

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**στην**  
**ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Η ΝΕΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ**  
**ΕΝΩΣΗΣ. Η ΝΕΑ ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ**  
**ΩΚΕΑΝΟΥΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ - Η ΑΡΣΗ ΤΗΣ**  
**ΑΠΟΜΟΝΩΣΗΣ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΝ – Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ**  
**ΕΛΛΑΔΑΣ**

*Λαγουδάκη Ευαγγελία*

*Διπλωματική Εργασία*

*που υποβλήθηκε στο τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών  
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των  
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού  
Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία*

*Πειραιάς*

*Οκτώβριος 2014*

## ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

## ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

«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 στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Θεοδορόπουλος Σωτήριος (Επιβλέπων)
- Τσελέντης Βασίλειος - Στυλιανός
- Μηλιαράκη Μαρία

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

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

«Θα ήθελα να ευχαριστήσω καταρχήν τον Καθηγητή μου κύριο Σωτήρη Θεοδωρόπουλο για την πολύτιμη βοήθεια του, τη μεγάλη κατανόηση και καθοδήγηση που μου παρείχε καθόλη τη διάρκεια της εκπόνησης της παρούσας εργασίας καθώς και την επιτροπή των καθηγητών μου για το χρόνο που μου αφιέρωσαν.

Εν συνεχεία, ένα μεγάλο ευχαριστώ στους γονείς μου για την υποστήριξη και τα εφόδια που μου παρείχαν καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής μου και των σπουδών μου.

Πάνω απ' όλα όμως θέλω να ευχαριστήσω τον σύζυγο μου, Ηλία Τσουκαλά, που είναι πάντα δίπλα μου, με στηρίζει κ μου δίνει δύναμη να ξεπερνάω κάθε εμπόδιο και να καταφέρνω όλους τους στόχους μου χάρη στη τόση βαθιά κι αληθινή αγάπη του. Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω το αγγελούδι μου, το διαμάντι που ήρθε στη ζωή μου στις 24 Οκτωβρίου 2012 και μου έμαθε τι σημαίνει πραγματική ευτυχία, απέραντη αγάπη κι έδωσε μια απέραντη λάμψη στη ζωή μας και κυρίως μας δίδαξε ότι το πιο όμορφο και πολύτιμο δώρο της ζωής είναι μια όμορφη, γερή κι αγαπημένη οικογένεια...την κόρη μου Εμμέλεια Τσουκαλά.»

Με σεβασμό

Ευαγγελία Λαγουδάκη

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ</b>	<b>5</b>
<b>Abstract</b>	<b>7</b>
<b>Εισαγωγή</b>	<b>8</b>
<b>Κεφάλαιο 1ο - Νέα Ευρωπαϊκή πολιτική – Η Πράσινη Βίβλος</b>	<b>11</b>
<b>1.1 Η Πράσινη Βίβλος</b>	<b>11</b>
1.1.1 Οι κύριοι στόχοι της Πράσινης βίβλου (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010)	12
1.1.2 Η Διασφάλιση της ηγετικής θέσης της Ευρώπης στην αειφόρο ανάπτυξη των θαλασσών	14
1.1.3 Η Μεγιστοποίηση της ποιότητας ζωής στις παραθαλάσσιες περιοχές	16
1.1.4 Παροχή των εργαλείων για τη διαχείριση της σχέσης μας με το περιβάλλον	20
1.1.5 Θαλάσσια Διακυβέρνηση	21
1.1.6 Ανάκτηση της ναυτικής κληρονομιάς της Ευρώπης και επιβεβαίωση της ναυτικής ταυτότητας	21
1.1.7 Το θαλάσσιο περιβάλλον	23
1.1.8 Ο Ρόλος του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος για την Αειφόρο Χρήση των Θαλάσσιων Πόρων	23
1.1.9 Έρευνα και Καινοτομία	25
1.1.10 Οι «συνεργατικοί σχηματισμοί» και το κανονιστικό πλαίσιο	25
1.1.11 Η ποιότητα ζωής στις παράκτιες περιοχές	26
<b>1.2 Οι νέοι κύριοι στόχοι της Πράσινης Βίβλου</b>	<b>27</b>
<b>1.3 Ερωτήματα της Πράσινης Βίβλου</b>	<b>31</b>
1.3.1 Βιομηχανία	31
1.3.2 Δημόσιες αρχές	32
1.3.3 Επιστήμη	32
1.3.4 Κοινωνία των Πολιτών	33
<b>Κεφάλαιο 2ο - Η Άρση απομόνωσης των νησιών</b>	<b>34</b>
<b>2.1 Η σημασία των νησιών στην ναυτιλία και την Ευρώπη</b>	<b>34</b>
<b>2.2. Πλαίσιο θέμα στόχος: Η Βιώσιμη ανάπτυξη των νησιών</b>	<b>36</b>
<b>2.3 Πολιτικές</b>	<b>38</b>
2.3.1 Δείκτες ανάπτυξης	39
2.3.2 Παράγοντας περιφερειακότητας	40
2.3.3 Το ζήτημα των μεταφορών και συγκοινωνιών του νησιώτικου χώρου	41
2.3.4 Υποδομές, μεταφορές και συγκοινωνίες	42
2.3.5 Προβλήματα , ελλείψεις, δυνατότητες και ευκαιρίες	43
2.3.6 Οι δυνατότητες παρέμβασης της αυτοδιοίκησης	45
2.3.7 Υπάρχουσα κατάσταση με ειδικές αναφορές στις ιδιαιτερότητες των νησιών	46
2.3.8 Παιδεία	46
2.3.8.1 Εκπαίδευση των μεταναστών	51
<b>2.4 Πολιτικές για το Περιβάλλον</b>	<b>54</b>
<b>2.5 Οι νέοι κύριοι στόχοι της Πράσινη Βίβλου</b>	<b>55</b>
<b>Κεφάλαιο 3ο - Ενεργειακή κατάσταση στα ελληνικά νησιά</b>	<b>59</b>
<b>3.1 Το πρόβλημα ενέργειας για τα ελληνικά νησιά</b>	<b>59</b>
<b>3.2 Αιολική ενέργεια στα νησιά</b>	<b>60</b>
<b>3.3 Τουριστικός σχεδιασμός και προβολή των νησιών</b>	<b>63</b>

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο - Η ΜΠΛΕ ΒΙΒΛΟΣ - Συμπεράσματα από τη διαβούλευση για μια Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική (COM(2007) 575, Βρυξέλλες, 10.10.2007)</b>	<b>65</b>
4.1. Εισαγωγή	65
4.2. Σχέδιο δράσης	66
4.3. Πλαίσιο διακυβέρνησης και μέσα για τη χάραξη της θαλάσσιας πολιτικής	68
4.4. Τομείς δράσης για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική της ΕΕ	71
4.5. Συμπέρασμα	83
<b>Κεφάλαιο 5ο - Παρουσίαση της νήσου Ικαρίας</b>	<b>84</b>
5.1 Γεωγραφικός προσδιορισμός	84
<b>Χάρτης 4.1: Ανεμολογικός Χάρτης Νομός Σάμου</b>	<b>87</b>
5.2. Περιβάλλοντας χώρος	87
Μνημεία	89
Παραλίες	89
Ιαματικά Λουτρά	89
5.3. Κοινωνικοοικονομικές συνθήκες	94
Πηγή: ΕΛ-ΣΤΑΤ απογραφή 2001	96
5.4. Το σύστημα ηλεκτρικής ενέργειας της Ικαρίας	96
Πηγή: ΕΛ-ΣΤΑΤ απογραφή 2001	96
Πηγή: ΕΛ-ΣΤΑΤ απογραφή 2001	97
Πηγή: ΕΛ-ΣΤΑΤ απογραφή 2001	98
5.5. Το υβριδικό ενεργειακό έργο Ικαρίας	99
5.5.1. Εισαγωγή	99
5.5.2. Συνοπτική περιγραφή του έργου	99
<b>Χάρτης 2: Γεωγραφική αναπαράσταση του ΥΒΕ</b>	<b>100</b>
5.5.3 Στόχος και σημασία του έργου	101
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6ο – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ: Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΕΝΙΑΙΑ ΚΑΙ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ</b>	<b>103</b>
<b>Βιβλιογραφία</b>	<b>105</b>

## **Abstract**

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

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

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

**Keywords: Green Paper, Commission, European Policy, Blue Book**

## Εισαγωγή

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

Η νέα δυναμική που αναπτύσσεται μετά τα μεγάλα ποιοτικά άλματα στην οικονομική ολοκλήρωση και τη διεύρυνση της Ευρώπης προϋποθέτει ένα σύστημα μεταφορών που μειώνει το κόστος, βελτιώνεται ποιοτικά, παρέχει μεγαλύτερη ασφάλεια και λειτουργεί φιλικά προς το περιβάλλον. Στο σύστημα αυτό ήταν επόμενο οι θαλάσσιες μεταφορές να αποκτήσουν κεντρικό ρόλο και σημασία, δεδομένου ότι πληρούν καλύτερα από κάθε άλλο μεταφορικό μέσο τα κριτήρια αυτά.

Ο ρόλος της Ναυτιλίας ήταν και θα παραμείνει στο μέλλον θεμελιώδης για το παγκόσμιο εμπόριο, στρατηγικής σημασίας για την οικονομία και την ευημερία μιας ηπείρου που εξαρτάται τόσο πολύ από το εμπόριο. Η Ευρώπη είναι μια ναυτιλιακή ήπειρος, με ηγετική θέση στον κόσμο, όταν επιπλέον περιβάλλεται από 2 ωκεανούς, τέσσερις θάλασσες 70.000 ακτογραμμής, όταν τα 22 από τα 27 κράτη-μέλη της είναι παράκτια ή νησιώτικα κράτη και όπου το 90% του εξωτερικού εμπορίου και τα 40% του εσωτερικού εμπορίου της Ένωσης διακινείται μέσω θαλάσσης.

Η ναυτιλία παράγει διεθνώς εμπορεύσιμες υπηρεσίες και λειτουργεί σε ένα διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον, σε μια αγορά όπου απουσιάζουν οι λογικές του προστατευτισμού. Η φιλοσοφία που διέπει τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς της ΕΕ συμπίπτει σε πολύ μεγάλο βαθμό με αυτήν της διεθνούς ναυτιλιακής αγοράς. Κεντρικό στόχο σε αυτήν αποτελεί η διασφάλιση υγιών όρων ανταγωνισμού, η αντιμετώπιση των αθέμιτων πρακτικών και των επιπτώσεων στην ασφαλή διακίνηση του εμπορίου και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Η σημασία του ναυτιλιακού κλάδου δεν εξαντλείται μόνο στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών, αλλά περιλαμβάνει ένα πλήθος συναφών οικονομικών



δραστηριοτήτων με τη ναυτιλία, τις θαλάσσιες μεταφορές και λοιπές θαλάσσιες δραστηριότητες στη θάλασσα και στην ξηρά. Οι δραστηριότητες του ναυτιλιακού πλέγματος (maritime cluster) καταλαμβάνουν σήμερα πολύ σημαντική θέση στην ευρωπαϊκή οικονομία, την απασχόληση και το παραγωγικό της δυναμικό. Με τα δεδομένα αυτά ήταν επόμενο ο κλάδος αυτός να βρεθεί στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος της ΕΕ και η τελευταία να αναπτύξει πολιτικές και δράσεις που αφορούν όλα τα πεδία και λειτουργίες του κλάδου, τόσο εντός όσο και εκτός των συνόρων της. Κύριος στόχος η διασφάλιση υψηλού ποιοτικού επιπέδου ανταγωνιστικών θαλάσσιων μεταφορών αλλά και λοιπών συναφών δραστηριοτήτων όπου η ΕΕ θα διατηρεί το μέγιστο δυνατό δυναμικό και διεθνή ρόλο.

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

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

Στο πλαίσιο των πολιτικών αυτών εντάσσεται και η νέα θαλάσσια πολιτική της Ε.Ε. όπως έχει εκφραστεί από την πράσινη βίβλο για τους Ωκεανούς και τις Θάλασσες με στόχο την άρση της απομόνωσης των νησιών. Η παρούσα μελέτη θα αναλύσει την νέα θαλάσσια πολιτική της Ε.Ε. με έμφαση στην πράσινη βίβλο ενώ στην συνέχεια θα αναλύσει τις επιπτώσεις από την άρση της απομόνωσης των νησιών ως αποτέλεσμα της πολιτικής αυτής.

Αναλυτικά η εργασία έχει δομηθεί ως εξής:

Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η Πράσινη Βίβλος της Ε.Ε, η φιλοσοφία της για την αειφόρο ανάπτυξη, οι στόχοι της και οι βασικές αρχές της αλλά και η σημασία που έχει το θαλάσσιο περιβάλλον για την αειφόρο χρήση των θαλάσσιων πόρων.

Το δεύτερο κεφάλαιο αναλύει τη σημασία των νησιών στην ναυτιλία και την Ευρώπη κι αναπτύσσει την άρση απομόνωσης των νησιών ως μια πολιτική για την μεγιστοποίηση της ποιότητας ζωής στις παραθαλάσσιες περιοχές που στοχος της είναι η βιώσιμη ανάπτυξη τους.

Το τρίτο κεφάλαιο αναφέρει την ενεργειακή κατάσταση στα ελληνικά νησιά καθώς και το πρόβλημα ενέργειας που υπάρχει. Διαφαίνεται η ανάγκη χρήσης εναλλακτικών πηγών ενέργειας όπως η αιολική ενέργεια.

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η «Μπλε Βίβλος», μια Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση που πρότεινε η Επιτροπή στις 10 Οκτωβρίου 2007, μετά την αναγκαία διαβούλευση και ανάλυση που προέκυψε για τη σχέση της Ευρώπης με τη θάλασσα. Αναφέρονται οι στόχοι της καθώς επίσης και το σχέδιο δράσης της.

Στο πέμπτο κεφάλαιο εξετάζεται η περίπτωση ενός νησιού της Ελλάδας και συγκεκριμένα το νησί της Ικαρίας. Γίνεται παρουσίαση του νησιού, τα χαρακτηριστικά του, οι συνθηκές που επικρατούν, το υβριδικό έργο παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας καθώς και το πρόβλημα της υπερβόσκησης.

Στο έκτο κεφάλαιο αναφέρονται συνοπτικά τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την εργασία.

# Κεφάλαιο 1ο - Νέα Ευρωπαϊκή πολιτική – Η Πράσινη Βίβλος

## 1.1 Η Πράσινη Βίβλος

Η Επιτροπή δημοσίευσε τον Ιούνιο του 2006 μια Πράσινη Βίβλο, η οποία εστίαζε στις διάφορες πτυχές μιας μελλοντικής κοινοτικής θαλάσσιας πολιτικής. Η Πράσινη Βίβλος εστιάζει στην ταυτότητα και στον ηγετικό ρόλο που όφειλε και οφείλει να έχει η Ευρώπη στο θαλάσσιο χώρο, ειδικά σήμερα που οι πιέσεις που ασκούνται στο περιβάλλον απειλούν τη βιωσιμότητα των θαλασσών (European Commission 2020).

Η θαλάσσια πολιτική πρέπει επομένως να αποσκοπεί στην επίτευξη ενός καινοτόμου, ανταγωνιστικού και φιλικού προς το περιβάλλον κλάδου θαλάσσιας οικονομίας. Εκτός από τις θαλάσσιες δραστηριότητες, η προτεινόμενη προσέγγιση αφορά την ποιότητα ζωής στις παράκτιες περιοχές. Στο πλαίσιο αυτό, η Πράσινη Βίβλος ασχολείται με νέα εργαλεία και νέους τρόπους διακυβέρνησης θεμάτων που αφορούν τη θάλασσα (Europra 2006).

Η Πράσινη Βίβλος αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της στρατηγικής της Λισσαβόνας. Στόχος της αποτελεί η αειφόρο ανάπτυξης μέσα από τη συμφιλίωση της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής διάστασης της εκμετάλλευσης των πόρων των ωκεανών και των θαλασσών. Οι πόροι αυτοί πρέπει να βρίσκονται στο επίκεντρο της συζήτησης (Τζογόπουλος, και Παπαϊωάννου, 2010).

Οι δραστηριότητες στη θάλασσα αποτελούν το βασικό περιεχόμενο για τη στρατηγική της Λισσαβόνας, λαμβανομένης υπόψη τη σημασία της θαλάσσιας οικονομίας. Οι τομείς οι οποίοι συνδέονται με την εκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων αντιπροσωπεύουν ποσοστό μεταξύ 3-5% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ). Η Ευρωπαϊκή Ένωση καταλαμβάνει την πρώτη θέση σε παγκόσμιο επίπεδο, στους εξής τομείς (Θεοδωρόπουλος, κ.α 2006): α) Θαλάσσιες μεταφορές λόγω του μεγέθους των εμπορικών συναλλαγών, β) Παράκτιος τουρισμός λόγω του ότι τα δύο τρίτα των συνόρων της Ένωσης βρέχονται από θάλασσες), γ) Προμήθεια ενεργειακών πόρων στην ανοικτή θάλασσα λόγω των πόρων πετρελαίου

και φυσικού αερίου της Βόρειας Θάλασσας, ε) Ναυπηγική τεχνολογία λόγω της κατασκευής πλοίων τα οποία διακρίνονται από πλευράς πολυπλοκότητας, ασφάλειας και περιβαλλοντικών επιπτώσεων), ζ) Συναφείς υπηρεσίες λόγω της ανάπτυξης γνώσεων στις θαλάσσιες τεχνολογίες.

Σήμερα η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ηγετικό ρόλο σε πολλούς τομείς με αναπτυξιακό δυναμικό, όπως η κατασκευή κρουαζιερόπλοιων, ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και διαχείριση λιμένων. Σήμερα είναι σημαίνουσας σημασίας να αναπτυχθεί η ανταγωνιστικότητα σε αυτούς τους τομείς οι οποίοι διαδραματίζουν σημαντικότατο κοινωνικοοικονομικό ρόλο. Η Πράσινη Βίβλος εστιάζει σε παράγοντες που συνδέονται με την ανταγωνιστικότητα, την κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τις επιστημονικές γνώσεις, την καινοτομία και την τεχνογνωσία του εργατικού δυναμικού (Europa 2006).

### **1.1.1 Οι κύριοι στόχοι της Πράσινης βίβλου (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010)**

Με βάση το οικοδόμημα των πολιτικών που έχουν αναπτυχθεί, την εμπειρία από την αντιμετώπιση πλήθους προβλημάτων που συνδέονται με το σύνολο των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, αλλά κυρίως το γεγονός ότι η αειφόρος ανάπτυξη βρίσκεται πλέον στο επίκεντρο όλων των πολιτικών δράσεων της ΕΕ, αποτέλεσε αναγκαιότητα η διατύπωση μιας νέας συλλογικής και ενιαίας ευρωπαϊκής θαλάσσιας πολιτικής.

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

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

Με την υιοθέτηση και εφαρμογή της Πράσινης Βίβλου, η αξιοποίηση του τεράστιου θαλάσσιου δυναμικού, με όλες τις μορφές και δραστηριότητες, θα πρέπει να πραγματοποιείται με αειφόρο τρόπο. Στο μέλλον, έχοντας πάντα σαν βάση την αρχή αυτή, τα οφέλη θα είναι τεράστια. Πλήθος νέων δραστηριοτήτων και δυναμικού θα αξιοποιηθεί, νέες δυνατότητες και περιεχόμενα που συνδέονται με τις θάλασσες και τους ωκεανούς θα προκύψουν.

Η Πράσινη Βίβλος δεν επιδρά αποκλειστικά και μόνο στο σημερινό οικοδόμημα των αντίστοιχων ευρωπαϊκών πολιτικών αλλά θέτοντας παντού την περιβαλλοντική διατηρησιμότητα, το στοιχείο της αειφορίας, τροποποιεί, συμπληρώνει, ενοποιεί, ολοκληρώνει αλλά και σε ορισμένες περιπτώσεις αναπροσανατολίζει υπάρχουσες πολιτικές.

Αντιμετωπίζοντας όλες τις πτυχές που αφορούν τους ωκεανούς και τις θάλασσες, απαιτεί διατομεακή και πολυεπιστημονική προσέγγιση καθώς και συνεχή βελτίωση της γνώσης που αφορά τον τρόπο λειτουργίας των οικοσυστημάτων και διατήρησης της αειφορίας τους. Θέτει τέρμα στην πολυδιάσπαση των πολιτικών όπου αυτές υπάρχουν, αξιοποιεί ανεκμετάλλευτες συνέργειες κλάδων και φορέων, και καθιστά δυνατή την αποφυγή αντικρουόμενων μέτρων.

Με το κύρος και την ηγετική θέση της ΕΕ στη διεθνή σκηνή, ιδιαίτερα στο πεδίο αυτό, οι πολιτικές της Πράσινης Βίβλου θα προωθηθούν μέσω των Διεθνών Οργανισμών και της συνεργασίας των τρίτων χωρών. Έτσι θα αποτελέσει πλαίσιο κανόνων και εργαλείο εφαρμογής σε παγκόσμιο επίπεδο δεδομένου ότι τα προβλήματα των θαλασσών και των ωκεανών δεν έχουν σύνορα.

Από τα παραπάνω είναι αυτονόητο πως η προώθηση της Πράσινης Βίβλου έχει ιδιαίτερη σημασία για τη χώρα μας, λόγω της πολύπλευρης σχέσης της με τη θάλασσα,

την ευαισθησία και τις ιδιαιτερότητες των πλούσιων οικοσυστημάτων της, το πλήθος των συναφών δραστηριοτήτων που συνδέονται με το θαλάσσιο περιβάλλον και με τη μεγαλύτερη ναυτιλία στην ΕΕ και τον κόσμο.

Οι κύριοι στόχοι της Πράσινης Βίβλου είναι οι ακόλουθοι (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010):

- Διασφάλιση της ηγετικής θέσης της Ευρώπης στην αειφόρο ανάπτυξη των θαλασσών.
- Μεγιστοποίηση της ποιότητας ζωής στις παραθαλάσσιες περιοχές.
- Δημιουργώντας τα απαραίτητα εργαλεία διαχείρισης της σχέσης μας με το περιβάλλον.
- Θαλάσσια Διακυβέρνηση.
- Ανάκτηση της ναυτικής κληρονομιάς της Ευρώπης και επιβεβαίωση της ναυτικής ταυτότητας.

### **1.1.2 Η Διασφάλιση της ηγετικής θέσης της Ευρώπης στην αειφόρο ανάπτυξη των θαλασσών**

Ο Κλάδος των μεταφορών και ιδιαίτερα των θαλάσσιων μεταφορών είναι μεγάλης σημασίας για την οικονομία της ΕΕ, η οποία αποτελεί τον μεγαλύτερο εταίρο του παγκοσμίου εμπορίου. Το 90% του εξωτερικού εμπορίου και το 40% του εσωτερικού εμπορίου της ΕΕ διακινείται με τις θαλάσσιες μεταφορές γεγονός που αποδεικνύει την ζωτική σημασία τους για την αποτελεσματική λειτουργία και ανάπτυξη της ευρωπαϊκής οικονομίας. Συνεπώς ήταν επόμενο στον κλάδο αυτό η ΕΕ να έχει αναπτύξει μετά από μακρόχρονη προσπάθεια μια τεράστια ναυτιλιακή δυναμικότητα, μια ηγετική παγκόσμια θέση. Επίσης ένα πλήθος συνδεδεμένων και συναφών με την δυναμικότητα αυτή οικονομικών δραστηριοτήτων στην ξηρά έχουν αναπτυχθεί που μαζί συνθέτουν το συνολικό μέγεθος και βάρος του τομέα αυτού στην οικονομία της ΕΕ. Τόσο ο διεθνής ανταγωνιστικός χαρακτήρας των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων όσο και το πνεύμα της Ενιαίας αγοράς καθιστούν το στοιχείο της ανταγωνιστικότητας θεμελιώδη λίθο κάθε ανάπτυξης και λειτουργίας των δραστηριοτήτων αυτών. Η συνεχής ενσωμάτωση της αναπτυσσόμενης γνώσης και

τεχνολογίας αποτελεί το κλειδί της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής ανταγωνιστικότητας και προτύπων που περιλαμβάνουν αειφορία, ασφάλεια και αποτελεσματικότητα. Η ΕΕ έχει όλες τις προϋποθέσεις και με την μέχρι τώρα πορεία της να διατηρήσει την ηγετική της θέση στον κόσμο στο πεδίο αυτό.

Οι κοινωνικοί εταίροι και τα Κράτη - Μέλη πιστεύουν ότι υπάρχουν πολλοί τρόποι με τους οποίους η ΕΕ μπορεί να συνεισφέρει στην διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της θαλάσσιας - ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ένας από αυτούς είναι να διασφαλίσει ότι τα κράτη - μέλη κυρώνουν και συμμορφώνονται με τους κανόνες του IMO, ILO και της UNCITRAL. Η βιομηχανία, αποδίδει προτεραιότητα στην εναρμόνιση των διεθνών κανόνων και νόμων ώστε να διευκολύνεται η ελεύθερη διακίνηση του παγκοσμίου εμπορίου.

Ένας αποτελεσματικός και ανταγωνιστικός θαλάσσιος τομέας επιπλέον, βοηθά σε μεγάλο βαθμό και την ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής βιομηχανίας συνολικά, υποστηρίζει τις εξαγωγές, τις εισαγωγές καθώς και την οικονομική ανάπτυξη. Παράλληλα δημιουργεί ευκαιρίες απασχόλησης για τους Ευρωπαίους πολίτες.

Θα πρέπει όμως να σημειωθεί ότι οι επεμβάσεις και οι προσπάθειες ρύθμισης του διεθνούς ανταγωνισμού μπορούν να έχουν και «καταστρεπτικές» συνέπειες ιδιαίτερα για όσους βασίζονται και εξαρτώνται από τις ασφαλείς και χαμηλού κόστους μεταφορές. Ο υγιής ανταγωνισμός σε μία ανοικτή αγορά αυξάνει συνολικά την αποτελεσματικότητα της.

Περισσότερο εξειδικευμένες θέσεις σχετικά με την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας επιπλέον αναφέρουν:

- Να προωθούνται οι θαλάσσιοι οικονομικοί τομείς στους οποίους η Ευρώπη κατέχει ήδη κυρίαρχο ρόλο (ναυπηγήσεις πλοίων, ναυτιλιακές μεταφορές, θαλάσσιος τουρισμός, offshore παραγωγή ενέργειας).
- Να προωθούνται οι θαλάσσιοι οικονομικοί τομείς με την μεγαλύτερη δυναμική ανάπτυξης και την μεγαλύτερη επίδραση στην απασχόληση (πέραν της ναυτιλιακής μεταφοράς, στους λιμένες, την ανανεώσιμη παραγωγή ενέργειας, θαλάσσιο τουρισμό, την ενίσχυση των υδατοκαλλιεργειών, την βιοτεχνολογία και τις υποθαλάσσιες

επικοινωνίες.

Επιπρόσθετα, για την ΕΕ η διατήρηση ενός υγιούς θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτελεί αδιαπραγμάτευτο στόχο καθώς ο πλουτοπαραγωγικός αυτός πόρος αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς τομείς για την μακροπρόθεσμη ανάπτυξή της.

Είναι πλέον γνωστό ότι η υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος επηρεάζει αρνητικά τη δυνατότητα των ωκεανών και θαλασσών να υποστηρίξουν τις δραστηριότητες που στηρίζονται στην ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος, όπως ο παραθαλάσσιος και θαλάσσιος τουρισμός, η αλιεία και η παραγωγή πόσιμου νερού από τη θάλασσα. Ιδιαίτερα για τη αλιεία πρέπει να τονιστεί ότι η διατήρηση των ιχθυοαποθεμάτων και την ποικιλία των θαλάσσιων οργανισμών δεν μπορεί να επιτευχθεί αν δεν υπάρχουν βιώσιμοι τρόποι αλιείας οι οποίοι θα εξασφαλίσουν τους πόρους πάνω στους οποίους θα βασιστεί μια αποδοτική αλιευτική βιομηχανία (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010).

### **1.1.3 Η Μεγιστοποίηση της ποιότητας ζωής στις παραθαλάσσιες περιοχές**

Αποτελεί μάλλον πρόσφατο φαινόμενο η τάση συνεχούς συγκέντρωσης πληθυσμού και οικονομικών δραστηριοτήτων κάθε κατηγορίας στις παραθαλάσσιες περιοχές. Ήδη σήμερα κατά μήκος ή κοντά στις ακτές της Ευρώπης ζει περίπου το μισό του ευρωπαϊκού πληθυσμού, μία τάση που φαίνεται να συνεχίζεται. Εκτός απ' την ανάπτυξη των αντίστοιχων υποδομών των μεταφορών ιδιαίτερα των ναυτιλιακών, η ελκυστικότητα των παραθαλάσσιων περιοχών σαν προσφιλής τόπος διαβίωσης οφείλεται κυρίως στην ποιότητα ζωής και τα στοιχεία της που οι περιοχές αυτές διαθέτουν. Ήταν επόμενο η πληθυσμιακή αυτή συγκέντρωση και το πλήθος των συνδεδεμένων με αυτήν δραστηριοτήτων μόνιμου ή εποχιακού χαρακτήρα, εργασίας ή αναψυχής, να προκαλέσουν διαφόρων μορφών επιβαρύνσεις ιδιαίτερα στα ποιοτικά περιβαλλοντικά στοιχεία της περιοχής τα οποία αποτελούν τους κύριους παράγοντες ελκυστικότητας και της ποιότητας ζωής. Η αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων και των επιβαρύνσεων απαιτεί συστηματική και οργανωμένη παρέμβαση σε διάφορα επίπεδα, τοπικό, περιφερειακό, εθνικό, ευρωπαϊκό. Η ενεργός διαχείριση και διοίκηση των περιοχών αυτών καθίσταται επιτακτική προκειμένου να ανακοπούν οι τάσεις υποβάθμισης της ποιότητας ζωής και επιπλέον να ενισχυθούν και αναδειχθούν τα



ποιοτικά τους στοιχεία. Για το σκοπό αυτό απαιτείται συλλογική δράση βασισμένη στη γνώση και εμπειρία σε ευρωπαϊκό επίπεδο η οποία μπορεί να είναι ιδιαίτερα πλούσια λόγω πολλών ιδιομορφιών που χαρακτηρίζουν τις Ευρωπαϊκές παραθαλάσσιες περιοχές.

Αποτελεί πλέον κοινή διαπίστωση η συνεχώς αυξανόμενη συγκέντρωση πληθυσμού είτε για κατοικία, είτε για εργασία είτε για διακοπές και αναψυχή, σε μόνιμη ή εποχιακή βάση στις παραθαλάσσιες περιοχές. Εκτιμάται πως ήδη περισσότερο απ' το μισό του ευρωπαϊκού πληθυσμού ζει κατά μήκος ή κοντά στις παραθαλάσσιες περιοχές. Η ολοένα και μεγαλύτερη ελκυστικότητα των παραθαλάσσιων περιοχών και η επιθυμία για διαβίωση, εργασία, αναψυχή και επίσκεψη σ' αυτές οφείλεται σε πολλά πρόσθετα ποιοτικά στοιχεία γνωστά ή άγνωστα συνειδητά ή ασυνειδητά για πολλούς ανθρώπους που κατοικούν εκεί. Η ποικιλία και οι μοναδικότητες, η αισθητική του παραθαλάσσιου τοπίου, η φυσική και πολιτιστική κληρονομιά, η ηλιοφάνεια και οι ήπιες κλιματολογικές συνθήκες, ο πλούτος του θαλάσσιου περιβάλλοντος και οι πολλαπλές δυνατότητες αναψυχής αποτελούν βασικούς παράγοντες που συμβάλλουν σε μια υψηλότερη ποιότητα ζωής και στους οποίους οφείλεται το παραπάνω σχετικά πρόσφατο φαινόμενο. Έχει γίνει πλέον κατανοητό πως το επίπεδο ευημερίας δεν εξαρτάται μόνον απ' το επίπεδο κατανάλωσης, αλλά και από πολλά στοιχεία όπως τα παραπάνω που βελτιώνουν την ποιότητα ζωής και αυξάνουν το επίπεδο ευημερίας και τα οποία δεν μπορούν να ποσοτικοποιηθούν. Αντίθετα η απουσία τέτοιων ποιοτικών στοιχείων και η ύπαρξη επιβαρύνσεων που επιδρούν αρνητικά στην ποιότητα ζωής, μειώνουν το επίπεδο ευημερίας που στηρίζει ένα επίπεδο κατανάλωσης χωρίς επίσης και τα στοιχεία αυτά να μπορούν να ποσοτικοποιηθούν. Η ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιας αναψυχής αυξάνεται συνεχώς με την αύξηση του βιοτικού επιπέδου, και παράλληλα αυξάνεται το πλήθος των οικονομικών δραστηριοτήτων που στοχεύουν στην ικανοποίηση αυτής της ζήτησης και επιπλέον προωθούν την διεύρυνσή της.

Τα προβλήματα υποβάθμισης της ποιότητας ζωής και του θαλάσσιου περιβάλλοντος εμφανίζονται με διάφορες μορφές όπως (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010):

(α) Διαδεδομένη διάβρωση και υποβάθμιση του παραθαλάσσιου χώρου σε επίπεδο

αιγιαλού και παραλίας προερχόμενη από ακατάλληλες και κακώς σχεδιασμένες υποδομές ή την έλλειψή τους,

(β) Καταστροφή των βιοτόπων σαν αποτέλεσμα ανεξέλεγκτης οικιστικής και γεωργικής ανάπτυξης καθώς και αντίστοιχης εκμετάλλευσης των θαλάσσιων πόρων.

(γ) Συρρίκνωση ή εξαφάνιση της βιοποικιλότητας περιλαμβανομένου και της ποικιλίας των αλιευμάτων,

(δ) Ρύπανση των υδάτινων πόρων αλλά και του εδάφους από πηγές ρύπανσης στη θάλασσα και την ξηρά,

(ε) Προβλήματα στην ποιότητα και την ποσότητα των νερών απ' την υπερβολική ζήτηση και τα φαινόμενα σπατάλης.

Τα παραπάνω προβλήματα στο περιβάλλον των παραθαλάσσιων περιοχών καθώς αυξάνουν και εντείνονται συνεχώς οι ανθρώπινες δραστηριότητες προκαλούν και κοινωνικά προβλήματα όπως: Ανεργία και κοινωνική αστάθεια απ' την συρρίκνωση παραδοσιακών και περιβαλλοντικά συμβατών παραγωγικών δραστηριοτήτων όπως οι μικρού μεγέθους αλιευτικές δραστηριότητες και μεμονωμένοι αλιείς. Εντεινόμενος ανταγωνισμός για τη χρήση των θαλάσσιων πόρων μεταξύ διαφορετικών δραστηριοτήτων όπως π.χ. η λειτουργία ιχθυοτροφείων. Η καταστροφή της πολιτιστικής κληρονομιάς και του κοινωνικού ιστού σαν αποτέλεσμα της ανεξέλεγκτης ανάπτυξης. Απώλεια ευκαιριών σταθερής απασχόλησης, προοπτικών ανάπτυξης, και αξίας περιουσιακών στοιχείων που συνδέονται με την περιβαλλοντική υποβάθμιση η οποία λαμβάνει τις παραπάνω μορφές. Η περιθωριοποίηση και μετανάστευση λόγω έλλειψης απαραίτητων υποδομών και λειτουργιών στις μεταφορές, την υγεία, την παιδεία κτλ. οδηγεί στην εποχιακή απομόνωση και ερήμωση από κοινωνικές και οικονομικές δραστηριότητες σε ετήσια βάση. Ήδη ο υπερκορεσμός και

η υπερσυγκέντρωση δραστηριοτήτων με την έλλειψη σχεδιασμού σε πολλές παραθαλάσσιες περιοχές προκαλεί συνεχή υποβάθμιση και στροφή της ζήτησης προς άλλες περιοχές με πιθανότητες όμοιων κύκλων προβλημάτων. Οι τάσεις αυτές θα πρέπει να αναστραφούν με κατάλληλες πολιτικές και παρεμβάσεις συνολικής και συντονισμένης διαχείρισης και διοίκησης, ανάληψη συλλογικής δράσης.

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

- Προαγωγή της αειφόρου χρήσης των θαλασσών και διατήρηση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων με μέτρα που στοχεύουν στην καλή περιβαλλοντική κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για το σκοπό αυτό η επιβολή και η τήρηση αυστηρών περιβαλλοντικών προτύπων (standards) για όλες τις παράκτιες δραστηριότητες που προκαλούν άμεσες ή έμμεσες επιπτώσεις στην ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος κρίνεται απολύτως απαραίτητη. Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ρύπανση κάθε μορφής και η διοχέτευση στη θάλασσα κάθε είδους αποβλήτων και απορριμμάτων από τις δραστηριότητες αυτές. Με τον ίδιο τρόπο θα πρέπει να αντιμετωπιστεί η ρύπανση από το σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων τόσο αυτών που αφορούν τη θαλάσσια μεταφορά όσο και αυτών που αφορούν τις συναφείς ναυτιλιακές δραστηριότητες.
- Συστηματική παρακολούθηση της κατάστασης του θαλάσσιου περιβάλλοντος με την συγκέντρωση αξιόπιστων στοιχείων και γνώσεων για τις μεταβολές στην ποιότητά του, για τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του, τις επιπτώσεις και πιέσεις που δέχεται απ' τις παραπάνω δραστηριότητες.
- Εγκαθίδρυση προστατευόμενων θαλάσσιων περιοχών με στόχο την προστασία της θαλάσσιας βιοποικιλότητας και την επιβίωση ορισμένων οικοσυστημάτων βιοτόπων και αποθεμάτων που απειλούνται με εξαφάνιση.
- Ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής για τα νησιά λόγω της τεράστιας σημασίας που έχουν για την ΕΕ. Το ανεκμετάλλευτο παραγωγικό δυναμικό ο μοναδικός φυσικός πολιτιστικός, ιστορικός πλούτος που διαθέτουν ο ρόλος τους στις θαλάσσιες μεταφορές και η συμβολή τους στο εμπόριο, τον τουρισμό και την αλιεία, η

γεωστρατηγική τους σημασία απαιτούν ιδιαίτερες πολιτικές και μέτρα για την αντιμετώπιση πολλών προβλημάτων τους που προέρχονται από παράγοντες όπως : Η φυσική τους απομόνωση σε διαφορετικό βαθμό από τα κύρια κέντρα παραγωγής και κατανάλωσης της ΕΕ, γεγονός που απαιτεί την αντιμετώπιση του προβλήματος της εποχικότητας. Η περιορισμένη φύση και μέγεθος των ανθρώπινων και φυσικών πόρων, το μικρό μέγεθος της τοπικής αγοράς και η έλλειψη οικονομιών κλίμακας και δραστηριοτήτων, τα εύθραυστα οικοσυστήματα και το ευαίσθητο περιβάλλον. Τα μειονεκτήματα αυτά θα πρέπει να αποτελέσουν στόχο των πολιτικών άρσης της απομόνωσης για τα νησιά σε περιφερειακό εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Η ενίσχυση για την ανάπτυξη υποδομών δημόσιας υγείας, παιδείας, ύδρευσης, ενέργειας με ιδιαίτερη έμφαση στις ανανεώσιμες πηγές, μεταφορών, επικοινωνιών κάθε μορφής, αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών προβλημάτων, πρόσβασης στις αγορές, μπορούν να αποτελέσουν βασικά εργαλεία αντιμετώπισης της απομόνωσης και των προβλημάτων της εποχικότητας. Όπως αναφέρουμε και προηγούμενα η βιώσιμη ολοκλήρωση διαχείρισης με τη συλλογική δράση και συμμετοχή όλων των φορέων σε τοπικό επίπεδο είναι απαραίτητη.

- Εφαρμογή ολοκληρωμένων πολιτικών διαχείρισης και σχεδιασμού των παραθαλάσσιων περιοχών σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

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

#### **1.1.4 Παροχή των εργαλείων για τη διαχείριση της σχέσης μας με το περιβάλλον**

Η χάραξη και η εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης βιώσιμης θαλάσσιας πολιτικής από την ΕΕ απαιτεί την δημιουργία των κατάλληλων εκείνων εργαλείων διαχείρισης του συνόλου των πολυεπίπεδων σχέσεων με τους ωκεανούς και τις θάλασσες.

Μια πλήρης εικόνα και καταγραφή όλων των δεδομένων που αφορούν το σύνολο των δραστηριοτήτων οι οποίες συνδέονται με τη διαχείριση της παραπάνω σχέσης είναι απαραίτητη. Αυτό σημαίνει μια συστηματική καταγραφή και ενοποίηση

όλων των σημερινών παρατηρήσεων και συλλεγόμενων στοιχείων από διάφορους φορείς, τον σχεδιασμό συλλογής πρόσθετων πληροφοριών και τη χαρτογράφηση τους με σύγχρονες τεχνικές προκειμένου να συγκροτηθεί ένα ολοκληρωμένο Ευρωπαϊκό σύστημα βάσης των αντίστοιχων δεδομένων. Η δημιουργία της υποδομής αυτής αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τον χωροταξικό σχεδιασμό και τη χάραξη πολιτικών διατήρησης αξιοποίησης και διαχείρισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Σημαντικός παράγοντας για την κατανόηση των αντιφατικών χρήσεων των θαλασσών είναι να υπάρχουν αξιόπιστα επιστημονικά δεδομένα σε ότι αφορά τα φυσικοχημικά, γεωμορφολογικά, κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά καθώς και τις πλουτοπαραγωγικές δυνατότητες συγκεκριμένων θαλασσών και ωκεανών. Η ΕΕ έχει ξεκινήσει μια διαδικασία για τη δημιουργία υποδομής χωροταξικών πληροφοριών (INSPIRE), αποτελούμενο από ένα σύστημα γεωγραφικών πληροφοριών, το οποίο θα υποστηρίζει τη ευρωπαϊκή περιβαλλοντική πολιτική (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010).

### **1.1.5 Θαλάσσια Διακυβέρνηση**

Κάθε μορφή διακυβέρνησης των ωκεανών οφείλει να λάβει υπόψη τις αρχές που ορίζονται στη Συνθήκη, σχετικά με τους τομείς πολιτικής και την κατανομή των αρμοδιοτήτων μεταξύ των θεσμικών οργάνων της ΕΕ, των κρατών μελών, των περιφερειών και των τοπικών αρχών. Ο στόχος μιας συνολικής θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ πρέπει να είναι η ανάπτυξη και η αύξηση των θέσεων εργασίας, έτσι ώστε να αναπτυχτεί μια ισχυρή, αναπτυσσόμενη, ανταγωνιστική και βιώσιμη ναυτιλιακή οικονομία σε αρμονία με το θαλάσσιο περιβάλλον. Πρέπει να εξασφαλίσει αυξημένη βεβαιότητα για τη βιομηχανία και τους άλλους εμπλεκόμενους παράγοντες και μια αποτελεσματικότερη προσέγγιση της διατήρησης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

### **1.1.6 Ανάκτηση της ναυτικής κληρονομιάς της Ευρώπης και επιβεβαίωση της ναυτικής ταυτότητας**

Η Επιτροπή συνειδητοποίησε πως είναι πολύ λίγοι οι Ευρωπαίοι που πιστεύουν ότι είναι πολίτες μιας ναυτικής Ευρώπης. Η Επιτροπή πιστεύει ότι μπορούμε να κερδίσουμε πολλά αν προωθήσουμε το αίσθημα μιας κοινής ταυτότητας ανάμεσα σε

όλους όσους ζουν από τις θαλάσσιες δραστηριότητες ή των οποίων η ποιότητα ζωής συνδέεται κατά μεγάλο μέρος με τη θάλασσα. Αυτό μπορεί να συντείνει στην κατανόηση των σχέσεων που υπάρχουν και της σημασίας της θάλασσας για την ανθρώπινη ζωή, καθώς επίσης και της συμβολής των θαλάσσιων δραστηριοτήτων στην οικονομία και την ευημερία μας. Το αποτέλεσμα μπορεί να είναι μια ευνοϊκότερη εικόνα των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, η εκτίμηση των δυνατοτήτων που προσφέρουν και ένα μεγαλύτερο ενδιαφέρον στην επιλογή μιας σταδιοδρομίας που σχετίζεται αυτές.

Γενικά η εικόνα της ναυτιλίας επηρεάστηκε σοβαρά από την αρνητική προβολή των ατυχημάτων ρύπανσης από πετρελαιοειδή. Σημαντικές βελτιώσεις της ασφάλειας πέρασαν σχεδόν απαρατήρητες. Είναι σαφές ότι υπάρχει ανάγκη καλύτερης πληροφόρησης του κοινού για τα ζητήματα που αφορούν την θάλασσα και τη ναυτιλία.

Προτεραιότητα δίνεται στα παρακάτω θέματα:

- Προώθηση αισθήματος κοινής ταυτότητας
- Προσέλκυση νέων εργαζομένων υψηλών προσόντων
- Θέσπιση βραβείων για βέλτιστες πρακτικές
- Εκπαιδευτικές δραστηριότητες έτσι ώστε να υποκινήσει το ενδιαφέρον για τα επαγγέλματα του κλάδου
- Ανάπτυξη του τουρισμού
- Υπογραφή της σύμβασης της UNESCO για την προστασία της υποβρύχιας πολιτιστικής κληρονομιάς

Με αυτό το τρόπο επιδιώκεται η περαιτέρω ευαισθητοποίηση του Ευρωπαϊού Πολίτη για τη θάλασσα και τη ναυτιλία. Η ανάπτυξη μηχανισμών διάδοσης αυτών των δράσεων συμβάλλει και στην έρευνα και την προώθηση της ναυτιλιακής κουλτούρας στις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες της ΕΕ, με έμμεσο αποτέλεσμα την προσέλκυση νέων στην ναυτιλιακή βιομηχανία. Κρατώντας τη ναυτιλιακή κληρονομιά ζωντανή διατηρούμε τον πρωταγωνιστικό ρόλο της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010).

### **1.1.7 Το θαλάσσιο περιβάλλον**

Το θαλάσσιο περιβάλλον αντιμετωπίζει τις ακόλουθες καταστάσεις (Θεοδωρόπουλος, κ.ά 2006): α) την μείωση της θαλάσσιας βιοποικιλότητας, β) την υπεραλίευση, δ) την κλιματική αλλαγή, ε) τη ρύπανση από χερσαίες πηγές, ζ) την οξίνιση των θαλασσών, η) τη ρύπανση που οφείλεται σε απορρίψεις των πλοίων, θ) τα ναυτικά ατυχήματα. Προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα παραπάνω η στρατηγική του θαλάσσιου περιβάλλοντος στοχεύει στα ακόλουθα (Κουσσούρης, 2009): α) να ενισχυθεί η νομοθεσία που αφορά την θαλάσσια ασφάλεια, β) να καθιερωθεί η εκτίμηση των κινδύνων για την επεξεργασία πολιτικών στον τομέα αυτό, γ) να υποστηριχθούν οι αναπτυσσόμενες χώρες ώστε να εφαρμόσουν το «γενικό πρόγραμμα διαχείρισης του υδάτινου στοιχείου.

### **1.1.8 Ο Ρόλος του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος για την Αειφόρο Χρήση των Θαλάσσιων Πόρων**

Επειδή το υγιές θαλάσσιο περιβάλλον αποτελεί προϋπόθεση για την αποδοτική χρήση του πλήρους δυναμικού των ωκεανών η συντήρηση του πλουτοπαραγωγικού πόρου αυτού στηρίζει την μελλοντική ανάπτυξη, την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και της απασχόλησης για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Όταν το θαλάσσιο περιβάλλον υποβαθμίζεται μειώνεται και η δυνατότητα ωκεανών και θαλασσών να παρέχουν εισόδημα και θέσεις απασχόλησης, με επιπτώσεις στις οικονομικές δραστηριότητες που συνδέονται με την ποιότητα του θαλάσσιου πλούτου. Τόσο ο παραθαλάσσιος όσο και ο θαλάσσιος τουρισμός διακυβεύονται, που είναι και ο μεγαλύτερος σχετικός με την θάλασσα ευρωπαϊκός κλάδος (European Commission, 2006).

Επιπλέον υπάρχουν επιπτώσεις και στην αλιεία. Η συντήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος έχει να κάνει με την διατήρηση του όγκου και της ποικιλίας των ζωντανών οργανισμών του, όπως τα ιχθυοποθέματα, τα οποία θα πρέπει να εξασφαλίζουν επίπεδα βιώσιμης αλίευσης.

Επίσης, η επιστήμη μας τροφοδοτεί συνέχεια με επιστημονικά στοιχεία που αποδεικνύουν μεν την θρεπτική αξία των θαλασσινών αλλά και την αδυναμία να την

αποκομίσουμε εξαιτίας παρουσίας επιβλαβών ουσιών (πχ. βαρέα μέταλλα ,μόνιμοι οργανικοί ρύποι) στο περιβάλλον της θάλασσας.

Για αυτό και σε κάποιες θάλασσες, τέτοιοι στόχοι μπορούν να επιτευχθούν μόνο αν ελέγχονται άλλες απειλές κατά της θάλασσας, η ρύπανση από χερσαίες πηγές και από τις λειτουργικές απορρίψεις των πλοίων.

Χρειάζεται άμεση ενεργοποίηση για να προστατευτούν αυτοί οι πόροι. Ο άξονας για την θαλάσσια πολιτική στο μέλλον θεσπίστηκε από την θεματική στρατηγική της Επιτροπής. Η στρατηγική προβλέπει λεπτομερή αξιολόγηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος που θα χρησιμεύσει στην ανάπτυξη πλαισίων μέσω των οποίων θα εκδοθούν κανονισμοί για όλες τις χρήσεις των θαλασσών. Κύριος στόχος μέχρι το 2021 είναι να επιτευχθεί η βελτίωση της υγείας του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Έτσι εισάγεται η αρχή χωροταξικού σχεδιασμού με βάση τα οικοσυστήματα, ελλείψει της οποίας δεν θα γίνεται να διαχειριστούμε τις χρήσεις των ωκεανών που διαρκώς πληθαίνουν αλλά και συχνά αντικρούουν η μία την άλλη. Ενδεχομένως να οριστούν περισσότερες προστατευμένες θαλάσσιες περιοχές, πράγμα που θα βοηθήσει την διατήρηση της βιοποικιλότητας και θα επαναφέρει βιώσιμα επίπεδα αλίευσης (European Commission,2006).

Η λήψη αποφάσεων για να γίνεται αποτελεσματικά θα πρέπει να εισαγάγει τους προβληματισμούς για το περιβάλλον στις πολιτικές για τις θάλασσες και να εξασφαλίσει στους αντίστοιχους τομείς την δυνατότητα για πρόβλεψη που απαιτείται.

Η νέα θαλάσσια πολιτική πρέπει να εστιάζει στην κοινή κατανόηση και θεώρηση όλων των υπευθύνων για τις πολιτικές που ασκούν επιρροή στις θάλασσες, αλλά και των πολιτικών στους κλάδους των θαλάσσιων μεταφορών, της αλιείας, της ενιαίας διαχείρισης ακτών και της θαλάσσιας έρευνας και τεχνολογίας. Έτσι οι διάφορες πολιτικές ότι πρέπει να συνδεθούν μεταξύ τους, κοινό στόχο την αειφορία της οικονομίας κάτι που είναι και ζωτικής σημασίας πρόκληση της θαλάσσιας πολιτικής στο μέλλον (European Commission, 2006).



### **1.1.9 Έρευνα και Καινοτομία**

Η διαδικασία της έρευνας αποτελεί τη βάση τεκμηριωμένων πολιτικών επιλογών. Η έρευνα μπορεί να επωφεληθεί από το 7ο πρόγραμμα-πλαίσιο, το οποίο δίνει ιδιαίτερη σημασία στους επιστημονικούς τομείς προτεραιότητας που καλύπτουν ταυτόχρονα περισσότερα του ενός θέματα. Τα κράτη μέλη έχουν το περιθώριο να αναπτύξουν και να οργανώσουν τα εθνικά ερευνητικά τους προγράμματα στο πλαίσιο ενός πανευρωπαϊκού χώρου έρευνας και να αποφύγουν τις επαναλήψεις. Η συνεργασία μεταξύ των επιστημονικών κλάδων και εκείνων που παράγουν τεχνολογία είναι επίσης σημαντική.

Η καινοτομία μπορεί να βοηθήσει στην ανάπτυξης λύσεων σε τομείς που βρίσκονται σε πλήρη εξέλιξη, όπως η ενέργεια και η κλιματική αλλαγή. Μέσα από την εφαρμογή των άνωθεν λύσεων, θα μπορούν να επωφεληθούν και χώρες εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, χώρες για παράδειγμα του τρίτου κόσμου. Οι τριτοκοσμικές χώρες μπορούν να έχουν οφέλη από μια Ευρωπαϊκή περιβαλλοντική πολιτική όταν και οι ίδιες προσανατολίζονται προς μια αειφόρο ανάπτυξη αυτές (European Commission, 2006).

Σε ενεργειακό επίπεδο η καινοτομία παίζει σημαίνον ρόλο. Συγκεκριμένα η αιολική ενέργεια, τα παλιρροϊκά ρεύματα και οι πόροι πετρελαίου και φυσικού αερίου βαθέων υδάτων μπορούν να αποτελέσουν νέες πηγές ενέργειας. Η δέσμευση του άνθρακα, η μείωση των εκπομπών NOx που προέρχονται από τα πλοία, η μετάβαση από τις οδικές μεταφορές στις θαλάσσιες, καθώς και το ένυδρο μεθάνιο μπορούν να συμβάλουν στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής (Horrell, 2010).

### **1.1.10 Οι «συνεργατικοί σχηματισμοί» και το κανονιστικό πλαίσιο**

Οι συνεργατικοί σχηματισμοί μπορούν να συμβάλουν στην αειφόρο ανάπτυξη. Ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να οργανωθεί σε δίκτυα ναυτιλιακής αριστείας, τους «συνεργατικούς σχηματισμούς», οι οποίοι αρθρώνονται γύρω από κοινά προγράμματα. Ο νομοθέτης πρέπει να απλοποιήσει τη νομοθεσία, έτσι ώστε οι στόχοι μιας πολιτικής να μην έχουν καταστροφικές και αντιφατικές επιπτώσεις σε άλλους στόχους συναφείς με τη θάλασσα (Horrell, 2010). Είναι σημαίνουσας σημασίας να επιτευχθεί ένα σταθερό κανονιστικό πλαίσιο, το οποίο θα έχει την έγκριση όλων των ενδιαφερόμενων

μερών. Η Πράσινη Βίβλος εστιάζει σε μηχανισμούς για την παροχή κινήτρων σε πλοιοκτήτες ή ακόμα την επιτήρηση της εφαρμογής των κανονισμών του διεθνούς δικαίου στην ανοικτή θάλασσα για την καταπολέμηση των σημαιών ευκαιρίας.

#### **1.1.11 Η ποιότητα ζωής στις παράκτιες περιοχές**

Σήμερα το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού της γης κατοικεί κατά μήκος των ακτών ή κοντά σε παράκτιες περιοχές. Οι παράκτιες περιοχές αποτελούν φιλόξετους τόπους λόγω του ήπιου κλίματος που διαθέτουν αλλά και των οικονομικών δυνατοτήτων που δίνουν στους κατοίκους τους, λόγω των πολλών ευκαιριών που ανοίγονται λόγω της δυνατότητας ανάπτυξης τουριστικών δράσεων.

Παράλληλα όμως αυξάνονται και οι κίνδυνοι που οφείλονται στην κλιματική αλλαγή όπως για παράδειγμα από την άνοδο των υδάτων και την αύξηση των ακραίων καιρικών φαινομένων. Οι αρχές των περιοχών αυτών λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα ώστε να προστατευτεί ο πληθυσμός αλλά και το περιβάλλον, καθώς και οι οικονομικές δραστηριότητες (Κουσούρης, 2009). Ειδικά σε οικονομικό επίπεδο λόγω και τις οικονομικής κρίσης, η Πράσινη Βίβλος αποτελεί το βασικό μέσο μελέτης και προστασίας του βιώσιμου τουρισμού στις τοπικές οικονομίες.

Αυτό γίνεται μέσω της μελέτης της αλληλεπίδρασης ξηράς/θάλασσας. Τα δύο αυτά στοιχεία συνδέονται σε ένα σχέδιο διαχείρισης που προστατεύει από τη θαλάσσια ρύπανση από χερσαίες πηγές ή την επέκταση των λιμένων.

Για το παρόν στόχο υπάρχουν τα ανάλογα εργαλεία όπως τα συστήματα με τίτλο «Παγκόσμια Παρακολούθηση του Περιβάλλοντος και της Ασφάλειας» (GMES). Η Ε.Ε. τηρεί σήμερα τις διατάξεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού επί του θέματος ενώ προσπαθεί να βελτιώσει τη διαλειτουργικότητα με τρίτα συστήματα.

Η Πράσινη Βίβλος στοχεύει επίσης στη δημιουργία ενός συστήματος χωροταξικού σχεδιασμού ώστε η παραθαλάσσια ανάπτυξη να γίνεται με τρόπο που να σέβεται τους νόμους αλλά και το φυσικό περιβάλλον. Τέλος σε σχέση με την οικονομία, η Πράσινη Βίβλος αναφέρεται στην ανάγκη να βελτιωθούν τα δεδομένα που σχετίζονται με το σύνολο της οικονομικής βοήθειας στην θαλάσσια πολιτική.

### **1.1.12 Νέοι μέθοδοι διακυβέρνησης θεμάτων που αφορούν τη θάλασσα**

Η διακυβέρνηση των θεμάτων που άπτονται τη θάλασσας θα πρέπει να αναπτύσσεται μέσα από μια διατομεακή προσέγγιση που θα έχει συνέπειες σε εθνικό, ευρωπαϊκό ή διεθνές επίπεδο. Η διακυβέρνηση είναι αναγκαίο να λειτουργεί βάσει ενιαίων εθνικών αρχών αλλά και να υπάρχει διασυνοριακή συνεργασία σε θέματα ασφάλειας κλπ. Σήμερα περισσότερο από ποτέ άλλοτε καθίσταται αναγκαία η δημιουργία μιας ευρωπαϊκής υπηρεσίας ακτοφυλακής και η υλοποίηση ενός κοινού θαλάσσιου χώρου για την Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να διέπεται από τους ίδιους κανόνες και να αποτελεί στόχο των πολιτικών της Ε.Ε.

Οι θαλάσσιοι κλάδοι οφείλουν να συνεργάζονται με στόχο την ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης σε ότι αφορά την προστασία τη θαλάσσιας κληρονομιάς και γενικά του θαλάσσιου πλούτου.

Στο πλαίσιο της στρατηγικής της Λισσαβόνας θα καθοριστούν οι συνεργίες μεταξύ των κρατών μελών στο πλαίσιο της περιφερειακής πολιτικής σε τομείς όπως της αλιείας, της έρευνας και της καινοτομίας, των επιχειρήσεων, των θαλάσσιων μεταφορών, του περιβάλλοντος και της ενέργειας για την προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης (Turnpenny, et all, 2014).

## **1.2 Οι νέοι κύριοι στόχοι της Πράσινης Βίβλου**

Η αειφόρος ανάπτυξη βρίσκεται σήμερα στο επίκεντρο του προγράμματος δράσης της ΕΕ. Η πρόκληση της στρατηγικής αυτής είναι να εξασφαλιστεί αμοιβαία ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης, της κοινωνικής ευμάρειας και της προστασίας του περιβάλλοντος (Hannigan, 2014).

Η ΕΕ έχει σήμερα τη δυνατότητα να εφαρμόσει την αειφόρο ανάπτυξη στους ωκεανούς, προκειμένου να καταφέρει κάτι τέτοιο θα πρέπει να βασιστεί στα ισχυρά σημεία που χαρακτήριζαν πάντοτε την ηγετική της θέση όσον αφορά τις θάλασσες και τη ναυτιλία: γνώση των ωκεανών, εκτεταμένη εμπειρία και ικανότητα αντιμετώπισης νέων προκλήσεων και συνδυασμός όλων των παραπάνω με ισχυρή δέσμευση για την προστασία της βάσης άντλησης των πόρων. Προκειμένου να επιτευχθούν οι περιβαλλοντικοί στόχοι της Ε.Ε, είναι αναγκαίο να συνεργαστεί με τις τρίτε χώρες και

να λάβει μέρος σε πολυμερείς οργανισμούς. Η πολιτική της ΕΕ στον τομέα των ωκεανών πρέπει να αναπτυχθεί σε αυτό το διεθνές πλαίσιο.

Προκειμένου η ΕΕ να βελτιώσει τη σχέση της με τους ωκεανούς, δεν πρέπει να στηριχθεί μόνο στις καινοτομίες που θα προέλθουν από τη βιομηχανία. Πρέπει να στηριχθεί και στους ιθύνοντες χάραξης πολιτικής.

Μέχρι σήμερα, οι πολιτικές για τις θαλάσσιες μεταφορές, τη βιομηχανία, τις παραθαλάσσιες ζώνες, την προμήθεια ενεργειακών πόρων στην ανοικτή θάλασσα, την αλιεία, το θαλάσσιο περιβάλλον και άλλους σχετικούς τομείς αναπτύχθηκαν ξεχωριστά (European Commission, 2006).

Ο κατακερματισμός μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την υιοθέτηση αντικρουόμενων μέτρων, τα οποία με τη σειρά τους έχουν αρνητικές επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον. Επιπλέον, ο κατακερματισμός της διαδικασίας λήψης των αποφάσεων δημιουργεί προβλήματα στην κατανόηση των πιθανών επιπτώσεων μιας κατηγορίας δραστηριοτήτων σε κάποια άλλη (Galina, & Victor, 2014).

Σήμερα είναι η ώρα να συνδυαστούν όλα αυτά τα στοιχεία και να σφυρηλατήσει ένα νέο όραμα για τον τρόπο διαχείρισης της σχέσης του ανθρώπου με τους ωκεανούς. Αυτό θα απαιτήσει νέους τρόπους χάραξης και εφαρμογής πολιτικών σε ευρωπαϊκό, εθνικό και τοπικό επίπεδο αλλά και σε διεθνές επίπεδο μέσω της εξωτερικής διάστασης των εσωτερικών μας πολιτικών.

Το σύστημα μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί την βάση για την συνεχή ευημερία και βελτίωσή της, σε εσωτερικό και εξωτερικό (European Commission, 2006).

Η ναυτιλία διαδραμάτιζε και θα διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο για το παγκόσμιο εμπόριο αλλά και για την ευημερία της ΕΕ. Γεωγραφικά σε πλεονεκτική θέση που ευνοεί την θέση της στη ναυτιλία η Ευρώπη περιβάλλεται από δύο ωκεανούς, τέσσερις θάλασσες, έχει 22 παράκτια ή νησιωτικά κράτη-μέλη και μεγάλο μέρος τόσο του εσωτερικού όσο και εξωτερικού της εμπορίου διακινείται μέσω θαλάσσης (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010).

Για την αναζωογόνηση της οικονομίας της Ευρώπης είναι απαραίτητο να ληφθεί υπόψη το οικονομικό δυναμικό της ναυτιλίας της. Χωρίς την αξία πρώτων υλών (πετρέλαιο, φυσικό αέριο, αλιεύματα) περίπου 3-5% του ευρωπαϊκού ΑΕΠ παράγεται από βιομηχανίες που βασίζονται στην θάλασσα. (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010). Περισσότερο από 40% του ΑΕΠ προέρχεται από περιφέρειες που βρέχονται από θάλασσα.

Ταυτόχρονα οι ευρωπαίοι πολίτες δεν έχουν πληροφορηθεί σωστά. Μπορεί να ενδιαφέρονται για την κλιματική αλλαγή αλλά να μην λαμβάνουν υπόψη τους τον ρόλο που διαδραματίζουν οι θάλασσες και οι ωκεανοί σε αυτό.. Επωφελούνται από τα φτηνά προϊόντα από όλο τον κόσμο, αγνοώντας την πολυπλοκότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω της οποίας τα προϊόντα φτάνουν στους καταναλωτές.

Η ΕΕ ενδιαφέρεται ενεργά για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που προκύπτουν για τις θαλάσσιες μεταφορές πράγμα που επιβεβαιώνει την σημασία τους για την Ευρώπη. Οι πολιτικές για τις θαλάσσιες μεταφορές περιλαμβάνουν πλέον μεταξύ άλλων: απελευθέρωση της αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό της ΕΕ, ποντοπόρο ναυτιλία και τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, ναυτεργατικό δυναμικό, ασφάλεια στη θάλασσα, περιβαλλοντικούς όρους, λιμενικές υπηρεσίες και υποδομές, συναφείς ναυτιλιακές δραστηριότητες κ.λ.π (European Commission, 2006).

Η Πράσινη Βίβλος για την θαλάσσια πολιτική της Ευρώπης και ο δημόσιος διάλογος κατόπιν, στοχεύει στην θέσπιση καινούργιας θαλάσσιας πολιτικής της ένωσης, με έμφαση στην αειφόρο ανάπτυξη, την ενεργό διοίκηση και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος

Ο διάλογος για την θαλάσσια πολιτική της Ευρώπης αποτελεί στόχο της Πράσινης Βίβλου, έτσι ώστε ωκεανοί και θάλασσες να αντιμετωπίζονται με ολιστική τακτική. Θα δώσει έμφαση στον σεβασμό που πρέπει να επιδείξουμε στους πόρους για να μπορούμε να απολαμβάνουμε τα οφέλη που μας παρέχουν, τονίζοντας τα ανησυχητικά σημεία όπως η υπεραλίευση, η απειλή της βιοποικιλότητας λόγω της μόλυνσης και η κλιματική αλλαγή (European Commission, 2006).

Μια συνολική προσέγγιση παράκτιου σχεδιασμού και διοίκησης θα διασφαλίσει ένα βελτιωμένο πλαίσιο για την εκμετάλλευση των συνεργειών και την επιτυχημένη αειφόρο ανάπτυξη, με υψηλότερη αποδοτικότητα (Eur-Lex, 2012).

Με την Πράσινη Βίβλο επιδιώκεται επιπλέον ευαισθητοποίηση των ευρωπαϊών πολιτών σε ότι αφορά στη ναυτική κληρονομιά, τον ρόλο των θαλασσών και ωκεανών στην ζωή μας και την δυνατότητα του θαλάσσιου πλούτου να προσφέρει οικονομικές ευκαιρίες. Μετά το 2006 η Πράσινη Βίβλος μιλάει για μια πολιτική θαλάσσιου περιβάλλοντος, που απειλείται πιο πολύ από την συγκέντρωση των παράκτιων δραστηριοτήτων στο ίδιο σημείο, και λιγότερο από την ναυτιλία. Οι βασικοί άξονες της Πράσινης Βίβλου είναι οι παρακάτω (<http://ec.europa.eu>):

- Συντήρηση και ενδυνάμωση της θαλάσσιας οικονομίας, με σκοπό την διατήρηση για την ΕΕ μιας ηγετικής θέσης
- Κατάργηση της απομόνωσης των νησιών με θέματα όπως: οι μεταφορές, που δεν θα αφήνουν τα νησιά αποκομμένα, οικονομικές ενέργειες, όπως η αλιεία, ο τουρισμός, η ενεργειακή ανεξαρτησία των νησιών και η επέκταση της τουριστικής περιόδου
- Θαλάσσια χωροταξία. ορισμός χωρικών ορίων μέσα στα οποία θα επιτρέπεται να γίνονται δραστηριότητες στοχεύοντας στην θαλάσσια αειφορία.
- Οργάνωση στην διοίκηση των παράκτιων περιοχών. Θα πρέπει να υπάρχει οργανωμένη διαχείριση των παράκτιων περιοχών εφόσον όλο και περισσότερες δραστηριότητες συγκεντρώνονται σε μία περιοχή.
- Προστασία ναυτιλιακής κληρονομιάς και παράδοσης. Όπως με συντήρηση τεχνών της θάλασσας, προστασία και εκμετάλλευση των ναυπηγημάτων, έρευνα και καταγραφή της κατασκευής τους, εκπαίδευση στην ναυτική παραδοσιακή τέχνη, και επαγρύπνηση του κοινού σε ότι αφορά τη θάλασσα και την προστασία της. Άλλα θέματα της Πράσινης Βίβλου αφορούν στην κατασκευή ναυτικών μουσείων, στην θαλάσσια ασφάλεια και την λαθρομετανάστευση αλλά και στην εκπροσώπηση της ευρωπαϊκής ένωσης στους παγκόσμιους ναυτιλιακούς οργανισμούς

## 1.3 Ερωτήματα της Πράσινης Βίβλου

### 1.3.1 Βιομηχανία

Το θαλάσσιο περιβάλλον προσφέρει πολλά για τους ανθρώπους, όπως ευκαιρίες για καλή διατροφή, φάρμακα και ενέργεια αλλά και ενίσχυση της οικονομίας, θέσεις εργασίας και πρώτες ύλες.

Η ανάπτυξη σε ότι αφορά το θαλάσσιο περιβάλλον συντελείτε με βάση και την στροφή στην θάλασσα ελλείπει διαθέσιμη γη και την ραγδαία πρόοδο στην υποβρύχια παρατήρηση, τον χειρισμό από μακριά και την τεχνολογία, ενισχύοντας με ασφάλεια τις ενέργειες σε βαθύτερα νερά και εύρος ωκεανογραφικών συνθηκών.

Στον τομέα της αιολικής ενέργειας η ανάπτυξη επιτελείται ήδη. Το 10% των εγκαταστάσεων αιολικής ενέργειας βρίσκονται στην ανοικτή θάλασσα με το ποσοστό να αυξάνεται και υπολογίζεται 30% νέων υπεράκτιων κατασκευών ως το 2020 και 60% ως το 2030.

Παρόλα αυτά η εργασία στην θάλασσα είναι οπωσδήποτε πιο δαπανηρή από ότι στην στεριά εφόσον οι παράκτιες εγκαταστάσεις χρειάζονται βοηθητικές υπηρεσίες, όπως δίκτυα καλωδίων ή παροχής. Χρειάζονται ξεχωριστές μετρήσεις για μέτρηση παλίρροιας και ρευμάτων, την εκτίμηση της θαλάσσιας ζωής και την επίβλεψη κινδύνων από παλιρροϊκά κύματα ή τυχόν εχθρική θαλάσσια ζωή. Πχ. οι ασφαλιστικές εταιρείες για τον τουρισμό πρέπει να έχουν πρόσβαση σε δεδομένα για ακραία γεγονότα του παρελθόντος προκειμένου να εκτιμηθούν οι πιθανότητες μελλοντικού ρίσκου και να αναπτυχθούν οι παράκτιες υποδομές για τις αντίστοιχες κλιματικές αλλαγές (Wissenburg, & Marcel, 2013).

Επιχειρήσεις που ασχολούνται με την αναζήτηση νέων φαρμάκων, χρειάζεται να ξέρουν για παράξενες μορφές ζωής, κλπ. Η κατασκευή και αδειοδότηση υπεράκτιων εγκαταστάσεων πρέπει να προϋποθέτει την γνώση για την θάλασσα. Με σαφείς δημόσιες πολιτικές και δημόσια πρόσβαση στα θαλάσσια δεδομένα οι επιχειρήσεις θα ήταν πιο ανταγωνιστικές και το κόστος παραγωγής ενέργειας ανοικτής θάλασσας θα μειωνόταν. Οι υπεράκτιοι φορείς πρέπει να έχουν γνώση του θαλάσσιου περιβάλλοντος για την αξιολόγηση και τον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της κάθε

προτεινόμενης δραστηριότητας.

### **1.3.2 Δημόσιες αρχές**

Οι παράκτιες αρχές χρειάζονται γνώση των ποσοστών διάβρωσης, μεταφοράς φερτών υλών και της τοπογραφία για να καθορίζουν εάν η προστασία, η διευκόλυνση ή η υποχώρηση είναι η πλέον κατάλληλη στρατηγική για την διαχείριση των ακτών.

Οι αρχές της Αλιείας χρειάζονται δεδομένα για τα αλιεύματα και για να ορίζουν τις ποσοστώσεις τους για το εγγύς μέλλον. Οι αρχές δημόσιας υγείας θα πρέπει να μπορούν να αξιολογούν τον βαθμό στον οποίο η θάλασσα είναι ασφαλής για κολύμβηση. Επίσης η πολιτική προστασία θα πρέπει να μπορεί να εκτιμήσει την κατάληξη μιας πετρελαιοκηλίδας ως προς την ακτή.

Οι περιβαλλοντικές αρχές θα πρέπει να μπορούν να αξιολογούν την περιβαλλοντική κατάσταση των θαλασσών και των ωκεανών τους και για να διασφαλιστεί ότι θα παραμείνουν ασφαλείς και καθαροί (2008/56/EC). Η επίτευξη των στόχων της ΕΕ για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών (OJ L 148, 6.6.2002, p. 24-27) και τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό (COM/2010/0771) απαιτεί τη γνώση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων και των ευαίσθητων ενδιαιτημάτων.

### **1.3.3 Επιστήμη**

Η επιστήμη ενισχύει την καινοτομία και την προστασία του περιβάλλοντος. Η επιστήμη της θάλασσας εξαρτάται από τις παρατηρήσεις. Δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιήσουμε ελεγχόμενα πειράματα σε πλανήτη σαν τη Γη. Με ανασκόπηση στο παρελθόν, μπορούμε να κατανοήσουμε τι μέλει γενέσθαι Ένα άρθρο σχετικά με αυτό., στο επιστημονικό περιοδικό «Nature», έλεγε ότι «μια ακριβής και αξιόπιστη καταγραφή του τι συμβαίνει μπορεί να αποτελέσει πλεονέκτημα οποιασδήποτε στρατηγικής στην προσπάθεια για να το κατανοήσουμε» (Editorial Nature 450, p.761).

Με τις παρατηρήσεις, η επιστημονική κοινότητα μπορούν να ελαττώσει την αβεβαιότητα σε ό,τι αφορά το παρελθόν και το παρόν της συμπεριφοράς των διαδικασιών, π.χ. όσον αφορά το λιώσιμο των πάγων, την άνοδο της στάθμης της



θάλασσας, την πρόσληψη άνθρακα, το οικοσύστημα, τα οποία έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην ευημερία των ανθρώπων και των φυσικών οικοσυστημάτων. Η παρακολούθηση θαλασσών και ωκεανών, όσο απαραίτητη και αν είναι, δεν είναι αρκετή για να μειώσει την αβεβαιότητα. Ο Economist (2012) προτείνει στις κυβερνήσεις να ξοδεύουν περισσότερα για παρατηρήσεις μέσω δορυφόρου.

Η ελάττωση της αβεβαιότητας σε ό,τι αφορά στο παρελθόν και το παρόν μπορεί να καλυτερεύσει τις προφητείες για το κλίμα της Ευρώπης που ενισχύουν τη διαδικασία επανεξέτασης και εκτίμησης της Διακυβερνητικής Επιτροπής για την Κλιματική Αλλαγή (IPCC). Η μεγάλη διεθνής συμμετοχή και η προσεκτική αξιολόγηση διασφαλίζουν ότι οι εκτιμήσεις της ομάδας είναι ο δρόμος για την ενημέρωση των κυβερνητικών υπαλλήλων που είναι υπεύθυνοι για την θέσπιση των μέτρων προσαρμογής.

#### **1.3.4 Κοινωνία των Πολιτών**

Σε ένα δημοκρατικό πολίτευμα, οι πολίτες χρειάζονται πληροφόρηση για να μπορούν να ελέγξουν τους αντιπροσώπους τους και να επιτηρήσουν το αν και κατά πόσο είναι υπεύθυνοι και λογοδοτούν σε ζητήματα που αφορούν την ζωή τους. Όπως διδάσκει η ιστορία, η υπόθεση ότι το τεχνικό υπόβαθρο σε αυτά τα ζητήματα είναι καλύτερα να μένει συνολικά στις κατάλληλες αρμόδιες αρχές είναι λάθος.

Ένα άρθρο στο Nature (Nature 472, 135, 14 Απριλίου 2011) φέρνοντας σαν παράδειγμα το ατύχημα στη Φουκουσίμα, υποστήριξε την υπόθεση ότι η μεγαλύτερη πρόσβαση του κοινού σε δεδομένα, συμβάλλει στην καλύτερη εκτίμηση ενός ρίσκου: «Αυτό θα απελευθερώσει την πολύπλευρη δημιουργικότητα των ακαδημαϊκών ερευνητών, των δημοσιογράφων, των υπεύθυνων των λογισμικών και των χαρτογράφων».

## Κεφάλαιο 2ο - Η Άρση απομόνωσης των νησιών

### 2.1 Η σημασία των νησιών στην ναυτιλία και την Ευρώπη

Τα νησιά αποτελούν μοχλό ανάπτυξης σε δύο κυρίως κλάδους. Ο πρώτος είναι η ναυτιλία και ο δεύτερος ο τουρισμός. Υπάρχει μία σαφής αλληλεπίδραση και τόσο μεταξύ τουρισμού και ναυτιλίας όσο και μεταξύ των νησιών και των δύο αυτών οικονομικών δραστηριοτήτων.

Σύμφωνα με έρευνα που παρουσιάζεται στην Ναυτεμπορική (2011), η ναυτιλία, με την αναγκαία υποδομή, θα μπορούσε να συντελέσει ουσιαστικά στη μελλοντική ανάπτυξη της Ελλάδας, όπως επισημαίνεται στην ετήσια έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών ΕΕΕ που δόθηκε στη δημοσιότητα. Στην έκθεση τονίζεται ότι η περαιτέρω αξιοποίηση του εισερχόμενου στη χώρα ναυτιλιακού συναλλάγματος, μέσω της βελτίωσης των παρεχόμενων στη χώρα υπηρεσιών προς τις ναυτιλιακές εταιρείες θα είχε σημαντικά οφέλη στην εθνική οικονομία.

Ειδικότερα όπως αναφέρεται στην έκθεση της ΕΕΕ, το 2010 τα έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών επανήλθαν στην ανοδική τους πορεία σε αντιδιαστολή με το 2009. Η εξέλιξη αυτή αποτελεί πηγή αισιοδοξίας διότι σημειώθηκε σε έτος σοβαρού δημοσιονομικού προβλήματος και αυξανόμενου δημόσιου χρέους.

Μέσα στο 2010 υπήρχε μια άνοδο στην ναυτιλία. Συγκεκριμένα το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 15.418 εκ. ευρώ, συγκρινόμενο με 13.552 εκ. ευρώ το 2009, δηλαδή, σημείωσε αύξηση 13,77%, ανερχόμενο σε 6,72% του εγχώριου προϊόντος καλύπτοντας το 35,28% του εμπορικού ελλείμματος. Επιπροσθέτως, το 2010 - ακολουθώντας τάση που εκδηλώνεται από το 2003 - οι εισπράξεις από ναυτιλιακό συνάλλαγμα υπερέβησαν τις αντίστοιχες του τουρισμού (9.614 εκατ. ευρώ) και ήλθαν δεύτερες μετά τις εξαγωγές (17.081 εκατ. ευρώ) στο ισοζύγιο εξωτερικών συναλλαγών (<http://www.protothema.gr>).

Οι εισπράξεις από το ναυτιλιακό συνάλλαγμα και τις εξαγωγές ήταν οι μόνοι τομείς, σημειώνεται στην έκθεση, που έδειξαν ανάκαμψη στο ισοζύγιο εξωτερικών

συναλλαγών το 2010, συγκρινόμενοι με το 2009. Η ΕΕΕ τονίζει ακόμη ότι στη δεκαετία 2000-2010, η ναυτιλία συνεισέφερε 140 δισ. ευρώ σε εισπράξεις από ξένο συναλλάγμα στην Ελλάδα (Ναυτεμπορική, 2011).

Οι θεαματικές εισροές οφείλονται σε 750 ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων. Όμως, αναφέρει η ΕΕΕ, περίπου το ήμισυ των ανωτέρω 140 δισ. ευρώ επανεξήχθη στο εξωτερικό, δεδομένου ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες πληρώνουν για υπηρεσίες παρεχόμενες από άλλες χώρες, διότι το ελληνικό κράτος δεν έλαβε τα αναγκαία μέτρα που θα συγκρατούσαν το μεγαλύτερο μέρος του ναυτιλιακού συναλλάγματος στην Ελλάδα (Ναυτεμπορική, 2011).

Συγκρίνοντας τη ναυτιλία με τον τουρισμό, τους δύο τομείς με τη μεγαλύτερη συνεισφορά στο εμπορικό ισοζύγιο, το κράτος δεν επένδυσε στις αναγκαίες υποδομές για τη συγκράτηση στη χώρα μεγαλύτερου μέρους του ξένου συναλλάγματος από τη ναυτιλία συγκρινόμενο με τις επενδύσεις για την τουριστική υποδομή.(Ναυτεμπορική, 2011).

Σε σχέση με τα νησιά υπάρχει μεγάλος βαθμός αλληλεπίδρασης ανάμεσα στη ναυτιλία και την νησιωτική ανάπτυξη. Από τη μία μεριά η ύπαρξη πολλών νησιών έχει τις εξής επιδράσεις προς την ναυτιλία:

- Δημιουργία σταθερής ζήτησης, ειδικά όταν σε όσα έχουν υψηλή τουριστική κίνηση
- Προσφορά ειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού όπως καπετάνιων και προσωπικού στα καράβια
- Εξασφαλίζει την βιωσιμότητα σε πολλές μικρές ναυτιλιακές επιχειρήσεις που δεν έχουν την ικανότητα να διεθνοποιηθούν
- Οι δυνατές σχέσεις και δεσμοί στα νησιά έχουν προωθήσει την δημιουργία μίας ισχυρής ναυτικής παράδοσης.

## 2.2.Πλαίσιο θέμα στόχος: Η Βιώσιμη ανάπτυξη των νησιών

Στη παρούσα ενότητα θα γίνει αναφορά σε γνωρίσματα που αφορούν όλα τα νησιά και χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: η μια κατηγορία αφορά στα περιβαλλοντικά και η άλλη στα κοινωνικά-οικονομικά. Τα περιβαλλοντολογικά-γεωγραφικά γνωρίσματα των Νησιών είναι τα ακόλουθα (Σπιλάνης, κ.α. 2012).

1. Απουσία φυσικών πόρων: σαν αποτέλεσμα του μικρού μεγέθους τους γιατί η έκταση συνδέεται με τους φυσικούς πόρους που ένα νησί διαθέτει.
2. Μικρό μέγεθος: αυτό το γνώρισμα έχει να κάνει περισσότερο με νησιά μικρά σε έκταση ωστόσο και τα μεγαλύτερα δεν έχουν συγκρίσιμα μεγέθη με εκείνα της ηπειρώτικης χώρας.
3. Ευαίσθητο οικοσύστημα
4. Μεγάλη βιοποικιλότητα
5. Οικονομία με επίκεντρο την θάλασσα: πράγμα που ισοδυναμεί με αυξημένη ζήτηση για εκμετάλλευση της παράκτιας ζώνης ενώ η ενδοχώρα των νησιών δεν αναπτύσσεται ιδιαίτερα οικονομικά
6. Εξάρτηση από την ναυτιλία: που επιφυλάσσει κίνδυνο για τα νησιώτικα οικοσύστημα που έχουν να κάνουν με διεθνή ναυτιλία ενώ οι νησιώτες είναι περιορισμένοι στις αντιδράσεις
7. Κίνδυνοι που έχουν να κάνουν με την άνοδο της θαλάσσιας στάθμης
8. Απομόνωση από την επικράτεια: εφόσον δεν υπάρχει πάντα άμεση σύνδεση με την υπόλοιπη χώρα λόγω θάλασσας

### Κοινωνικά-οικονομικά γνωρίσματα

1. Ανοιχτές αγορές : τα νησιά παράγουν προϊόντα που εξάγονται. Αλλά και σε σχέση με την αγορά εργασίας τις τουριστικές περιόδους προσωπικό πηγαίνει στα νησιά από άλλες περιοχές της χώρας για δουλειά και το χειμώνα οι ντόπιοι

πηγαίνουν στα μεγάλα αστικά κέντρα.

2. Εξάρτηση από άλλες περιοχές της χώρας: αυτό συνδέεται με την απουσία πρώτων υλών και την ανάγκη για προμήθεια από άλλα μέρη. Επίσης έχει να κάνει με την απουσία μεγάλων κεφαλαίων που με την σειρά του συνδέεται με την εξάρτηση από ξένες επενδύσεις.
3. Αρνητικό εμπορικό ισοζύγιο: για τα πιο πολλά νησιά οι εξαγωγές υστερούνται εισαγωγών και αυτό επηρεάζει την τοπική οικονομία.
4. Έλλειψη δυνατότητας αντιμετώπισης οικονομικά κακών συνθηκών: οι οικονομίες των νησιών κυρίως στηρίζονται στον τουρισμό και στην γεωργίας με περιορισμένες οικονομικές δυνατότητες. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα μια κακή οικονομική συγκυρία για αυτούς τους τομείς να επηρεάσει τα νησιά.
5. Σύνδεση οικονομίας και χαρακτηριστικών του νησιωτικού περιβάλλοντος
6. Διαφορές σε προσφορά και ζήτηση εργασίας: τα νησιά λόγω ανάπτυξης σε έναν τομέα έχουν ελλείψεις σε συγκεκριμένο προσωπικό και πλεονασματικό προσωπικό σε άλλα.

Τα παρακάτω κριτήρια αποτελούν την βάση αυτής της κατάταξης: α) Απόσταση από την υπόλοιπη επικράτεια, β) Πληθυσμιακή πυκνότητά, γ) Διοικητική αυτοτέλεια.

Τα γνωρίσματα αυτά των νησιών έχουν σημαντική κοινωνική και οικονομική βαρύτητα εφόσον προσδιορίζουν σε υψηλό επίπεδο την ανάπτυξη των περιοχών τους. Πέρα από τα γενικά γνωρίσματα που αφορούν το σύνολο των νησιών κάθε νησί από μόνο του έχει χαρακτηριστικά που αφορούν εκείνο και μόνο, όπως η ιστορία του, η θέση του και το μικροκλίμα του (Κουτσοπούλου, 2012).

Έτσι θα λέγαμε ότι η οικονομία και κοινωνία και η ανάπτυξη των νησιών εξαρτάται από τα ιδιαίτερα αυτά γνωρίσματα που το χαρακτηρίζουν, με θετικό ή αρνητικό τρόπο. Ρόλο σε αυτά τα γνωρίσματα παίζει επίσης ο βαθμός στον οποίο ένα νησί συνδέεται ή όχι με την υπόλοιπη χώρα. Άρα οποιαδήποτε προγράμματα ανάπτυξης θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα χαρακτηριστικά που για κάθε νησί είναι

μοναδικά.

## 2.3 Πολιτικές

Η άρση απομόνωσης των νησιών είναι μια πολιτική για την μεγιστοποίηση της ποιότητας ζωής στις παραθαλάσσιες περιοχές. Τα νησιά έχουν τεράστια σημασία για την ΕΕ χάρη στον μοναδικό φυσικό πολιτιστικό, ιστορικό πλούτο που διαθέτουν, το ρόλος τους στις θαλάσσιες μεταφορές και τη συμβολή τους στο εμπόριο, τον τουρισμό και την αλιεία (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010).

Θα πρέπει να υπάρξουν μέτρα για την αντιμετώπιση πολλών προβλημάτων τους που προέρχονται από παράγοντες όπως: Η φυσική τους απομόνωση σε διαφορετικό βαθμό από τα κύρια κέντρα παραγωγής και κατανάλωσης της ΕΕ, γεγονός που απαιτεί την αντιμετώπιση του προβλήματος της εποχικότητας. Η περιορισμένη φύση και μέγεθος των ανθρώπινων και φυσικών πόρων, το μικρό μέγεθος της τοπικής αγοράς και η έλλειψη οικονομιών κλίμακας και δραστηριοτήτων, τα εύθραυστα οικοσυστήματα και το ευαίσθητο περιβάλλον. Τα μειονεκτήματα αυτά θα πρέπει να αποτελέσουν στόχο των πολιτικών άρσης της απομόνωσης για τα νησιά σε περιφερειακό εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

Η ενίσχυση για την ανάπτυξη υποδομών δημόσιας υγείας, παιδείας, ύδρευσης, ενέργειας με ιδιαίτερη έμφαση στις ανανεώσιμες πηγές, μεταφορών, επικοινωνιών κάθε μορφής, αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών προβλημάτων, πρόσβασης στις αγορές, μπορούν να αποτελέσουν βασικά εργαλεία αντιμετώπισης της απομόνωσης και των προβλημάτων της εποχικότητας. Κύριος στόχος για την άρση απομόνωσης των νησιών είναι η βιώσιμη ανάπτυξη τους. Οι πολιτικές που θα βοηθήσουν στην πραγματοποίηση του στόχου είναι:

- Βιώσιμες οικονομικές δραστηριότητες όπως αλιεία, οινοποιεία, κτηνοτροφία, αμπέλια κι ανάπτυξη του τουρισμού. Επίσης να υπάρχει καλή διαχείριση των παράκτιων ζωνών ώστε να ελαχιστοποιηθεί η επιβάρυνση που προκαλεί κόστος και ρύπανση του περιβάλλοντος.
- Ντόπια προϊόντα και η προώθηση τους

- Κοινωνικές υποδομές.

Στόχος είναι μια μεταφορική σύνδεση που να συνδυάζει μεγάλη ταχύτητα και μικρό κόστος. Επίσης να υπάρχουν γηροκομεία και νοσοκομεία ώστε το κάθε νησί να χειριστεί τη δικιά του αυτοδύναμη κ περιθαλψη. Τέλος παιδεία που να περιλαμβάνει τη μάθηση της πολιτιστικής τους κληρονομιάς, τα ήθη και τα έθιμα, την κουλτούρα του τόπου τους όπως και τη διατήρηση αυτών.

- Τη διατήρηση και διάσωση του οικοσυστήματος, του θαλάσσιου περιβάλλοντος και μη, προστασία της υπεραλιείας, καθαρές παραλίες.

- Ενεργειακή ανάπτυξη και ανεξαρτησία κυρίως με χρήση εναλλακτικών πηγών ενέργειας όπως ανεμογεννήτριες.

Οι ιδιαίτερες συνθήκες ανάπτυξης των νησιών κρίνονται από τα χαρακτηριστικά τους. Παρακάτω θα αναπτυχθεί το πως αυτά τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ποσοτικοποιούνται και εκφράζονται μέσα από δείκτες, με βάση έρευνα της Eurisles.

Οι δείκτες καταδεικνύουν τις οικονομικές και κοινωνικές ανισότητες και έχουν να κάνουν με τους όρους της νησιωτικότητας και της υπέρ-περιφερειακότητας. Οι δυο όροι σχετίζονται με την φύση και την γεωγραφία των νησιών. Έτσι μπορεί να εκτιμηθεί ποσοτικά το κόστος που οι ιδιαίτερες καταστάσεις επιφέρουν στις οικονομίες αλλά και τους νησιώτες (United Nations 2005).

Η έννοια της νησιωτικότητας συνδέεται, σύμφωνα με την έρευνα με τρία από τα γνωρίσματα των νησιών όπως εξηγήθηκαν προηγουμένως: το μικρό τους μέγεθος και έκταση, την απόσταση από την υπόλοιπη επικράτεια, την εξάρτηση τους οικονομικά από άλλες περιοχές.

### **2.3.1 Δείκτες ανάπτυξης**

Κύρια αιτία για την διαμόρφωση περιφερειακών, και νησιωτικών, δεικτών είναι πως οι περιφερειακές ανισότητες εκφράζονται ποσοτικά. Οι τρεις πιο σημαντικές πηγές ανισοτήτων μέσα στην Ε.Ε και από έρευνες για την ΕΕ είναι:

- Η φύση και γεωγραφία των περιφερειών.
- Η άνιση ανάπτυξη του δυναμικού της παραγωγής.
- Η διαφορά εισοδημάτων και επιπέδου ανάμεσα σε περιοχές της περιοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η φύση και γεωγραφία των νησιών είναι ίσως η κύρια αιτία ανισοτήτων. Οι ανισότητες που απορρέουν από φυσικά γνωρίσματα και γεωγραφική θέση είναι εκ προοιμίου, απόρροια συνθηκών τις οποίες ο ανθρώπινος παράγοντας δύσκολα μπορεί να επηρεάσει.

Ωστόσο συχνά δύσκολα ξεχωρίζουν από άλλες αιτίες που ξεκινάνε από τον άνθρωπο. Σωστά διαμορφωμένοι νησιωτικοί δείκτες μπορούν να δείξουν τον τρόπο και τον βαθμό που κάθε αιτία ανισότητας επιδρά στις νησιωτικές περιοχές. Επιπλέον σημαντικό είναι επίσης οι δείκτες αυτοί να είναι συγκρίσιμοι με άλλους άλλων περιοχών. Οι δείκτες για τις νησιωτικές περιοχές μπορούν να διαιρεθούν ως εξής:

- δείκτες που έχουν να κάνουν μόνο με την νησιωτικότητα,
- δείκτες που μπορούν να υιοθετηθούν για τα σύνολο των περιφερειών αλλά για τους οποίους η νησιωτικότητα παίρνει τιμή που είναι μετρήσιμη

### **2.3.2 Παράγοντας περιφερειακότητας**

Οι περιφέρειες (ορεινές, αγροτικές) θα πρέπει να εκτιμούν τα χαρακτηριστικά τους και να ποσοτικοποιήσουν τις διαφορές τους σε σχέση με το κέντρο. Έτσι και για τα νησιά ένας συντελεστής περιφερειακότητας είναι σημαντικός να βρεθεί.

Για τα νησιά, ο όρος της περιφερειακότητας μπορεί αντικειμενικά να μέσω 'του χαρακτήρα της γεωγραφικής ασυνέχειας του χώρου'.

Ο συντελεστής περιφερειακότητας των νησιών γίνεται να συνδεθεί με άμεσο τρόπο με τα μεταφορικά δίκτυά τους. Το χρονικό διάστημα που χρειάζεται ένα φορτηγό για να μετακινηθεί από το κέντρο στην περιφέρεια είναι μια πρόταση για βάση μέτρησης της περιφερειακότητας.



Για τα νησιά στο χρόνο αυτό προστίθεται και το θαλάσσιο ταξίδι που απαιτείται. Το χρονικό αυτό διάστημα είναι στενά συνδεδεμένος με την ποιότητα και την συχνότητα των δρομολογίων των πλοίων. Αυτή η μέθοδος μέτρησης καταλήγει σε υψηλούς δείκτες περιφερειακότητας για τα νησιά από ότι στις άλλες περιφέρειες γεγονός που δείχνει ότι τα νησιά έχουν να κάνουν με ‘φυσική’ ανισότητα σε σχέση με την ανάπτυξή τους.

### **2.3.3 Το ζήτημα των μεταφορών και συγκοινωνιών του νησιώτικου χώρου**

Παλιότερα τα νησιά αποτελούσαν σταθμούς-κόμβους ενός δικτύου όταν τα βασισμένα στις θαλάσσιες συγκοινωνίες συστήματα μεταφορών δεν ήταν τόσο εξελιγμένα ή οργανωμένα. Επιπλέον η ανεξαρτησία και η αυτάρκεια ήταν ουσιαστική για την επιβίωση των νησιών όπως και η τοπική παραγωγή.

Επειδή οι αγορές ήταν απομονωμένες, και οι όχι αρκετά παραγωγικές δραστηριότητες είχαν την αγορά τους. Η παγκοσμιοποίηση και τα σύγχρονα οικονομικά συστήματα, της με την ενοποίηση των αγορών, αλλά και η απομάκρυνση τους από τα κέντρα όπου λαμβάνονται οι αποφάσεις σε συνδυασμό με την φυσική τους απομόνωση καταλήγουν στην περιφριοποίηση των νησιών. Για τα νησιωτικά συμπλέγματα, παρουσιάζεται το φαινόμενο της «διπλής νησιωτικότητας» δηλαδή μικρότερα νησιά ως δορυφόροι των μεγαλύτερων (πχ. Β. Αιγαίο, Ιόνιο, Κυκλάδες, Δωδεκάνησα).

Ειδικά στη περίπτωση του Αιγαίου, εμφανίζεται το φαινόμενο της απουσίας ενδοπεριφερειακών συνδέσεων, κάτι που επιδρά αρνητικά στις εμπορικές ανταλλαγές μεταξύ νησιών για προϊόντα που είναι συμπληρωματικά

Αυτό συντελεί στην αδυναμία διαμόρφωσης δυνατών νησιωτικών περιφερειακών διοικητικών και παραγωγικών κέντρων όπως στην ηπειρωτική χώρα. Τα παραπάνω συντελούν σε αυξημένο κόστος που εκφράζεται με (Σπιλάνης κ.α 2005):

- κόστος σε χρόνο εξαιτίας της μεταφοράς επιβατικού κοινού και εμπορευμάτων γίνεται μόνο με δημόσια μεταφορικά μέσα και βασίζεται στην συχνότητα των δρομολογίων που μπορεί να είναι καθημερινά σε τουριστική εποχή ή μερικές φορές ανά εβδομάδα. Ενώ κάποια από αυτά δεν έχουν καμία άμεση

συγκοινωνία με τα αστικά κέντρα Ακόμη και τα νησιά που διαθέτουν καλύτερο συγκοινωνιακό δίκτυο είναι σε χειρότερη θέση απ' ότι οι αντίστοιχες απομονωμένες περιοχές του ηπειρωτικού χώρου γιατί ο χρόνος μεταφοράς, πολλαπλασιάζεται στην θάλασσα σε σχέση με την ξηρά. Οι αερογραμμές όπου υπάρχουν μειώνει το χρονικό κόστος αυξάνουν όμως το χρηματικό κόστος για το επιβατικό κοινό.

- χρηματικό κόστος: για την λειτουργία επιχειρήσεων και τη διαβίωση. Το κόστος αυτό πηγάζει από τα αυξημένα μεταφορικά κόστη, τη μεταφόρτωση τα πολλαπλά μεταφορικά μέσα, τη θέση μονοπωλίου των μεταφορικών εταιρειών, αλλά και την ασυνέχεια των μεταφορικών μέσων, λόγω του θαλάσσιου χώρου.

#### **2.3.4 Υποδομές, μεταφορές και συγκοινωνίες**

Ο ρόλος των μεταφορών για τα νησιά είναι κριτικής σημασίας εφόσον η γεωγραφική τους θέση σε σχέση με την ηπειρωτική χώρα συνοδεύεται από ανάγκες για ενδοπεριφερειακές και διαπεριφερειακές συνδέσεις. Οι οδικές μεταφορές περιορίζονται αναγκαστικά σε επίπεδο νησιού, και είναι ανάλογες του χερσαίου χώρου του. Οι συνδέσεις κύριων οικιστικών κέντρων με τα λιμάνια ή αεροδρόμια σε κάποια νησιά είναι πολύ συχνά προβληματικές.

Στις θαλάσσιες μεταφορές, τα λιμάνια του Αιγαίου αποδίδουν σαν ένα σύστημα με ισχυρή ιεραρχία και κέντρο τον Πειραιά με ακτινωτές συνδέσεις με τα νησιά. Τα λιμάνια είναι κυρίως μεικτά, εκτός συγκεκριμένων περιπτώσεων στα μεγάλα νησιά (Τσάλτας 2006).

Η σημασία των λιμενικών υποδομών στα νησιά φαίνεται ιστορικά, αλλά και στην προοπτική που παίρνουν από τον μελλοντικό σχεδιασμό για τις θαλάσσιες μεταφορές. Για τα μικρά νησιά βασικό ρόλο έχει η ακτοπλοΐα μικρών αποστάσεων.

Βελτιώσεις και προσθήκες υλοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια των τριών Προγραμματικών Περιόδων και συνεχίζουν να πραγματοποιούνται, στα βασικά λιμάνια των νησιών αλλά και σε δευτερεύοντα, μεταξύ άλλων: επεκτάσεις / βελτιώσεις κρηπιδωμάτων, δημιουργία χερσαίων λιμενικών χώρων αλλά και βελτιώσεις στην πρόσβαση και κυκλοφορία, δημιουργία υποδομών, εξειδικευμένων υπηρεσιών,

υποδομές αποθήκευσης, τηλεπικοινωνιών κλπ.

Στα πιο μικρά νησιά, τα λιμάνια είναι απλές προβλήτες πρόσδεσης των σκαφών, οι οποίες μόνο μονομερώς εξασφαλίζουν ασφαλή πρόσδεση και παραμονή των πλοίων. Πολλές φορές, η λειτουργία τους εξαρτάται από καιρικές συνθήκες. Παρόμοια είναι η εικόνα των τουριστικών λιμένων και των αλιευτικών καταφυγίων.

Ο αριθμός των υποδομών αυτών παρόλο που θεωρείται μεγάλος, δεν είναι αρκετός να καλύψει τις ανάγκες όλων των νησιών, εφόσον η πλουτοπαραγωγική πηγή τους νησιών είναι ο τουρισμός. Εκτός από τα λιμάνια που αναφέραμε που η χρήση τους είναι αποκλειστικά ως τουριστικά και αλιευτικά καταφύγια, σε πολλά νησιά είναι διαθέσιμα για ελλιμενισμό και προβλήτες των επιβατικών τους λιμανιών. Πολλές φορές υπάρχουν δυσλειτουργίες οργάνωσης και αδυναμία των φορέων διαχείρισης των λιμανιών ώστε να λειτουργήσουν τα λιμάνια με προδιαγραφές ποιοτικές.

Σχετικά με τις αερομεταφορές, υπάρχουν αεροδρόμια και ελικοδρόμια. Οι υποδομές τους είναι ικανοποιητικές, αλλά το επίπεδο προσβασιμότητας για τις αερομεταφορές προσδιορίζεται από τα δρομολόγια και τις συχνότητές τους κυρίως και τις υποδομές σε δεύτερο βαθμό.

### **2.3.5 Προβλήματα , ελλείψεις, δυνατότητες και ευκαιρίες**

Εμφανή είναι σήμερα τα ζητήματα υποδομών των λιμανιών αλλά και ελλείψεων στις υποδομές που επιδρούν στις μεταφορές ενώ παρουσιάζονται μη επαρκείς συνδέσεις, αναξιόπιστα δρομολόγια, κόστος μεταφορικού μέσου, χρονοβόρες διαδρομές κλπ.

Με απουσία ενός ενιαίου κέντρου συντονισμού τα ζητήματα επεκτείνονται, μεταξύ άλλων επειδή εμπλέκονται κατά περίπτωση και χωρίς ενιαία πολιτική τα Υπουργεία, Γενικοί Γραμματείς Περιφερειών, Δήμαρχοι και μια σειρά υπηρεσιών

Σε πολλά λιμάνια της χώρας, χρειάζονται βελτιώσεις στην οργάνωση αλλά και την λειτουργία, για να χρησιμοποιηθούν πιο αποτελεσματικά οι εγκαταστάσεις και εξυπηρετείται η ναυτιλία μικρών αποστάσεων, συνεισφέροντας σε πιο ισορροπημένη κατανομή κυκλοφορίας και ανταγωνισμού ανάμεσα στα μέσα μεταφοράς. Τα ζητήματα

υποδομών εντείνονται από τα προβλήματα λειτουργίας και εκμετάλλευσης νέων εγκαταστάσεων.

Ο ορισμός ελάχιστου επιπέδου εξυπηρέτησης πραγματοποιείται εμπειρικά και είναι βασισμένος σε ιστορικά στοιχεία όχι πραγματικές ανάγκες. Υπάρχει κενό βιωσιμότητας των επιχειρήσεων στις άγονες γραμμές, όπως και ανορθολογική τιμολόγηση των υπηρεσιών σε βιώσιμες γραμμές. Τα κενά αυτά πρέπει να καλυφθούν με συγκεκριμένα μέτρα. Το όριο ηλικίας των πλοίων, σαν μέτρο επιβολής ανανέωσης του στόλου, δεν αποδίδει, εφόσον καταγράφεται η έλλειψη δυνατότητας της αγοράς να αντιδράσει στην αναπλήρωση των αποσυρόμενων πλοίων.

Έτσι, εξαιτίας της απελευθέρωσης δεν παρατηρήθηκαν σημαντικές αλλαγές στην εξυπηρέτηση, ούτε μείωση τιμών. Οι νησιώτες, δεν είδαν επί της ουσίας βελτίωση στο επίπεδο της υπηρεσίας ούτε ελάττωση στις τιμές των ναύλων.

Σύμφωνα με τα συμπεράσματα όπως εκφράστηκαν μέσα από συνέδρια (2008-2010), οι βασικές αρχές για την αντιμετώπιση του προβλήματος των μεταφορών στο νησιωτικό χώρο πρέπει να είναι:

1. Οι μεταφορές στο νησιωτικό χώρο έχουν να κάνουν με όλα τα μέσα μεταφοράς και επομένως θα πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για την διαμόρφωση ενός συνολικού συστήματος μεταφορών με διαφορετικά μέσα: πλοία, αεροπλάνα, υδροπλάνα, ελικόπτερα.
2. Οι μεταφορές στα νησιά πρέπει να προσφέρουν απευθείας σύνδεση με τα μεγάλα αστικά κέντρα (Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Βόλος, Κρήτη), αλλά και μεταξύ τους.
3. Το κράτος οφείλει να διασφαλίζει συνδέσεις με συχνότητα, ασφάλεια, και αξιοπιστία αλλά και ανεκτό οικονομικό κόστος για κάθε πολίτη. Οι υπηρεσίες μεταφορών είναι δικαίωμα και δημόσιο αγαθό και δεν μπορεί ολοκληρωτικά να υπόκειται σε ανάλυση κόστους – ωφέλειας.
4. Οι μεταφορές είναι για τα νησιά παράγοντας ανάπτυξης που επηρεάζει την εργασία και την άρση του αποκλεισμού τους, καθώς οι ποιοτικές και επαρκείς

μεταφορικές υπηρεσίες στα νησιά είναι μεγάλης σημασίας για την οικονομική και κοινωνική πρόοδο τους.

5. Οι μεταφορές των νησιωτικών περιοχών είναι μια υπηρεσία Γενικού Οικονομικού Ενδιαφέροντος, εφόσον εξασφαλίζουν κοινωνική, οικονομική, και γεωγραφική σύνδεση του εθνικού χώρου. Θα πρέπει να οργανωθεί μια «καθολική υπηρεσία», μία ελάχιστα εγγυημένη υπηρεσία δημοσίου που θα παρέχεται σε κάθε πολίτη, σε προσιτή τιμή.
6. Ένα δημόσιο αγαθό προϋποθέτει οικονομικά προσιτή μεταφορική υπηρεσία για όλους τους νησιώτες η οποία σήμερα δεν διασφαλίζεται. Είναι άρα αναγκαίο να παρακολουθείται και να ελέγχεται συστηματικά.
7. Οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών πρέπει να συντονίζονται με τις υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών σε σχέση με την οικονομική επιβάρυνση για τους χρήστες, τη χρονική διάρκεια του ταξιδιού και την ποιότητα σε ένα πλαίσιο.

### **2.3.6 Οι δυνατότητες παρέμβασης της αυτοδιοίκησης**

Προκειμένου να ενισχυθεί η ενδοπεριφερειακή συνοχή, για την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος νησιωτικών μεταφορών, απαιτείται:

- ενιαίο κέντρο λήψης αποφάσεων, με συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης με αρμοδιότητες οργάνωσης, σχεδιασμού, συντονισμού και ελέγχου του συγκοινωνιακού έργου των μέσων μαζικής μεταφοράς στα νησιά
- εκμετάλλευση δυνατότητας της χρηματοδότησης της τοπικής αυτοδιοίκησης για θαλάσσιο μεταφορικό έργο, όπως προκύπτει από το Νέο Κώδικα
- αξιοποίηση της δυνατότητας του Δημοτικού και Κοινοτικού Κώδικα στην εκμετάλλευση χερσαίων ζωνών λιμένων, τη συντήρηση και την κατασκευή των λιμενικών έργων ως αποκλειστική αρμοδιότητα των Δήμων.

Η βελτίωση και λειτουργία των Λιμενικών Ταμείων θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στα μέτρα της νέας νησιωτικής Αυτοδιοίκησης, για τη στελέχωσή τους με κατάλληλο προσωπικό και εξοπλισμό. Οι δήμοι πρέπει να παρακολουθούν την κυβερνητική

πολιτική που αφορά στη λειτουργία και διαχείριση των περιφερειακών αεροδρομίων, ώστε να διασφαλιστεί η αεροπορική εξυπηρέτηση των νησιών, καθώς και επιχειρησιακός σχεδιασμός για την τουριστική ανάπτυξη.

### **2.3.7 Υπάρχουσα κατάσταση με ειδικές αναφορές στις ιδιαιτερότητες των νησιών**

Φορείς που ανήκουν στον δημόσιο, ιδιωτικό αλλά και εθελοντικού τομέα προωθούν τις προνομιακές πολιτικές της Ελλάδας. Οι φορείς του δημόσιου διαμορφώνουν και πραγματοποιούν προγράμματα εισοδηματικής ενδυνάμωσης και κοινωνικής φροντίδας ευπαθών ομάδων, όπως προβλέπει το Σύνταγμα και εξειδικεύονται από τη νομοθεσία.

Οι ιδιωτικές επιχειρήσεις παρέχουν υπηρεσίες φροντίδας σε άτομα που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της αγοράς και δεν επιθυμούν ή δεν μπορούν να ενταχθούν στο δημόσιο σύστημα. Οι εθελοντικοί φορείς προωθούν συλλογικά αιτήματα των μελών τους ή για την κάλυψη των κενών προστασίας.

Τα βασικά γνωρίσματα του συστήματος κοινωνικής προστασίας στην Ελλάδα είναι η ποικιλομορφία ενεργειών και παρεμβάσεων, αλλά και αρμόδιων φορέων για προγράμματα Κοινωνικής Πολιτικής.

Οι νέες δυσκολίες για τις πολιτικές κοινωνικής ένταξης, επισημαίνονται στην ένταξη των ευπαθών ομάδων και στην πρόοδο της αποδοτικότητας της πρόληψης και φροντίδας, για έγκαιρη ανταπόκριση στους κινδύνους που προέρχονται από την φτώχεια και τον κοινωνικό αποκλεισμό τα οποία δεν αντιμετωπίζονται με αποτελεσματικότητα από δίκτυα φροντίδας. Στα νησιά ειδικότερα, κυριαρχεί γήρανση του πληθυσμού, με αποτέλεσμα να επιβαρύνονται οι τοπικοί φορείς υγείας ηλικιωμένων.

### **2.3.8 Παιδεία**

Ο τομέας του πολιτισμού διαδραματίζει ουσιαστικό ρόλο λαμβάνοντας υπόψη τις πολυάριθμες κοινωνικές, οικονομικές και πολιτικές του συνέπειες. Επομένως, ο πολιτισμός κατέχει θεμελιώδη θέση στη διαδικασία της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης.

Βάσει των ανωτέρω παραδοχών και κατόπιν των αποτελεσμάτων μίας

διαβούλευσης on-line των ενδιαφερομένων του τομέα του πολιτισμού, η Επιτροπή προτείνει μια νέα ευρωπαϊκή ατζέντα για τον πολιτισμό που επικεντρώνεται σε περιορισμένο αριθμό στόχων. Για την επίτευξη αυτών των στόχων η Επιτροπή προτείνει επίσης νέους μηχανισμούς συνεργασίας με τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) και μεταξύ των χωρών της ΕΕ, των άλλων επιπέδων διακυβέρνησης και της κοινωνίας των πολιτών. Οι στόχοι της νέας ευρωπαϊκής ατζέντας για τον πολιτισμό διαρθρώνονται με άξονα τρεις προτεραιότητες:

1. Πολιτισμική πολυμορφία και διαπολιτισμικός διάλογος
2. Πρέπει να ευνοηθεί το ανοικτό πνεύμα, καθώς και οι ανταλλαγές μεταξύ των πολιτισμών. Υπό την προοπτική αυτή, η νέα ατζέντα για τον πολιτισμό επιδιώκει να προωθήσει:
3. Την κινητικότητα των καλλιτεχνών και των εργαζομένων του πολιτιστικού τομέα, καθώς και την κυκλοφορία κάθε μορφής καλλιτεχνικής έκφρασης·
4. Την ενίσχυση των διαπολιτισμικών ικανοτήτων και του διαπολιτισμικού διαλόγου με την ανάπτυξη των ικανοτήτων που περιλαμβάνονται μεταξύ των βασικών ικανοτήτων της διά βίου μάθησης, όπως η πολιτιστική γνώση και έκφραση, καθώς και η επικοινωνία σε ξένες γλώσσες.
5. Ενδυνάμωση της δημιουργικότητας στο πλαίσιο της στρατηγικής της Λισσαβόνας για την ανάπτυξη και την απασχόληση

Οι πολιτιστικές βιομηχανίες συμβάλλουν στο δυναμισμό της ευρωπαϊκής οικονομίας και στην ανταγωνιστικότητα της ΕΕ. Για παράδειγμα, ο πολιτισμός απασχολεί περίπου πέντε εκατομμύρια άτομα στην ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή προτείνει τους ακόλουθους στόχους:

- Προώθηση της δημιουργικότητας στην εκπαίδευση και ένταξη αυτής της διάστασης στα μέτρα για τη διά βίου μάθηση
- Ενίσχυση των οργανωτικών ικανοτήτων του πολιτιστικού τομέα δίδοντας βάρος στην επιχειρηματικότητα και την κατάρτιση των παραγόντων του πολιτιστικού τομέα στη διαχείριση (καινοτόμοι πηγές χρηματοδότησης, ευρωπαϊκή διάσταση των εμπορικών

δραστηριοτήτων κ.λπ.)·

- Ανάπτυξη αποτελεσματικών συμπράξεων μεταξύ του τομέα του πολιτισμού και άλλων τομέων (τεχνολογίες της πληροφορίας και της επικοινωνίας, έρευνα, τουρισμός, συμπράξεις μεταξύ κοινωνικών εταίρων κ.λπ.) με σκοπό την αύξηση του αντικτύπου των επενδύσεων στον πολιτισμό.
- Ο πολιτισμός ως νευραλγικό στοιχείο των διεθνών σχέσεων

Απηχώντας τη Σύμβαση της UNESCO για την προστασία και την προώθηση της πολυμορφίας της πολιτιστικής έκφρασης, που έχει επικυρωθεί από την ΕΕ και τις περισσότερες χώρες της, η νέα ατζέντα για τον πολιτισμό προτείνει την ενίσχυση της πολιτιστικής διάστασης ως νευραλγικού στοιχείου των εξωτερικών σχέσεων της ΕΕ. Η προτεραιότητα αυτή συνοδεύεται από διάφορα μέτρα με σκοπό:

- Τη συνέχιση του πολιτικού διαλόγου στον τομέα του πολιτισμού και την προώθηση των πολιτιστικών ανταλλαγών μεταξύ της ΕΕ και των τρίτων χωρών·
- Την προώθηση της πρόσβασης στις παγκόσμιες αγορές πολιτιστικών προϊόντων και υπηρεσιών από αναπτυσσόμενες χώρες μέσω συμφωνιών προτιμησιακής μεταχείρισης ή μέτρων βοήθειας για το εμπόριο·
- Την αξιοποίηση των εξωτερικών σχέσεων για την υλοποίηση δράσεων χρηματοδοτικής και τεχνικής υποστήριξης.
- Τη συνεκτίμηση του τοπικού πολιτισμού σε όλα τα έργα που χρηματοδοτούνται από την ΕΕ·
- Την προώθηση της συμμετοχής της ΕΕ στις εργασίες διεθνών οργανισμών που δραστηριοποιούνται στον τομέα του πολιτισμού και στη διαδικασία του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών «Συμμαχία των Πολιτισμών».

Η Επιτροπή επιδιώκει τη διενέργεια δομημένου διαλόγου με τον πολιτιστικό τομέα, από μεμονωμένους καλλιτέχνες και δημιουργούς μέχρι τις βιομηχανίες του πολιτισμού, για την επίτευξη αυτών των στόχων. Στο πλαίσιο αυτό η Επιτροπή συνιστά:



1. Να προσδιοριστούν όλοι οι φορείς του πολιτιστικού τομέα·
2. Να οργανωθεί ένα «πολιτιστικό φόρουμ» που θα συγκεντρώνει όλους τους ενδιαφερόμους εκφραστούν σε ευρωπαϊκό επίπεδο οι απόψεις των φορέων του
3. να αναπτυχθεί ο κοινωνικός διάλογος μεταξύ των κοινωνικών εταίρων του πολιτιστικού τομέα·
4. να δοθεί πολιτιστική διάσταση στις ευρωπαϊκές δημόσιες συζητήσεις ιδίως μέσω των μόνιμων αντιπροσωπειών της Επιτροπής.

Η νέα αυτή πολιτιστική στρατηγική και το σύνολο των προτεινόμενων μέτρων βασίζονται σε μια στενότερη συνεργασία μεταξύ της ΕΕ και των χωρών της μέσω του μηχανισμού της ανοικτής μεθόδου συντονισμού (ΑΜΣ). Αποσκοπεί επίσης στην ανάπτυξη ενός δομημένου διαλόγου με τον πολιτιστικό τομέα. Η νέα ευρωπαϊκή ατζέντα για τον πολιτισμό ολοκληρώνεται με την υλοποίηση και άλλων δράσεων συναφών με τον πολιτιστικό τομέα, όπως το Ευρωπαϊκό έτος διαπολιτισμικού διαλόγου το 2008.

Ο πολιτιστικός τομέας έχει ήδη αποτελέσει αντικείμενο πολλών δράσεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την προώθηση του πολιτισμού όπως τα προγράμματα «Πολιτισμός», «Η Ευρώπη για τους πολίτες» και MEDIA.

Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών της 19ης Ιουλίου 2010 σχετικά με την εφαρμογή της ευρωπαϊκής ατζέντας για τον πολιτισμό (COM, 2010).

Η παρούσα έκθεση παρουσιάζει την πρόοδο που πραγματοποιήθηκε ως προς τους στόχους της ευρωπαϊκής ατζέντας για τον πολιτισμό, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο, καθώς επίσης και τις πρώτες εμπειρίες από τις νέες μεθόδους εργασίας. Η προώθηση της πολιτιστικής πολυμορφίας και του διαπολιτισμικού διαλόγου αφορά πολλά θέματα και δράσεις, όπως (Χλωμούδης, κ.α. 2007):

- Το Ευρωπαϊκό Έτος Διαπολιτισμικού Διαλόγου 2008, το οποίο εγκαινίασε νέες εθνικές πολιτικές και δομές καθώς και μία πολιτική συμφωνία σε επίπεδο ΕΕ·

- Την ανακοίνωση της Επιτροπής το 2008 με θέμα την πολυγλωσσία, η οποία στοχεύει στο να μετατραπεί η γλωσσική πολυμορφία σε πλεονέκτημα.
- Την πρόσβαση στον πολιτισμό μέσω της ψηφιοποίησης, για αυτό και ξεκίνησε η Europeana το 2008, και μέσω ενός προτεινόμενου σήματος ευρωπαϊκής κληρονομιάς.

Για την προώθηση του πολιτισμού ως καταλύτη της δημιουργικότητας, εγκριθήκαν διάφορες πρωτοβουλίες, όπως (Χλωμούδης, κ.α. 2007):

- το Έτος Δημιουργικότητας και Καινοτομίας 2009, το οποίο διερεύνησε τους τρόπους με τους οποίους ο πολιτισμός παράγει και οικονομική και κοινωνική καινοτομία.
- μελέτες για τον αντίκτυπο του πολιτισμού στη δημιουργικότητα, την επιχειρηματικότητα στον πολιτιστικό και δημιουργικό κλάδο δραστηριοτήτων και στην συμβολή του πολιτισμού στην τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη
- την Πράσινη Βίβλο του 2010 για την απελευθέρωση του δυναμικού του πολιτιστικού και δημιουργικού κλάδου δραστηριοτήτων.

Η προώθηση του πολιτισμού στις εξωτερικές σχέσεις της ΕΕ έλαβε νέα ώθηση μετά την υιοθέτηση της ατζέντας και περιλαμβάνει:

- μία νέα ευρωμεσογειακή πολιτική για τον πολιτισμό, η οποία βρίσκεται στο στάδιο της προετοιμασίας
- σημαντικές προσπάθειες για την αποκατάσταση της πολιτιστικής κληρονομιάς στις υποψήφιες προς ένταξη στην ΕΕ χώρες, ακόμη και μέσα από το μηχανισμό χρηματοδότησης για την κοινωνία των πολιτών στο πλαίσιο του ΜΠΒ
- το πρόγραμμα «Πολιτισμός» της Ανατολικής Εταιρικής Σχέσης, το οποίο πρόκειται να ξεκινήσει το 2010
- μία διαδικασία για την ενίσχυση του ρόλου του πολιτισμού στις αναπτυξιακές πολιτικές, η οποία ξεκίνησε το 2009
- το πρόγραμμα MEDIA Mundus (2011-13), το οποίο θα διαδεχτεί την

προπαρασκευαστική δράση MEDIA International.

Οι πρώτες εμπειρίες της ΑΜΣ δείχνουν ότι, σε γενικές γραμμές, αποτελεί αποτελεσματικό μέσο συνεργασίας στον τομέα του πολιτισμού. Ωστόσο, δεν έχει χρησιμοποιηθεί για ικανό χρονικό διάστημα ώστε να μπορούμε να καταλήξουμε σε ουσιαστικά συμπεράσματα. Στο μέλλον, θα πρέπει να ενισχυθεί η συνεργασία με τις εγκριθείσες μεθόδους εργασίας. Ο δομημένος διάλογος στον τομέα του πολιτισμού διενεργείται μέσα από πλατφόρμες ευρωπαϊκών ενώσεων και το Ευρωπαϊκό Πολιτιστικό Φόρουμ. Οι θεματικές πλατφόρμες διαδραματίζουν πολύ θετικό ρόλο στην ενίσχυση του διαλόγου στον τομέα αυτόν. Εντούτοις, στο μέλλον, πρέπει να καταβληθεί περαιτέρω προσπάθεια για την επίτευξη πιο στοχευμένου διαλόγου με την κοινωνία των πολιτών.

#### **2.3.8.1 Εκπαίδευση των μεταναστών**

Στη Πράσινη Βίβλος ξεκινά μία δημόσια διαβούλευση σχετικά με την εκπαιδευτική πολιτική για τα παιδιά από οικογένειες μεταναστών. Τα θέματα που εξετάζονται σε αυτή τη διαβούλευση είναι οι προκλήσεις όσον αφορά την πολιτική και οι πιθανοί τρόποι αντιμετώπισης των προκλήσεων αυτών, ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) όσον αφορά αυτό το τελευταίο, και το μέλλον της οδηγίας 77/486/ΕΟΚ περί της σχολικής φοιτήσεως των τέκνων των διακινούμενων εργαζομένων.

Για τους σκοπούς της παρούσας Πράσινης Βίβλου, ο όρος «παιδιά από οικογένειες μεταναστών» αναφέρεται σε όλα τα πρόσωπα που ζουν σε κράτος μέλος της ΕΕ άλλο από εκείνο στο οποίο γεννήθηκαν. Αυτό συμπεριλαμβάνει πολίτες της ΕΕ καθώς και υπηκόους τρίτων χωρών (Wallace, et all, 2010).

Ο αριθμός παιδιών από οικογένειες μεταναστών, που αντιμετωπίζουν γλωσσικές και πολιτισμικές διαφορές και βρίσκονται σε ασθενέστερη κοινωνικοοικονομική θέση, αυξήθηκε δραστικά στα σχολεία τα τελευταία χρόνια. Συνεπώς, αυτό αποτελεί μεγάλη πρόκληση για τα ευρωπαϊκά εκπαιδευτικά συστήματα. Τα εκπαιδευτικά συστήματα πρέπει να εστιάσουν στο να παρέχουν υψηλής ποιότητας και ισότιμη εκπαίδευση, ενώ παράλληλα καλύπτουν τις ανάγκες ενός πληθυσμού με μεγαλύτερες διαφορές.

Η εκπαίδευση είναι το κλειδί για την ένταξη και την απασχολησιμότητα. Η αποτυχία των συστημάτων να αντιμετωπίσουν αυτήν την πρόκληση ενδέχεται να προκαλέσει ολοένα βαθύτερες κοινωνικές διαφορές, πολιτισμικό διαχωρισμό και συγκρούσεις μεταξύ εθνοτήτων (Smith, 2013)

Ο υψηλός αριθμός παιδιών από οικογένειες μεταναστών δημιουργεί προκλήσεις για την εκπαίδευση σε διάφορα επίπεδα (Smith, 2013):

1. Τάξη και σχολείο: είναι αναγκαίο να καλύπτονται περισσότερες μητρικές γλώσσες, πολιτιστικές απόψεις και δεξιότητες, να προσαρμοστούν οι δεξιότητες διδασκαλίας και να δημιουργηθούν συνδέσεις μεταξύ των οικογενειών μεταναστών και των κοινοτήτων
2. Σχολικά συστήματα: οι διαφορές μεταξύ των σχολείων λόγω του διαχωρισμού, βάσει της κοινωνικοοικονομικής σχέσης, πρέπει να αποφεύγονται.

Σε σύγκριση με τους συνομήλικούς τους, πολλά από τα παιδιά που προέρχονται από οικογένειες μεταναστών έχουν χαμηλότερο επίπεδο σχολικών επιδόσεων. Λιγότερα παιδιά μετανάστες εγγράφονται στην προσχολική και την τριτοβάθμια εκπαίδευση. Επιπλέον, το ποσοστό ατόμων που εγκαταλείπουν πρόωρα το σχολείο είναι πολύ υψηλότερο για αυτά τα παιδιά. Σε ορισμένες χώρες, η κατάσταση όσον αφορά αυτά τα θέματα επιδεινώθηκε από την πρώτη στη δεύτερη γενιά μεταναστών, επισημαίνοντας ότι τα εκπαιδευτικά συστήματα αποτυγχάνουν να προάγουν την ένταξη.

Το εκπαιδευτικό μειονέκτημα που βιώνουν τα παιδιά από οικογένειες μεταναστών σχετίζεται με πολλούς παράγοντες. Ορισμένοι από αυτούς τους παράγοντες συνδέονται με την ατομική κατάσταση των μαθητών, όπως: α) την κοινωνικοοικονομική τους κατάσταση, β) την απαξίωση των γνώσεών τους ή την έλλειψη αναγνώρισης των προσόντων τους, γ) την ελλιπή ικανότητα χρήσης της γλώσσας υποδοχής, δ) τις χαμηλές προσδοκίες των οικογενειών και των κοινοτήτων, ε) την έλλειψη προτύπων ρόλων.

Ωστόσο, τα στοιχεία δείχνουν επίσης ότι ορισμένες χώρες πέτυχαν περισσότερο από άλλες να μειώσουν τις διαφορές μεταξύ μεταναστών μαθητών και μαθητών που

κατάγονται από τη χώρα υποδοχής, αποδεικνύοντας έτσι ότι οι πολιτικές μπορούν να ασκήσουν μεγάλη επιρροή στις σχολικές επιδόσεις. Ο διαχωρισμός, για παράδειγμα, είναι μία δύνη που οδηγεί σε διαρκή πτώση επηρεάζοντας τα κίνητρα και την επίδοση των παιδιών. Η ομαδοποίηση ανάλογα με τις δυνατότητες μπορεί να οδηγήσει σε παρόμοια αποτελέσματα. Επίσης, ο βαθμός κατά τον οποίον οι διδάσκοντες είναι προετοιμασμένοι ώστε να μπορούν να αντιμετωπίσουν τη διαφορετικότητα και έχουν φιλοδοξίες για τους μαθητές τους μπορεί να επηρεάσει τα αποτελέσματα.

Οι πολιτικές και οι προσεγγίσεις που έχουν εντοπισθεί ως οι καλύτερες για την αντιμετώπιση της πρόκλησης είναι εκείνες που δίνουν προτεραιότητα στην ισότιμη εκπαίδευση και που καλύπτουν συνολικά όλα τα επίπεδα και όλες τις πτυχές του εκπαιδευτικού συστήματος.

Τα κράτη μέλη έχουν υιοθετήσει συγκεκριμένες στρατηγικές, για ειδικές πτυχές της εκπαιδευτικής πρόκλησης, όπως (Mc Cormick, , & Olsen, 2013): μέτρα που προάγουν την εκμάθηση των γλωσσών υποδοχής και καταγωγής, εξειδικευμένη υποστήριξη με τη μορφή ποσοτώσεων, υποτροφιών και επιχορηγήσεων σε μετανάστες και σχολεία, συμπληρωματική εκπαιδευτική υποστήριξη, σχολεία δεύτερης ευκαιρίας και εκπαίδευση ενηλίκων, στρατηγικές πρόληψης για την εξασφάλιση ενιαίας εκπαίδευσης, κατάρτιση των διδασκόντων ώστε να εξασφαλιστούν ποιοτικά πρότυπα, διαπολιτισμική παιδεία (Ekins, & Speck, 2011).

Ενώ η εκπαιδευτική πολιτική συνεχίζει να εμπίπτει στις αρμοδιότητες των κρατών μελών, τα κράτη μέλη έχουν δείξει ενδιαφέρον να συνεργαστούν μεταξύ τους στο θέμα της ένταξης των παιδιών μεταναστών. Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή μπορεί να αναλάβει ένα ρόλο διευκολυντή. Στην πραγματικότητα, η ΕΕ έχει ήδη υιοθετήσει μέτρα που επηρεάζουν τις πολιτικές των κρατών μελών, ειδικά μέσα από: α) το κοινό πρόγραμμα για την ένταξη, β) το πρόγραμμα για τη δια βίου μάθηση, δ) το πρόγραμμα Νεολαία εν δράσει, ε) τα διαρθρωτικά ταμεία, ζ) το ευρωπαϊκό έτος ίσων ευκαιριών για όλους (2007), η) το ευρωπαϊκό έτος διαπολιτισμικού διαλόγου (2008) (Smith, 2013).

Επιπλέον, η Επιτροπή θα προτείνει ένα νέο πλαίσιο για την ανοικτή μέθοδο συντονισμού για την εκπαίδευση και την κατάρτιση, το οποίο προσφέρει στα κράτη μέλη ένα φόρουμ συνεργασίας.

Εντέλει, στη διαβούλευση εξετάζεται επίσης ο μελλοντικός ρόλος της οδηγίας 77/486/ΕΟΚ στις εθνικές εκπαιδευτικές πολιτικές. Αναδύθηκαν τα ζητήματα της εφαρμογής και του πεδίου της οδηγίας και αμφισβητήθηκε η προστιθέμενη της αξία όσον αφορά τη χάραξη εκπαιδευτικής πολιτικής. Κατά συνέπεια, θα εξεταστεί η πιθανότητα τροποποίησης, κατάργησης ή αντικατάστασης της οδηγίας με εναλλακτικές προσεγγίσεις.

## 2.4 Πολιτικές για το Περιβάλλον

Η Επιτροπή «Γνώσεις για τη θάλασσα 2020», του Σεπτεμβρίου 2010 ανακοίνωσε γιατί θα πρέπει να απελευθερωθεί το οικονομικό δυναμικό των θαλάσσιων παρατηρήσεων της Ευρώπης, καταδεικνύοντας ότι αυτό μπορεί να συμβάλλει στην επιτυχία των στόχων της ηπείρου για 2020 για την εργασία, την καινοτομία, την εκπαίδευση, την κοινωνική ένταξη και την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Θα μπορεί να παράσχει το υπόβαθρο γνώσης για να γίνει πιο εύκολα η ανάπτυξη μιας «μπλε» οικονομίας στην θάλασσα και τη ναυτιλία, με νέες θέσεις εργασίας, πρόοδο της ανταγωνιστικότητας και της παραγωγικότητας της βιομηχανίας, των δημόσιων αρχών και των ερευνητών (Marine Knowledge 2020, 2010).

Κατόπιν, η ανακοίνωση τονίζει τις κύριες αρχές για μια στρατηγική που θα επιτρέψει από τα κράτη μέλη και την ΕΕ επενδύσεις στον θαλάσσιο τομέα ώστε να αξιοποιηθούν οι προοπτικές τους για τη βιώσιμη ανάπτυξη και απασχόληση (Europe 2020, 2010) .

Κεντρικό ρόλο σε αυτή τη στρατηγική ήταν η ιδέα ενός Ευρωπαϊκού Δικτύου Θαλάσσιων Παρατηρήσεων και Δεδομένων (EMODnet), ενός δικτύου θαλάσσιων οργανισμών που θα παρέχει ένα ενιαίο σημείο εισόδου για την πρόσβαση και την ανάκτηση των θαλάσσιων δεδομένων που προκύπτουν από τις παρατηρήσεις, τις έρευνες ή τα δείγματα από τις εκατοντάδες των βάσεων δεδομένων που διατηρούνται για λογαριασμό των οργανισμών, των δημοσίων αρχών, των ερευνητικών ιδρυμάτων και των πανεπιστημίων σε όλη την ΕΕ. Θα προσφέρει επίσης παραμέτρους ψηφιακών χαρτών που θα προέρχονται από αυτά τα πρωτογενή δεδομένα για ολόκληρες θαλάσσιες λεκάνες σε όλη την Ευρώπη.

Αλλά η πρωτοβουλία «Γνώσεις για τη θάλασσα 2020» είναι ευρύτερη από το EMODnet. Παρέχει ένα ενοποιητικό πλαίσιο για όλες τις τρέχουσες δραστηριότητες στην θαλάσσια παρατήρηση εντός της ΕΕ. Αγκαλιάζει τον πλήρη κύκλο, από την αρχική παρατήρηση μέχρι την ερμηνεία, την επεξεργασία και τη διάδοση. Κατοχυρώνει τις βασικές αρχές, όπως την «συλλογή δεδομένων μία φορά και την χρήση για πολλούς σκοπούς» και ότι τα «δεδομένα θα πρέπει να είναι διαλειτουργικά, προσιτά και χωρίς περιορισμούς στη χρήση».

Αυτές οι κοινές αρχές, κανόνες και πρότυπα διασφαλίζουν ότι οι προγραμματιστές των κρατών μελών, καθώς και άλλες σημαντικές προσπάθειες της ΕΕ μπορούν να συμβάλλουν, μαζί με το EMODnet, στην δημιουργία μιας ικανότητας πολύ μεγαλύτερης από το άθροισμα των μερών της. Αυτά περιλαμβάνουν τη θαλάσσια υπηρεσία του προγράμματος παρακολούθησης της Γης (GMES), το πλαίσιο συλλογής δεδομένων στον τομέα της αλιείας και των νέων πανευρωπαϊκών ερευνητικών υποδομών όπως προσδιορίζονται από το Ευρωπαϊκό Στρατηγικό Φόρουμ για τις Ερευνητικές Υποδομές (ESFRI) (COM, 2011).

## **2.5 Οι νέοι κύριοι στόχοι της Πράσινη Βίβλου**

Μετά την έγκριση της πρωτοβουλίας «Γνώσεις για τη θάλασσα 2020», υπήρξε ικανοποιητική πρόοδος. Προπαρασκευαστικές ενέργειες για την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική έχουν προσφέρει ένα πρωτότυπο θεματικών πυλών για το EMODnet για επιλεγμένες θαλάσσιες λεκάνες.

Μια ενδιάμεση αξιολόγηση με βάση τα σχόλια των χρηστών επιβεβαίωσε τη βασική ορθότητα των τεχνολογικών επιλογών και των διαδικασιών για τη συναρμολόγηση διαφορετικών συνόλων δεδομένων. Σε αυτή τη βάση, η δεύτερη φάση του EMODnet, το οποίο χρηματοδοτείται από τον δημοσιονομικό κανονισμό για την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (EU) No 1255/2011), έχει ήδη ξεκινήσει. Αυτή θα παρέχει πρόσβαση σε έναν ψηφιακό χάρτη όλων των ευρωπαϊκών υδάτων μέχρι το τέλος του 2014.

Αυτό θα δείξει, μέσω ενός ενιαίου σημείου πρόσβασης, το βάθος του νερού,

καθώς και την φύση των ιζημάτων, τα ίχνη των μετάλλων, τις ζώνες της ανθρώπινης δραστηριότητας και το είδος του οικοτόπου. Θα πρέπει να συνοδεύεται από παρατηρήσεις φυσικών, χημικών και βιολογικών παραμέτρων όπως θερμοκρασία, αλατότητα, οξύτητα, χημική ρύπανση και θαλάσσια ζωή. Θα είναι στενά συνδεδεμένο με τη ναυτική υπηρεσία GMES που θα συνεχίσει να παραδίδει σταδιακά πιο εκλεπτυσμένες παρατηρήσεις και προβλέψεις για την κατάσταση του ωκεανού.

Ωστόσο, υπάρχει μια σειρά από νέες προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν:

- Οι σημαντικές πρωτοβουλίες της ΕΕ, ιδίως τα EMODnet και GMES, μέχρι σήμερα έχουν υλοποιηθεί μέσω περιορισμένης διάρκειας έργων που θα τελειώσουν το 2014.
- Η παρατεταμένη οικονομική κρίση έχει εστιάσει την προσοχή στις δημόσιες δαπάνες. Υπάρχει ακόμη μεγαλύτερη ανάγκη να διασφαλιστεί ότι το περίπου 1,5 δισεκατομμύριο ευρώ που δαπανάται ετησίως από τα κράτη μέλη της ΕΕ για το δίκτυο παρακολούθησης του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Ευρώπης θα είναι οικονομικά αποδοτικό.
- Δεν έχει πραγματοποιηθεί ευκολότερη πρόσβαση στα δεδομένα της αλιείας.
- Ο σεισμός του Μαρτίου του 2011 και η τραγωδία με το τσουνάμι στην Ιαπωνία, ακολουθούμενων από το πυρηνικό ατύχημα στη Φουκουσίμα, υπογράμμισαν τα οφέλη από την εισαγωγή πληροφοριών, σε σχεδόν πραγματικό χρόνο, για την κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος στον δημόσιο χώρο.

(5) η αβεβαιότητα σχετικά με την παρούσα και τις μελλοντικές επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος στις θάλασσες και τις ακτές της Ευρώπης καθυστερεί τις προσπάθειες των τοπικών και περιφερειακών αρχών να προσαρμοστούν.

Μία μελέτη (Marine Data Infrastructure, Final Report submitted to DG Maritime Affairs and Fisheries, November 2009) έχει δείξει ότι οι ιδιωτικές εταιρείες συλλέγουν ακόμα περισσότερα δεδομένα από ότι οι δημόσιες αρχές, αλλά αυτά δεν έχουν ενσωματωθεί στο πλαίσιο των πρωτοβουλιών της ΕΕ μέχρι σήμερα.



Αυτό που θα παρασχεθεί μέσω του EMODnet το 2014 είναι μια βελτίωση σε σχέση με ό,τι υπάρχει και θα προσφέρει επίσης χρήσιμες υπηρεσίες σε δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς. Ωστόσο, δεν αξιοποιεί στο έπακρο τις δυνατότητες της τρέχουσας τεχνολογίας.

Το ψηφιακό μοντέλο του εδάφους του βυθού της ευρωπαϊκής θάλασσας θα παραδοθεί σε μια ανάλυση των περίπου 250 μέτρων, τέσσερις φορές καλύτερα από ό,τι ήταν προηγουμένως διαθέσιμο στο κοινό σε πανευρωπαϊκή κλίμακα. Τα τοπογραφικά όργανα έχουν ακρίβεια εκατοστών, τα οποία θα επιτρέψουν τη δημιουργία και τη διανομή, τουλάχιστον σε ορισμένες περιοχές, πολύ υψηλότερης ανάλυσης προϊόντων που θέλουν και οι χρήστες.

Το δημοσιονομικό πλαίσιο 2014-2020 για την ΕΕ προσφέρει την ευκαιρία να αναπτύξουν μια πιο βιώσιμη δομή διακυβέρνησης, στο οποίο η συλλογή, συγκέντρωση και διάδοση των θαλάσσιων κινήσεις δεδομένων από το να είναι ένα σύνολο έργων που ορίζονται από την Επιτροπή σε μια συνεχή, ολοκληρωμένη διαδικασία με τις προτεραιότητες με βάση τις ανάγκες των χρηστών στη βιομηχανία, τις δημόσιες αρχές και την ερευνητική κοινότητα (COM, 2011)

Η ταχεία επέκταση της υπεράκτιας αιολικής ενέργειας θα μεταμορφώσει, θα τονώσει και θα αυξήσει τη συνολική θαλάσσια οικονομία. Τα οφέλη από την καλύτερη πρόσβαση στα θαλάσσια δεδομένα υπολογίζονται με βάση την οικονομία του 2010 θα είναι υποτιμήσεις.

το νέο ερευνητικό πρόγραμμα Horizon 2020, προσφέρει μια ευκαιρία για τη βελτίωση των τεχνολογιών στη συλλογή και την επεξεργασία των θαλάσσιων παρατηρήσεων.

Τα κράτη μέλη και οι συνδεδεμένες χώρες έχουν συμφωνήσει για τη συγκέντρωση πόρων σε μια πρωτοβουλία κοινού προγραμματισμού «Υγιείς και παραγωγικές θάλασσες και ωκεανοί» η οποία μπορεί να παρέχει ένα πλαίσιο για το συντονισμό των προγραμμάτων παρακολούθησης.

Η Πράσινη Βίβλος πραγματοποιεί έναν απολογισμό του τι έχει γίνει. Στη συνέχεια ανοίγει μια συζήτηση σχετικά με την καλύτερη στρατηγική για να προχωρήσουμε σε μια νέα φάση που θα ανταποκρίνεται στις προκλήσεις που ορίζονται

εδώ και στα κέρδη από τις ευκαιρίες για να παραδώσει μια προσιτή, βιώσιμη ψηφιακή χαρτογράφηση του ευρωπαϊκού θαλάσσιου βυθού μέχρι το 2020 Θα παρέχει επίσης έγκαιρη πληροφόρηση σχετικά με την παρούσα και την παρελθοντική φυσική, χημική και βιολογική κατάσταση της υπερκείμενης στήλης ύδατος και προβλέψεις, σε συνδυασμό με μια διαδικασία που βοηθά τα κράτη μέλη να μεγιστοποιήσουν το δυναμικό της θαλάσσιας παρατήρησης, της δειγματοληψίας και της παρακολούθησης προγραμμάτων.

## Κεφάλαιο 3ο - Ενεργειακή κατάσταση στα ελληνικά νησιά

### 3.1 Το πρόβλημα ενέργειας για τα ελληνικά νησιά

Η παραγωγή ενέργειας και οι νησιωτικές περιοχές είναι απόλυτα συνδεδεμένα.. Σήμερα εργοστάσια παραγωγής ενέργειας καλύπτουν σχετικά ικανοποιητικά τις ανάγκες των νησιών του Αιγαίου.

Ωστόσο με την αύξηση της ζήτησης τους καλοκαιρινούς μήνες παρουσιάζονται προβλήματα, με σπουδαιότερο ζήτημα την απουσία διασύνδεσης του δικτύου ηλεκτρικής ενέργειας των νησιών με την ηπειρωτική χώρα. Το αυξημένο κόστος στα αυτόνομα νησιά επιβαρύνει την τιμολόγηση της ηλεκτρικής ενέργειας για όλη την χώρα από την ΔΕΗ.

Η φθηνή ηλεκτρική ενέργεια για τα ηπειρωτικά βασίζεται για πολλά χρόνια στον λιγνίτη, πράγμα που καταλήγει σε ανεξέλεγκτη κατανάλωση, γρήγορη εξάντληση ενέργειας και πόρων αλλά και υποβάθμιση του περιβάλλοντος.

Έτσι, διαφαίνεται η ανάγκη ενός μιας νέας μεθόδου διαχείρισής της ενέργειας. Οι προσπάθειες πρέπει να ενταθούν, και να οδηγήσουν σταδιακά στον περιορισμό της ενεργειακής κατανάλωσης. Το νέο μοντέλο διαχείρισης θα πρέπει να βασιστεί τόσο στην εξοικονόμηση ενεργειακών πόρων και ορθολογική χρήση ενέργειας, αλλά και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Οι πόροι που χρειάζονται για την κατασκευή εργοστασίων παραγωγής ενέργειας είναι υψηλοί. Λόγω γεωγραφικής ασυνέχειας και των υψηλών πόρων που απαιτούνται η αξιοποίηση εναλλακτικών μορφών ενέργειας είναι δύσκολη. Η εκμετάλλευση της αιολικής ενέργειας είναι περιορισμένη. Σύμφωνα με το πρωτόκολλο του Κιότο για την κατάργηση των πετρελαϊκών μονάδων το ΥΠΕΚΑ προγραμματίισε να συνδεθούν τα νησιά με το ηπειρωτικό σύστημα ηλεκτρικής ενέργειας.

Το Νότιο Αιγαίο έχει ήδη ισχύ 20,1 MW σε αιολικά πάρκα δηλαδή το 3,2% της συνολικά εγκατεστημένης ισχύος στην Ελλάδα. Πιο συγκεκριμένα, για τα μη διασυνδεδεμένα νησιά, οι περιορισμοί των τοπικών δικτύων έχουν να κάνουν με δυνατότητα απορρόφησης αιολικής ενέργειας σε ποσοστό 30% της ζήτησης αιχμής

ισχύος, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη δυνατότητες αποθήκευσης, μέσω υβριδικών συστημάτων. Οι επενδύσεις σε αιολικά πάρκα, αναμένεται να αυξήσει την επιχειρηματική δραστηριότητα.

Στην Ελλάδα Κύθνος αποτελεί πρότυπο αξιοποίησης των εναλλακτικών πηγών ενέργειας εφόσον εκεί ξεκίνησε να λειτουργεί το πρώτο υβριδικό σύστημα της χώρας. όπου με ένα ευρωπαϊκό πρόγραμμα εγκαταστάθηκαν πειραματικά 5 ανεμογεννήτριες (των 25KW).

Το 1983, δημιουργήθηκε το (δεύτερο στην Ελλάδα) φωτοβολταϊκό πάρκο (100 KW), το οποίο λειτουργεί αυτόνομα σε συνδυασμό με τις ανεμογεννήτριες και τις γεννήτριες ντίζελ. Έως το 1990 το σύστημα λειτούργησε πειραματικά, οπότε και έγιναν αλλαγές στο φωτοβολταϊκό πάρκο και οι πέντε ανεμογεννήτριες αντικαταστάθηκαν με άλλες νέας τεχνολογίας (των 35 KW). Το 2000 εγκαταστάθηκε στην Κύθνο μια νέα ανεμογεννήτρια (500 KW) και το πρώτο ολοκληρωμένο υβριδικό σύστημα στην Ελλάδα που βασίζεται στον συνδυασμό ηλιακής και αιολικής ενέργειας, με στόχο να ελαχιστοποιηθεί η χρήση μηχανών ντίζελ. Η εφαρμογή ενός στρατηγικού πλάνου για τέτοιες λύσεις στα αυτόνομα ελληνικά νησιά, μπορεί να αποτελέσει την λύση για την απεξάρτηση τους από τα ορυκτά καύσιμα, την εξοικονόμηση πόρων και χρημάτων και ελάττωση της ρύπανσης.

### **3.2 Αιολική ενέργεια στα νησιά**

Η αξιοποίηση της αιολικής ενέργειας σε ενεργειακά αυτόνομα νησιά, υπαγορεύεται από τους περιορισμούς τεχνικής μορφής των τοπικών δικτύων, αφού ο διαχειριστής του ηλεκτρικού συστήματος επιτρέπεται να περικόπτει την αιολική ενέργεια όταν εκείνη δεν μπορεί να απορροφηθεί (π.χ. τις ώρες χαμηλής ζήτησης με ταυτόχρονα μεγάλη αιολική παραγωγή). Οι περιορισμοί αυτοί, έχουν να κάνουν με τα χαρακτηριστικά λειτουργίας των συμβατικών πετρελαϊκών μονάδων. Στην πράξη, συμβατικές μονάδες ικανές να καλύψουν τις αυξομειώσεις ή πιθανή απώλεια της αιολικής παραγωγής πρέπει να λειτουργούν συνέχεια. Εμπειρικά αποδεικνύεται πως τα αιολικά πάρκα σε αυτόνομα νησιά, βάσει υποδομής, δεν γίνεται να καλύψουν πάνω από το 15% της ετήσιας ζήτησης.

Η «αντλησιοταμίευση» είναι η πιο οικονομική και κατάλληλη λύση αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας για τα νησιά της Ελλάδας που έχει τη μορφή αναστρέψιμου υδροηλεκτρικού έργου και αποτελείται από αιολικό πάρκο, υδροστρόβιλο, το αντλιοστάσιο, δύο δεξαμενές για ανακύκλωση νερού και σωληνώσεις. Οι δύο δεξαμενές πρέπει να βρίσκονται σε κοντινή απόσταση και με ικανή υψομετρική διαφορά. Επειδή αρκετά είναι τα ελληνικά νησιά με λειψυδρία, το συγκεκριμένο σύστημα μπορεί να συνδυαστεί με μονάδες αφαλάτωσης που θα χρησιμοποιούν μέρος της αιολικής ενέργειας για την παραγωγή πόσιμου νερού. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται η διαθεσιμότητα του νερού, όχι μόνο για ενεργειακή χρήση, αλλά και για ύδρευση-άρδευση.

Στο μέλλον, με την καλύτερη γνώση και εμπειρία οι ενεργειακές ανάγκες των νησιών θα μπορούσαν να καλυφθούν εντελώς από την παραγωγή ενέργειας υβριδικών συστημάτων. Τα κοινωνικά οφέλη που ταυτόχρονα προκύπτουν είναι σημαντικά εφόσον ένα τέτοιο έργο επηρεάζει την περιφερειακή ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας. Η μεταβολή στον ενεργειακό προσανατολισμό της χώρας και αξιοποίηση του αιολικού δυναμικού της Ελλάδας επιβάλλεται από τις σύγχρονες ανάγκες.

Το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής ορίζει ανάπτυξη των πρώτων θαλάσσιων αιολικών πάρκων έως το 2017. Οι περιοχές για την πρώτη φάση της ανάπτυξης θαλάσσιων αιολικών πάρκων και είναι ο Άγιος Ευστράτιος, η Θάσος, η Αλεξανδρούπολη, η Λευκάδα το Κρυονέρι,, η Κάρπαθος, η Σαμοθράκη, η Κέρκυρα, η Κύμη, οι Πεταλιοί, η Λήμνος, και το Φανάρι.

Σύμφωνα με το Υπουργείο, για να επιταχυνθεί η ανάπτυξη, των εγκαταστάσεων, αποκλείστηκαν οι πλωτές ανεμογεννήτριες και τα μεγάλα θαλάσσια βάθη και επιλέχθηκε τεχνολογία θεμελίωσης ανεμογεννητριών στο θαλάσσιο πυθμένα.

Σύμφωνα με το σχέδιο του ΥΠΕΚΑ τέσσερα κριτήρια για την ανάπτυξη των θαλάσσιων αιολικών πάρκων, ελήφθησαν υπόψη:

1. Αποκλείονται περιοχές, όπου η ανάπτυξη θαλάσσιων πάρκων δεν είναι συμβατή με άλλες χρήσεις και εντός των 6 ναυτικών μιλίων.

2. Αποκλείονται περιοχές με βάθη μεγαλύτερα από 50 μέτρα.
3. Αποφεύγονται θέσεις με σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον.
4. Ελαχιστοποιείται η οπτική όχληση από τις εγκαταστάσεις

Επιπλέον, αποκλείστηκαν περιοχές των Ενόπλων Δυνάμεων για διάφορους λόγους (π.χ. πεδία βολής), καθώς και θαλάσσιες περιοχές στις οποίες σύμφωνα με τους ναυτικούς χάρτες περνούν υποθαλάσσια καλώδια.

Για τα νησιά της Ελλάδας είναι διαθέσιμη και άλλη μία ανανεώσιμη πηγή ενέργειας, η γεωθερμία. Οι πρώτες προσπάθειες ωστόσο συνάντησαν αντιδράσεις προς τους κατοίκους σε Μήλο και Νίσυρο. Γεωθερικά πεδία χαμηλής ενθαλπίας αξιοποιούνται για θέρμανση θερμοκηπίων, βασικά στη Μυτιλήνη. Παρόλο που σημαντικά γεωθερικά πεδία υπάρχουν σε πολλά νησιά (Κυκλάδες, Σαμοθράκη, κ.ά.), η εκμετάλλευσή τους έως σήμερα δεν έχει επεκταθεί.

Τα υψηλής θερμοκρασίας γεωθερικά πεδία (>130°C) βρίσκονται στο ηφαιστειακό τόξο του Νότιου (<http://www.aegean-energy.gr>). Σημαντικότερα απ' αυτά είναι το πεδίο της νήσου Μήλου με απολήψιμο δυναμικό 120 MWe και της Νισύρου με 50 MWe. αυτά τα πεδία δεν αξιοποιούνται στην ηλεκτροπαραγωγή, εξαιτίας αντίθεσης των κατοίκων των νησιών. Άλλες περιοχές για εντοπισμό και πεδίων υψηλής θερμοκρασίας είναι η Πολύαιγος Κίμωλος, Γυαλί, Κως, Μυτιλήνη, Β. Εύβοια, Σαμοθράκη, κ.ά..

Ειδικά για την Μυτιλήνη, όπου εντοπίστηκαν γεωθερικά ρευστά σε μικρά βάθη με θερμοκρασίες γύρω στους 90°C που μπορούν να αξιοποιηθούν σε γεωργικές, κτηνοτροφικές και βιομηχανικές εφαρμογές. Ταυτόχρονα εξελίσσεται ερευνητικό πρόγραμμα από τη ΔΕΗ που έχει σκοπό τον εντοπισμό γεωθερμικών ρευστών μέσης και υψηλής θερμοκρασίας τα οποία μπορεί να χρησιμοποιηθούν για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας. Το 2003 η ΔΕΗ έλαβε από το ΥΠΙΑΝ άδεια παραγωγής ισχύος 8 MW στο γεωθερμικό πεδίο της Μυτιλήνης με σκοπό την κάλυψη του βασικού φορτίου του νησιού. Η άδεια παραγωγής αφορά την ανάπτυξη γεωθερμικού πεδίου στην περιοχή της Στύψης με τελικό στόχο την εγκατάσταση Μονάδος Συμπααραγωγής Ηλεκτρικής Ενέργειας εγκατεστημένης ισχύος 8 MW.

### 3.3 Τουριστικός σχεδιασμός και προβολή των νησιών

Η ανάπτυξη του τουρισμού στα ελληνικά νησιά μοιάζει να είναι σε καμπή. Σχετική στασιμότητα, παρατηρείται τόσο σε προσφορά όσο και σε ζήτηση παρά τις όποιες διακυμάνσεις. Κατά συνέπεια, το πρόβλημα που πρέπει να αντιμετωπιστεί είναι να δοθεί νέα ώθηση στον τουρισμό μέσα από την εφαρμογή καινοτόμου στρατηγικής που θα, θα αξιοποιήσει τα πλεονεκτήματα των νησιών, αλλά και τις νέες ευκαιρίες που προκύπτουν από το διεθνές περιβάλλον. Για την επίτευξη των βασικών στόχων προϋπόθεση στον τουρισμό είναι η εκπόνηση ενός στρατηγικού σχεδίου στα ελληνικά νησιά που θα (United Nations 2011):

- αντιμετωπίζει τις αδυναμίες του τουρισμού ως τώρα (μειωμένη ποιότητα υπηρεσιών αλλά και διαφοροποίηση προϊόντος που βασίζεται στον ήλιο και στη θάλασσα παρέχοντας με σύστημα προβολής που δεν είναι αποτελεσματικό)
- εκτιμά εξωτερικούς κινδύνους
- αξιοποιεί τις υπάρχουσες ευκαιρίες (μεταβολή στις προτιμήσεις των τουριστών που θέλουν να αποκτήσουν νέες εμπειρίες)
- αναδεικνύει τα μοναδικά πλεονεκτήματα του κάθε νησιού-προορισμού όπως ο ιδιαίτερος φυσικός πλούτος και το πολιτιστικό περιβάλλον

Ένα στρατηγικό σχέδιο τουριστικής ανάπτυξης για τα νησιά θα πρέπει να:

- αντιμετωπίσει τη μειωμένη απόδοση του τουρισμού μέσα από νέες ενέργειες που θα επιλύσουν την απουσία διαφοροποίησης του τουριστικού προϊόντος με την διαμόρφωση σύνθετων προϊόντων που βασίζονται στα ειδικά χαρακτηριστικά των νησιών.
- αντιμετωπίσει τη χαμηλή ανταγωνιστικότητα του τουριστικού προϊόντος, συνδέοντας τις χρηματοδοτήσεις επιχειρήσεων με την εφαρμογή βασικών αρχών ποιότητας ενδυναμώνοντας ενέργειες ευαισθητοποίησης των πολιτών και των τοπικών φορέων

- εξετάσει ενδελεχώς την τουριστική πολιτική αντιμετωπίζοντας το κάθε νησί σαν ξεχωριστό προορισμό προς διαχείριση.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο - Η ΜΠΛΕ ΒΙΒΛΟΣ - Συμπεράσματα από τη διαβούλευση για μια Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική (COM(2007) 575, Βρυξέλλες, 10.10.2007)**

### **4.1. Εισαγωγή**

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

Η Ευρώπη πρέπει να αντιμετωπίσει το πρόβλημα αυτό. Ειδικότερα στο πλαίσιο της ταχείας παγκοσμιοποίησης και της κλιματικής αλλαγής η επίλυση του προβλήματος καθίσταται επείγουσα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνώρισε την ανάγκη αυτή και δρομολόγησε μια ευρεία συνολική διαβούλευση και ανάλυση για τη σχέση της Ευρώπης με τη θάλασσα. Οι ενδιαφερόμενοι φορείς ανταποκρίθηκαν μαζικά στη διαβούλευση αυτή, γεγονός το οποίο καταδεικνύει σαφώς τη τεράστια δυναμική των θαλασσών και το εύρος της πρόκλησης που έχουμε να αντιμετωπίσουμε εάν επιθυμούμε τη βιώσιμη αξιοποίηση αυτής της δυναμικής. Από τη διαβούλευση προέκυψε επίσης πληθώρα ιδεών ως προς τον τρόπο με τον οποίο η Ευρώπη μπορεί να αντιμετωπίσει αυτή την πρόκληση.

Με βάση το πολύτιμο αυτό υλικό και τις αντιδράσεις αυτές η Επιτροπή στις 10 Οκτωβρίου 2007 προτείνει την «Μπλε Βίβλο», μια Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία θα θεμελιώνεται στη σαφή παραδοχή ότι όλα τα θέματα που σχετίζονται με τους ωκεανούς και τις θάλασσες της Ευρώπης διασυνδέονται και ότι οι πολιτικές που συνδέονται με τη θάλασσα πρέπει να αναπτύσσονται συνεκτικά εάν θέλουμε να αποκομίσουμε τα επιθυμητά αποτελέσματα.

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 Λισαβόνας για την απασχόληση και την ανάπτυξη καθώς και στην ατζέντα του Gothenburg για την αειφόρο ανάπτυξη.

Η «Μπλε Βίβλος» θα έχει τους εξής στόχους:

- Τη μεγιστοποίηση της βιώσιμης χρήσης των ωκεανών και των θαλασσών
- Τη θεμελίωση της θαλάσσιας πολιτικής στη βάση της γνώσης και καινοτομίας
- Την παροχή της υψηλότερης ποιότητας ζωής στις παράκτιες περιοχές
- Την προώθηση του ηγετικού ρόλου της Ευρώπης στις διεθνείς θαλάσσιες υποθέσεις
- Την αύξηση της προβολής της θαλάσσιας Ευρώπης.

#### **4.2. Σχέδιο δράσης**

Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική της ΕΕ:

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

μεγέθους του έργου της «<Μπλε Βίβλου» (COM(2007) 575, Βρυξέλλες, 10.10.2007, Σχέδιο Δράσης):

- Ένας Ευρωπαϊκός χώρος θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα
- Μια Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τη θαλάσσια έρευνα
- Εθνικές ολοκληρωμένες θαλάσσιες πολιτικές οι οποίες θα αναπτυχθούν από τα κράτη μέλη
- Ένα Ευρωπαϊκό δίκτυο για τη θαλάσσια εποπτεία
- Ένας οδικός χάρτης για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό των κρατών μελών
- Μια στρατηγική για τον περιορισμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής στις παράκτιες περιοχές
- Μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της ρύπανσης που προκαλείται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα
- Εξάλειψη της «πειρατικής» αλιείας καθώς και καταστροφικών αλιευτικών πρακτικών όπως είναι η αλιεία στην ανοικτή θάλασσα με τράτες βυθού
- Ένα ευρωπαϊκό δίκτυο συναφών προς τη θάλασσα συνεργατικών σχηματισμών (maritime clusters)
- Αναθεώρηση των παρεκκλίσεων που προβλέπει το κοινοτικό εργατικό δίκαιο όσον αφορά τους τομείς της ναυτιλίας και της αλιείας

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

#### **4.3. Πλαίσιο διακυβέρνησης και μέσα για τη χάραξη της θαλάσσιας πολιτικής**

Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική απαιτεί ένα πλαίσιο διακυβέρνησης που εφαρμόζει την ολοκληρωμένη προσέγγιση σε κάθε επίπεδο, καθώς και οριζόντια και διατομεακά μέσα πολιτικής. Παράλληλα θα πρέπει να θεμελιώνεται σε μια ισχυρή οικονομική βάση, η οποία θα συνεκτιμά τα αποτελέσματα των προπαρασκευαστικών πράξεων.

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

##### **4.3.1. Ένα Ευρωπαϊκό δίκτυο για τη θαλάσσια εποπτεία**

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

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

Συνεπώς η Επιτροπή συνηγορεί υπέρ της ανάγκης για υψηλότερο βαθμό

συντονισμού σε θέματα θαλάσσιας επιτήρησης μέσω της στενότερης συνεργασίας των υπηρεσιών ακτοφυλακής εντός των κρατών μελών αλλά και μεταξύ αυτών καθώς και μεταξύ άλλων οικείων οργανισμών και υπηρεσιών.

Η σταδιακή υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου δικτύου παρακολούθησης σκαφών και συστημάτων ηλεκτρονικής πλοήγησης (e-navigation) για τα ευρωπαϊκά παράκτια ύδατα και την ανοικτή θάλασσα, περιλαμβανομένης και της δορυφορικής παρακολούθησης καθώς και του συστήματος της Ταυτοποίησης και Παρακολούθησης Μεγάλης Ακτίνας (LRIT), θα προσφέρει επίσης ένα πολύτιμο εργαλείο στις δημόσιες υπηρεσίες.

Η Επιτροπή έχει σκοπό να προωθήσει τη βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ των ακτοφυλακών των κρατών μελών και των οικείων υπηρεσιών και να λάβει μέτρα για την αύξηση της διαλειτουργικότητας του συστήματος επιτήρησης, για την προσέγγιση υφιστάμενων συστημάτων παρακολούθησης και ανίχνευσης τα οποία χρησιμοποιούνται για τη θαλάσσια ασφάλεια και προστασία, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τον έλεγχο της αλιείας, τον έλεγχο των εξωτερικών συνόρων και άλλες δραστηριότητες επιβολής του νόμου.

#### **4.3.2. Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός και Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών (Integrated Coastal Zone Management- ICZM)**

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

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

Σύμφωνα με σύσταση της ΕΕ

(<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc.en.html>), τα κράτη μέλη άρχισαν να χρησιμοποιούν την ICZM με στόχο τη ρύθμιση της χωροταξικής ανάπτυξης των οικονομικών δραστηριοτήτων και την κατάρτιση χωροταξικών συστημάτων για τα παράκτια ύδατα της Ευρώπης. Και τα δύο αυτά μέσα συμβάλλουν στην τήρηση των δεσμεύσεων που απορρέουν από τη Θεματική Στρατηγική για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και προσφέρουν μεγαλύτερη δυνατότητα πρόβλεψης στις επιχειρήσεις όσον αφορά το σχεδιασμό των μελλοντικών τους επενδύσεων. Θα δημιουργηθεί ένα σύστημα ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των αρχών που δραστηριοποιούνται στο θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και συμμετέχουν στην ICZM.

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

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

#### **4.3.3. Δεδομένα και ενημέρωση**

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

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

Η Επιτροπή θα λάβει μέτρα το 2008 με στόχο τη δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού δικτύου Θαλάσσιων παρατηρήσεων και δεδομένων , και θα προωθήσει την πολυδιάστατη χαρτογράφηση των υδάτων των κρατών μελών, με στόχο τη βέλτιστη πρόσβαση σε δεδομένα υψηλής ποιότητας.

#### **4.4. Τομείς δράσης για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική της ΕΕ**

Η ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική της ΕΕ θα επικεντρώσει τη δράση της κυρίως στους εξής πέντε τομείς (COM(2007) 575, Βρυξέλλες, 10.10.2007) :

- Στη μεγιστοποίηση της αειφόρου χρήσης των ωκεανών και των θαλασσών
- Στη θεμελίωση της θαλάσσιας πολιτικής στη βάση της γνώσης και της καινοτομίας
- Στη παροχή της υψηλότερης ποιότητας ζωής στις παράκτιες περιοχές
- Στη προώθηση του ηγετικού ρόλου της Ευρώπης σε διεθνής θαλάσσιες υποθέσεις
- Στην αύξηση της προβολής της θαλάσσιας Ευρώπης

##### **4.4.1. Η μεγιστοποίηση της αειφόρου χρήσης των ωκεανών και των θαλασσών**

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. Οι περιφέρειες οι οποίες δραστηριοποιούνται σε άλλες αγορές ισχυρής ανάπτυξης, όπως είναι ο θαλάσσιος εξοπλισμός, η υπεράκτια παραγωγή αιολικής ενέργειας, τα σκάφη

αναψυχής και τα κρουαζιερόπλοια, θα εξακολουθήσουν να επωφελούνται από την ανάπτυξη αυτή. Είναι επίσης σημαντικές οι προοπτικές των ευρωπαϊκών βιομηχανιών όσον αφορά την ανάπτυξη θαλάσσιων προϊόντων τεχνολογίας αιχμής τα οποία μπορεί να βρεθούν στην πρωτοπορία των παγκόσμιων αγορών λόγω της σημαντικής εμπειρογνομοσύνης της Ευρώπης σε θέματα θαλάσσιας τεχνολογίας.

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

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

Μολονότι οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ανησυχητική πηγή ατμοσφαιρικής ρύπανσης και εκπομπών CO<sub>2</sub>, εξακολουθούν να αποτελούν πολύ πιο αποδοτικό από άποψη ενέργειας μέσο μεταφοράς από ότι οι οδικές μεταφορές. Για το λόγο αυτό και λόγω της ανάγκης να μειωθούν τα φορτηγά στο υπερφορτωμένο οδικό δίκτυο της Ευρώπης, μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική υποστηρίζει θερμά την προώθηση της ασφαλούς και αξιόπιστης ναυτιλίας. Τα σημερινά κοινοτικά προγράμματα [ΔΕΔ-Μ, (TEN-T), και MARCO POLO] θα εξακολουθήσουν να στηρίζουν τη δημιουργία δικτύων θαλάσσιων αρτηριών/θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Η μελλοντική ανάπτυξη των ΔΕΔ πρέπει επίσης να λάβει πλήρως υπόψη την ολοένα μεγαλύτερη αξιοποίηση των θαλασσών στον ενεργειακό τομέα.

Ωστόσο, η ναυτιλία εξακολουθεί να μειονεκτεί σε σχέση με άλλα μέσα



μεταφορών. Άλλοι τρόποι μεταφοράς απολαύουν μεγαλύτερων δημόσιων επενδύσεων. Επιπλέον, η ακτοπλοϊκή σύνδεση δύο λιμένων στην ΕΕ υπόκειται σε περισσότερο πολύπλοκες και πιο χρονοβόρες διαδικασίες σε σχέση με την οδική σύνδεση, καθώς δεν υφίσταται ακόμη στην πραγματικότητα εσωτερική αγορά για θαλάσσιες μεταφορές στην Ευρώπη. Για την πλήρη αξιοποίηση του δυναμικού του ναυτιλιακού κλάδου στην Ευρώπη πρέπει να εξαλειφθεί αυτό το μειονέκτημα των θαλάσσιων μεταφορών σε σχέση με άλλους τρόπους μεταφοράς, μέσω της απλούστευσης των διοικητικών και τελωνειακών διατυπώσεων όσον αφορά τις ναυτιλιακές υπηρεσίες εντός της ΕΕ. Η Επιτροπή, με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρώπη και την εξασφάλιση της μακροπρόθεσμης ανταγωνιστικότητάς τους θα προτείνει έναν Ευρωπαϊκό χώρο θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα και θα προετοιμάσει μια συνεκτική στρατηγική για τις θαλάσσιες μεταφορές για το 2008-2018.

Στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης παρατηρούμε μια χωρίς προηγούμενο ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Δεδομένου ότι 90% του εξωτερικού εμπορίου της Ευρώπης και σχεδόν 40% του εσωτερικού της εμπορίου πραγματοποιείται μέσα από τους λιμένες της, είναι εύκολο να κατανοήσουμε τις δυσκολίες που θα αντιμετωπίσουν οι ευρωπαϊκοί λιμένες σε περίπτωση αυξημένης ζήτησης. Η ανάπτυξη της χωρητικότητά τους πρέπει να αντικατοπτρίζει την ανάπτυξη τόσο του εσωτερικού όσο και του διεθνούς εμπορίου στην Ευρώπη και να είναι συμβατή με συναφείς στόχους πολιτικής της ΕΕ, ιδιαίτερα με εκείνους που αφορούν το περιβάλλον και την ανταγωνιστικότητα.

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. Τέλος θα εκδώσει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή της κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας στην ανάπτυξη των λιμένων .

Θα πρέπει να γίνουν περισσότερες επενδύσεις στη θαλάσσια έρευνα και

τεχνολογία για την επίτευξη οικονομικής ανάπτυξης δίχως περαιτέρω υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Οι επενδύσεις αυτές θα προσφέρουν επίσης νέες ευκαιρίες. Χάρη στις τεχνολογίες που βασίζονται στο σεβασμό του περιβάλλοντος, οι οποίες επιτρέπουν την ανάπτυξη των θαλάσσιων δραστηριοτήτων διαφυλάσσοντας παράλληλα το θαλάσσιο περιβάλλον, οι ευρωπαϊκές επιχειρήσεις θα εξακολουθήσουν να προπορεύονται μολονότι οι προδιαγραφές γίνονται πιο αυστηρές σε διεθνές επίπεδο και αναπτύσσονται νέοι και πολλά υποσχόμενοι κλάδοι όπως είναι αυτός της γαλάζιας βιοτεχνολογίας, της υπεράκτιας παραγωγής από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, της υποβρύχιας τεχνολογίας και εξοπλισμού και της θαλάσσιας υδατοκαλλιέργειας.

Η τεχνολογία επιτρέπει επίσης στην Ευρώπη να αξιοποιεί πλήρως τις θαλάσσιες πηγές πετρελαίου και φυσικού αερίου καθώς και τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και τις δυνατότητες που προσφέρει η θάλασσα στη μεταφορά ενέργειας, πολλαπλασιάζοντας τα δίκτυα μεταφοράς ενέργειας και ενισχύοντας έτσι την ασφάλεια του εφοδιασμού με ενέργεια. Η ενεργειακή κατάσταση της Ευρώπης δείχνει ότι οι δυνατότητες συνέργειας μεταξύ των ενεργειακών και θαλάσσιων πολιτικών θα αυξηθούν. Σχετικά με το θέμα αυτό, η ανακοίνωση της Επιτροπής τον Ιανουάριο του 2007 σχετικά με μια ενεργειακή στρατηγική για την Ευρώπη αναγνώριζε την ανάγκη για την ανάπτυξη της περαιτέρω χρήσης των ωκεανών και των θαλασσών για την προώθηση των ενεργειακών στόχων της ΕΕ.

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

Η Επιτροπή θα ενθαρρύνει τη διαμόρφωση πολυτομεακών συνεργατικών σχηματισμών και περιφερειακών κέντρων θαλάσσιας αριστείας (maritime excellence) και θα προωθήσει ένα ευρωπαϊκό δίκτυο συναφών προς τη θάλασσα συνεργατικών σχηματισμών.

Στόχος της Επιτροπής επίσης είναι η αύξηση του αριθμού και της ποιότητας των θέσεων εργασίας στη θάλασσα για τους ευρωπαϊούς πολίτες. Η μείωση στην απασχόληση στα ναυτικά επαγγέλματα εμπνέει ανησυχία και πρέπει να αντιστραφεί, καθώς η εμπειρία των ναυτικών είναι σημαντικότερη και για τις θέσεις εργασίας στην ξηρά.

Η βελτίωση των πολιτικών στελέχωσης και των εργασιακών συνθηκών (περιλαμβανομένης της υγείας και της ασφάλειας), ενισχυμένη από μια συνδυασμένη προσπάθεια από όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς και από ένα αποτελεσματικό ρυθμιστικό πλαίσιο το οποίο θα λαμβάνει υπόψη το παγκόσμιο πλαίσιο της ναυτιλίας είναι απαραίτητες προϋποθέσεις εάν επιθυμούμε να προσελκύσουμε τους Ευρωπαίους στον τομέα αυτό. Η Επιτροπή υποστηρίζει πλήρως τον κοινωνικό διάλογο όσον αφορά την ενσωμάτωση της σύμβασης της ΔΟΕ (ILO) για τα πρότυπα ναυτικής εργασίας στην κοινοτική νομοθεσία. Η Επιτροπή θα προωθήσει επίσης το σχεδιασμό ενός συστήματος το οποίο θα προσφέρει στους ευρωπαίους περισσότερες και ευρύτερες προοπτικές για σταδιοδρομία σε συναφείς προς τη θάλασσα συνεργατικούς σχηματισμούς. Αυτό θα οδηγήσει στη διεύρυνση του πεδίου των ναυτιλιακών σπουδών και στην αναβάθμιση των προσόντων και των δεξιοτήτων που συνδέονται με τα θαλάσσια επαγγέλματα.

Η Επιτροπή θα επανεξετάσει, σε στενή συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους, τους τομείς εργατικού δικαίου της κοινοτικής νομοθεσίας από τους οποίους εξαιρούνται οι συναφείς με τα θαλάσσια επαγγέλματα τομείς και θα προωθήσει τη δημιουργία ενός πιστοποιητικού θαλάσσιας αριστείας.

Παρά τις προσπάθειες που κατεβλήθησαν στο παρελθόν, η αυξημένη οικονομική δραστηριότητα στις ακτές και στις θάλασσες της Ευρώπης είχε ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση της ποιότητας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η Επιτροπή έχει ήδη προτείνει μια Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Στρατηγική η οποία περιλαμβάνει οδηγία για την ανάσχεση και την αντιστροφή αυτής της τάσης και για τη δημιουργία ενός πλαισίου κοινοτικής δράσης με στόχο την επίτευξη καλής περιβαλλοντικής κατάστασης του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε ένα πλαίσιο αειφόρου ανάπτυξης.

Το πρόβλημα επιδεινώνεται λόγω των σοβαρών επιπτώσεων που ενδέχεται να

έχει η κλιματική αλλαγή στις παράκτιες περιφέρειες. Η αποθήκευση άνθρακα στο θαλάσσιο υπέδαφος αποτελεί καινοτόμο δραστηριότητα η οποία θα μπορούσε, ενδεχομένως, να περιορίσει την κλιματική αλλαγή. Η ΕΕ πρέπει να παραμείνει στην κορυφή αυτής της τεχνολογίας, προσφέροντας ένα συνεκτικό πλαίσιο πολιτικής για την πλήρη αξιοποίηση αυτής της δυναμικής.

Για το σκοπό αυτό πρέπει να επιτευχθούν οι στόχοι της περιβαλλοντικής νομοθεσίας της ΕΕ και ιδιαίτερα η οδηγία για τα ενδιαιτήματα και η προτεινόμενη οδηγία για τη θαλάσσια στρατηγική. Συναφές ως προς το στόχο αυτό είναι και το κοινοτικό κεκτημένο όσον αφορά τη θαλάσσια ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης που οφείλεται στα πλοία. Η ταχεία έγκριση των προτάσεων που περιέχονται στην 3η δέσμη μέτρων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας θα συμβάλει σημαντικά σε αυτό το κεκτημένο.

Η Επιτροπή θα ξεκινήσει δοκιμαστικά μέτρα για τη μείωση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής και για την προσαρμογή σε αυτή στις παράκτιες περιφέρειες, θα στηρίξει ενεργά τις προσπάθειες που θα καταβληθούν σε διεθνές επίπεδο για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που οφείλεται σε πλοία και θα υποβάλει προτάσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο εφόσον δεν σημειωθεί πρόοδος στις προσπάθειες αυτές. Επίσης θα στηρίξει 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. Τέλος λαμβάνοντας δεόντως υπόψη το έργο που επιτελείται σήμερα σε διεθνές επίπεδο, θα υποβάλει προτάσεις για τη διάλυση των πεπαλαιωμένων πλοίων κατά τρόπο αποτελεσματικό, ασφαλή και περιβαλλοντικά βιώσιμο.

Στη διαχείριση της αλιείας πρέπει να ληφθεί περισσότερο υπόψη η ευημερία των παράκτιων κοινοτήτων, του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της αλληλεπίδρασης της αλιείας με άλλες δραστηριότητες. Η αποκατάσταση των αποθεμάτων θα επιδιωχθεί ενεργά. Για το σκοπό αυτό θα απαιτηθούν εμπειρισταωμένα επιστημονικά στοιχεία και ενίσχυση της στροφής προς τον πολυετή προγραμματισμό. Η Επιτροπή θα λάβει μέτρα ώστε να διασφαλίσει ότι η Κοινή Αλιευτική Πολιτική συνάδει με την προσέγγιση με βάση το οικοσύστημα, σύμφωνα με τη Στρατηγική για το Θαλάσσιο Περιβάλλον και

θα καταβάλει προσπάθεια για την εξάλειψη της παράνομης, λαθραίας και άναρχης αλιείας στα ύδατά της και στην ανοικτή θάλασσα.

Η διαχείριση των αλιευτικών αποθεμάτων σε μέγιστη βιώσιμη απόδοση θα προσφέρει ένα καλύτερο μέλλον για την ευρωπαϊκή αλιευτική κοινότητα και θα εξασφαλίσει τη συμβολή τους στην ασφάλεια των τροφίμων στην Ευρώπη• αυτό αναμένεται να έχει επιτευχθεί έως το 2015 σύμφωνα με τις δεσμεύσεις που έχουν ληφθεί σε διεθνές επίπεδο.

Η βελτίωση της ασφάλειας των αλιέων στην εργασία πρέπει επίσης να εξεταστεί στο ευρύτερο πλαίσιο των συνθηκών εργασίας και της κοινωνικής πολιτικής που αφορούν τα θαλάσσια επαγγέλματα και η εμπειρία των αλιέων καθώς και η γνώση της θάλασσας πρέπει να αξιοποιηθούν προς όφελος του συνόλου της κοινωνίας.

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

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

#### **4.4.2. Θεμελίωση της θαλάσσιας πολιτικής στη βάση της γνώσης και της καινοτομίας**

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

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

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

Η ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού δικτύου Θαλάσσιων παρατηρήσεων και δεδομένων θα αποτελέσει σημαντικό εργαλείο για την υλοποίηση αυτής της στρατηγικής.

Η Επιτροπή:

- Θα παρουσιάσει μια συνεκτική Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την έρευνα στον τομέα της θάλασσας και της ναυτιλίας το 2008
- Θα ξεκινήσει κοινές διατομεακές προσκλήσεις υποβολής προτάσεων βάσει του 7ου ερευνητικού προγράμματος πλαισίου για την προώθηση μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης και για τη βελτίωση της κατανόησης των θαλάσσιων ζητημάτων
- Θα ενισχύσει την έρευνα με στόχο την πρόβλεψη, τον περιορισμό και την προσαρμογή στις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής στις συναφείς προς τη θάλασσα δραστηριότητες, στο θαλάσσιο περιβάλλον, στις παράκτιες ζώνες και στα νησιά.

- Θα στηρίξει τη δημιουργία μιας ευρωπαϊκής εταιρικής σχέσης για τη θάλασσα επιστήμη με στόχο έναν εναρμονισμένο διάλογο μεταξύ της επιστημονικής κοινότητας, της βιομηχανίας και των φορέων χάραξης πολιτικής.

#### **4.4.3. Παροχή της υψηλότερης ποιότητας ζωής στις παράκτιες περιοχές**

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

Οι περιφερειακές αρχές και οι παράκτιες κοινότητες έχουν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στη ρύθμιση των παράκτιων και θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Η Επιτροπή των Περιφερειών, οι παράκτιες περιφέρειες και τα δίκτυά τους αποτελούν συνεπώς πολύ σημαντικούς εταίρους για την ανάπτυξη μιας Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής στην ΕΕ.

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

Η θάλασσα είναι καθοριστική για τον παράκτιο και τον θαλάσσιο τουρισμό, που υπήρξε σημαντικός καταλύτης για την οικονομική ανάπτυξη στις παράκτιες περιφέρειες της Ευρώπης. Η Επιτροπή, από κοινού με τους ενδιαφερόμενους φορείς, θα δραστηριοποιηθεί ακόμα περισσότερο στην ανάπτυξη μιας βιώσιμης πολιτικής για τον τουρισμό η οποία θα λαμβάνει υπόψη τον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό.

Υπάρχουν πηγές χρηματοδότησης αλλά οι ενδιαφερόμενοι φορείς ισχυρίζονται

ότι δεν έχουν επαρκή πρόσβαση στις πληροφορίες. Η Επιτροπή θα επιδιώξει να μεγιστοποιήσει τη στήριξη θαλάσσιων σχεδίων σε παράκτιες περιφέρειες και νήσους, με βάση τα διαθέσιμα κοινοτικά μέσα χρηματοδότησης.

Η ανάγκη για βελτιωμένα κοινωνικοοικονομικά στοιχεία σχετικά με τους θαλάσσιους τομείς και τις παράκτιες περιφέρειες είναι επίσης σαφής, καθώς οι δυσκολίες ως προς την πρόσβαση σε αυτές τις πληροφορίες περιορίζουν την ικανότητα των περιφερειακών ενδιαφερόμενων φορέων να αναπτύσσουν ορθολογικά, μακροπρόθεσμα σχέδια και επενδύσεις.

Η διαπεριφερειακή συνεργασία είναι επίσης απαραίτητη για την ανάπτυξη των παράκτιων περιφερειών της Ευρώπης, λόγω της ποικιλομορφίας και των ιδιαιτεροτήτων τους. Συνεπώς η Επιτροπή θα αξιοποιήσει πλήρως το Πρόγραμμα Εδαφικής Συνεργασίας με στόχο τη στήριξη της διαπεριφερειακής θαλάσσιας ανάπτυξης.

Οι ιδιαίτερα απομακρυσμένες περιφέρειες και τα νησιά υποφέρουν από σημαντικά οικονομικά μειονεκτήματα αλλά παρουσιάζουν σημαντικές προοπτικές στον τομέα των συναφών προς τη θάλασσα δραστηριοτήτων και της θαλάσσιας έρευνας. Οι τεράστιες θαλάσσιες ζώνες τους προσφέρουν υπηρεσίες οικοσυστήματος μεγάλου ενδιαφέροντος για την Ένωση. Η Επιτροπή θα προωθήσει, εντός του πλαισίου της πρόσφατης ανακοίνωσης για τις ιδιαίτερα απομακρυσμένες περιφέρειες της ΕΕ, τόσο την ανάπτυξη της θαλάσσιας δυναμικής τους όσο και τη συνεργασία τους με περιφερειακούς γείτονες.

Η Επιτροπή:

- Θα προωθήσει, στο πλαίσιο της μελλοντικής πρωτοβουλίας για τον τουρισμό, τον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό
- Θα καταρτίσει μια βάση δεδομένων σχετικά με τη κοινοτική χρηματοδότηση διαθέσιμη για θαλάσσια προγράμματα και παράκτιες περιφέρειες και θα δημιουργήσει έως το 2009 βάση κοινωνικοοικονομικών δεδομένων για τους θαλάσσιους τομείς και τις παράκτιες περιφέρειες



- Θα προτείνει μια κοινοτική στρατηγική για την πρόληψη των καταστροφών υπογραμμίζοντας τους κινδύνους στους οποίους είναι εκτεθειμένες οι παράκτιες περιφέρειες
- Θα προωθήσει την ανάπτυξη της θαλάσσιας δυναμικής των ιδιαίτερα απομακρυσμένων περιφερειών και νησιών.

#### **4.4.4. Προώθηση του ηγετικού ρόλου της Ευρώπης σε διεθνής θαλάσσιες υποθέσεις**

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

Θα δοθεί επίσης προσοχή στις γεωπολιτικές επιπτώσεις λόγω της κλιματικής αλλαγής. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θα παρουσιάσει το 2008 έκθεση σχετικά με στρατηγικά θέματα που συνδέονται με τον Αρκτικό Ωκεανό.

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

Η ΕΕ θα αναπτύξει επίσης την από κοινού ευθύνη αρχή όσον αφορά τις θάλασσες που μοιράζεται με τους εγγύτερους γείτονές της. Συγκεκριμένα, θα υποβάλει προτάσεις για ενισχυμένη συνεργασία όσον αφορά τη διαχείριση της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Θα προωθήσει τη συνεργασία σε θαλάσσια ζητήματα στο

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

Η Επιτροπή θα προτείνει μια συμφωνία εφαρμογής της Συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θαλάσσης (UNCLOS) σχετικά με τη θαλάσσια βιοποικιλότητα σε τομείς πέρα από την εθνική δικαιοδοσία και θα εργαστεί με στόχο την επιτυχή ολοκλήρωση διεθνών διαπραγματεύσεων σχετικά με θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές στην ανοικτή θάλασσα.

Η Επιτροπή θα προωθήσει τη συνεργασία στο πλαίσιο της πολιτικής για τη διεύρυνση και τη Ευρωπαϊκή πολιτική γειτονίας καθώς και στο πλαίσιο της Βόρειας Διάστασης για την κάλυψη θεμάτων θαλάσσιας πολιτικής και διαχείρισης κοινών θαλασσών και θα προτείνει μια στρατηγική για την εξωτερική προβολή της Θαλάσσιας Πολιτικής της Ένωσης μέσω ενός διαρθρωτικού διαλόγου με σημαντικούς εταίρους.

#### **4.4.5. Αύξηση της προβολής της θαλάσσιας Ευρώπης**

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

Η ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική πρέπει να επιδιώκει την αύξηση της προβολής της θαλάσσιας Ευρώπης και τη βελτίωση της εικόνας των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και των ναυτικών επαγγελμάτων.

Πρέπει επίσης να προωθεί τη θαλάσσια κληρονομιά της Ευρώπης, υποστηρίζοντας τις θαλάσσιες κοινότητες, περιλαμβανομένων και των πόλεων-λιμανιών και των παραδοσιακών αλιευτικών κοινοτήτων, των παραδοσιακών εργαλείων και δεξιοτήτων τους και να προωθεί την ανάπτυξη πιο στενών μεταξύ τους

σχέσεων και να αυξάνει τη γνώση και την προβολή τους.

Η Επιτροπή θα επεξεργαστεί έναν Ευρωπαϊκό Άτλαντα των θαλασσών που θα αποτελεί εκπαιδευτικό εργαλείο και μέσο ανάδειξης της κοινής θαλάσσιας κληρονομιάς μας και θα προτείνει τον ετήσιο εορτασμό της Ευρωπαϊκής Θαλάσσιας Ημέρας από το 2008, με στόχο την αύξηση της προβολής των θαλάσσιων ζητημάτων και την προώθηση δεσμών μεταξύ οργανώσεων διαφύλαξης της θαλάσσιας κληρονομιάς, μουσείων και ενυδρείων.

#### **4.5. Συμπέρασμα**

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο τον Ιούνιο του 2007 εξέφρασε την πλήρη ικανοποίησή του για την ευρεία συζήτηση που έλαβε χώρα στην Ευρώπη σχετικά με τη μελλοντική θαλάσσια πολιτική. Αρχηγοί κρατών και κυβερνήσεων κάλεσαν την Επιτροπή να καταστρώσει ένα Ευρωπαϊκό Σχέδιο Δράσης το οποίο θα υποβληθεί τον Οκτώβριο. Λαμβάνοντας υπόψη την αρχή της επικουρικότητας, το εν λόγω Σχέδιο Δράσης αποσκοπεί στο να διερευνήσει τη δυναμική της θαλάσσιας οικονομικής δραστηριότητας κατά περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο.

Μέσω της παρούσας ανακοίνωσης και του συνημμένου Σχεδίου Δράσης η Επιτροπή ανταποκρίνεται σε αυτό το αίτημα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, λαμβάνοντας υπόψη τις απόψεις που εκφράστηκαν από τα υπόλοιπα θεσμικά όργανα της ΕΕ, από τις κυβερνήσεις των κρατών μελών, τα κοινοβούλια και από μεγάλο αριθμό ενδιαφερόμενων φορέων.

Η Επιτροπή καλεί το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο των Υπουργών και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, καθώς και την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, τις εθνικές και περιφερειακές αρχές και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς να ανταποκριθούν διορατικά σε αυτή την πολιτική (COM(2007) 575, Βρυξέλλες, 10.10.2007).

## Κεφάλαιο 5ο - Παρουσίαση της νήσου Ικαρίας

### 5.1 Γεωγραφικός προσδιορισμός

Το νησί του ανατολικού Αιγαίου βρίσκεται ανάμεσα από Σάμο και Μύκονο και είναι το πιο σημαντικό κομμάτι του νομού Σάμου. Έχει σχήμα επίμηκες προς την ίδια κατεύθυνση με τη Σάμο, δηλαδή βορειανατολικά νοτιοδυτικά με απόσταση 40 χιλιόμετρα μεταξύ των δύο πιο απομακρυσμένων σημείων του και περίμετρο 98 χιλιομέτρων. Ο Δήμος Ικαρίας ανήκει στη περιφέρεια Β. Αιγαίου που εμπεριέχει την Ικαρία και τις γειτονικές της νησίδες (ΦΕΚ Α872010)

Η Ικαρία είναι μεγάλο νησί της Ελλάδας, με 255 τ.χιλιόμετρα με 102 μίλια ακτογραμμής. Ο πληθυσμός της αγγίζει σύμφωνα με στοιχεία καταμέτρησης του 8.423 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2011. Θεωρείται περιφερειακή ενότητα της Περιφέρειας Β. Αιγαίου.

Η τοπογραφία της αντιτίθεται, μέσα από καταπράσινες πλαγιές και βράχους. Το νησί είναι κυρίως ορεινό. Διασχίζεται από την οροσειρά του Αθήρα, του οποίου η υψηλότερη κορυφή είναι 1.041 μέτρα. Η Ικαρία έχει παράδοση στην παραγωγή ενός δυνατού κόκκινου κρασιού, γνωστού από τον Όμηρο ως "Πράμνεις Οίνος". Το νησί είναι καλυμμένο από βλάστηση, ενώ υπάρχει αφθονία υδάτων.

Σύμφωνα με την ελληνική μυθολογία, το νησί λέγεται Ικαρία από το μύθο του Ικάρου, που με τον θάνατό του έδωσε, το όνομά του στο Ικάριο πέλαγος.

Αναφορικά με την απογραφή της ΕΛ-ΣΤΑΤ (2011) ο πληθυσμός στο νησί φτάνει τους 8.410 κατοίκους.



Χάρτης 1: Γεωμορφολογικός Χάρτης Ικαρίας

Πηγή: Παπαγιαννάκης, 2010α ; ΕΠΠΕΡ – ENVIPLAN-Τσεκούρας, Γ Θ, 2005.

Το νησί έχει λίγες εγκολπώσεις προς την ακτή, ενώ δυτικά συνεχίζεται δίχως εγκολπώσεις προς τα βορειοανατολικά. Δημιουργούνται Όρμοι από το ακρωτήριο Κιόνι μέχρι το ακρωτήριο Φανάρι.

Σε όλο το μήκος του νησιού υπάρχει οροσειρά που το χωρίζει στα δύο, ο Αθέρας. Το ανάγλυφο της νήσου παρουσιάζεται και από τις βαθμίδες υψομέτρου στον κάτωθι πίνακα:

**Πίνακας 1: Κατανομή βαθμίδων υψομέτρου Ικαρίας<sup>27</sup>**

α/α	Βαθμίδες υψομέτρου	Ποσοστό Έκτασης %
1	0-200	26,17%
2	201-600	47,4%
3	601-1000	26,4%
4	1000-1500	0,03%

Πηγή: Μανροκωρδοπούλου , Ο., Αсланίδου, Μ. & Σμίρης, Ρ., 2006. The Island of

Ikaria:Terrestrial ecosystems and restoration prospects. Hrakleion Crete, University of Crete,pp. 314-320.

Το ποσοστό έκτασης των πεδινών περιοχών φτάνει τα 26,17%, ενώ το ποσοστό δασοκάλυψης 19,53% και ενώ το ποσοστό των θαμνώνων είναι σημαντικά υψηλό 37,15% λόγω τις υπερβόσκησης είναι υποβαθμισμένοι σε βαθμό που να μην προσδώσουν ικανή προστασία εδάφους. Το ίδιο ισχύει και για τους βοσκότοπους που καλύπτουν το 30,16% της επιφάνειας του νησιού. Ενώ οι αγροτικές περιοχές που εξασκούνται είναι μικρές και καλύπτουν το 13,14% της έκτασης του νησιού φυσικό επακόλουθο των κλίσεων που επικρατούν (Κρητικού, 2005)

**Πίνακας 2: Κατανομή χρήσεως γης της Ικαρίας<sup>28</sup>**

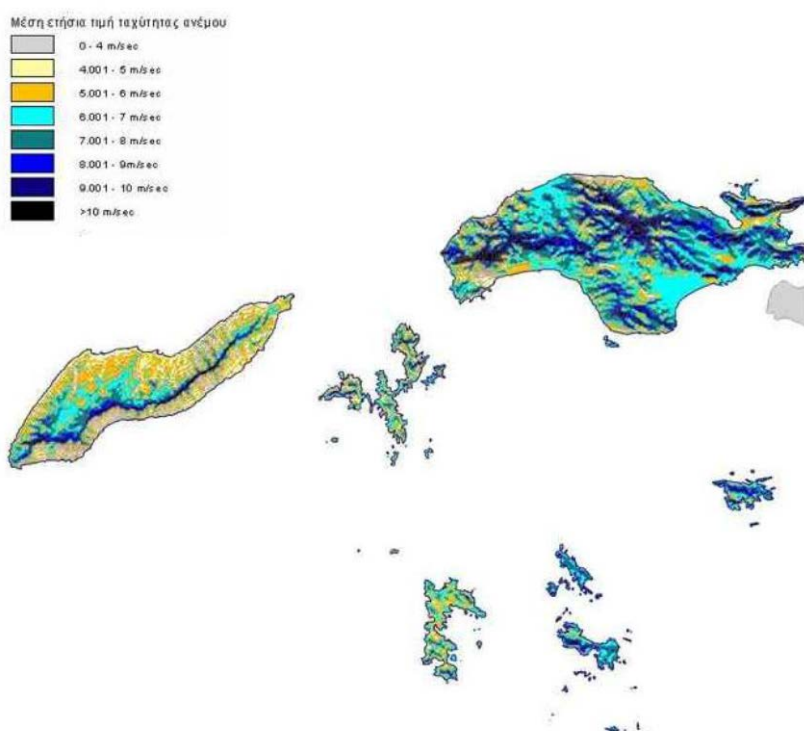
Χρήσεις Γης	Έκταση σε km <sup>2</sup>	Ποσοστό Έκτασης %
Δάση τραχείας πεύκης	38,49	19,53%
Θαμνώνες	73,2	37,15%
Βοσκότοποι	59,4	30,16%
Αγροτικές Εκτάσεις	25,9	13,14%

Πηγή: Mavrokordopoulou , O., Aslanidou, M. & Smiris, P., 2006. The Island of Ikaria:Terrestrial ecosystems and restoration prospects. Hrakleion Crete, University of Crete,pp. 314-320.

Οι περιοχές χαμηλής βλάστησης και οι θαμνότοποι καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο ποσοστό έκτασης στο νησί. Ακολουθούν οι βραχώδεις περιοχές, με αρκετά υψηλό ποσοστό έκτασης 20%. Ενώ το υπόλοιπο ποσοστό έκτασης σκεπάζεται από τις αγροτικές περιοχές , τα δάση κωνοφόρων και πλατύφυλλων. Σύμφωνα με τους Mavrokordopoulou et al., (2006) τα δασικά οικοσυστήματα της νήσου είναι υποβαθμισμένα κυρίως λόγω της υπερβόσκησης. Σχετικά με την χερσαία χλωρίδα, το νησί έχει σημαντικό ενδιαφέρον. Το νησί σκεπάζεται σε μικρό ποσοστό από δάσος και σε μεγαλύτερο από μερικούς δασοσκεπείς περιοχές (Κρητικού, 2005)

Επίσης στις όχθες χειμάρρων και ρυακιών υπάρχει πλούσια παραποτάμια βλάστηση ενώ έχει πολλά είδη πανίδας. Τα κυριότερα είδη που υπάρχουν είναι:

Ορνιθοπανίδα Αρπακτικά, Παρυδάτια , Ερπετά , Έντομα και Θηλαστικά . Η θαλάσσια πανίδα της νήσου είναι ιδιαίτερος πλούσια και εμπεριέχει, φώκιες και Θαλάσσιες χελώνες. Τέλος, τα σπουδαιότερα είδη ιχθυοπανίδας ανήκουν στα κεφαλόποδα. Το κλίμα είναι νησιωτικό με αρκετή υγρασία, βροχές και συχνούς ανέμους. Οι υδροφόροι ορίζοντες είναι σε διάφορα βάθη (ΠΕΠΧΕΚΝΑ, 2007) Η επιφάνειά της διαιρείται σε 67 λεκάνες απορροής. Η συντριπτική τους πλειοψηφία 95,5% , ανήκει στις πολύ μικρές λεκάνες απορροής ενώ 3 μόνο λεκάνες (4,5% ) ανήκουν στην κατηγορία των μικρών με έκταση μεταξύ 10 και 30 km (Κρητικού, 2005).



Χάρτης 4.1: Ανεμολογικός Χάρτης Νομός Σάμου

## 5.2. Περιβάλλοντας χώρος

Το νησί, μαζί με τους Φούρνους, είναι ενταγμένο στο ευρωπαϊκό οικολογικό δίκτυο ειδικών ζωνών NATURA 2000 με κωδικούς GR4120004 και GR4120005. Ο

πρώτος κωδικός ζώνης αφορά Τόπους Κοινοτικής Σημασίας (ΤΚΣ) και ο δεύτερος κωδικός ζώνης αφορά τις Ζώνες Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ) για την Ορνιθοπανίδα. Το σπουδαιότερο δεδομένο της ποιότητας των περιοχών NATURA 2000 της νήσου είναι ο μεγάλος βαθμός βιοποικιλότητας. Αυτό αποδεικνύει ποικιλία βιοτόπων (19 τύποι), και πολλά ενδημικά, φυτά (Σούρτης, 2008).

Οι Τόποι Κοινοτικής Σημασίας (ΤΚΣ) εμπεριέχει τις εξής περιοχές, Η περιοχή γύρω από το ακρωτήριο Δράκανον, Η περιοχή του όρους Αθήρας και η περιοχή του ποταμού Χάλαρη.

Πολύ σημαντική για την βιοποικιλότητα είναι και η περιοχή του «Δάσους του Ράντη» κοντά στο χωριό Φραντάτο.

Η Ικαρία, διατηρεί συγκεκριμένα χαρακτηριστικά στοιχεία που τη κάνουν γνωστή. Πρόκειται για ένα μέρος μακριά από τη χερσαία Ελλάδα και η απομόνωση κατά τη διάρκεια του μεσαίωνα βοήθησε στη διατήρηση στοιχείων όπως η αρχαϊζουσα γλώσσα και συγκεκριμένα τοπικά έθιμα. Οι κάτοικοι έχουν βασική ασχολία τη ναυτιλία και χρησιμοποιούν οι ντόπιοι συχνά τη λέξη "ραχάτι" (ραχατιλίκι) απεικονίζοντας τους αργούς ρυθμούς της καθημερινότητας σε καφενεία, μαγαζιά κτλ. Η οικονομία ήταν ανταλλακτική και δεν υπήρχε κάποιο νόμισμα πριν τα τέλη του 19ου αιώνα. Πληρώνονταν για μια εργασία με αντάλλαγμα κάτι άλλο, όπως παροχή ενός προϊόντος ή υπηρεσίας έπειτα από μια εργασία. Οι ντόπιοι είναι ιδιαίτερα κοινωνικοί και φιλόξενοι με διάθεση για προσωπική εργασία ώστε να υπάρξει ανάπτυξη της περιοχής. Η ντόπια Ικαριώτικη διάλεκτος θυμίζει έντονα τη Κυπριακή για παράδειγμα(έ μ\_πάω = δεν πάω).

Σημαντικό αξιοθέατο είναι ένας τεράστιος βράχος ονόματι "Γεώργιος Παπανδρέου", μιας και θυμίζει πολύ το προφίλ του "γέρου της δημοκρατίας".

Γνωστός είναι ο Ικαριώτικος χορός από τοπικά πανηγύρια, κυρίως στη γιορτή της Αγίας Μαρίνας, ημέρας της απελευθέρωσης του νησιού και του 15 Αυγούστου ("Γεωτρόπιο" 2001).



## **Μνημεία**

Αναφορικά με τα μνημεία της Ικαρίας, γνωστή είναι η Νας: Αρχαία πόλη όπου διαβίωναν οι Ναϊάδες . Επίσης γνωστό μνημείο αποτελεί η Οινόη που ήταν η αρχαία πρωτεύουσα του νησιού ευρήματα της οποίας βλέπουν οι επισκέπτες στην περιοχή Κάμπο.

Το Δράκανο είναι αρχαία πόλη που λέγεται ότι ήταν η πατρίδα του Διόνυσου και το συναντά κανείς στην περιοχή Φανάρι. Οι Θερμαί είναι πόλη της αρχαιότητας με τις γνωστές ραδιούχες ιαματικές πηγές. Είναι λίγο πιο ανατολικά από τα σημερινά Θέρμα , το Κάστρο του Κοσκινά: Φρούριο Βυζαντινής εποχής. Ακόμα υπάρχει στο νησί το Μουσείο Αγίου Κηρύκου: Στο Αρχαιολογικό Μουσείο, μέσα σε νεοκλασικό κτήριο, το Μουσείο Κάμπου: Υπάρχουν αξιόλογα αρχαιολογικά ευρήματα από τα ερείπια της αρχαίας Οινόης ("Γεωτρόπιο" 2001)

Μοναστήρι της Ευαγγελίστριας: Το συναντά ο επισκέπτης δυτικά του Αγ. Κηρύκου. Ακόμα υπάρχει τι Μοναστήρι της Παναγίας στο Μουντέ που χρονολογείται από το 13ο αιώνα, επιπλέον το Μοναστήρι της Οσίας Θεοκτίστης: Βρίσκεται στο χωριό Πηγή κοντά στον Κάμπο. Η Ιερά μονή Μαυριανο στις δυτικές ακτές του νησιού.

## **Παραλίες**

Η Ικαρία χαρακτηρίζεται από πυκνή βλάστηση, ψηλά βουνά, ποτάμια, αμμουδιές, παραλίες με βότσαλο, και πολλές απομακρυσμένες παραλίες δίχως πρόσβαση από αμάξι ("Γεωτρόπιο" 2001)

## **Ιαματικά Λουτρά**

Τα λουτρά σχετίζονται με την ιστορία του τόπου μας. Οι αρχαίοι Έλληνες ήταν από τους πρώτους που χρησιμοποίησαν τα λουτρά, όπως επίσης αρχαίοι Έλληνες γιατροί, ιστορικοί. Στα Ασκληπιεία από τον 13ον π.Χ. αιώνα χρησιμοποιούσαν τα λουτρά για θεραπείες ("Γεωτρόπιο" 2001)

Πιο γνωστή είναι η ιαματική πηγή κυριότερες ιαματικές πηγές της Χώρας μας, είναι γνωστή η Ικαρία για τις δικές της, που βρίσκονται στην περιοχή του Δήμου Αγίου Κηρύκου. Η πηγή Μουσταφά - Λίτζα είναι σε μικρή απόσταση από το Επαρχείο μέσα

στην πόλη του Αγ. Κηρύκου. Τα ύδατα των πηγών Ικαρίας θεωρούνται ιδανικά για την θεραπεία των παρακάτω παθήσεων: ("Γεωτρόπιο" 2001)

1. ρευματισμοί αρθρίτιδας.
2. Ουρική αρθρίτιδα.
3. Νευραλγίες, νευρίτιδες και μυΐτιδες.
4. Γυναικολογικές παθήσεις.
5. Διαταραχές των ενδοκρινών αδένων.
6. Ορισμένες περιπτώσεις ανωμαλιών του κυκλοφορικού συστήματος.
7. Διαταραχές του αναπνευστικού συστήματος.
8. Δερματικές παθήσεις.

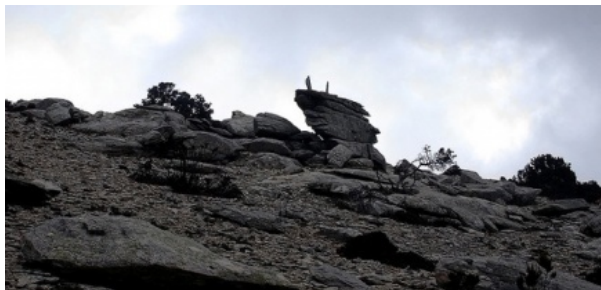
### **Ζητήματα υπερβόσκησης στην Ικαρία**



<http://thrakinet.tv/lr-133/>

Η κτηνοτροφία στην Ικαρία έχει μακράιωνη παράδοση. Πάντοτε υπήρχαν μεγάλα κοπάδια, αλλά η κατάσταση ξέφυγε από τη δεκαετία του '80, όταν ξεκίνησαν οι επιδοτήσεις της ΕΟΚ. Όσο περισσότερα ζώα είχε κάποιος, τόσο μεγαλύτερο είναι το ποσό που θα εισπράξει. Αυτό ώθησε τους κτηνοτρόφους σε μια αλόγιστη αύξηση των ζώων. Σε μια απαρχαιωμένη και αποίμενη κτηνοτροφία όπως αυτή της Ικαρίας όπου τα ζώα βόσκουν μόνα τους στο βουνό και ο κτηνοτρόφος τα επισκέπτεται το πολύ μια φορά τη μέρα για να ενισχύσει με λίγη βαμβακόπιτα τη λειπή διαίτά τους θα έπρεπε να επιδοτηθεί όχι ο αριθμός των ζώων, αλλά τα παράγωγα προϊόντα, όπως γάλα και τυρί ([http://alalazontatopia.blogspot.gr/2008/10/blog-post\\_9601.html](http://alalazontatopia.blogspot.gr/2008/10/blog-post_9601.html)).

Το νησί έχει μεγάλο πρόβλημα υπερβόσκησης έχοντας περίπου 75.000 αίγες οι οποίες τρώνε συνεχώς τα πράσινα σημεία του νησιού με αποτέλεσμα να γίνεται εμφανές το πρόβλημα.



Δημήτρη Μιχαλάκη (από τον Οίκο της Καθημερινής) 08-10-08

"Με αφορμή τα προβλήματα υπερβόσκησης που αντιμετωπίζει το νησί της Ικαρίας, με φαινόμενα υπερεκμετάλλευσης να παρατηρούνται ακόμα και σε προστατευόμενες περιοχές Natura 2000, ο ευρωβουλευτής των Οικολόγων Πράσινων, Μιχάλης Τρεμόπουλος είχε καταθέσει πρόσφατα, σχετική ερώτηση προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (<http://www.ikariamag.gr>, Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την υπερβόσκηση στην Ικαρία, 11/09/2010).

Στην απάντησή της η Κομισιόν:

\* Καλεί την Ελλάδα να λάβει τα κατάλληλα μέτρα ώστε να αποφευχθεί η σημαντική υποβάθμιση των οικοτόπων στις χαρακτηρισθείσες περιοχές Natura 2000 της νήσου Ικαρίας.

\* Αναφέρει ότι γνωρίζει το συγκεκριμένο πρόβλημα και έχει καλέσει και στο παρελθόν τη χώρα μας να θεσπίσει μέτρα προστασίας, όπως απαιτεί η οδηγία 92/43/ΕΟΚ για τους οικοτόπους.

\* Δηλώνει ότι θα ζητήσει από τις ελληνικές αρχές επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα των ληφθέντων μέτρων για την αντιμετώπιση της υπερβόσκησης.

\* Επιφυλλάσσεται να προβεί σε περαιτέρω ενέργειες ώστε να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση της χώρας μας με τις σχετικές διατάξεις της οδηγίας για τους οικοτόπους.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 της οδηγίας 92/43/ΕΟΚ για τους οικοτόπους, η Ελλάδα καλείται να λάβει τα κατάλληλα μέτρα ώστε να αποφευχθεί η σημαντική υποβάθμιση των οικοτόπων στις χαρακτηρισθείσες περιοχές Natura 2000 της νήσου Ικαρίας. Η Επιτροπή είχε ήδη στο παρελθόν θέσει υπόψη των ελληνικών αρχών τα προβλήματα στα οποία αναφέρεται το Αξιότιμο Μέλος του Κοινοβουλίου. Συγκεκριμένα, στο πλαίσιο σχετικής καταγγελίας που της περιήλθε, έκρινε ότι η υπερβόσκηση διακυβεύει σοβαρά την επίτευξη των στόχων διατήρησης των περιοχών και ζήτησε από τις εν λόγω αρχές να θεσπίσουν κατάλληλα μέτρα προστασίας, όπως απαιτεί το άρθρο 6 παράγραφος 2. Οι ελληνικές αρχές αναγνώρισαν τη σοβαρότητα του προβλήματος και κοινοποίησαν τα ειδικά μέτρα που έλαβαν για την άμβλυνσή του (ενίσχυση των μέτρων φύλαξης, υιοθέτηση κωδίκων ορθής γεωργικής πρακτικής που καθορίζουν διαφορετική βοσκοϊκανότητα για τις περιοχές Natura 2000 και προβλέπουν μηχανισμούς επιβολής της σχετικής νομοθεσίας, εφαρμογή κατάλληλων γεωργοπεριβαλλοντικών μέτρων στο νησί)" (οδηγία 91/68/ΕΟΚ του Συμβουλίου).

Επίσης το τεράστιο αυτό οικολογικό πρόβλημα εξετάζουν σε βάθος δυο σημαντικές επιστημονικές μελέτες ( Σύλλογοι Ικαρίας, 4/3/13):

- « Μελέτη-Εμπειρογνωμοσύνη για τα λιβάδια της Ικαρίας για την καλύτερη αξιοποίηση των προγραμμάτων του ΕΣΠΑ». 2006. Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών. Καθηγητές Ζέρβας Γ. και Χατζηγεωργίου Ι.
- «Η Ερημοποίηση και η αντιμετώπιση της στην Ικαρία». 2009. Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών. Καθηγητές Γιάσογλου Ν. και Κοσμάς Κ.

οι οποίες και προτείνουν λύσεις για να έχουμε μια αειφόρο ανάπτυξη του νησιού μας.

Τα βασικά συμπεράσματα των δύο αυτών μελετών είναι :

- Το σημερινό καθεστώς της ανεξέλεγκτης και αποίμενης υπερβόσκησης και ερημοποίησης των γαιών αποτελεί σοβαρή και άμεση κοινωνικο-οικονομική και περιβαλλοντική απειλή για το νησί.
- Δεν υπάρχει στοιχειώδες σύστημα διαχείρισης των βοσκοτόπων.
- Δεν υφίσταται η έννοια της αγρανάπαυσης βοσκοτόπων.

- Ο πληθυσμός των αιγοπροβάτων έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια και είναι σήμερα (το 2006 που αναφέρεται η σχετική μελέτη) σχεδόν υπερδιπλάσιος από τη βοσκοϊκανότητα των βοσκοτόπων του νησιού.
- Η Ικαρία ανήκει πλέον στην κατηγορία υψηλού δυνητικού κινδύνου ερημοποίησης και αποτελεί κλασικό παράδειγμα ανθρωπογενούς ερημοποίησης.
- Στο 42% των εδαφών του νησιού υφίσταται άμεσος και ισχυρός κίνδυνος ερημοποίησης.
- Οι περισσότεροι δημοτικοί βοσκότοποι βρίσκονται μέσα στις παραπάνω κρίσιμες περιοχές από άποψη κινδύνου ερημοποίησης.

Τα μέτρα που έχουν προταθεί από τους μελετητές είναι :

- Έλεγχος της αποίμενης κτηνοτροφίας και μείωση του αριθμού των ζώων κατά 40% ώστε να αντιστοιχεί στη βοσκοϊκανότητα των βοσκοτόπων.
- Ανάπτυξη ελεγχόμενης ποιμενικής κτηνοτροφίας και διασπορά των ζώων σε ευρύτερες περιοχές.
- Απαγόρευση της βόσκησης σε περιοχές που βρίσκονται στα όρια της ερημοποίησης και λήψη γεωτεχνικών μέτρων αποκατάστασής τους.
- Βελτίωση της παραγωγικότητας των βοσκοτόπων.
- Χωροταξικός σχεδιασμός των χρήσεων γης και θέσπιση κανόνων αειφόρου εκμετάλλευσης τους.

Μέχρι και σήμερα όμως, παρά:

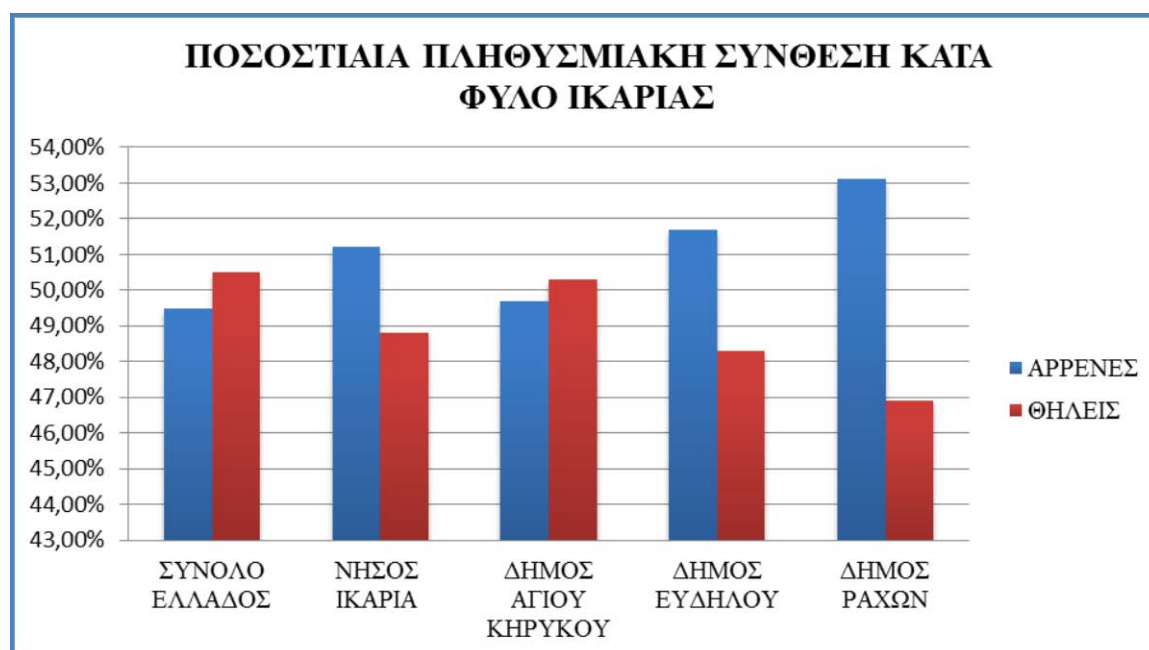
- 1) την επιστημονικά τεκμηριωμένη ανάλυση του τεράστιου προβλήματος «Υπερβόσκηση-Ερημοποίηση» (προαναφερθείσες μελέτες).
- 2) την απόφαση της Ν.Α Σάμου του 2008 «Η αποίμενη κτηνοτροφία της Ικαρίας. Τι πρέπει να γίνει.»,
- 3) τις συζητήσεις των τελευταίων χρόνων στα Δημοτικά Συμβούλια,

- 4) τις Δασικές Αστυνομικές Διατάξεις (ΔΑΔ) απαγόρευσης βοσκής που έχουν εκδοθεί από την Δ/ση Δασών Σάμου,
- 5) το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την καταπολέμηση της απερίμωσης (2001),
- 6) τους Κώδικες Ορθής Γεωργικής Πρακτικής (ΚΥΑ12534/568/2004),
- 7) τους Κανόνες Πολλαπλής Συμμόρφωσης (ΚΥΑ 262385/2010),
- 8) το πρόσφατο νομοθετικό πλαίσιο (Ν. 3852/2010 και Ν.4056/2012) που ενισχύει το ρόλο της Τ.Α σε θέματα ελέγχου της κτηνοτροφίας,

δεν έχει γίνει κανένα βήμα για τον έλεγχο της ανεξέλεγκτης και αποίμενης κτηνοτροφίας, τον περιορισμό των ζώων με βάση τη βοσκοϊκανότητα του νησιού και την επιβολή κανόνων αειφόρου διαχείρισης των βοσκοτόπων ([www.ikariaki.gr](http://www.ikariaki.gr), Υπερβόσκηση και Ερημοποίηση της Ικαρίας, 4/3/13)

### 5.3.Κοινωνικοοικονομικές συνθήκες

Ο μόνιμος πληθυσμός της νήσου είναι 8.410. Σχετικά με το πληθυσμιακό αναφορικά με το φύλο, το 2001 οι άντρες είναι περισσότεροι από τις γυναίκες (Παπαγιαννάκης, 2010) Στη συνέχεια απεικονίζεται η σύνθεση κατά φύλο.



Πηγή: ΕΛ-ΣΤΑΤ Προσωρινά αποτελέσματα του Μόνιμου Πληθυσμού, Απογραφή 2011.

Αναφορικά με τον Παπαγιαννάκη (2010b), στη διάρκεια των τελευταίων τριάντα ετών (1971-2001) υπάρχει στασιμότητα και μείωση του πληθυσμού μέχρι το 1991.

Πίνακας 3: Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμων Ικαρίας 1971-2001<sup>38</sup>

	1971	Μεταβολή 1971-1981	1981	Μεταβολή 1981-1991	1991	Μεταβολή 1991-2001	2001
<b>ΙΚΑΡΙΑ</b>	7702	-1,8%	7559	-0.17%	7546	10,15%	8312
<b>Αγ.Κήρυκος</b>	3298	-3.24%	3191	-3.07%	3093	4.8%	3243
<b>Εύδηλος</b>	2267	-2.06%	2612	-8.19%	2398	18.05%	2831
<b>Ράγες</b>	1737	1.09%	1756	17.03%	2055	8.9%	2238

Πηγή: ΕΛ-ΣΤΑΤ απογραφή 2001

Η ανάλυση του ενεργού πληθυσμού από οικονομικής άποψης εκφράζει το πλαίσιο εργασίας και το μέγεθος των επιχειρήσεων. Από τα στοιχεία της απασχόλησης σε ατομικά επαγγέλματα σημειώνεται το ενδιαφέρον στον πρωτογενή τομέα. Βασικό ρόλο παίζει ο τριτογενής τομέας. Κύριο στοιχείο και για τους τρεις πρώην δήμους θεωρείται η μείωση της συμμετοχής στον πρωτογενή τομέα.



Πηγή: ΕΛ-ΣΤΑΤ απογραφή 2001

Ο πρωτογενής τομέας βασίζεται περισσότερο στην κτηνοτροφία (αιγοπροβατία) κυρίως στις ορεινές περιοχές. Η γεωργία στο νησί ασθενεί όλο και πιο πολύ λόγω του κατατεμαχισμού της γης και του μικρού κλήρου. Αντίθετα, παλιότερα υπήρχε μία μαζικότερη και με μεγαλύτερη ποικιλία παραγωγή αγαθών (αμύγδαλο, κρασί, σταφίδα). Η αλιεία είναι έντονη στο νησί (Παπαγιαννάκης, 2010ε)

Ο δευτερογενής τομέας βασίζεται στο νησί είτε από την μεταποίηση των τοπικών αγαθών, είτε από την οικοδομική δραστηριότητα. Η τελευταία εμφανίζεται πολύ έντονα στο νησί εξαιτίας και της ανάπτυξης του τουρισμού τα τελευταία χρόνια. Ο τριτογενής τομέας εκφράζεται μέσα από το εμπόριο και την παροχή υπηρεσιών (Παπαγιαννάκης, 2010ε)

#### 5.4. Το σύστημα ηλεκτρικής ενέργειας της Ικαρίας

Το σύστημα παραγωγής ενέργειας της νήσου είναι απομονωμένο και η χρειαζόμενη ισχύς προέρχεται από τις οκτώ θερμικές μονάδες του Τοπικού Σταθμού Παραγωγής (Τ.Σ.Π.) της Ικαρίας και έχει τα παρακάτω βασικά στοιχεία των θερμικών μονάδων παραγωγής και των ανεμογεννητριών είναι τα εξής:

**Πίνακας 4: Πίνακας Μονάδων ΤΣΠ Ικαρίας και των χαρακτηριστικών τους**

Α/Α	ΜΟΝΑΔΑ	Ονομαστική Ισχύς		Μέγιστη Παραγόμενη	Ελάχιστη Παραγόμενη
		kVA	kW	Ισχύς (kW )	Ισχύς (kW )
1	No 1	1220	975	750	300
2	No 2	1220	975	750	300
3	No 3	1220	975	750	300
4	No 4	1220	975	750	300
5	No 5	1220	975	750	300
6	No 6	1600	1280	1100	750
7	No 7	1600	1280	1100	750
8	No 8	3880	3104	3100	1800
<b>Σύνολο</b>		<b>13180</b>	<b>10539</b>	<b>9050</b>	<b>4800</b>

Πηγή: ΕΛ-ΣΤΑΤ απογραφή 2001



Αναφορικά με τον Πίνακα 5, η παραγωγή ετήσιας ενέργειας στην Ικαρία για το 2008 φτάνει σε 29,46 GWh. Το 91,4% (26,93 GWh) της ενέργειας προέρχεται από το ΤΣΠ Ικαρίας και μόλις το 8,6% (2,55GWh) προέρχεται από ΑΠΕ. Επιπλέον για το 2011 προβλέπεται εγκατάσταση καινοτόμων θερμικών μονάδων με άδεια ισχύος 10,50MW, όπως και 7,32MW αδειοδοτημένη ισχύς για ΑΠΕ, η οποία δεν έχει δεσμευτικό έτος έναρξης (Παπαγιαννάκης, 2010c)

**Πίνακας 5: Ζήτηση και παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας στα ΜΔΝ. Ετήσια έκθεση 2008.**

Ζήτηση και Παραγωγή Ενέργειας στα Μη Διασυνδεδεμένα Νησιά Ετήσια Έκθεση 2008							
ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΗ ΔΙΑΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΩΝ ΝΗΣΙΩΝ	ΦΟΡΤΙΟ κ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ				ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ		
	ΑΙΧΜΗ ΕΤΟΥΣ (MW)		ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΕΤΟΥΣ (GWH)		ΣΥΜΒΑΤΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ (GWH)	ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΑΠΕ (GWH)	
	Συνολικά	ΑΝΑ ΝΗΣΙ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑΤΟΣ <sup>2</sup>	Συνολικά	ΑΝΑ ΝΗΣΙ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑΤΟΣ <sup>2</sup>			
<b>ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ Β.ΑΙΓΑΙΟΥ</b>							
<b>Ν.ΛΕΣΒΟΥ</b>							
	ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ	0,35		1,07	1,07	0,00	
	ΛΕΣΒΟΣ	65,77		305,50	270,40	35,10	
	ΛΗΜΝΟΣ	15,70		65,20	64,40	0,80	
<b>Ν.ΣΑΜΟΥ</b>							
	ΣΥΜΠΛΕΓΜΑ ΣΑΜΟΥ	ΣΑΜΟΣ	34,00	157,89	141,52	20,09	
			ΦΟΥΡΝΟΙ	0,73	3,39	0,00	0,00
			ΘΥΜΑΙΝΑ	0,07	0,32	0,00	0,00
	ΙΚΑΡΙΑ		7,84	29,47	26,93	2,55	
<b>Ν.ΧΙΟΥ</b>							
	ΣΥΜΠΛΕΓΜΑ ΧΙΟΥ	ΧΙΟΣ	44,01	214,13	204,14	11,93	
		ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	0,63	3,07	0,00	0,00	
		ΨΑΡΑ	0,36	1,75	0,00	2,88	

Πηγή: ΕΛ-ΣΤΑΤ απογραφή 2001

Το Εθνικό Σχέδιο Κατανομής CO<sub>2</sub> 2008-2012 ορίστηκε αναφορικά με τα κριτήρια και τις Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον τρόπο που εφαρμόζονται. Αναφορικά με το ανωτέρω σχέδιο συντάχθηκε πίνακας με τα δικαιώματα εκπομπών CO<sub>2</sub> μέρος του οποίου απεικονίζει ο Πίνακας 6. Τα ετήσια δικαιώματα εκπομπής CO<sub>2</sub> του ΤΣΠ Ικαρίας αγγίζουν τα 19.684 tCO<sub>2</sub> ενώ τα δικαιώματα εκπομπής CO<sub>2</sub> για το διάστημα 2008-2012 αγγίζουν τα 98.420 tCO<sub>2</sub>. Ενώ για το διάστημα 2005-2007 τα ετήσια δικαιώματα εκπομπής CO<sub>2</sub> του ΤΣΠ Ικαρίας άγγιζαν τα 15.804 tCO<sub>2</sub> και τα συνολικά δικαιώματα εκπομπής σε 47.413 tCO<sub>2</sub> (Παπαγιαννάκης, 2010c)

**Πίνακας 6: Κατανομή δικαιωμάτων CO<sub>2</sub> ανά εγκατάσταση για το διάστημα 2008-2012 (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2008)**

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	ΕΤΗΣΙΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 2008-2012 (t CO <sub>2</sub> )	Από τα οποία ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΝΕΟΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΟΥ ΥΠΕΡΙΟΔΟΥ 2005-2007 (t CO <sub>2</sub> )	ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 2008-2012 (t CO <sub>2</sub> )	Από τα οποία ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΝΕΟΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΟΥ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 2005-2007 (t CO <sub>2</sub> )
ΔΕΗ Α.Ε. - ΑΣΠ ΘΗΡΑΣ	90.312	41.297	451.560	206.485
ΔΕΗ Α.Ε. - ΑΣΠ ΛΗΜΝΟΥ	29.358		146.790	
ΔΕΗ Α.Ε. - ΑΣΠ ΜΗΛΟΥ	48.799	28.015	243.995	140.075
ΔΕΗ Α.Ε. - ΑΣΠ ΚΑΡΠΑΘΟΥ	30.859	14.789	154.295	73.945
ΔΕΗ Α.Ε. - ΑΣΠ ΚΑΛΥΜΝΟΥ	27.888		139.440	
<b>ΔΕΗ Α.Ε. - ΤΣΠ ΙΚΑΡΙΑΣ</b>	<b>19.684</b>	<b>6.293</b>	<b>98.420</b>	<b>31.465</b>
ΑΤΜΟΗΛΕΚΤΡΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ (ΑΗΣ) ΑΘΕΡΙΝΟΛΑΚΚΟΥ	305.240		1.526.200	
ΑΣΣΑΚ (ΑΕΡΙΟΣΤΡΟΒΙΛΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ) (ΗΡΩΝ ΘΕΡΜΟΗΛΕΚΤΡΙΚΗ Α.Ε.)	43.372		216.860	
ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.	596.317		2.981.585	
ΔΕΗ Α.Ε. - ΤΣΠ ΣΙΦΝΟΥ	6.232		31.160	
ΔΕΗ Α.Ε. - ΤΣΠ ΠΑΤΜΟΥ	7.024		35.120	

Πηγή: ΕΛ-ΣΤΑΤ απογραφή 2001

Σε σχέση με τα προβλήματα που ήδη υπάρχουν στο υπό εξέταση νησί και αναφορικά με την μελέτη του Σπυρόπουλου, (2007) έχουν έντονα προβλήματα στον ενεργειακό τομέα του νησιού που δυσχεραίνουν μια ολοκληρωμένη ενεργειακή διαχείριση και πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από τη χάραξη πολιτικών ώστε να καλυτερεύσει η συμβολή του κλάδου «ενέργειας» στην ανάπτυξη της νήσου. Τα προβλήματα αυτά διαμορφώνονται με διακοπές στην ηλεκτροδότηση, διακύμανση της τάσης στο δίκτυο και διαθεσιμότητα των ενεργειακών καυσίμων των σταθμών (Παπαγιαννάκης, 2010c)

## **5.5. Το υβριδικό ενεργειακό έργο Ικαρίας**

### **5.5.1. Εισαγωγή**

Το υβριδικό έργο παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας της νήσου Ικαρίας σχετίζεται με την εκμετάλλευση δύο ανανεώσιμων πηγών ενέργειας του νησιού – της υδραυλικής και της αιολικής. Πρόκειται για την κατασκευή δύο μικρών υδροηλεκτρικών έργων (ΥΗΕ) στο δυτικό τμήμα του νησιού που θα εκμεταλλεύονται τα νερά που υπερχειλίζουν από το υπάρχον φράγμα στην περιοχή Πέζι του Δήμου Ραχών, και την εγκατάσταση ανεμογεννητριών (Αιολικού Πάρκου Α/Π).

Το έργο εμφανίζει σημαντικό ενδιαφέρον σε Εθνικό και Ευρωπαϊκό επίπεδο, διότι είναι πρωτότυπο, αναπτυξιακό και με ανταγωνιστικό για τις τοπικές συνθήκες κόστος κατασκευής και λειτουργίας. Η δε τεχνολογία της κατασκευής του, μπορεί να εφαρμοστεί, αφού προσαρμοστεί κατάλληλα σε άλλες νησιωτικές ή μη περιοχές της Ελλάδος, αλλά και στο εξωτερικό.

Η κατασκευή του έργου είχε ενταχθεί στο πρόγραμμα της ΔΕΗ, η οποία και θα έχει το γενικό συντονισμό και ευθύνη, την ιδιοκτησία και εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων. Το έργο είχε τύχει επιδοτήσεως από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση για την Ενέργεια και τις Μεταφορές, στα πλαίσια του 5ετούς προγράμματος για την Ενέργεια το Περιβάλλον και την Αειφόρο Ανάπτυξη. Η τροποποίηση του ΥΒΕ της νήσου επιτρέπει την αξιοποίηση δύο ειδών ΑΠΕ, της αιολικής, μέσα από αντλιοσταμείωση, και υδροηλεκτρική, μέσα από την εκμετάλλευση των υπαρχουσών υδάτων του ταμιευτήρα στην τοποθεσία Πέζι (Παπαγιαννάκης, 2010c)

### **5.5.2.Συνοπτική περιγραφή του έργου**

Το Υβριδικό Ενεργειακό Έργο Ικαρίας απαρτίζεται από δύο υδροηλεκτρικούς σταθμούς μικρού μεγέθους, ένα Αιολικό Πάρκο, δύο δεξαμενές για νερό, ένα αντλιοστάσιο και το Κέντρο Ελέγχου και Κατανομής Φορτίου.



Χάρτης 2: Γεωγραφική αναπαράσταση του ΥΒΕ

Ίδια επεξεργασία με χρήση του «Google Earth» βάση των στοιχείων της ΡΑΕ και των τεχνικών χαρακτηριστικών. "Πιο αναλυτικά, το ΥΒΕ θα απαρτίζεται από τα εξής έργα (Παπαγιαννάκης, 2010c):

1. Τον αγωγό προσαγωγής από το θάλαμο των δικλίδων του φράγματος Ραχών προς το ΥΗΕ Προεσπέρας.
3. Τον αγωγό προσαγωγής από την άνω δεξαμενή προς το ΥΗΕ Κάτω Προεσπέρας.
4. Το ΥΗΕ Κάτω Προεσπέρας ισχύος 2.800 kW στο υψόμετρο 65 m και την κάτω υδατοδεξαμενή με αποθηκευτικό όγκο 80.000 m<sup>3</sup>.
5. Το αντλιοστάσιο το οποίο θα κατασκευαστεί δίπλα στη δεξαμενή της Κάτω Προεσπέρας, με τη λειτουργία του οποίου θα μεταφέρονται οι απαραίτητες ποσότητες νερού προς την άνω δεξαμενή.
6. Το αιολικό πάρκο με 4 ανεμογεννήτριες (Α/Γ) συνολικής ισχύος 2.400 kW."

### 5.5.3 Στόχος και σημασία του έργου

Το υπό μελέτη έργο θεωρείται σπουδαίο, λόγω του ότι θα βοηθήσει στην κάλυψη των αναγκών του ακριτικού νησιού σε ηλεκτρική ενέργεια. Θα εξυπηρετήσει στην αποθήκευση ενέργειας και την μετατροπή της σε άλλη μορφή ΑΠΕ (την υδροηλεκτρική) ικανοποιώντας αρκετούς σκοπούς (ΕΠΙΣΕΥ-ΕΜΠ, 2009).

Εξού και υπολογίσουν μέσα από μοντέλο προσομοίωσης τα τεχνικά υποσυστήματα του ΥΒΕ, διαρκούν την οικονομοτεχνική ανάλυση, υπολογίζοντας το ύψος της επένδυσης. Σημειώνουν ακόμα ότι η ετήσια συμμετοχή των αιολικών πάρκων, θα μπορούσε να αγγίξει το 82,5%.

Τονίζεται ότι όσο αυξάνουν οι τιμές των καυσίμων, τόσο περισσότερο επικερδές θα είναι το ΥΒΕ στο μέλλον. Μέσα από την υλοποίηση και εφαρμογή του ΥΒΕ στην Ικαρία είναι αναγκαία.

Οι Παπαευθυμίου et al.,(2009) διερευνούν και εκφράζουν τις ενεργειακές επιπτώσεις από την ένταξη και λειτουργία του ΥΒΕ στην Ικαρία.. Μέσα από τα πορίσματα των προσομοιώσεων διαπιστώνεται ότι η αιολική διείσδυση στο νησί θα σημειώσει άνοδο οπότε θα μειωθεί η κατανάλωση συμβατικής ενέργειας μέχρι ποσοστό της τάξης του 40%.

Σύμφωνα με τους Polatidis et al., (2005) εφαρμόστηκε η μέθοδος «Πολυκριτηριακής ανάλυσης αποφάσεων για ΑΠΕ» (MCDA-RES). Για την εν λόγω μελέτη εντόπισαν 5 κατηγορίες δυνάμεων που διαμορφώνουν ενεργειακές πολιτικές:

- 1) Οι επενδυτές- ΔΕΗ ΑΕ,
- 2) οι τοπικές αρχές- ΟΤΑ,
- 3) οι Εθνικές Αρχές-Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου,
- 4) η ΜΚΟ-Greenpeace,

5) η ΜΚΟ Ελληνική Επιστημονική Ένωση Αιολικής Ενέργειας (ΕΛΕΤΑΕΝ) και

6) οι δυο εκπρόσωποι του ΤΣΠ Ικαρίας, δηλαδή ο τοπικός Διευθυντής διοικητικού προσωπικού και ο τοπικός Διευθυντής τεχνικού τμήματος.

Έπειτα πραγματοποιήθηκαν 4 πιθανά ενεργειακά σενάρια σχετικά με το επίπεδο διείσδυσης των ΑΠΕ στο ενεργειακό ισοζύγιο. Το 1ο σενάριο αιτιολογήθηκε ως «χαμηλής έντασης» με απόδοση 2MW. Το 2ο ονομάστηκε «ενδιάμεσης έντασης» με ΥΒΕ 4MW και 4 Α/Γ των 0,6MW η κάθε μια. Το τρίτο σενάριο ονομάστηκε «υψηλής έντασης» και στηρίζεται μόνο στο ΥΒΕ 4MW και 8 Α/Γ των 0,6MW και το τελευταίο, ονομάζεται ως «πολύ υψηλής έντασης» με συσχετισμό του ΤΣΠ και του ΥΒΕ με συνολική απόδοση 13,2MW. Αφού υπολόγισαν, κοινωνικο οικονομικά, και τεχνικά κριτήρια, πήραν την απόφαση πως το τρίτο σενάριο ήταν το πιο ιδανικό προκειμένου να διαμορφωθεί η ενεργειακή πολιτική της Ικαρίας (ΕΠΙΣΕΥ-ΕΜΠ, 2009).

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6ο – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ: Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΕΝΙΑΙΑ ΚΑΙ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ**

Η παρούσα εργασία μελέτησε τη νέα θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τη νέα Πράσινη Βίβλο για τους ωκεανούς και τις θάλασσες εστιάζοντας στην απομόνωση των νησιών της Ελλάδας και συγκεκριμένα στο νησί της Ικαρίας. Η Πράσινη Βίβλος αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της στρατηγικής της Λισσαβόνας. Στόχος της αποτελεί η αειφόρο ανάπτυξης μέσα από τη συμφιλίωση της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής διάστασης της εκμετάλλευσης των πόρων των ωκεανών και των θαλασσών (Τζογόπουλος, και Παπαϊωάννου, 2010).

Η επιτροπή είχε επίγνωση του γεγονότος ότι η Πράσινη Βίβλος καλύπτει ένα μεγάλο εύρος θεμάτων που παραδοσιακά θεωρούνταν ως ανεξάρτητες δραστηριότητες και τομείς άσκησης πολιτικής. Η ιδέα της διενέργειας ενοποιημένης ανάλυσης των θαλάσσιων δραστηριοτήτων με στόχο να διαμορφωθούν συντονισμένες δράσεις ήταν καινούρια.

Τα κράτη μέλη και τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα στηρίζουν την αρχή μιας ολοκληρωμένης διαχείρισης των θαλάσσιων υποθέσεων. Τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα συχνά επιθυμούν να προχωρήσουν πέρα από τις προτάσεις της Πράσινης Βίβλου. Αντίθετα, στην κοινωνία των πολιτών, οι απόψεις δίστανται. Υπάρχει συμφωνία απόψεων ως προς τους στόχους αλλά ασυμφωνία, ορισμένες φορές, ως προς τις προτεινόμενες λύσεις. Οι περιβαλλοντικές οργανώσεις βλέπουν στη θαλάσσια πολιτική ένα μέσο ενσωμάτωσης των περιβαλλοντικών στόχων σε όλους τους τομείς. Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη συμφωνούν ως προς τη σημασία του να γνωρίζουν καλύτερα οι πολίτες τις θάλασσες και τους ωκεανούς. Η γνώση αυτή μπορεί να συμβάλει στην προώθηση της ελκυστικότητας της θαλάσσιας οικονομίας και στην ευαισθητοποίηση των πολιτών στα θέματα του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η διαβούλευση κατέστησε δυνατό να εκφραστούν ποικίλες ιδέες καθώς και η επιθυμία των μερών για συμμετοχή σε ένα μακροχρόνιο σχέδιο. («Συμπεράσματα από τη διαβούλευση για μια Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική» [COM(2007) 574 τελικό - Δεν έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα, 22.11.2007].

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

Με ενεργές πλέον πολιτικές επιδιώκεται η διαφύλαξη του πλούτου των θαλασσών και των ωκεανών από τον οποίο εκπορεύονται όλες οι ναυτιλιακές και συναφείς δραστηριότητες. Το νέο ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες των οποίων ο ρόλος από παλιά ήταν καθοριστικός για τον πολιτισμό, τη ταυτότητα, την κληρονομία και την ιστορία της Ευρώπης, επιδιώκει μια νέα σχέση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων με τον τεράστιο πλούτο των θαλάσσιων πόρων. Δεν τους θεωρεί πια ανεξάντλητους. Γι' αυτό περιλαμβάνει όχι μια παθητική στάση μείωσης ή αποφυγής των δυσμενών επιπτώσεων και επιβαρύνσεων όπως συνέβαινε ως τώρα, αλλά ενεργές πολιτικές και δράσεις, επιστημονική έρευνα και καινοτομία, νέους τρόπους διαχείρισης και διαφύλαξης των θαλασσών και ωκεανών, υψηλότερη ποιότητα ζωής στις παράκτιες περιοχές, την προώθηση του ηγετικού ρόλου της Ευρώπης καθώς και την προβολή της θαλάσσιας Ευρώπης.

Με το κύρος και την ηγετική θέση της ΕΕ στη διεθνή σκηνή, ιδιαίτερα στο πεδίο αυτό, οι πολιτικές αυτές θα προωθηθούν μέσω των Διεθνών Οργανισμών και της συνεργασίας των τρίτων χωρών. Έτσι θα αποτελέσει πλαίσιο κανόνων και εργαλείο εφαρμογής σε παγκόσμιο επίπεδο δεδομένου ότι τα προβλήματα των θαλασσών και των ωκεανών δεν έχουν σύνορα.

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



## Βιβλιογραφία

- COM(2010) 390 τελικό – Δεν έχει δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα
- COM (2007) 575, Βρυξέλλες, 10.10.2007, Βρυξέλλες, 10.10.2007 - Συμπεράσματα από τη διαβούλευση για μια Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική
- Commission Communication on the European Earth monitoring programme (GMES), 30.11.2011, COM(2011) 831 final
- Ekins, P., & Speck, S. (Eds.). (2011). *Environmental tax reform (ETR): a policy for green growth*. Oxford University Press.
- Eur-Lex.(2012) Πράσινη Βίβλος - Προς μια μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα Ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες «Πόσο άστοχο είναι να ονομάζουμε τον πλανήτη αυτό Γη όταν είναι σαφέστατα Ωκεανός» φράση που αποδίδεται στον συγγραφέα Arthur C. Clarke {SEC(2006) 689}, Ανάκτηση στις 3-10-2014 από [http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga\\_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=e1&type\\_doc=COMfinal&an\\_doc=2006&nu\\_doc=275](http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=e1&type_doc=COMfinal&an_doc=2006&nu_doc=275)
- Europa.(2006) Πράσινη Βίβλος για μια Θαλάσσια πολιτική, Ανάκτηση στις 1-10-2014 από [http://europa.eu/legislation\\_summaries/maritime\\_affairs\\_and\\_fisheries/maritime\\_affairs/l66029\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/maritime_affairs_and_fisheries/maritime_affairs/l66029_el.htm)
- Europa.(2006) Πράσινη Βίβλος για μια Θαλάσσια πολιτική, Ανάκτηση στις 27-10-2014 από [http://europa.eu/legislation\\_summaries/maritime\\_affairs\\_and\\_fisheries/maritime\\_affairs/l66029\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/maritime_affairs_and_fisheries/maritime_affairs/l66029_el.htm)
- Europe 2020 A strategy for smart, sustainable and inclusive growth Brussels, 3.3.2010 COM(2010) 2020.
- European Commission.(2006) *Πράσινη Βίβλος για μια θαλάσσια πολιτική*, Ανάκτηση στις 20-10-2014 από [http://europa.eu/legislation\\_summaries/maritime\\_affairs\\_and\\_fisheries/maritime\\_affairs/l66029\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/maritime_affairs_and_fisheries/maritime_affairs/l66029_el.htm)
- European Commission.(2020) *Green Paper Marine Knowledge 2020*, Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries
- Galina, K., & Victor, B. (2014). Climate change in kyiv: ways to conteract and minimize negative effects. *Вісник Київського національного університету ім. Тараса Шевченка. Серія: Економіка*, 152
- Hannigan, J. (2014). *Environmental sociology*. Routledge.

- Horrell, D. G. (2010) "The Green Bible: A Timely Idea Deeply Flawed. *The Expository Times*", 121(4), 180-186.
- *Implementation of the Programme of Action for the Sustainable Development of Small Island Developing States* [διαδίκτυο (online)]. New York: United Nations. Διαθέσιμο στο <URL:
- Marine Knowledge 2020: Marine Data And Observation For Smart And Sustainable Growth, 8.9.2010 COM(2010) 461
- Mavrokordopoulou , O., Aslanidou, M. & Smiris, P., 2006. The Island of Ikaria: Terrestrial ecosystems and restoration prospects. Hrakleion Crete, University of Crete, pp. 314-320.
- McCormick, J., & Olsen, J. (2013). *The European Union: politics and policies*. Perseus Books Group.
- Polatidis, H. & Haralambopoulos, D., 2005. MCDA-RES: A Web-based Multi-Criteria Decision Analysis Software Tool for Renewable Energy Projects. s.l., s.n.
- Smith, K. E. (2013). *European Union foreign policy in a changing world*. John Wiley & Sons.
- Turnpenny, J., Russel, D., & Jordan, A. (2014) 'The challenge of embedding an ecosystems services approach: patterns of knowledge utilisation in public policy appraisal', *Environment and Planning C: Government and Policy*, 32(2), pp.247-262.
- United Nations (2005) *Report of the International Meeting to Review the*
- United Nations (2011) *Review of United Nations system support to Small Island Developing States* [διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο <URL: Ανάκτηση στις 20-7-2014 από
- Wallace, H., Pollack, M. A., & Young, A. R. (Eds.). (2010). *Policy-making in the European Union*. Oxford university press.
- Wissenburg, M., & Marcel, W. (2013). *Green liberalism: the free and the green society*. Routledge.
- "Γεωτρόπιο" (2001) "Ίκαρία: Αναρχική καρδιά μου". Ειδικό αφιέρωμα περιοδικού, τεύχος 59 σελ. 34-48
- ΕΠΙΣΕΥ-ΕΜΠ, 2009. *Ενεργειακή και Οικονομοτεχνική Μελέτη του ΥΒΕ Ικαρίας*. s.l.:ΕΠΙΣΕΥ-ΕΜΠ (Φορέας Ανάθεσης: ΔΕΗ Ανανεώσιμες Α.Ε.)

- Θεοδωρόπουλος, Σ., & Λεκάκου, Β.Μ., και Πάλλης, Α.Α.(2006) *Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία*, Αθηνά, Τυπωθήτω
- Κουσούρης, Θ.(2009) *Παράκτια Ζώνη. Ορθολογική Διαχείριση και Ποιότητα Περιβάλλοντος*, Αθήνα
- Κουτσοπούλου, Α.Α.(2012) *Δυναμική των νησιωτικών συστημάτων: Προς μία στρατηγική ολοκληρωμένης ανάπτυξης του ελληνικού μικρονησιωτικού χώρου*
- Κρητικού, Ζ.-Α., 2005. Τα αίτια της λειψυδρίας και της πλημμυρογενεσης στα νησιά του βορειοανατολικού αιγαίου (Ν.Λέσβου, Ν.Χίου, Ν.Σάμου). Θεσσαλονίκη, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
- Οδηγία 91/68/ΕΟΚ του Συμβουλίου
- Παπαγιαννάκης, Σ., 2010ε. *Η ιστορική - κοινωνική - γεωγραφική διάσταση του ιδιότυπου διαχρονικού μετασχηματισμού της Ικαρίας*. Αθήνα, Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο.
- ΠΕΠΧΕΚΝΑ, 2007. Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Χωρικής Ενότητας Κρήτης – Νήσων Αιγαίου 2007-2013, s.l.: s.n.
- Πρόγραμμα Καλλικράτης - ΦΕΚ Α87 της 07/06/2010. Απόφαση 45892 του Υπ. Εσωτερικών, Αποκέντρωσης & Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης - ΦΕΚ Β1292 της 11/08/2010
- Σούρτης, Γ., 2008. Διαδραστικός χάρτης για την προστασία και την ανάδειξη του φυσικού πλούτου της Ικαρίας. Ανάκτηση από [http://www.communitywalk.com/ikaria\\_nature](http://www.communitywalk.com/ikaria_nature)
- Σπιλάνης Ι., Βαγιάννη Ε., Βακουφάρης Χ. και Κονδύλη Ι. (2005) 'Βιώσιμη Ανάπτυξη Νησιωτικού Χώρου', στο Γ. Τσάλτας (επ.) *Αειφορία και Περιβάλλον: Ο νησιωτικός χώρος στον 21ο αιώνα*, Αθήνα: Ι. Σιδέρης, pp.105-117
- Σπιλάνης, κ.α.(2012) *Καλλικράτης στα νησιά*, ΕΕΤΑ
- Τζογόπουλος, Γ., και Παπαϊώαννου, Ν.(2010) *Κριτική αποτίμηση των προτάσεων της Πράσινης Βίβλου για μια μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, ΕΛΙΑΜΕΠ
- Τσάλτας Γ. (2006) *Αειφορία και Περιβάλλον: Ο νησιωτικός χώρος στον 21ο αιώνα*, Αθήνα: Ι. Σιδέρης, pp.105-117
- Τσαμόπουλος, Μ.(2011) *Οι Έλληνες ελέγχουν το 8,7% του παγκόσμιου στόλου*, Ανάκτηση στις 20-10-2014 από [http://www.protothema.gr/economy/article/125780/oi-ellhnes-elegxoynto-to-8\\_7-toy-pagkosmioy-stoloy-/](http://www.protothema.gr/economy/article/125780/oi-ellhnes-elegxoynto-to-8_7-toy-pagkosmioy-stoloy-/)

- Υπουργείο Ανάπτυξης.(2012) ΕΣΠΑ, ανάκτηση στις 27-10-2014 από <http://www.espa.gr/el/Pages/staticWhatIsESPA.aspx>
- Χλωμούδης, κ.α.(2007) *Μεταφορές και αρτηρίες ζωής για τα Νησιά*, Αθήνα, Εκδόσεις Παπαζήσης
- [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/index\\_el.htm](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/index_el.htm)
- [http://ec.europa.eu/green-papers/index\\_el.htm#2006](http://ec.europa.eu/green-papers/index_el.htm#2006)
- [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/index\\_el.htm](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/index_el.htm)
- [http://www.un.org/esa/dsd/dsd\\_aofw\\_sids/sids\\_documents.shtml](http://www.un.org/esa/dsd/dsd_aofw_sids/sids_documents.shtml)
- <http://www.unohrls.org/UserFiles/File/SIDS%20documents/mauritius.pdf>
- <http://www.eliamep.gr/wp-content/uploads/2010/09/Μελετη-Πρασινη-Βιβλος-ΕΛΙΑΜΕΠ-61.pdf>
- [http://europa.eu/legislation\\_summaries/maritime\\_affairs\\_and\\_fisheries/maritime\\_affairs/166029\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/maritime_affairs_and_fisheries/maritime_affairs/166029_el.htm)
- [http://eur-lex.europa.eu/legal\\_content/EL/TXT/?uri=CELEX:52007DC0574](http://eur-lex.europa.eu/legal_content/EL/TXT/?uri=CELEX:52007DC0574)
- <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52007DC0574&from=EL>
- <http://www.ikariamag.gr>, Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την υπερβόσκηση στην Ικαρία, 11/09/2010)
- <http://ikariaki.gr/sillogi-ikarias-gia-tin-ipervoskisi-ke-erimopiisis-tis-ikarias/>