρόφιμα					
Πλαστικά					
Λοιπά					
Λύματα ⁽¹⁾					
Απόβλητα που έχουν σχέση με το φορτίο ⁽²⁾					
Κατάλοιπα φορτίου ⁽²⁾ (να καθοριστούν)					

⁽¹⁾ Τα λύματα μπορούν να απορρίπτονται στη θάλασσα σύμφωνα με τον κανονισμό 11 του παραρτήματος IV της σύμβασης Μαριπολ 73/78. Τα αντίστοιχα τετραγωνίδια δεν χρειάζεται να συμπληρωθούν εάν υπάρχει πρόθεση πραγματοποίησης επιτρεπόμενης απόρριψης στη θάλασσα.

⁽²⁾ Εκτιμήσεις.

Σημειώσεις:

1. Οι ανωτέρω πληροφορίες μπορεί να χρησιμοποιηθούν για σκοπούς κρατικού λιμενικού ελέγχου και άλλους σκοπούς επιθεώρησης.
2. Τα κράτη μέλη ορίζουν τους φορείς που λαμβάνουν αντίγραφα της παρούσας κοινοποίησης.
3. Το παρόν έγγραφο συμπληρώνεται υποχρεωτικά εκτός αν το πλοίο καλύπτεται από εξαίρεση δυνάμει του άρθρου 9 της οδηγίας 2000/59/ΕΚ.

Βεβαιώνω ότι:

- οι ως άνω πληροφορίες είναι ακριβείς και ορθές
- επί του πλοίου υφίσταται επαρκής ικανότητα αποθήκευσης όλων των αποβλήτων που θα παραχθούν μεταξύ της κοινοποίησης και του επόμενου λιμένα στον οποίο θα παραδοθούν.

Ημερομηνία

Ωρα

Υπογραφή

5. ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης και η σημασία που της αποδίδεται σήμερα διαμορφώθηκε μόλις τις τελευταίες δεκαετίες του 20ου αιώνα. Προέκυψε από μία στροφή στην αντίληψη των πραγμάτων, η οποία αρχικά εκφράστηκε ως ανησυχία για το περιβάλλον (και τις επιπτώσεις που έχει η υποβάθμισή του στην υγεία και στην ποιότητα ζωής των ανθρώπων αλλά και σε αυτή την οικονομική ανάπτυξη) και ως συνειδητοποίηση ότι οι φυσικοί πόροι έπρεπε να διατηρηθούν και για τις επόμενες γενεές. Η πετρελαϊκή κρίση και η οικονομική ύφεση της δεκαετίας του '70 δημιούργησαν στην ουσία τις πρώτες σοβαρές αμφιβολίες για τη δυνατότητα των οικονομιών να μεγεθύνονται απεριόριστα, θέτοντας έτσι επί τάπητος το θέμα της σπανιότητας των φυσικών πόρων.

Η Αειφόρος ανάπτυξη ή Βιώσιμη ανάπτυξη αναφέρεται στην οικονομική ανάπτυξη που σχεδιάζεται και πραγματοποιείται σε συνδυασμό με την προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης νοείται και ως η ανάπτυξη των παραγωγικών μηχανισμών της οικονομίας παράλληλα με τη δημιουργία υποδομών για μία βιώσιμη στάση απέναντι στο φυσικό περιβάλλον, (όπως ορίζουν παραδοσιακές επιστήμες όπως η Γεωγραφία). Σημείο αναφοράς για τις εξελίξεις στη μελέτη της οικολογικά ευαίσθητης ανάπτυξης αποτελεί το πρωτόκολλο του Κιότο, που υπογράφηκε το 1992.

5.1. ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΕΝΝΟΙΑΣ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Βιώσιμη ανάπτυξη είναι η βελτίωση της ποιότητας της ζωής μέσα στα πλαίσια της φέρουσας ικανότητας των υποστηρικτικών οικοσυστημάτων (IUCN, UNEP and WWF, 1991).

Βιώσιμη ανάπτυξη σημαίνει να βασίζονται οι αναπτυξιακές και περιβαλλοντικές πολιτικές σε μία ανάλυση κόστους-οφέλους και σε μία προσεκτική οικονομική ανάλυση που θα ενδυναμώνει την περιβαλλοντική προστασία και θα οδηγεί σε αυξανόμενα και διατηρήσιμα επίπεδα ευημερίας (World Bank, 1992).

Τέλος το AAPA (American Association of Port Authorities) ορίζει ως βιώσιμη ανάπτυξη επιχειρησιακές στρατηγικές και δραστηριότητες που συναντούν τις υπάρχουσες και τις μελλοντικές ανάγκες του λιμένα και των συμμετόχων του, προστατεύοντας παράλληλα και στηρίζοντας τους ανθρώπους και τους φυσικούς πόρους. (Sustainability Task Force, Μαρτίος 2007).

Το 1972 η Ομάδα της Ρώμης (Club of Rome) εξέδωσε την αναφορά "Τα Όρια στη Μεγέθυνση" (The Limits to Growth) για την κατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος του πλανήτη. Η αναφορά ενστερνιζόταν ότι η κακή κατάσταση των πεπερασμένων πόρων ήταν το αποτέλεσμα της εκθετικής μεγέθυνσης του παγκόσμιου πληθυσμού, της εξάντλησης των πόρων, και της βιομηχανικής ρύπανσης (Mikolajuk and Gar-On Yeh, 2000). Την ίδια χρονιά, στη Γενική Σύνοδο της Διεθνούς Ένωσης για τη Διατήρηση της Φύσης και των Φυσικών Πόρων (IUCN) δινόταν έμφαση σε θέματα διατήρησης και ανάπτυξης. Η Διεθνής ένωση σε συνεργασία με το Περιβαλλοντικό Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών (UNEP) και το Παγκόσμιο Ταμείο για την Άγρια Φύση (WWF) είχε αρχίσει να διαμορφώνει την ιδέα μίας στρατηγικής προσέγγισης για τη διατήρηση του περιβάλλοντος από το 1975.

Το 1972 το συνέδριο των Ηνωμένων Εθνών (HE) για το Ανθρώπινο Περιβάλλον αποτέλεσε ένα σημαντικό βήμα στην ανάπτυξη της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης. Αν και η σύνδεση ανάμεσα στα περιβαλλοντικά και στα αναπτυξιακά θέματα δεν ήταν έντονη, υπήρξαν ενδείξεις ότι η μορφή της οικονομικής ανάπτυξης θα έπρεπε να μεταβληθεί ή να αλλάξει. Στα χρόνια που ακολούθησαν, η ορολογία εξελίχθηκε σε έννοιες όπως περιβάλλον και ανάπτυξη, ανάπτυξη χωρίς καταστροφή, και περιβαλλοντικά υγής ανάπτυξη. Τελικά, ο όρος οίκο-ανάπτυξη εμφανίστηκε στην επιθεώρηση του Περιβαλλοντικού Προγράμματος των ΗΕ το 1978. Μέχρι τότε, είχε αναγνωριστεί παγκόσμια ότι οι περιβαλλοντικές και οι αναπτυξιακές ιδέες έπρεπε να λαμβάνονται υπόψη παράλληλα (Mebratu, 1998).

Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης πρωτοεμφανίστηκε το 1980 στην πρώτη Παγκόσμια Στρατηγική για τη Διατήρηση, η οποία δημοσιεύτηκε από την Παγκόσμια Ένωση Διατήρησης (World Conservation Union) και η οποία αναγνώριζε ως στόχους τη διατήρηση των βασικών οικολογικών διαδικασιών, τη διαφύλαξη της γενετικής ποικιλότητας και τη βιώσιμη χρήση των πόρων (Adams, 1996). Σύμφωνα με αυτό τον ορισμό, βιώσιμη ανάπτυξη είναι η διατήρηση των απαραίτητων οικολογικών

διαδικασιών και συστημάτων υποστήριξης της ζωής, η διατήρηση της γενετικής ποικιλότητας και η βιώσιμη εκμετάλλευση των ειδών και των οικοσυστημάτων (European Commission Secretariat General, 2004). Όπως είναι προφανές ο ορισμός αυτός έδινε έμφαση στην ανάγκη διατήρησης ενός κρίσιμου φυσικού κεφαλαίου και στη διατήρηση της βιοποικιλότητας.

Αργότερα, η Παγκόσμια Επιτροπή για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη όρισε πως βιώσιμη ανάπτυξη είναι αυτή που ικανοποιεί τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να κάνει συμβιβασμούς ως προς την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους (World Commission on Environment and Development, 1987). Ο ορισμός αυτός είναι περισσότερο ανθρωποκεντρικός καθώς αναφέρεται στην ικανοποίηση των ανθρωπίνων αναγκών, χωρίς να γίνεται σαφής αναφορά στην προστασία του περιβάλλοντος και προσπαθεί να ξεπεράσει την παλιά διχογνωμία ανάμεσα στους υποστηρικτές της ανάπτυξης και στους υποστηρικτές της περιβαλλοντικής διατήρησης. Σύμφωνα με τον ορισμό αυτό η βιώσιμη ανάπτυξη παρέχει ένα πλαίσιο για την ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών πολιτικών στις αναπτυξιακές στρατηγικές ξεπερνώντας με αυτό τον τρόπο την αντίληψη πως η περιβαλλοντική διατήρηση μπορεί να επιτευχθεί μόνο σε βάρος της οικονομικής ανάπτυξης. Ο ορισμός αυτός σηματοδοτεί την πολιτική απαρχή της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης.

Ως τα μέσα της δεκαετίας του '90 και άλλες τροποποιήσεις που αφορούσαν στον ορισμό της βιώσιμης ανάπτυξης πραγματοποιήθηκαν (αυξανόμενη εστίαση σε κοινωνικά θέματα, απαίτηση για ταυτόχρονη επίτευξη οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών αντικειμενικών στόχων). Αυτές οι τροποποιήσεις εκφράστηκαν επίσης στην Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών στο Ρίο το 1992, στην οποία πάνω από 170 χώρες δεσμεύτηκαν πως η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης αποτελεί τη βασική ιδέα για τη μελλοντική τους ανάπτυξη, υπογράφοντας την Agenda 21 και τη Διακήρυξη του Ρίο για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη. Η Agenda 21 ήταν αποτέλεσμα μίας εκτενούς ανάλυσης του τι χρειάζεται για να επιτευχθεί η βιώσιμη ανάπτυξη. Τα 40 κεφάλαιά της πάνω σε περιβαλλοντικά, οικονομικά, κοινωνικά θέματα και θέματα οργάνωσης περιέχουν οδηγίες για την ανάπτυξη διαδικασιών λήψης αποφάσεων με στόχο τη βιωσιμότητα.

Όσον αφορά στην υιοθέτηση της βιώσιμης ανάπτυξης από την Ευρωπαϊκή Ένωση, υπήρξε επίσης μία ‘εξελικτική’ πορεία της έννοιας. Το περιβάλλον απέκτησε αυτοτελή νομική κατοχύρωση το 1987 με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη και συγκεκριμένα με την προσθήκη των Άρθρων 130Π, 130Ρ και 130Σ¹⁷. Στο Άρθρο 2 της Συνθήκης του Μάαστριχ (1992) περιγράφεται ως κύρια αποστολή της Κοινότητας η προαγωγή της «αρμονικής» και «ισόρροπης» ανάπτυξης των οικονομικών δραστηριοτήτων. Μπορεί η αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης να μην αναφέρεται ρητά αλλά σαφώς περιγράφεται. Ωστόσο πρέπει να αναφερθεί πως δεν υπήρξε συσχέτιση της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης με την κοινωνική διάσταση.

Στο Άρθρο 2 της Συνθήκης του Άμστερνταμ (1997) γίνεται λόγος για «αρμονική ισόρροπο και αειφόρο ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων» (European Communities, 1999). Έτσι η βιώσιμη ανάπτυξη έπαυσε να θεωρείται αποκλειστικά περιβαλλοντική έννοια και αναγνωρίστηκε πως πρέπει να υπάρξει στενή συσχέτιση ανάμεσα στην οικονομική ανάπτυξη, στην κοινωνική συνοχή και στην περιβαλλοντική προστασία στα πλαίσια της στρατηγικής της ΕΕ για τη βιώσιμη ανάπτυξη (Commission of the European Communities, 2001).

5.2. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Από την πλευρά των οικονομικών του περιβάλλοντος, το περιβάλλον και οι φυσικοί πόροι τους οποίους αυτό περιλαμβάνει μπορεί να θεωρηθούν ως απόθεμα φυσικού κεφαλαίου. Το απόθεμα αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί και να αποσπασθεί. Σύμφωνα με μία ερμηνεία της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης, το απόθεμα του φυσικού κεφαλαίου δεν πρέπει να φθίνει με την πάροδο του χρόνου. Η υπόθεση όμως πως το απόθεμα του φυσικού κεφαλαίου πρέπει οπωσδήποτε να διατηρείται σταθερό, είναι ‘άκαμπτη’ και σε πολλές περιπτώσεις μη ρεαλιστική. Η υπόθεση αυτή ισχύει περισσότερο στην περίπτωση των ανανεώσιμων φυσικών πόρων και λιγότερο ή καθόλου στην περίπτωση των μη ανανεώσιμων φυσικών πόρων.

Οι έννοιες της ισχυρούς βιωσιμότητας (strong sustainability) και της ασθενούς βιωσιμότητας (weak sustainability) χρησιμοποιούνται για τη διαφοροποίηση μεταξύ

¹⁷ Κορκοβέλος, 1997

των δύο αυτών περιπτώσεων¹⁸. Σύμφωνα με την ισχυρή βιωσιμότητα η τέλεια υποκατάσταση ανάμεσα σε διαφορετικούς τύπους κεφαλαίου δεν είναι μία βάσιμη υπόθεση. Κάποια στοιχεία του αποθέματος σε φυσικό κεφάλαιο δεν μπορούν να υποκατασταθούν από ανθρωπογενές κεφάλαιο (παρά μόνο σε πολύ περιορισμένη βάση). Κάποιες από τις λειτουργίες και τις υπηρεσίες των οικοσυστημάτων είναι ζωτικές για την ανθρώπινη επιβίωση, είναι υπηρεσίες υποστήριξης της ζωής (life support systems) και δεν μπορούν να υποκατασταθούν. Σύμφωνα με την ασθενή βιωσιμότητα δεν είναι απαραίτητο να ξεχωρίζεται το περιβάλλον για μία ειδικότερη μεταχείριση. Είναι απλά ένα άλλο είδος κεφαλαίου. Περαιτέρω, αυτό που είναι αναγκαίο για τη βιώσιμη ανάπτυξη είναι η μεταβίβαση ενός συνολικού αποθέματος κεφαλαίου, όχι λιγότερο από αυτό που υπάρχει τώρα. Η ασθενής βιωσιμότητα υπονοεί πως ένα συγκεκριμένο στοιχείο του φυσικού κεφαλαίου μπορεί να υποκατασταθεί από άλλα είδη κεφαλαίου, είτε φυσικού είτε ανθρωπογενούς. Σύμφωνα με την ασθενή βιωσιμότητα η ανάπτυξη μπορεί να θεωρηθεί βιώσιμη αν και εφόσον το συνολικό κεφάλαιο παραμένει σταθερό. Αυτός συνεπώς είναι ο σταθερός κεφαλαιακός κανόνας της ασθενούς βιωσιμότητας. Η ασθενής βιωσιμότητα λοιπόν βασίζεται στην τέλεια υποκαταστασιμότητα ανάμεσα στις διαφορετικές μορφές του κεφαλαίου.

Βάσει των ανωτέρω προέκυψαν 4 προσεγγίσεις της βιώσιμης ανάπτυξης (Turner et al, 1994):

- Η πολύ ισχυρή βιωσιμότητα σύμφωνα με την οποία δεν επιτρέπεται η υποκαταστασιμότητα μεταξύ των διαφορετικών μορφών κεφαλαίου
- Η ισχυρή βιωσιμότητα σύμφωνα με την οποία επιτρέπεται η εν μέρει υποκαταστασιμότητα μεταξύ των κεφαλαίων
- Η ασθενής βιωσιμότητα σύμφωνα με την οποία επιτρέπεται η υποκαταστασιμότητα των κεφαλαίων μέχρι ορισμένων - μη εύκολα προσδιορίσιμων - ορίων
- Η πολύ ασθενής βιωσιμότητα σύμφωνα με την οποία επιτρέπεται η πλήρης υποκαταστασιμότητα των κεφαλαίων (GHK, 2002).

¹⁸ European Commission Secretariat General, 2004

5.3. Η ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΩΝ ΤΡΙΩΝ ΠΥΛΩΝΩΝ

Η προσέγγιση της ΕΕ για τη βιώσιμη ανάπτυξη είναι η λεγόμενη προσέγγιση των τριών πυλώνων (οικονομική αποτελεσματικότητα, περιβαλλοντική προστασία, κοινωνική δικαιοσύνη), η οποία προϋποθέτει την ενσωμάτωση των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών πολιτικών. Η βιώσιμη ανάπτυξη λαμβάνεται υπόψη ως υπερισχύουσα αρχή (over-arching principle) και αναγνωρίζεται πως η ανάπτυξη μπορεί να θεωρηθεί βιώσιμη εάν και μόνο το παραγόμενο αποτέλεσμα (output) από τη χρήση του αποθέματος του κεφαλαίου, δηλαδή η ευημερία, παραμένει σταθερό ή αυξάνεται με την πάροδο του χρόνου (GHK, 2002).

Στην πορεία αυτή για την επίτευξη βιώσιμης ανάπτυξης η ΕΕ αναγνωρίζει 6 κύριες πηγές απειλής, οι οποίες είναι:

1. Οι κλιματικές αλλαγές οι οποίες επιδρούν στην άνοδο της θερμοκρασίας του πλανήτη και στην παρουσία ακραίων καιρικών φαινομένων
2. Οι κίνδυνοι για την δημόσια υγεία από ασθένειες ανθεκτικές στα αντιβιοτικά αλλά και από τη χρήση χημικών ουσιών στην καθημερινή ζωή
3. Η φτώχεια και ο κοινωνικός αποκλεισμός
4. Η γήρανση του πληθυσμού
5. Η αυξανόμενη πίεση στους ζωτικούς φυσικούς πόρους και η μείωση της βιοποικιλότητας
6. Το πρόβλημα των μεταφορών (κυκλοφοριακά προβλήματα στις αστικές περιοχές) και η ρύπανση που προκαλούν τα μέσα μεταφοράς (Commission of the European Communities, 2001; European Commission, 2002).

Το επίτευγμα της βιώσιμης ανάπτυξης απαιτεί την ολοκλήρωση των οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών συστατικών του σε όλα τα επίπεδα. Αυτό διευκολύνεται από το συνεχή διάλογο και τη δράση σε σφαιρική συνεργασία, που εστιάζει σε βασικά θέματα της βιώσιμης ανάπτυξης.

6. ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ – ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

«Ήδη ξέρουμε ότι τα θαλάσσια οικοσυστήματα είναι θέματα πολυ-τρισεκατομμυρίων δολαρίων που συνδέονται με τους τομείς όπως ο τουρισμός, η παράκτια προστασία, η αλιεία και οι υπηρεσίες καθαρισμού υδάτων - τώρα προκύπτει ότι πρέπει να είναι φυσικοί σύμμαχοι ενάντια στην αλλαγή κλίματος»

δήλωσε ο Achim Steiner, Executive Director of the UN Environment Programme (UNEP). «Πράγματι, αυτή η έκθεση υπολογίζει ότι σταθεροποιώντας τις απώλειες και καταλύοντας την αποκατάσταση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων μπορεί να συμβάλλει στην αντιστάθμιση μέχρι και επτά τοις εκατό των τρεχουσών εκπομπών ορυκτών καυσίμων και με ένα μέρος των δαπανών για την τεχνολογία, να συλλεχθεί και να αποθηκευθεί άνθρακας στους σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος» πρόσθεσε. «Εάν περισσότερα μέτρα δε ληφθούν για να στηρίξουν αυτά τα ζωτικής σημασίας οικοσυστήματα, τα περισσότερα μπορεί να χαθούν μέσα σε δύο δεκαετίες,» αναφέρει η έκθεση από το UNEP, για την Οργάνωση για τη Διατροφή και την Υγεία (FAO) και τη διακυβερνητική ωκεανογραφική Επιτροπή της εκπαιδευτικής, επιστημονικής και πολιτιστικής οργάνωσης των Η.Ε (ΟΥΝΕΣΚΟ).

6.1. Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Η ανακοίνωση της Επιτροπής της 18^{ης} Οκτωβρίου 2007, στις Βρυξέλλες¹⁹, σχετικά με την Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική αποσκοπούσε στη διαμόρφωση ενός αποδοτικού συστήματος λιμένων στην ΕΕ, που να είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις μελλοντικές προκλήσεις που δημιουργούνται από τις ανάγκες της ΕΕ για μεταφορές και καθόρισε ένα σχέδιο δράσης για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Είναι απόρροια εκτενών διαβουλεύσεων με τους ενδιαφερομένους, το 2006-2007, οι οποίες συμπεριλάμβαναν έξι ημερίδες εργασίας, δύο μεγάλες διασκέψεις και συνεδριάσεις με εμπειρογνώμονες από τα κράτη μέλη.

¹⁹ COM(2007) 616 τελικό{SEC(2007)1339}{SEC(2007)1340}

Η παρούσα ανακοίνωση για τους λιμένες αποτελούσε, επίσης, συνέχεια και εφαρμογή της πρόσφατα εκδοθείσας ανακοίνωσης για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική²⁰, στην οποία όλες οι πολιτικές και δραστηριότητες που σχετίζονται με τη θάλασσα αντιμετωπίζονται από κοινού, ως μέσο για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης και των θέσεων απασχόλησης με βιώσιμο τρόπο.

6.1.1. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΩΝ

Σύμφωνα με την ανακοίνωση οι λιμένες αντιμετωπίζουν τις ακόλουθες προκλήσεις:

- Η δέσμευση για μείωση των αερίων θερμοκηπίου και τα σημερινά προβλήματα ποιότητας του αέρα επιβάλλουν, αφενός, μείωση των επιβαλόντων εκπομπών και των επιπτώσεων στην οδική συμφόρηση από κάθε τονοχλιόμετρο και, αφετέρου, διαφοροποίηση των τρόπων μεταφοράς και προτίμηση των σιδηροδρομικών, των εσωτερικών πλωτών και των θαλάσσιων μεταφορών. Αυτό θα οδηγήσει σε καλύτερη γεωγραφική κατανομή των χερσαίων μεταφορών και σε καλύτερη χρήση της υφιστάμενης δυναμικότητας των λιμένων.
- Την ανάγκη καθιέρωσης τακτικού διαλόγου σχετικά με τις επιδόσεις και την ανάπτυξη των λιμένων, μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών που δραστηριοποιούνται στους λιμένες, την πόλη και την ευρύτερη περιοχή. Ο διάλογος έχει καίρια σημασία, διότι μπορεί να εξασφαλίσει κοινωνική αποδοχή και αποτελεσματικότητα, να βελτιώσει την εικόνα των λιμένων, να συμβάλει σε καλύτερη οργάνωση του χώρου για τις αστικές λειτουργίες, την αναψυχή ή τον τουρισμό. Μια προσέγγιση βασισμένη στον διάλογο με τους ενδιαφερομένους μπορεί να συντελέσει σε βιώσιμες δραστηριότητες εντός των λιμένων, καθώς και σε καλύτερες ευκαιρίες και όρους απασχόλησης.

²⁰ COM(2007) 575.

6.1.2. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑΣ ΜΕ ΣΕΒΑΣΜΟ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Εξαιτίας των ανώτερων προκλήσεων αποφασίστηκε μια σειρά μέτρων για την επέκταση της δυναμικότητας με σεβασμό προς το περιβάλλον τα οποία παρατίθενται παρακάτω.

6.1.2.1. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ Ή ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ

Οι ανωτέρω μελέτες κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι χρειαζόταν αύξηση της δυναμικότητας, μέσω βελτίωσης, επέκτασης ή κατασκευής, προκειμένου να αυξηθούν οι θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές. Η ανάγκη αυτή προκύπτει όταν:

- Οι λιμένες χρειάζονται τόσο επαρκείς εγκαταστάσεις, όσο και κατάλληλες συνδέσεις με την ενδοχώρα. Για ιστορικούς λόγους, τα λιμάνια και ο λιμενικός εξοπλισμός απλούστατα δε σχεδιάστηκαν, ούτε κατασκευάστηκαν για την υποδοχή σύγχρονων πλοίων όλων των ειδών φορτίου, και ιδίως εμπορευματοκιβωτίων – για να μην αναφερθεί ο όγκος της κυκλοφορίας.
- Έχει επισημανθεί με βεβαιότητα μια βιώσιμη μεταστροφή από τις οδικές μεταφορές προς την εσωτερική πλωτή ή τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα, όπως είναι μια θαλάσσια αρτηρία.
- Με κατάλληλες λιμενικές υποδομές, χρειάζεται να εξασφαλιστεί μεγαλύτερη ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού και να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα αυτών των κλάδων²¹. Οι εν λόγω υποδομές μπορεί επίσης να αποτελούν εναλλακτικές λύσεις έναντι παραδοσιακών υποδομών εφοδιασμού.
- Είναι αναγκαία η ανάπλαση της λιμενικής ζώνης της πόλης ή/και η απομάκρυνση από τη κέντρο της πόλης των λιμενικών δραστηριοτήτων και της συναφούς κυκλοφορίας προς και από την ενδοχώρα, για λόγους που άπτονται της ασφάλειας και του περιβάλλοντος. Η πόλη μπορεί τότε να προβλέψει καλύτερη χρήση των περιοχών που προσφέρονται ιδιαίτερα για

²¹

COM(2007) 1.

τους πολίτες της, τις συγκοινωνίες, τις τουριστικές κρουαζιέρες, τις πολιτιστικές ή άλλες οικονομικές δραστηριότητες, ή ακόμη και για κατοικία.

Σε τέτοιες περιπτώσεις, οι δημόσιες αρχές θα χρειαστεί κατόπιν να εξετάσουν ποιες επιλογές για περαιτέρω έργα εξυπηρετούν καλύτερα το δημόσιο συμφέρον. Επ' αυτού, εφαρμόζονται οι κοινοτικοί κανόνες για την προστασία του περιβάλλοντος, όπως οι οδηγίες για τα ενδαιτήματα (οικοτόπους)²², για τα άγρια πτηνά²³, η οδηγία πλαίσιο για τα ύδατα²⁴ και η οδηγία για τα απόβλητα²⁵.

Οι λιμένες είναι, ταυτοχρόνως, στρατηγικές πύλες για τον εφοδιασμό με εμπορεύματα και ενέργεια (π.χ. ΥΦΑ²⁶) και βασικά οικονομικά συμπλέγματα. Χρειάζονται επενδύσεις από τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα, οι οποίοι πάλι χρειάζονται έναν εύλογο βαθμό ασφάλειας δικαίου.

Οι ενδιαφερόμενοι επικαλούνται κυρίως την έλλειψη ασφάλειας δικαίου σε σχέση με τις οδηγίες για τα άγρια πτηνά και τα ενδαιτήματα. Η Επιτροπή είχε επίγνωση των δυσκολιών που ενδέχεται να προκύψουν κατά την εφαρμογή των εν λόγω οδηγιών όσον αφορά τις λιμενικές υποδομές. Η Επιτροπή είχε ήδη δημοσιεύσει διάφορα έγγραφα προσανατολισμού, για να διευκολύνει τα κράτη μέλη κατά την εφαρμογή των περιβαλλοντικών οδηγιών και για να βοηθήσει τους πολίτες και τους ενδιαφερομένους να τις κατανοήσουν καλύτερα. Η Επιτροπή θα εξέδιδε κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή της κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας στα λιμενικά έργα²⁷.

6.1.2.2. ΟΡΘΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΙΖΗΜΑΤΩΝ

Μαζί με τα υπόλοιπα ενδιαφερόμενα μέρη, οι λιμένες που βρίσκονται κατά μήκος ποταμών ή ποταμόκολπων θα έπρεπε να συμμετέχουν ενεργά στις διαβουλεύσεις σχετικά με ζητήματα διαχείρισης της λεκάνης απορροής των ποταμών,

²² Οδηγία 92/43/ΕΟΚ.

²³ Οδηγία 79/409/ΕΟΚ.

²⁴ Οδηγία 2000/60/ΕΚ.

²⁵ Οδηγία 99/31/ΕΚ.

²⁶ COM(2006) 846 και SEC(2007) 1283.

²⁷ Βλ. COM(2007) 575 και SEC(2007) 1278.

μεταξύ άλλων, στο πλαίσιο της κατάρτισης των σχεδίων διαχείρισης λεκάνης απορροής ποταμού, όπως απαιτείται από την οδηγία – πλαίσιο για τα ύδατα²⁸. Το αυτό ίσχυε και για τους θαλάσσιους λιμένες, που βρίσκονται στην ακτογραμμή, όσον αφορά την ποιότητα των παράκτιων υδάτων, την παράσυρση ιζημάτων κατά μήκος της ακτής και τη χρήση των κρηπιδωμάτων, π.χ. στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών. Ομοίως, έπρεπε να λαμβάνεται πάντοτε υπόψη η αναγκαιότητα να αποφεύγεται η ρύπανση του εδάφους, ιδίως όταν πραγματοποιούνται βελτιώσεις ή κατασκευάζονται νέες εγκαταστάσεις, στα ανάντη των ποταμών και στους λιμένες.

6.1.2.3. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

Η ποιότητα του αέρα αποτελεί αντικείμενο προβληματισμού στα περισσότερα μεγάλα λιμάνια. Για να επιτευχθεί βιώσιμη ανάπτυξη, είναι απαραίτητο να υπάρξει σημαντική μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία και τις μεταφορές από και προς την ενδοχώρα και τα λιμάνια. Το Συμβούλιο έχει συμφωνήσει για μείωση κατά τουλάχιστον 20% των αερίων θερμοκηπίου έως το 2020. Επομένως, θα απαιτηθεί επίσης μείωση των εκπομπών CO₂ και από τη ναυτιλία. Τα μέτρα για τον σκοπό αυτόν έπρεπε να λάβουν υπόψη τις εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο. Ο IMO είχε αναλάβει δέσμευση να καθορίσει αυστηρότερα όρια εκπομπών, το 2008. Η Επιτροπή θα υποστήριζε ενεργά τις διεθνείς προσπάθειες για μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα πλοία και, ελλείψει προόδου στις εν λόγω προσπάθειες, θα εξέταζε πιθανές επιλογές για κοινοτικά μέτρα επ' αυτού.

Εξεταζόταν, επίσης, από την Επιτροπή η λύση της παροχής ηλεκτρισμού από τα λιμάνια στα πλοία που είναι ελλιμενισμένα²⁹. Η λύση αυτή θα μπορούσε να μελετηθεί πρώτα για πλοία που εκτελούν τακτικές γραμμές, όπως τα πορθμεία/οχηματαγωγά ή πλοία των μεταφορών μικρών αποστάσεων ή των θαλάσσιων αρτηριών. Η Επιτροπή σκόπευε να υποβάλει προτάσεις με σκοπό τη μείωση των επιπέδων ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία στους λιμένες,

²⁸ 2000/60/EK

²⁹ COM(2007)575.

συγκεκριμένα με την άρση της δυσμενούς φορολογικής μεταχείρισης για την τροφοδοσία με ηλεκτρική ενέργεια από την ξηρά.

Πίνακας 12: Ισχύουσα νομοθεσία για τις εκπομπές ρύπων από τα πλοία

Effective from:	Rules applicable:	Effect to be reached:
July 2000	1999/32/EC	Maximum of 0.2% m/m sulphur content of Marine Gas Oil in EU ports
1 January 2000	Marpol Annex VI	Engines built from Jan 2000 modified existing to comply with Nitrogen Oxide (NOx) Technical code (Tier I, the emission of nitrogen oxides from the engine must be within certain limits, see Revised Marpol Annex VI, as amended on 9 October 2008)
19 May 2005	Marpol Annex VI	Maximum of 4.5% m/m sulphur content of bunker fuel & BDN stating sulphur content and density of fuel delivered (worldwide)
19 May 2006	Marpol Annex VI	Baltic Sea SECA, Maximum of 1.5% m/m sulphur content of bunker fuel
11 August 2006	2005/33/EC	Maximum of 1.5% m/m sulphur content of bunker fuel for Scheduled Passenger Vessels (> 12 passengers) calling EU ports
11 August 2006	2005/33/EC	Maximum of 1.5% m/m sulphur content of bunker fuel for all vessels in the Baltic Sea (SECA)
16 August 2006	1999/32/EC 2005/33/EC	No sale of >1.5% sulphur content of Marine Diesel Oil in EU ports
11 August 2007	2005/33/EC	Maximum of 1.5% m/m sulphur content of bunker fuel for all vessels in the North Sea (SECA)
22 November 2007	Marpol Annex VI	North Sea (SECA), Maximum of 1.5% m/m sulphur content of bunker fuel;
1 January 2008	1999/32/EC 2005/33/EC	Maximum of 0.1% m/m sulphur content of Marine Gas Oil in EU ports; no sale of >0.1% Marine Gas Oil in EU ports
13 April 2008	Marpol Annex VI	All vessels have obtained International Air Pollution Prevention Certificate

Πηγή: EU and IMO

6.1.3. ΚΑΘΙΕΡΩΣΗ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Βασική αρχή της ανακοίνωσης ήταν ότι οι πόλεις και τα λιμάνια τους εξακολουθούν να έχουν σχέση αλληλεξάρτησης, η οποία πρέπει να διέπεται από μακροπρόθεσμη στρατηγική προοπτική και προγραμματισμό. Είναι άρα σημαντικό τόσο για το λιμάνι, όσο και για την πόλη να ενισχύσουν την ένωσή τους. Η προώθηση της εικόνας των ευρωπαϊκών λιμανιών και η εξασφάλιση καλύτερης πρόσβασης του κοινού είναι θέματα που πρέπει να επαφίενται κυρίως στα ίδια τα λιμάνια, τις περιφέρειες και τα κράτη μέλη. Ωστόσο, η Επιτροπή θα εξέταζε πώς θα μπορούσε να συνεργαστεί με αυτές τις αρχές και τους ενδιαφερομένους, καθώς και να ενισχύσει τη συνεργασία μεταξύ τους, προκειμένου να βελτιώσει την εικόνα των λιμανιών και την ενσωμάτωσή τους στις πόλεις «τους». Αυτό θα μπορούσε να γίνει

στο επίπεδο του προγραμματισμού της πόλης, για παράδειγμα με προσφορά ομαδικών μεταφορών – αλλά και με τη διοργάνωση εορταστικών εκδηλώσεων στα λιμάνια, ημερίδων ελεύθερης πρόσβασης ή άλλων παρεμφερών δραστηριοτήτων. Έπρεπε να γίνει προσπάθεια συμβιβασμού των λιμενικών δραστηριοτήτων με τον πολιτισμό, με τον θαλάσσιο τουρισμό και την αστική ανάπτυξη εν γένει. Υπήρχε, επίσης, ανάγκη να διατηρηθεί η ναυτιλιακή ταυτότητα της Ευρώπης, ένα πεδίο στο οποίο τα λιμάνια θα μπορούσαν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο, αφού είχαν λειτουργήσει για αιώνες όχι μόνον ως κομβικά σημεία για τις μεταφορές, αλλά και ως σημεία συνάντησης διαφορετικών πολιτισμών. Η διαδικασία αυτή πρόκειται επίσης να συντελέσει στην καλύτερη ενσωμάτωση των λιμανιών στις πόλεις και στη ζωή των πόλεων.

Στην ανακοίνωσή της για την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική, η Επιτροπή είχε προτείνει να καθιερωθεί μια ευρωπαϊκή ναυτική ημέρα, από την οποία θα άρχιζε μια εβδομάδα εκδηλώσεων με σκοπό την προβολή και την ενίσχυση της εικόνας του ναυτιλιακού τομέα. Επιθυμούσε να προτείνει ακόμη μια ευρωπαϊκή ημέρα ελεύθερης πρόσβασης στα λιμάνια, κατά τη διάρκεια αυτής της εβδομάδας, η οποία θα έδινε την ευκαιρία στο ευρύ κοινό να εκτιμήσει και να κατανοήσει καλύτερα τις συλλογικές εργασίες στα λιμάνια. Θα εξέταζε τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, στο πλαίσιο των υφισταμένων κονδυλίων, προκειμένου να υποστηριχθεί η βελτίωση της ενσωμάτωσης των λιμανιών στις πόλεις.

Από κοινοτική σκοπιά, είναι ιδιαίτερα σημαντικά δύο συγκεκριμένα θέματα που άπτονται της σχέσης μεταξύ λιμανιών και πόλεων: το περιβάλλον και η ασφάλεια. Πράγματι, ένας από τους λόγους για τους οποίους συχνά επικρίνονται τα λιμάνια από την τοπική κοινότητα είναι οι επιπτώσεις τους στην κυκλοφοριακή συμφόρηση και στο περιβάλλον. Έχει ήδη προαναφερθεί ότι πρέπει να εκτιμηθεί δεόντως η ενδεχόμενη αύξηση της συμφόρησης σε περιοχές που γειτνιάζουν με τα λιμάνια, όταν προγραμματίζονται λιμενικά έργα, και ότι πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες από τους λιμένες και τον ναυτιλιακό κλάδο ώστε να περιοριστεί η ρύπανση που προκαλείται από τα πλοία στα λιμάνια.

Όσον αφορά στην ασφάλεια, τα μέτρα προστασίας από την τρομοκρατία και το έγκλημα έχουν καταστήσει τις λιμενικές περιοχές πολύ λιγότερο ευπρόσιτες από ό,τι πριν από μερικά χρόνια, περιορίζοντας έτσι τη δυνατότητα στενής επαφής των

ανθρώπων με τις καθημερινές λιμενικές δραστηριότητες. Στο πλαίσιο των διεξαγόμενων εργασιών σχετικά με την ασφάλεια της ναυτιλίας και των λιμένων, η Επιτροπή σκέφτεται να προβεί σε εκτίμηση των επιπτώσεων των μέτρων ασφαλείας και να δώσει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να συμβιβαστεί η ανάγκη για ορθά μέτρα ασφαλείας με έναν εύλογο βαθμό ανοίγματος και προσβασιμότητας στις λιμενικές ζώνες. Η αναθεώρηση της νομοθεσίας σχετικά με την ασφάλεια της ναυτιλίας και των λιμένων θα αποτελέσει ευκαιρία για να εκτιμηθούν οι απαιτήσεις πρόσβασης στους λιμένες και να εξεταστεί η διαμόρφωση ενός ευρωπαϊκού υποδείγματος δελτίων πρόσβασης πολλαπλών χρήσεων.

6.2. ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ: ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΈΝΩΣΗ: ΈΝΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΡΑΜΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ³⁰

Στους στρατηγικούς της στόχους για την περίοδο 2005-2009, η Επιτροπή επεσήμανε την «αδήριτη ανάγκη μιας συνολικής θαλάσσιας πολιτικής με στόχο την ανάπτυξη ενός ακμάζοντα θαλάσσιου τομέα και του πλήρους δυναμικού των θαλάσσιων δραστηριοτήτων με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η οικολογική αειφορία.». Με βάση την ανακοίνωση της 2^{ας} Μαρτίου 2005, για την κίνηση διαδικασίας διαβούλευσης για το μέλλον των ευρωπαϊκών θαλασσών, αποφασίστηκε ότι μια Πράσινη Βίβλος, την οποία θα εξέδιδε η Επιτροπή εντός του πρώτου εξαμήνου του 2006, θα αποτελούσε ένα πρώτο βήμα προς την θέσπιση μιας τέτοιας συνολικής θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ. Ο Πρόεδρος Barroso ζήτησε από τον Επίτροπο Borg «να διευθύνει μια ομάδα εργασίας σε ναυτιλιακά θέματα με στόχο τη δρομολόγηση μιας ευρείας διαδικασίας διαβούλευσης για μια μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική για την Ένωση». Βάσει των παραπάνω αποφάσεων, η Επιτροπή ενέκρινε μια Πράσινη Βίβλο. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε την Πράσινη Βίβλο στις 07.06.2006 με τίτλο «Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς μία μελλοντική θαλάσσια πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες».

³⁰ COM(2006) 275 ΤΕΛΙΚΟ

Η Πράσινη Βίβλος επιδιώκει να υπογραμμίσει τις διασυνδέσεις και την αλληλεξάρτηση διαφόρων θεματικών ενοτήτων (π.χ. ναυτιλιακές μεταφορές, κλάδοι παράκτιων και λιμενικών δραστηριοτήτων, εγκαταστάσεις παραγωγής ενέργειας στην ανοικτή θάλασσα, εγκαταστάσεις παραγωγής από παραδοσιακές και εναλλακτικές πηγές ενέργειας, η αλιεία, η υδατοκαλλιέργεια, η θαλάσσια έρευνα, ο τουρισμός) καθώς και τις μεταξύ τους σχέσεις, οι οποίες πολλές φορές αγνοούνται από τις υφιστάμενες πολιτικές και μελετά την αλληλεπίδραση ξηράς/θάλασσας. Λαμβάνει υπόψη τον αλληλένδετο χαρακτήρα αυτών των δύο στοιχείων για να προτείνει την ενσωμάτωσή τους σε μια ενιαία διαχείριση της θάλασσας, της ξηράς και ενδιάμεσων ζωνών. Αυτή η ολοκληρωμένη διαχείριση αποδεικνύεται ιδιαίτερα χρήσιμη όσον αφορά στη θαλάσσια ρύπανση από χερσαίες πηγές ή την επέκταση των λιμένων ως πολυλειτουργικών πλατφόρμων. Επιδιώκει, επίσης, να υπογραμμίσει τις διασυνδέσεις και την αλληλεξάρτηση των διαφόρων τομέων της ανθρώπινης δραστηριότητας στις θάλασσες και τους ωκεανούς και τις μεταξύ τους σχέσεις, οι οποίες συχνά αγνοούνται από τις υφιστάμενες διαδικασίες. Για παράδειγμα, υπογραμμίζει τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να σταθμίζεται η ανάπτυξη λιμενικών υποδομών σε σχέση με την προστασία τοπικών οικοσυστημάτων, με την προαγωγή της παράκτιας υδατοκαλλιέργειας και την ανάπτυξη του τουρισμού, καθώς επίσης και με τα οφέλη της οικονομικής ανάπτυξης από το εξωτερικό εμπόριο.

Οι διαβουλεύσεις που πραγματοποιήθηκαν στα πλαίσια της Πράσινης Βίβλου αποτέλεσαν στη συνέχεια το έναυσμα της έκδοσης Λευκής Βίβλου προκειμένου να μετατραπούν οι καρποί του προβληματισμού σε συγκεκριμένα μέτρα κοινοτικής δράσης³¹.

6.3. Η ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΣΤΗΝ ΑΛΛΑΓΗ ΤΟΥ ΚΛΙΜΑΤΟΣ: ΠΡΟΣ ΕΝΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΡΑΣΗΣ³²

Στις 1 Απριλίου του 2009, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε ένα έγγραφο πολιτικής γνωστό ως Λευκή Βίβλος, που παρουσιάζει το πλαίσιο για τα μέτρα

³¹ ΓΛΩΣΣΑΡΙΟ «Όργανα, πολιτικές και διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης», Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο 2000

³² COM/2009/0147 τελικό

προσαρμογής και τις πολιτικές για τη μείωση της ευπάθειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος. Η αλλαγή του κλίματος αυξάνει τη θερμοκρασία της γης και της θάλασσας και μεταβάλλει την ποσότητα των βροχοπτώσεων, με αποτέλεσμα την αύξηση της παγκόσμιας μέσης στάθμης της θάλασσας, τους κινδύνους της διάβρωσης των ακτών και την αναμενόμενη αύξηση των καιρικών φαινομένων που σχετίζονται με φυσικές καταστροφές. Η αλλαγή της στάθμης των υδάτων και της θερμοκρασίας θα επηρεάσουν με τη σειρά τους τον εφοδιασμό σε τρόφιμα, την υγεία, τη βιομηχανία, τις μεταφορές και την ακεραιότητα των οικοσυστημάτων. Η αλλαγή του κλίματος θα οδηγήσει σε σημαντικές οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις, όπου ορισμένες περιοχές και τομείς ενδέχεται να αντιμετωπίσουν μεγαλύτερες αρνητικές επιπτώσεις. Παράκτιες υποδομές, τουριστικά καταλύματα, χωριά και πόλεις που βρίσκονται κοντά στην ακτή, καθώς και τα λιμάνια θα είναι υπό απειλή. Η αλλαγή του κλίματος θα ασκήσει συμπληρωματική πίεση στους τομείς της αλιείας και των υδατοκαλλιεργειών. Σοβαρές θα είναι, επίσης, οι επιπτώσεις στις ακτές και στα θαλάσσια οικοσυστήματα. Οι ρυθμοί διάβρωσης των ακτών θα ενταθούν και οι υπάρχουσες άμυνες ενδέχεται να αποδειχθούν ανεπαρκείς. Στο πλαίσιο αυτό, ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στα νησιά και στις εξόχως απόκεντρες περιοχές.

Θα χρειαστεί μια στρατηγικότερη και πλέον μακροπρόθεσμη χωροταξική προσέγγιση, τόσο στις χερσαίες, όσο και στις θαλάσσιες περιοχές, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών, της περιφερειακής πολιτικής, της βιομηχανίας, του τουρισμού και της ενέργειας. Η αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος πρέπει να γίνει σε δύο επίπεδα. Πρώτον, πρέπει να περιορίσουμε τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου (ΕΑΘ)·(δηλαδή να ληφθούν μέτρα μετριασμού) και, δεύτερον, πρέπει να λάβουμε μέτρα προσαρμογής για να αντιμετωπίσουμε τις αναπόφευκτες επιπτώσεις. Η Ευρωπαϊκή Ένωση συμφώνησε να θεσπιστούν νομοθετικές πράξεις σχετικές με την αλλαγή του κλίματος, στις οποίες καθορίζονται τα συγκεκριμένα μέτρα που είναι αναγκαία για την υλοποίηση της δέσμευσης της ΕΕ όσον αφορά την κατά 20% μείωση των εκπομπών κάτω από τα επίπεδα του 1990 μέχρι το 2020. Οι σχετικές διατάξεις μπορούν να τροποποιούνται και το ποσοστό μείωσης να φθάσει το 30% στο πλαίσιο μιας διεθνούς συμφωνίας που προβλέπει τη δέσμευση και άλλων ανεπτυγμένων χωρών για συγκρίσιμες μειώσεις εκπομπών και,

επίσης, ότι οι πλέον οικονομικά προηγμένες χώρες θα συνεισφέρουν ανάλογα με τις ευθύνες και τις δυνατότητές τους.

Η παρούσα Λευκή Βίβλος θεσπίζει ένα πλαίσιο περιορισμού της έκθεσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος. Στηρίζεται σε έναν ευρύ διάλογο που δρομολογήθηκε το 2007 από την Πράσινη Βίβλο για την προσαρμογή της Ευρώπης στην αλλαγή του κλίματος³³ και σε άλλες ερευνητικές προσπάθειες που επέτρεψαν τον καθορισμό βραχυπρόθεσμων ληπτέων μέτρων. Η Πράσινη Βίβλος θα αποτελέσει συμπλήρωμα της δράσης των κρατών μελών και την αφετηρία στήριξης ευρύτερων διεθνών προσπαθειών προσαρμογής στην αλλαγή του κλίματος, ιδίως στις αναπτυσσόμενες χώρες.

6.4. ΓΙΑ ΜΙΑ ΣΥΝΕΚΤΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ ΣΤΗΝ ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ³⁴

Η ΕΕ συνεργάζεται με άλλες χώρες-εταίρους στο πλαίσιο της Σύμβασης πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την αλλαγή του κλίματος (UNFCCC)³⁵ για τη σύναψη μιας συμφωνίας σχετικής με την αλλαγή του κλίματος για την μετά το 2012 περίοδο, συμφωνία που θα αφορά τόσο στην προσαρμογή, όσο και στο μετριασμό. Οι σχετικές προτάσεις της Επιτροπής περιλαμβάνονται στην ανακοίνωση «Για μια συνεκτική συμφωνία σχετικά με την κλιματική αλλαγή στην Κοπεγχάγη»³⁶ η οποία θα αντικαταστήσει το Πρωτόκολλο του Κιότο, που έληξε το 2012. Η χαρακτηριζόμενη ως ιστορική Διάσκεψη στις 7-19 Δεκεμβρίου 2009, είχε θεωρηθεί από τους επιστήμονες ως η σημαντικότερη που έχει γίνει μέχρι στιγμής. Για πρώτη φορά στην διάρκεια 17 χρόνων συζητήσεων για το κλίμα, ένας μεγάλος αριθμός κρατών ευαισθητοποιήθηκε και κοινοποίησε στόχους και προτάσεις για τη σωτηρία του πλανήτη. Φαίνεται ότι η παγκόσμια κοινότητα αποδέχθηκε την ευθύνη να αναλάβει δράση για την αντιμετώπιση της απειλής της κλιματικής αλλαγής. Αναλυτικά, η Συμφωνία της Κοπεγχάγης :

³³ COM(2007) 354.

³⁴ COM(2009) 39 της 28.1.2009.

³⁵ United Nations Framework Convention on Climate Change

³⁶ COM(2009) 39 της 28.1.2009.

- αναγνωρίζει το στόχο της διατήρησης της μέγιστης μέσης παγκόσμιας αύξησης της θερμοκρασίας κάτω από 2° C, και την ανάγκη για επανεξέταση το 2015 για πιθανή επιδίωξη της διατήρησης της μέγιστης μέσης παγκόσμιας αύξησης της θερμοκρασίας κάτω από 1,5° C σύμφωνα με τις νέες επιστημονικές γνώσεις.
- ζητεί την εισαγωγή στόχων μείωσης των εκπομπών για τις ανεπτυγμένες χώρες και δράσεις μετριασμού από τις αναπτυσσόμενες χώρες έως τις 31 Ιανουαρίου 2010.
- αναγνωρίζει την ανάγκη για ενισχυμένη δράση για την προσαρμογή και ανάπτυξη της προσαρμοστικότητας στις αναπτυσσόμενες χώρες, ιδίως στις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες, τα μικρά νησιωτικά αναπτυσσόμενα κράτη και την Αφρική.
- περιγράφει τα κύρια στοιχεία των υποχρεώσεων των αναπτυγμένων χωρών για νέα και πρόσθετη χρηματοδότηση, τόσο για την προσαρμογή όσο και το μετριασμό της κλιματικής αλλαγής στις αναπτυσσόμενες χώρες, συμπεριλαμβανομένου ενός προγράμματος ταχείας χρηματοδότησης (30 δισ. δολάρια ΗΠΑ) για την περίοδο 2010-2012 και τις ανάγκες μακροπρόθεσμης οικονομικής βοήθειας (100 δισ. δολάρια ΗΠΑ ετησίως το 2020). Η χρηματοδότηση αυτή θα προέλθει από μια ευρεία ποικιλία πηγών, δημοσίων και ιδιωτικών, διμερών και πολυμερών.
- τονίζει τη σημασία της καθιέρωσης αξιόπιστης παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και εξακρίβωσης (MRV).
- τονίζει την ανάγκη για τη δημιουργία μηχανισμών άμεσης μείωσης των εκπομπών από την αποψίλωση των δασών, την υποβάθμιση των δασών και άλλων αλλαγών χρήσεων γης.
- αναγνωρίζει την ανάγκη να ενισχυθεί η δράση για την ανάπτυξη τεχνολογίας και μεταφορά τεχνογνωσίας.

Η πρόληψη προσφέρει αναμφισβήτητα οικονομικά, περιβαλλοντικά και κοινωνικά πλεονεκτήματα, αφού προκαταλαμβάνει τις ενδεχόμενες επιπτώσεις και περιορίζει τις απειλές στα οικοσυστήματα, στην υγεία του ανθρώπου, στην οικονομία και στις υποδομές. Μολονότι χρειάζονται πιο συγκεκριμένα στοιχεία σχετικά με το

κόστος της προσαρμογής, πολλές είναι οι πηγές³⁷ από τις οποίες συνάγεται ότι το κόστος της λήψεως μέτρων για την αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος (συμπεριλαμβανομένων των μέτρων μετριασμού και προσαρμογής) θα είναι κατά πολύ χαμηλότερο απ' ό,τι το κόστος της αδράνειας σε μέσο - και μακροπρόθεσμη βάση.

Στόχος του πλαισίου προσαρμογής της ΕΕ είναι η βελτίωση της προσαρμοστικότητας όσον αφορά στην αντιμετώπιση, εκ μέρους της ΕΕ, των επιπτώσεων της αλλαγής του κλίματος. Στο πλαίσιο αυτό θα τηρηθεί η αρχή της επικουρικότητας και θα υποστηριχθούν στρατηγικοί στόχοι της ΕΕ σχετικά με την αειφόρο ανάπτυξη. Το πλαίσιο της ΕΕ υιοθετεί μια προσέγγιση κατά φάσεις. Η φάση 1 (2009-2012) είχε ως στόχο να προλειάνει το έδαφος για την επεξεργασία μιας συνολικής στρατηγικής προσαρμογής της ΕΕ, η οποία θα εφαρμοστεί κατά τη φάση 2, η οποία άρχισε το 2013. Η διαμόρφωση του πλαισίου αυτού απετέλεσε ένα οριζόντιας μορφής εγχείρημα και η Λευκή Βίβλος για την κλιματική αλλαγή³⁸ συνοδεύεται από ένα τομεακό έγγραφο για τα σχετικά με τα ύδατα, τις ακτές και τη θάλασσα³⁹ ζητήματα.

Επίσης, ενσωματώθηκε κατάλληλα ο παράγοντας «αλλαγή του κλίματος» στην εφαρμογή της οδηγίας πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική⁴⁰, η οποία απαιτεί την επίτευξη, μέχρι το 2020, καλής περιβαλλοντικής κατάστασης των θαλάσσιων υδάτων της ΕΕ. Η πλήρης εφαρμογή της οδηγίας αυτής θα συμβάλει στην αύξηση της προσαρμοστικότητας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και θα διευκολύνει τις προσπάθειες προσαρμογής. Είναι επίσης αναγκαίο να υιοθετηθεί μια πιο συνεκτική και ολοκληρωμένη προσέγγιση όσον αφορά τον θαλάσσιο και παράκτιο σχεδιασμό και διαχείριση. Η ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική θα εξασφαλίσει ένα συνολικό πλαίσιο συνεκτικής ενσωμάτωσης των προσπαθειών προσαρμογής στις τομεακές και ειδικές πολιτικές και μέτρα. Πρέπει να ενταθούν οι προσπάθειες ώστε οι διατάξεις της σύστασης για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών (ICZM)⁴¹ να ενισχυθούν και να τηρούνται πλήρως. Οι ενέργειες στη συνέχεια του οδικού χάρτη

³⁷ Economic Aspects of Adaptation to Climate Change (OECD, 2008) και Stern Review on the Economics of Climate Change, (HM Treasury, 2006).

³⁸ COM/2009/0147 τελικό

³⁹ SEC(2009)386

⁴⁰ Οδηγία 2008/56/EK

⁴¹ Σύσταση της 30^{ης} Μαΐου 2002

για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό⁴² θα περιλαμβάνουν την προσαρμογή στην αλλαγή του κλίματος στο πλαίσιο της διαχείρισης των θαλάσσιων και παράκτιων ζωνών. Στο πλαίσιο της UNFCCC, η ΕΕ υπέβαλε φιλόδοξες προτάσεις για να ενθαρρυνθεί η προσαρμογή με την υπογραφή παγκόσμιας συμφωνίας για την μετά το 2012 περίοδο, ιδίως μέσω του Πλαισίου Δράσης για την Προσαρμογή (ΠΔΠ)⁴³.

6.5. ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ - Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕ ΟΡΙΖΟΝΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2010: Η ΩΡΑ ΤΩΝ ΕΠΙΛΟΓΩΝ⁴⁴

Η Λευκή Βίβλος που υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 12 Σεπτεμβρίου 2001 έχει σα στόχο να συνδυαστεί η οικονομική ανάπτυξη και η ζήτηση μιας κοινωνίας απαιτητικής από άποψη ποιότητας και ασφάλειας για να αναπτυχθούν σύγχρονες και βιώσιμες μεταφορές έως το 2010. Η Λευκή Βίβλος περιλάμβανε προτάσεις για την αντιμετώπιση της «αποσύνδεσης» της οικονομικής ανάπτυξης από την ανάπτυξη των μεταφορών, ώστε να γίνει ο τομέας των μεταφορών πιο δυναμικός και λιγότερο εξαρτημένος από τους παράγοντες της αγοράς.

Η Επιτροπή πρότεινε ένα νέο νομοθετικό πλαίσιο - λαμβάνοντας βέβαια πάντα υπ' όψιν την περιβαλλοντική προστασία - που έχει ως αντικείμενο να θεσπισθούν νέοι σαφέστεροι κανόνες στους τομείς της ασφάλειας στη θάλασσα, της πλοήγησης, της συντήρησης, της φορτοεκφόρτωσης, να απλουστευθούν οι κανόνες λειτουργίας των λιμένων και να συγκεντρωθούν όλοι οι παράγοντες της εφοδιαστικής αλυσίδας (φορτωτές, εφοπλιστές, μεταφορείς, κ.α.) σε ένα ενιαίο κέντρο πληροφοριών, προκειμένου να καταστεί δυνατή η απρόσκοπτη διέλευση πλοίων σε όλη τη διάρκεια του έτους και η ανάπτυξη ενός πραγματικού ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης και ασφάλειας της θαλάσσιας κυκλοφορίας. Η επιδίωξη μιας πιο ολοκληρωμένης εναρμόνισης των τεχνικών προδιαγραφών των πλοίων, των πιστοποιητικών οδήγησης και των κοινωνικών όρων για τα πληρώματα, θα δώσουν, επίσης, ώθηση στο συγκεκριμένο τομέα. Η πρόκληση είναι η διατροπικότητα να γίνει

⁴² COM(2008) 791

⁴³ Τα διάφορα στοιχεία του πλαισίου δράσης για την προσαρμογή της ΕΕ (ΠΔΠ) περιγράφονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής «Για μια συνεκτική συμφωνία σχετικά με την κλιματική αλλαγή στην Κοπεγχάγη», COM(2009) 39 της 28.01.2009.

⁴⁴ COM/2001/0370 τελικό

πραγματικότητα ανταγωνιστική και οικονομικά βιώσιμη, ιδίως με την προώθηση των θαλάσσιων αρτηριών και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (Πρόγραμμα NAIADES). Επιπλέον, ζητά τη δημιουργία ενός συστήματος αποζημίωσης των θυμάτων της θαλάσσιας ρύπανσης, την προσπάθεια καταπολέμησης του φαινομένου των πλοίων με «σημαία ευκαιρίας» αλλά και του φαινομένου των «λιμένων ευκαιρίας» και τη σταδιακή απόσυρση των παλαιών δεξαμενόπλοιων μονού κύτους. Επίσης, προτείνεται να επικεντρωθεί η έρευνα στις δράσεις που στοχεύουν στην ανάπτυξη ανανεώσιμων πηγών ενέργειας καθώς και στην προσφορότερη και αποτελεσματικότερη χρήση της ενέργειας, ιδίως στις αστικές ζώνες, καθώς και στην ανάπτυξη νέων λύσεων μεταφορών περισσότερο καθαρών και αποτελεσματικών από ενεργειακή άποψη.

6.5.1. ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΗΣ ΛΕΥΚΗΣ ΒΙΒΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Το 2005 η Επιτροπή ξεκίνησε, όπως προβλεπόταν στο κείμενο της Λευκής Βίβλου του 2001, μία διαδικασία με στόχο την αποτίμηση του προγράμματος δράσης που ακολουθήθηκε έως τότε και την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με το αν απαιτούνται νέες προσαρμογές. Στο πλαίσιο αυτό η Επιτροπή ολοκλήρωσε μία μελέτη για την ανάλυση της εξέλιξης του τομέα των μεταφορών και πραγματοποίησε εκτεταμένες διαβουλεύσεις, προκειμένου να καταγραφούν οι προσδοκίες και οι απόψεις των αρμοδίων παραγόντων για τη χάραξη της μελλοντικής στρατηγικής. Τα κύρια συμπεράσματα που προέκυψαν συνοψίζονται στο γεγονός ότι η Λευκή Βίβλος του 2001 συνέβαλλε καθοριστικά στη βελτίωση του τομέα των μεταφορών στην Ευρώπη, και στο ότι η αλλαγή στο γενικότερο πολιτικό σκηνικό καθιστά αναγκαίο τον επαναπροσδιορισμό των κατευθύνσεων της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών.

Ο στόχος της Λευκής Βίβλου του 2001 σχετικά με την «εξισορρόπηση» επιλογής μεταφορικού μέσου δεν έχει πραγματοποιηθεί στο ακέραιο, όμως αυξήθηκαν ελαφρά οι μεταφορές μικρών αποστάσεων. Όσον αφορά στην περιβαλλοντική διάσταση, οι τάσεις για το σύνολο των εκπομπών αερίου του θερμοκηπίου (διοξείδιο του άνθρακα, μεθάνιο και νιτρικά οξείδια) που προέρχονται

από τις μεταφορές στην ΕΕ-25 είναι αυξητικές. Το περιβαλλοντικό κόστος των μεταφορών στην ΕΕ-25 υπολογίζεται στο 1,1 % του Α.Ε.Π..

6.5.2. Η ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΛΕΥΚΗΣ ΒΙΒΛΟΥ ΤΟΥ 2001 “Η ΕΥΡΩΠΗ ΣΕ ΣΥΝΕΧΗ ΚΙΝΗΣΗ - ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΗΠΕΙΡΟ ΜΑΣ”⁴⁵

Απαντώντας στα ποικίλα 949 ερωτήματα και σχόλια που διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων της εξέτασης της Λευκής Βίβλου το 2005, η Επιτροπή παρουσίασε στις 22 Ιουνίου του 2006 την αναθεώρησή της. Οι κύριοι στόχοι της πολιτικής που περιγράφεται στην ανακοίνωση “Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - βιώσιμη κινητικότητα για την ήπειρό μας” διαμορφώνονται γύρω από τέσσερις βασικούς πυλώνες: **κινητικότητα** (παροχή του αναγκαίου επιπέδου κινητικότητας προσώπων και υπηρεσιών εντός της Κοινότητας), **προστασία** (ενεργειακή προστασία, ασφάλεια πολιτών και επιβατών και προστασία του περιβάλλοντος μέσω της ενσωμάτωσης των διεθνών περιβαλλοντικών δεσμεύσεων – Πρωτόκολλο του Κιότο – για τις εκπομπές CO₂, την ποιότητα της ατμόσφαιρας, το θόρυβο και τις χρήσεις γης), **καινοτομία** (ανάπτυξη καινοτόμων εφαρμογών για τη βελτίωση της αποδοτικότητας και της βιωσιμότητας των μεταφορών) και **παγκόσμια διάσταση** (ενδυνάμωση του ρόλου της Ε.Ε. σε διεθνές επίπεδο). Σύμφωνα με την πολιτική που ακολουθεί για καλύτερες ρυθμίσεις, η Επιτροπή θα στηριχθεί σε κάθε πεδίο στη διαβούλευση με τους πολίτες και άλλους παράγοντες και στην ανάλυση των οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων, πριν προβεί σε συγκεκριμένες προτάσεις. Σύμφωνα με την Επιτροπή:

- Το περιεχόμενο της πολιτικής μεταφορών άλλαξε, εξαιτίας της ένταξης των δέκα νέων μελών το 2004, της επιτάχυνσης της παγκόσμιας οικονομίας και του παγκόσμιου ανταγωνισμού, της ανόδου των τιμών του πετρελαίου, της θέσπισης του Πρωτοκόλλου του Κιότο και της εμφάνισης της παγκόσμιας τρομοκρατίας.
- Η «αποσύνδεση» των δικτύων μεταφορών από οικονομικούς παράγοντες δεν αναφέρθηκε στην αναθεώρηση και ο όρος “intermodality” (διατροπικότητα)

⁴⁵ COM(2006) 314

εγκαταλείφθηκε για χάρη του “modal shift” (αλλαγή τρόπου), που αντανακλά τη μετατόπιση από την ενοποίηση (integration) των διαφόρων μορφών μεταφοράς στη διασυνδεσιμότητα (interconnectivity) και, συνεπώς, την ηγεμονία του κάθε τομέα μεταφορών.

- Η ενεργειακή αποδοτικότητα τονίζεται ως βασική στρατηγική για τη βελτίωση των μεταφορών, με την εφαρμογή της Οδηγίας σχετικά με τα βιοκαύσιμα (2006)
- Τα «Εξυπνα Συστήματα Μεταφορών» θα βελτιώσουν τη ροή της κυκλοφορίας.

6.5.3. ΤΟ ΨΗΦΙΣΜΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 5ΗΣ ΜΑΪΟΥ 2010 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΗΣ ΕΕ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2018 (2009/2095(INI))

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (ΕΚ), έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής της 21ης Ιανουαρίου 2009 σχετικά με τους στρατηγικούς στόχους και τις συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018 (COM(2009)0008) («Ανακοίνωση σχετικά με την πολιτική θαλάσσιων μεταφορών μέχρι το 2018»), και την Ανακοίνωση της Επιτροπής της 10ης Οκτωβρίου 2007 σχετικά με μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση (COM(2007)0575), αναγνωρίζει ότι πρέπει να επιτευχθεί σημαντική πρόοδος στο θέμα της μείωσης των εκπομπών οξειδίων του θείου και του αζώτου, λεπτών σωματιδίων (PM10), καθώς και CO₂ και ότι αυτό πρέπει να γίνει στο πλαίσιο των στόχων της ΕΕ για την προστασία του περιβάλλοντος. Τονίζει ότι ο τομέας μπορεί να συμβάλει στην καταπολέμηση των επιβλαβών εκπομπών και της κλιματικής αλλαγής και ότι, στο πλαίσιο αυτό, ιδιαίτερη σημασία έχουν οι δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις στην έρευνα και την ανάπτυξη.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τονίζει ότι οι μειώσεις εκπομπών πρέπει να θεσπιστούν άμεσα και να τεθούν σε εφαρμογή κατά τρόπο δεσμευτικό στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), προκειμένου να περιορισθούν οι ανισότητες στους όρους ανταγωνισμού, αλλά ότι το γεγονός αυτό δεν πρέπει να

εμποδίζει την Ένωση να αναλαμβάνει πρωτοβουλίες για περαιτέρω μείωση που θα ισχύουν για τους στόλους των κρατών μελών της, ενθαρρύνοντας έτσι τις άλλες ηπείρους να γίνουν ανταγωνιστικές στον εν λόγω τομέα. Επισημαίνει, σε αυτό το πλαίσιο, τις μεγάλες διαφορές μεταξύ των θαλάσσιων μεταφορών μικρών και μεγάλων αποστάσεων, οι οποίες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στις συμφωνίες στο IMO. Καλεί τα κράτη μέλη να κάνουν ευρύτερη χρήση, ει δυνατόν από κοινού με γειτονικές χώρες, της δυνατότητας να ορισθούν περιοχές ελέγχου των εκπομπών, κυρίως όσον αφορά τα οξειδία του αζώτου και επισημαίνει ότι η δημιουργία επιπλέον περιοχών ελέγχου των εκπομπών δεν πρέπει να οδηγήσει σε στρέβλωση του ανταγωνισμού στην Ευρώπη. Στηρίζει, επιπλέον, τα μέτρα που καθιστούν δυνατή τη μετάβαση σε διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς υπέρ των θαλάσσιων μεταφορών, με στόχο την αποσυμφόρηση των οδικών αξόνων, καλεί την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη να δημιουργήσουν κέντρα εφοδιαστικής στα λιμάνια που είναι απαραίτητα για την ανάπτυξη της διατροφικότητας και την ενίσχυση της εδαφικής συνοχής, εμμένει στην άποψη ότι οι διεθνείς και ενωσιακοί κανόνες δεν πρέπει να παρακωλύουν τις προσπάθειες των εθνικών αρχών στον τομέα αυτό και προσβλέπει σε ταχεία και εκτεταμένη καθιέρωση, στο πλαίσιο της Ένωσης για τη Μεσόγειο, θαλάσσιων αρτηριών οι οποίες θα συμβάλουν τόσο στη μείωση της ρύπανσης όσο και στην αποσυμφόρηση των χερσαίων δικτύων.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υποστηρίζει καταρχήν τις τροπολογίες στο παράρτημα VI της σύμβασης MARPOL για τη μείωση των εκπομπών οξειδίου του θείου και οξειδίου του αζώτου από τα πλοία, που εγκρίθηκαν από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό τον Οκτώβριο 2008, ενώ εκφράζει, ωστόσο, την ανησυχία του για μια νέα ενδεχόμενη μετάβαση από τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στις οδικές μεταφορές, ως αποτέλεσμα του προβλεπόμενου από το 2015 ορίου 0,1 % για την περιεκτικότητα σε θείο στις περιοχές ελέγχου εκπομπών θείου στη Βόρεια Θάλασσα και στη Βαλτική και καλεί, ως εκ τούτου, την Επιτροπή να υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετική αξιολόγηση επιπτώσεων το συντομότερο, έως τα τέλη του 2010 το αργότερο.

Καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να μελετήσουν επίσης εναλλακτικά μέσα, όπως η καθιέρωση φόρου επί των καυσίμων στη δεξαμενή, κατά προτίμηση υπολογιζόμενου με βάση την ποιότητα και την περιβαλλοντική απόδοση των

καυσίμων, ή την έννοια των «πράσινων λιμένων» στους οποίους τα καθαρά σκάφη θα έχουν προτεραιότητα και/ή θα πληρώνουν μειωμένα λιμενικά τέλη. Σημειώνει, εν προκειμένω, τη θεαματική πρόοδο που έχει σημειωθεί όσον αφορά την τεχνολογία της εσωτερικών πλωτών μεταφορών η οποία επέτρεψε τη σημαντική μείωση των εκπομπών από τις μηχανές των υφιστάμενων πλοίων και κατέστησε δυνατή τη χρήση υγροποιημένου φυσικού αερίου ως καυσίμου και καλεί την Επιτροπή να μελετήσει κατά πόσον οι τεχνικές αυτές μπορούν να εφαρμοστούν επίσης στα σκάφη θαλάσσιας ναυσιπλοΐας και πώς μπορεί να επισπευστεί η εφαρμογή τους.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θεωρεί λυπηρό το γεγονός ότι η διάσκεψη κορυφής της Κοπεγχάγης για την αλλαγή του κλίματος δεν κατέληξε σε συμπεράσματα σχετικά με τη μείωση των εκπομπών των σκαφών θαλάσσιας ναυσιπλοΐας, αλλά τονίζει ότι πρέπει να συνεχισθούν οι εντατικές προσπάθειες, τόσο στο πλαίσιο της μετά το Κιότο διαδικασίας όσο και στο πλαίσιο του IMO, ώστε να συμφωνηθούν σε παγκόσμιο επίπεδο μέτρα για τη μείωση των εκπομπών και καλεί τα κράτη μέλη να καταβάλουν κάθε προσπάθεια για να διασφαλίσουν ότι ο IMO, κατά τις προσεχείς παγκόσμιες διαπραγματεύσεις για το κλίμα θα λάβει εντολή που θα περιλαμβάνει αριθμητικούς στόχους μείωσης για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Στο άρθρο 35 τονίζει πόσο σημαντικές είναι για τους ευρωπαϊκούς λιμένες οι διαλειτουργικές τεχνικές διατάξεις για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από την ακτή στα πλοία, μέσω των οποίων μπορεί να μειωθεί αισθητά η ρύπανση και καλεί την Επιτροπή να εξετάσει σε ποιους λιμένες μπορούν να εφαρμοστούν αποτελεσματικά οι διατάξεις αυτές. Επίσης, τονίζει ότι η Επιτροπή, στο πλαίσιο της πολιτικής της για την έρευνα και την ανάπτυξη, πρέπει να δώσει προτεραιότητα στην καινοτομία στον τομέα των ανανεώσιμων τεχνολογιών που θα χρησιμοποιούνται στα πλοία, όπως είναι οι τεχνολογίες που βασίζονται στην ηλιακή και την αιολική ενέργεια.

Καλεί την Επιτροπή να μελετήσει όλες τις δυνατότητες μείωσης και πρόληψης της ρύπανσης με τη χρήση έξυπνων τεχνολογιών στον τομέα των μεταφορών, ιδίως μέσω του Galileo και τονίζει την ανάγκη προώθησης λιμενικών και τελωνειακών εργασιών χωρίς έγγραφα, καθώς και διευκόλυνσης της συνεργασίας στους λιμένες μεταξύ των διαφόρων παρόχων υπηρεσιών και των καταναλωτών, με τη χρήση έξυπνων συστημάτων μεταφοράς και δικτύων όπως το SafeSeaNet και το e-

Custom, και με σκοπό την επιτάχυνση των λιμενικών εργασιών και τη μείωση της ρύπανσης.

6.5.4. ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΜΕ ΤΙΤΛΟ «ΑΕΙΦΟΡΟ ΜΕΛΛΟΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ: ΠΡΟΣ ΕΝΑ ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟ, ΚΑΘΟΔΗΓΟΥΜΕΝΟ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΕΥΧΡΗΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ»⁴⁶

Η Επιτροπή ξεκίνησε συζήτηση σχετικά με το μακροπρόθεσμο μέλλον των μεταφορών (σε 20 με 40 χρόνια) και παρουσίασε στις 17.6.2009 την ανακοίνωση με τίτλο «Αειφόρο μέλλον για τις μεταφορές: προς ένα ενοποιημένο, καθοδηγούμενο από την τεχνολογία και εύχρηστο σύστημα μεταφορών» (COM(2009)279). Σε αυτήν, η Επιτροπή παρουσιάζει τις πιθανές τάσεις, τις προκλήσεις που εκκρεμούν καθώς και τις επιλογές σε επίπεδο πολιτικής μεταφορών που πρόκειται να αντιμετωπίσουν αυτές τις προκλήσεις. Η ανακοίνωση πραγματεύεται το μελλοντικό ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών, συγκεκριμένα στο πλαίσιο

- α) της εξέλιξης της παγκοσμιοποίησης,
- β) της εξέλιξης των σχέσεων με τρίτες χώρες,
- γ) της αύξησης της μεταφοράς εμπορευμάτων,
- δ) της μεταβολής των κοινωνικών δομών και των δημογραφικών τάσεων,
- ε) της αυξανόμενης αστικοποίησης,
- στ) των μελλοντικών εμπορικών εξελίξεων,
- ζ) των πιθανών τεχνολογικών εξελίξεων στον τομέα της ενέργειας, των μεταφορών και των επικοινωνιών,
- η) των πιθανών συνεπειών της κλιματικής αλλαγής,
- θ) των αλλαγών που θα γίνουν στον ενεργειακό εφοδιασμό.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο ψήφισμά του στις 6 Ιουλίου 2010 σχετικά με ένα αειφόρο μέλλον για τις μεταφορές⁴⁷ - αναφορικά με την ανακοίνωση της Επιτροπής - αναγνωρίζει ότι, σύμφωνα με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, οι θαλάσσιες μεταφορές εκπέμπουν 3 έως 5 φορές λιγότερο CO₂ από τις χερσαίες

⁴⁶ COM(2009)279

⁴⁷ (2009/2096(INI))

μεταφορές. Ωστόσο εκφράζει την ανησυχία του διότι, οι εκπομπές SO_x και NO_x από τις θαλάσσιες μεταφορές αναμένεται έως το 2020 να είναι κατά προσέγγιση ισοδύναμες με αυτές από τις χερσαίες μεταφορές και διότι η προσπάθεια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) να θεσπίσει σύστημα μείωσης εκπομπών CO₂ δεν ολοκληρώθηκε. Θέτει ως στόχο την οικονομική υποστήριξη της βελτιστοποίησης, της ανάπτυξης και, όπου είναι αναγκαίο, της δημιουργίας πολυτροπικών συνδέσεων (πλατφορμών) για την εσωτερική ναυσιπλοΐα, τους εσωτερικούς λιμένες και τις σιδηροδρομικές μεταφορές, και της αύξηση του αριθμού τους κατά 20%. Επίσης, θέτει ως στόχο τη διάθεση τουλάχιστον του 10% της χρηματοδότησης των ΔΔ μεταφορών σε έργα εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

6.6. Η ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2050, ΜΕ ΤΙΤΛΟ «ΧΑΡΤΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ ΓΙΑ ΕΝΑΝ ΕΝΙΑΙΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ — ΓΙΑ ΕΝΑ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΑ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ»⁴⁸

Στη νέα Λευκή της Βίβλο που δημοσιεύτηκε στις 28 Μαρτίου 2011, η Επιτροπή περιγράφει τη μετάβαση των μεταφορών από τις παλιές στις νέες προκλήσεις και σκιαγραφεί τα μέσα που θα της επιτρέψουν να τις αντιμετωπίσει. Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών επηρεάζει άμεσα τους πολίτες της ΕΕ σε πολλές καταστάσεις της καθημερινής ζωής τους, επομένως, ένας ενιαίος ευρωπαϊκός χώρος μεταφορών που θα καταργεί όλα τα εμπόδια μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και των εθνικών συστημάτων, χωρίς αθέμιτο ανταγωνισμό και κοινωνικό ντάμπινγκ, συνεπάγεται σημαντικά οφέλη για αυτούς.

Με βάση το όραμά της, η Επιτροπή θέτει ως στόχο να μειώσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 60% το 2050 σε σχέση με τα επίπεδα του 1990, χωρίς να επιβραδύνει την ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών και να περιορίσει την κινητικότητα, ο οποίος συνοδεύεται από ενδιάμεσο στόχο, για το 2030, να μειωθούν οι εκπομπές ΑΘ κατά 20% περίπου σε σχέση με τα επίπεδά τους το 2008. Εντούτοις, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι, λόγω της σημαντικής αύξησης των εκπομπών των μεταφορών εδώ και δυο δεκαετίες, ο στόχος για το 2030 δεν θα

⁴⁸ (COM(2011)144)

εμποδίζει την αύξηση των εκπομπών κατά 8% σε σχέση με τα επίπεδα του 1990, και αναγνωρίζει ότι το σύστημα μεταφορών δεν έχει καταστεί ακόμη βιώσιμο. Το 2010 υπολογίστηκε ότι οι συνολικές εκπομπές CO₂ που σχετίζονται με δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρώπη (όπου συμπεριλαμβάνονται οι διαδρομές εντός της ΕΕ και οι πλόες προς και από την ΕΕ) είναι της τάξης των 180 Mt. Οι εκπομπές αυτές αναμένεται να αυξηθούν, παρά το γεγονός ότι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) καθιέρωσε το 2011 πρότυπα ελάχιστης ενεργειακής απόδοσης για ορισμένες κατηγορίες νέων πλοίων («ονομαστικός δείκτης ενεργειακής απόδοσης» - Energy Efficiency Design Index/EEDI). Το κύριο αίτιο είναι η αναμενόμενη περαιτέρω άνοδος της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών, την οποία πυροδοτεί η αύξηση των διεθνών εμπορικών συναλλαγών. Αυτό θέτει ως επιτακτική ανάγκη τη ρήξη της εξάρτησης του συστήματος μεταφορών από το πετρέλαιο χωρίς να θυσιάσει η αποτελεσματικότητά του. Στην πράξη, οι μεταφορές θα έπρεπε να χρησιμοποιούν την ενέργεια με τρόπο πιο φειδωλό και πιο καθαρό, να εκμεταλλεύονται καλύτερα τις σύγχρονες υποδομές και να μειώσουν τον αντίκτυπό τους στο περιβάλλον και τη φυσική κληρονομιά.

Στα βασικά μέτρα της στρατηγικής προς υλοποίηση, η Επιτροπή προτείνει, μεταξύ άλλων, τη Γαλάζια Ζώνη στις θάλασσες της Ευρώπης που τέθηκε σε εφαρμογή το 2011, με στόχο την απλοποίηση των διοικητικών διαδικασιών θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ λιμένων εντός της ΕΕ μέσω της χρήσης εξελιγμένων συστημάτων παρακολούθησης και επισημαίνει ότι οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν προβλήματα λόγω της ασυνέπειας του νομικού πλαισίου, και ζητεί την καθιέρωση μόνιμης και διαρθρωμένης συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων θεσμικών οργάνων, με στόχο την πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων του εν λόγω τρόπου μεταφοράς.

Επίσης, ζητεί να αναβαθμιστεί η θέση της υποδομής εσωτερικής ναυσιπλοΐας, των εσωτερικών λιμένων και της πολυτροπικής σύνδεση των θαλασσιών λιμένων με την ενδοχώρα στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής πολιτικής για τις μεταφορές, και να αυξηθεί η υποστήριξή τους προκειμένου να συμβάλουν στον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και στην ενίσχυση της ασφάλειας των μεταφορών στην ΕΕ. Θεωρεί ότι οι περιβαλλοντικές επιδόσεις των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας μπορούν να βελτιωθούν δραστικά, εάν εξοπλιστούν με νέες μηχανές τελευταίας

τεχνολογίας για τον έλεγχο των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, διασφαλίζοντας ότι αυτό δε θα οδηγήσει σε μια αρνητική αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών.

Σημαντική είναι η θέσπιση ευρωπαϊκής πολιτικής για τη ναυσιπλοΐα μικρών και μεσαίων αποστάσεων, προκειμένου να καταστεί διαθέσιμο το αναξιοποίητο δυναμικό των εσωτερικών πλωτών οδών και να επιτευχθούν οι στόχοι της ΕΕ, όπως επίσης, και η περαιτέρω στήριξη του προγράμματος NAIADES, σύμφωνα με την υφιστάμενη νομοθεσία για την προστασία του περιβάλλοντος και της φύσης, με πρόγραμμα παρακολούθησης ώστε να εξασφαλισθεί η συνέχιση του υφισταμένου προγράμματος NAIADES και πέραν του 2014.

Τέλος, θέτει ως στόχους την οικονομική υποστήριξη της βελτιστοποίησης, της ανάπτυξης και, όπου είναι αναγκαίο, της δημιουργίας πολυτροπικών συνδέσεων (πλατφορμών) για την εσωτερική ναυσιπλοΐα, τους εσωτερικούς λιμένες και τις σιδηροδρομικές μεταφορές, και για αύξηση του αριθμού τους κατά 20 %, καθώς και τη διάθεση τουλάχιστον του 10 % της χρηματοδότησης των ΔΔ μεταφορών σε έργα εσωτερικής ναυσιπλοΐας, καθώς και την παράταση μετά το 2013 του προγράμματος Marco Polo, προκειμένου να χρησιμοποιείται αποτελεσματικά το δυναμικό της ναυσιπλοΐας. Στο πλαίσιο του επόμενου πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου για την περίοδο 2014-2020, ζητεί τη διάθεση τουλάχιστον του 15 % της χρηματοδότησης των ΔΕΔ-Μ σε έργα που βελτιώνουν τις βιώσιμες και πολυτροπικές συνδέσεις μεταξύ των θαλάσσιων λιμένων, των εσωτερικών λιμένων και των πολυτροπικών πλατφορμών, με έμφαση σε έργα πλωτών μεταφορών. Ο Ευρωπαϊκός Χώρος Θαλάσσιων Μεταφορών χωρίς Φραγμούς πρέπει να μετεξελιχθεί σε μια «Γαλάζια Ζώνη» ελεύθερης θαλάσσιας κυκλοφορίας εντός και εκτός Ευρώπης, και να αξιοποιηθεί στο μέγιστο βαθμό το δυναμικό των πλωτών μεταφορών. Είναι σημαντική η υιοθέτηση της χρήσης των μέσων παρακολούθησης από όλες τις αρμόδιες αρχές και η διασφάλιση πλήρους διαλειτουργικότητας μεταξύ των συστημάτων ΤΠΕ στον τομέα των πλωτών μεταφορών, εγγύηση της παρακολούθησης των πλοίων και των εμπορευμάτων (Γαλάζια Ζώνη) και καθιέρωση κατάλληλων λιμενικών εγκαταστάσεων («Γαλάζιες Λωρίδες Κυκλοφορίας»).

Σε μεγαλύτερες αποστάσεις, οι επιλογές για τον περιορισμό των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στις οδικές μεταφορές είναι πιο περιορισμένες, και οι

πολυτροπικές εμπορευματικές μεταφορές πρέπει να καταστούν οικονομικά ελκυστικές για τους φορτωτές. Χρειάζεται αποτελεσματική συντροπικότητα. Η Ε.Ε. χρειάζεται ειδικά κατασκευασμένους εμπορευματικούς διαδρόμους, βελτιστοποιημένους όσον αφορά τη χρήση ενέργειας και τις εκπομπές, με ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, αλλά και ελκυστικούς από πλευράς αξιοπιστίας, με περιορισμένη κυκλοφοριακή συμφόρηση και χαμηλό λειτουργικό και διοικητικό κόστος.

Ενδείκνυται η βελτιστοποίηση των επιδόσεων των πολυτροπικών αλυσίδων εφοδιαστικής, συμπεριλαμβανομένης της καλύτερης αξιοποίησης ενεργειακά αποδοτικότερων τρόπων μεταφοράς. Το 30% των οδικών εμπορευμάτων μεταφορών σε αποστάσεις άνω των 300km πρέπει να στραφεί σε άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές ή οι πλωτές μεταφορές έως το 2030, και το ποσοστό αυτό πρέπει να υπερβεί το 50% έως το 2050, με τη βοήθεια αποτελεσματικών και οικολογικών εμπορευματικών διαδρόμων. Για την εκπλήρωση αυτού του σκοπού απαιτείται, επίσης, η ανάπτυξη κατάλληλης υποδομής και τονίζει ότι εξακολουθεί να υπάρχει η επιτακτική ανάγκη θέσπισης κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις των θαλάσσιων λιμένων. Καλύτερες επιλογές του τρόπου μεταφοράς θα προκύψουν από τη μεγαλύτερη ενοποίηση των δικτύων διαφορετικών τρόπων μεταφοράς: αερολιμένες, λιμάνια, σιδηροδρομικοί σταθμοί, σταθμοί μετρό και λεωφορείων πρέπει να συνδέονται ολόενα και περισσότερο και να μετατρέπονται σε πολυτροπικές πλατφόρμες σύνδεσης προς όφελος των επιβατών. Η επιγραμμική ενημέρωση και τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων και πληρωμής με ενσωμάτωση όλων των μέσων μεταφοράς πρέπει να διευκολύνουν τις πολυτροπικές μετακινήσεις. Κατάλληλη δέσμη δικαιωμάτων των επιβατών πρέπει να συνοδεύει την ευρύτερη χρήση των τρόπων μαζικής μεταφοράς.

Επομένως, είναι σημαντική η βελτιστοποίηση της απόδοσης των πολυτροπικών αλυσίδων εφοδιαστικής, καθώς και μεταξύ άλλων, μεγαλύτερη χρήση πιο αποτελεσματικών εκ της φύσεώς τους τρόπων μεταφοράς ως προς τους πόρους, εκεί όπου άλλες τεχνολογικές καινοτομίες ενδέχεται να αποδειχθούν ανεπαρκείς (π.χ. μεταφορά εμπορευμάτων σε μεγάλες αποστάσεις).

Στις ακτές χρειάζονται περισσότερα και αποτελεσματικότερα σημεία εισόδου στις ευρωπαϊκές αγορές, ώστε να αποφεύγεται η περιττή κυκλοφοριακή ροή στην

Ευρώπη. Οι θαλάσσιοι λιμένες διαδραματίζουν μείζονα ρόλο ως κέντρα εφοδιαστικής και χρειάζονται αποτελεσματικές συνδέσεις με την ενδοχώρα. Η ανάπτυξή τους είναι ζωτικής σημασίας για την αντιμετώπιση της αύξησης του όγκου εμπορευμάτων στις αεροπορικές μεταφορές εντός της ΕΕ αλλά και τον υπόλοιπο κόσμο. Οι εσωτερικές πλωτές οδοί, όπου υπάρχει αναξιοποίητο δυναμικό, πρέπει να διαδραματίσουν ολοένα και σημαντικότερο ρόλο, ιδίως στη μεταφορά εμπορευμάτων προς την ενδοχώρα και για τη σύνδεση των ευρωπαϊκών θαλασσών.

Έως το 2050 πρέπει να έχει ολοκληρωθεί ένα ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας. Απαιτείται τριπλασιασμός του μήκους του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας μέχρι το 2030 και διατήρηση ενός πυκνού σιδηροδρομικού δικτύου σε όλα τα κράτη μέλη. Έως το 2050 η πλειονότητα των επιβατικών μεταφορών μεσαίων αποστάσεων πρέπει να πραγματοποιείται με το τρένο. Μέχρι το 2050, απαιτείται η σύνδεση όλων των αερολιμένων του κεντρικού δικτύου με το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας κατά προτίμηση και απαιτείται να εξασφαλισθεί ότι όλοι οι κεντρικοί θαλάσσιοι λιμένες θα συνδέονται επαρκώς με το σύστημα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και, όπου είναι δυνατόν, με το σύστημα εσωτερικών πλωτών οδών.

Είναι απαραίτητο ως το 2020, να καθιερωθεί ένα πλαίσιο για ένα ευρωπαϊκό σύστημα πληροφοριών, διαχείρισης και πληρωμών για τις πολυτροπικές μεταφορές. Χρειάζεται να καταστούν ευρέως διαθέσιμες οι πληροφορίες σχετικά με όλους τους τρόπους μεταφοράς, αφενός για τις μετακινήσεις ατόμων και αφετέρου για τις εμπορευματικές μεταφορές, όσον αφορά στις δυνατότητες συνδυασμένης χρήσης τους και τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον. Η έξυπνη έκδοση εισιτηρίων διατροφικών μεταφορών σύμφωνα με κοινά ενωσιακά πρότυπα και η τήρηση των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ είναι ζωτικής σημασίας. Αυτό δεν αφορά μόνο στη μεταφορά επιβατών, αλλά και στη μεταφορά εμπορευμάτων, στις οποίες χρειάζεται η βελτίωση του ηλεκτρονικού σχεδιασμού της διαδρομής μεταξύ τρόπων μεταφοράς, προσαρμοσμένο νομικό πλαίσιο (φορτωτικές, ασφάλιση, ευθύνη στο πλαίσιο των διατροφικών μεταφορών), καθώς και πληροφορίες παράδοσης σε πραγματικό χρόνο ακόμη και για μικρότερες παρτίδες. Η τεχνολογία των πληροφοριών και των επικοινωνιών (ΤΠΕ) μπορεί, επίσης, να ικανοποιήσει ορισμένες ανάγκες προσβασιμότητας χωρίς πρόσθετη κινητικότητα. Σημαντική είναι και η καθιέρωση

πλαίσιου για τη χορήγηση των πιστοποιητικών εξαίρεσης πλοήγησης σε λιμένες της ΕΕ, η επανεξέταση των περιορισμών στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και η ενίσχυση της διαφάνειας στη χρηματοδότηση λιμένων, με διευκρίνιση του προορισμού της δημόσιας χρηματοδότησης στις διάφορες λιμενικές δραστηριότητες, με σκοπό την αποφυγή στρέβλωσης του ανταγωνισμού.

6.7. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ, ΤΗΝ ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΚΘΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΔΙΟΞΕΙΔΙΟΥ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) ΑΡΙΘ. 525/201349

Το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο στις 28 Ιουνίου 2013 στις Βρυξέλλες, υπενθύμισαν την παλαιότερη δέσμευση για ανάληψη δράσης στη δέσμη μέτρων για το κλίμα και την ενέργεια που εγκρίθηκε στις 23 Απριλίου 2009:

«Εάν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2011 δεν εγκριθεί από τα κράτη μέλη διεθνής συμφωνία η οποία, στους στόχους μειώσεων που θα ορίζει, θα περιλαμβάνει τις εκπομπές της διεθνούς ναυτιλίας, μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), ή δεν εγκριθεί μια τέτοια συμφωνία μέσω της UNFCCC από την Κοινότητα, η Επιτροπή θα πρέπει να διατυπώσει πρόταση να περιληφθούν οι εκπομπές της διεθνούς ναυτιλίας στη δέσμευση για μείωση των εκπομπών που αναλαμβάνει η Κοινότητα, με στόχο να τεθεί σε ισχύ η προτεινόμενη πράξη έως το 2013. Η πρόταση θα πρέπει να ελαχιστοποιεί τις τυχόν αρνητικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα της Κοινότητας, λαμβάνοντας υπόψη τα δυνητικά περιβαλλοντικά οφέλη.»⁵⁰

Η προθεσμία παρήλθε χωρίς να αναληφθεί επαρκής διεθνής δράση, καθώς ο δείκτης EEDI, αν και χρήσιμος, δεν αναμένεται να αποδώσει από μόνος του μειώσεις των εκπομπών σε απόλυτες τιμές έναντι των ετών αναφοράς, εάν συντελεστεί η προβλεπόμενη αύξηση της κυκλοφορίας. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή

⁴⁹ COM(2013) 480 final, 2013/0224/COD

⁵⁰ Αιτιολογική σκέψη (2) της απόφασης αριθ. 406/2009/EK και αιτιολογική σκέψη (3) της οδηγίας 2009/29/EK

δρομολόγησε προπαρασκευαστικές δραστηριότητες προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου που προέρχονται από τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Η Λευκή Βίβλος ορίζει κανόνες για την επακριβή παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) και άλλων συναφών με το κλίμα πληροφοριών από τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν σε ή από λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή βρίσκονται εντός των εν λόγω λιμένων, ώστε να προωθηθεί η μείωση των εκπομπών CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

Κύριος στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η θέσπιση ευρωπαϊκού συστήματος παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ) των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές από τα πλοία, ως πρώτο βήμα μιας κλιμακωτής προσέγγισης για τη μείωση των εκπομπών αυτών. Προκειμένου να περιοριστούν οι διοικητικές δαπάνες και, ταυτόχρονα, να εξασφαλιστούν αξιόπιστα αποτελέσματα, προτείνονται απλές και ολιγάριθμες απαιτήσεις ΠΥΕ. Η προσέγγιση προορίζεται επομένως να επιτρέψει να αξιοποιηθούν στον μέγιστο βαθμό τα δεδομένα που είναι ήδη διαθέσιμα πάνω στα πλοία.

Κατ' ακολουθία, τα λειτουργικά χαρακτηριστικά του προτεινόμενου συστήματος ΠΥΕ θα είναι τα εξής:

- Επικέντρωση στο CO₂ ως κυρίαρχο αέριο στις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τα πλοία, καθώς και σε άλλες, συναφείς με το κλίμα πληροφορίες, όπως εκείνες που αφορούν στην απόδοση, με σκοπό την αντιμετώπιση των φραγμών αγοράς στους οποίους προσκρούει η υιοθέτηση οικονομικά αποδοτικών μέτρων μετριασμού και στην εναρμόνιση της ΠΥΕ με τον διάλογο που διεξάγεται στο πλαίσιο του IMO σχετικά με τα πρότυπα απόδοσης για τα υφιστάμενα πλοία
- Υπολογισμός των ετήσιων εκπομπών CO₂ με βάση την κατανάλωση καυσίμου, το είδος καυσίμου και την ενεργειακή απόδοση και με τη χρήση διαθέσιμων δεδομένων από ημερολόγια πλοίου, μεσημβρινές αναφορές και δελτία παράδοσης καυσίμου

- Χρήση υφιστάμενων δομών και φορέων του ναυτιλιακού κλάδου, ειδικότερα αναγνωρισμένων οργανισμών, για την επαλήθευση των εκθέσεων εκπομπών και την έκδοση των εγγράφων συμμόρφωσης
- Εξαίρεση των μικρών προξένων εκπομπών (πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 5000 GT), που αντιπροσωπεύουν περίπου το 40 % του στόλου, αλλά μόλις το 10 % των εκπομπών.

Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει την 1η Ιουλίου 2015, ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη και οι ενδιαφερόμενοι θα έχουν στη διάθεσή τους επαρκή χρόνο προκειμένου να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για την αποτελεσματική εφαρμογή του πριν από την έναρξη της πρώτης περιόδου αναφοράς, την 1η Ιανουαρίου 2018. Προς το παρόν, βρίσκεται σε στάδιο συζητήσεων αναφορικά με τη Θέση της Επιτροπής επί των τροπολογιών του ΕΚ σε 1η ανάγνωση (09.07.2014) όπου έχει αποφασιστεί μερική δέσμευση.

6.8. Η ΓΑΛΑΖΙΑ ΒΙΒΛΟΣ⁵¹

Σε μια εορταστική υποδοχή που διοργανώθηκε στην έδρα Berlaymont της Επιτροπής το απόγευμα της 10^{ης} Οκτωβρίου 2007, η Επιτροπή αναγγέλλει τις περιβαλλοντικές οδηγίες για την ανάπτυξη λιμένων. Ο Επίτροπος Αλιείας και Θαλάσσιων Υποθέσεων κος. Joe Borg επίσης παρουσίασε την αποκαλούμενη "Γαλάζια Βίβλο" της Επιτροπής "για μια Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική για την ΕΕ". Η θαλάσσια πολιτική "Γαλάζια Βίβλος", καθορίζει το περιεκτικό πρόγραμμα δράσης συμπεριλαμβανομένης μιας πολιτικής επικοινωνίας λιμένων.

Η "Γαλάζια Βίβλος" προσδιορίζει πέντε τομείς δράσης απαραίτητους για την προώθηση μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής για την Ευρωπαϊκή Ένωση:

1. βιώσιμη χρήση των ωκεανών και των θαλασσών,
2. γνώση και καινοτομία,
3. ποιοτική ζωή στις παράκτιες περιοχές,
4. ευρωπαϊκή ηγεσία στις διεθνείς θαλάσσιες υποθέσεις και, τελικά,

⁵¹ COM(2007) 575

5. διαφάνεια της θαλάσσιας Ευρώπης και της κληρονομιάς της.



Αυτές οι περιοχές μεταφράζονται σε ένα συγκεκριμένο *Σχέδιο Δράσης* που συνοδεύει τη Γαλάζια Βίβλο ως εξής:

Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική θα αυξήσει την ικανότητα της Ευρώπης να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις της παγκοσμιοποίησης και της ανταγωνιστικότητας, της κλιματικής αλλαγής, της υποβάθμισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, της ασφάλειας και της προστασίας της ναυτιλίας καθώς και της ενεργειακής ασφάλειας και βιωσιμότητας. Η πολιτική αυτή πρέπει να βασίζεται στην αριστεία στον τομέα της θαλάσσιας έρευνας, της τεχνολογίας και της καινοτομίας, στην ατζέντα της Λισσαβόνας για την απασχόληση και την ανάπτυξη καθώς και στην ατζέντα του Gothenburg για την αειφόρο ανάπτυξη.

Πρώτος στόχος της ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής της ΕΕ είναι να δημιουργήσει τις βέλτιστες συνθήκες για την αειφόρο χρήση των ωκεανών και των θαλασσών, επιτρέποντας την ανάπτυξη των θαλάσσιων τομέων και των παράκτιων περιφερειών. Σε πολλά κράτη μέλη η πρόσφατη ανάπτυξη της θαλάσσιας οικονομίας υπήρξε υψηλότερη σε σχέση με εκείνη της οικονομίας στο σύνολό της, ιδιαίτερα σε περιφέρειες που δραστηριοποιούνται στον τομέα των θαλάσσιων εφοδιαστικών και μεταφορικών αλυσίδων (maritime logistics). Η κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε σημαντικά από το 2000 και αναμένεται να τριπλασιαστεί έως το 2020. Ωστόσο, μεγάλο μέρος της δυναμικής που αναπτύσσεται παραμένει ανεκμετάλλευτη.

Απαιτείται ένα σύγχρονο στρατηγικό όραμα για την ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας, της ασφάλειας και της προστασίας της ναυτιλίας, των λιμένων και των συναφών κλάδων εάν επιθυμούμε να επιτύχουμε την αειφόρο ανάπτυξη των δραστηριοτήτων που συνδέονται με τη θάλασσα, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα ότι οι θαλάσσιες δραστηριότητες αναπτύσσονται με τρόπο ο οποίος δεν απειλεί την ευρωστία του θαλάσσιου οικοσυστήματος.

Μολονότι οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ανησυχητική πηγή ατμοσφαιρικής ρύπανσης και εκπομπών CO₂, εξακολουθούν να αποτελούν πολύ πιο αποδοτικό από άποψη ενέργειας μέσο μεταφοράς από ότι οι οδικές μεταφορές.

Σύμφωνα με τη Γαλάζια Βίβλο, η Επιτροπή:

- Θα προτείνει μια νέα πολιτική για τους λιμένες, λαμβάνοντας υπόψη τους πολλαπλούς ρόλους των λιμένων και το ευρύτερο πλαίσιο της ευρωπαϊκής εφοδιαστικής και μεταφορικής (maritime logistics)
- Θα υποβάλει προτάσεις για τη μείωση των επιπέδων ρύπανσης του αέρα από τα πλοία σε λιμένες, με την εξάλειψη, συγκεκριμένα, των φορολογικών μειονεκτημάτων για τα πλοία που χρησιμοποιούν το χερσαίο δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας.
- Θα εκδώσει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή της κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας στην ανάπτυξη των λιμένων

Η θαλάσσια εφοδιαστική και μεταφορική αλυσίδα της Ευρώπης προϋποθέτει τεχνολογίες αιχμής όσον αφορά στους κλάδους της ναυπηγικής και της επιδιόρθωσης και του εξοπλισμού πλοίων. Θα πρέπει να γίνουν περισσότερες επενδύσεις στη θαλάσσια έρευνα και τεχνολογία για την επίτευξη οικονομικής ανάπτυξης δίχως περαιτέρω υποβάθμιση του περιβάλλοντος.

Η Γαλάζια Βίβλος προϋποθέτει ότι η Επιτροπή:

- Θα ξεκινήσει δοκιμαστικά μέτρα για τη μείωση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής και για την προσαρμογή σε αυτή των παράκτιων περιφερειών

- Θα στηρίζει ενεργά τις προσπάθειες που θα καταβληθούν σε διεθνές επίπεδο για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που οφείλεται σε πλοία και θα υποβάλει προτάσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο εφόσον δεν σημειωθεί πρόοδος στις προσπάθειες αυτές
- Θα στηρίζει ενεργά τις προσπάθειες που θα καταβληθούν σε διεθνές επίπεδο για τη μείωση των εκπομπών αερίων που συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου από πλοία και εφόσον δεν σημειωθεί πρόοδος στις προσπάθειες αυτές, θα εξετάσει το ενδεχόμενο της λήψης μέτρων από την ΕΕ για την αντιμετώπιση του προβλήματος
- Λαμβάνοντας δεόντως υπόψη το έργο που επιτελείται σήμερα σε διεθνές επίπεδο, θα υποβάλει προτάσεις για τη διάλυση των πεπαλαιωμένων πλοίων κατά τρόπο αποτελεσματικό, ασφαλή και περιβαλλοντικά βιώσιμο

Οι λιμένες και οι συναφείς προς τη θάλασσα κλάδοι αυτών των περιοχών έχουν στρατηγική σημασία για την Ευρώπη στο σύνολό της. Παράγουν σημαντικές υπηρεσίες για την ενδοχώρα και λειτουργούν ως βάση για τον έλεγχο των θαλάσσιων συνόρων και των παράκτιων υδάτων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να ασκείται μεγάλη πίεση στις υποδομές, πίεση η οποία πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την κατανομή των κοινοτικών πόρων. Οι παράκτιες περιφέρειες επηρεάζονται, επίσης, ιδιαίτερα από την κλιματική αλλαγή και η διαχείριση του κινδύνου μπορεί να έχει σημαντικότατο αντίκτυπο στον προϋπολογισμό και στην οικονομία τους.

6.8.1. ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ “ΜΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΈΝΩΣΗ”⁵²

Η Επιτροπή στην προσπάθειά της να μεγιστοποιήσει τη χρησιμότητα και φυσικά τη βιωσιμότητα των θαλασσών και των ωκεανών, προτείνει διάφορες ενέργειες που καλύπτουν τις θαλάσσιες μεταφορές, τους λιμένες και τις αλυσίδες μεταφοράς, την ανταγωνιστικότητα των θαλάσσιων επιχειρήσεων της Ευρώπης, την ενίσχυση της απασχόλησης στους ναυτιλιακούς τομείς, το βιώσιμο θαλάσσιο τουρισμό, τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα σκάφη, την

⁵² COM(2007) 575 τελικό

αποσυναρμολόγηση των σκαφών, το μετριασμό και την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή κ.α. Έτσι στις 10.10.2007, στις Βρυξέλλες, η Επιτροπή προτείνει ένα Σχέδιο Δράσης για “Μια Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση”⁵³.

Ένα νέο ενσωματωμένο πλαίσιο διακυβέρνησης για τις θαλάσσιες υποθέσεις απαιτεί θεμελιώδη εργαλεία ώστε να βοηθήσει τους φορείς χάραξης πολιτικής και τους οικονομικούς και περιβαλλοντικούς δράστες να ενώσουν τις πολιτικές τους, να συνδέσουν οι δραστηριότητές τους και να βελτιστοποιούν τη χρήση του θαλάσσιου και παράκτιου χώρου με έναν περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο.

Αυτά τα εργαλεία, όπως καθορίζονται στην “Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική Επικοινωνία” περιλαμβάνουν:

- Την ανάπτυξη ενός ενσωματωμένου δικτύου των συστημάτων επιτήρησης για τα ευρωπαϊκά ύδατα,
- την ανάπτυξη της θαλάσσιας χωροταξίας, που θα βοηθιέται από έναν οδικό χάρτη που θα καταρτιστεί από την Επιτροπή,
- και ένα θαλάσσιο δίκτυο παρατήρησης και δεδομένων της ΕΕ (EMODNET) που βελτιστοποιεί και φέρνει τη συνοχή στις τρέχουσες τεμαχισμένες πρωτοβουλίες που συγκεντρώνουν τα στοιχεία όσον αφορά στους ωκεανούς και τις θάλασσες.

Πράγματι, η βελτίωση των δεδομένων και των πληροφοριών στον προγραμματισμό και στον έλεγχο και η επιτήρηση των ωκεανών και των θαλασσών μας θα διευκολύνει τη διασταύρωση μεταξύ όλων των θαλάσσιων πολιτικών δραστηριοτήτων, που τελικά οδηγούν σε μια πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση.

Σύμφωνα με το εν λόγω Σχέδιο Δράσης, αναφορικά με τη λιμενική πολιτική, η Επιτροπή θα εγκρίνει μια ανακοίνωση σχετικά με τους λιμένες. Η Επιτροπή θα αναπτύξει, επίσης, τις οδηγίες για την αίτηση της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας για την ανάπτυξη των λιμένων. Η ανάπτυξη των λιμένων και των πόλεων-λιμένων σε

⁵³ Μια θαλάσσια πολιτική για την Ευρώπη απαιτεί διάφορες κοινές ρυθμίσεις για να συμφωνηθεί σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Θα πραγματοποιήσει τη δυνατότητά της μόνο εάν οι ανάλογες ρυθμίσεις υιοθετούνται επίσης από τα Κράτη μέλη, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, για να επιτρέψει τη βελτίωση του συντονισμού όλων των σχετικών θαλάσσιων υποθέσεων.

αρμονία με το περιβάλλον τους απαιτεί προ πάντων την ενασχόληση με τις πτυχές των συνδυασμένων μεταφορών πρώτα, αλλά υπάρχουν σύνδεσμοι σε πολλές άλλες περιοχές. Αυτοί περιλαμβάνουν τον τουρισμό, την προστασία του περιβάλλοντος και τη χωροταξία. Επιπλέον, πολλοί λιμένες δεν προορίζονται για να διαδραματίσουν έναν επεκταμένο ρόλο στη λειτουργία των συνδυασμένων μεταφορών αλλά μάλλον για να ειδικευτούν σε άλλες δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένης της αλιείας. Η δράση που περιγράφεται εδώ θα αναπτυχθεί με τη χάραξη πολιτικής σχετικά με όλες τις πτυχές των λιμένων, συμπεριλαμβανομένης και της συμβολής τους στην πολιτιστική και την τουριστική δυνατότητα των πόλεων-λιμένων. Αυτή η ευρύτερη άποψη του πολυσύνθετου ρόλου των λιμένων θα πρέπει να αναπτυχθεί σε στενή συνεργασία με όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς.

Όσον αφορά στην ατμοσφαιρική ρύπανση από τα πλοία, η Επιτροπή ακολουθεί στενά τις συζητήσεις του IMO σχετικά με την αναθεώρηση του παραρτήματος VI της MARPOL και εάν καταλήξει στο συμπέρασμα ότι τα αποτελέσματα είναι ανεπαρκή θα εξετάσει εναλλακτικές προτάσεις προς δράση. Η Επιτροπή θα λάβει μέτρα για να προωθήσει περαιτέρω τη χρήση της ηλεκτροδότησης των πλοίων στις αποβάθρες των λιμένων της ΕΕ σε επίπεδο ΕΕ, συμπεριλαμβανομένης της αναθεώρησης της Οδηγίας 2003/96/ΕΚ για να εφαρμόσει τη συνολική ή μερική απαλλαγή από τους φόρους ηλεκτρικής ενέργειας στα σκάφη χρησιμοποιώντας ηλεκτρική ενέργεια από το λιμάνι έτσι ώστε είναι ανταγωνιστική με τα αφορολόγητα καύσιμα αποθήκευσης. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει περαιτέρω τις οικονομικές, τεχνικές, νομικές και διοικητικές πτυχές των επιλογών για τη νομοθεσία της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών του αερίου του θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, και θα συσχεφτεί με τους ενδιαφερόμενους φορείς επ' αυτού.

Στις 22 Μαΐου 2007, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε μια Πράσινη Βίβλο για την αποσυναρμολόγηση των πλοίων, ζητώντας τη συνεισφορά των συμμετόχων για τις 30 Σεπτεμβρίου 2007. Η εργασία της Επιτροπής σε αυτήν την περιοχή συνδέεται με το διεθνές σχέδιο Συνθήκης σχετικά με την ασφαλή και περιβαλλοντικά υγιή ανακύκλωση των πλοίων που συζητείται στον IMO και είναι σχεδιασμένο για έγκριση το 2009. Συζητήσεις, επίσης, βρίσκονται σε εξέλιξη στα πλαίσια της Συνθήκης της Βασιλείας σχετικά με τα διασυνοριακά απόβλητα και τη διάθεσή τους, οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν στην απαλλαγή των πλοίων που βρίσκονται στο

τέλος της ζωής τους, υπό τον όρο ότι η Συνθήκη Ανακύκλωσης Σκαφών του IMO να καθιερώσει ένα "ισοδύναμο επίπεδο ελέγχου" για τις αποστολές αποβλήτων στο πλαίσιο της Συνθήκης της Βασιλείας. Συγχρόνως, προγράμματα για τεχνική βοήθεια σε αναπτυσσόμενες χώρες όπου λαμβάνει χώρα αποσυναρμολόγηση πλοίων πραγματοποιούνται ή προγραμματίζονται υπό την αιγίδα του ILO, του IMO και της Συνθήκης της Βασιλείας, καθώς επίσης και από διάφορα Κράτη-Μέλη. Η Πράσινη Βίβλος για την καλύτερη αποσυναρμολόγηση σκαφών προτείνει τη συμμετοχή της ΕΕ. Μια μελέτη από την COWI/DHI για την "αποσυναρμολόγηση και τον καθαρισμό των πλοίων" ολοκληρώθηκε τον Ιούνιο του 2007. Με βάση τα στοιχεία αυτά, μια μελέτη για τη χρήση των σχεδίων πιστοποίησης της ΕΕ για την ανακύκλωση των πλοίων προωθήθηκε από την EMSA το καλοκαίρι του 2007.

Λαμβάνοντας υπόψη τις περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές πτυχές, η Επιτροπή αναπτύσσει μια στρατηγική για την ΕΕ για την αποσυναρμολόγηση των πλοίων που θα βασιστεί στα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων που προωθήθηκαν το 2007 και παρουσιάστηκαν ως μία Ανακοίνωση σχετικά με την αποσυναρμολόγηση πλοίων για τα μέσα του 2008. Οι εξεταζόμενες επιλογές εκείνη την περίοδο ήταν:

- Διερεύνηση των δυνατοτήτων για τεχνική βοήθεια προς τις αναπτυσσόμενες χώρες για τη βελτίωση των εγκαταστάσεων αποσυναρμολόγησης πλοίων
- Προώθηση της εθελοντικής δράσης της βιομηχανίας για την καθαρή αποσυναρμολόγηση των πλοίων, π.χ. με τη διανομή των πληροφοριών για τις "πράσινες" εγκαταστάσεις και με την ανάπτυξη βραβείων πιστοποίησης και σχεδιασμού
- Προώθηση της έρευνας για την αποσυναρμολόγηση πλοίων

Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα συνεχίσει να συμμετέχει στις εργασίες του IMO για μια Συνθήκη Ανακύκλωσης Πλοίων, και στην εργασία της Συνθήκης της Βασιλείας σχετικά με το ίδιο θέμα. Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα προτείνει την προώθηση καλύτερων εφαρμογών της νομοθεσίας της ΕΕ για τις αποστολές των επιβλαβών αποβλήτων, καθώς επίσης και τη βελτίωση του σεβασμού για το τρέχων διεθνές νομικό πλαίσιο της Συνθήκης της Βασιλείας.

Οι ενέργειες που προτείνονται από την Επιτροπή θα βοηθήσουν την κίνηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς την επίτευξη των βασικών στόχων της ολοκληρωμένης

θαλάσσιας πολιτικής της, δηλ. μεγιστοποίηση της βιώσιμης χρήσης των ωκεανών και των θαλασσών, χτίζοντας μια βάση γνώσης και καινοτομίας για τη θαλάσσια πολιτική, που παραδίδει την υψηλότερη ποιότητα ζωής στις παράκτιες περιοχές, που προάγει την Ευρωπαϊκή ηγεσία στις διεθνείς θαλάσσιες υποθέσεις και που αυξάνει τη διαφάνεια της Ευρώπης στη θάλασσα.

6.8.1.1. ΈΚΘΕΣΗ ΠΡΟΟΔΟΥ⁵⁴

Στις 15 Οκτωβρίου 2009 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέβαλε τρία έγγραφα σχετικά με μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική:

- Έκθεση προόδου, η οποία απαριθμεί τα επιτεύγματα των τελευταίων δύο ετών της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ και περιγράφει τις προτεραιότητες για το μέλλον
- Ανακοίνωση σχετικά με την ενσωμάτωση της θαλάσσιας επιτήρησης
- Ανακοίνωση σχετικά με τη διεθνή διάσταση της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής

Εφαρμογή του σχεδίου δράσης

Το 2007, η Επιτροπή παρουσίασε το όραμά της για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την ΕΕ, το οποίο συνοδεύεται από ένα σχέδιο δράσης. Μετά από δύο χρόνια, η Επιτροπή προέβη σε απολογισμό των επιτευγμάτων στην Έκθεση Προόδου. Σύμφωνα με αυτή, η εφαρμογή του προγράμματος δράσης έχει προχωρήσει καλά: Από τις 65 ενέργειες στο σχέδιο, 56 έχουν προωθηθεί ή έχουν ολοκληρωθεί (συνήθως υπό μορφή πράξεων της Επιτροπής ή του Συμβουλίου). Σε 9 ενέργειες οι διάφορες πρωτοβουλίες έχουν αναληφθεί, αν και κανένα επίσημο έγγραφο δεν έχει εγκριθεί ακόμα. Επιπλέον, η Επιτροπή έχει ξεκινήσει μια σειρά θαλάσσιων δραστηριοτήτων που αρχικά δεν είχαν προβλεφθεί στο σχέδιο δράσης.

⁵⁴ COM(2009)540, PROGRESS REPORT ON THE EU'S INTEGRATED MARITIME POLICY

Μετά από την πρώτη φάση, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη στρέφουν τώρα τις προσπάθειές τους στην αποτελεσματική εφαρμογή και τις πρόσθετες δραστηριότητες όλων των σχετικών περιοχών των πολιτικών που ακολουθούνται, όπου απαιτείται.

Με βάση τις μέχρι σήμερα εξελίξεις, η έκθεση αναφέρει, επίσης, τις εξής έξι στρατηγικές κατευθύνσεις πολιτικής για το μέλλον.

1. **Ενσωμάτωση της θαλάσσιας διακυβέρνησης**, όπου μόνιμες δομές για διατομεακή συνεργασία και διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους πρέπει να τεθούν σε εφαρμογή σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο της κυβέρνησης, με βάση τα έως τώρα επιτεύγματα.
2. **Ανάπτυξη των διατομεακών μέσων πολιτικής**, δηλαδή του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, της ολοκληρωμένης γνώσης για τη θάλασσα και τα δεδομένα, καθώς και της ολοκληρωμένης θαλάσσιας επιτήρησης. Τα εργαλεία αυτά μπορούν να απλοποιήσουν τον τρόπο που διαχειριζόμαστε το θαλάσσιο χώρο και τις θαλάσσιες δραστηριότητες και να συμβάλουν στη διατήρηση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων.
3. **Ο καθορισμός των ορίων της αειφορίας**, τα οποία θα καθοριστούν στο πλαίσιο της Οδηγίας-Πλαισίου για τη Θαλάσσια Στρατηγική, θα συμβάλει στην ανάπτυξη όλων των θαλάσσιων δραστηριοτήτων με μεγαλύτερη έμφαση στις σωρευτικές επιπτώσεις τους στο περιβάλλον.
4. **Ανάπτυξη των στρατηγικών θαλάσσιων λεκανών** για τις υδρογραφικές λεκάνες, η οποία επιτρέπει την προσαρμογή των προτεραιοτήτων και των εργαλείων χάραξης πολιτικής με μοναδικό γεωγραφικό, οικονομικό και πολιτικό πλαίσιο της κάθε θαλάσσιας περιοχής.
5. **Ανάπτυξη της διεθνούς διάστασης της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής**, ώστε να ενισχυθεί η θέση της ΕΕ στις πολυμερείς και διμερείς σχέσεις.
6. **Ανανεωμένη εστίαση στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη, την απασχόληση και την καινοτομία**, μέσω, για παράδειγμα, της ενίσχυσης των δεσμών μεταξύ της ενέργειας και των πολιτικών για την κλιματική αλλαγή και την IMP που θα βοηθήσει στην προώθηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας από τη θάλασσα και την ανάπτυξη στρατηγικών προσαρμογής της κλιματικής αλλαγής στις παράκτιες και θαλάσσιες περιοχές.

Το Σχέδιο Δράσης της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής καθόρισε ένα ιδιαίτερα φιλόδοξο πρόγραμμα εργασίας το 2007. Περιελάμβανε νέες μεθόδους εργασίας, διατομεακά μέσα και ένα ευρύ φάσμα συγκεκριμένων ενεργειών που αποσκοπούσαν: στο να ωφελήσουν τη θαλάσσια οικονομία, στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, στην ενίσχυση της έρευνας και της καινοτομίας, στην προώθηση της ανάπτυξης στις παράκτιες και τις εξόχως απόκεντρες περιοχές, που απευθύνονταν στη διεθνή ναυτιλία, καθώς και στην αύξηση της προβολής της θαλάσσιας διάστασης της Ευρώπης. Η Επιτροπή, στη συνέχεια, πραγματοποιεί διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με συγκεκριμένα σχέδια και πρωτοβουλίες που θα μπορούσαν να ωφελήσουν καλύτερα τις παραπάνω έξι στρατηγικές κατευθύνσεις.

6.8.1.2. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) ΑΡΙΘ. 1255/2011 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΠΙΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΜΙΑΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Στις 30 Νοεμβρίου 2011, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εξέδωσαν τον παρόντα κανονισμό όπου θεσπίζει πρόγραμμα για τη στήριξη μέτρων που αποσκοπούν στην προώθηση της περαιτέρω ανάπτυξης και εφαρμογής της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής της Ένωσης («πρόγραμμα»). Η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική της Ένωσης («ΟΘΠ») προάγει τη συντονισμένη και συνεκτική λήψη αποφάσεων με σκοπό τη μεγιστοποίηση της βιώσιμης ανάπτυξης, του ρυθμού οικονομικής μεγέθυνσης και της κοινωνικής συνοχής των κρατών μελών, ιδίως σε ό,τι αφορά τις παράκτιες, νησιωτικές και εξόχως απόκεντρες περιοχές της Ένωσης καθώς και των θαλάσσιων τομέων της, μέσω συνεκτικών και συνδεδεμένων με τη θάλασσα πολιτικών και της σχετικής διεθνούς συνεργασίας.

Το πρόγραμμα στηρίζει την αειφόρο χρήση των θαλασσών και των ωκεανών και τη διεύρυνση της επιστημονικής γνώσης και έχει τους ακόλουθους γενικούς στόχους⁵⁵:

- (1) την προαγωγή της ανάπτυξης και εφαρμογής της ολοκληρωμένης διακυβέρνησης των θαλάσσιων και παράκτιων υποθέσεων·
- (2) τη συμβολή στην ανάπτυξη διατομεακών εργαλείων, κυρίως το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό, το Κοινό Περιβάλλον Ανταλλαγής Πληροφοριών (CISE) και γνώσεις για τη θάλασσα σχετικά με τους ωκεανούς, τις θάλασσες και τις εντός και γειτονικές της Ένωσης παράκτιες περιοχές, με σκοπό να αναπτυχθούν συνέργειες και να στηριχθούν οι συνδεδεμένες με τις θάλασσες και τις ακτές πολιτικές, ιδίως στους τομείς της οικονομικής ανάπτυξης, της απασχόλησης, της περιβαλλοντικής προστασίας, της έρευνας, της θαλάσσιας ασφάλειας, της ενέργειας καθώς και της ανάπτυξης πράσινων θαλάσσιων τεχνολογιών συνεκτιμώντας και αξιοποιώντας τα μέσα και τις πρωτοβουλίες που υπάρχουν ήδη·
- (3) την προώθηση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, και δη της βιοποικιλότητάς του, καθώς και της αειφόρου χρήσης των θαλάσσιων και παράκτιων πόρων και τον περαιτέρω καθορισμό των ορίων αειφορίας της ανθρώπινης δραστηριότητας που έχει αντίκτυπο στο θαλάσσιο περιβάλλον, ιδίως στο πλαίσιο της οδηγίας 2008/56/EK (οδηγία-πλαίσιο για τη θάλασσα στρατηγική)·
- (4) την υποστήριξη της ανάπτυξης και της εφαρμογής των στρατηγικών για τις θαλάσσιες λεκάνες·
- (5) τη βελτίωση και την ενίσχυση της εξωτερικής συνεργασίας και του συντονισμού σε σχέση με τους στόχους της ΟΘΠ, με βάση την πρόοδο των συζητήσεων στο πλαίσιο των διεθνών φόρουμ. Υπό το πρίσμα αυτό, οι τρίτες χώρες καλούνται να επικυρώσουν και να εφαρμόσουν τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS)·
- (6) τη στήριξη της βιώσιμης οικονομικής μεγέθυνσης, της απασχόλησης, της καινοτομίας και των νέων τεχνολογιών στους θαλάσσιους τομείς και στις παράκτιες, νησιωτικές και εξόχως απόκεντρες περιοχές της Ένωσης.

⁵⁵ Άρθρο 2

Πίνακας 13: γενική κατανομή κεφαλαίων ανά τομέα δαπανών που απαριθμούνται στο Άρθρο 256

Γενικοί στόχοι (άρθρο 2)	
α) Ανάπτυξη και εφαρμογή ολοκληρωμένης διακυβέρνησης των θαλάσσιων και παράκτιων υποθέσεων και προβολή της ΟΘΠ	τουλάχιστον 4 %
β) Ανάπτυξη διατομεακών εργαλείων	τουλάχιστον 60 %
γ) Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και αειφόρος χρήση των θαλάσσιων και παράκτιων πόρων	τουλάχιστον 8 %
δ) Ανάπτυξη και εφαρμογή στρατηγικών για τις θαλάσσιες λεκάνες	τουλάχιστον 8 %
ε) Εξωτερική συνεργασία και συντονισμός της διεθνούς διάστασης της ΟΘΠ	κατ' ανώτατο όριο 1 %
στ) Βιώσιμη οικονομική μεγέθυνση, απασχόληση, καινοτομία και νέες τεχνολογίες	τουλάχιστον 4 %

Πηγή: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content>

6.8.1.3. ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΕ⁵⁷

Στις 11.9.2012 η Επιτροπή παρουσίασε προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών την Έκθεση Προόδου αναφορικά με την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική της ΕΕ.

Από τη δημιουργία της το 2007, η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (ΟΘΠ) επεδίωξε να αυξήσει τη βιώσιμη ανάπτυξη της ευρωπαϊκής θαλάσσιας οικονομίας και να προστατεύσει καλύτερα το θαλάσσιο περιβάλλον μέσω της διευκόλυνσης της συνεργασίας όλων των παικτών στον τομέα της θάλασσας, τόσο διατομεακά όσο και διασυνοριακά. Η Ευρώπη διανύει περίοδο περικοπών ως προς τις δημόσιες δαπάνες, συνεπώς είναι καίριας σημασίας η επίτευξη όσο το δυνατόν μεγαλύτερων αποτελεσμάτων με περιορισμένα μέσα. Η συνεργασία καθιστά τις δραστηριότητες στη θάλασσα πιο αποδοτικές από άποψη κόστους και ευνοεί τη

⁵⁶ Για τον στόχο που τίθεται στο άρθρο 2 στοιχείο β) (διατομεακά εργαλεία), χρησιμοποιείται το ένα τρίτο κατ' ανώτατο όριο του τμήματος που δεν κατανέμεται στο παρόν παράρτημα.

⁵⁷ COM/2012/0491 final

βέλτιστη χρήση δεδομένων. Καθώς αναπτύσσονται καθημερινά νέοι τρόποι εκμετάλλευσης της θάλασσας, είναι σημαντικό τα κράτη μέλη να θεσπίσουν σταθερά συστήματα σχεδιασμού τα οποία θα ευνοούν τις μακροπρόθεσμες επενδύσεις και τη διασυνοριακή συνοχή.

Οι επενδύσεις στην έρευνα πρέπει να αποδίδουν πλήρως το δυναμικό τους για καινοτομία στον τομέα της θαλάσσιας οικονομίας. Η στρατηγική της ΕΕ όσον αφορά στη θαλάσσια και ναυτιλιακή έρευνα συνέβαλε στην επίτευξη του στόχου αυτού. Με την οδηγία πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική μπορούμε να διαχειριστούμε τις θάλασσες και τους ωκεανούς μας με βιώσιμο τρόπο. Η βιωσιμότητα αποτελεί προϋπόθεση για την ανάπτυξη της θαλάσσιας οικονομίας και αποτελεί κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη προηγμένων τεχνολογιών, που συμβάλλουν στη μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης.

Στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, το 2011 η Επιτροπή πρότεινε τις νέες κατευθυντήριες γραμμές για τα διευρωπαϊκά δίκτυα ώστε να διευρυνθεί ο ρόλος των θαλάσσιων αρτηριών ως κύριων ευρωπαϊκών αξόνων. Μέσω προσκλήσεων που απευθύνει σε πολυετή βάση, η Επιτροπή ανοίγει τον δρόμο για τη μείωση του περιβαλλοντικού αντίκτυπου των μεταφορών και την αύξηση της αποτελεσματικότητας των μεταφορών.

Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (ΘΧΣ) και η Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών (ΟΔΠΖ) εξασφαλίζουν τον αποτελεσματικό διατομεακό και διασυνοριακό σχεδιασμό των θαλάσσιων υδάτων και τη διαχείριση των παράκτιων ζωνών, με την Επιτροπή να λειτουργεί ως μεσολαβητής για την ανάπτυξη ενός κοινού πλαισίου όλων αυτών. Αυτά αποτελούν απαραίτητα εργαλεία για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας, της νομικής προβλεψιμότητας και της μείωσης των δαπανών για τους επενδυτές και τους φορείς εκμετάλλευσης, ειδικότερα εκείνους που δραστηριοποιούνται σε διασυνοριακές περιοχές.

6.9. ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ (ΘΧΣ)

Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (ΘΧΣ) αποτελεί ένα εκ των βασικών διατομεακών εργαλείων της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και συνιστά σημαντικό μέσο για τη βιώσιμη ανάπτυξη των θαλάσσιων ζωνών και των παράκτιων περιφερειών και συμβάλλει στους στόχους μιας διαχείρισης με βάση το οικοσύστημα. Πρόκειται για τον σχεδιασμό του χρόνου και του τόπου άσκησης ανθρώπινων δραστηριοτήτων στη θάλασσα, προκειμένου να διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα και η βιωσιμότητά τους στον μέγιστο δυνατό βαθμό. Κατά τη διαδικασία αυτή, όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη συνεργάζονται με διαφάνεια με στόχο τον σχεδιασμό των θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Η κατάληξη του, όπως εξήγησε στο ΑΠΕ - ΜΠΕ ο Κυριάκος Αλιούρης από το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας του Κυπριακού Υπουργείου Συγκοινωνιών, «είναι ένα "θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο", στο οποίο αποτυπώνεται το όραμα κάθε κράτους για την αξιοποίηση και την αειφόρο ανάπτυξη του θαλάσσιου χώρου του»⁵⁸.

Ο ΘΧΣ λαμβάνει τρεις διαστάσεις και αφορά στις δραστηριότητες (α) στο θαλάσσιο βυθό, (β) στη στήλη ύδατος και (γ) στην επιφάνεια. Με τον τρόπο αυτό ο ίδιος χώρος μπορεί να χρησιμοποιηθεί για διαφορετικούς σκοπούς. Ο χρόνος πρέπει, επίσης, να ληφθεί υπόψη ως τέταρτη διάσταση, δεδομένου ότι μπορεί να μεταβάλλεται διαχρονικά η συμβατότητα μεταξύ των χρήσεων και της "ανάγκης διαχείρισης" μιας συγκεκριμένης θαλάσσιας περιοχής.

Με τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό επιτυγχάνουμε⁵⁹:

- Περιορισμό των συγκρούσεων μεταξύ τομέων και δημιουργία συνεργειών μεταξύ διάφορων δραστηριοτήτων.
- Ενθάρρυνση των επενδύσεων με τη διασφάλιση προβλεψιμότητας, διαφάνειας και σαφέστερων κανόνων. Έτσι θα δοθεί ώθηση στην ανάπτυξη των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και των δικτύων, θα καθοριστούν Προστατευόμενες Θαλάσσιες Περιοχές και θα διευκολυνθούν οι επενδύσεις που αφορούν στο πετρέλαιο και στο φυσικό αέριο.

⁵⁸ <http://www.newsbeast.gr>

⁵⁹ <http://ec.europa.eu>

- Ενίσχυση του συντονισμού μεταξύ εθνικών διοικήσεων, μέσω της εφαρμογής ενιαίου μηχανισμού για την ισόρροπη ανάπτυξη διάφορων θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Με τον τρόπο αυτό θα απλουστευθούν οι διαδικασίες και θα μειωθεί το κόστος.
- Αύξηση της διασυνοριακής συνεργασίας μεταξύ χωρών της ΕΕ, όσον αφορά στα καλώδια, τους αγωγούς, τις θαλάσσιες οδούς, τις αιολικές εγκαταστάσεις, κ.λπ.
- Προστασία του περιβάλλοντος μέσω της έγκαιρης εκτίμησης του αντικτύπου και των δυνατοτήτων πολλαπλής χρήσης του χώρου.

6.9.1. ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ - ΈΝΑΣ ΟΔΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ, ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΚΟΙΝΩΝ ΑΡΧΩΝ ΣΤΗΝ ΕΕ

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε, στις 25 Νοεμβρίου του 2008, έναν οδικό χάρτη για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, επίτευξη κοινών αρχών στην ΕΕ⁶⁰. Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός παρέχει βοήθεια στις δημόσιες αρχές και στους ενδιαφερόμενους για τον συντονισμό της δράσης τους και βελτιστοποιεί τη χρήση του θαλάσσιου χώρου προς όφελος της οικονομικής ανάπτυξης και του θαλασσίου περιβάλλοντος. Στόχος της παρούσας ανακοίνωσης είναι να διευκολύνει την ανάπτυξη ΘΧΣ από τα κράτη μέλη και να ενθαρρύνει την εφαρμογή του σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο ΕΕ⁶¹. Θέτει βασικές αρχές ΘΧΣ και επιδιώκει, μέσω διαβούλευσης, να ενθαρρύνει την ανάπτυξη κοινής προσέγγισης μεταξύ των κρατών μελών.

6.9.2. ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΕ – ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ⁶²

⁶⁰ COM/2008/0791 τελικό

⁶¹ Η ανακοίνωση είναι σύμφωνη με το τμήμα 3.2. της Γαλάζιας Βίβλου

⁶² COM(2010) 771

Σε ανακοίνωσή της, στις Βρυξέλλες, στις 17 Δεκεμβρίου του 2010, η Επιτροπή επικαιροποίησε τον παραπάνω χάρτη και προανήγγειλε την ανάληψη περαιτέρω ενεργειών για το ΘΧΣ. Η Επιτροπή συνάγει τρία κύρια συμπεράσματα από την πείρα που αποκόμισε από τον ΘΧΣ μετά τη δρομολόγηση της ΟΘΠ της ΕΕ και την ανακοίνωση για τον οδικό χάρτη του ΘΧΣ:

- Η διαδικασία διαβούλευσης που πραγματοποιήθηκε μετά τον οδικό χάρτη ανέδειξε ευρεία συναίνεση για την ανάγκη κοινής προσέγγισης όσον αφορά τον ΘΧΣ, και επιβεβαίωσε το ενδιαφέρον για περαιτέρω ανάπτυξη του ΘΧΣ σε επίπεδο ΕΕ για τους λόγους που εξηγούνται στο κεφάλαιο 2.
- Τα κράτη μέλη σημειώνουν μεν πρόοδο όσον αφορά στις διαδικασίες του ΘΧΣ, αλλά σε ad hoc βάση, ακολουθώντας διαφορετικές διαδρομές και χρονοδιαγράμματα. Μια συνεκτικότερη κοινή προσέγγιση θα αύξανε σημαντικά τη δυνητική αξία του ΘΧΣ για την ΕΕ στο σύνολό της, καθώς και για τις θαλάσσιες λεκάνες.
- Δεδομένης της αυξανόμενης ανάγκης συντονισμένου σχεδιασμού των θαλάσσιων λεκανών, τόσο στο πλαίσιο των τρεχουσών οικονομικών εξελίξεων όσο και στο πλαίσιο της εφαρμογής των πολιτικών και της νομοθεσίας της ΕΕ, θα αντληθούν σημαντικά οφέλη από τον ΘΧΣ, καθώς η συγκεκριμένη πολιτική θα θέσει παραμέτρους που διευκολύνουν τη διασυννοριακή συνεργασία για το ΘΧΣ μεταξύ κρατών μελών.

6.9.3. ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΠΙΣΗ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΖΩΝΩΝ⁶³

Στις Βρυξέλλες στις 12.3.2013, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με βάση τα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη και την εκτίμηση επιπτώσεων κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι οι συγκρούσεις για τη χρήση του θαλάσσιου χώρου γίνονται όλο και πιο συχνές, και ότι υπάρχει ενδιαφέρον για μια κοινή προσέγγιση όσον αφορά στην εφαρμογή του θαλάσσιου χωροταξικού

⁶³ COM(2013) 133

σχεδιασμού στα ύδατα της ΕΕ, λαμβάνοντας υπόψη και τις ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής. Θεωρήθηκε, επίσης, σημαντικό να εξασφαλιστεί ο κατάλληλος συντονισμός των διαδικασιών του ΘΧΣ με τις στρατηγικές για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών (ΟΔΠΖ). Ενώ η δράση της ΕΕ σε διασυνοριακά ζητήματα θεωρήθηκε ως ιδιαίτερα χρήσιμη, δεν υπήρξε σαφής απάντηση ως προς την καλύτερη επιλογή μέσου.

Στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων αξιολογήθηκαν η αποτελεσματικότητα και ο οικονομικός, περιβαλλοντικός και κοινωνικός αντίκτυπος των ακόλουθων τριών εναλλακτικών λύσεων: (1) της καθοδήγησης και ανάπτυξης βέλτιστων πρακτικών, (2) της λήψης μη δεσμευτικών μέτρων, και (3) της λήψης νομικών δεσμευτικών μέτρων, συμπεριλαμβανομένης της έγκρισης οδηγίας πλαίσιο ή κανονισμού. Μια οδηγία που θα συνιστά νομικά δεσμευτική προσέγγιση είναι το πιο ενδεδειγμένο μέσο, δεδομένου ότι μπορεί να εξασφαλίσει την προβλεψιμότητα, τη σταθερότητα και τη διαφάνεια του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού και της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών, διασφαλίζοντας παράλληλα την αναλογικότητα και την επικουρικότητα, καθώς αφήνει στα κράτη μέλη μια ευελιξία όσον αφορά στην εφαρμογή και δεν παρεμβαίνει στις αρμοδιότητές τους.

Η πρόταση καθορίζει ένα πλαίσιο για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών με τη μορφή συστηματικής, συντονισμένης και διαμεθοριακής προσέγγισης της ολοκληρωμένης θαλάσσιας διακυβέρνησης χωρίς αποκλεισμούς. Υποχρεώνει τα κράτη μέλη να βασίζονται στην εθνική και στη διεθνή νομοθεσία όσον αφορά στην εφαρμογή του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού και την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών. Στόχος της δράσης είναι τα κράτη μέλη να καθιερώσουν μια ή περισσότερες διαδικασίες που να καλύπτουν τον πλήρη κύκλο του εντοπισμού προβλημάτων, της συλλογής πληροφοριών, του σχεδιασμού, της λήψης αποφάσεων, της διαχείρισης, της παρακολούθησης της εφαρμογής και της συμμετοχής των ενδιαφερόμενων φορέων.

Οι διαδικασίες που πρόκειται να θεσπιστούν πρέπει να αποσκοπούν στο να διασφαλίζουν ότι οι δραστηριότητες που προγραμματίζονται σε κάθε τομέα μπορούν να εφαρμόζονται δίχως να θίγεται μια άλλη, έτσι ώστε να επιτυγχάνονται οι επιμέρους στόχοι τους, ενώ θα συμβάλλουν από κοινού στη βιώσιμη ανάπτυξη των

θαλάσσιων και παράκτιων οικονομιών και στη βιώσιμη χρήση των θαλάσσιων και παράκτιων πόρων.

6.9.4. ΟΔΗΓΙΑ 2014/89/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΪ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΠΕΡΙ ΘΕΣΠΙΣΕΩΣ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ, ΤΗΣ 23^{ΗΣ} ΙΟΥΛΙΟΥ 2014

Η παρούσα οδηγία καθορίζει ένα πλαίσιο για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό με σκοπό την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης των θαλάσσιων οικονομιών, τη βιώσιμη ανάπτυξη των θαλάσσιων περιοχών και τη βιώσιμη χρήση των θαλάσσιων πόρων. Ενταγμένο στην ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική της Ένωσης, το πλαίσιο αυτό προβλέπει τη θέσπιση και εφαρμογή θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού από τα κράτη μέλη, συμβάλλοντας στους στόχους του άρθρου 5, λαμβάνοντας υπόψη τις αλληλεπιδράσεις ξηράς-θάλασσας και την ενισχυμένη διασυνοριακή συνεργασία, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις της UNCLOS.

Κάθε κράτος μέλος θεσπίζει και εφαρμόζει θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό. Το αντίστοιχο σχέδιο ή σχέδια αναπτύσσονται και καταρτίζονται στο θεσμικό και διοικητικό επίπεδο που καθορίζεται από τα κράτη μέλη. Η παρούσα οδηγία δεν θίγει την αρμοδιότητα των κρατών μελών να σχεδιάζουν και να καθορίζουν τη μορφή και το περιεχόμενο του σχεδίου ή σχεδίων αυτών. Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός έχει ως σκοπό να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων του άρθρου 5 και πληρεί τις απαιτήσεις των άρθρων 6 και 8. Κατά την κατάρτιση του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, τα κράτη μέλη λαμβάνουν δεόντως υπόψη τις ιδιαιτερότητες των θαλάσσιων περιοχών, τις συναφείς υπάρχουσες και μελλοντικές δραστηριότητες και χρήσεις και τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον και επί των φυσικών πόρων, και λαμβάνουν, επίσης, υπόψη τις αλληλεπιδράσεις ξηράς-θάλασσας. Τα κράτη μέλη μπορούν να περιλάβουν ή να αξιοποιήσουν τις υπάρχουσες εθνικές πολιτικές, κανονισμούς και μηχανισμούς που έχουν θεσπιστεί ή θεσπίζονται πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, αν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

Κατά την εκπόνηση και εφαρμογή θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές πτυχές για τη στήριξη και προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης στη θάλασσα εφαρμόζοντας μία προσέγγιση που βασίζεται στο οικοσύστημα, καθώς και για την προώθηση της συνύπαρξης σχετικών δραστηριοτήτων και χρήσεων. Μέσω των θαλάσσιων χωροταξικών τους σχεδίων, τα κράτη μέλη έχουν στόχο να συμβάλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη των ενεργειακών τομέων στη θάλασσα, των θαλάσσιων μεταφορών και των τομέων της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας, καθώς και στη διατήρηση, προστασία και βελτίωση του περιβάλλοντος, περιλαμβανομένης της ανθεκτικότητας στις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής. Επιπλέον, τα κράτη μέλη δύνανται να επιδιώξουν άλλους στόχους, όπως η προώθηση του βιώσιμου τουρισμού και η βιώσιμη εξόρυξη πρώτων υλών. Η παρούσα οδηγία δεν θίγει την αρμοδιότητα των κρατών μελών να καθορίσουν με ποιον τρόπο λαμβάνουν υπόψη και σταθμίζουν τους διάφορους στόχους στο θαλάσσιο χωροταξικό τους σχέδιο ή σχέδια.

Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν αντίγραφα των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων, συμπεριλαμβανομένου σχετικού επεξηγηματικού υλικού για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και όλων των επακόλουθων ενημερωμένων μορφών τους, στην Επιτροπή και σε οποιαδήποτε άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη εντός τριών μηνών από τη δημοσίευσή τους. Η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, το αργότερο ένα έτος μετά τη λήξη της προθεσμίας για τη θέσπιση θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων και κάθε τέσσερα χρόνια στη συνέχεια, έκθεση προόδου κατά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία έως τις 18 Σεπτεμβρίου 2016.

Συνοψίζοντας, αν και κάθε χώρα της ΕΕ θα είναι ελεύθερη να σχεδιάζει τις θαλάσσιες δραστηριότητές της, θα εξασφαλίζεται, χάρη στον καθορισμό ελάχιστων κοινών απαιτήσεων η συνοχή του σχεδιασμού σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, όσον αφορά στις κοινές θάλασσες.

6.10. ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ

Η Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης (ΟΔΠΖ) είναι μια δυναμική διεργασία, ένα πλαίσιο σχεδιασμού και συντονισμού για τη λήψη αποφάσεων που αφορούν στην αειφόρο χρήση των παρακτίων περιοχών και των παρακτίων πόρων. Η ΟΔΠΖ περιλαμβάνει τόσο το θαλάσσιο όσο και το χερσαίο τμήμα της παράκτιας ζώνης, καθώς και τις ανάγκες των κοινωνικών εταίρων που συνυπάρχουν σε αυτή. Περιλαμβάνει δράσεις όπως ο χωροταξικός σχεδιασμός και ο συντονισμός των κοινωνικών εταίρων και όσων εμπλέκονται στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, της συλλογής πληροφοριών και δεδομένων και του συντονισμού και της παρακολούθησης της υλοποίησής τους, σε σχέση με την αειφόρο ανάπτυξη των παρακτίων ζωνών, όπου η καλή διοίκηση έχει πολύ σημαντικό ρόλο να παίξει.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν σύσταση στις 30 Μαΐου 2002 σχετικά με την εφαρμογή στην Ευρώπη της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παρακτίων ζωνών⁶⁴, η οποία σκιαγραφεί τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν από τα κράτη μέλη προκειμένου να αναπτύξουν εθνικές στρατηγικές για την ΟΔΠΖ.

Το έργο OURCOAST «Ourcoast platform on best practices for ICZM» («πλατφόρμα Ourcoast για τις βέλτιστες πρακτικές όσον αφορά την ΟΔΠΖ»), αποτελεί μια πρωτοβουλία της Γενικής Διεύθυνσης Περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, για την υποστήριξη και διασφάλιση της ανταλλαγής εμπειριών και καλών πρακτικών στα θέματα της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης της Παράκτιας Ζώνης (ΟΔΠΖ). Στόχος του OURCOAST είναι η δημιουργία μιας Βάσης Πληροφοριών, που θα ενισχύσει και θα υποστηρίξει την εφαρμογή της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης της Παράκτιας Ζώνης στην Ευρώπη. Μέσα από το OURCOAST, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στοχεύει να διασφαλίσει ότι οι εμπειρίες από διάφορες προσπάθειες εφαρμογής ΟΔΠΖ μπορούν να κοινοποιηθούν και να γίνουν προσβάσιμες σε όλους όσους ψάχνουν για αειφόρες λύσεις στα θέματα που προκύπτουν από τη διαχείριση των παρακτίων ζωνών τους. Τα κύρια συμπεράσματα που ισχύουν σε όλα τα Κράτη Μέλη, όπως αυτά προκύπτουν από το αποτέλεσμα της ανάλυσης εργασίας τριακοσίων πενήντα (350) μελετών περίπτωσης, από όλη την Ευρώπη, σύμφωνα με το OURCOAST, αναφέρονται πιο κάτω:

⁶⁴ (2002/413/EK)

- Είναι κοινή αντίληψη όλων όσων ασχολούνται με την διαχείριση της παράκτιας ζώνης, ότι απαιτείται μια ολοκληρωμένη προσέγγιση στα θέματα της παράκτιας ζώνης.
- Διαφαίνεται σε όλα τα κράτη μέλη, μια σταδιακή μετατόπιση προς πιο ολοκληρωμένες προσεγγίσεις στα θέματα της διαχείρισης της παράκτιας ζώνης.
- Η εφαρμογή μεθόδων Ολοκληρωμένης Διαχείρισης της Παράκτιας Ζώνης (ΟΔΠΖ) γίνεται κυρίως στο πλαίσιο χρηματοδοτούμενων προγραμμάτων. Είναι πολύ λίγες οι περιπτώσεις όπου υπάρχει εθνικός προγραμματισμός για υλοποίηση αρχών ΟΔΠΖ.
- Η ΟΔΠΖ στην Ευρώπη επηρεάζεται άμεσα από πολιτικές και νομοθεσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και συχνά υλοποιείται από συν-χρηματοδοτήσεις ευρωπαϊκών ταμείων.
- Διαφανείς διαδικασίες και συντονισμός είναι οι προαπαιτήσεις για την πετυχημένη υλοποίηση αρχών της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης της Παράκτιας Ζώνης

Αυτή η προσπάθεια του OURCOAST ενισχύεται και από μια σειρά άλλων δραστηριοτήτων, που περιλαμβάνουν:

- Συγκριτική ανάλυση των εμπειριών, που οδηγεί σε μια συνολική εικόνα της κατάστασης (state-of-the-art) ανάλογα με το θέμα και τους παράγοντες επιτυχίας και αποτυχίας
- Επανεξέταση των σχετικών πολιτικών και του θεσμικού πλαισίου της ΕΕ και τις επιπτώσεις που αυτά έχουν στην εφαρμογή ολοκληρωμένης διαχείρισης στην παράκτια και θαλάσσια ζώνη.
- Ανάπτυξη κατευθυντήριων γραμμών που θα αφορούν τις Αρχές για τη μελλοντική ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων και θαλάσσιων περιοχών και για το σχεδιασμό των πολιτικών και των εργαλείων.
- Ανάπτυξη εισηγήσεων για τον καθορισμό ατζέντας για την εφαρμογή της ΟΔΠΖ την επόμενη δεκαετία
- Δημιουργία ενός καταλόγου επαφών με φορείς της ΕΕ, εθνικούς, περιφερειακούς και τοπικούς φορείς και κοινωνικούς εταίρους που έχουν σχέση και ρόλο την εφαρμογή της ΟΔΠΖ

- Το 6ο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, 2002-2012 (απόφαση 1600/2002 / ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2002) που επιβεβαίωσε την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών μεταξύ των προτεραιοτήτων δράσης των άρθρων 3.10 και 6.2 (g).
- Το 2010, η ΕΕ επικύρωσε το πρωτόκολλο της Βαρκελώνης για την ΟΔΠΖ όσον αφορά στη Μεσόγειο Θάλασσα⁶⁵.
- Οργάνωση της τελικής εκδήλωσης κοινωνικών εταιρών στη Λετονία (Φθινόπωρο 2011)
- Στις 12 Μαρτίου 2013, η Επιτροπή ενέκρινε πρόταση οδηγίας για τη θέσπιση πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών

6.11. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ (COSS)

Στην 2420ή σύνοδο του Συμβουλίου - Μεταφορές και Τηλεπικοινωνίες - στις Βρυξέλλες, στις 25 και 26 Μαρτίου 2002, το Συμβούλιο κατέληξε σε πολιτική συμφωνία ως προς τις δύο προτάσεις, οδηγίας και κανονισμού, που έχουν ως στόχο να απλουστεύσουν τις διαδικασίες επιτροπής τις σχετικές με την ασφάλεια της ναυτιλίας και με την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, και να επιταχύνουν την ενσωμάτωση των αλλαγών των σχετικών διεθνών κανόνων στην κοινοτική νομοθεσία. Σε προσεχή σύνοδο του Συμβουλίου, μετά την οριστική διατύπωση του κειμένου, καθορίστηκε, χωρίς συζήτηση, κοινή θέση η οποία διαβιβάστηκε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για δεύτερη ανάγνωση, στα πλαίσια της διαδικασίας συναπόφασης.

Με τις προτάσεις τροποποιούνται διάφοροι κανονισμοί και οδηγίες προκειμένου :

- να απλουστευθούν οι διάφορες διαδικασίες, με την αντικατάσταση των διάφορων επιτροπών που επικουρούν την Επιτροπή από μία και μόνη

⁶⁵ Απόφαση του Συμβουλίου της 13ης Σεπτεμβρίου 2010 (2010/631/ΕΕ).

- επιτροπή, την Επιτροπή Ασφάλειας στη Ναυτιλία και Πρόληψης της Ρύπανσης από τα Πλοία (γνωστή και ως Επιτροπή COSS, Committe on Safe Seas), η οποία θα αναλάβει όλα τα καθήκοντα των υφιστάμενων επιτροπών,
- να εξασφαλιστεί η αυτόματη ενσωμάτωση των τροποποιήσεων των διεθνών κανόνων στην κοινοτική νομοθεσία, με κάποιο διασφαλιστικό μηχανισμό, ο οποίος θα ενεργοποιείται με πρωτοβουλία της Επιτροπής ή ύστερα από σχετικό αίτημα κράτους μέλους, εάν η τροποποίηση των διεθνών κανόνων δεν συμβιβάζεται με το κοινοτικό δίκαιο ή εάν υπάρχει κίνδυνος να επιφέρει υποβάθμιση του επίπεδου της ναυτιλιακής ασφάλειας στην Κοινότητα.

7. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

7.1. ESPO– EUROPEAN SEA PORTS ORGANIZATION

Οι ευρωπαϊκοί λιμένες αντιμετωπίζουν πολλές και ποικίλες προκλήσεις: η αύξηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας, το μέγεθος και η πολυπλοκότητα λειτουργίας των πλοίων, καθώς και η ποικιλία των μεταφερομένων αγαθών απαιτούν εκτεταμένες και ασφαλείς λιμενικές εγκαταστάσεις. Ωστόσο, η επέκταση των λιμένων οφείλει να συνοδεύεται από τη θέσπιση κανόνων για την προστασία του περιβάλλοντος και την καθιέρωση αποτελεσματικών περιβαλλοντικών προτύπων. Έτσι δημιουργήθηκε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός ECOPORTS Foundation που υποστηρίζεται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Λιμένων (European Sea Ports Organization – ESPO), ο οποίος ανέπτυξε αποτελεσματικά εργαλεία για την πιστοποίηση των λιμένων, στα πλαίσια της προνοητικής διαχείρισης (proactive management). Τέτοια εργαλεία είναι η Self Diagnosis Methodology (SDM) και η πιστοποίηση Port Environmental Review System (PERS).

7.1.1. Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΤΟΥ ESPO⁶⁶

Ο Περιβαλλοντικός Κώδικας Πρακτικής υιοθετήθηκε από τη γενική συνέλευση του ESPO τον Απρίλιο του 2003. Αναθεωρεί τον πρώτο κώδικα, που

⁶⁶ ESPO ENVIRONMENTAL CODE OF PRACTICE

δημοσιεύθηκε το 1994, λαμβάνοντας υπόψη τις νομοθετικές αλλαγές της ΕΕ και την προόδο που επιτεύχθηκε από τον τομέα των λιμένων στην ανάπτυξη των βιώσιμων πολιτικών τους. Η βιώσιμη ανάπτυξη και διαχείριση των λιμένων γίνεται επιτακτική για διάφορους λόγους. Η κοινωνία, οι συμμετέχοντες και οι πελάτες θεωρούν τη βιώσιμη ανάπτυξη ως ανάγκη για την αποδοχή του λιμένα στην τοπική οικονομία. Όλο και περισσότερο, η περιβαλλοντική νομοθεσία απαιτεί από τη διαχείριση των λιμένων να ενεργήσουν με έναν βιώσιμο τρόπο. Επιπλέον, οι ίδιοι οι λιμένες καταλαβαίνουν ότι μια φιλική προς το περιβάλλον τοποθέτηση μπορεί επίσης να είναι ένα ισχυρό εμπορικό επιχειρήμα. Ο νέος κώδικας επαναλαμβάνει τη συλλογική δέσμευση του τομέα των λιμένων για τη συμβολή στη βιώσιμη ανάπτυξη στις τρεις διαστάσεις του – την κοινωνική, την οικονομική και την περιβαλλοντική - και καταδεικνύει ότι ο λιμενικός τομέας βελτιώνει την περιβαλλοντική απόδοσή του.

Το Μέρος I του Κώδικα καθορίζει 10 στόχους που ο λιμενικός τομέας της ΕΕ πρέπει να στοχεύσει να επιτύχει (*Environmental Policy Code*). Το Μέρος II του Κώδικα δίνει έμφαση στα επιτεύγματα του λιμενικού τομέα τα προηγούμενα έτη στον τομέα του περιβάλλοντος και ανακαλεί στη μνήμη το ευρωπαϊκό πολιτικό πλαίσιο (*Environmental Port Policy Background*). Το Μέρος III του Κώδικα παρουσιάζει μια επισκόπηση της περιβαλλοντικής νομοθεσίας, τα αποτελέσματά της στους λιμένες καθώς επίσης και οδηγίες για τις υπηρεσίες των λιμένων για τη διαχείριση της εφαρμογής της νομοθεσίας της ΕΕ σύμφωνα με τις αρχές που τονίζονται στο "Κώδικα Πολιτικής για το Περιβάλλον" (*Handbook of Recommended Environmental Practices*). Τέλος, μια βιβλιοθήκη Περιβαλλοντικής πολιτικής και οδηγίες που αφορούν στο λιμενικό τομέα είναι διαθέσιμες, ως Παράρτημα του κώδικα, στον ιστοχώρο του ESPO.

7.1.2. SELF DIAGNOSIS METHODOLOGY (SDM)

Η Self Diagnosis Methodology (SDM) αναπτύχθηκε αρχικά από το ευρωπαϊκό ερευνητικό πρόγραμμα ECO-Information και οριστικοποιήθηκε από το ίδρυμα ECOPORTS (EPF). Οι κύριοι σκοποί της SDM είναι να βοηθηθούν οι διαχειριστές των λιμένων να πραγματοποιήσουν μία περιοδική ανασκόπηση της απόδοσης του προγράμματος της περιβαλλοντικής τους διαχείρισης. Αυτή μπορεί να γίνει σε σύγκριση με τα στοιχεία των βασικών γραμμών των ίδιων των λιμανιών ή και

σε σύγκριση με άλλα Ευρωπαϊκά λιμάνια⁶⁷. Η SDM μπορεί να αντιμετωπισθεί ως ένας πίνακας ελέγχου των στοιχείων που πρέπει κανονικά να υπάρχουν σε ένα αξιόπιστο περιβαλλοντικό διοικητικό πρόγραμμα. Η SDM αποτελεί ένα πρώτο βήμα των Συστημάτων Περιβαλλοντικής Διαχείρισης γι' αυτό και είναι σαφώς επηρεασμένη από τον ISO 14001.

Τα λιμάνια που θέλουν να συμμετάσχουν, πρέπει να συμπληρώσουν ένα ερωτηματολόγιο για τη γενικότερη περιβαλλοντική κατάσταση του λιμένα και τη στρατηγική του για την υιοθέτηση της μελλοντικής περιβαλλοντικής του πολιτικής, ή μπορούν να συμπληρώσουν ηλεκτρονικά την SDM που βρίσκεται στην ιστοσελίδα του ECOPORTS. Τα στοιχεία επεξεργάζονται από τον ECOPORTS και συντάσσεται μία έκθεση με το τελικό συμπέρασμα.

Η ολοκλήρωση της SDM παρέχει μια συνοπτική επισκόπηση της τρέχουσας κατάστασης και έστρεψε τη διοικητική προσπάθεια στις βασικές περιοχές που απαιτούν την προσοχή για την προετοιμασία για το Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης PERS.

Το ερωτηματολόγιο της SDM σύμφωνα με τον Πίνακα 14 περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

Πίνακας 14: Περιεχόμενα του ερωτηματολογίου του SDM

Περιεχόμενα SDM
1. Προφίλ Λιμανιού
<i>Χαρακτηρίστε το λιμάνι</i>
2. Περιβαλλοντική Διαχείριση και Διαδικασίες
<i>Αναγνωρίστε τις καλές πρακτικές διαχείρισης στο λιμάνι και τα σημεία ιδιαίτερης προσοχής</i>
M1 Περιβαλλοντική Πολιτική
M2 Διοίκηση Οργανισμού και Προσωπικού
M3 Περιβαλλοντική Εκπαίδευση
M4 Επικοινωνία
M5 Λειτουργική Διαχείριση
M6 Σχεδιασμός Έκτακτης Ανάγκης
M7 Παρακολούθηση και Αρχεία
M8 Ανασκόπηση και Έλεγχος
3α. ερωτήσεις σε επιλεγμένα θέματα περιβαλλοντικών πιέσεων

⁶⁷ ανάλυση SWOT (Strengths, Weakness, Opportunity and Threat) ή ανάλυση GAP (Σύγκριση των τρεχουσών παροχών των λιμένων έναντι ενδεχόμενων παροχών)

Επιλέξτε τα σημαντικά θέματα που απασχολούν το λιμάνι, σε συγκεκριμένες περιβαλλοντικές επιπτώσεις

Ποιότητα Αέρα

Βυθοκόρηση

Σκόνη

Χρήση Ενέργειας

Απώλεια Ζωής

Διαχείριση για Υγεία και Ασφάλεια

Θόρυβος

Ρύπανση Εδάφους

Διαχείριση Αποβλήτων

Ποιότητα Υδάτων

3β. Σύνοψη των Θεμάτων Στρατηγικής Σημασίας για το Λιμάνι

Μία σύντομη ματιά στα βασικά θέματα που απασχολούν το λιμάνι

Παράρτημα: Λεξιλόγιο των όρων

Πηγή: Β.Τσελέντης, 2008, Διαχείριση θαλάσσιου περιβάλλοντος και ναυτιλία σελ.424

7.1.3. ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ PERS

Στα πλαίσια της περιβαλλοντικής πολιτικής των λιμένων, υπάρχει το Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης PERS (Port Environmental Review System)⁶⁸, το οποίο έχει διαμορφωθεί αποκλειστικά για λιμενικές δραστηριότητες, παρεχόμενες υπηρεσίες και προϊόντα και στοχεύει στο να βοηθηθεί ένας λιμένας να γράψει την αξιολόγησή του για τη δημόσια περιβαλλοντική του πολιτική. Το σύστημα αυτό, όπως εξηγούν οι ειδικοί επ' αυτού, είναι διαμορφωμένο σύμφωνα με τις ανάγκες και τις ιδιαιτερότητες των λιμανιών και η εφαρμογή του αποτελεί απόδειξη της ορθής περιβαλλοντικά λειτουργίας και ανάπτυξης του συνόλου του λιμανιού. Το σύστημα εξετάζει σφαιρικά όλα τα περιβαλλοντικά ζητήματα που αφορούν στη ζώνη ευθύνης του λιμένα και συμβάλλει στον καθορισμό στόχων και δράσεων για αποτελεσματική αντιμετώπιση όλων των περιβαλλοντικών θεμάτων. Το σύστημα PERS εφαρμόζεται σε αρκετά Ευρωπαϊκά λιμάνια⁶⁹, ενώ η διαδικασία πιστοποίησης ελέγχεται και επικυρώνεται από τον διεθνή κύριο ανεξάρτητο οργανισμό Lloyd's Register (Netherlands B.V.). Η πιστοποίηση PERS μοιάζει με το ISO 14001 με τη διαφορά ότι αναπτύχθηκε από λιμάνια για λιμάνια, λαμβάνοντας δηλαδή υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες που τα διέπουν.

⁶⁸ πλέον η αναβαθμισμένη έκδοση του PERS (Version 3)

⁶⁹ 33 ευρωπαϊκά λιμάνια, Ecoports Οκτώβριος 2008

Το εθελοντικό, αυτορυθμιζόμενο σχέδιο του PERS το καθιστά εύκαμπτο, εξοικειωμένο και κατανοητό από τη λιμενική αρχή και το προσωπικό των λιμένων. Επιπλέον, το PERS δίνει την ευκαιρία στη λιμενική αρχή, από τη μια πλευρά να προσδιορίσει τις περιβαλλοντικές προκλήσεις και τις προτεραιότητές της και από την άλλη, να ανταποκριθεί κατά τρόπο έγκαιρο, εφαρμόσιμο και οικονομικώς αποδοτικό στις νομοθετικές πιέσεις και τις πιέσεις των συμμετόχων.

Το Σύστημα (PERS) είναι ένα εργαλείο που σχεδιάστηκε αρχικά για να βοηθήσει τους λιμένες στην εφαρμογή των συστάσεων της Περιβαλλοντικής Επισκόπησης του ESPO του 2001 και ενισχύθηκε με το νέο ESPO Κώδικα Περιβαλλοντικής Πρακτικής (2003).

Πιο συγκεκριμένα ο ESPO συνιστά ότι τα λιμάνια θα πρέπει να:

- Ετοιμάσουν μια - διαθέσιμη στο κοινό - περιβαλλοντική πολιτική καθορίζοντας τις στρατηγικές τους και τις μεθόδους τους για την επίτευξή της
- Επανεξετάζουν τα σχέδιά τους ώστε να λαμβάνουν υπόψη νομοθετικές και άλλες αλλαγές
- Παράγουν μία - διαθέσιμη στο κοινό - Ετήσια Περιβαλλοντική Επισκόπηση
- Σκεφτούν ποια περιβαλλοντική παρακολούθηση είναι απαραίτητη για την αξιολόγηση της περιβαλλοντικής τους προόδου
- Καθορίσουν μια σειρά σχετικών περιβαλλοντικών δεικτών με στόχο τη μέτρηση της προόδου
- Συμβουλευτούν κατάλληλα εντός της τοπικής κοινότητας σχετικά με το περιβαλλοντικό τους πρόγραμμα.

Ο PERS βασίζεται σε διεθνώς αναγνωρισμένη βέλτιστη επαγγελματική πρακτική, και όμως, παραμένει ένα ειδικό σύστημα που αναπτύχθηκε από λιμάνια - για λιμάνια. Το Σύστημα ορίζει ένα βασικό πρότυπο καλής πρακτικής για το λιμενικό τομέα. Οι λιμένες που επιθυμούν να προχωρήσουν σε διαδοχικά πιο ολοκληρωμένα συστήματα όπως το ISO 14001 ή το EMAS μπορούν να το πράξουν με βάση την εμπειρία PERS.

7.2. EMS ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΟΤΥΠΟ ISO 14000

Η εξέλιξη των Συστημάτων Περιβαλλοντικής Διαχείρισης (ΣΠΔ)⁷⁰ συνδέεται κυρίως με την οικογένεια προτύπων του ISO 14000. Έτσι, μια σύντομη περίληψη της ιστορίας του εν λόγω πρότυπου θα παράσχει μια επισκόπηση των βασικών εννοιών που συνδέονται με την αιτία για την ανάπτυξη και την αποδοχή των ΣΠΔ.

Το ISO 14000 προέκυψε κυρίως ως αποτέλεσμα του Γύρου της Ουρουγουάης της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου (GATT), τις διαπραγματεύσεις και τη Συνδιάσκεψη του Ρίο για το Περιβάλλον που πραγματοποιήθηκε το 1992. Ενώ η GATT επικεντρώνεται στην ανάγκη για μείωση των μη δασμολογικών φραγμών στο εμπόριο, η Συνδιάσκεψη Κορυφής του Ρίο επισημοποίησε μια γενική δέσμευση για την προστασία του περιβάλλοντος σε όλο τον κόσμο.

Σε συνέχεια της λογικής των προτύπων διασφάλισης ποιότητας, και λαμβάνοντας υπόψη την αναγκαιότητα πρόληψης και περιορισμού των περιβαλλοντικών προβλημάτων που άπτονται των δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων ή οργανισμών, το Βρετανικό Ινστιτούτο Προτυποποίησης (B.S.I.) δημιούργησε τον Απρίλιο του 1992 το πρώτο πρότυπο περιβαλλοντικής διαχείρισης, το BS 7750. Το BS 7750 αποτέλεσε τη βάση για το πρότυπο ISO 14000/96 και ήταν προάγγελος του EMAS, του κανονισμού 1836/93 της Ευρωπαϊκής Κοινότητας που αφορά στην περιβαλλοντική διαχείριση.

Η νέα σειρά ISO 14000 είναι πρότυπα σχεδιασμένα για να καλύψουν:

- συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης
- περιβαλλοντικό έλεγχο
- περιβαλλοντική αξιολόγηση των επιδόσεων
- περιβαλλοντική επισήμανση
- αξιολόγηση του κύκλου ζωής και
- περιβαλλοντικές πτυχές στα πρότυπα των προϊόντων

Ο ISO 14001 εκδόθηκε το 1996, ως διεθνές πρότυπο για την καθοδήγηση της ανάπτυξης των συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης. Το ISO 14001 EMS

⁷⁰ Environmental Management System (EMS)

ορίζεται ως εξής: το τμήμα του συνολικού συστήματος διαχείρισης το οποίο περιλαμβάνει την οργανωτική διάρθρωση, το σχεδιασμό, τις ευθύνες, τις πρακτικές, τις διαδικασίες, τις διεργασίες και τους πόρους για την ανάπτυξη, εφαρμογή, την επιτυχία, την αναθεώρηση και διατήρηση της περιβαλλοντικής πολιτικής (ISO 14001: 1996).

Το πρότυπο ISO 14001 ορίζει 18 απαιτήσεις που πρέπει να εντάξει μία εταιρία στη διαχειριστική της πρακτική, αναφορικά με το περιβάλλον, για να πιστοποιηθεί. Οι 18 απαιτήσεις του προτύπου ISO 14001 εντάσσονται σε τέσσερις ενότητες:

- Σχεδιασμός
- Εφαρμογή
- Πρόληψη και διόρθωση
- Ανασκόπηση από τη Διοίκηση.

Ένα Σχέδιο της Επιτροπής για μια αναθεωρημένη έκδοση του ISO 14001 εκδόθηκε στις αρχές του 2002 που προοριζόταν για υιοθέτηση το 2003. Το πρότυπο αυτό δεν είχε ως στόχο να προσθέσει στις υπάρχουσες απαιτήσεις του ISO 14001, αλλά απλώς να τις αποσαφηνίσει. Το συνοδευτικό έγγραφο κατευθυντήριων γραμμών, ISO 14004, περιέχει μια πολύ πιο ουσιαστική αναθεώρηση.

7.3. ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ “ECO-MANAGEMENT AND AUDIT SCHEME” (EMAS)

Το Σχέδιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής “Eco-Management and Audit Scheme” (EMAS)⁷¹ είναι ένα εργαλείο διαχείρισης για τις επιχειρήσεις και άλλους οργανισμούς για την αξιολόγηση, την έκθεση και τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεών τους. Αρχικά, είχε καθιερωθεί από τον Ευρωπαϊκό κανονισμό 1836/93 και ήταν διαθέσιμο για τη συμμετοχή επιχειρήσεων από το 1995 και περιοριζόταν σε επιχειρήσεις στους βιομηχανικούς κλάδους. Αναθεωρήθηκε και αντικαταστάθηκε

⁷¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1221/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2009, περί της εκούσιας συμμετοχής οργανισμών σε κοινοτικό σύστημα οικολογικής διαχείρισης και οικολογικού ελέγχου (EMAS) και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 761/2001 και των αποφάσεων της Επιτροπής 2001/681/ΕΚ και 2006/193/ΕΚ

από τον κανονισμό 761/01 και έγινε ανοικτό σε όλους τους οικονομικούς τομείς, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων και ιδιωτικών υπηρεσιών. Το 2009 ο Κανονισμός EMAS αναθεωρήθηκε και τροποποιήθηκε για δεύτερη φορά. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1221/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2009 σχετικά με την εκούσια συμμετοχή οργανισμών σε κοινοτικό σύστημα οικολογικής διαχείρισης και οικολογικού ελέγχου (EMAS), δόθηκε στη δημοσιότητα στις 22 Δεκεμβρίου και τέθηκε σε ισχύ στις 11 Ιανουαρίου 2010⁷².

Το EMAS αποτελεί εθελοντικό μέσο της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αναγνωρίζει τις οργανώσεις που βελτιώνουν τις περιβαλλοντικές τους επιδόσεις σε συνεχή βάση. Οι οργανισμοί που είναι καταχωρημένοι στο EMAS είναι νομικά συμμορφούμενοι, έχουν υιοθετήσει ένα σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης, και αναφέρονται σχετικά με τις περιβαλλοντικές τους επιδόσεις με τη δημοσίευση μιας ανεξάρτητης πιστοποιημένης περιβαλλοντικής δήλωσης. Είναι αναγνωρισμένοι από το λογότυπο του EMAS, το οποίο εγγυάται την αξιοπιστία των πληροφοριών που παρέχονται.

7.4. Ο «ΠΡΑΣΙΝΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΤΟΥ ESPO - ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΡΙΣΤΕΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΕΙΦΟΡΙΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ»⁷³

Ο «Πράσινος Κώδικας του ESPO - Προς την αριστεία στην περιβαλλοντική διαχείριση και την αειφορία του λιμένα» εγκρίθηκε επίσημα από την Εκτελεστική Επιτροπή του ESPO, τον Ιούνιο του 2012. Ο Πράσινος Κώδικας αναθεωρεί και αντικαθιστά τον Περιβαλλοντικό Κώδικα Πρακτικής του 2003. Αποτελείται από τρία κύρια μέρη, όπως φαίνεται στο παρακάτω σχήμα.

⁷² COD 2008/0154

⁷³ “ESPO Green Guide; Towards excellence in port environmental management and sustainability”

Πίνακας 15. Κύρια μέρη του Πράσινου Κώδικα του ESPO

Μέρος Α - Πληροφορίες για ενδιαφερόμενους φορείς και το ευρύ κοινό

1. Όραμα προς την αειφορία στις λιμενικές περιοχές

- Στόχοι του Κώδικα
- Κώδικας περιβαλλοντικής πολιτικής
- Δέσμευση για διαφάνεια

2. Ρύθμιση του σκηνικού

- Ποικιλομορφίες λιμένων
- Εξέλιξη των προτεραιοτήτων και της περιβαλλοντικής διαχείρισης
- Απόδειξη της προόδου που έχει επιτευχθεί από τον τομέα
- Κοινά εργαλεία για την εφαρμογή των περιβαλλοντικών φιλοδοξιών

Μέρος Β - κατευθύνσεις προς τις λιμενικές αρχές

3. Οδηγός για συστηματική περιβαλλοντική διαχείριση

- Σκεπτικό και συνιστώσες του EMS
- Βοηθητικά εργαλεία και μεθοδολογίες
- Συστάσεις

4. Κοινή προσέγγιση για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προκλήσεων

- Κοινό πλαίσιο αντιμετώπισης
- Εφαρμογή του κοινού πλαισίου αντιμετώπισης σε επιλεγμένα θέματα προτεραιότητας: διαχείριση της ποιότητας του αέρα, εξοικονόμηση ενέργειας και κλιματική αλλαγή, διαχείριση του θορύβου, διαχείριση των αποβλήτων και διαχείριση του νερού

Μέρος Γ - Στήριξη παραρτημάτων στο διαδίκτυο

5. Παραρτήματα (διαθέσιμα στο διαδίκτυο μέσω www.espo.be, παροχή τακτικών ενημερώσεων)

- Παραδείγματα ορθής πρακτικής που υποστηρίζουν το κεφάλαιο 4
- Περιβαλλοντική νομοθεσία που επηρεάζει τα ευρωπαϊκά λιμάνια

Πηγή : *ESPO Green Guide*

Ο Πράσινος Κώδικας εισάγει ένα καινοτόμο πλαίσιο για την ανάληψη δράσης κάτω από τα πέντε "Es" (Exemplifying, Enabling, Encouraging, Engaging and Enforcing), δηλαδή Παραδειγματισμός, Ενεργοποίηση, Ενθάρρυνση, Συμμετοχή και Εκτέλεση. Αυτό το πλαίσιο των πέντε "Es" εφαρμόζεται σε πέντε περιβαλλοντικές προτεραιότητες, την ποιότητα του αέρα, την εξοικονόμηση ενέργειας και την κλιματική αλλαγή, τη διαχείριση του θορύβου, των αποβλήτων και του νερού, τα οποία όλα περιλαμβάνονται στο top-10 του τομέα. Επιπλέον, το παράρτημα 1 από τον Πράσινο Κώδικα του ESPO περιέχει πολλά παραδείγματα καλής πρακτικής από λιμάνια στην αντιμετώπιση αυτών των προτεραιοτήτων.

7.4.1. ΚΟΙΝΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΦΙΛΟΔΟΞΙΩΝ

Προκειμένου να παράσχει χρήσιμη καθοδήγηση στον τομέα των λιμανιών και των λιμενικών αρχών ειδικότερα, μια κατάλληλη αξιολόγηση των διαφόρων εργαλείων και μέσων που όλες οι λιμενικές αρχές εντός της ΕΕ - ή τουλάχιστον ένας σημαντικός αριθμός αυτών - έχουν στη διάθεσή τους, είναι απαραίτητη. Όπως έχει ήδη επισημανθεί στην ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με μια Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική (COM (2007) 616), η οργάνωση της λιμενικής διαχείρισης ποικίλλει σημαντικά ανά την Κοινότητα. Σε ορισμένα κράτη μέλη, τα λιμάνια διαχειρίζονται ιδιωτικές οντότητες οι οποίες είναι ιδιοκτήτες λιμενικών εκτάσεων (ή διαθέτουν δικαιώματα παρόμοια με εκείνα του ιδιοκτήτη). Στις περισσότερες περιπτώσεις, τους λιμένες διαχειρίζονται δημόσιες οντότητες ή επιχειρήσεις. Μέσα σε αυτή την ομάδα των δημοσίων λιμενικών αρχών, διαφορές μπορούν να παρατηρηθούν σε σχέση με το βαθμό αυτονομίας από τις άλλες δημόσιες αρχές, το επίπεδο της διακυβέρνησης που ανήκουν και το εύρος των υπηρεσιών που παρέχουν. Παρ' όλα αυτά, παρά την ποικιλία των υφιστάμενων ευρωπαϊκών προτύπων διαχείρισης των λιμένων, μια σειρά από εργαλεία και μέσα που φορείς διαχείρισης των λιμένων / λιμενικές αρχές συνήθως έχουν στη διάθεσή τους, μπορούν να εντοπιστούν. Η παρακάτω λίστα μπορεί να μην εφαρμόζεται στον ίδιο βαθμό σε κάθε ευρωπαϊκό λιμάνι, αλλά έχει ως στόχο να περιγράψει τα πιο κοινά εργαλεία και μέσα που διατίθενται για την αντιμετώπιση των θεμάτων περιβαλλοντικής πολιτικής και την εφαρμογή περιβαλλοντικών φιλοδοξιών.

Σύμφωνα με τις βέλτιστες πρακτικές των επιχειρήσεων, οι λιμενικές αρχές διατυπώνουν και ενημερώνουν τακτικά το όραμα ή το επιχειρηματικό τους σχέδιο για την ανάπτυξη του λιμανιού. Με τη συλλογή, το συνδυασμό και τη συγκέντρωση (ατομικών) δεδομένων, μια ειδική περιβαλλοντική πολιτική μπορεί να αναπτυχθεί και να εφαρμοστεί στη λιμενική ζώνη. Παγκόσμια δεδομένα μπορούν, επίσης, να διευκολύνουν την ανίχνευση των πιθανών περιορισμών ανάπτυξης των λιμένων και να βοηθήσουν στην ιεράρχηση και τον καθορισμό των περιβαλλοντικών ενεργειών.

Στις πρόσφατες προτάσεις της σχετικά με την πολιτική για το ΔΕΔ-Μ, το ΕΚ ορίζει ότι το «κεντρικό δίκτυο» στο πλαίσιο της πολιτικής ΔΕΔ-Μ δεν πρέπει να περιέχει μόνο υποδομές, όπως νέες πλωτές / οδικές / σιδηροδρομικές συνδέσεις, αλλά

και έξυπνα συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας και σχετικά εργαλεία, όπως η διαχείριση της κυκλοφορίας, ζώνες χαμηλών εκπομπών και περιβαλλοντικές ζώνες, που θα μπορούσαν πράγματι να γίνουν μέρος μιας ευρείας πολιτικής για τη βιώσιμη ανάπτυξη στις λιμενικές περιοχές.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι λιμενικές αρχές έχουν την εξουσία να θέσουν σε εφαρμογή τοπικούς περιβαλλοντικούς κανονισμούς που θα έχουν έναν επιβλητικό ρόλο. Εκτός από αυτά τα γενικά μέσα, η λιμενική αρχή έχει, επίσης, τη δυνατότητα, συχνά σε συνεργασία με τους χρήστες του λιμένα, να πραγματοποιεί συγκεκριμένα έργα είτε για την ενίσχυση της βιωσιμότητας και της περιβαλλοντικής επίδοσης εντός της λιμενικής ζώνης ή προκειμένου να αντιμετωπιστούν ειδικά συγκεκριμένα θέματα όχλησης που σχετίζονται με τη λιμενική ζώνη για να ενισχυθεί η βιωσιμότητα εντός της γύρω κοινότητας. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το στοιχείο της επιβολής θεωρείται από τις λιμενικές αρχές ως ένα ύστατο μέσο και συνάδει με την πεποίθησή τους ότι πολλά μπορούν να επιτευχθούν μέσω της συνεργασίας και της κοινής κατανόησης, στο πλαίσιο της αρχής της αυτορρύθμισης.

Η συνεργασία μεταξύ των επαγγελματιών ενός λιμένα, των ακαδημαϊκών ερευνητών και ειδικών οργανισμών έχει αποδειχθεί ότι είναι ένας ισχυρός συνδυασμός από την άποψη της παροχής ενός λειτουργικού πλαισίου οικονομικά αποδοτικών λύσεων που αναπτύχθηκε για την εφαρμογή των πολιτικών και την παραγωγή συνεχούς βελτίωσης του περιβάλλοντος του λιμανιού. Μια συστηματική προσέγγιση στην περιβαλλοντική διαχείριση επιτρέπει τη συνεχή αναγνώριση των προτεραιοτήτων του συγκεκριμένου λιμένα, ενώ εισάγει μια λειτουργική οργανωτική δομή που θέτει αντίστοιχους στόχους, υλοποιεί μέτρα, παρακολουθεί επιπτώσεις, αξιολογεί, ασκεί κριτική και λαμβάνει διορθωτικά μέτρα, όταν και όπου είναι αναγκαίο. Με αυτόν τον τρόπο οι λιμένες μπορούν να επιτύχουν και να επιδείξουν συνεχή περιβαλλοντική βελτίωση.

7.4.2. ΚΟΙΝΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ

Ο γενικός στόχος είναι να καθοριστεί το όραμα του ευρωπαϊκού λιμενικού τομέα όσον αφορά στη διαχείριση των προτεραιοτήτων του και να επιδείξει προνοητικότητα και αυτορρύθμιση σε πρακτικό επίπεδο. Τα προσδιορισμένα θέματα προτεραιότητας περιλαμβάνουν (1) τη διαχείριση της ποιότητας του αέρα, (2) τη διατήρησης της ενέργειας και την κλιματική αλλαγή, (3) τη διαχείριση του θορύβου, (4) τη διαχείριση των αποβλήτων και (5) τη διαχείριση του νερού (τόσο την κατανάλωση όσο και την ποσότητα). Τα μέτρα καθοδήγησης που προτείνει ο Πράσινος Κώδικας για αυτά τα θέματα, ανάλογα με τις προσκλήσεις, αναλύονται ως εξής:

(1) διαχείριση της ποιότητας του αέρα

Η ποιότητα του αέρα είναι ένα στοιχείο ύψιστης προτεραιότητας στην περιβαλλοντική και πολιτική ατζέντα. Οι επιπτώσεις των ατμοσφαιρικών ρύπων όπως οι CO, NO_x, SO₂, υδρογονάνθρακες (HC), πτητικές οργανικές ενώσεις (VOCs), μολύβδου και σωματιδίων, ποικίλουν στην κλίμακα και στο εύρος σε τοπικό, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο επιπτώσεων. Οι λιμένες συνήθως βρίσκονται εντός ή κοντά σε πυκνοκατοικημένες αστικές περιοχές που συχνά πλήττονται από την ατμοσφαιρική ρύπανση. Επιπλέον, το γεγονός ότι είναι μεγάλοι κόμβοι που συνδέουν και συγκεντρώνουν διεθνείς αλυσίδες μεταφορών και συναφών οικονομικών δραστηριοτήτων, οι λιμενικές ζώνες είναι συχνά μέρος των κρίσιμων γεωγραφικών περιοχών, όταν πρόκειται για ζητήματα της ποιότητας του αέρα. Παρά το ότι οι εκπομπές που σχετίζονται με τους λιμένες συμβάλλουν μόνο σε ένα μέρος των προβλημάτων της ποιότητας του αέρα στο λιμένα και τις γύρω περιοχές, τα προβλήματα αυτά μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά την εικόνα των λιμένων, σε σχέση με τις γύρω οικιστικές ζώνες τους και ασκούν σοβαρή πίεση στην ανάπτυξη των λιμενικών φιλοδοξιών.

Παραδειγματισμός – δίνοντας το καλό παράδειγμα κατά τη διαχείριση των δικών του δραστηριοτήτων

- Επένδυση σε χαμηλών εκπομπών και υψηλής απόδοσης καύσιμα στο δικό του στόλο (οχήματα και σκάφη)
- Χρήση του δικού του υπάρχοντος τερματικού εξοπλισμού (π.χ. κινητών και μη κινητών γερανών)
- Χρήση καυσίμων με χαμηλές εκπομπές (θείου, άνθρακα, ΡΜ) στις μετακινήσεις των ιδίου στόλου (αυτοκίνητα, φορτηγά, σκάφη υπηρεσίας) και τερματικού εξοπλισμού (π.χ. κινητών και μη κινητών γερανών)
- Επένδυση σε έργα που αποδεικνύουν τη σκοπιμότητα των νέων τεχνολογιών που μειώνουν τη ρύπανση του αέρα ακόμη περισσότερο από την υπάρχουσα κατάσταση
- Υποβολή εκθέσεων και κοινοποίηση των επιτευγμάτων της λιμενικής αρχής

Ενεργοποίηση - εξασφάλιση συνθηκών που διευκολύνουν τους χρήστες να ενισχύσουν βελτιωμένες επιδόσεις

- Παροχή προπαρασκευαστικών ή ολοκληρωμένων εγκαταστάσεων υποδομής για ηλεκτρική τροφοδοσία στην ξηρά (OPS) (καλωδίωση, μετατροπείς συχνότητας, μετασχηματιστές)
- Παροχή κατάλληλου χώρου στη λιμενική ζώνη για εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού καυσίμων LNG
- Εφαρμογή τεχνικών (π.χ. οθόνες ανέμου, ζώνες ρύθμισης) για την πρόληψη του διασκορπισμού της σκόνης από τις εργασίες ξηρών χύδην φορτίων ή / και της οδικής κυκλοφορίας

Ενθάρρυνση – παροχή κινήτρων στους πιο πράσινους χρήστες του λιμένα

- Εφαρμογή ενός συστήματος παροχής κινήτρων που ανταμείβει τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές που επιδεικνύουν εξαιρετικές περιβαλλοντικές επιδόσεις (π.χ. πέρα από αυτό που απαιτείται από τη νομοθεσία)
- Εφαρμογή ενός συστήματος παροχής κινήτρων για τη στήριξη πλοιοκτητών / διαχειριστών που χρησιμοποιούν OPS
- Εφαρμογή ενός συστήματος παροχής κινήτρων για τη στήριξη των φορέων εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών που επενδύουν στην υπάρχουσα κατάσταση του τερματικού εξοπλισμού

- Παροχή προβολής στους προπορευόμενους συμμετέχοντες μέσω βραβείων όπως "καλύτερης επίδοσης της χρονιάς"

Συμμετοχή – ανταλλαγή γνώσεων και δεξιοτήτων με τους χρήστες ή / και τις αρχές

- Δημιουργία και διατήρηση μιας βάσης δεδομένων για όλες τις εκπομπές που σχετίζονται με τους λιμένες και τη συμβολή τους στο επίπεδο της ποιότητας του αέρα σε τοπική και περιφερειακή κλίμακα, σε στενή συνεργασία με τους χρήστες του λιμένα
- Διοργάνωση κοινών πιλοτικών έργων και μελετών εφικτότητας, μαζί με τους χρήστες του λιμένα, ιδιαίτερα σε τομείς και περιοχές των επικαλυπτόμενων αρμοδιοτήτων. Με αυτό τον τρόπο η λιμενική αρχή μπορεί να δημιουργήσει μια αίσθηση συνιδιοκτησίας των προκλήσεων της ποιότητας του αέρα
- Κοινή χρήση μέσων και εμπειριών (π.χ. συν-διοργάνωση εργαστηρίων και συν-πρόσληψη εμπειρογνομόνων) για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα
- Συνεργασία με τους χρήστες του λιμένα και τις αρμόδιες αρχές ενόψει της ανάπτυξης OPS και της υποδομής ανεφοδιασμού LNG.

Εκτέλεση - καθορισμός κανόνων και διασφάλιση της συμμόρφωσης

- περιορισμός της εισόδου των οχημάτων (φορτηγών / φορτηγίδων / τρένων) σε ορισμένα τμήματα της περιοχής του λιμένα με τη δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών
- Έλεγχος της απόδοσης των εργολάβων με την εισαγωγή αναμενόμενων προτύπων, όσον αφορά στις εκπομπές, σε έγγραφα συμβάσεων κατά το στάδιο του διαγωνισμού
- Ενσωμάτωση κριτηρίων ατμοσφαιρικών εκπομπών και καλών πρακτικών λειτουργίας στις διαδικασίες διαγωνισμών που συνδέονται με συμβάσεις παραχώρησης και μίσθωσης
- Επιθεωρήσεις ώστε να διασφαλίσει ότι οι χρήστες του λιμένα και / ή οι εργολάβοι συμμορφώνονται με τους κανόνες και τις συμφωνίες

(2) εξοικονόμηση ενέργειας και κλιματική αλλαγή

Οι πιο συχνά αναφερόμενες παγκόσμιες περιβαλλοντικές ανησυχίες που σχετίζονται με τις μεταφορές είναι η υπερθέρμανση του πλανήτη και η κλιματική αλλαγή. Τοποθετούνται στο κέντρο της συζήτησης για την αειφόρο ανάπτυξη και δέχονται την περισσότερη προσοχή από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, το ευρύ κοινό, κυβερνητικές και μη-κυβερνητικές οργανώσεις. Ως πύλες του μεγαλύτερου μέρους του εξωτερικού εμπορίου της Ευρώπης, οι θαλάσσιοι λιμένες αποτελούν βασικά τμήματα των εφοδιαστικών αλυσίδων, σχεδιασμένοι για να παρέχουν μια ζωτικής σημασίας σύνδεση μεταξύ των βιομηχανιών, της αγοράς και των πηγών εφοδιασμού. Συχνά οι λιμένες αποτελούν, επίσης, και τον τόπο όπου οι βιομηχανικές δραστηριότητες λαμβάνουν χώρα, οι οποίες χρειάζονται ενέργεια για τις διαδικασίες παραγωγής τους. Η κατανάλωση ενέργειας και οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τη ναυτιλία και το λιμενικό τομέα είναι όλο και περισσότερο στο επίκεντρο της δημόσιας και πολιτικής προσοχής.

Παραδειγματισμός — δίνοντας το καλό παράδειγμα κατά τη διαχείριση των δικών του δραστηριοτήτων

- Διαχείριση της ιδιοκατανάλωσης ενέργειας συστηματικά (π.χ. παθητική / κτίρια γραφείων χαμηλής ενέργειας, χρήση ηλεκτρικών οχημάτων) και βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης
- Υπολογισμός του αποτυπώματος άνθρακα της λιμενικής αρχής και καθορισμός στόχων μείωσης προς την ουδετερότητα του άνθρακα
- Χρησιμοποίηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, όπου είναι δυνατόν για τις λιμενικές αρχές και παραγωγή ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στην λιμενική ζώνη
- Υιοθέτηση των Παγκόσμιας Διακήρυξης Λιμένων για το κλίμα
- Υποβολή εκθέσεων και ανακοίνωση των επιτευγμάτων της λιμενικής αρχής

Ενεργοποίηση - εξασφάλιση συνθηκών που διευκολύνουν τους χρήστες να ενισχύσουν βελτιωμένες επιδόσεις

- Παροχή προπαρασκευαστικών ή ολοκληρωμένων εγκαταστάσεων υποδομής για ηλεκτρική τροφοδοσία στην ξηρά (OPS) (καλωδίωση, μετατροπείς συχνότητας, μετασχηματιστές)
- Χρησιμοποίηση της λιμενικής ζώνης για την παροχή και την παραγωγή ανανεώσιμων πηγών ενέργειας καθώς και υποδομών LNG/CNG/ηλεκτρικής φόρτισης
- Δημιουργία χώρων, εγκαταστάσεων και συνθηκών για τις επιχειρήσεις ώστε να συνεργαστούν στο πλαίσιο μιας έννοιας βιομηχανικής οικολογίας
- Παροχή των συνθηκών (π.χ. συστήματα πληροφορικής, σκάφος διαχείρισης της κυκλοφορίας) για αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση και χειρισμό των πλοίων (π.χ. σύστημα υποδοχής).

Ενθάρρυνση - παροχή κινήτρων στους πιο πράσινους χρήστες του λιμένα

- Εφαρμογή ενός συστήματος παροχής κινήτρων που ανταμείβει τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές που εφαρμόζει ένα σχέδιο διαχείρισης του άνθρακα και επιτυγχάνει βελτίωση
- Εφαρμογή ενός συστήματος παροχής κινήτρων για τη στήριξη πλοιοκτητών / διαχειριστών που χρησιμοποιούν OPS
- Εφαρμογή ενός συστήματος παροχής κινήτρων για τη στήριξη των φορέων εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών που χρησιμοποιούν λιγότερη ενέργεια ή / και εναλλακτικές πηγές ενέργειας
- Παροχή κινήτρων για μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα εντός συμφωνιών παραχώρησης
- Παροχή προβολής στους προπορευόμενους συμμετέχοντες μέσω βραβείων όπως "καλύτερης επίδοσης της χρονιάς"

Συμμετοχή - ανταλλαγή γνώσεων και δεξιοτήτων με τους χρήστες ή / και τις αρχές

- Συνεργασία με τους χρήστες του λιμένα και τις αρμόδιες αρχές ενόψει της ανάπτυξης της κατάλληλης υποδομής προς και από την περιοχή του λιμανιού που επιτρέπει την αποδοτική χρήση των τρόπων μεταφοράς αναφορικά με τον άνθρακα
- Συνεργασία με τους χρήστες του λιμένα και τις αρμόδιες αρχές ενόψει της ανάπτυξης OPS και της υποδομής ανεφοδιασμού LNG

- Συνεργασία με τους χρήστες του λιμένα για τον υπολογισμό του αποτυπώματος άνθρακα της περιοχής του λιμένα
- Κοινή χρήση μέσων και εμπειριών με τους χρήστες των λιμένων και των τερματικών σταθμών με σκοπό τη βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας και τη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα

Εκτέλεση - καθορισμός κανόνων και διασφάλιση της συμμόρφωσης

- Έλεγχος της απόδοσης των εργολάβων με την εισαγωγή αναμενόμενων προτύπων όσον αφορά στην κατανάλωση και στην απόδοση ενέργειας σε έγγραφα συμβάσεων κατά το στάδιο του διαγωνισμού
- Ενσωμάτωση κριτηρίων ενεργειακής κατανάλωσης και απόδοσης και καλή πρακτική λειτουργίας στις διαδικασίες διαγωνισμών που συνδέονται με συμβάσεις παραχώρησης και μίσθωσης
- Επιθεωρήσεις ώστε να διασφαλίσει ότι οι χρήστες του λιμένα και / ή οι εργολάβοι συμμορφώνονται με τους κανόνες και τις συμφωνίες

(3) διαχείριση του θορύβου

Οι κύριες πηγές θορύβου στους λιμένες προέρχονται όχι μόνο από τις άμεσες λειτουργικές δραστηριότητες του λιμένα, αλλά και από την κυκλοφορία (οδική, σιδηροδρομική, πλοία) και τη βιομηχανία. Υπάρχουν πολλές κατευθυντήριες γραμμές για τη μέτρηση του θορύβου και την αξιολόγηση, όπως το πρόσφατο και σημαντικό έγγραφο για τα λιμάνια της κοινότητας με τίτλο «Οδηγός Καλών Πρακτικών για τη χαρτογράφηση και τη διαχείριση του θορύβου στους λιμένες»⁷⁴ που αναπτύχθηκε από τους εταίρους του Έργου NoMEPorts (διαχείριση του θορύβου στους ευρωπαϊκούς λιμένες - Noise Management in European Ports). Το μείζον πρόβλημα στη διαχείριση του θορύβου είναι για τα υπάρχοντα λιμάνια σε άμεση γεινίαση με κατοικημένες περιοχές. Τα νεόδμητα λιμάνια με τις ζώνες διαχωρισμού και το σχεδιασμό καλού προγραμματισμού μπορούν να εξασφαλίσουν τα κατάλληλα και ενισχυμένα μέτρα μετριασμού στα υψηλότερα πρότυπα.

⁷⁴ http://www.ecoport.com/templates/frontend/blue/images/pdf/good_practice_guide.pdf

Παραδειγματισμός — δίνοντας το καλό παράδειγμα κατά τη διαχείριση των δικών του δραστηριοτήτων

- Θέσπιση σχεδίου διαχείρισης του θορύβου, σύμφωνα με τον «Οδηγό Καλής Πρακτικής σχετικά με τη χαρτογράφηση και διαχείριση του θορύβου στην περιοχή του λιμανιού» που αναπτύχθηκε από τους εταίρους του έργου NoMEPorts
- Παρακολούθηση του θορύβου στο λιμάνι για να καθοριστεί η έκταση του προβλήματος, η προέλευση των σημαντικών πηγών του θορύβου και η αποτελεσματικότητα των διορθωτικών ενεργειών
- Αναζήτηση βέλτιστων διαθέσιμων τεχνικών (σιωπηλές τεχνολογίες για το δικό του στόλο και τις υποδομές)
- Επένδυση σε έργα που αποδεικνύουν τη σκοπιμότητα των νέων τεχνολογιών που υπερβαίνουν την τρέχουσα παρούσα κατάσταση

Ενεργοποίηση - εξασφάλιση συνθηκών που διευκολύνουν τους χρήστες να ενισχύσουν βελτιωμένες επιδόσεις

- Παροχή συνεχούς παρακολούθησης, συμπεριλαμβανομένης της συνεχούς καταγραφής των διαχειριστών, προκειμένου να καθορίσει η έκταση της ηχητικής όχλησης, για να βοηθήσει στον προσδιορισμό της πηγής του θορύβου και την αποτελεσματικότητα του διορθωτικών ενεργειών που πρέπει να ληφθούν
- Παροχή των προϋποθέσεων υποδομής για αθόρυβες τεχνολογίες όπως εγκαταστάσεις OPS
- Εφαρμογή τεχνικών (π.χ. φράγματα ηχοπροστασίας, ζώνες ρύθμισης) για την πρόληψη της διάδοσης του θορύβου από βιομηχανικές εργασίες και της κυκλοφορίας στο λιμάνι
- Θέσπιση συστήματος καταγραφής και διαχείρισης των παραπόνων για το θόρυβο

Ενθάρρυνση - παροχή κινήτρων στους πιο πράσινους χρήστες του λιμένα

- Κοινή χρήση και διάδοση επιτυχημένων υλοποιήσεων έργων
- Παροχή ευνοϊκών θέσεων πρόσδεσης ή άλλα κίνητρα για τα πιο ήσυχα πλοία

- Εφαρμογή ενός συστήματος παροχής κινήτρων για τη στήριξη πλοιοκτητών / διαχειριστών που χρησιμοποιούν OPS
- Εφαρμογή ενός συστήματος παροχής κινήτρων για τη στήριξη φορέων εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών που επενδύουν στον υπάρχοντα εξοπλισμό του τερματικού
- Λήψη πρωτοβουλιών ή δράσεων στήριξης, προκειμένου να περιοριστεί η κυκλοφορία φορτηγών που σχετίζεται με το λιμάνι έξω από τις κατοικημένες περιοχές πλησίον του λιμανιού (π.χ. ανάπτυξη των κατάλληλων σχεδίων δρομολογίου φορτηγών)

Συμμετοχή - ανταλλαγή γνώσεων και δεξιοτήτων με τους χρήστες ή / και τις αρχές

- Αλληλεπίδραση με την ευρύτερη λιμενική κοινότητα και παροχή βοήθειας για την εγκατάσταση μόνωσης από το θόρυβο σε κατοικημένες περιοχές ή φραγμάτων ηχοπροστασίας στα όρια του λιμένα
- Δέσμευση με τη ναυτιλιακή βιομηχανία όσον αφορά στις πρακτικές του σκάφους και στις σιωπηλές τεχνολογίες
- Ανάπτυξη σχέσεων με τους προμηθευτές εξοπλισμού για την υποστήριξη της ανάπτυξης της «τεχνολογίας ψιθύρου».

Εκτέλεση - καθορισμός κανόνων και διασφάλιση της συμμόρφωσης

- Έλεγχος της απόδοσης των εργασιών με την εισαγωγή αναμενόμενων προτύπων όσον αφορά στην παραγωγή θορύβου σε έγγραφα συμβάσεων κατά το στάδιο του διαγωνισμού
- Ενσωμάτωση απαιτήσεων διαχείρισης του θορύβου σε διαδικασίες υποβολής προσφορών που σχετίζονται με συμβάσεις παραχώρησης και μίσθωσης
- Εφαρμογή ενός συστήματος οριοθέτησης του θορύβου που λαμβάνει υπόψη απαιτήσεις για το θόρυβο στο σχεδιασμό της χωροθέτησης επιχειρήσεων ή / και των δραστηριοτήτων (π.χ. τερματικοί σταθμοί των κρουαζιερόπλοιων) εντός της λιμενικής ζώνης ενόψει του σεβασμού των αποδεκτών ορίων έκθεσης σε θόρυβο για τις γύρω κατοικημένες περιοχές
- Παρακολούθηση και επιβολή κανόνων, συμφωνιών και λειτουργικών παραμέτρων (π.χ. όρια ταχύτητας)

(4) διαχείριση των αποβλήτων

Οι λιμένες έχουν καθήκον να φροντίζουν τα δικά τους απόβλητα, αλλά και τα απόβλητα από τα πλοία, τους καταστηματάρχες και τους φορείς εκμετάλλευσης. Πρόκληση για αυτή την εργασία είναι να συμβάλουν τα λιμάνια στη μείωση των αποβλήτων με ασφαλή και αποτελεσματικό τρόπο. Υπάρχουν τρία σημαντικά ζητήματα στη διαχείριση των αποβλήτων, αν αυτά τα απόβλητα προέρχονται από την ίδια τη λιμενική δραστηριότητα, τα πλοία, τους ενοικιαστές ή άλλους χρήστες του λιμένα. Ένα ζήτημα αφορά στην τεχνική και πρακτική σχεδίαση των εγκαταστάσεων υποδοχής. Ένα άλλο θέμα είναι το σύστημα της χρέωσης για τη διαχείριση των αποβλήτων. Το τρίτο θέμα αφορά σε πληροφορίες που σχετίζονται με τη διαχείριση των αποβλήτων.

Παραδειγματισμός — δίνοντας το καλό παράδειγμα κατά τη διαχείριση των δικών του δραστηριοτήτων

- Θέσπιση σχεδίου διαχείρισης των αποβλήτων
- Συνομιλίες με τους εφοπλιστές, τους καταστηματάρχες και άλλους χρήστες του λιμένα κατά τον προγραμματισμό και το σχεδιασμό των εγκαταστάσεων υποδοχής του λιμανιού και του σχεδίου διαχείρισης αποβλήτων
- Επίδειξη αριστείας, κατά τη διαχείριση των αποβλήτων των αρχών του λιμανιού (γραφείων, στόλου, οχημάτων, δικών του δραστηριοτήτων)
- Επένδυση σε εξοπλισμό για το βέλτιστο χειρισμό των αποβλήτων
- Καθορισμός στόχων για τη μείωση του ποσού των αποβλήτων των λιμενικών αρχών
- Καθορισμός στόχων για την αύξηση της ανακύκλωσης και της επαναχρησιμοποίησης

Ενεργοποίηση - εξασφάλιση συνθηκών που διευκολύνουν τους χρήστες να ενισχύσουν βελτιωμένες επιδόσεις

- Κτίσιμο / θέσπιση λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής για τους διάφορους τύπους των αποβλήτων

- Διευκόλυνση των χρηστών του λιμένα (πλοία, ενοικιαστές και φορείς εκμετάλλευσης) να διαχωρίζουν και να παραδίδουν τα απόβλητά τους με αποτελεσματικό τρόπο
- Καθιέρωση ενός απλού συστήματος για γνωστοποίηση της πληροφόρησης σχετικά με τις ποσότητες και το είδος των αποβλήτων που τα πλοία θέλουν να παραδώσουν, προκειμένου να βελτιστοποιηθεί η υποδοχή κατά την άφιξη
- Παροχή εύκολα προσβάσιμων πληροφοριών μέσω της ιστοσελίδας του λιμανιού και με άλλα μέσα (φυλλάδια, ενημερωτικά δελτία, ενημερωτικές συναντήσεις)

Ενθάρρυνση - παροχή κινήτρων στους πιο πράσινους χρήστες του λιμένα

- Παρακολούθηση του όγκου των αποβλήτων και των τύπων τους και υποβολή εκθέσεων για εκείνα στα πλοία
- Συμπερίληψη αμοιβών συλλογής αποβλήτων στο πλαίσιο της λιμενικών τελών
- Εφαρμογή ενός συστήματος παροχής κινήτρων που ανταμείβει τον διαχωρισμό αποβλήτων
- Εφαρμογή ενός συστήματος παροχής κινήτρων που ανταμείβει σκάφη με το λιγότερο λασπόνερο

Συμμετοχή - ανταλλαγή γνώσεων και δεξιοτήτων με τους χρήστες ή / και τις αρχές

- Συνεργασία με τους πράκτορες με σκοπό την παροχή ακριβών και ενημερωμένων πληροφοριών που σχετίζονται με τα απόβλητα προς τους ιδιοκτήτες των πλοίων
- Συνεργασία με άλλα λιμάνια και ανταλλαγή πληροφοριών που σχετίζονται με τα απόβλητα (π.χ. εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων)
- Παρακολούθηση και ενημέρωση των μειώσεων του κόστους λόγω της διαλογής των αποβλήτων
- Ταξινόμηση των βιολογικών αποβλήτων (αν είναι δυνατόν) και παρακολούθηση του ποσού της πράσινης ενέργειας που θα παραχθεί

Εκτέλεση - καθορισμός κανόνων και διασφάλιση της συμμόρφωσης

- Ενσωμάτωση καλών πρακτικών διαχείρισης των αποβλήτων σε διαδικασίες διαγωνισμών που συνδέονται με τις συμβάσεις παραχώρησης και τις συμβάσεις μίσθωσης
- Παρακολούθηση και εξασφάλιση ότι οι χρήστες του λιμένα συμμορφώνονται με τους κανόνες και τις συμφωνίες

(5) διαχείριση του νερού

Οι λιμενικές αρχές έχουν σαφή ενδιαφέρον για τη διαχείριση νερού, τόσο από την άποψη της κατανάλωσης πόσιμου νερού όσο και της ποιότητας του νερού. Σε αυτό το πλαίσιο, η πρόκληση για τους λιμένες είναι να δοθεί προτεραιότητα στις διαδικασίες διαχείρισης των υδάτων τους, ως μέρος της εταιρικής και κοινωνικής τους ευθύνης και των στόχων τους, καθώς και της συνεχούς βελτίωσης των περιβαλλοντικών προγραμμάτων των λιμένων.

Παραδειγματισμός — δίνοντας το καλό παράδειγμα κατά τη διαχείριση των δικών του δραστηριοτήτων

- Θέσπιση σχεδίου διαχείρισης των υδάτων
- Καθορισμός στόχων για τη μείωση της άμεσης ίδιας χρήσης νερού και της έμμεσης κατανάλωσης στο εσωτερικό των υποδομών ακινήτων χρησιμοποιώντας τις διαθέσιμες τεχνολογίες (π.χ. συνεχής παρακολούθηση της ζήτησης νερού για τον εντοπισμό διαρροών, ακροφύσια ψεκασμού στις βρύσες νερού, ροές που λειτουργούν με αισθητήρες)
- Καθιέρωση της παρακολούθησης διαρροών και δοκιμασμένες διαδικασίες αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης για την ξηρά και τη θάλασσα
- Η διασφάλιση ότι ο δικός τους εξοπλισμός διακίνησης φορτίου συμβαδίζει με τις βέλτιστες περιβαλλοντικές πρακτικές (π.χ. κλειστό αρπαγές, Eco-Hopper) που ελαχιστοποιούν διαρροές
- Διασφάλιση ότι το προσωπικό της λιμενικής αρχής είναι περιβαλλοντικά ενήμερο, εκπαιδευμένο με δυναμική και υποδειγματική συμπεριφορά
- Διάδοση των προσπαθειών της λιμενικής αρχής στον τομέα της διαχείρισης των υδάτων προς το ευρύ κοινό

Ενεργοποίηση - εξασφάλιση συνθηκών που διευκολύνουν τους χρήστες να ενισχύσουν βελτιωμένες επιδόσεις

- Παροχή υποδομών, υποστήριξη, κατάρτιση, για τη λειτουργία και τις διαδικασίες που είναι απαραίτητες για την παρακολούθηση της καλής περιβαλλοντικής διαχείρισης
- Παροχή υποδομής στα επιφανειακά ύδατα και στα συστήματα για τη διαχείριση της παρακολούθησης της απορροής νερού
- Ενημέρωση για τον καλύτερο εξοπλισμό, τις τεχνολογίες και τους παρόχους υπηρεσιών και ενημέρωση των φορέων εκμετάλλευσης των λιμένων

Ενθάρρυνση - παροχή κινήτρων στους πιο πράσινους χρήστες του λιμένα

- Εφαρμογή ενός συστήματος παροχής κινήτρων για επιβράβευση των χρηστών του λιμένα που υπερβαίνουν τις ελάχιστες απαιτήσεις συμμόρφωσης
- Ενθάρρυνση της εξωτερικής πιστοποίησης από Τρίτα Μέρη μέσω της παροχής κινήτρων
- Προώθηση και διάδοση θετικών εμπειριών, όπως προληπτική μείωση των λιμενικών εξόδων των φορέων μειώνοντας τη χρήση του νερού τους
- Παροχή προβολής στους προπορευόμενους συμμετέχοντες μέσω βραβείων όπως "καλύτερης επίδοσης της χρονιάς"

Συμμετοχή - ανταλλαγή γνώσεων και δεξιοτήτων με τους χρήστες ή / και τις αρχές

- Επανεξέταση και παρακολούθηση των απορρίψεων του έρματος των πλοίων, των λυμάτων ή των υδροσυλλεκτών σε συνεργασία με τον κρατικό έλεγχο των λιμένων
- Συνεργασία με τους φορείς εκμετάλλευσης λιμένων και τις αρμόδιες αρχές για τη διαχείριση των περιστατικών, τις διαδικασίες αντιμετώπισης και τη βελτίωση της διαδικασίας
- Διεξαγωγή κοινών ασκήσεων για τη βελτίωση της εταιρικής σχέσης κατά το χειρισμό περιστατικών που έχουν επίπτωση στην ποιότητα του νερού (π.χ. διαρροές)
- Συνεργασία με τους φορείς εκμετάλλευσης λιμένων και τις αρμόδιες αρχές για τη συνεχή παρακολούθηση (π.χ. της ποιότητας του νερού, της ποιότητας της

επιφάνειας απορροής του νερού και της ποιότητας των ποταμών και των ιζημάτων)

Εκτέλεση - καθορισμός κανόνων και διασφάλιση της συμμόρφωσης

- Συστηματική διαχείριση και εφαρμογή διορθωτικών και προληπτικών ενεργειών που διατυπώθηκαν μετά από ελέγχους, εκθέσεις, παρατηρήσεις ή επεισόδια
- Έλεγχος της απόδοσης του εργολάβου με την εισαγωγή αναμενόμενων προτύπων όσον αφορά στην κατανάλωση νερού και τις πράξεις που μπορούν να επηρεάσουν την ποιότητα των υδάτων σε έγγραφα συμβάσεων κατά το στάδιο δημοπράτησης
- Ενσωμάτωση κριτηρίων κατανάλωσης νερού και καλής επιχειρησιακής πρακτικής σε διαδικασίες υποβολής προσφορών που σχετίζονται με συμβάσεις παραχώρησης και μίσθωσης
- Επιχείρηση περιβαλλοντικών ελέγχων του χώρου ή / και συχνή ζήτηση περιβαλλοντικών εκθέσεων για να εξασφαλιστεί ότι οι χρήστες του λιμένα και / ή εργολάβοι συμμορφώνονται με τους κανόνες και τις συμφωνίες
- Επιβολή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει», όταν συμβαίνουν περιστατικά

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με βάση την πεποίθηση ότι η ενημέρωση και εμπλοκή των πολιτών, αποτελούν τον «ακρογωνιαίο λίθο» για οποιαδήποτε προσπάθεια βιώσιμης ανάπτυξης, ο ρόλος της περιβαλλοντικής εκπαίδευσης και της μη τυπικής εκπαίδευσης στη διαμόρφωση περιβαλλοντικής συνείδησης και κριτικής σκέψης και στον τρόπο δράσης μικρών και μεγάλων είναι πολύ σημαντικός.

Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης έχει πλέον καθιερωθεί με τη δημοσίευση της Έκθεσης Brundtland της Επιτροπής το 1987. Στη Διάσκεψη του Ρίο το 1992 η ιδέα της αειφόρου ανάπτυξης ενισχύθηκε περαιτέρω. Μετά τη διάσκεψη του Γιοχάνεσμπουργκ το 2002, η αειφόρος ανάπτυξη ως έννοια δεν αποτελεί πλέον θέμα θεωρητικής διαμάχης. Στις 7 Ιουνίου του 2006, η Επιτροπή δημοσίευσε μια Πράσινη

Βίβλο σχετικά με τις διάφορες πτυχές μιας μελλοντικής κοινοτικής θαλάσσιας πολιτικής. Η Πράσινη βίβλος είναι αποτέλεσμα απόφασης της Επιτροπής που λήφθηκε τον Μάρτιο του 2005 για την κίνηση διαδικασίας διαβούλευσης για το μέλλον των ευρωπαϊκών θαλασσών. Εκτός από τις θαλάσσιες δραστηριότητες, η προτεινόμενη προσέγγιση αφορά στην ποιότητα ζωής στις παράκτιες περιοχές. Η Πράσινη και η Λευκή Βίβλος για την προσαρμογή, αποτελούν τις πρώτες αξιόλογες απόπειρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης να δομήσει σταδιακά τον πυλώνα της προσαρμογής στον Ευρωπαϊκό χώρο, δίδοντας έμφαση σε διαδικασίες, πρακτικές και μέτρα προληπτικής προσαρμογής.

Τα 28 κράτη μέλη της ΕΕ, τα 23 διαθέτουν ακτογραμμή – και το 41 % του συνόλου των Ευρωπαίων ζουν στις 378 παράκτιες περιφέρειες της ΕΕ. Τα ύδατα αυτά συμβάλλουν στην παροχή τροφίμων και τη διατήρηση θέσεων εργασίας και στηρίζουν ζωτικά οικοσυστήματα. Οι θάλασσες και οι ωκεανοί απορροφούν παγκοσμίως το 25-30% των εκπομπών CO₂ και αποτελούν πηγή βιοπορισμού για 3 δισεκατομμύρια ανθρώπους.

Η ναυτιλία είναι ζωτικής σημασίας για το διεθνές και εσωτερικό εμπόριο της Ευρώπης και παραμένει η ραχοκοκαλιά των συναφών προς τη θάλασσα συνεργατικών σχηματισμών. Ωστόσο, ο κλάδος αυτός θα συνεχίσει να ευημερεί μόνον εφόσον η Ένωση εξακολουθήσει να εργάζεται με στόχο την επίτευξη ενός υψηλού επιπέδου θαλάσσιας ασφάλειας και προστασίας, το οποίο θα συμβάλει στη διαφύλαξη της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος και θα προωθήσει ταυτόχρονα ισότιμες συνθήκες ανταγωνισμού σε διεθνές επίπεδο.

Τα λιμάνια μπορεί να βελτιώσουν τις περιβαλλοντικές επιδόσεις τους εξασφαλίζοντας παράλληλα τη βιωσιμότητά τους μέσα από πιο υπεύθυνες σχέσεις με τις τοπικές κοινωνίες. Η οικονομική βιωσιμότητα της ακτοπλοΐας και η βελτίωση των περιβαλλοντικών κι ενεργειακών επιδόσεων των πλοίων μπορούν να διασφαλιστούν με μείωση της κατανάλωσης ορυκτών καυσίμων προώθηση εναλλακτικών καυσίμων και ιδιαίτερα ΑΠΕ αλλαγές στην τεχνολογία των πλοίων αλλά και των μηχανών.

Οι τρόποι μεταφοράς πρέπει να αλληλοσυμπληρώνονται και να αλληλεπιδρούν και παράμετροι πρέπει να χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό της τρέχουσας και μελλοντικής κατανομής των τρόπων μεταφοράς σε χώρες και

περιφέρειες, σύμφωνα με τις επιμέρους δυνατότητές τους. Περαιτέρω, η χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς θα πρέπει να προωθείται συστηματικά ακόμη και για σύντομες και μεσαίες αποστάσεις.

Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (ΘΧΣ) και η Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών (ΟΔΠΖ) εξασφαλίζουν τον αποτελεσματικό διατομεακό και διασυνοριακό σχεδιασμό των θαλάσσιων υδάτων και τη διαχείριση των παράκτιων ζωνών, με την Επιτροπή να λειτουργεί ως μεσολαβητής για την ανάπτυξη ενός κοινού πλαισίου όλων αυτών. Αυτά αποτελούν απαραίτητα εργαλεία για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας, της νομικής προβλεψιμότητας και της μείωσης των δαπανών για τους επενδυτές και τους φορείς εκμετάλλευσης, ειδικότερα εκείνους που δραστηριοποιούνται σε διασυνοριακές περιοχές.

Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το 2015, καθώς αποτελεί σταθμό για την ανάληψη δράσης για να επιτευχθεί ο στόχος του 2020. Δεδομένου, ωστόσο, ότι οι θάλασσες και τα οικοσυστήματα δεν περιορίζονται από τα εθνικά σύνορα, η έλλειψη συνδυασμένης δράσης εξακολουθεί, επίσης, να παραμένει βασικό εμπόδιο.

Η αποδοτική συντροπικότητα στην κινητικότητα των επιβατών και στη μεταφορά εμπορευμάτων σε ολόκληρη την αλυσίδα των μεταφορών και των υπηρεσιών εφοδιαστικής, που υπολογίζεται με όρους οικονομικού οφέλους, προστασίας του περιβάλλοντος, ενεργειακής ασφάλειας, κοινωνικών, υγειονομικών και εργασιακών συνθηκών και ζητημάτων ασφάλειας, και που λαμβάνει υπόψη την εδαφική συνοχή και το γεωγραφικό περιβάλλον στις επί μέρους χώρες και περιφέρειες, θα πρέπει να αποτελεί την κεντρική ιδέα της μελλοντικής πολιτικής μεταφορών.

Μια πτυχή της αειφόρου ανάπτυξης αφορά στη διαχείριση των λιμένων. Ωστόσο, οι διαθέσιμες εκτάσεις εκλείπουν και η επέκταση των λιμανιών περιορίζεται λόγω των αυστηρών περιβαλλοντικών πιέσεων, με αποτέλεσμα οι λιμενικές δραστηριότητες να επιστρέφουν στις πόλεις με την ανάπλαση των παλιών λιμενικών ζωνών. Αυτή η τάση συνοδεύεται όμως από ένα σοβαρό πρόβλημα: το σύνδρομο NIMBY, από τα αρχικά των λέξεων Not In My Back Yard, που καθιστά δύσκολη την εγκατάσταση των λιμενικών δραστηριοτήτων κοντά σε κατοικημένες ζώνες. Για πολλά λιμάνια ωστόσο πρόκειται για μια αναπόδραστη εξέλιξη, η οποία προϋποθέτει

προσπάθεια και από τις δύο πλευρές: οι λιμενικές αρχές οφείλουν να διασφαλίζουν ότι το λιμάνι είναι όσο το δυνατό πιο καθαρό, διακριτικό και ασφαλές, θα σέβεται την πόλη χωρίς να την επιβαρύνει, θα είναι ανοικτό στους κατοίκους με χώρους ψυχαγωγίας και πολιτισμού και θα προσφέρει σύγχρονες και ανταγωνιστικές υπηρεσίες σε ταξιδιώτες και επιχειρήσεις, λειτουργώντας ως πλατφόρμα ευρύτερης τοπικής ανάπτυξης και δημιουργίας: οι πολίτες με τη σειρά τους πρέπει να συνειδητοποιήσουν ότι το λιμάνι συμβάλλει στη γενικότερη ευζωία τους. Οι νέες πολιτικές θα βοηθήσουν να αυξηθεί η συμβολή των λιμένων στην ευημερία και την ποιότητα της ζωής της Ευρώπης, όχι μόνο στην ακτή αλλά και στις περιοχές της ευρύτερης ενδοχώρας της Ευρώπης.

9. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΑ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ MARPOL 73/78

Παράρτημα Ι

Σύμφωνα με το Παράρτημα Ι, η πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο επιτυγχάνεται με διάφορους τρόπους. Η μείωση κατά το ήμισυ της απόρριψης πετρελαίου για πλοία που παραδόθηκαν μετά την 31^η Δεκεμβρίου 1979⁷⁵ και οι αλλαγές που επέβαλε στα δεξαμενόπλοια αναφορικά με την υιοθέτηση ξεχωριστών δεξαμενών έρματος με επιστόμια ασφαλείας και δεύτερου συστήματος αντλίες και σωληνώσεις μεταφοράς, ελαχιστοποίησε την πιθανότητα θαλάσσιας ρύπανσης μέσω της διαδικασίας ερματισμού-αφερματισμού. Επίσης, το σύστημα πλύσης των δεξαμενών με αργό πετρέλαιο (COW - Crude Oil Washing), έχει θετικά αποτελέσματα και για το περιβάλλον και για το ίδιο το πλοίο (εμπόδιση μείωσης της χωρητικότητάς του εξαιτίας των καταλοίπων του φορτίου, μεγαλύτερη διάρκεια ζωής των ελασμάτων του).

Όσον αφορά στην απόρριψη πετρελαίου, το Παράρτημα Ι καθορίζει «ειδικές περιοχές»⁷⁶ (Μεσόγειος, Βαλτική Θάλασσα, Μαύρη Θάλασσα, Βόρεια Θάλασσα, Ερυθρά Θάλασσα, ο Περσικός Κόλπος, η ευρύτερη περιοχή της Καραϊβικής και η Θάλασσα της Ανταρκτικής) όπου απαγορεύεται οποιαδήποτε απόρριψη. Τα Δ/Ξ άνω των 150κοχ υποχρεούνται να έχουν συστήματα αυτόματης παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου (ODMCS)⁷⁷, ενώ όλα τα Δ/Ξ πρέπει να διαθέτουν ελαιοδιαχωριστήρα των 100 ppm⁷⁸ και σύστημα φιλτραρίσματος με αυτόματο διακόπτη εκροής⁷⁹. Επίσης, όλα τα Δ/Ξ με μονό τοίχωμα άνω των 15 ετών θα

⁷⁵ διατηρώντας τα τροποποιημένα κριτήρια της Συνθήκης OILPOL του 1969

⁷⁶ Άρθρο 11 του Παραρτήματος (special areas)

⁷⁷ Κανονισμός 15

⁷⁸ Κανονισμός 16

⁷⁹ Β.Τσελέντης, 2008, Διαχείριση θαλάσσιου περιβάλλοντος και ναυτιλία, σ.72

αξιολογούνται μέσω του δείκτη CAS, και η λειτουργία τους θα αποφασίζεται από το κράτος σημαίας, χωρίς όμως να υπερβαίνονται τα 25 τους χρόνια⁸⁰.

Οι Κανονισμοί 13H και 13Z επιτρέπουν τη μεταφορά πετρελαίου μεγάλου ιξώδους (Heavy Grade Oil, HGO) από πλοία μονού τοιχώματος μόνο με συγκεκριμένα κριτήρια (μέγεθος και ηλικία του πλοίου, προϋποθέσεις μεταφοράς κ.α.), παραθέτοντας πάντα στη λιμενική αρχή το δικαίωμα άρνησης εισόδου σε πετρελαιοφόρα μονού τοιχώματος στο λιμένα της ή στα παράκτια τερματικά της.

Παράρτημα II

Σύμφωνα με το Παράρτημα II, απαγορεύεται η απόρριψη χημικών ουσιών σε απόσταση μικρότερη των 12 ναυτικών μιλίων από τη στεριά και σε περιοχές με βάθη κάτω των 25 μέτρων και σε περίπτωση που δεν τηρούνται και άλλες προϋποθέσεις (όριο ταχύτητας του πλοίου, ανώτατο όριο απορριπτόμενου φορτίου κ.α.), συμπεριλαμβανομένων και των «ειδικών περιοχών». Οι επιβλαβείς υγρές χύδην χημικές ουσίες, σύμφωνα με την Αναθεώρηση του Παραρτήματος II στις 15 Οκτωβρίου 2005⁸¹, χωρίζονται σε τέσσερις κατηγορίες ανάλογα με το μέγεθος των επιβλαβών συνεπειών τους, αναφέροντας την *Κατηγορία X* ως εκείνη της οποίας οι επιβλαβείς υγρές ουσίες που θα κατέληγαν στη θάλασσα λόγω διαδικασιών καθαρισμού των δεξαμενών ή αφερματισμού, θα αποτελούσαν το μεγαλύτερο κίνδυνο για το θαλάσσιο περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία. Ακολουθεί η *Κατηγορία Y*, η *Κατηγορία Z* και η *Κατηγορία* που περιλαμβάνει άλλες ουσίες όχι ιδιαίτερα επικίνδυνες για τη θαλάσσια ζωή ή τον άνθρωπο. Σημαντική είναι και η παράμετρος που ορίζει ότι τα φυτικά έλαια θα πρέπει πλέον να μεταφέρονται με δεξαμενόπλοια χημικού φορτίου.

Ο Κανονισμός II του Παραρτήματος II επιβάλλει για το πλοίο την ύπαρξη Διεθνούς Πιστοποιητικού (Δ.Π.) πρόληψης της ρύπανσης από τη μεταφορά επιβλαβών υγρών χύδην ουσιών, το οποίο θα δίδεται στο πλοίο μετά από ελέγχους αναφορικά με την κατάστασή του και την κατάσταση των συστημάτων του. Το Διεθνές Πιστοποιητικό θα έχει χρονική ισχύ 5 έτη με δικαίωμα ελέγχου από τον αρμόδιο φορέα ή από Κράτος-Μέλος που έχει υπογράψει τη Σύμβαση MARPOL, και

⁸⁰ Αναθεώρηση του Κανονισμού 13Z του Παραρτήματος I

⁸¹ τέθηκε σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 2007

δυνατότητα ανάκλησης της ισχύος του εάν ενδεχόμενη αλλαγή της κατάστασης του πλοίου δε συμβαδίζει με το Διεθνές Πιστοποιητικό. Επίσης, το αναθεωρημένο Παράρτημα ορίζει διατάξεις σχετικά με τη βελτίωση του τεχνολογικού εξοπλισμού και του μέγιστου υπολείμματος στις δεξαμενές των πλοίων που κατασκευάζονται από το 2007.

Παράρτημα III

Το Παράρτημα III αναφέρεται στις επιβλαβείς υγρές συσκευασμένες ουσίες και στην υιοθέτηση προληπτικών μέτρων για την αποτροπή της μόλυνσης, καθώς και στην έκδοση εγκυκλίων αναφορικά με τη συσκευασία και τη μεταφορά τους. Οι «επιβλαβείς ουσίες», έτσι όπως προβλέπονται από το Διεθνή Κώδικα Θαλάσσιων Επικίνδυνων Φορτίων (IMDG Code) κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με τον Πίνακα 1:

Πίνακας 16: Επιβλαβείς ουσίες

ΚΛΑΣΗ	ΕΠΙΒΛΑΒΗΣ ΟΥΣΙΑ
Κλάση 1	Εκρηκτικά
Κλάση 2	Αέρια συμπιεσμένα, υγροποιημένα ή σε διάλυμα υπό πίεση
Κλάση 3	Εύφλεκτα υγρά
Κλάση 4	Εύφλεκτα στερεά
Κλάση 5	Οξειδωτικές ουσίες
Κλάση 6	Τοξικές ουσίες
Κλάση 7	Ραδιενεργές ουσίες (κατηγορίες I, II, III)
Κλάση 8	Διαβρωτικές ουσίες
Κλάση 9	Διάφορες επικίνδυνες ουσίες

Πηγή: Β. Τσελέντης, 2008, Διαχείριση θαλάσσιου περιβάλλοντος και ναυτιλία

Εάν κριθεί ότι για διάφορους τεχνικούς ή επιστημονικούς λόγους δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις ασφαλούς μεταφοράς, τότε, βάσει Κανονισμού, είναι δυνατή η απαγόρευση της εξολοκλήρου ή η μείωση της μεταφερόμενης ποσότητας.

Παράρτημα IV

Το Παράρτημα IV περιλαμβάνει 11 Κανονισμούς για την πρόληψη της ρύπανσης από λύματα πλοίων, όπου ορίζει την ασφαλή απόρριψη σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 ναυτικών μιλίων από την ακτή. Εάν τα λύματα είναι πολτοποιημένα και απολυμασμένα με εγκεκριμένα συστήματα η απόρριψη μπορεί να γίνει σε απόσταση 4 ναυτικών μιλίων και σε περίπτωση που το πλοίο έχει

επεξεργαστεί τα λύματα σε ειδική εγκατάσταση, η απόρριψη μπορεί να γίνει οπουδήποτε με ταχύτητα άνω των 4 μιλίων ανά /ώρα.

Το Παράρτημα IV επιβάλλει για το πλοίο την ύπαρξη ενός Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης της Ρύπανσης από Λύματα, πενταετούς διάρκειας μετά από τη διενέργεια σχετικού ελέγχου για τη χορήγησή του. Επίσης, οι χώρες-μέλη της MARPOL υποχρεούνται να παρέχουν εγκαταστάσεις υποδοχής λυμάτων στους λιμένες και στους τερματικούς σταθμούς τους, σύμφωνα με το πρότυπο του Κανονισμού 11 του Παραρτήματος. Η Αναθεώρηση του Παραρτήματος IV που τέθηκε σε ισχύ την 1^η Αυγούστου 2005 ορίζει ότι τα πλοία πρέπει να διαθέτουν σύστημα διαχείρισης λυμάτων ή δεξαμενή για την αποθήκευσή τους.

Παράρτημα V

Το Παράρτημα V περιλαμβάνει 9 Κανονισμούς για την πρόληψη της ρύπανσης από απορρίμματα πλοίων, όπως η μείωση του όγκου τους, η σωστή διαχείριση και αποθήκευσή τους, η παράδοσή τους στην ξηρά και η απόρριψή τους υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις σε θαλάσσιους χώρους (όχι «ειδικές περιοχές»). Επίσης, αναφέρεται στη δημιουργία εγκαταστάσεων υποδοχής αποβλήτων στους λιμένες, λαμβάνοντας υπ'όψιν παραμέτρους όπως οι ποσότητες και ο τύπος των αποβλήτων, οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις, η τιμολόγησή τους και το κόστος εναλλακτικών τεχνικών διαχείρισής τους. Παράλληλα δίδονται κίνητρα στους πλοιοκτήτες για την εγκατάσταση μονάδας επεξεργασίας απορριμμάτων στα πλοία διευκολύνοντας την παράδοσή τους στη στεριά. Το Παράρτημα V απευθύνεται και σε όσους ασχολούνται ερασιτεχνικά με τη θάλασσα, ως υπαίτιοι δημιουργίας απορριμμάτων.

Παράρτημα VI

Το Παράρτημα VI περιλαμβάνει 3 Κεφάλαια, 19 Κανονισμούς και 5 Προσαρτήματα (Πίνακας 4) για την πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία και είναι δεσμευτικό για τις χώρες-μέλη της MARPOL ανεξαρτήτως εάν το έχουν αποδεχτεί ή όχι. Εκτός από το παγκόσμιο όριο 4,5% της μάζας στην περιεκτικότητα σε θείο του πετρελαίου καυσίμων, το παράρτημα VI περιέχει τις διατάξεις που επιτρέπουν ειδικές Περιοχές Ελέγχου Εκπομπής Θείου (Sulphur

Emission Control Areas - SECAs). Ο IMO προσθέτει ότι, αρχίζοντας από το 2010, η μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο στις SECAs θα είναι 1,0%. Σε ισχύ από το 2015, ένα ακόμα χαμηλότερο όριο του θείου θα είναι υποχρεωτικό στις SECAs, δεδομένου ότι μόνο 0,1% των καυσίμων θα επιτρέπονται για όλες τις δραστηριότητες.

Πίνακας 17: Παράρτημα VI MARPOL

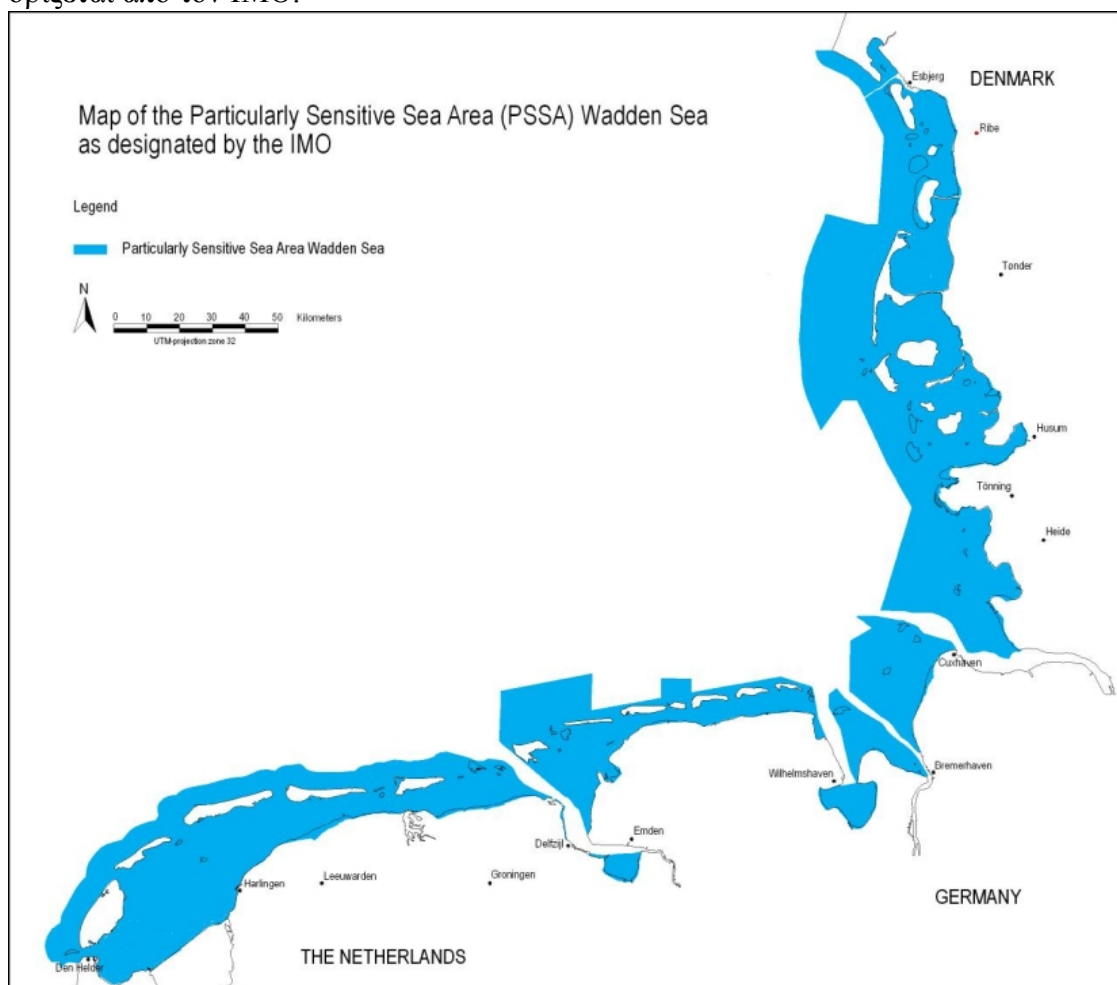
ΚΕΦ.	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ	ΘΕΜΑΤΑ
I	1-4	Εφαρμογές, ορισμοί, γενικές εξαιρέσεις, ισοτιμίες
II	5-11	Επιθεωρήσεις, πιστοποιήσεις, έλεγχοι
III	12	Ουσίες που καταστρέφουν τη στιβάδα του Όζοντος (ODS)
	13	Οξειδία Αζώτου (NOx)
	14	Οξειδία Θείου (SOx)
	15	Πτητικές Οργανικές Ενώσεις (VOC)
	16	Αποτέφρωση επί του Πλοίου
	17	Εγκαταστάσεις Υποδοχής Αποβλήτων Πλοίων
	18	Ποιότητα Πετρελαιοειδών Καυσίμων
	19	Απαιτήσεις για τις εξέδρες και Υποβρύχιες Εξορύξεις

Πηγή: Β.Τσελέντης, 2008, Διαχείριση θαλάσσιου περιβάλλοντος και ναυτιλία

Μια «Ιδιαίτερα Ευαίσθητη Θαλάσσια Περιοχή» (PSSA) σύμφωνα με τη MARPOL, είναι μια περιοχή που χρειάζεται ειδική προστασία μέσω του IMO, λόγω της σημασίας που της αναγνωρίζεται για οικολογικούς, κοινωνικο-οικονομικούς ή επιστημονικούς λόγους, η οποία μπορεί να είναι ευάλωτη σε βλάβες που προκαλούνται από τις διεθνείς ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Τα κριτήρια για τον προσδιορισμό των ιδιαίτερα ευαίσθητων θαλάσσιων περιοχών περιλαμβάνουν οικολογικά κριτήρια, όπως είναι τα μοναδικά ή σπάνια οικοσυστήματα, η ποικιλομορφία του οικοσυστήματος, ή η ευπάθεια στην υποβάθμιση από φυσικά φαινόμενα ή ανθρώπινες δραστηριότητες - κοινωνικά, πολιτιστικά και οικονομικά κριτήρια, όπως είναι η σημασία της περιοχής για την αναψυχή ή τον τουρισμό – επίσης, τα επιστημονικά και εκπαιδευτικά κριτήρια, όπως η βιολογική έρευνα ή η ιστορική αξία.

Πίνακας 18: Παράδειγμα ιδιαίτερα ευαίσθητης θαλάσσιας περιοχής (PSSA), όπως ορίζεται από τον IMO.



Πηγή: Wadden Sea Secretariat

Κατάλογος των εγκριμένων Ιδιαίτερα Ευαίσθητων Θαλάσσιων Περιοχών⁸²

- ο Ύφαλος Great Barrier Reef, Αυστραλία (ορίστηκε PSSA το 1990)
- ο Αρχιπέλαγος Sabana-Camagüey Archipelago στη Κούβα (1997)
- το Νήσος Μαίηλο, Κολομβία (2002)
- η θάλασσα γύρω από τη Φλόριδα Κιζ, ΗΠΑ (2002)
- η Θάλασσα Wadden, Δανία, Γερμανία, Ολλανδία (2002)
- ο Εθνικός Δρυμός Paracas, Περού (2003)
- τα Βορειο-ευρωπαϊκά Ύδατα (2004)
- Επέκταση του υπάρχοντος Ύφαλος Great Barrier Reef PSSA να συμπεριλάβει το Torres Strait (που προτείνονται από την Αυστραλία και την Παπούα Νέα Γουινέα) (2005)
- τα Νησιά Καναρίνια, Ισπανία (2005)
- ο Αρχιπέλαγος Γαλάπαγος, Ισημερινός/Εκουαντόρ (2005)
- the Baltic Sea area, Denmark, Estonia, Finland, Germany, Latvia, Lithuania, Poland and Sweden (2005)
- το Θαλάσσιο Εθνικό Μνημείο Papahānaumokuākea, ΗΠΑ (2007)

⁸² <http://www.seos-project.eu>

10. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Β.Τσελέντης, 2008, Διαχείριση θαλάσσιου περιβάλλοντος και ναυτιλία, εκδ.Σταμούλη
- Σ.Θεοδωρόπουλος, Μ.Λεκάκου, Α.Πάλλης 2006, Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, ΤΥΠΩΘΗΤΩ – ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΑΡΔΑΝΟΣ
- Κ.Χλωμούδης, 2001, «Οργάνωση και Διοίκηση Λιμένων», Εκδόσεις Τζέι- Τζέι Ελλάς
- Α.Πάλλης, Κ.Χλωμούδης, 2001, Προς μια Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική, Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα
- C.Chlomoudis, A.Pallis, 2002, European Union Port Policy, the movement towards a long-term strategy, Ellinika Grammata
- Economic Aspects of Adaptation to Climate Change (OECD, 2008) και Stern Review on the Economics of Climate Change, (HM Treasury, 2006).
- Έλενα Ερμείδου, 2009, ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ, ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΑ ΧΕΡΙΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΝ ΠΑΙΚΤΩΝ, Η Ελλάδα σημαντικός εταίρος των κυριότερων αναδυόμενων αγορών της Ευρώπης και της Ασίας
- Μενουδάκος Κ. (1997), «Προστασία του περιβάλλοντος στο ελληνικό δημόσιο δίκαιο. Η συμβολή της νομολογίας του ΣτΕ», Νόμος και Φύση, τόμος 4, τχ. 1, σ. 9-21
- Δημήτρης Μπουρίκος, 2006, Πρόγραμμα για την Αειφόρο Ανάπτυξη στο Αιγαίο, ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Περιβάλλοντος και Πολιτισμού, Εκστρατεία «Τουρισμός με Μέλλον», Θεματική: Ισπανικό Μοντέλο, Τίτλος έρευνας: Η ΥΠΟΝΟΜΕΥΣΗ ΤΗΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗ ΙΣΠΑΝΙΑ-Ένα παράδειγμα προς αποφυγή για την Ελλάδα
- Velasquez E. (2006), "An input-output model of water consumption: Analysing intersectoral water relationships in Andalusia", Ecological Economics, 56, σελ. 226-240.
- ΣΩΤΗΡΗΣ ΘΕΟΦΑΝΗΣ, ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΙΛΕ, 10 Ιανουαρίου 2007, "Οι πρόσφατες εξελίξεις στο παγκόσμιο σκηνικό παροχής λιμενικών υπηρεσιών: Ο ρόλος των επενδυτικών κεφαλαίων υποδομών. Ποιό θα είναι το επόμενο βήμα;", Πρόγραμμα Εμπορευματικών & Ναυτιλιακών Μεταφορών Center For Advanced Infrastructure Transportation (Cait) Εξελίξεις & Πρακτικές Στην Οργάνωση, Λειτουργία & Διοίκηση Των Λιμένων & Λιμενικών Τερματικών Εγκαταστάσεων
- Συνθετική έκθεση για το 2001 της Διακυβερνητικής Ομάδας για την Κλιματική Αλλαγή (IPCC climate change 2001: synthesis report). XVIIIη ολομέλεια της IPCC Wembley, Ηνωμένο Βασίλειο, 24/29.09.2001

ΚΕΙΜΕΝΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

- COM(2006) Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας, Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις Μεταφορές, COM(2006) 314 τελικό, 22.6.2006
- COM(2007) Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, COM(2007) 575 τελικό, 10.10.2007
- (COM(2004) ΕΚ, Τροπολογία: Mía De Vits, Τροπολογία 36, Άρθρο 3, παράγραφος 6, (COM(2004)0654 – C6-0147/2004 – 2004/0240(COD)), 24.8.2005
- Δ.Σ. "OPRC - HNS" 2000: Για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες

Οδηγία 2000/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Νοεμβρίου 2000 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου που δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων CL 332 της 28.12.2000.

Οδηγία 91/689/ΕΟΚ «για τα επικίνδυνα απόβλητα» του Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 1991.,

Διατάξεις του άρθρου 7 (παρ.1) της οδηγίας 91/156/EK του Συμβουλίου της 18ης Μαρτίου 1991,

Δ.Σ. "OPRC 1990": Για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο

Οδηγία 2002/95 "σχετικά με τον περιορισμό της χρήσης ορισμένων επικίνδυνων ουσιών σε είδη ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού" και 2002/96 "σχετικά με τα απόβλητα ειδών ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού" του Συμβουλίου της 27ης Ιανουαρίου 2003"

European Commission Secretariat General, 2004

COM(2007) Ανακοίνωση σχετικά με Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική, 18.10.2007
COM(2007) 616 τελικό {SEC(2007)1339}{SEC(2007)1340}

COM(2007) 575 Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση
COM(2007) 575 τελικό

Οδηγία 92/43/ΕΟΚ.

Οδηγία 79/409/ΕΟΚ.

Οδηγία 2000/60/EK.

Οδηγία 99/31/EK.

COM(2006) 846 και SEC(2007) 1283.

COM(2007) 575 και SEC(2007) 1278.

2000/60/EK, Πρότυπα ποιότητας περιβάλλοντος στον τομέα της πολιτικής των υδάτων

COM/2001, Λευκή βίβλος - Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών, COM/2001/0370 τελικό

COM(2001), Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με την ανακοίνωση της Επιτροπής που αφορά την εκπαίδευση και την πρόσληψη ναυτικών (COM(2001)188 - C5-0468/2001 - 2001/2188(COS)) 188 τελικό.

COM(2006), Η «Ενδιάμεση Αναθεώρηση» Της Λευκής Βίβλου Του 2001 “Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - βιώσιμη κινητικότητα για την ήπειρό μας”, COM(2006) 314

COM(2006), Πράσινη Βίβλος της Επιτροπής: Προς μια μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες [COM(2006) 275 τελικό]

COM/2005, Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο «Θεματική στρατηγική για την ατμοσφαιρική ρύπανση», COM/2005/0446 τελικό

ΓΛΩΣΣΑΡΙΟ «Όργανα, πολιτικές και διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης», Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο 2000

COM(2009), Progress Report On The Eu's Integrated Maritime Policy, COM(2009)540

COM/2009, ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ - Η προσαρμογή στην αλλαγή του κλίματος: προς ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο δράσης COM/2009/0147 τελικό

COM(2007), Η προσαρμογή της Ευρώπης στην αλλαγή του κλίματος — Επιλογές δράσης για την ΕΕ COM(2007) 354 τελικό

- COM(2009), ανακοίνωση «Για μια συνεκτική συμφωνία σχετικά με την κλιματική αλλαγή στην Κοπεγχάγη» COM(2009) 39 της 28.1.2009.
- COM(2009), Τα διάφορα στοιχεία του πλαισίου δράσης για την προσαρμογή της ΕΕ (ΠΔΠ) περιγράφονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής «Για μια συνεκτική συμφωνία σχετικά με την κλιματική αλλαγή στην Κοπεγχάγη», COM(2009) 39 της 28.01.2009
- COM(2011) 144 τελικό ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ - Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών, COM(2011) 144 τελικό 28.3.2011
- ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 1255/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Νοεμβρίου 2011, για τη θέσπιση προγράμματος στήριξης της περαιτέρω ανάπτυξης μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής
- COM(2012), Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών - Η πρόοδος που έχει σημειωθεί όσον αφορά την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική της ΕΕ COM/2012/0491 final
- COM(2007) Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, COM(2007) 575 τελικό 10.10.2007
- COM(2009)540, Progress Report On The Eu's Integrated Maritime Policy
- COM(2008), Ανακοίνωση της Επιτροπής - Ένας οδικός χάρτης για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό επίτευξη κοινών αρχών στην ΕΕ COM/2008/0791 τελικό, 25.11.2008
- COM(2010), Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών - θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός στην ΕΕ, επιτεύγματα και μελλοντικές εξελίξεις, COM(2010) 771 τελικό, 17.12.2010
- COM(2013), του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών, COM(2013) 133 final, 12.3.2013
- ΟΔΗΓΙΑ 2014/89/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, 23.06.2014 (2002/413/ΕΚ), Σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Μαΐου 2002 σχετικά με την εφαρμογή στην Ευρώπη της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών 30.05.2002

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

<http://eur-lex.europa.eu>

<http://www.hrima.gr>

<http://www.yen.gr>

<http://www.diktioaigaiou.gr>

<http://www.keawest.gr>

<http://www.interreg.gr>

www.europarl.europa.eu

<http://hermes.civil.auth.gr>

<http://www.capitallink.com>

<http://www.olig.gr>

<http://www.life-ole.gr>

<http://www.euro2day.gr>
<http://www.e-ektelonistis.gr> Ελεύθερες Ζώνες – Ελεύθερες Αποθήκες, 28.08.06
<http://www.e-boss.gr>, Πλατυγιάλι: Έργο και Πύλη Ανάπτυξης, 21/10/2005, ΠΗΓΗ:
Δελτίο Επιμελητηρίου Αιτ/νίας
www.yen.gr, Τετάρτη, 25 Απριλίου 2007, ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ,
«ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΣΤΑΘΜΟΥ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ
Σ.ΕΜΠΟ – Ο.Α.Π.» Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
<http://www.euro2day.gr>, ΟΛΘ: Αναζητά επενδυτή για real estate, Δημοσιεύθηκε:
18:10 - 09/06/03
<http://www.olp.gr>
<http://hermes.civil.auth.gr>, Λειτουργία Λιμένων, Περιβαλλοντικοί Περιορισμοί,
Ολοκληρωμένη Περιβαλλοντική Διαχείριση, Εύα Βαφάκη Χημικός, Υπεύθυνη
Τμήματος Περιβάλλοντος, Υγιεινής & Ασφάλειας ΟΛΘ ΑΕ
<http://www.helmepa.gr>, HELLENIC MARINE ENVIRONMENT PROTECTION
ASSOCIATION -HELMERPA NEWS-, ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ - Νο 192 -
Οκτ/Νοε/Δεκ 2008, Ιδέα από <http://eee.theseanation.gr>
<http://www.efforts-project.org>, EFFORTS (EFFective Operation in poRTS) is an
integrated project supported by the DG research of the European Commission in the
6th Framework Programme (FP6). Launched in May 2006, it is now close to its end
<http://www.arb.ca.gov>
<http://www.tovima.gr>, 30/06/2002 Τι αποκαλύπτει μελέτη για τις περιβαλλοντικές
επιπτώσεις των χρωμάτων που χρησιμοποιούνται σε πλοία και σε άλλα σκάφη, Οι
βαφές που σκοτώνουν τη θάλασσα, Τα επικίνδυνα σημεία στην Ελλάδα και οι κίνδυνοι
για την τροφική αλυσίδα, ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΜΠΙΤΣΙΚΑ - ΜΑΧΗ ΤΡΑΤΣΑ
<http://www.medsos.gr> Νικόλαος Π. Βεντικός, Στέφανος Χατζηνικολάου, Ελευσίνα, 4
– 3 – 2009, Στοιχεία για την αλληλεπίδραση ναυτιλίας και κλιματικών αλλαγών
Ε.Μ.Π. Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων, Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών,
Πλοία & Θαλάσσια Ρύπανση
<http://cmsdata.iucn.org>, Reuters: UN Body Meets To Act On Ship Gases, Cleaner
Seas, UK: April 1, 2008
<http://en.wikipedia.org>
<http://www.imo.org>
<http://www.olp.gr>
<http://aapa.files.cms-plus.com>
<http://www.un.org>
<http://www.un.org>
<http://www.fao.org>
<http://portal.unesco.org>
<http://www.infosoc.gr> «Η Ευρώπη από το Α έως το Ω : Οδηγός της Ευρωπαϊκής
ολοκλήρωσης», Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων,
1997
http://ec.europa.eu/transport/white_paper
<http://www.eu4journalists.eu>
<http://www.cyace.org>
<http://hermes.civil.auth.gr>
<http://www.euro-info.gr> Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα,
Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (ΕΕΑ), Πράσινη βίβλο με τίτλο “Προς μια
μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική για την Ένωση: ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους
ωκεανούς και τις θάλασσες”, Βρυξέλλες, 7 Ιουνίου 2006,

<http://forum.agora.europarl.europa.eu> Τμήμα πολιτικής «Διαρθρωτική πολιτική και πολιτική στον τομέα της συνοχής». Η Πρόκληση Της Κλιματικής Αλλαγής Για Τη Διαρθρωτική Πολιτική Και Την Πολιτική Συνοχής. Το χειρόγραφο ολοκληρώθηκε τον Απρίλιο του 2008 στις Βρυξέλλες από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

<http://www.ecoports.com>

<http://www.perivallon21.gr>

<http://www.espo.be> ESPO ENVIRONMENTAL CODE OF PRACTICE,

<http://www.medsos.gr> Εσπερίδα 28 Ιουνίου 2007 - Εξυγίανση Παράκτιας Ζώνης και Βυθού, Αντιμετώπιση Συμβάντων στον Κόλπο της Ελευσίνας,

<http://www.espo.be> (The "Ten Commendments" ENVIRONMENTAL POLICY CODE. By implementing the ten following environmental objectives, the European port sector aims to continuously work towards improvements of its overall environmental performance)

<http://www.perivallon21.gr>

<http://www.eoearth.org>

<http://www.plant-management.gr>

<http://news.kathimerini.gr>

<http://www.iema.net/ems/emas> Institute For Environmental Management And Assessments

<http://www.naftikachronika.gr>

<http://www.qualitynet.gr>, 3/7/2009

<http://odysseaschios.blogspot.com>

<http://www2.unitar.org> BA Hamzah, Director-General, Maritime Consultancy Enterprise, United Nations Institute For Training And Research (UNITAR), Hiroshima Office For Asia And The Pacific, (HOAP) Ports and Sustainable Development: Initial Thoughts

<http://www.csrinternational.org> R.M. Darbra, N. Pittam, K.A. Royston, J.P. Darbra, H.Journee. Date: March 2009, Survey on Environmental Monitoring Reporting of European Ports

<http://www.medsos.gr> Δίκτυο ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ SOS, Βιώσιμες πόλεις

www.porteconomics.gr Θάνος Πάλλης & Θωμάς Βιτσούνης, ΙΟΥΛΙΟΣ 2009, ΗΜΕΡΗΣΙΑ – ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑ, Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα: Στρατηγικές Ανταγωνιστικότητας

<http://ec.europa.eu> Questions and Answers on an Integrated Maritime Policy for the European Union, 10.10.07

<http://www.nomosphysis.org.gr>

<http://www.interreg.gr>

<http://www.ipex.eu>

<http://ec.europa.eu/prelex>

<http://www.espo.be>

<http://www.ecoports.com>

<http://www.seos-project.eu>

<http://www.elint.org.gr>

<https://diktyothalassa.files.wordpress.com>

<http://mspcygr.info/kick-off-meeting/>

<http://www.newsbeast.gr/greece/arthro/738229/sto-epikedro-o-thalassios-horotaxikos-shediasmos-/>

<http://newsroom.unfccc.int>