ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 7.6.2006
COM(2006) 275 τελικό
Τόμος ΙΙ-ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ

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

(υποβάλλεται από την Επιτροπή)

{SEC(2006) 689}

1. Εισαγωγή ... 3

2. Διατηρώντας την ηγετική θέση της Ευρώπης στην αειφόρο ανάπτυξη των θαλασσών ... 7

2.1. Ένας ανταγωνιστικός θαλάσσιος κλάδος ... 7

2.2. Η σημασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος για την αειφόρο χρήση των θαλάσσιων πόρων μας ... 11

2.3. Παραμένοντας στην αιχμή της γνώσης και της τεχνολογίας ... 14

2.4. Καινοτομία υπό μεταβαλλόμενες συνθήκες ... 16

2.5. Ανάπτυξη των ναυτικών δεξιοτήτων της Ευρώπης και επέκταση της αειφόρου ναυτικής απασχόλησης ... 20

2.6. Όμιλοι ... 24

2.7. Το κανονιστικό πλαίσιο ... 25

3. Μεγιστοποίηση της ποιότητας ζωής στις παραθαλάσσιες περιοχές ... 29

3.1. Η αυξανόμενη ελκυστικότητα των παραθαλάσσιων περιοχών ως τόπων διαβίωσης και εργασίας ... 29

3.2. Προσαρμογή στους παράκτιους κινδύνους ... 30

3.3. Ανάπτυξη του παράκτιου τουρισμού ... 33

3.4. Διαχείριση της διασύνδεσης ξηράς / θάλασσας ... 35

4. Παροχή των εργαλείων για τη διαχείριση της σχέσης μας με τους ωκεανούς ... 37

4.1. Δεδομένα για την εξυπηρέτηση πολλαπλών δραστηριοτήτων ... 37

4.2. Χωροταξικός σχεδιασμός για μια αναπτυσσόμενη θαλάσσια οικονομία ... 40

4.3. Αξιοποιώντας στο μέγιστο την οικονομική στήριξη των παραθαλάσσιων περιοχών 41

5. Θαλάσσια διακυβέρνηση ... 43

5.1. Χάραξη πολιτικής εντός της ΕΕ ... 43

5.2. Οι υπεράκτιες δραστηριότητες των κυβερνήσεων ... 47

5.3. Διεθνείς κανόνες για παγκόσμιες δραστηριότητες ... 49

5.4. Συνεκτίμηση της γεωγραφικής πραγματικότητας ... 53

6. Ανάκτηση της ναυτικής κληρονομιάς της Ευρώπης και επιβεβαίωση της ναυτικής της ταυτότητας ... 55

7. Η πορεία προς το μέλλον – η διαδικασία διαβούλευσης ... 58

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Όλοι οι Ευρωπαίοι θυμούνται τις ιστορίες για τα μεγάλα ταξίδια των εξερευνητών που αποκάλυψαν στους προγόνους μας την απεραντοσύνη του πλανήτη μας, την ποικιλία των πολιτισμών του και τους πλούσιους πόρους του. Τα περισσότερα από τα ταξίδια αυτά έγιναν δια θαλάσσης. Και για να πετύχουν, χρειάστηκε άνοιγμα σε νέες ιδέες, λεπτομερής σχεδιασμός, θάρρος και αποφασιστικότητα. Με το πέρασμα του χρόνου τα ταξίδια των θαλασσοπόρων μας έδωσαν πρόσβαση σε ανεξερεύνητες περιοχές της γης και συνέβαλαν στην παραγωγή νέων τεχνολογιών, όπως το χρονόμετρο το οποίο επέτρεψε τον ακριβή υπολογισμό του γεωγραφικού μήκους, και ο ατμοστρόβιλος που προσέφερε ανεξαρτησία από την τυραννία των επικρατούντων ανέμων.

Πολλοί Ευρωπαίοι ζουν εδώ και αιώνες δίπλα ή κοντά στη θάλασσα. Αυτή τους έχει προσφέρει τα προς το ζην από την αλιεία και τη ναυτιλία, τους παρέχει υγεία και διασκέδαση, νέους ορίζοντες για τα όνειρά τους και έναν πλούτο λεξιλογίου και παρομοιώσεων που χρησιμοποιούνται στη λογοτεχνία και στην καθημερινή τους ζωή. Η θάλασσα θεωρήθηκε ως πηγή ρομαντικής έμπνευσης αλλά και χωρισμών, άγνωστων κινδύνων και σπαραγμού. Έχει αποτελέσει για τον άνθρωπο μια μόνιμη πρόκληση, αλλά και πηγή μιας άσβεστης επιθυμίας να την κατανοήσουμε καλύτερα.

Η Ευρώπη περιβάλλεται από πολλά νησιά, από τέσσερις θάλασσες - τη Μεσόγειο, τη Βαλτική, τη Βόρεια Θάλασσα και τον Εύξεινο Πόντο - και από δύο ωκεανούς - τον Ατλαντικό και τον Αρκτικό Ωκεανό. Η ήπειρός μας είναι μια χερσόνησος με ακτές χιλιάδων χιλιομέτρων – μεγαλύτερου μήκους από εκείνες άλλων μεγάλων χερσαίων μαζών όπως των Ηνωμένων Πολιτειών ή της Ρωσικής Ομοσπονδίας. Αυτή η γεωγραφική πραγματικότητα σημαίνει ότι πάνω από τα δύο τρίτα των συνόρων της Ένωσης είναι ακτογραμμή και ότι οι θαλάσσιες περιοχές υπό τη δικαιοδοσία των κρατών μελών της είναι μεγαλύτερης έκτασης από τη χερσαία επικράτειά τους. Μέσω των άκρως απόκεντρων περιφερειών της, εκτός από τον Ατλαντικό Ωκεανό, η Ευρώπη είναι επίσης παρούσα και στον Ινδικό Ωκεανό καθώς και στην Καραϊβική Θάλασσα. Τα διακυβευόμενα συμφέροντα που συνδέονται με τη θάλασσα και τη ναυτιλία είναι πολυάριθμα και αφορούν την ΕΕ στο σύνολό της.

Συνεπώς, η γεωγραφία της Ευρώπης αποτέλεσε πάντα έναν από τους πρωταρχικούς λόγους για την ειδική σχέση της Ευρώπης με τους ωκεανούς. Από αρχαιοτάτων χρόνων, οι ωκεανοί έπαιξαν πρωταρχικό ρόλο στην ανάπτυξη του ευρωπαϊκού πολιτισμού, της ευρωπαϊκής ταυτότητας και της ευρωπαϊκής ιστορίας.

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

Παρόλα αυτά, οι πολίτες της Ένωσης δεν είναι πάντοτε καλά πληροφορημένοι για τον σημαντικό ρόλο που παίζουν οι ωκεανοί και οι θάλασσες στη ζωή τους. Γνωρίζουν πόσο ζωτική σημασία έχει το νερό, αλλά μπορεί να μην έχουν επίγνωση

ότι το περισσότερο από αυτό ανακυκλώνεται μέσω των ωκεανών ως βροχή ή χιόνι. Ανησυχούν για την κλιματική αλλαγή, αλλά δεν αντιλαμβάνονται πάντα τον ζωτικό ρόλο των ωκεανών ως ρυθμιστών του κλίματος. Επωφελούνται από τη δυνατότητα που έχουν να αγοράζουν φτηνά προϊόντα από όλο τον κόσμο, χωρίς να διαπιστώνουν πόσο πολύπλοκος είναι ο εφοδιαστικός ιστός μέσω του οποίου τα προϊόντα αυτά φτάνουν σε μας.

Η αιτιολογία

Η αειφόρος ανάπτυξη βρίσκεται στο επίκεντρο του προγράμματος δράσης της ΕΕ[1]. Η πρόκληση της στρατηγικής αυτής είναι να εξασφαλιστεί αμοιβαία ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης, της κοινωνικής ευμάρειας και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Σήμερα, η ΕΕ έχει την ευκαιρία να εφαρμόσει την αειφόρο ανάπτυξη στους ωκεανούς. Για να το πετύχει μπορεί 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.

Η διαχείριση των ωκεανών και των θαλασσών δεν είναι δυνατή χωρίς τη συνεργασία με τρίτες χώρες και τη συμμετοχή σε πολυμερείς οργανισμούς. Η πολιτική της ΕΕ στον τομέα των ωκεανών πρέπει να αναπτυχθεί σε αυτό το διεθνές πλαίσιο.

Για να μπορέσει 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. Πρέπει να προσεγγίσουμε τη διαχείριση των ωκεανών και των θαλασσών με νέο τρόπο, ο οποίος δεν θα αφορά μόνο το τι μπορούν να αποκομίσει το ανθρώπινο γένος από τους ωκεανούς και τις θάλασσες, ούτε θα αντιμετωπίζει τους ωκεανούς και τις θάλασσες σε καθαρά τομεακή βάση, αλλά που θα τους αντιμετωπίζει ως σύνολο.

Μέχρι σήμερα, οι πολιτικές μας 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. Προσπαθήσαμε βέβαια να λάβουμε υπόψη τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των διάφορων τομέων. Αλλά κανείς δεν ασχολήθηκε με τη θεώρηση των ευρύτερων σχέσεων μεταξύ των εν λόγω τομέων. Κανείς δεν εξέτασε κατά συστηματικό τρόπο το πώς οι πολιτικές αυτές θα μπορούσαν να συνδυαστούν για να ενισχύσουν η μία την άλλη.

Ο κατακερματισμός μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την υιοθέτηση αντικρουόμενων μέτρων, τα οποία με τη σειρά τους έχουν αρνητικές επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον ή που μπορούν να επιβάλλουν δυσανάλογους περιορισμούς σε

---

[1] «Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με την επανεξέταση της στρατηγικής για την αειφόρο ανάπτυξη - Πλαίσιο δράσης», COM (2005) 658 τελικό/2 Τα έγγραφα της Επιτροπής διατίθενται στη διεύθυνση http://eur-lex.europa.eu/, τα έγγραφα του Συμβουλίου στη διεύθυνση http://www.consilium.europa.eu/ και τα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στη διεύθυνση http://www.europarl.europa.eu

ανταγωνιστικές θαλάσσιες δραστηριότητες. Επιπλέον, ο κατακερματισμός της διαδικασίας λήψης των αποφάσεων δυσκολεύει την κατανόηση των πιθανών επιπτώσεων μιας κατηγορίας δραστηριοτήτων σε κάποια άλλη. Και μας εμποδίζει να αξιοποιήσουμε ανεκμετάλλευτες συνέργειες μεταξύ των διαφόρων θαλασσίων κλάδων.

Συνεπώς, έχει πλέον έλθει η ώρα να συνδυαστούν όλα αυτά τα στοιχεία και να σφυρηλατηθεί ένα νέο όραμα για τον τρόπο διαχείρισης της σχέσης μας 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.

Ο στόχος

Στόχος της παρούσας Πράσινης Βίβλου είναι να εγκαινιάσει τη συζήτηση σχετικά με μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική της ΕΕ, που θα αντιμετωπίζει τους ωκεανούς και τις θάλασσες κατά ολιστικό τρόπο. Θα υπογραμμίσει πως θα συνεχίσουμε να απολαμβάνουμε τα οφέλη που μας παρέχουν μόνον αν τους επιδείξουμε έναν βαθύ σεβασμό ακριβώς τη στιγμή που οι πόροι τους απειλούνται από έντονες πιέσεις και από την αυξημένη τεχνολογική μας ικανότητα να τους εκμεταλλευόμαστε. Ο επιταχυνόμενος περιορισμός της θαλάσσιας βιοποικιλότητας που οφείλεται κυρίως στη ρύπανση, οι επιπτώσεις στην κλιματική αλλαγή και η υπεραλίευση αποτελούν προειδοποιητικά σημεία που δεν μπορούμε να αγνοούμε.

Η Πράσινη Βίβλος βασίζεται σε υφιστάμενες πολιτικές και πρωτοβουλίες της ΕΕ και συνδυάζεται απόλυτα με τη στρατηγική της Λισαβόνας. Επιδιώκει την επίτευξη σωστής ισορροπίας μεταξύ της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής διάστασης της αειφόρου ανάπτυξης.

Αναμένεται επίσης ότι με την Πράσινη Βίβλο θα ευαισθητοποιηθούν εκ νέου οι Ευρωπαίοι όσον αφορά το μεγαλείο της ναυτικής τους κληρονομιάς, τη σημασία των ωκεανών για τη ζωή τους και τη διαρκή δυνατότητα που έχουν οι ωκεανοί να μας εξασφαλίσουν ευημερία και οικονομικές ευκαιρίες.

Η πορεία προς το μέλλον

Οι αρχές της χρηστής διακυβέρνησης καταδεικνύουν την ανάγκη μιας ευρωπαϊκής θαλάσσιας πολιτικής, η οποία θα καλύπτει όλες τις πτυχές που αφορούν τους ωκεανούς και τις θάλασσες. Η πολιτική αυτή πρέπει να είναι ενοποιημένη, διατομεακή και πολυεπιστημονική, και όχι μια απλή συλλογή κάθετων τομεακών πολιτικών. Πρέπει να αντιμετωπίζει τους ωκεανούς και τις θάλασσες βασιζόμενη στην άρτια γνώση του τρόπου λειτουργίας τους και του τρόπου με τον οποίο μπορεί να διατηρηθεί η αειφορία του περιβάλλοντος και των οικοσυστημάτων τους. Πρέπει να έχει ως στόχο να δώσει απαντήσεις στο πώς η διαδικασία λήψης αποφάσεων και ο συγκερασμός αντικρουόμενων συμφερόντων στις θαλάσσιες και τις παράκτιες περιοχές μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα ένα κλίμα πιο πρόσφορο για επενδύσεις και για την ανάπτυξη βιώσιμων οικονομικών δραστηριοτήτων.

Για να επιτευχθούν τα παραπάνω απαιτείται να τονωθεί η συνεργασία και να προωθηθεί ο αποτελεσματικός συντονισμός και ενοποίηση σε όλα τα επίπεδα των πολιτικών που αφορούν τους ωκεανούς και τις θάλασσες.

Θεμελιώδεις αρχές

Στους στρατηγικούς της στόχους για την περίοδο 2005-2009, η Επιτροπή επεσήμανε την «*αδήριτη ανάγκη μιας συνολικής θαλάσσιας πολιτικής με στόχο την ανάπτυξη μιας ακμάζουσας θαλάσσιας οικονομίας κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η οικολογική αειφορία. Η πολιτική αυτή πρέπει να επικουρείται από τις πλέον εξελιγμένες μεθόδους στην επιστημονική έρευνα των θαλασσών, στην τεχνολογία και στην καινοτομία.*»

Η Επιτροπή πιστεύει ότι για να υλοποιηθεί το όραμα αυτό πρέπει η προσέγγιση μας να στηριχθεί στέρεα σε δύο πυλώνες.

Κατ' αρχάς πρέπει να ενταχθεί στο πλαίσιο της στρατηγικής της Λισαβόνας, για την τόνωση της ανάπτυξης και την εξασφάλιση περισσότερων και καλύτερων θέσεων εργασίας εντός της Ένωσης. Οι συνεχείς επενδύσεις στη γνώση και τις δεξιότητες αποτελούν καίριους παράγοντες διατήρησης της ανταγωνιστικότητας και εξασφάλισης θέσεων εργασίας υψηλής ποιότητας.

Η ενοποιημένη προσέγγιση της ΕΕ όσον αφορά τη βιομηχανική πολιτική υπογραμμίζει το γεγονός ότι το μέλλον της Ευρώπης έγκειται στην ικανότητά της να διαθέτει στην παγκόσμια αγορά νέα, υψηλής ποιότητας προϊόντα και υπηρεσίες για τα οποία οι πελάτες θα είναι διατεθειμένοι να καταβάλλουν υψηλότερες τιμές[2].

Δεύτερον, πρέπει να διατηρήσουμε και να βελτιώσουμε την κατάσταση του πόρου από τον οποίο εξαρτώνται όλες οι θαλάσσιες δραστηριότητες: δηλαδή τον ίδιο τον ωκεανό. Για να επιτευχθεί αυτό, ουσιαστική σημασία έχει η διαχείριση με βάση το οικοσύστημα που στηρίζεται στην επιστημονική γνώση. Η Επιτροπή ολοκλήρωσε τις προκαταρκτικές εργασίες για τα παραπάνω με την παρουσίαση της θεματικής της στρατηγικής για το θαλάσσιο περιβάλλον[3].

Ενώ η χρήση των δύο αυτών πυλώνων ως βάση για τη νέα μας θαλάσσια πολιτική ίσως να μοιάζει αρκετά απλή υπόθεση, πρέπει να μη λησμονούμε δύο χαρακτηριστικά του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Κατά πρώτον, τον παγκόσμιο χαρακτήρα των ωκεανών. Αυτός συνδέεται τόσο με τη συμπληρωματικότητα όσο και με τον ανταγωνισμό μεταξύ των κρατών. Η νομοθετική ρύθμιση των θαλασσίων δραστηριοτήτων προς όφελος της αειφόρου ανάπτυξης σε παγκόσμιο επίπεδο απαιτεί την κατάρτιση καθολικά εφαρμόσιμων κανόνων. Παρόλα αυτά, κάθε τμήμα των ωκεανών και των θαλασσών είναι διαφορετικό και είναι πιθανόν να απαιτήσει τους δικούς του ιδιαίτερους κανόνες και διαχείριση. Αυτή η φαινομενική αντίθεση αποκαλύπτει γιατί η παγκόσμια φύση των ωκεανών αποτελεί μια τέτοια πρόκληση για τους ιθύνοντες χάραξης πολιτικής.

Η δεύτερη πρόκληση στη χρηστή διαχείριση της θάλασσας και της ναυτιλίας, που συνδέεται άμεσα με την πρώτη, είναι το πλήθος των εμπλεκόμενων φορέων. Από όλα τα επίπεδα της διακυβέρνησης έχουν προκύψει και υφίστανται πολλαπλές

---

2 http://ec.europa.eu/enterprise/enterprise_policy/industry/index_en.htm

3 «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί θεσπίσεως πλαισίου για κοινοτική δράση στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (Οδηγία για τη θαλάσσια στρατηγική)» COM (2005) 505 τελικό.
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/el/com/2005/com2005_0505el01.pdf

τομεακές πολιτικές: σε επίπεδο ΕΕ, εθνικό και τοπικό[4]. Οι προτάσεις για δράσεις είναι πιθανόν να υιοθετηθούν με τον πλέον κατάλληλο τρόπο από διαφορετικούς φορείς σε διαφορετικούς οργανισμούς και από τις διάφορες χώρες ή από διεθνείς οργανισμούς. Για να εξασφαλιστεί ότι οι αποφάσεις θα λαμβάνονται στο επίπεδο που είναι πιο κοντά στους εμπλεκόμενους παράγοντες, πρέπει να αναληφθεί δράση σε επίπεδο ΕΕ μόνον στις περιπτώσεις που αυτό προσθέτει αξία στις δραστηριότητες άλλων.

Πρέπει η ΕΕ να διαθέτει μια ενιαία θαλάσσια πολιτική;

Πώς μπορεί η ΕΕ να εξασφαλίσει προστιθέμενη αξία στις πολλές εθνικές, τοπικές και ιδιωτικές πρωτοβουλίες που ήδη υφίστανται στο θαλάσσιο τομέα ;

2. ΔΙΑΤΗΡΩΝΤΑΣ ΤΗΝ ΗΓΕΤΙΚΗ ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΣΤΗΝ ΑΕΙΦΟΡΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ

2.1. Ένας ανταγωνιστικός θαλάσσιος κλάδος

Το μέγεθος του τομέα

Η ΕΕ αποτελεί ηγετική ναυτική δύναμη παγκοσμίως, ιδιαίτερα όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, τη ναυπηγική τεχνολογία, τον παραθαλάσσιο τουρισμό, την προμήθεια ενεργειακών πόρων στην ανοικτή θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, και τις συναφείς υπηρεσίες. Ατενίζοντας το μέλλον, σύμφωνα με μια μελέτη του Ιρλανδικού Ναυτιλιακού Ινστιτούτου, οι τομείς με το μεγαλύτερο αναπτυξιακό δυναμικό φαίνεται πως είναι τα κρουαζιερόπλοια, οι λιμένες, η υδατοκαλλιέργεια, οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, οι υποβρύχιες τηλεπικοινωνίες και η θαλάσσια βιοτεχνολογία[5].

Οι θαλάσσιες μεταφορές και οι λιμένες είναι ζωτικής σημασίας για το διεθνές εμπόριο και τις διεθνείς συναλλαγές. Το 90% του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ και πάνω από το 40% του εσωτερικού της εμπορίου πραγματοποιείται δια θαλάσσης. Η ηγετική θέση της Ευρώπης στον τομέα αυτό είναι αναμφισβήτητη, αφού κατέχει το 40% του παγκόσμιου στόλου. Από τους ευρωπαϊκούς θαλάσσιους λιμένες διέρχονται ετησίως 3,5 δις τόνοι φορτίου και 350 εκατομμύρια επιβάτες. 350.000 περίπου άτομα εργάζονται σε λιμένες και συναφείς υπηρεσίες που παράγουν από κοινού προστιθέμενη αξία 20 περίπου δις €[6]. Και για τους δύο αυτούς τομείς προβλέπεται συνεχής ανάπτυξη, λόγω της αύξησης του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου, και με την ανάπτυξη των «Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων» και των «Θαλασσίων Λεωφόρων» στην Ευρώπη. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν καταλύτη για άλλους τομείς, ιδίως τα ναυπηγεία και το ναυτιλιακό εξοπλισμό. Οι συναφείς ναυτιλιακές υπηρεσίες, όπως οι ασφάλειες, οι τράπεζες, οι υπηρεσίες μεσίτη,

---

4 «Εθνικές προσεγγίσεις των θαλασσίων υποθέσεων».

5 Marine industries global market analysis (Ανάλυση της παγκόσμιας αγοράς των ναυτιλιακών βιομηχανιών), Μάρτιος 2005, Douglas-Westwood Limited, Marine foresight series no 1, the Marine Institute, Ireland.

6 Συμβολή στην Πράσινη Βίβλο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Θαλασσίων Λιμένων (European Sea Ports Organisation - ESPO).

νηογνώμονα και συμβούλου, αποτελούν άλλους τομείς στους οποίους η Ευρώπη πρέπει να διατηρήσει την ηγετική της θέση.

Οι ωκεανοί και οι θάλασσες αποτελούν επίσης πηγή εισοδημάτων μέσω του τουρισμού. Ο άμεσος κύκλος εργασιών του θαλάσσιου τουρισμού στην Ευρώπη εκτιμάται σε 72 δις € το 2004[7]. Οι τουρίστες που κάνουν τις διακοπές τους σε παραθαλάσσιες περιοχές επωφελούνται από τη θάλασσα, τις παραλίες και την ίδια την παράκτια περιοχή κατά πολλούς, διαφορετικούς τρόπους. Πολλοί τουριστικοί προορισμοί οφείλουν τη δημοτικότητά τους στην εγγύτητά τους με τη θάλασσα και εξαρτώνται από την ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Κατά συνέπεια, ο υψηλός βαθμός προστασίας των παράκτιων ζωνών και του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι ζωτικής σημασίας για τη βιωσιμότητα του τουρισμού γενικά και για τον ταχέως αναπτυσσόμενο κλάδο του οικοτουρισμού ειδικότερα[8]. Ο τουρισμός δίνει εργασία στη ναυπηγική βιομηχανία. Οι κρουαζιέρες στην Ευρώπη έχουν επεκταθεί ως κλάδος, ιδιαίτερα κατά τα τελευταία χρόνια, με ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης άνω του 10%. Όλα τα κρουαζιερόπλοια ναυπηγούνται σχεδόν αποκλειστικά στην Ευρώπη. Ο τουρισμός με κρουαζιερόπλοια συμβάλλει στην ανάπτυξη των παραθαλάσσιων περιοχών και των νησιών. Η βιομηχανία των σκαφών αναψυχής αναπτύχθηκε σταθερά κατά τα τελευταία χρόνια και προβλέπεται ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης 5-6% εντός της ΕΕ[9]. «*Δεν υπάρχει άλλη μορφή συμμετοχικής αναψυχής που να καλύπτει τέτοια ποικιλομορφία ηλικιών, ενδιαφερόντων και τοποθεσιών*»[10].

Η θάλασσα παίζει σημαντικό ρόλο στην ανταγωνιστικότητα, την αειφορία και την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού, που έχουν χαρακτηριστεί ως στόχοι ζωτικής σημασίας από την Επιτροπή[11] και τους αρχηγούς κρατών και κυβερνήσεων της ΕΕ[12]. Η Βόρεια Θάλασσα είναι η τέταρτη μεγαλύτερη πηγή πετρελαίου και φυσικού αερίου παγκοσμίως, μετά την Ρωσία, τις ΗΠΑ και τη Σαουδική Αραβία[13]. Οι θάλασσες που περιβάλλουν την Ευρώπη παίζουν επίσης σημαντικό ρόλο στον τομέα της ενέργειας ως οδός για τη μεταφορά, με όλο και περισσότερα δεξαμενόπλοια, μεγάλου ποσοστού του πετρελαίου και του φυσικού αερίου που καταναλώνεται στην Ευρώπη. Σε αυτό το πλαίσιο, λόγω της αυξανόμενης σημασίας του υγροποιημένου φυσικού αερίου, απαιτείται η κατασκευή νέων τερματικών σταθμών.

Η υπεράκτια αιολική ενέργεια, τα ωκεάνια ρεύματα και οι κινήσεις της παλίρροιας αντιπροσωπεύουν τεράστιες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Αν τύχουν επιτυχούς εκμετάλλευσης, μπορούν να αποτελέσουν σημαντική πηγή προμήθειας ηλεκτρισμού

---

7 Βλέπε υποσημείωση 5.

8 http://www.tourism-research.org/sustainable.pdf.

9 Ο τομέας περιλαμβάνει π.χ. την ναυπήγηση μικρών σκαφών, την παραγωγή θαλάσσιων κινητήρων και εξοπλισμού, ηλεκτρονικά υψηλής τεχνολογίας, χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες καθώς και την κατασκευή και λειτουργία υποδομής. Συμβολή στην Πράσινη Βίβλο της Ομάδας της Ναυτικής Βιομηχανίας Σκαφών Αναψυχής για την Ευρωπαϊκή Ένωση (European Union Recreational Marine Industry Group - EURMIG)

10 Συμβολή στην Πράσινη Βίβλο της Ευρωπαϊκής Ένωσης Σκαφών Αναψυχής (European Boating Association - EBA).

11 Πράσινη Βίβλος «Ευρωπαϊκή στρατηγική για αειφόρο, ανταγωνιστική και ασφαλή ενέργεια» COM(2006) 105 τελικό.

12 Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, 23-24.03.2006, Συμπεράσματα της Προεδρίας.

13 Συμβολή στην Πράσινη Βίβλο της Διεθνούς Ένωσης Παραγωγών Πετρελαίου και Φυσικού Αερίου (International Association of Oil and Gas Producers - OGP).

σε πολλές παραθαλάσσιες περιοχές της Ευρώπης. Με τη σειρά του, αυτό θα στήριζε περαιτέρω την οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία βιώσιμων θέσεων απασχόλησης στις περιοχές αυτές.

Ευρωπαϊκές εταιρείες έχουν αναπτύξει τεχνογνωσία στον τομέα της θαλάσσιας τεχνολογίας, όχι μόνο για την εκμετάλλευση κοιτασμάτων υδρογονανθράκων στην ανοικτή θάλασσα, αλλά και στον τομέα των ανανεώσιμων θαλάσσιων πόρων, τις εργασίες σε μεγάλα βάθη, την ωκεανογραφική έρευνα, τα υποβρύχια οχήματα και ρομπότ, τα θαλάσσια έργα και την ακτομηχανική. Οι τεχνολογίες αυτές θα χρησιμοποιούνται όλο και περισσότερο και θα ενισχύσουν την ανάπτυξη του τομέα της ευρωπαϊκής θαλάσσιας τεχνολογίας, ιδίως στις παγκόσμιες εξαγωγικές αγορές.

Ο Οργανισμός Τροφίμων και Γεωργίας των Ηνωμένων Εθνών (FAO)[14] αναφέρει ότι το μεγαλύτερο μέρος της νέας ζήτησης για ανάλωση ιχθύων πρέπει να καλυφθεί από υδατοκαλλιέργειες. Η πρόκληση συνίσταται στην αντιμετώπιση αυτής της αύξησης με βιώσιμο και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο. Καθώς ο ανταγωνισμός για χώρο μπορεί να αποτελέσει επίσης σημαντικό ζήτημα σε ορισμένες παραθαλάσσιες ζώνες, η υδατοκαλλιέργεια θα μπορούσε να μετατοπιστεί σε μεγαλύτερη απόσταση από τις ακτές, κάτι που θα απαιτήσει περαιτέρω έρευνα και ανάπτυξη στον τομέα της τεχνολογίας εκτροφής σε υπεράκτιους κλωβούς[15].

Η ΕΕ είναι μια από τις μεγάλες παγκόσμιες αλιευτικές δυνάμεις και η μεγαλύτερη αγορά για μεταποιημένα αλιευτικά προϊόντα. Παρόλο που ο αριθμός των αλιέων της ΕΕ έχει μειωθεί με την πάροδο του χρόνου, συνολικά απασχολούνται στο σύνολο του αλιευτικού τομέα 526.000 περίπου άτομα[16]. Πολλές θέσεις εργασίας δημιουργούνται όχι μόνο στην ίδια την αλίευση αλλά και στη μεταποίηση, τη συσκευασία, τη μεταφορά και την εμπορία, καθώς και στα ναυπηγεία, την κατασκευή αλιευτικών εργαλείων, στον τομέα της προμήθειας ναυτιλιακών ειδών και της συντήρησης. Οι εν λόγω δραστηριότητες παίζουν σημαντικό ρόλο για τον οικονομικό και κοινωνικό ιστό των αλιευτικών περιοχών. Με τη βαθμιαία μετάβαση σε πιο βιώσιμους τύπους αλιείας, που έχει προγραμματιστεί εντός της Ένωσης, και με την αυξημένη ζήτηση για ψάρια ως υγιεινή διατροφή, αυξάνονται οι δυνατότητες για αυξημένη οικονομική σταθερότητα, κερδοφορία, ακόμη και για ανάπτυξη σε ορισμένα τμήματα του αλιευτικού τομέα.

Η σημασία της ανταγωνιστικότητας

Με δεδομένη την οικονομία της Ένωσης που στηρίζεται στις εξαγωγές, την αύξηση του όγκου του εμπορίου και τη γεωγραφική του κατανομή, η ΕΕ εξαρτάται ιδιαίτερα από την ανταγωνιστικότητα των κλάδων των θαλάσσιων μεταφορών, των ναυπηγείων, του ναυτιλιακού εξοπλισμού και των λιμένων. Για να εξασφαλιστεί η ανταγωνιστικότητα, απαιτείται η δημιουργία συνθηκών ισότιμου ανταγωνισμού για τους βιομηχανικούς αυτούς κλάδους. Αυτό είναι ακόμη σημαντικότερο καθώς ναυτιλιακές δραστηριότητες ανταγωνίζονται κυρίως στην παγκόσμια αγορά.

---

14 Η κατάσταση της αλιείας και των υδατοκαλλιεργειών στον κόσμο το 2004 (The state of world fisheries and aquaculture), FAO.

15 Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο «Στρατηγική για τη βιώσιμη ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής υδατοκαλλιέργειας», COM(2002) 511 τελικό.

16 Η Κοινή Αλιευτική Πολιτική (ΚΑΠ) σε αριθμούς, 2004.

Οι θαλάσσιες μεταφορές και τα λιμάνια αποτελούν κρίκους ζωτικής σημασίας για τις εφοδιαστικές αλυσίδες που συνδέουν την ενιαία αγορά με την παγκόσμια οικονομία. Η απρόσκοπτη αποτελεσματικότητα και το σφρίγος τους έχει ζωτική σημασία για την ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα στο πλαίσιο μιας όλο και πιο παγκοσμιοποιημένης οικονομίας.

Τα ναυπηγεία αποτελούν ένα καλό πρακτικό παράδειγμα του τρόπου με τον οποίο ένας παραδοσιακός ευρωπαϊκός ναυτιλιακός τομέας αντιμετωπίζει τις αυξανόμενες πιέσεις του παγκόσμιου ανταγωνισμού, ιδίως από την Ασία. Κατά την τελευταία δεκαετία, ο ευρωπαϊκός ναυπηγικός κλάδος έχασε 36% των θέσεων απασχόλησής του, αλλά αύξησε την παραγωγικότητά του κατά 43%. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί ένας τομέας που είναι εξειδικευμένος στην κατασκευή υπερσύγχρονων σκαφών. Τα πλοία που ναυπηγούνται στην Ευρώπη διακρίνονται από πλευράς πολυπλοκότητας, ασφάλειας και περιβαλλοντικών επιπτώσεων, συχνά πολύ πέραν των κανονιστικών απαιτήσεων. Η ναυπηγική βιομηχανία της ΕΕ (που περιλαμβάνει ναυπηγεία και κατασκευαστές εξοπλισμού) συνεχίζει να κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως από πλευράς τεχνολογίας, αφού όλες οι σημαντικές καινοτομίες προέρχονται από την Ευρώπη. Το αποτέλεσμα είναι η βιομηχανία της ΕΕ να έχει πολύ μεγαλύτερο κύκλο εργασιών από τους αντίστοιχους τομείς της Άπω Ανατολής, παρά τη μικρότερη συνολική χωρητικότητα ναυπηγούμενων πλοίων.

Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία και οι προμηθευτές τους ηγούνται κλάδων της αγοράς όπως τα κρουαζιερόπλοια και τα επιβατηγά πλοία, τα μικρά εμπορικά πλοία, τα πολεμικά και τα πλοία ειδικών χρήσεων. Η Ευρώπη καταλαμβάνει ισχυρή θέση στον τομέα των σκαφών αναψυχής και του εξοπλισμού τους, έναν εξόχως ανταγωνιστικό τομέα λόγω της σύγχρονης και προηγμένης τεχνολογίας ναυπήγησης. Οι καινοτομίες στους τομείς αυτούς προκαλούνται από τις απαιτήσεις της κοινωνίας για καθαρότερες ακτές, καθώς και από τους εξελισσόμενους κανονισμούς.

Με άρτια πολιτική και προγράμματα είναι δυνατή η τόνωση της ανταγωνιστικότητας, όπως απέδειξε η πρωτοβουλία LeaderSHIP 2015[17], που πραγματεύεται τη μελλοντική ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυπηγικής και ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας. Πρόκειται για κοινή προσπάθεια με βάση προηγμένη γνώση, επιχειρηματικότητα, καινοτομία και συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων. Η Επιτροπή πιστεύει ότι το εν λόγω παράδειγμα μπορεί να αναπαραχθεί σε ευρύτερο πλαίσιο. Σε πολλούς ναυτιλιακούς τομείς, όπως οι θαλάσσιες μεταφορές, τα ναυπηγεία και η προμήθεια ενεργειακών πόρων στην ανοικτή θάλασσα, με την εισαγωγή νέων τεχνολογιών για την εξασφάλιση περιβαλλοντικής αειφορίας των σχετικών δραστηριοτήτων, δημιουργούνται επιχειρηματικές και εξαγωγικές ευκαιρίες, ιδίως καθώς και άλλες χώρες κινούνται προς την κατεύθυνση της αειφόρου ανάπτυξης.

Για να είναι σε θέση να αδράξουν τις αναπτυξιακές ευκαιρίες στις θαλάσσιες μεταφορές και σε άλλους θαλάσσιους τομείς, οι ευρωπαϊκές επιχειρήσεις πρέπει να είναι σε θέση να προβλέψουν με σχετική ακρίβεια τις μελλοντικές εξελίξεις της αγοράς. Γι αυτό θα μπορούσαν να αποδειχτούν χρήσιμες πρόσθετες πληροφορίες και στατιστικές για τις αγορές.

---

17 http://ec.europa.eu/enterprise/maritime/maritime_industrial/leadership_2015.htm.

Η ανταγωνιστικότητα των άκρως απομακρυσμένων περιφερειών της Ευρώπης θα ενισχυθεί σημαντικά με καλύτερη πρόσβαση, συμπεριλαμβανομένης και μέσω βελτιωμένων θαλάσσιων συνδέσεων τόσο εντός όσο και εκτός των πλαισίων της Ευρωπαϊκής ηπείρου.

Το δίδαγμα στην προκειμένη περίπτωση είναι ότι η ισχύς του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού κλάδου έγκειται στο επιχειρηματικό του πνεύμα και στην ικανότητά του να καινοτομεί. Πολλά μπορούν να γίνουν για να εξασφαλιστεί ότι στον ιδιωτικό τομέα διατίθενται παραγωγικά μέσα ανώτατης ποιότητας. Πρόκειται για τους ίδιους τους ωκεανούς ως πλουτοπαραγωγική βάση, για την επιστημονική γνώση σχετικά με όλες τις πτυχές των ωκεανών, και για την ποιότητα και την εμπειρία του ανθρώπινου δυναμικού. Αξίζει τώρα να αποτελέσουν αντικείμενο εξέτασης, παράλληλα με το κανονιστικό περιβάλλον εντός του οποίου αναπτύσσονται οι συναφείς δραστηριότητες του κλάδου.

Πώς μπορούν οι ευρωπαϊκοί θαλάσσιοι τομείς να παραμείνουν ανταγωνιστικοί, με παράλληλο συνυπολογισμό των ειδικών αναγκών των ΜΜΕ;

Τι μηχανισμοί πρέπει να καθιερωθούν για να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα νέων εξελίξεων στον κλάδο της ναυτιλίας;

2.2. Η σημασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος για την αειφόρο χρήση των θαλάσσιων πόρων μας

Το υγιές θαλάσσιο περιβάλλον αποτελεί συνθήκη «εκ των ων ουκ άνευ» για την αξιοποίηση του πλήρους δυναμικού των ωκεανών. Για το λόγο αυτό, η διατήρηση αυτού του πλουτοπαραγωγικού πόρου αποτελεί τη βάση για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, της μακροπρόθεσμης ανάπτυξης και της απασχόλησης στην ΕΕ.

Η υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντός μας μειώνει τη δυνατότητα των ωκεανών και των θαλασσών να μας εξασφαλίσουν εισοδήματα και θέσεις απασχόλησης. Επηρεάζονται ιδιαίτερα οι οικονομικές δραστηριότητες που εξαρτώνται από την ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Διακυβεύεται η υγεία του παραθαλάσσιου και του θαλάσσιου τουρισμού, της μεγαλύτερης βιομηχανίας της Ευρώπης που σχετίζεται με τη θάλασσα.

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

Επηρεάζεται επίσης και η αλιεία. Η διατήρηση ενός υγιούς θαλάσσιου περιβάλλοντος αφορά τη διατήρηση του όγκου και της ποικιλίας των ζωντανών οργανισμών που περιέχει, συμπεριλαμβανομένων των ιχθυαποθεμάτων. Μόνο με την επίτευξη αποθεμάτων σε επίπεδα που να μπορούν να αλιευθούν με βιώσιμο τρόπο μπορεί να εξασφαλιστούν οι πόροι για έναν δυναμικό αλιευτικό τομέα. Οι πολιτικές για το περιβάλλον και την αλιεία πρέπει να θεωρούνται ως εταίροι που επιδιώκουν να πετύχουν κοινούς στόχους με βάση τα καλύτερα διαθέσιμα επιστημονικά δεδομένα. Σε ορισμένες θάλασσες, οι εν λόγω στόχοι μπορούν να επιτευχθούν μόνο αν τεθούν υπό έλεγχο άλλες απειλές της υγείας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ιδίως λόγω ρύπανσης από χερσαίες πηγές και από τις λειτουργικές

απορρίψεις των πλοίων. Απαιτείται ένα υγιές θαλάσσιο περιβάλλον για τα θαλασσινά προκειμένου να συμβάλει κατά βέλτιστο τρόπο στην ανθρώπινη διατροφή και υγεία. Υφίστανται όλο και περισσότερα επιστημονικά στοιχεία που δείχνουν ότι τα ψάρια είναι ιδιαίτερα θρεπτικά, αλλά η παρουσία επιβλαβών ουσιών όπως τα βαρέα μέταλλα και οι μόνιμοι οργανικοί ρύποι στο θαλάσσιο περιβάλλον μπορεί να στερήσουν την ανθρωπότητα από τη δυνατότητα να αποκομίσει το μέγιστο υγιεινό όφελος από τα θαλασσινά[18].

Απαιτείται άμεση δράση για να διαφυλαχτούν οι εν λόγω πόροι. Η Επιτροπή θέσπισε μια θεματική στρατηγική για το θαλάσσιο περιβάλλον, η οποία θα αποτελέσει τον περιβαλλοντικό πυλώνα της μελλοντικής θαλάσσιας πολιτικής. Η λεπτομερής αξιολόγηση της κατάστασης του θαλάσσιου περιβάλλοντος που προβλέπει η στρατηγική για το θαλάσσιο περιβάλλον θα αποδειχτεί ιδιαίτερα χρήσιμη για τη διαμόρφωση πλαισίων μέσω των οποίων θα είναι δυνατή η έκδοση κανονισμών για όλες τις χρήσεις των ωκεανών. Στόχος κλειδί είναι να επιτευχθεί καλή κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος της ΕΕ μέχρι το 2021. Με τη στρατηγική εισάγεται η αρχή του χωροταξικού σχεδιασμού με βάση τα οικοσυστήματα. Χωρίς αυτήν, σε λίγο δεν θα μπορούμε πλέον να διαχειριστούμε τις ολοένα αυξανόμενες και συχνά αντικρουόμενες χρήσεις των ωκεανών. Είναι πιθανόν να οδηγήσει στον ορισμό επιπλέον προστατευόμενων θαλάσσιων περιοχών, κάτι που θα συμβάλει στη διασφάλιση της βιοποικιλότητας και θα εξασφαλίσει την ταχεία μετάβαση σε βιώσιμα επίπεδα αλίευσης.

Η αποτελεσματική λήψη αποφάσεων πρέπει να ενσωματώσει στις ασκούμενες θαλάσσιες πολιτικές τους περιβαλλοντικούς προβληματισμούς και να εξασφαλίσει στους θαλάσσιους τομείς μας την προβλεψιμότητα που χρειάζονται. Στο επίκεντρο της νέας θαλάσσιας πολιτικής πρέπει να ευρίσκεται η αμοιβαία κατανόηση και η κοινή θεώρηση όλων των ιθυνόντων και πρωταγωνιστών στις διάφορες πολιτικές που επηρεάζουν τους ωκεανούς και τις θάλασσες, συμπεριλαμβανομένων των πολιτικών στους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών και των λιμένων, της αλιείας, της ενοποιημένης διαχείρισης ακτών, της περιφερειακής πολιτικής, της ενεργειακής πολιτικής και της θαλάσσιας έρευνας και τεχνολογίας. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να συνδέσουμε μεταξύ τους τις διάφορες πολιτικές, με στόχο να επιτευχθεί ο κοινός στόχος της οικονομικής ανάπτυξης κατά αειφόρο τρόπο, κάτι που αποτελεί τη ζωτική πρόκληση της μελλοντικής θαλάσσιας πολιτικής.

Η πολιτική της ασφάλειας στη θάλασσα παίζει επίσης μεγάλο ρόλο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντός μας. Η νομοθεσία, τα μέτρα και οι έλεγχοι της Κοινότητας έχουν ενισχυθεί μετά τα καταστροφικά ναυάγια των δεξαμενοπλοίων Erika και Prestige το 1999 και το 2002. Η απαγόρευση και η σταδιακή απόσυρση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους, η στενή επιτήρηση και η αυστηρή επιβολή της εφαρμογής της υφιστάμενης νομοθεσίας, οι αυξημένοι έλεγχοι στα χωρικά ύδατα της ΕΕ και οι επιθεωρήσεις στους λιμένες, η μερική εναρμόνιση των ποινικών κυρώσεων για τη θαλάσσια ρύπανση[19] και η δημιουργία του

---

18 Βλέπε επίσης τη «Γνώμη της επιστημονικής επιτροπής για τις επιβλαβείς ουσίες στην τροφική αλυσίδα κατόπιν αιτήματος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με την εκτίμηση ασφάλειας για τα άγρια και καλλιεργούμενα ψάρια» της Ευρωπαϊκής Αρχής για την Ασφάλεια των Τροφίμων (ΕΑΑΤ), Ερώτημα αριθ. EFSA-Q-2004-22, στην EFSA Journal (2005) 236.

19 Οδηγία 2005/35/ΕΚ και απόφαση-πλαίσιο 2005/667/ΔΕΥ

Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (ΕΟΑΘ-EMSA)[20] αποτελούν παραδείγματα της τεράστιας προσπάθειας που έχει καταβληθεί για να βελτιωθεί η θαλάσσια ασφάλεια στην ΕΕ.

Πρόσφατα, η Επιτροπή δημοσίευσε μια τρίτη δέσμη προτάσεων στον εν λόγω τομέα, με τις οποίες θα ενισχυθεί η ισχύουσα νομοθεσία, ιδίως όσον αφορά τους νηογνώμονες, τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα, την παρακολούθηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας, την ευθύνη των κρατών σημαίας, τις έρευνες σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων και την ευθύνη των πλοιοκτητών[21].

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

Τη νομοθεσία μπορούν επίσης να συμπληρώσουν και άλλου τύπου δράσεις. Όπως το θέτει η υποπεριφερειακή συνεργασία των χωρών της Βαλτικής Θάλασσας (BSSSC)[22], *«η άμεση συμμετοχή άνω των 40 περιφερειακών αρχών στο πλαίσιο του προγράμματος "Baltic Master" που χρηματοδοτήθηκε από το πρόγραμμα Interreg αποτελεί το καλύτερο παράδειγμα αυτής της αυξανόμενης ευαισθητοποίησης σχετικά με τη διαχείριση της θαλάσσιας ασφάλειας και των ατυχημάτων στο επίπεδο αυτό.»* Αυτό αποτελεί παράδειγμα του τρόπου με τον οποίο μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα κοινοτικά κονδύλια για να στηρίξουν την εφαρμογή μέτρων πολιτικής.

Δύο παραδείγματα διεθνών συμβάσεων των οποίων η κύρωση θα συμβάλλει στη βελτίωση της υγείας του θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτελούν η Διεθνής Σύμβαση για τον έλεγχο των επιβλαβών αντισκωριακών συστημάτων στα πλοία (AFS) και η Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση του έρματος και ιζημάτων των πλοίων (BWM)[23].

Διάφορα κράτη μέλη έχουν αναγνωρίσει τη σημασία της καταπολέμησης εισβαλλόντων ειδών που επηρεάζουν το θαλάσσιο περιβάλλον μέσω της εισαγωγής έρματος. Η εισαγωγή των απαραίτητων τεχνολογιών κατεργασίας του έρματος πρέπει να ενθαρρυνθεί. Η Επιτροπή έχει συμβάλλει (π.χ. μέσω έργων του 5ου Προγράμματος Πλαισίου για την κατεργασία του έρματος [24]) στις προσπάθειες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ – IMO) για την εφαρμογή του Γενικού προγράμματος διαχείρισης του έρματος, με το οποίο υποβοηθούνται οι

---

20 http://www.emsa.europa.eu

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

22 Συμβολή στην Πράσινη Βίβλο της Υποπεριφερειακής Συνεργασίας των Χωρών της Βαλτικής Θάλασσας (Baltic Sea States Subregional Cooperation – BSSSC).

23 http://www.imo.org

24 Κατεργασία έρματος (Treatment of Ballast Water - TREBAWA) και κατεργασία έρματος επί του πλοίου (On Board Treatment of Ballast Water) (ανάπτυξη τεχνολογιών και εφαρμογών) και Εφαρμογή καυσίμου πλοίων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο (Application of Low-sulphur Marine Fuel - MARTOB)

αναπτυσσόμενες χώρες να κατανοήσουν το πρόβλημα, να παρακολουθήσουν την κατάσταση και να προετοιμαστούν για την εφαρμογή της σύμβασης BWM. Οι εν λόγω προσπάθειες πρέπει να συνεχιστούν[25].

Πώς μπορεί να συμβάλλει η θαλάσσια πολιτική στη διατήρηση των πόρων και του περιβάλλοντος των ωκεανών;

Πώς μπορεί η θαλάσσια πολιτική να συμβάλει στην προώθηση των στόχων της θαλάσσιας θεματικής στρατηγικής;

Πώς μπορεί να χρησιμοποιηθεί με τον καλύτερο τρόπο η ανάλυση επικινδυνότητας για να βελτιωθεί περαιτέρω η ασφάλεια στη θάλασσα;

2.3. Παραμένοντας στην αιχμή της γνώσης και της τεχνολογίας

Στη διακήρυξη του Galway, η οποία εγκρίθηκε στο συνέδριο του προγράμματος Euroceans το 2004, αναγνωρίστηκε η συμβολή του θαλάσσιου κλάδου για την επίτευξη των στόχων της Λισαβόνας και ο ρόλος των θαλάσσιων επιστημών και τεχνικών στο 7ο Πρόγραμμα Πλαίσιο της ΕΕ για την Έρευνα και την Τεχνολογική Ανάπτυξη (ΠΠ7) όσον αφορά την ανάπτυξη παγκόσμιας αριστείας στους επιστημονικούς και τεχνολογικούς τομείς που σχετίζονται με τη θάλασσα. Στο συνέδριο του προγράμματος Euroceans το 2004 τονίστηκε ότι, παράλληλα με την έρευνα στον τομέα της θάλασσας και της ναυτιλίας, υπάρχει επείγουσα ανάγκη υποστήριξης της συντονισμένης και διαρκούς συλλογής, αρχειοθέτησης και εύκολης πρόσβασης σε εμπεριστατωμένα σύνολα δεδομένων που αφορούν τη θάλασσα[26].

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

Η καινοτομία και η Ε&Α στις τεχνολογίες των πληροφοριών και των επικοινωνιών, μπορεί να εξασφαλίσει λύσεις με προστιθέμενη αξία σε πολλούς θαλάσσιους τομείς. Στις στρατηγικές προτεραιότητες της Επιτροπής για την περίοδο 2005-09, η επιστήμη και η έρευνα που αφορούν τη θάλασσα αποτελούν συνεπώς έναν από τους κύριους πυλώνες της μελλοντικής ευρωπαϊκής θαλάσσιας πολιτικής.

Στο προτεινόμενο ΠΠ7 προσδιορίζονται ερευνητικά θέματα προτεραιότητας σε τομείς όπως το περιβάλλον, οι μεταφορές, τα τρόφιμα, η γεωργία, η βιοτεχνολογία, η ενέργεια κλπ. Στο ΠΠ7 δηλώνεται ότι θα αποδοθεί ιδιαίτερη προσοχή στους επιστημονικούς τομείς προτεραιότητας που καλύπτουν περισσότερα θέματα, π.χ. τις επιστήμες και τις τεχνολογίες που σχετίζονται με τη θάλασσα, με στόχο να ενταθεί ο συντονισμός και η ενσωμάτωση της έρευνας που σχετίζεται με τη θάλασσα στο ΠΠ7.

Η συμβολή του ΠΠ7 αντιπροσωπεύει μέρος μόνο των δημόσιων και ιδιωτικών κονδυλίων που διατίθενται για έρευνα στην Κοινότητα. Είναι σημαντικό η έρευνα που σχετίζεται με τη θάλασσα στην Ευρώπη να εξετασθεί συνολικά και να βελτιωθεί

---

25 Βλέπε έγγραφο αναφοράς για την ασφάλεια και την προστασία στη θάλασσα.

26 http://www.eurocean2004.com/pdf/galway_declaration.pdf

σημαντικά ο συντονισμός και η συνεργασία στον εν λόγω τομέα. Οι εργασίες για τον συντονισμό των εθνικών προγραμμάτων στο πλαίσιο ενός πραγματικά πανευρωπαϊκού χώρου έρευνας έχουν αρχίσει στο πλαίσιο του προγράμματος δικτύωσης του ΕΧΕ[27].

Απαιτείται επειγόντως ένα όραμα για την έρευνα που σχετίζεται με τη θάλασσα στην Ευρώπη, το οποίο να οδηγήσει σε μια στρατηγική με την οποία θα επιτευχθεί ακόμη μεγαλύτερο όφελος από τα προγράμματα πλαίσια και τις άλλες πηγές χρηματοδότησης στην Ευρώπη[28], θα αποφευχθεί η αλληλοεπικάλυψη, θα καλυφθούν τα κενά και θα αναπτυχθούν συνέργειες. Η στρατηγική πρέπει να περιλαμβάνει μηχανισμούς για τη βελτιστοποίηση του συντονισμού, της συνεργασίας και του διαλόγου μεταξύ της Επιτροπής και των ιθυνόντων χάραξης πολιτικής, καθώς και με τις βιομηχανικές και επιστημονικές κοινότητες στα κράτη μέλη και σε τρίτες χώρες. Με βάση τα στοιχεία που θα προσκομίσει η επιστημονική και τεχνολογική κοινότητα, πρέπει να καθοριστούν οι απαιτήσεις υποστήριξης, τόνωσης της έντονης και διαρκούς ενοποίησης των δραστηριοτήτων μεταξύ οργανισμών που πραγματοποιούν έρευνες σχετικά με τη θάλασσα και τις ναυτικές δραστηριότητες στην Ευρώπη και να διασφαλιστεί ουσιαστικότερος διεπιστημονικός διάλογος μεταξύ των επιστημονικών κλάδων και εκείνων που αναπτύσσουν τεχνολογία, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η παροχή στοιχείων για μια ολιστική προσέγγιση της θαλάσσιας πολιτικής.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση Βυθοκόρων (EuDA) πρότεινε τη δημιουργία «*ενός ευρωπαϊκού κέντρου αριστείας για τη γνώση που αφορά τους ωκεανούς και τις θάλασσες, επικεντρωμένου σε θέματα όπως οι θαλάσσιοι πόροι, οι επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος, η δυναμική των παράκτιων ζωνών, οι επιπτώσεις από την ανάπτυξη των υποδομών, η σχέση μεταξύ ανάπτυξης και οικολογίας επί μεγαλύτερων χρονικών περιόδων*»[29]. Η εν λόγω πρόταση υπογραμμίζει την πολύμορφη φύση της έρευνας που σχετίζεται με τη θάλασσα. Όταν αυτό λαμβάνεται υπόψη, μπορεί να διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ κλάδων και οργανισμών έρευνας. Οι εναλλακτικές επιλογές είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν ένα τακτικό συνέδριο για την κοινοποίηση των αποτελεσμάτων της έρευνας που σχετίζεται με τη θάλασσα και τη συγκέντρωση των αντιδράσεων των εμπλεκόμενων φορέων από τη βιομηχανία. Μπορεί επίσης να εξεταστεί το ενδεχόμενο δημιουργίας μιας μοναδικής ευρωπαϊκής διαδικτυακής πύλης για ερευνητικά έργα, η οποία θα αντικαταστήσει τις κατακερματισμένες ιστοσελίδες που υπάρχουν σήμερα.

Το έργο WATERBORNE συγκρότησε, σε συνεργασία με εμπλεκόμενους φορείς και κράτη μέλη στο πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών, ένα όραμα για το έτος 2020, που περιλαμβάνει και ένα στρατηγικό ερευνητικό πρόγραμμα. Το όραμα αυτό περιλαμβάνει ένα πλοίο με δραστικά περιορισμένη επίπτωση στην ατμόσφαιρα και στο ωκεάνιο περιβάλλον. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, θα ενισχυθεί στο πλαίσιο του ΠΠ7 η έρευνα στον τομέα των τεχνολογιών για καθαρά πλοία,

---

27 Παραδείγματα : ERA-NET, MARINERA, MARIFISH, AMPERA και BONUS.

28 Κράτη μέλη και ιδιωτικά κονδύλια· π.χ. EUREKA – πανευρωπαϊκό δίκτυο για βιομηχανική Ε&Α με βάση τις απαιτήσεις της αγοράς - COST – Ευρωπαϊκή συνεργασία στους τομείς της επιστημονικής και τεχνολογικής έρευνας – Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και INTERREG III.

29 Συμβολή στην Πράσινη Βίβλο της Ευρωπαϊκής Ένωσης Βυθοκόρων (European Dredging Association – EuDA).

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

Η επιστημονική έρευνα στον τομέα της θάλασσας αποτελεί παγκόσμια δραστηριότητα. Παράλληλα με τη στήριξη της εφαρμογής γενικών πολιτικών και του σχεδιασμού σε περιφερειακό επίπεδο, η έρευνα πρέπει επίσης να καλύψει πιέσεις σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως οι επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος. Οι άκρως απομακρυσμένες θαλάσσιες περιοχές της ΕΕ ευνοούν την παρατήρηση από τη θάλασσα του συστήματος των ωκεανών, των μετεωρολογικών κύκλων, της βιοποικιλότητας κλπ. Οι δυνατότητες αυτές είναι δυνατόν να ληφθούν υπόψη κατά τον σχεδιασμό των μελλοντικών προγραμμάτων έρευνας και ανάπτυξης στον τομέα αυτό. Η έρευνα προς το δημόσιο συμφέρον θα μπορούσε αναγκαστικά να αφορά τις αποκλειστικές οικονομικές ζώνες και τις υφαλοκρηπίδες. Για τους εν λόγω τομείς, οι κοινοτικές συμφωνίες με τρίτες χώρες είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν την αμοιβαία συγκατάθεση που απαιτείται για έρευνα[30], διευκολύνοντας έτσι και προωθώντας τη βασική έρευνα, που χρηματοδοτείται υπέρ του γενικού δημόσιου συμφέροντος.

Τα κράτη μέλη μπορούν να συμπεριλάβουν στον προγραμματισμό τους για την εφαρμογή του Προγράμματος Δράσης για τις Περιβαλλοντικές Τεχνολογίες (ETAP)[31] κεφάλαιο για τις θαλάσσιες τεχνολογίες και καινοτομίες.

Πώς μπορεί να αναπτυχθεί μια ευρωπαϊκή θαλάσσια ερευνητική στρατηγική για την εμβάθυνση των γνώσεών μας και την προώθηση νέων τεχνολογιών;

Πρέπει να δημιουργηθεί ένα ευρωπαϊκό θαλάσσιο ερευνητικό δίκτυο;

Ποιοι μηχανισμοί μπορούν να μετατρέψουν με τον καλύτερο τρόπο τη γνώση σε εισοδήματα και θέσεις εργασίας;

Με ποιους τρόπους πρέπει να συμμετάσχουν οι εμπλεκόμενοι παράγοντες;

2.4. Καινοτομία υπό μεταβαλλόμενες συνθήκες

Αλλαγή του κλίματος

Οι ωκεανοί και οι θάλασσες παίζουν ζωτικό ρόλο στη διαμόρφωση του κλίματος και των μετεωρολογικών φαινομένων. Παρομοίως, οι ωκεανοί και οι θάλασσες παρουσιάζουν ιδιαίτερη ευαισθησία στις κλιματικές διακυμάνσεις. Οι ωκεανοί ενεργούν ως ρυθμιστές του κλίματος είτε άμεσα, μέσω π.χ. της μεταφοράς θερμότητας (παράδειγμα αποτελεί το ρεύμα του Κόλπου) είτε έμμεσα, μέσω της απορρόφησης διοξειδίου του άνθρακα (CO_2). Μπορούν επίσης να επηρεαστούν από τις ανθρώπινες δραστηριότητες στις παραθαλάσσιες ζώνες και στα παράκτια ύδατα. Ζωτικό ρόλο στο παγκόσμιο σύστημα του κλίματος παίζουν επίσης και οι πάγοι.

Κατά μέσον όρο, η άνοδος της θερμοκρασίας στην περιοχή της Αρκτικής είναι δύο ή τρεις φορές πιο έντονη σε σχέση με άλλες περιοχές του πλανήτη, και έχει σημειωθεί

---

30 Βλέπε τα άρθρα 242-257 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας.

31 Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο «Τόνωση των τεχνολογιών υπέρ της αειφόρου ανάπτυξης: πρόγραμμα δράσης για τις περιβαλλοντικές τεχνολογίες στην Ευρωπαϊκή Ένωση», COM(2004) 38 τελικό.

αύξηση 3° C κατά τα τελευταία 50 χρόνια. Ο όγκος του αρκτικού συμπαγούς πάγου έχει περιοριστεί κατά 15 ως 20% κατά τα τελευταία 30 χρόνια[32]. Αν το πρόβλημα αυτό δεν αντιμετωπιστεί, η χλωρίδα και η πανίδα της Αρκτικής θα αλλάξει ριζικά, και το ίδιο θα συμβεί με ολόκληρη την τροφική αλυσίδα από τα μονοκύτταρα φύκια, έως τα ψάρια και τις φώκιες. Θα υπάρξουν σοβαρές επιπτώσεις για τους ιθαγενείς πληθυσμούς. Η κλιματική αλλαγή στην Αρκτική μπορεί να αποτελέσει μείζονα πρόκληση στο πλαίσιο της θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ.

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

Η αλλαγή του κλίματος έχει επίσης σημαντικές επιπτώσεις στην Ευρώπη. Είναι δυνατόν να συμβάλλει στην επιβράδυνση του ρεύματος του Κόλπου, με όλες τις επιπτώσεις που μπορεί να έχει κάτι τέτοιο στο κλίμα της Ευρώπης. Σύμφωνα με τη Διακυβερνητική Ομάδα για τις Κλιματικές Μεταβολές (IPPC), η παγκόσμια μέση στάθμη της θάλασσας πρόκειται να ανέλθει σημαντικά κατά τη διάρκεια του παρόντος αιώνα[33]. Η ανάπτυξη των ακτών και οι λιμένες θα απειλούνται όλο και περισσότερο από ακραία καιρικά φαινόμενα. Πιθανόν να υποφέρει επίσης και ο τουρισμός. Οι όλο και υψηλότερες θερινές θερμοκρασίες στη νότια Ευρώπη μπορεί να προκαλέσουν μεγάλες αλλαγές σε δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς. Οι παραθαλάσσιες ζώνες της Μεσογείου είναι πιθανόν να αντιμετωπίσουν σημαντικές επιπτώσεις από μεταβολές των ατμοσφαιρικών προτύπων. Μπορεί επίσης να χρειαστεί όλο και περισσότερο προμήθεια νερού μέσω αφαλάτωσης περί τις ακτές μας. Πρέπει επίσης να αναμένονται μεγάλες μετακινήσεις ειδών. Μπορεί να επηρεαστεί η βαθμός παρουσίας ιχθύων και η κατανομή των ψαριών στη θάλασσα, κάτι που θα έχει συνέπειες στον τομέα της αλιείας.

Η οξίνιση των ωκεανών λόγω του διοξειδίου του άνθρακα (CO_2) είναι αναπόφευκτη. Η οξίνιση των ωκεανών μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την παρακμή περιοχών που ευνοούν την ανάπτυξη κοραλλιών, μείζονες αλλαγές σε θαλάσσια οικοσυστήματα που θα επηρεάσουν τη θαλάσσια τροφική αλυσίδα και μείωση της ικανότητας των ωκεανών να απορροφούν διοξείδιο του άνθρακα. Μπορεί να αναμένονται σημαντικές επιπτώσεις στα κοραλλιογενή συστήματα στα ανοικτά των ακτών των τροπικών και υποτροπικών εδαφών των κρατών μελών.

Οι συνέπειες της κλιματικής αλλαγής για τους ωκεανούς και τις θάλασσες, το περιβάλλον γενικότερα και στη συνέχεια για την οικονομική και κοινωνική μας ευημερία είναι πιθανώς μακρόπνοες και θα έχουν σημαντικό κόστος.

Είναι συνεπώς σημαντικό να συνεχίσει η Ευρώπη να διαδραματίζει ηγετικό ρόλο στην παγκόσμια σκηνή για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Πρέπει να συνεχίσει να μελετά τη θέσπιση κατάλληλων μέτρων, με στόχο τον περιορισμό της κλιματικής αλλαγής, ακόμη και στους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών και της

---

32 Συνθετική έκθεση για το 2001 της Διακυβερνητικής Ομάδας για την Κλιματική Αλλαγή (IPCC climate change 2001: synthesis report). XVIII^{η} ολομέλεια της IPCC Wembley, Ηνωμένο Βασίλειο, 24/29.09.2001

33 Στο ίδιο.

ενέργειας. Ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών παραμένει σημαντική πηγή ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην Ευρώπη. Το κυριότερο αέριο θερμοκηπίου που εκπέμπουν τα πλοία είναι CO_2. Οι εκπομπές CO_2 από πλοία στις θάλασσες της ΕΕ ανέρχονταν σε 157 εκατομμύρια τόνους κατά το έτος 2000[34]. Η ποσότητα αυτή είναι μεγαλύτερη από τις εκπομπές της αεροπορίας στον εναέριο χώρο της ΕΕ. Ελλείψει νέων μέτρων πολιτικής, οι εκπομπές NOx της ναυτιλίας προβλέπεται να είναι υψηλότερες από τις αντίστοιχες όλων των χερσαίων πηγών μαζί μέχρι το 2020[35]. Οι εν λόγω εκπομπές πρέπει να μειωθούν βάσει της Θεματικής Στρατηγικής για την Ατμόσφαιρα που θέσπισε πρόσφατα η Επιτροπή[36].

Αν η Ευρώπη μπορέσει να αναπτύξει νέες τεχνολογίες για να περιορίσει τις επιπτώσεις που έχουν στο κλίμα οι θαλάσσιοι κλάδοι, καθώς και νέες τεχνικές σχεδιασμού των επιπτώσεων που θα έχει η κλιματική αλλαγή στις παραθαλάσσιες περιοχές, τότε θα μπορέσει να τις εξάγει στα μέρη εκείνα του κόσμου που αντιμετωπίζουν παρόμοιες καταστάσεις. Οι νέες υπεράκτιες τεχνολογίες όπως η δέσμευση άνθρακα και αποθήκευση σε γεωλογικούς σχηματισμούς, ή οι νέες εγκαταστάσεις ανοικτής θαλάσσης που έχουν κατασκευαστεί έτσι ώστε να αντέχουν σε μεγαλύτερες καταπονήσεις στην περίπτωση ακραίων καιρικών φαινομένων, παρέχουν σημαντικές οικονομικές ευκαιρίες. Θέτουν την Ευρώπη στην πρωτοπορία της τεχνολογικής καινοτομίας για τον περιορισμό των επιπτώσεων και την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή. Σε αρκετά ερευνητικά έργα που χρηματοδοτήθηκαν βάσει του 4ου, του 5ου και του 6ου Προγράμματος Πλαισίου αντιμετωπίστηκε η πρακτική πλευρά, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις και η ασφάλεια της παγίδευσης άνθρακα. Εκτιμάται ότι μέχρι το 2050, 483 περίπου δις τόνοι από τους προβλεπόμενους 877 δις τόνους για το σύνολο των εκπομπών CO_2 μπορούν να δεσμευτούν και να αποθηκευτούν[37].

Ενέργεια

Στα παράκτια ύδατα της Ευρώπης υπάρχουν πολλές ευκαιρίες δημιουργίας υπεράκτιων εγκαταστάσεων για την εκμετάλλευση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Η υπεράκτια αιολική ενέργεια στην ανοικτή θάλασσα, τα ωκεάνια ρεύματα και οι κινήσεις της παλίρροιας, αντιπροσωπεύουν τεράστιες ποσότητες ενέργειας. Η Επιτροπή προβλέπει ότι από την αιολική ενέργεια μπορούν να παράγονται 70.000 MW μέχρι το 2010, συμπεριλαμβανομένων και 14.000 MW στην ανοικτή θάλασσα[38]. Άλλες αναδυόμενες τεχνολογίες περιλαμβάνουν διατάξεις για την παραγωγή ενέργειας από τα κύματα και τους στροβιλισμούς παλιρροϊκών ρευμάτων που μπορούν να εγκατασταθούν στην ακτογραμμή και υπεράκτια. Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις, είναι πιθανός ο ανταγωνισμός με τους άλλους χρήστες των παράκτιων υδάτων, όπως η ναυτιλία ή η αλιεία, ενώ πρέπει να γίνουν σεβαστές και οι ανάγκες

---

34 Ποσοτικοποίηση των εκπομπών από πλοία οι οποίες αντιστοιχούν σε κινήσεις πλοίων μεταξύ λιμένων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, http://www.ec.europa.eu/environment/air/background.htm#transport.

35 Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, SEC (2005) 1133.

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

37 Γαλλικό ινστιτούτο πετρελαίου (Institut Francais du petrole) http://www.ifp.fr/IFP/fr/espacepresse/Dossier_CO2/5_ADEME_FicheActionsCO2.pdf.

38 Ανακοίνωση της Επιτροπής «Στήριξη της ηλεκτροπαραγωγής από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας», COM(2005) 627 τελικό.

του τοπικού πληθυσμού. Εξ αιτίας αυτού θα υπάρξει μεγαλύτερη ανάγκη για χωροταξικό σχεδιασμό, όπως αναφέρεται και στο κεφάλαιο IV.

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

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

Ένας άλλος αναδυόμενος τομέας είναι το ένυδρο μεθάνιο. Οι σημερινές εκτιμήσεις του πόρου αυτού είναι περίπου 10.000 Gt ισοδύναμου άνθρακα, που ισοδυναμεί με όλα τα άλλα ορυκτά καύσιμα μαζί[39]. Αυτή η μορφή ενέργειας μπορεί να συμβάλει στη διαφοροποίηση των πηγών εφοδιασμού και απελευθερώνει, ανά μονάδα παραγόμενης ενέργειας, λιγότερο CO_2 στην ατμόσφαιρα σε σχέση με το πετρέλαιο ή τον άνθρακα. Η εκμετάλλευσή της ωστόσο παρουσιάζει σημαντικές τεχνικές προκλήσεις από πλευράς συλλογής, μετασχηματισμού, μεταφοράς και μετατροπής σε αέριο μεθάνιο του εμπορίου. Η Ευρώπη πρωτοστατεί στην έρευνα με αντικείμενο το ένυδρο μεθάνιο και στην έρευνα όσον αφορά τους κινδύνους και τις επιπτώσεις από την τυχαία απελευθέρωσή του, κάτι που θα μπορούσε να συμβάλει ιδιαίτερα στο φαινόμενο του θερμοκηπίου[40].

Η μεταφορά ενέργειας δια θαλάσσης, με αγωγούς ή δεξαμενόπλοια, δημιουργεί από τη μια πλευρά οικονομικές ευκαιρίες ενώ από την άλλη εγείρει ζητήματα ασφάλειας και πιθανών περιβαλλοντικών επιπτώσεων λόγω ατυχημάτων. Αυτά θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν στο πλαίσιο των προσανατολισμών για τα διευρωπαϊκά δίκτυα (ΔΕΔ) υδρογονανθράκων, που θα καλύπτουν όλα τα στοιχεία των υποδομών.

Γαλάζια βιοτεχνολογία

Η γαλάζια βιοτεχνολογία αφορά νέα προϊόντα που μπορούν να παραχθούν μέσω της εκμετάλλευσης της πλούσιας βιοποικιλότητάς μας. Προσφέρει μακροπρόθεσμες προοπτικές αφού εκτιμάται ότι το 80% των έμβιων οργανισμών σε παγκόσμιο επίπεδο απαντώνται στα υδάτινα οικοσυστήματα. Η θαλάσσια βιοτεχνολογία θα

---

39 Συμβολή στην Πράσινη Βίβλο της Eurogif.

40 Βλέπε http://www.metrol.org/, http://www.igme.gr/anaximander/, http://www.hydratech.bham.ac.uk/, http://www.geotek.co.uk/hyacinth/, http://www.crimea-info.org/project3/crimea0.htm;, http://www.gashydat.org/, http://www.eu-hermes.net/

συμβάλει σε πολλούς βιομηχανικούς κλάδους, από την υδατοκαλλιέργεια μέχρι τον τομέα της υγείας και από τα καλλυντικά μέχρι τα τρόφιμα[41].

Για να γίνουν πράξη αυτές οι προοπτικές, έχει ζωτική σημασία να γίνουν αποτελεσματικά βήματα το ταχύτερο δυνατό για την επίτευξη πολυμερούς συμφωνίας προστασίας της θαλάσσιας βιοποικιλότητας βάσει της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας[42]. Αυτό πρέπει να ευθυγραμμιστεί με τον στόχο του Γκέτεμπργκ που έχει θέσει η ΕΕ για την αναστολή της υποβάθμισης της βιοποικιλότητας μέχρι το 2010[43].

Καθώς η γαλάζια βιοτεχνολογία βρίσκεται στα αρχικά στάδια ανάπτυξής της, η στήριξη πρέπει να εστιαστεί στην εξερεύνηση και την ενίσχυση της γνώσης, πάνω στην οποία θα στηριχτεί η παραγωγή νέων προϊόντων και υπηρεσιών. Αυτό μπορεί να γίνει σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους παράγοντες.

Τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να αξιοποιήσουν το παράδειγμα υφιστάμενων «οικολογικών επενδυτικών κεφαλαίων» για να κινητοποιήσουν πρόσθετα κεφάλαια επιχειρηματικού κινδύνου για οικολογικές καινοτομίες σε θέματα ωκεανών, θαλάσσιων περιβαλλοντικών τεχνολογιών και βιοτεχνολογίας, μέσω της δημιουργίας κατάλληλων «γαλάζιων επενδυτικών κεφαλαίων».

Τι περαιτέρω βήματα πρέπει να κάνει η ΕΕ για να αμβλύνει και να προσαρμοστεί στην κλιματική αλλαγή στο θαλάσσιο περιβάλλον;

Πώς μπορούν να προωθηθούν και να εφαρμοστούν οι καινοτόμες υπεράκτιες τεχνολογίες ανανεώσιμων πηγών ενέργειας; Πώς μπορούν να επιτευχθούν βελτιώσεις στην ενεργειακή απόδοση και στη διαφοροποίηση των καυσίμων στη ναυτιλία;

Τι χρειάζεται να γίνει για να αποκομίσουμε τα πιθανά οφέλη της γαλάζιας βιοτεχνολογίας;

2.5. Ανάπτυξη των ναυτικών δεξιοτήτων της Ευρώπης και επέκταση της αειφόρου ναυτικής απασχόλησης

Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες πρέπει να προσελκύουν λίαν εξειδικευμένο προσωπικό. Παρόλο όμως που το γενικό επίπεδο απασχόλησης στον ναυτιλιακό τομέα είναι μάλλον σταθερό[44], ο αριθμός των Ευρωπαίων ναυτικών μειώνεται. Οι σημερινές ελλείψεις, που αφορούν κυρίως τους αξιωματικούς του εμπορικού ναυτικού, δεν επηρεάζουν με τον ίδιο τρόπο όλα τα κράτη μέλη.

---

41 Μελέτη για τις αναπτυξιακές προοπτικές της θαλάσσιας βιοτεχνολογίας στο Ηνωμένο Βασίλειο (A Study into the Prospects for Marine Biotechnology Development in the United Kingdom), Biobridge Ltd,2005, Σύνοψη στη διεύθυνση, http://www.dti.gov.uk/marine_biotechnology_report.html. Βλέπε επίσης Ανάλυση της παγκόσμιας αγοράς ναυτιλιακών βιομηχανιών (Marine industries global market analysis), Κεφάλαιο 23 (υποσημείωση 5).

42 http://www.un.org/Depts/los/index.htm.

43 Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Gφteborg 15-16.06.2001, Συμπεράσματα της Προεδρίας.

44 Βλέπε επίσης λεπτομερές έγγραφο «Απασχόληση, κοινωνικές και εκπαιδευτικές πτυχές της ναυτιλίας και της αλιείας και των συναφών τομέων».

Η ναυτολόγηση επαρκούς αριθμού καλά εκπαιδευμένων και ικανών πληρωμάτων και άλλων επαγγελματιών είναι ζωτικής σημασίας για την επιβίωση του κλάδου της ναυτιλίας, για λόγους ασφάλειας και για τη διατήρηση των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων της Ευρώπης. Πολλοί τομείς, όπως οι αρχές ελέγχου από το κράτος λιμένα και οι νηογνώμονες, απαιτούν συνεχή ροή πρώην ναυτικών, ιδίως αξιωματικών, πλοηγών, μηχανικών, στελεχών ναυπηγείων, επιθεωρητών ασφάλειας πλοίων και εκπαιδευτών. Σε πολλές θέσεις εργασίας επί των πλοίων ναυτολογείται προσωπικό από τρίτες χώρες. Αυτό αποδίδεται στους περιορισμούς στις σταδιοδρομίες, στην απομόνωση που συνδέεται με τα επαγγέλματα αυτά, στη χαμηλή υπόληψη της εργασίας και στη χαμηλότερη αμοιβή των ναυτικών από τρίτες χώρες[45].

Με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία, οι αιτίες αυτής της υποβάθμισης πρέπει να αναζητηθούν τόσο στη ζήτηση όσο και στην προσφορά. Στη ναυτιλία, οι ανταγωνιστικές πιέσεις μειώνουν την επιθυμία των εργοδοτών να προσφέρουν θέσεις με μισθούς που να είναι ελκυστικοί για τους Ευρωπαίους. Αυτό, σε συνδυασμό με την εντύπωση ότι η εργασία δεν είναι ασφαλής και ότι οι συνθήκες εργασίας είναι υποβαθμισμένες, οδηγεί σε μείωση των υποψηφίων για θέσεις στα ναυτικά επαγγέλματα, παρόλο που μερικοί υποστηρίζουν ότι «*δεν υπάρχουν στοιχεία που να δικαιολογούν το γεγονός ότι οι νέοι που κατάγονται από την ΕΕ δεν επιθυμούν να ακολουθήσουν μια σταδιοδρομία στη θάλασσα*»[46].

Σε μια έκθεση που δημοσίευσε η Επιτροπή τον Οκτώβριο του 2005, περιλαμβάνονται προτάσεις για να αναστραφεί η τάση μείωσης των Ευρωπαίων ναυτικών και να προσελκυστούν άτομα στα ναυτικά επαγγέλματα[47]. Τα συμπεράσματα του Συμβουλίου Εμπορικής Ναυτιλίας της 5ης Δεκεμβρίου 2005 περιλαμβάνουν ενδείξεις για κάποια πρόοδο στο μέτωπο αυτό.

Παράγοντας ζωτικής σημασίας για την αναστροφή της τάσης μείωσης στην απασχόληση των ναυτικών αποτελεί η τόνωση της επαγγελματικής κινητικότητας μεταξύ των διάφορων τομέων. Αυτό εξαρτάται από την αναγνώριση και την εφαρμογή της έννοιας των ναυτιλιακών ομίλων.

Η κινητικότητα μπορεί να παίξει ιδιαίτερο ρόλο στην εξασφάλιση εναλλακτικής απασχόλησης στους αλιείς και τις γυναίκες.

Η ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση πρέπει να σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζει στους μελλοντικούς ναυτικούς δεξιότητες ανώτατης ποιότητας, οι οποίες θα τους διασφαλίσουν πολλαπλές ευκαιρίες απασχόλησης. Οι νομοθετικοί φραγμοί, όπως η έλλειψη αμοιβαίας αναγνώρισης των προσόντων ή οι εθνικές απαιτήσεις για τους αξιωματικούς, πρέπει να καταργηθούν. Η εφαρμογή της οδηγίας

---

45 Συμβολή στην Πράσινη Βίβλο της Γαλλίας, της Ισπανίας και της Πορτογαλίας: Προς μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική για την Ένωση σ. 10-55.

46 Συμβολή στην Πράσινη Βίβλο της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας των εργαζόμενων στις μεταφορές (European Transport Workers' Federation - ETF).

47 Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με τις δράσεις που έχει αναλάβει η Επιτροπή στον τομέα των ναυτικών επαγγελμάτων, SEC (2005) 1400/2.

για την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών των ναυτικών τα οποία εκδίδονται από τα κράτη μέλη πρόκειται να άρει τα τυχόν εμπόδια που παραμένουν[48].

Πρέπει να χρησιμοποιηθούν κοινοτικά κονδύλια για να υποστηριχτεί η διαχείριση της αλλαγής, να διευκολυνθεί η επανεκπαίδευση και ο επαγγελματικός επαναπροσανατολισμός, συμπεριλαμβανομένων και των περιπτώσεων αναδιάρθρωσης και απωλειών θέσεων απασχόλησης. Μπορεί να εξεταστεί μέσα από συζητήσεις στο πλαίσιο του ναυτιλιακού ομίλου η δημιουργία συστημάτων που θα επιτρέπουν σε άλλους τομείς να συνεισφέρουν οικονομικά σε πρακτική άσκηση / μαθητεία στον τομέα της ναυτιλίας. Αυτό θα μπορούσε να διευκολύνει πιθανούς μελλοντικούς ναυτικούς να αποκτήσουν τη ναυτική εμπειρία που απαιτείται για τη μεταγενέστερη πρόσληψή τους.

Πρέπει να αναθεωρηθούν τα σημερινά προγράμματα ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης, για τη ναυτιλία και τους συναφείς τομείς, αλλά και για τους μηχανικούς πλοίων και τους αλιείς. Η Συνομοσπονδία των Ευρωπαϊκών Εταιρειών Θαλάσσιας και Ναυτιλιακής Τεχνολογίας (CEMT) πρότεινε στο πλαίσιο αυτό να πραγματοποιηθεί μια απογραφή των αναγκών της βιομηχανίας σε δεξιότητες[49]. Το Συμβούλιο ζήτησε από την Επιτροπή να πραγματοποιήσει *«συγκροτημένη έρευνα σχετικά με τα κίνητρα των δοκίμων με την πάροδο του χρόνου»* για να αντιμετωπίσει τους λόγους για τους οποίους οι σπουδαστές δεν ολοκληρώνουν την κατάρτισή τους[50]. Στόχος πρέπει να είναι να εξασφαλιστεί η κατάρτιση όλων των ναυτολογούμενων στην ΕΕ με βάση τα διεθνή πρότυπα, όπως εκείνα που περιλαμβάνονται στα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (Σύμβαση STCW)[51], και ότι εκπαιδεύονται σε σειρά πρόσθετων δεξιοτήτων, οι οποίες αντιστοιχούν στις ανάγκες του κλάδου και τους επιτρέπουν να αυξήσουν τις δυνατότητες απασχόλησής τους και την ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού στόλου. Για τον τομέα της αλιείας, η περιορισμένη κύρωση της σύμβασης STCW-F[52] καθυστερεί την έναρξη ισχύος και συνεπώς την εφαρμογή σε διεθνές επίπεδο των συμφωνημένων προτύπων για την κατάρτιση και την πιστοποίηση.

Οι δράσεις της ΕΕ πρέπει να συνεχίσουν να καλύπτουν τις ελάχιστες απαιτήσεις κατάρτισης, τις συνθήκες εργασίας και την εφαρμογή. Στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, οι ναυτικοί πληρώνονται μερικές φορές με βάση τους επιλεγόμενους «όρους κατοικίας / διαμονής». Στις περιπτώσεις που ισχύει η κοινοτική νομοθεσία για την ελεύθερη διακίνηση των εργαζόμενων και όταν οι ναυτιλιακοί κοινωνικοί εταίροι του κράτους σημαίας έχουν συνάψει συμφωνίες για τους μισθούς, οι εν λόγω πρακτικές μπορεί να αποδειχτούν προβληματικές.

---

48 Οδηγία 2005/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, για την τροποποίηση της οδηγίας 2001/25/ΕΚ, ΕΕ L 255 της 30.09.2005.

49 Συμβολή στην Πράσινη Βίβλο της Συνομοσπονδίας των Ευρωπαϊκών Εταιρειών Θαλάσσιας και Ναυτιλιακής Τεχνολογίας (Confederation of European Maritime Technology Societies – CEMT).

50 Συμπεράσματα του Συμβουλίου 15208/05: Συμβούλιο Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας της 5.12.2005 σχετικά με την ενίσχυση των προοπτικών απασχόλησης στον τομέα της κοινοτικής ναυτιλίας και προσέλκυση των νέων στο επάγγελμα του ναυτικού.

51 http://www.stcw.org/

52 Διεθνής Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών για το προσωπικό των αλιευτικών σκαφών (STCW-F), 1995.

Η ταύτιση των πλοίων με την επικράτεια του κράτους σημαίας τους και η ύπαρξη σημαιών ευκαιρίας με εξασθενημένη εφαρμογή των διεθνών και εθνικών κανόνων κάνει το ζήτημα ακόμη πιο περίπλοκο. Στις περιπτώσεις που ισχύουν οι όροι αμοιβής του κράτους σημαίας και οι κοινωνικοί εταίροι του κράτους σημαίας έχουν συμφωνήσει υψηλότερες αμοιβές για τους ναυτικούς σε σχέση με εκείνες που έχουν συμφωνηθεί στο κράτος κατοικίας / διαμονής, ορισμένοι πλοιοκτήτες μπορεί να εξετάσουν το ενδεχόμενο να αλλάξουν σημαία ή να αντικαταστήσουν τους ναυτικούς της ΕΕ με ναυτικούς από τρίτες χώρες. Τα ζητήματα αυτά απαιτούν περαιτέρω μελέτη σε επίπεδο ΕΕ, σε στενή συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους.

Οι δράσεις της ΕΕ πρέπει επίσης να εντοπίσουν και να προωθήσουν την εφαρμογή των βέλτιστων πρακτικών. Το έργο για τη συντονισμένη ακαδημαϊκή έρευνα και εκπαίδευση για τη στήριξη της καινοτομίας στις ευρωπαϊκές ναυτιλιακές βιομηχανίες (CAREMAR) αποτελεί παράδειγμα της προσέγγισης αυτής[53].

Η αριστεία των προσλαμβανόμενων εξαρτάται από την προσέλκυση των καλύτερων νέων στη ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση. Η κακή εικόνα του κλάδου πρέπει να αντιμετωπιστεί σε αυτό το επίπεδο. Είναι ζωτικής σημασίας η εξασφάλιση επαρκών συνθηκών διαβίωσης και εργασίας για τους ναυτικούς, άνδρες και γυναίκες, που να είναι επιπέδου τέτοιου σαν κι αυτό που αξίζει να περιμένουν οι ευρωπαίοι. Ζωτικής σημασίας από την άποψη αυτή είναι η κύρωση της ενοποιημένης σύμβασης ναυτικής εργασίας, που εγκρίθηκε από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO) τον Φεβρουάριο του 2006. Η Επιτροπή σκοπεύει να εκδώσει το 2006 ανακοίνωση σχετικά με τα ελάχιστα πρότυπα ναυτικής εργασίας που θα πραγματεύεται την εφαρμογή της ενοποιημένης σύμβασης της ΔΟΕ στο πλαίσιο του κοινοτικού δικαίου, πιθανώς μέσω συμφωνίας των κοινωνικών εταίρων. Με την εν λόγω εφαρμογή αναμένεται να επεκταθεί ο έλεγχος από το κράτος λιμένα στα εργασιακά πρότυπα που εφαρμόζονται επί όλων των πλοίων τα οποία προσεγγίζουν σε ευρωπαϊκούς λιμένες, ανεξαρτήτως σημαίας και εθνικότητας των ναυτικών. Τα κράτη μέλη πρέπει να επικυρώσουν τη σύμβαση 185 της ΔΟΕ σχετικά με τα έγγραφα ταυτότητας των ναυτικών, καθόσον αυτό είναι σημαντικό τόσο για τις συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών όσον αφορά την προσωρινή παραμονή στην ξηρά και τις διελεύσεις, όσο και για την ενίσχυση της ασφάλειας[54].

Είναι γνωστό ότι στη αλιεία σημειώνονται πολύ περισσότερα ατυχήματα από ό,τι στις υπόλοιπες ναυτικές δραστηριότητες. Οι συνθήκες εργασίας είναι συχνά χειρότερες από ό,τι στα άλλα επαγγέλματα. Κατά τη αναθεώρηση και τη βελτίωση των κανονισμών της ΕΕ και της ΔΟΕ που αφορούν τις συνθήκες εργασίας επί των πλοίων πρέπει να ληφθεί ιδιαίτερα υπόψη ο τομέας της αλιείας. Αυτό πραγματοποιείται στο πλαίσιο της σημερινής λειτουργίας του Ευρωπαϊκού Ταμείου

---

53 Συμβολή στην Πράσινη Βίβλο της Πολωνικής Ένωσης Ναυπηγών και Μηχανικών Πλοίων (Polish Society of Naval Architects and Marine Engineers - KORAB).

54 2005/367/ΕΚ: Απόφαση του Συμβουλίου, της 14ης Απριλίου 2005, με την οποία εξουσιοδοτούνται τα κράτη μέλη να κυρώσουν προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Κοινότητας τη σύμβαση της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας σχετικά με τα έγγραφα ταυτότητας των ναυτικών (σύμβαση αριθ. 185), ΕΕ L 136 της 30.05.2005.

Αλιείας (ΕΤΑ) και του Χρηματοδοτικού Μέσου Προσανατολισμού της Αλιείας (ΧΜΠΑ)[55].

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

Πώς μπορεί να αναστραφεί η μείωση του αριθμού των Ευρωπαίων που εισέρχονται σε ορισμένα ναυτικά επαγγέλματα και να εξασφαλιστεί η ασφάλεια και η ελκυστικότητα των επαγγελμάτων αυτών;

Πώς μπορεί να συνδυαστούν καλύτερες συνθήκες εργασίας, αμοιβές και ασφάλεια με την ανταγωνιστικότητα του κλάδου;

Πώς μπορεί να εξασφαλιστεί η ποιότητα της εκπαίδευσης, της κατάρτισης και της πιστοποίησης;

2.6. Όμιλοι

Η εικόνα των ναυτιλιακών κλάδων μπορεί να βελτιωθεί, να καταστούν ελκυστικότεροι και να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητά τους, αν αναπτυχθεί κάποιου είδους κοινή θεώρηση των μεταξύ τους σχέσεων. Η ιδέα αυτή έχει γίνει γνωστή ως η αρχή των ομίλων.

Για παράδειγμα, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Εξοπλισμού Πλοίων προτείνει τα εξής: «*Μια ισχυρή ναυτιλιακή κοινότητα στην Ευρώπη αποτελεί ουσιαστική προϋπόθεση για την ευημερία και την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών. Με δεδομένο τον υψηλό βαθμό αλληλεπίδρασης και την αλληλεξάρτηση όλων των εμπλεκόμενων στον τομέα (των ναυπηγείων), η αλλαγή στις τύχες μιας οποιασδήποτε βιομηχανίας θα επηρεάσει και τις άλλες*»[56].

Οι όμιλοι μπορούν να συντείνουν στην προώθηση της ανταγωνιστικότητας ολόκληρων κλάδων ή ομάδων κλάδων. Αυτό μπορεί να γίνει μέσω της κοινής πρόσβασης στις γνώσεις, με τη διεξαγωγή κοινής έρευνας και καινοτομίας (ανάπτυξη προϊόντων), την ομαδοποίηση της εκπαίδευσης και της κατάρτισης, την από κοινού χρήση καινοτόμων μεθόδων οργάνωσης μεταξύ ομάδων επιχειρήσεων (κοινές προμήθειες ή διανομές) ή με κοινή προώθηση, συμπεριλαμβανομένης της εμπορίας και της διαφήμισης[57].

Η εκμετάλλευση των δυνατοτήτων των ομίλων σχετίζεται με κλάδους με πολύπλοκες αλυσίδες προμηθειών, συμπεριλαμβανομένων των κατασκευών και των υπηρεσιών και μεγάλου αριθμού μικρομεσαίων επιχειρήσεων. Αυτό ισχύει για τον

---

55 Πρόταση Κανονισμού του Συμβουλίου - Ευρωπαϊκό Αλιευτικό Ταμείο 2004/0169 CNS, COM (2004) 497 τελικό και Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1263/1999 του Συμβουλίου της 21ης Ιουνίου 1999 για το χρηματοδοτικό μέσο προσανατολισμού της αλιείας και http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/l60017.htm.

56 Συμβολή στην Πράσινη Βίβλο του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Εξοπλισμού Πλοίων (European Marine Equipment Council – EMEC).

57 Βλέπε λεπτομερές έγγραφο για την ανταγωνιστικότητα.

κλάδο των ναυπηγείων. Στη σύγχρονη ναυπηγική βιομηχανία, πάνω από το 70% του τελειωμένου σκάφους παράγεται από ένα τεράστιο δίκτυο προμηθευτών συστημάτων, εξοπλισμού και υπηρεσιών[58]. Οι βέλτιστες πρακτικές μπορούν να διαδοθούν στους εν λόγω κλάδους και να συμβάλουν στη μεταμόρφωσή τους σε δίκτυα ναυτιλιακής αριστείας, που θα καλύπτουν όλο το φάσμα των ναυτιλιακών βιομηχανιών, συμπεριλαμβανομένων και των υπηρεσιών.

Η έννοια του ομίλου έχει εφαρμοστεί με επιτυχία σε αρκετά κράτη μέλη[59]. Βρίσκονται επίσης σε εξέλιξη αρκετές πρωτοβουλίες για τη σύσφιγξη των δεσμών των ομίλων σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών (Maritime Industries Forum - MIF) συγκεντρώνει ευρωπαίους εκπροσώπους από τις ναυτιλιακές βιομηχανίες. Πρόσφατα δημιουργήθηκε ένα ευρωπαϊκό δίκτυο ναυτιλιακών ομίλων. Παρά το γεγονός ότι πολλοί όμιλοι είναι συγκεντρωμένοι σε παραθαλάσσιες περιοχές, η ναυτιλιακή οικονομία επιδρά πέρα από αυτές και πρέπει να αποκατασταθούν επίσης συνδέσεις και με φορείς σε περιοχές που απέχουν από τις ακτές.

Τι ρόλο μπορούν να διαδραματίσουν οι ναυτιλιακοί όμιλοι στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας, ιδίως για τις ΜΜΕ, στην ενίσχυση της ελκυστικότητας των ναυτικών επαγγελμάτων και στην προώθηση ενός αισθήματος ναυτικής ταυτότητας;

Πώς μπορεί η ΕΕ να προωθήσει τις συνέργειες μεταξύ αλληλοσχετιζόμενων κλάδων;

2.7. Το κανονιστικό πλαίσιο

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

Πρέπει να γίνουν πολλά για να εξασφαλιστεί καλύτερη, απλούστερη και πιο παγιωμένη νομοθεσία. Στο πλαίσιο της ΕΕ, οι εργασίες για την απλοποίηση και τον εξορθολογισμό της νομοθεσίας βρίσκονται σε εξέλιξη. Οι προσπάθειες αυτές πρέπει επίσης να συμπεριλάβουν και τους κανονισμούς που αφορούν τη θάλασσα και τη ναυτιλία, καθώς και τους συναφείς τομείς. Σε διεθνές επίπεδο, η σύμβαση της ΔΟΕ για τις συνθήκες εργασίας στη θάλασσα αποδεικνύει ότι καλύτερη νομοθεσία σε διεθνές επίπεδο μπορεί να είναι επωφελής για τους ναυτικούς, βελτιώνοντας παράλληλα τη διαφάνεια και την αποτελεσματικότητα του κανονιστικού πλαισίου.

---

58 Συμβολή στην Πράσινη Βίβλο των Ενώσεων Ναυπηγείων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (European Community of Shipyards' Associations - CESA).

59 Βλέπε υποσημείωση 4.

Η εξαίρεση ναυτιλιακών κλάδων από την ευρωπαϊκή εργατική και κοινωνική νομοθεσία για αρκετά ζητήματα, π.χ. την οδηγία για τις ομαδικές απολύσεις ή την οδηγία για τις μεταβιβάσεις επιχειρήσεων[60], πρέπει να επαναξιολογηθεί σε στενή συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους.

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

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

Η αυτοδιευθέτηση, παρά τους περιορισμούς της, και η εταιρική κοινωνική ευθύνη μπορεί να παίξουν σημαντικό και συμπληρωματικό ρόλο. Η υιοθέτηση στρατηγικών εταιρικής κοινωνικής ευθύνης (ΕΚΕ) και η δημοσιοποίηση των επιδόσεων όσον αφορά τους προαναγγελθέντες στόχους αποτελούν εναλλακτική επιλογή σε σχέση με τη θέσπιση νομοθεσίας. Η ΕΚΕ μπορεί να συμβάλλει στην αειφόρο ανάπτυξη, και ταυτόχρονα να ενισχύσει το δυναμικό της Ευρώπης όσον αφορά την καινοτομία και την ανταγωνιστικότητα. Μπορεί να αποφέρει άμεσα κέρδη στις επιχειρήσεις, να τους επιτρέψει να λειτουργούν πλήρως εναρμονισμένες με το περιβάλλον τους, και να έχει θετικές επιδράσεις ιδίως στα ασφάλιστρα ή την πρόσβαση σε πηγές χρηματοδότησης.

Με ένα αποτελεσματικό κανονιστικό σύστημα θα εξασφαλιστεί επίσης ότι τα οικονομικά μηνύματα προς τις αγορές ενισχύουν τους κανόνες τους. Όπως το έθεσε η Ευρωπαϊκή Ένωση Νηογνωμόνων: «*η μελλοντική επιτυχία θα εξαρτηθεί τόσο από τα κίνητρα για τις επιδόσεις υψηλής ποιότητας, όσο και από κάποιες κυρώσεις για τις μη ικανοποιητικές επιδόσεις*»[61]. Πρέπει να προωθηθούν κατάλληλοι μηχανισμοί κινήτρων για πλοιοκτήτες με καλές επιδόσεις, για παράδειγμα για όσους δημιουργούν μικρότερες δαπάνες στους λιμένες και απαιτούν λιγότερους ελέγχους ασφάλειας. «*Οι επικεντρωμένες επιθεωρήσεις από το κράτος λιμένα έχουν αποδειχθεί*

---

60 Οδηγίες του Συμβουλίου 98/59/ΕΚ, ΕΕ L 225 της 12.07.1998 και 2001/23/ΕΚ, ΕΕ L 082 της 22/03/2001.

61 Συμβολή στην Πράσινη Βίβλο της Ευρωπαϊκής Ένωσης Νηογνωμόνων (European Association of Classification Societies – EurACS).

πολύτιμη τακτική για την εξάλειψη, από τους ωκεανούς, της μη πληρούσας τα σχετικά πρότυπα ναυσιπλοΐας και για τη βελτίωση του γενικού επιπέδου της ασφάλειας της διεθνούς ναυτιλίας»[62]. Πρέπει να εφαρμοστεί η υποχρεωτική ασφάλιση και ένα σύστημα εκπτώσεων-επιβαρύνσεων ασφαλίστρων, όπως εφαρμόζεται σε άλλα μεταφορικά μέσα. Οι οργανισμοί προστασίας και εγγύησης (P&I Clubs) πρέπει να εξασφαλίσουν ότι παρέχουν κίνητρα για ναυτιλία υψηλής ποιότητας και ότι τιμωρούν τα πλοία που δεν πληρούν τα σχετικά πρότυπα. Με μια λεπτομερή ανασκόπηση που κανονιστικού και διαρθρωτικού πλαισίου θα προσδιοριστεί ο τρόπος με τον οποίο τα οικονομικά κίνητρα μπορούν να βελτιωθούν περαιτέρω για όλους τους συναφείς με τη θάλασσα κλάδους, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων μεταφορών.

Ο ανταγωνισμός είναι ο ουσιαστικός μηχανισμός για την εξασφάλιση ορθολογικών κινήτρων στην αγορά. Οι πλοιοκτήτες συνεργάζονται παραδοσιακά στο πλαίσιο κοινοπραξιών, συμμαχιών, ομίλων ή ναυτιλιακών διασκέψεων. Πρόσφατα η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι ναυτιλιακές διασκέψεις έχουν αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και πρότεινε στο Συμβούλιο την κατάργησή τους. Για να βοηθήσει τη μετάβαση σε πιο ανταγωνιστικό περιβάλλον, η Επιτροπή σκοπεύει να εκδώσει κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού σε όλες τις εναπομένουσες μορφές συνεργασίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών[63].

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

Μπορούν όμως να γίνουν τρία πράγματα:

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

(2) Δεύτερον, πρέπει να καταρτιστούν επειγόντως νέα όργανα ενίσχυσης της επιτήρησης της εφαρμογής των διεθνών κανόνων στην ανοικτή θάλασσα και του ελέγχου τους από τα κράτη λιμένα, και αυτό με χρήση υπερσύγχρονων

---

62 Συμβολή στην Πράσινη Βίβλο της Διεθνούς Ένωση Νηογνωμόνων (IACS).

63 Λευκή Βίβλος σχετικά με την αναθεώρηση του κανονισμού 4056/86 για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ στις θαλάσσιες μεταφορές, Πρόγραμμα της Επιτροπής 2003/COMP/18.

τεχνολογιών, όπως το παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα ναυσιπλοΐας (Galileo)[64].

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

Όσον αφορά την αλιεία, ένα από τα αποτελέσματα της Παγκόσμιας Διάσκεψης Κορυφής για τη Αειφόρο Ανάπτυξη στο Γιοχάνεσμπουργκ το 2002 ήταν ότι τα αλιευτικά αποθέματα πρέπει να διατηρηθούν ή να αποκατασταθούν μέχρι το 2015 σε επίπεδα στα οποία να μπορούν να παράγουν τη μέγιστη βιώσιμη απόδοση. Η Επιτροπή θα εκδώσει σύντομα ανακοίνωση σχετικά με τον τρόπο εφαρμογής της έννοιας της μέγιστης βιώσιμης απόδοσης στο πλαίσιο της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής. Ο περιορισμός της υπεραλίευσης θα αυξήσει την κερδοφορία, θα μειώσει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις και θα μειώσει τα απορριπτόμενα αλιεύματα. Μπορούν να αλιευθούν μεγαλύτερα και μεγαλύτερης αξίας αλιεύματα, συχνά σε μεγαλύτερες ποσότητες. Έτσι πρόκειται να επιτευχθούν κέρδη για την τροφοδοσία της αγοράς και σημαντικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα. Ο κίνδυνος κατάρρευσης των αλιευτικών αποθεμάτων μειώνεται σημαντικά.

Γενικότερα, η αλιεία θα επωφεληθεί από την εφαρμογή περισσότερο ενιαίων πολιτικών λόγω της αλληλεπίδρασης της αλιευτικής με άλλες πολιτικές. Οι αποφάσεις για τον χωροταξικό σχεδιασμό ή οι κανονισμοί για τις τοξίνες και τις θρεπτικές ουσίες, καθώς και ο προγραμματισμός για λιμένες και υποδομές έχει επιπτώσεις στην αλιεία, ενώ η αλιεία μπορεί να έχει επιπτώσεις σε ευαίσθητους οικοτόπους και σε είδη που δεν αποτελούν στόχο της αλιείας, συμπεριλαμβανομένων θηλαστικών και πτηνών. Η καθιέρωση σχέσεων μεταξύ των εν λόγω τομέων πολιτικής αναμένεται να μειώσει τις συχνά εκφραζόμενες ανησυχίες του τομέα της αλιείας ότι επωμίζεται δυσανάλογο μερίδιο της ευθύνης για τη βελτίωση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αφού είναι ευκολότερο να εντοπιστεί και να αποτελέσει αντικείμενο κανονιστικής ρύθμισης σε σχέση με πολλούς από τους άλλους που συμβάλλουν στην καταστροφή του περιβάλλοντος.

Πώς μπορεί να βελτιωθεί το κανονιστικό πλαίσιο για τη θαλάσσια οικονομία για να αποφευχθούν οι ανεπιθύμητες και αντιφατικές επιπτώσεις στους συναφείς με τη θάλασσα στόχους;

Ποιες από τις εξαιρέσεις του ναυτιλιακού κλάδου από την κοινωνική νομοθεσία της ΕΕ εξακολουθούν να δικαιολογούνται; Πρέπει να στηριχθεί η θέσπιση περαιτέρω ειδικών νομικών πράξεων για τις συνθήκες απασχόλησης στο ναυτιλιακό τομέα;

Πώς μπορεί να απλοποιηθεί η νομοθεσία περί ασφαλείας της ΕΕ με ταυτόχρονη διατήρηση προτύπων υψηλού επιπέδου;

Σε ποια έκταση μπορούν τα οικονομικά κίνητρα, η αυτοδιευθέτηση και η εταιρική κοινωνική ευθύνη να συμπληρώσουν τους κυβερνητικούς κανονισμούς;

[64] http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_en.htm.

Τι περαιτέρω δράση της ΕΕ απαιτείται για να αντιμετωπιστούν οι ανεπάρκειες σημαιών που δεν πληρούν τα σχετικά πρότυπα και για να παρασχεθούν κίνητρα νηολόγησης υπό ευρωπαϊκές σημαίες;

Πρέπει να υπάρχει διαθέσιμο ένα προαιρετικό ευρωπαϊκό νηολόγιο; Τι προϋποθέσεις και κίνητρα μπορούν να προβλεφθούν για ένα τέτοιο νηολόγιο;

Πώς πρέπει να αναπτυχθεί περαιτέρω η Κοινή Αλιευτική Πολιτική για να επιτύχει το στόχο της για βιώσιμη εκμετάλλευση των αλιευτικών πόρων;

3. ΜΕΓΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ ΣΤΙΣ ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

3.1. Η αυξανόμενη ελκυστικότητα των παραθαλάσσιων περιοχών ως τόπων διαβίωσης και εργασίας

Στις ακτές της Ευρώπης κατοικούσαν κάποτε κοινότητες που ζούσαν από την αλιεία. Καθώς αναπτύχθηκαν οι τοπικές και οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, κατασκευάστηκαν λιμένες και άρχισαν γύρω τους να αναπτύσσονται περαιτέρω δραστηριότητες. Η επιθυμία διαβίωσης δίπλα στη θάλασσα απλώς για ευχαρίστηση αποτελεί σχετικά πρόσφατο φαινόμενο. Η Συνέλευση των Περιφερειακών Παραθαλάσσιων Περιοχών της Ευρώπης υπογραμμίζει ότι «*Η φυσική τους ελκυστικότητα (τοπία, ηλιοφάνεια, υγεία) οδηγεί περαιτέρω σε μεγάλη πληθυσμιακή αύξηση που δεν δείχνει τάσεις επιβράδυνσης*»[65].

Οι πλουσιότερες από τις σύγχρονες κοινωνίες και ο ολοένα μεγαλύτερος αριθμός μη ενεργά απασχολούμενων πολιτών έπαιξαν σημαντικό ρόλο στην αύξηση της ζήτησης για υπηρεσίες θαλάσσιας αναψυχής. Έτσι, για να καλυφθούν οι εν λόγω ανάγκες, αναπτύχθηκε μια νέα βιομηχανία στις παραθαλάσσιες περιοχές. Αυτό με τη σειρά του οδήγησε στην ανάπτυξη δυναμικών Ευρωπαίων προμηθευτών που καθιερώθηκαν στις διεθνείς αγορές.

Η ανάλυση του εύρους αυτής της βιομηχανίας είναι δύσκολη, επειδή δεν διατίθενται επαρκείς στατιστικές. Εκτιμάται ότι το μισό περίπου του πληθυσμού της Ευρώπης ζει κατά μήκος ή κοντά στις ακτές μας, αλλά δεν διατίθενται άμεσες εκτιμήσεις για την αξία των τοποθεσιών αυτών, την κατάσταση της υγείας των θαλασσών στα ανοικτά των ακτών, τη διαθεσιμότητα ευκαιριών για θαλάσσια αναψυχή ή για τις θετικές επιπτώσεις της θάλασσας στην ποιότητα της ζωής τους. Παρόλο που το ΑΕΠ χρησιμοποιείται παραδοσιακά ως δείκτης των οικονομικών εκροών, θεωρείται σήμερα ευρέως ότι από μόνη της η αύξησή του δεν αντανακλά την κοινωνική ευημερία. Μια διάσταση που δεν καταγράφουν οι παραδοσιακοί οικονομικοί δείκτες με βάση τις εθνικές εκροές είναι η «μη αγοραία αξία» της θάλασσας, δηλαδή η αξία των υπηρεσιών οι οποίες χωρίς να αποτελούν αντικείμενο αγοραίας συναλλαγής, μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά την ευημερία. Παραδείγματα αποτελούν οι ψυχαγωγικές δραστηριότητες, όπως ο χρόνος που περνούμε στην παραλία και η αξία των τοπίων της ακτής.

---

[65] Συμβολή στην Πράσινη Βίβλο της Συνέλευσης των Περιφερειακών Παραθαλάσσιων Περιοχών της Ευρώπης (Conference of Peripheral Maritime Regions of Europe - CPMR).

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

Χωρίς στατιστικές είναι δύσκολο να δούμε πώς οι αρχές που είναι επιφορτισμένες με το σχεδιασμό μπορούν να αξιολογήσουν τα στοιχεία αυτά όταν λαμβάνουν αποφάσεις όσον αφορά την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων σε παράκτιες περιοχές ή ύδατα. Η Επιτροπή πιστεύει ότι πρέπει να εκπονηθεί εμπεριστατωμένη μελέτη για να αποκτήσουμε τέτοιου είδους εκτιμήσεις. Πρέπει να αντιμετωπίσουμε το γεγονός ότι δεν διατίθενται άμεσα περιβαλλοντικές και κοινωνικο-οικονομικές στατιστικές ειδικά για τις παράκτιες περιοχές. Οι ιθύνοντες λήψης των αποφάσεων και οι εμπλεκόμενοι παράγοντες θα αποκτήσουν έτσι εμπεριστατωμένη θεώρηση των ζητημάτων και των τάσεων που αφορούν τις ακτές σε ολόκληρη την Ευρώπη[66].

Η ανάπτυξη συνοδεύεται αναπόφευκτα από πιέσεις στο χώρο και στο περιβάλλον. Απαιτεί βελτιώσεις της προσβασιμότητας και της εσωτερικής κινητικότητας στις παραθαλάσσιες ζώνες, ιδίως στα μικρά νησιά, μέσω βελτιώσεων της υποδομής των μεταφορών. Απαιτείται επίσης η παροχή υπηρεσιών κοινής ωφελείας (υγεία, εκπαίδευση, υδροδότηση και ηλεκτροδότηση, τηλεπικοινωνίες, ταχυδρομικές υπηρεσίες, αποχέτευση και επεξεργασία αποβλήτων) για να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής στις παραθαλάσσιες ζώνες, ιδίως κατά τη διάρκεια των τουριστικών περιόδων αιχμής. Στις αγροτικές και τις απομακρυσμένες περιοχές, οι τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών μπορούν να παίξουν κάποιο ρόλο παρέχοντας υπηρεσίες όπως η ηλ-υγεία, η ηλ-εκπαίδευση, η δημόσια πρόσβαση στο διαδίκτυο, το ηλ-επιχειρείν, η ηλ-αρωγή των επιχειρήσεων και η τηλεργασία[67].

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

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

Τι δεδομένα πρέπει να διαθέτουμε για το σχεδιασμό στις παραθαλάσσιες περιοχές;

3.2. Προσαρμογή στους παράκτιους κινδύνους

Οφείλουμε να αναρωτηθούμε πώς θα προστατεύσουμε τους ωκεανούς, αλλά και πώς θα προστατευτούμε από αυτούς. Η θάλασσα συνδέεται με σοβαρούς κινδύνους για τον άνθρωπο και τα υλικά αγαθά. Πολλοί από αυτούς συνδέονται με φυσικές απειλές όπως η διάβρωση, οι πλημμύρες παραθαλάσσιων περιοχών, οι καταιγίδες και τα παλιρροϊκά κύματα (τσουνάμι). Μερικοί από αυτούς είναι καθαρά ανθρωπογενείς, όπως λόγου χάριν η κλιματική αλλαγή και απαιτούν επείγοντα μέτρα για να αποφευχθούν σοβαρές επιπτώσεις κατά τις επερχόμενες δεκαετίες. Ο μετριασμός της αλλαγής του κλίματος αποτελεί το κλειδί για να προστατεύσουμε την οικονομία μας. Εν όψει των ήδη αναπόφευκτων συνεπειών, απαιτούνται εμπεριστατωμένες

---

66 Πολιτική της Επιτροπής για τις παράκτιες ζώνες, http://ec.europa.eu/environment/iczm/home.htm#zone6.

67 Βλέπε επίσης την εισηγητική γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών της 12.10.2005 με θέμα Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη θάλασσα — ένα θέμα που αφορά τη βιώσιμη ανάπτυξη και τις τοπικές και περιφερειακές αρχές.

στρατηγικές προσαρμογής για τη διαχείριση των κινδύνων που απειλούν τις υποδομές κοντά στις ακτές και στην ανοικτή θάλασσα, για να οργανωθεί η άμυνα μας από τη θάλασσα και για να προστατευθούν τα θαλάσσια οικοσυστήματα στα οποία στηρίζονται οι συναφείς δραστηριότητες. Υφίστανται επίσης κίνδυνοι που προέρχονται από τον άνθρωπο, ιδίως ρύπανση από ανθρώπινες δραστηριότητες, όπως η ακούσια και η εκούσια ρύπανση από πλοία, καθώς και κίνδυνοι από παράνομες δραστηριότητες όπως το λαθρεμπόριο, η λαθρομετανάστευση, η πειρατεία και η τρομοκρατία.

Μηχανισμοί προστασίας των ακτών και φυσικές καταστροφές

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

Τα δημόσια κονδύλια που δαπανώνται στην ΕΕ για την προστασία των ακτογραμμών από τον κίνδυνο της διάβρωσης και των πλημμυρών έχουν ανέλθει συνολικά σε περίπου 3,2 δις ευρώ, σε σύγκριση με τα 2,5 δις ευρώ του 1986, και από μελέτες προκύπτει ότι το μέσο ετήσιο κόστος της διάβρωσης των ακτών θα ανέλθει σε 5,4 δις ευρώ για την περίοδο 1990-2020[68].

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

Το 2006, η Επιτροπή πρότεινε μια οδηγία σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση των πλημμυρών. Στόχος είναι να περιοριστούν και να αντιμετωπιστούν οι απειλές που θέτουν οι πλημμύρες στην ανθρώπινη υγεία, το περιβάλλον, τις υποδομές και τις περιουσίες[69]. Η ευρωπαϊκή τεχνογνωσία στον τομέα της αντιμετώπισης των εν λόγω απειλών είναι υψηλή. Σε μια εποχή κατά την οποία πολλές από τις ακτές σε παγκόσμιο επίπεδο αντιμετωπίζουν παρόμοιους κινδύνους, αυτό αντιπροσωπεύει μια διευρυνόμενη αγορά για τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις.

Το παλιρροϊκό κύμα της Νοτιοανατολικής Ασίας και του Ινδικού Ωκεανού τον Δεκέμβριο του 2004 μας υπενθύμισε την τρωτότητα των παραθαλάσσιων περιοχών όταν αντιμετωπίζουν την καταστροφική δύναμη του ωκεανού. Πρέπει να ανανεωθεί η διεθνής επιστημονική και τεχνολογική συνεργασία για την άμβλυνση των επιπτώσεων των φυσικών καταστροφών, με την αναβάθμιση της συστηματικής παρακολούθησης των σεισμικών χαρακτηριστικών, καθώς και της στάθμης της

---

68 Ευρωπαϊκή Πρωτοβουλία για τη βιώσιμη διαχείριση της διάβρωσης των ακτών, www.eurosion.org.

69 Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την αξιολόγηση και τη διαχείριση των πλημμυρών, COM(2006) 15 τελικό/2.

θάλασσας, για να εξασφαλιστεί ταχύτατη προειδοποίηση και κοινοτική επέμβαση σε περιπτώσεις παλιρροϊκών κυμάτων, αλλά και άλλων φυσικών κινδύνων από τους ωκεανούς. Δεν πρέπει να λησμονούμε ότι όπως ο Ινδικός Ωκεανός, έτσι και η Μεσόγειος ή ο Ατλαντικός Ωκεανός στα ανοικτά της Ιβηρικής χερσονήσου απειλούνται από τη σεισμική δραστηριότητα. Η ανάπτυξη συστημάτων έγκαιρης προειδοποίησης θα βοηθήσει τα κράτη μέλη να ελαχιστοποιήσουν τον χρόνο αντίδρασης στις φυσικές καταστροφές και θα ενισχύσει τη συλλογική ικανότητα της ΕΕ να αντιδρά ταχέως.

Ασφάλεια και προστασία

Οι κίνδυνοι και οι απειλές που συνδέονται με τη θάλασσα περιλαμβάνουν επίσης τη ρύπανση από τα πλοία, και εγκληματικές δραστηριότητες, από μεταφορές ανθρώπων και λαθρεμπόριο, μέχρι τρομοκρατία. Οι εν λόγω κίνδυνοι και απειλές κατά των ευρωπαϊκών συμφερόντων απαιτούν έλεγχο της συμμόρφωσης με τους κανόνες της ασφάλειας στη θάλασσα, μέσω ελέγχων από το κράτος λιμένα, αξιόπιστη και αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας των πλοίων και στενότερη επιτήρηση. Αυτό με τη σειρά του απαιτεί εναρμόνιση των αποκλίσεων μεταξύ των νομοθεσιών των κρατών μελών και την εφαρμογή διεθνών πράξεων, όπως ο Διεθνής κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (κώδικας ISPS)[70]. Η παρακολούθηση των υδάτων της ΕΕ συνεπάγεται σημαντικότατους πόρους, δηλ.: συστήματα επιτήρησης από εδάφους, αέρος και δορυφόρων, καθώς και συστήματα παρακολούθησης σκαφών. Η περαιτέρω ενοποίηση θα αποβεί χρήσιμη στον τομέα αυτό. Η καταπολέμηση των κινδύνων και των απειλών αυτών μπορεί να γίνει αποτελεσματικότερη με δράσεις βελτίωσης της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, κοινές ομάδες διερεύνησης[71] και με την ενίσχυση της προστασίας των υποδομών ζωτικής σημασίας στην ΕΕ.

Η κατοχύρωση της ασφάλειας και της προστασίας στις θάλασσές μας απαιτεί διεθνή συνεργασία. Η ΕΕ συνεργάζεται με τις ΗΠΑ στο πλαίσιο της Πρωτοβουλίας για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων (CSI)[72] που δρομολογήθηκε μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001. Η εν λόγω προσέγγιση πρέπει να επεκταθεί και σε άλλες χώρες που έχουν πολλές συναλλαγές με την ΕΕ μέσω θαλάσσης.

Εξασφάλιση της σωστής αντίδρασης

Καθώς οι παραθαλάσσιες περιοχές γίνονται όλο και πιο ελκυστικές για τους Ευρωπαίους, θα απαιτηθεί να αποδοθεί όλο και μεγαλύτερη προσοχή στους συναφείς κινδύνους και στους τρόπους αποφυγής τους. Απαιτείται προληπτική προσέγγιση και καινοτόμος σχεδιασμός. Οι εργασίες που έχουν γίνει στο πλαίσιο

---

70 http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=897

71 Απόφαση πλαίσιο του Συμβουλίου, σχετικά με τις κοινές ομάδες έρευνας, ΕΕ L 162 της 20.06.2002, σ. 1.

72 Συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής σχετικά με την ενίσχυση και τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής της συμφωνίας τελωνειακής συνεργασίας και αμοιβαίας συνδρομής σε τελωνειακά ζητήματα ώστε να συμπεριλάβει τη συνεργασία όσον αφορά την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων και συναφή ζητήματα (ΕΕ L 304 της 30.09.2004)

του έργου «EUROSION»[73] αποτελεί καλή βάση για την καλύτερη κατανόηση και σχεδιασμό των μηχανισμών προστασίας των ακτών.

Για να ενισχυθεί ο συντονισμός και να προωθηθούν οι βέλτιστες πρακτικές στη διαχείριση του κινδύνου, απαιτείται η καταγραφή των πολιτικών μείωσης των κινδύνων και των συναφών αντιδράσεων σε επίπεδο ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων των μηχανισμών προστασίας των ακτών και των σχεδίων που υπάρχουν στα κράτη μέλη και στο επίπεδο της ΕΕ. Από την άποψη αυτή, πρέπει να εξεταστεί η ενίσχυση της πολιτικο-στρατιωτικής συνεργασίας για τις επεμβάσεις σε περιπτώσεις καταστροφών. Η στρατιωτική βάση δεδομένων της ΕΕ που χρησιμοποιείται σήμερα από τον κοινοτικό μηχανισμό πολιτικής προστασίας για την αντιμετώπιση τρομοκρατικών επιθέσεων μπορεί να αποδειχτεί χρήσιμη για επεμβάσεις σε άλλους τύπους καταστροφών. Για να βελτιωθεί η δυνατότητα επέμβασης σε μεγάλες καταστροφές που ξεπερνούν τις εθνικές δυνατότητες, η Επιτροπή ενέκρινε πρόσφατα δύο νομοθετικές προτάσεις για την ενίσχυση του κοινοτικού μηχανισμού πολιτικής προστασίας[74]. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα παρέχει υποστήριξη στα κράτη μέλη σε περίπτωση ρύπανσης. Η Επιτροπή έχει επίσης προτείνει τη δημιουργία νομικού πλαισίου για τον ορισμό, από τα κράτη μέλη, των καταλληλότερων τόπων καταφυγής των πλοίων σε περίπτωση κινδύνου. Στόχος είναι η πρόληψη και η αντιμετώπιση ατυχημάτων στη θάλασσα και των κινδύνων από τη ρύπανση[75]. Η προστασία από τις πλημμύρες θα συνεχίσει να αποτελεί τομέα συνδρομής στο πλαίσιο των υφιστάμενων κοινοτικών ταμείων.

Τι πρέπει να γίνει για να μειωθεί η τρωτότητα των παραθαλάσσιων περιοχών από τους κινδύνους που οφείλονται στις πλημμύρες και τη διάβρωση;

Τι περαιτέρω συνεργασία απαιτείται στην ΕΕ για την επαρκή αντιμετώπιση των φυσικών καταστροφών;

Πώς μπορεί να εξασφαλιστεί καλύτερη αστυνόμευση των ακτών των παράκτιων υδάτων για να προληφθούν οι κίνδυνοι που οφείλονται στους ανθρώπους;

3.3. Ανάπτυξη του παραθαλάσσιου τουρισμού

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

Ο βιώσιμος τουρισμός μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη των παραθαλάσσιων περιοχών και των νησιών μέσω της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων, της κάλυψης των κοινωνικών αναγκών και της ενίσχυσης της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς και των τοπικών οικοσυστημάτων. Η ανάγκη βελτίωσης ή διατήρησης της ελκυστικότητάς τους αποτελεί κίνητρο, έτσι ώστε όλο και περισσότεροι προορισμοί να υιοθετήσουν πιο βιώσιμες και φιλικές προς το περιβάλλον πρακτικές και πολιτικές. Αρκετοί προορισμοί καταβάλλουν φιλότιμες

---

73 Βλέπε υποσημείωση 67.
74 COM (2005) 113 τελικό και COM (2006) 29 τελικό.
75 Βλέπε υποσημείωση 20.

προσπάθειες να εφαρμόσουν μια διαχειριστική προσέγγιση συνολικής ποιότητας. Θεσπίζουν στρατηγικές με τους εταίρους τους, εφαρμόζουν βέλτιστες πρακτικές και αναπτύσσουν εργαλεία παρακολούθησης και αξιολόγησης για να προσαρμόσουν τη φιλοσοφία τους. Η εμπειρία τους μπορεί να αποτελέσει τη βάση συστάσεων που θα διαδοθούν σε όλους τους παραθαλάσσιους τουριστικούς προορισμούς.

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

Η διαφοροποίηση των τουριστικών προϊόντων και υπηρεσιών μπορεί να συμβάλει στην ανταγωνιστικότητα των παραθαλάσσιων και νησιωτικών προορισμών, ιδίως όταν στους τουρίστες προσφέρεται η δυνατότητα να απολαύσουν κέντρα πολιτιστικού ενδιαφέροντος και φυσικής ομορφιάς στις παραλίες και στην αγροτική ή αστική ενδοχώρα και διαφοροποιημένα θαλάσσια θεάματα, όπως η παρακολούθηση θαλάσσιων θηλαστικών, καταδύσεις και υποβρύχια αρχαιολογία ή κέντρα σωματικής υγείας και θαλασσοθεραπείας. Η εν λόγω διαφοροποίηση αποφέρει πολλαπλά οφέλη, όπως μείωση της πίεσης στις παραλίες, εναλλακτικές πηγές εισοδήματος για πρώην αλιείς σε παραθαλάσσιες κοινότητες και δημιουργία νέων δραστηριοτήτων για τη στήριξη της διατήρησης και της ανάπτυξης της τοπικής πολιτιστικής κληρονομιάς.

Η διαφοροποίηση μπορεί να συμβάλει στην παράταση της τουριστικής περιόδου, στη εξασφάλιση επιπλέον ανάπτυξης και θέσεων εργασίας και στη μείωση των περιβαλλοντικών, οικονομικών και κοινωνικών επιπτώσεων από τη συγκέντρωση του τουρισμού σε λίγους μόνο μήνες το χρόνο.

Η συνεχιζόμενη συμβολή του τουρισμού στην ανάπτυξη των παραθαλάσσιων περιοχών εξαρτάται από τη διάθεση υποδομών για δραστηριότητες αναψυχής. Σύμφωνα με την EURMIG, «*η εύρεση διαθέσιμου αγκυροβολίου για σκάφος γίνεται όλο και δυσκολότερη. Παρόλα αυτά, υπάρχουν έντονες, αντικειμενικές ενδείξεις ότι οι μαρίνες και οι ράμπες καθέλκυσης σκαφών αποτελούν σημαντικά κίνητρα για την αναζωογόνηση υποβαθμισμένων λιμένων*»[76].

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

---

76 Συμβολή στην Πράσινη Βίβλο της EURMIG.

Πώς μπορεί να υποστηριχτεί αποτελεσματικά η καινοτομία στις υπηρεσίες και τα προϊόντα που συνδέονται με τον παραθαλάσσιο τουρισμό;

Τι ειδικά μέτρα προώθησης της ανάπτυξης του βιώσιμου τουρισμού σε παραθαλάσσιες περιοχές και νησιά πρέπει να ληφθούν στο επίπεδο της ΕΕ;

3.4. Διαχείριση της διασύνδεσης ξηράς / θάλασσας

Για να συντονίσουν τις πολλαπλές χρήσεις των παράκτιων ζωνών, τις επιπτώσεις τους και τις αναπτυξιακές τους πολιτικές, πολλές παράκτιες αρχές εφαρμόζουν ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών (ICZM). Μια από τις βάσεις της ICZM είναι η ενσωμάτωση της θάλασσας, της ξηράς και των περιοχών της διεπαφής τους σε μια ενιαία ολοκληρωμένη διαχείριση αντί η εν λόγω διαχείριση να περιορίζεται μόνο στις χερσαίες περιοχές. Τον Μάιο του 2002 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο υιοθέτησαν σύσταση[77] με βάση την οποία τα κράτη μέλη καλούνται να αναπτύξουν στρατηγικές ICZM σε συνεργασία με τις περιφερειακές και τοπικές τους αρχές, καθώς και με τους εμπλεκόμενους παράγοντες. Κατά τη διάρκεια του 2006, η Επιτροπή θα αξιολογήσει τη συντελεσθείσα πρόοδο και θα εκτιμήσει κατά πόσον ενδείκνυνται περαιτέρω μέτρα.

Η συνοχή των πολιτικών της ΕΕ που επηρεάζουν τις παράκτιες ζώνες και η ενσωμάτωση των διαφόρων επιπέδων διακυβέρνησης αποτελούν προϋποθέσεις για την επιτυχή ICZM. Οι σημερινές λύσεις σε ζητήματα σχεδιασμού και διαχείρισης των ακτών εξευρίσκονται καλύτερα σε περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο. Με δεδομένη την αλληλεπίδραση των προβλημάτων των ακτών και της θάλασσας σε ολόκληρη τη διεπαφή ξηράς-θαλάσσης, μια συνολική θαλάσσια πολιτική της ΕΕ μπορεί να παίξει σημαντικό ρόλο στην επιτυχία της ICZM. Κατά συνέπεια, πρέπει να μελετηθεί η δημιουργία ενός πανευρωπαϊκού μηχανισμού συγκριτικής ανάλυσης και ενός συστήματος ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών.

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

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

Ένα από τα πλέον εμφανή παραδείγματα του ρόλου των παράκτιων περιοχών για τη σύνδεση δραστηριοτήτων με βάση τη θάλασσα και την ξηρά είναι οι λιμένες. Αποτελούν ουσιαστικό στοιχείο της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας, αποτελούν

[77] Σύσταση 2002/413/ΕΚ, ΕΕ L148 της 06.06.02.

έδρα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και παρέχουν οικιστικούς χώρους και τουριστικές εγκαταστάσεις. Ενώ κάποτε ανέπτυσσαν αποκλειστικά μια δραστηριότητα, σήμερα έχουν εξελιχθεί σε πολυλειτουργικές εγκαταστάσεις.

Όπως το θέτει η Οργάνωση Ευρωπαϊκών Θαλασσίων Λιμένων, «*Χωρίς τους λιμένες της, η ΕΕ απλώς δεν μπορεί να λειτουργήσει. Όλο σχεδόν το εξωτερικό εμπόριο και το μισό σχεδόν εσωτερικό εμπόριο της Κοινότητας διακινείται μέσω των άνω των χιλίων θαλάσσιων λιμένων που υπάρχουν στα 20 θαλάσσια κράτη μέλη της ΕΕ*»[78]. Επιπλέον, αποτελεί πολιτική της ΕΕ η μετάβαση από τις χερσαίες στις πλωτές μεταφορές. Όπως τονίζουν οι Ενώσεις Πλοιοκτητών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας «*στους τομείς εκείνους στους οποίους ανταγωνίζεται άμεσα άλλα μεταφορικά μέσα, η ναυτιλία παραμένει η πλέον ενεργειακά αποδοτική μορφή μεταφοράς, ξεπερνώντας κατά πολύ τις υπόλοιπες*»[79]. Αυτός είναι και ένας από τους λόγους που θα προωθηθούν περαιτέρω, στο πλαίσιο ενός ενοποιημένου συστήματος μεταφορών της ΕΕ, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και οι θαλάσσιες αρτηρίες.

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

Στο πλαίσιο αυτό, σημαντικό ζήτημα αποτελεί ο συγκερασμός της ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών με την προστασία του περιβάλλοντος, βάσει των περιορισμών που επιβάλλουν οι κανονισμοί της ΕΕ για το Natura 2000, τα πτηνά και τα ενδιαιτήματα (οικοτόπους)[80],με ταυτόχρονη ικανοποίηση της ανάγκης για επέκταση των λιμένων έτσι ώστε να αναπτυχθούν περαιτέρω οι υπηρεσίες διατροπικών μεταφορών. Το ζήτημα αυτό συνδέεται με το ερώτημα του κατά πόσον οι λιμενικές δραστηριότητες πρέπει να αναπτύσσονται σε λίγους πολύ αποτελεσματικούς λιμένες που θα συνδέονται με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (TEN-T), ή αντίθετα θα κατανέμονται σε περισσότερους λιμένες, αποφεύγοντας έτσι την υπερβολική συγκέντρωση δραστηριοτήτων, και τα συνεπακόλουθα προβλήματα της συμφόρησης, της περιβαλλοντικής πίεσης και της ανάγκης για υποδομές στην ενδοχώρα.

Επειδή τα ναυπηγεία και τα λιμάνια δεν μπορούν να μετακινηθούν όπως άλλες βιομηχανίες, έχει αναπτυχθεί σειρά περιφερειακών ομίλων. Οι βέλτιστες πρακτικές μπορούν να διαδοθούν στις εν λόγω ομάδες και να συμβάλουν στη μεταμόρφωσή τους σε πραγματικά δίκτυα θαλάσσιας αριστείας, που θα καλύπτουν όλο το φάσμα των θαλασσίων κλάδων. Το 2005 δημιουργήθηκε ένας περιφερειακός ναυτιλιακός όμιλος με συντονιστή εγκατεστημένο στο Schleswig-Holstein. Στο πλαίσιο αυτό,

---

78 Συμβολή στην Πράσινη Βίβλο της Οργάνωσης Ευρωπαϊκών Θαλασσίων Λιμένων (European Sea Ports Organisation- ESPO).

79 Συμβολή στην Πράσινη Βίβλο των Ενώσεων Πλοιοκτητών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (European Community Shipowners' Associations - ECSA).

80 Οδηγία 79/409/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 2ας Απριλίου 1979 περί της διατηρήσεως των αγρίων πτηνών, ΕΕ L 103 της 25.04.1979, και Οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 21ης Μαΐου 1992 για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας, ΕΕ L 206 της 22.7.1992.

συναφής επίσης είναι και η γαλλική ιδέα των περιφερειακών πόλων ανταγωνιστικότητας[81].

Πώς μπορεί να εφαρμοστεί με επιτυχία η ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών (ICZM);

Πώς μπορεί η ΕΕ να εξασφαλίσει με τον καλύτερο τρόπο τη συνεχή βιώσιμη ανάπτυξη των λιμένων;

Τι ρόλο μπορούν να παίξουν τα περιφερειακά κέντρα θαλάσσιας αριστείας;

4. ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΩΝ ΕΡΓΑΛΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΣΧΕΣΗΣ ΜΑΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

4.1. Δεδομένα για την εξυπηρέτηση πολλαπλών δραστηριοτήτων

Ωκεανογραφικά δεδομένα

"Ω θάλασσα, κανείς δεν γνωρίζει τα κρυφά σου πλούτη", Μπωντλαίρ, Τα άνθη του κακού.

Για την καλύτερη κατανόηση των αντικρουόμενων χρήσεων των ωκεανών θα απαιτηθούν καλύτερα δεδομένα για τις δραστηριότητες που αφορούν τη θάλασσα, είτε αυτά είναι κοινωνικά είτε οικονομικά ή αφορούν τις ψυχαγωγικές δραστηριότητες, αλλά και τις επιπτώσεις τους στη βάση άντλησης πόρων. Τα καλά δεδομένα έχουν επίσης σημασία για τους οικονομικούς φορείς της ναυτιλίας. Ωστόσο, υπάρχουν ακόμη σημαντικά προβλήματα εναρμόνισης και αξιοπιστίας των δεδομένων, ενώ η παρακολούθηση των θαλασσίων περιοχών της ΕΕ είναι ανεπαρκής και γεωγραφικά ανομοιόμορφη. Τα εν λόγω κενά πρέπει να καλυφθούν, αν επιθυμούμε να χαράξουμε μια άρτια και βιώσιμη θαλάσσια πολιτική της ΕΕ.

Η ΕΕ μπορεί να εξετάσει τη συγκρότηση ενός ευρωπαϊκού δικτύου θαλάσσιων παρατηρήσεων και δεδομένων, το οποίο θα εξασφαλίσει βιώσιμη εστίαση για τη βελτίωση της συστηματικής παρατήρησης (επιτοπίως και από το διάστημα), της διαλειτουργικότητας καθώς και για την αυξημένη πρόσβαση στα δεδομένα, με βάση ανθεκτικές, ανοικτές και γενικευμένες λύσεις τεχνολογιών των πληροφοριών και των επικοινωνιών. Ένα τέτοιο δίκτυο θα επιτρέψει την ενοποιημένη ανάλυση, σε επίπεδο ΕΕ, διαφόρων τύπων δεδομένων και μετα-δεδομένων που θα συλλέγονται από διάφορες πηγές. Θα μπορούσε να έχει ως στόχο να αποτελέσει πηγή πρωτογενών δεδομένων για τη εφαρμογή ιδίως υπηρεσιών πρόβλεψης και παρακολούθησης σε δημόσιες αρχές, ναυτιλιακές υπηρεσίες και συναφείς βιομηχανίες και ερευνητές, με την ενοποίηση υφιστάμενων, αλλά κατακερματισμένων, πρωτοβουλιών.

Η βελτίωση και η διάδοση ωκεανογραφικών δεδομένων μπορεί επίσης να δημιουργήσει ευκαιρίες για εμπορικές εταιρείες υψηλής τεχνολογίας στον ναυτιλιακό τομέα και να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα δραστηριοτήτων, όπως η ναυτιλιακή επιτήρηση, η διαχείριση των θαλάσσιων πόρων και η ωκεανογραφική

[81] Βλέπε υποσημείωση 4.

έρευνα στα ευρωπαϊκά εργαστήρια. Θα μπορούσε επίσης να συμβάλει σημαντικά στη μείωση της υπάρχουσας αβεβαιότητας σχετικά με το σύστημα των ωκεανών και την κλιματική αλλαγή, προωθώντας την ακριβέστερη εποχιακή πρόγνωση του καιρού.

Για τη δημιουργία ενός τέτοιου δικτύου θα απαιτηθεί να αναλάβει η ΕΕ νομοθετικές, θεσμικές και οικονομικές πρωτοβουλίες. Μπορεί να χρειαστεί νομοθεσία, παραδείγματος χάριν για να διευκολυνθεί η καλύτερη πρόσβαση σε δεδομένα από πηγές όπως η Κοινή Αλιευτική Πολιτική και τα προγράμματα πλαίσια για την έρευνα. Οι θεσμικές αλλαγές μπορεί να περιλαμβάνουν την ενίσχυση υφιστάμενων φορέων σε εθνικό, περιφερειακό ή ευρωπαϊκό επίπεδο και τη δημιουργία μόνιμης γραμματείας με επιστημονική και πληροφορική εμπειρία. Η οικονομική στήριξη πρέπει να είναι βιώσιμη και μακροπρόθεσμη. Εκπρόσωποι όσων χρειάζονται τα δεδομένα – συμπεριλαμβανομένων των κρατών μελών, της Επιτροπής, του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος[82], του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, της Ευρωπαϊκής Εποπτικής Αρχής του Παγκόσμιου Δορυφορικού Συστήματος Πλοήγησης (GNSS)[83], της κοινότητας που ασχολείται με την κλιματική αλλαγή, της βιομηχανίας και των φορέων παροχής υπηρεσιών – πρέπει συνεχώς να αναθεωρούν τις προτεραιότητες και να θέτουν στόχους.

Στο πλαίσιο αυτό, με την πρωτοβουλία για την Παγκόσμια Παρακολούθηση του Περιβάλλοντος και της Ασφάλειας (GMES)[84] θα υλοποιηθεί σειρά υπηρεσιών δημόσιας πληροφόρησης οι οποίες θα στηρίξουν τις ευρωπαϊκές πολιτικές και θα προκύψουν από επιτόπιες ή δορυφορικές παρατηρήσεις. Ως πρώτη προτεραιότητα έχουν εντοπιστεί οι ναυτιλιακές υπηρεσίες. Έτσι, το ΠΠΠΑ/ GMES θα αποτελέσει σημαντική συνιστώσα του δικτύου δεδομένων.

Το GMES θα συμβάλλει επίσης στην επίτευξη των στόχων της πρωτοβουλίας για τη δημιουργία υποδομής χωροταξικών πληροφοριών στην Κοινότητα (INSPIRE)[85], ενός συστήματος γεωγραφικών πληροφοριών απαραίτητου για τη διαμόρφωση περιβαλλοντικής πολιτικής.

Πρέπει επίσης να εξεταστεί η συγκρότηση ευρωπαϊκών προγραμμάτων για την ανάπτυξη εμπεριστατωμένης χαρτογράφησης των ευρωπαϊκών παράκτιων υδάτων για σκοπούς χωροταξικού σχεδιασμού, ασφάλειας και προστασίας. Ουσιαστική σημασία έχει η χαρτογράφηση υφιστάμενων και σχεδιαζόμενων δραστηριοτήτων στο νερό και στο βυθό. Για την ανάλυση του οικοσυστήματος απαιτείται η χαρτογράφηση της θέσης της θαλάσσιας χλωρίδας και πανίδας. Η εμπεριστατωμένη χαρτογράφηση του βυθού έχει πολλαπλές χρήσεις. Εφόσον απαιτούνται νέα προγράμματα συλλογής δεδομένων, πρέπει να χρησιμοποιηθεί η ευκαιρία να δοθεί

---

82 http://www.eea.europa.eu

83 Η Ευρωπαϊκή Εποπτική Αρχή του GNSS συνεστήθη με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1321/2004 του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2004, σχετικά με τη δημιουργία δομών διαχείρισης για τα ευρωπαϊκά προγράμματα δορυφορικής ραδιοπλοήγησης, ΕΕ L 246 της 20.7.2004.

84 Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο «Παγκόσμια Παρακολούθηση του Περιβάλλοντος και της Ασφάλειας (GMES/ΠΠΠΑ) : από τη σύλληψη ως την υλοποίηση», COM (2005) 565. Το GMES/ΠΠΠΑ αποτελεί την Ευρωπαϊκή συμβολή στο Παγκόσμιο Σύστημα Συστημάτων Γεωεπισκόπησης (GEOSS).

85 Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη δημιουργία υποδομής χωρικών πληροφοριών στην Κοινότητα (INSPIRE), COM(2004) 516 τελικό.

στη βιομηχανία η δυνατότητα να προτείνει τη χρήση ανθεκτικότερων και αποτελεσματικότερων αισθητήρων λήψης δεδομένων, για να μειωθεί το ανά μονάδα κόστος της συλλογής των δεδομένων.

Παρόλο που αρκετές ΜΚΟ έχουν υποστηρίξει τη χαρτογράφηση του βυθού με ακουστικές μεθόδους, υπογραμμίζουν ότι η ίδια η διαδικασία χαρτογράφησης με υπέρηχους μπορεί να επηρεάσει αρνητικά τα θαλάσσια θηλαστικά. Προτείνουν η διαδικασία να περιορίζεται γεωγραφικά και εποχιακά για να προστατευθούν τα θηλαστικά κατά τη διάρκεια ιδιαίτερα ευαίσθητων περιόδων του έτους[86]. Βάσει των δεδομένων που θα συλλεχθούν από όλες αυτές τις διάφορες πηγές, η ΕΕ μπορεί επίσης να καταρτίσει έναν πραγματικό άτλαντα των παράκτιων υδάτων της ΕΕ, που θα μπορούσε να χρησιμεύσει ως όργανο για το χωροταξικό σχεδιασμό. Θα συμβάλλει στο σχετικό έργο του ΟΗΕ[87] και θα αποτελέσει πολύτιμο εκπαιδευτικό εργαλείο για την ευαισθητοποίηση των Ευρωπαίων στη ναυτική τους κληρονομιά.

Δεδομένα για τις κινήσεις των πλοίων

Οι δημόσιες αρχές χρειάζονται επίσης καλύτερα δεδομένα για να παρακολουθούν τις ανθρώπινες, οικονομικές και άλλες δραστηριότητες στα παράκτια ύδατα. Πρέπει ιδίως να βελτιωθούν οι πληροφορίες πραγματικού χρόνου για τις κινήσεις των σκαφών. Οι πληροφορίες αυτές δεν είναι μόνο χρήσιμες για τη ναυσιπλοΐα, αλλά μπορούν να χρησιμεύσουν και για τον εντοπισμό παράνομων δραστηριοτήτων, όπως: λαθρεμπόριο, εμπόριο ανθρώπων, τρομοκρατικές δραστηριότητες, παράνομες απορρίψεις από τα πλοία.

Υπάρχουν πολλά συστήματα εντοπισμού σκαφών για ιδιαίτερους λιμένες, ακτογραμμές και κλάδους όπως για την αλιεία, την ασφάλεια και την προστασία. Η ανταλλαγή πληροφοριών που αφορούν την προστασία / ασφάλεια σε ευρωπαϊκό επίπεδο μεταξύ των αρμόδιων αρχών επιτυγχάνεται μέσω του συστήματος SafeSeaNet[88] (που ανάπτυξε η Επιτροπή και του οποίου την εκμετάλλευση εξασφαλίζει η EMSA). Τα εθνικά κέντρα παρακολούθησης της αλιείας αποστέλλουν τακτικά πληροφορίες σχετικά με τη θέση των ιδίων τους σκαφών στο κέντρο παρακολούθησης των χωρών στων οποίων τα ύδατα αλιεύουν τα εν λόγω σκάφη. Ο συντονισμός μεταξύ των κρατών μελών στον τομέα αυτό πρέπει να βελτιωθεί μετά τη δημιουργία της Κοινοτικής Υπηρεσίας Ελέγχου της Αλιείας, στο Vigo, το 2006.

Συμφωνήθηκε πρόσφατα στην υποεπιτροπή ραδιοεπικοινωνιών και έρευνας και διάσωσης (COMSAR) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) ότι η συγκρότηση συστημάτων ταυτοποίησης και παρακολούθησης μεγάλης ακτίνας (LRIT) για τα πλοία και τη θέση τους με βάση δορυφόρους, μπορεί να γίνει από περιφερειακά κέντρα διαχείρισης δεδομένων. Σε επίπεδο ΕΕ, ένα τέτοιο περιφερειακό σύστημα θα κατασκευαστεί με βάση το υπάρχον σύστημα SafeSeaNet.

Τα συστήματα αυτά θα χρησιμοποιούνται όλο και περισσότερο από πολιτικούς και στρατιωτικούς φορείς. Η ιδέα είναι να προχωρήσουμε προς την ενοποίηση των υφιστάμενων συστημάτων με συνδυασμό πληροφοριών από διάφορες επιτόπιες

---

86 Διεθνές Ταμείο για την Ευζωία των Ζώων (International Fund for Animal Welfare - IFWA) – Προκαταρκτικές παρατηρήσεις για την Ομάδα εργασίας ναυτιλιακής πολιτικής.

87 http://www.oceansatlas.org

88 http://ec.europa.eu/idabc/en/document/2282/5637

πηγές για συγκεκριμένα τμήματα της ακτογραμμής και από νέες πηγές όπως το Galileo και τα δορυφορικά συστήματα γεωεπισκόπησης[89].

Στα ύδατα της ΕΕ, μια πρόσθετη απαίτηση θα μπορούσε να είναι η πλήρης διαλειτουργικότητα μεταξύ των συστημάτων και των τομέων των διαφόρων κρατών μελών. Επιπλέον, τα εν λόγω συστήματα πρέπει να αναπτυχθούν σε συνεργασία με μερικούς από τους γείτονες της ΕΕ. Ιδιαίτερη σημασία στον τομέα αυτό θα έχει η Ρωσία, καθώς και η Νορβηγία και η Ισλανδία, εταίροι μας στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο. Όσον αφορά τη Μεσόγειο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Δεκεμβρίου 2005 έχει ήδη ζητήσει να γίνουν προκαταρκτικές εργασίες όσον αφορά ένα κοινό σύστημα επιτήρησης για την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης.

Ποιοι πρέπει να είναι οι προσανατολισμοί, με βάση τους οποίους πρέπει να καταρτιστεί ένας Ευρωπαϊκός Άτλαντας των Θαλασσών;

Πώς μπορεί να δημιουργηθεί, να συντηρηθεί και να χρηματοδοτηθεί σε βιώσιμη βάση ένα Ευρωπαϊκό δίκτυο θαλάσσιων παρατηρήσεων και δεδομένων;

Μήπως πρέπει να αναπτυχθεί ένα ενοποιημένο δίκτυο των υφιστάμενων και των μελλοντικών συστημάτων παρακολούθησης των παράκτιων υδάτων της ΕΕ; Τι δεδομένα πρέπει να χρησιμοποιήσει, πώς είναι δυνατή η ενοποίησή τους και σε ποιους θα παρέχει τις υπηρεσίες του;

4.2. Χωροταξικός σχεδιασμός για μια αναπτυσσόμενη θαλάσσια οικονομία

Καθώς θα συνεχίσουν να ευδοκιμούν οι θαλάσσιες δραστηριότητες, ο ανταγωνισμός μεταξύ τους για τη χρήση των ευρωπαϊκών παράκτιων υδάτων θα γίνεται εντονότερος. Χωρίς κάποιου είδους ενδεικτικό σχεδιασμό, οι επενδυτικές αποφάσεις θα προσκρούουν στην αβεβαιότητα του κατά πόσον η σχετική δραστηριότητα θα επιτραπεί σε συγκεκριμένη τοποθεσία. Η Επιτροπή πιστεύει ότι πρέπει να δημιουργηθεί ένα σύστημα χωροταξικού σχεδιασμού για τις θαλάσσιες δραστηριότητες στα ύδατα που τελούν υπό τη δικαιοδοσία ή τον έλεγχο των κρατών μελών. Το σύστημα αυτό πρέπει να βασιστεί στην προσέγγιση με βάση το οικοσύστημα που καθορίστηκε στη θεματική στρατηγική για το θαλάσσιο περιβάλλον, αλλά πρέπει επίσης να καλύψει και την αδειοδότηση, την προώθηση και την επιβολή περιορισμών στις ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Απαιτείται ευρεία συζήτηση επί των αρχών στις οποίες θα στηριχτεί ο εν λόγω σχεδιασμός. Ορισμένα κράτη μέλη έχουν ήδη κάποιες πρακτικές εμπειρίες, ενώ παρόμοια συστήματα εφαρμόζονται στον Καναδά και στην Αυστραλία. Παρόλο που οι μεμονωμένες αποφάσεις για τις δραστηριότητες πρέπει να λαμβάνονται σε εθνικό ή τοπικό επίπεδο, θα απαιτηθεί κάποιος κοινός χαρακτήρας των συστημάτων, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ότι οι αποφάσεις που επηρεάζουν το ίδιο οικοσύστημα ή οι διασυνοριακές δραστηριότητες, όπως οι σωληναγωγοί ή οι διάδρομοι της ναυσιπλοΐας, αντιμετωπίζονται με συνεκτικό τρόπο.

[89] Βλέπε υποσημείωση 63.

Από την εμπειρία του Καναδά προκύπτουν δύο σημαντικά διδάγματα. Κατ' αρχάς, ότι τα εν λόγω συστήματα σχεδιασμού πρέπει να καταρτιστούν με τη συμμετοχή όλων των σχετικών εμπλεκόμενων παραγόντων. Δεύτερον, ότι η διαδικασία καθίσταται πολιτικά ευκολότερη και οικονομικά αποτελεσματικότερη με την εξασφάλιση κατάλληλων εργαλείων διαχείρισης. Αυτά περιλαμβάνουν συστήματα για την παροχή λεπτομερών δεδομένων χωροταξίας, όπως αναφέρεται παραπάνω στο σημείο 4.1, συγκεντρωτικές μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων και θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές.

Στο πλαίσιο μιας μελλοντικής θαλάσσιας πολιτικής πρέπει να κατασκευαστούν εργαλεία και να αναπτυχθούν μέθοδοι εξασφάλισης της συνάφειας μεταξύ χερσαίων και θαλάσσιων συστημάτων για να αποφευχθούν οι επαναλήψεις κανονισμών ή η μεταφορά των άλυτων προβλημάτων του χωροταξικού σχεδιασμού από την ξηρά στη θάλασσα. Μια ιδέα είναι να εμπλακούν όσο το δυνατό στενότερα οι ίδιοι παράγοντες και στις δύο διαδικασίες σχεδιασμού. Με ένα κοινό όραμα υπό τη μορφή γενικού σχεδίου για την παράκτια και τη θαλάσσια χωροταξική ανάπτυξη μπορεί να εξασφαλιστεί ένα συνεκτικό σύνολο στόχων και αρχών άσκησης πολιτικής.

Καθώς οι οικονομικές δραστηριότητες θα μετατοπίζονται όλο και περισσότερο υπεράκτια, θα αναπτύσσονται όλο και πιο πολύ σε ύδατα που υπόκεινται στο δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης. Η ΕΕ και τα κράτη μέλη της θα χρειαστεί να αναλάβουν πρωτοβουλία για να εξασφαλίσουν ότι οι πολυμερείς κανόνες θα εξελιχθούν έτσι ώστε να επιτρέψουν τη συνύπαρξη του εν λόγω δικαιώματος με την ανάγκη για χωροταξικό σχεδιασμό στην ανοικτή θάλασσα.

Ποιες είναι οι αρχές και οι μηχανισμοί που πρέπει να διέπουν τα συστήματα θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού;

Πώς μπορούν να γίνουν συμβατά τα συστήματα σχεδιασμού στην ξηρά και τη θάλασσα;

4.3. Αξιοποιώντας στο μέγιστο την οικονομική στήριξη των παραθαλάσσιων περιοχών

Οι παραθαλάσσιες περιοχές λαμβάνουν οικονομική στήριξη στο πλαίσιο διαφόρων πολιτικών της ΕΕ. Η κύρια πηγή είναι η πολιτική συνοχής, δηλαδή τα διαρθρωτικά ταμεία (ΕΤΠΑ, ΕΚΤ)[90] και το ταμείο συνοχής, στόχος των οποίων είναι ο περιορισμός των περιφερειακών ανισοτήτων. Η εν λόγω βοήθεια μπορεί να κάνει τις παραθαλάσσιες περιοχές ελκυστικότερες για τις επιχειρήσεις, με την κάλυψη ορισμένων βασικών απαιτήσεων βελτίωσης των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας και με τη δημιουργία ευνοϊκού περιβάλλοντος για επενδύσεις.

Για τη βελτίωση της σύγκλισης περιοχών που υστερούν καθώς και για την τόνωση της ανταγωνιστικότητας και της απασχόλησης, το ΕΤΠΑ παρέχει στήριξη για έρευνα, καινοτομία, τεχνολογίες των πληροφοριών, χρηματοοικονομικές τεχνικές και ομαδοποιήσεις, καθώς και στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των περιβαλλοντικών υποδομών και υπηρεσιών. Προωθεί επίσης τη συνεργασία μεταξύ

[90] ΕΤΠΑ = Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης / ΕΚΤ = Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο

των περιφερειών. Το πρόγραμμα TEN-T παρέχει οικονομική στήριξη σε λιμένες, θαλάσσιες αρτηρίες και μεταφορικές ζεύξεις με λιμένες.

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

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

Το ΕΤΠΑ και τα ταμεία συνοχής θα διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο σε εκείνες τις περιοχές της Ένωσης με τη μικρότερη οικονομική δυνατότητα ανάπτυξης νέων ναυτιλιακών στρατηγικών, συμπεριλαμβανομένων αρκετών από τα νέα κράτη μέλη. Το νέο Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας[91]θα δώσει το έναυσμα για εναλλακτικές οικονομικές δραστηριότητες στον τομέα της αλιείας, όπως ο «οικολογικός τουρισμός», ως μέρος της στήριξης της αειφόρου ανάπτυξης των παράκτιων αλιευτικών περιοχών. Στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού μέσου γειτονίας και εταιρικής σχέσης[92], η διασυνοριακή συνεργασία θα βοηθήσει στην αντιμετώπιση προκλήσεων που είναι κοινές για χώρες που συνορεύουν με θαλάσσιες λεκάνες (π.χ. Βαλτική, Μεσόγειος Θάλασσα, Εύξεινος Πόντος).

Πρέπει επίσης να εξεταστεί κατά πόσον είναι δυνατόν να διατεθούν και άλλα χρηματοδοτικά μέσα της ΕΕ, όπως λόγου χάριν χρηματοδότηση από την Ευρωπαική Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ). Αυτό μπορεί να γίνει για επενδύσεις σε υποδομές που θα διευκολύνουν τόσο το χωροταξικό σχεδιασμό (π.χ. την κατασκευή νέων σκαφών ειδικευμένων στη χαρτογράφηση ή συστοιχιών αισθητήρων για τη συλλογή δεδομένων), όσο και την εφαρμογή στρατηγικών ανάπτυξης πόλων ανταγωνιστικότητας σε παράκτιες περιοχές ή για την ενίσχυση των συνδέσεων, στο δίκτυο, εγκαταστάσεων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στην ανοικτή θάλασσα. Θα μπορούσαν επίσης να χρησιμοποιηθούν και άλλα χρηματοδοτικά μέσα, όπως το ΕΚΤ[93], το ΕΓΤΑΑ[94], το πρόγραμμα-πλαίσιο για την ΕΤΑ[95] και το Life[96]. Για τη βέλτιστη χρήση και την ανάπτυξη συνεργιών μεταξύ όλων αυτών των χρηματοδοτικών μέσων απαιτούνται ενοποιημένες προσεγγίσεις σε περιφερειακό επίπεδο.

---

91 Βλέπε υποσημείωση 54.

92 http://ec.europa.eu/world/enp/funding_en.htm

93 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1784/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 12ης Ιουλίου 1999 σχετικά με το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, ΕΕ L 213 της 13.8.1999.

94 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1698/2005 του Συμβουλίου, της 20ής Σεπτεμβρίου 2005, για τη στήριξη της αγροτικής ανάπτυξης από το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΓΤΑΑ), ΕΕ L 277 της 21.10.2005.

95 http://cordis.europa.eu

96 http://ec.europa.eu/environment/life

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

Πρέπει να μελετηθεί ο τρόπος με τον οποίο οι αναδυόμενες επιδιώξεις της θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ μπορούν να ενισχυθούν μέσω των χρηματοδοτικών μέσων της ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό, χρειάζεται να αναλυθεί ο τρόπος με τον οποίο θα είναι δυνατόν να αντικατοπτριστούν στην κατανομή της χρηματοδότησης στις διάφορες περιφέρειες τα βάρη που φέρουν ορισμένες παράκτιες περιοχές ή κράτη μέλη για το κοινό συμφέρον της ΕΕ. Στα βάρη αυτά περιλαμβάνεται το κόστος καταπολέμησης της λαθρομετανάστευσης[97] και των παράνομων δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στη θάλασσα, το κόστος της ασφάλειας και της προστασίας των πλοίων, των επεμβάσεων σε περιπτώσεις ρύπανσης από πλοία, το κόστος της προστασίας από πλημμύρες, καθώς και οι δαπάνες για υποδομές που εξυπηρετούν τις εισαγωγές στην και τις εξαγωγές από την Ένωση μέσω λιμένων.

Πώς μπορούν τα χρηματοδοτικά μέσα της ΕΕ να συμβάλουν κατά τον καλύτερο τρόπο στην επίτευξη των στόχων της θαλάσσιας πολιτικής;

Υφίσταται ανάγκη για καλύτερα δεδομένα για τις παράκτιες περιοχές και τις θαλάσσιες δραστηριότητες;

Πώς πρέπει να καλυφθεί η θαλάσσια πολιτική στις συζητήσεις που αφορούν το επόμενο χρηματοδοτικό πλαίσιο της ΕΕ;

5. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ

5.1. Διαμόρφωση πολιτικής εντός της ΕΕ

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. Σε αυτή τη βάση και σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι ιδιαιτερότητες ανάλογα με τον τομέα και την περιφέρεια.

Ο στόχος μιας συνολικής θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ πρέπει να είναι η ανάπτυξη και η αύξηση των θέσεων εργασίας, έτσι ώστε να αναπτυχθεί μια ισχυρή, αναπτυσσόμενη, ανταγωνιστική και βιώσιμη ναυτιλιακή οικονομία σε αρμονία με το θαλάσσιο περιβάλλον. Αναμένεται να υποβοηθήσει στην αποφυγή και στην ελαχιστοποίηση των συγκρούσεων που αφορούν ζητήματα χρήσης του θαλάσσιου

[97] Βλέπε επίσης Πρόταση της Επιτροπής για απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη σύσταση του Ευρωπαϊκού Ταμείου Εξωτερικών Συνόρων για την περίοδο 2007-2013 στο πλαίσιο του γενικού προγράμματος "Αλληλεγγύη και διαχείριση των μεταναστευτικών ροών" COD 2005/0047, COM(2005) 123 τελικό/2 της 02.05.2005.

χώρου, και στις περιπτώσεις κατά τις οποίες εγείρονται συγκρούσεις πρέπει να καθορίζει σαφείς και συμφωνημένες διαδικασίες για την επίλυσή τους. Πρέπει να εξασφαλίζει αυξημένη βεβαιότητα για τη βιομηχανία και τους άλλους εμπλεκόμενους παράγοντες και μια αποτελεσματικότερη προσέγγιση της διατήρησης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Στο πλαίσιο αυτό, ο ευρωπαϊκός κοινωνικός διάλογος στους ναυτιλιακούς κλάδους θα παίξει έναν όλο και πιο σημαντικό ρόλο. Η Επιτροπή ενθαρρύνει τους κοινωνικούς εταίρους να εργαστούν από κοινού για να πετύχουν θετικά αποτελέσματα, όπως βελτιωμένες συνθήκες εργασίας και προοπτικές σταδιοδρομίας.

Όλα τα παραπάνω απαιτούν συντονισμό και ενοποίηση των τομεακών πολιτικών. Αυτό υποστηρίζεται από τις δεσμεύσεις που αναλήφθηκαν στο πλαίσιο της Παγκόσμιας Διάσκεψης Κορυφής για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη[98] το 2002 και από τις διατάξεις της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας[99]. Περαιτέρω, η επιστημονική και τεχνολογική πρόοδος καθιστά σήμερα δυνατή την καλύτερη κατανόηση των αλληλεπιδράσεων και των συσχετίσεων όσον αφορά τους ωκεανούς και τη χρήση τους.

Η ανάπτυξη τεχνολογίας, συμπεριλαμβανομένης της παρακολούθησης και της επιτήρησης των θαλασσών, καθιστά δυνατή την ενοποίηση ηλεκτρονικών υπηρεσιών σε έκταση που στο παρελθόν έμοιαζε αδύνατη. Οι οικονομίες κλίμακας λόγω της τεχνολογικής ανάπτυξης πραγματοποιούνται καλύτερα μέσω ενοποιημένων πολιτικών. Όσον αφορά την επιβολή του νόμου στη θάλασσα, απομένουν ακόμη περιθώρια βελτίωσης της αποτελεσματικότητας μέσω της συντονισμένης χρήσης των σπάνιων και πολυδάπανων πόρων των κρατών μελών.

Είναι δυνατόν να συμφωνηθούν ορισμένες γενικές αρχές για τη χάραξη της θαλάσσιας πολιτικής, συμπεριλαμβανομένου και του χωροταξικού σχεδιασμού:

– Λόγω της πολυπλοκότητας των συσχετίσεων, οι διαδικασίες πρέπει να εξασφαλίζουν την ενσωμάτωση των βέλτιστων διαθέσιμων τεχνικών και επιστημονικών γνωμοδοτήσεων·

– Με δεδομένη τη δυσκολία των δραστηριοτήτων αστυνόμευσης στη θάλασσα και το ότι οι εμπλεκόμενοι παράγοντες πρέπει να υποστηρίζουν πλήρως τους περιορισμούς στους οποίους υπόκεινται και για να γίνουν κατανοητές οι παρενέργειες που θα προκληθούν στους παράγοντες από τις προβλεπόμενες δράσεις, πρέπει να ζητηθεί η γνώμη όλων των συναφών εμπλεκόμενων παραγόντων·

– Η χάραξη πολιτικής για τις θάλασσες και τους ωκεανούς πρέπει να αποτελεί αντικείμενο ισχυρού συντονισμού, ώστε να εξασφαλιστεί συνέπεια ανάμεσα στους τομείς, τους στόχους πολιτικής, τη γεωγραφία και τις εξωτερικές μας πολιτικές. Πρέπει να προσδιοριστούν οι θεσμικές αρμοδιότητες και τα μέσα συνεργασίας, συνέργιας, συντονισμού και ενοποίησης·

---

98 http://www.un.org/esa/sustdev/documents/WSSD_POI_PD/English/POIToc.htm, παράγραφος 30f

99 Βλέπε υποσημείωση 29.

– Πρέπει να προωθηθεί η συνεξέταση των θεμάτων που σχετίζονται με τη θάλασσα, όπου έχει νόημα, στο πλαίσιο των πολιτικών της ΕΕ, με ιδιαίτερη προσοχή στη συνέπεια των στόχων άσκησης πολιτικής·

– Η χάραξη πολιτικής πρέπει να περιλαμβάνει τον καθορισμό στόχων με βάση τους οποίους θα αξιολογηθούν οι επιδόσεις, καθώς και τη συνεχή βελτίωση των πολιτικών και της εφαρμογής τους με βάση τις εν λόγω αξιολογήσεις.

Στην ΕΕ, οι αρχές που αναφέρθηκαν παραπάνω μπορούν εν μέρει να εφαρμοστούν μέσω των υφιστάμενων θεσμικών οργάνων, συμπεριλαμβανομένης της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής και της Επιτροπής των Περιφερειών. Οι τομεακοί συμβουλευτικοί φορείς που συγκροτεί το Συμβούλιο (π.χ. τα περιφερειακά γνωμοδοτικά συμβούλια στον αλιευτικό τομέα[100]) ή η Επιτροπή (συμβουλευτικές επιτροπές για βιομηχανικούς κλάδους και την κοινωνία των πολιτών, επιστημονικές συμβουλευτικές επιτροπές σε διάφορους κλάδους[101]) οφείλουν ωστόσο να συμπληρωθούν με κατάλληλους διατομεακούς φορείς.

Η Επιτροπή έχει ήδη ενεργήσει προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης του εσωτερικού συντονισμού όσον αφορά τα θέματα που αφορούν τους ωκεανούς και τις θάλασσες και αναμένεται αυτό να γίνει εμφανές στις μελλοντικές της προτάσεις για θέματα πολιτικής. Ένα παράδειγμα δομής με περαιτέρω ενοποίηση των πολιτικών μπορεί να εντοπιστεί στο επίπεδο του ΟΗΕ, όπου δημιουργήθηκε το γραφείο «ΟΗΕ-Ωκεανοί»[102] για να συντονίζει καλύτερα τις σχετιζόμενες με τους ωκεανούς πολιτικές δώδεκα διαφορετικών οργανισμών του ΟΗΕ.

Στο πλαίσιο της Στρατιωτικής Επιτροπής της ΕΕ έχουν αρχίσει οι εργασίες για τη ναυτιλιακή διάσταση της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας (ΕΠΑΑ). Το Συμβούλιο ίσως να θελήσει επίσης να εξετάσει τη δημιουργία, παράλληλα με την επιτροπή ναυτιλίας (COMAR) που διαπραγματεύεται διεθνή νομικά ζητήματα, μιας οριζόντιας ομάδας εργασίας που θα υποστηρίξει τις εργασίες της COREPER κατά την προετοιμασία των αποφάσεων του Συμβουλίου επί ναυτιλιακών θεμάτων, που απαιτούν διατομεακό διάλογο. Ίσως εξεταστεί ο τρόπος με τον οποίο μπορεί να οργανωθεί υψηλού πολιτικού επιπέδου υποβολή στοιχείων στο πλαίσιο της λήψης αποφάσεων στον ναυτιλιακό τομέα βάσει του τρόπου που συντονίστηκαν οι εργασίες μεταξύ επτά τομεακών Συμβουλίων για την αναθεώρηση της στρατηγικής της αειφόρου ανάπτυξης[103]. Παρομοίως, το Κοινοβούλιο ίσως αποφασίσει να εξετάσει τρόπους για να λάβει υπόψη την ανάγκη μιας πιο ενοποιημένης προσέγγισης των αποφάσεων στον ναυτιλιακό τομέα, στο πλαίσιο της εσωτερικής οργάνωσης των εργασιών του.

Η Επιτροπή σκοπεύει να πραγματοποιήσει ανασκόπηση της ισχύουσας κοινοτικής νομοθεσίας που επηρεάζει τους θαλάσσιους τομείς και τις παράκτιες περιοχές[104], για να εντοπίσει πιθανές αντιφάσεις πολιτικής ή πιθανές συνέργιες. Οι εμπλεκόμενοι

---

100 2004/585/ΕΚ: Απόφαση του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 2004, για την ίδρυση περιφερειακών γνωμοδοτικών συμβουλίων δυνάμει της κοινής αλιευτικής πολιτικής και άλλες αποφάσεις http://ec.europa.eu/fisheries/legislation/other/governance_en.htm.

101 http://ec.europa.eu/secretariat_general/regexp/index.cfm?lang=EN.

102 http://www.oceansatlas.org

103 Βλέπε υποσημείωση 1.

104 «Πίνακας ισχύουσας νομοθεσίας».

παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων των κοινωνικών εταίρων, καλούνται να εντοπίσουν και να εξηγήσουν τους προβληματισμούς τους και τις προτάσεις τους για βελτιώσεις στον τομέα αυτό.

Η Επιτροπή ανέφερε, στη θεματική της στρατηγική για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ότι στα περιφερειακά οικοσυστήματα πρέπει να εισαχθεί ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός. Κάλεσε τα κράτη μέλη να συγκροτήσουν τις κατάλληλες διαδικασίες σχεδιασμού. Για το σκοπό αυτό, όπου ενδείκνυται, τα κράτη μέλη πρέπει να χρησιμοποιήσουν υπάρχοντες περιφερειακούς οργανισμούς των οποίων οι δραστηριότητες επηρεάζουν τις θαλάσσιες δραστηριότητες, όπως η Επιτροπή για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος της Βαλτικής (HELCOM)[105] για τη Βαλτική, η Σύμβαση για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του βορειοανατολικού Ατλαντικού (OSPAR)[106] για τον βορειοανατολικό Ατλαντικό, το Μεσογειακό Πρόγραμμα Δράσης του ΟΗΕ (UN-MAP)[107] και η διαδικασία της Βαρκελώνης[108] για τη Μεσόγειο, καθώς και περιφερειακές και διεθνείς αλιευτικές οργανώσεις.

Μια εναλλακτική επιλογή θα ήταν να ανατεθούν οι διαδικασίες μαζί με ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα, στο οποίο να προσδιορίζονται οι δράσεις που πρέπει να αποκτήσουν νομική μορφή από τις αρμόδιες αρχές σε κοινοτικό, εθνικό ή τοπικό επίπεδο. Η επιρροή αυτού του ενδεικτικού χρονοδιαγράμματος θα εξαρτηθεί στη συνέχεια από τη νομιμοποίησή του, ιδίως από το κατά πόσον στηρίζεται στη συμφωνία των συμμετεχόντων κρατών, την έκταση συμμετοχής των εμπλεκόμενων παραγόντων, την ποιότητα των επιστημονικών στοιχείων στα οποία στηρίζεται και τη διαφάνεια των διαδικασιών του.

Ο ρόλος της ΕΕ σε μια τέτοια διαδικασία σχεδιασμού θα ήταν να καθορίσει τις παραμέτρους, να ορίσει τη γεωγραφική έκταση των εμπλεκόμενων περιφερειών (όπως έχει ήδη γίνει στη θεματική στρατηγική) και τα στοιχεία του σχεδιασμού που εμπίπτουν στο κοινό συμφέρον. Παραδείγματα των ανωτέρω αποτελούν τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, ο καθορισμός ζωνών στις οποίες απαγορεύονται ορισμένες δραστηριότητες στο πλαίσιο της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής ή της περιβαλλοντικής νομοθεσίας της ΕΚ. Ίσως έχει ιδιαίτερη σημασία η ΕΕ να πρέπει να εξασφαλίσει τα εργαλεία για να λειτουργήσουν στην πράξη οι εν λόγω διαδικασίες. Ο ιδιαίτερος σχεδιασμός θα εξαρτηθεί πλήρως από τις αρχές των κρατών μελών, καθώς η Επιτροπή θα περιοριστεί στην παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τους κανόνες που καθορίζονται για το κοινό συμφέρον. Στη διαδικασία αυτή, τα κράτη μέλη πρέπει να εμπλέξουν και τις οικείες τρίτες χώρες.

Η θαλάσσια διακυβέρνηση πρέπει να αξιοποιήσει τις εμπειρίες που αποκτήθηκαν από την περιφερειακή πολιτική, το συντονισμό των τομεακών πολιτικών, τη συνεργασία, την ανταλλαγή ορθών πρακτικών και τις εταιρικές σχέσεις με τη συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων παραγόντων.

Χρήσιμο θα μπορούσε να αποδειχθεί ένα ετήσιο συνέδριο επί των βέλτιστων πρακτικών στον τομέα της θαλάσσιας διακυβέρνησης στο οποίο θα συμμετείχαν

---

105 http://www.helcom.fi/
106 http://www.ospar.org/
107 http://www.unepmap.org
108 http://ec.europa.eu/external_relations/euromed/

εκπρόσωποι από τα διάφορα επίπεδα διακυβέρνησης και τους εμπλεκόμενους παράγοντες.

Πώς μπορεί να εφαρμοστεί στην ΕΕ μια ενοποιημένη προσέγγιση των θαλασσίων ζητημάτων; Ποιες είναι οι αρχές που πρέπει να τη διέπουν;

Μήπως πρέπει να οργανώνεται ετήσιο συνέδριο επί των βέλτιστων πρακτικών στον τομέα της θαλάσσιας διακυβέρνησης;

5.2. Οι υπεράκτιες δραστηριότητες των κυβερνήσεων

Ο βαθμός ενοποίησης των κυβερνητικών αρμοδιοτήτων που αφορούν τα χωρικά ύδατα και τις ΑΟΖ διαφέρουν ανάμεσα στα κράτη μέλη. Σε ορισμένες περιπτώσεις, για όλες σχεδόν τις αρμοδιότητες ευθύνεται μία και μοναδική αρχή (ακτοφυλακή, αστυνομία ή ένοπλες δυνάμεις). Σε άλλες, η έρευνα και διάσωση, ο τελωνειακός έλεγχος, ο συνοριακός έλεγχος, η επιθεώρηση της αλιείας και οι περιβαλλοντικοί έλεγχοι έχουν ανατεθεί σε διαφορετικές αρχές, οι οποίες χρησιμοποιούν διαφορετικά μέσα.

Η ενοποίηση θα μπορούσε να προωθηθεί περαιτέρω και να επιτευχθεί μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα, αν εξασφαλιζόταν περισσότερος συντονισμός μεταξύ των εν λόγω δραστηριοτήτων και μεταξύ των κρατών μελών.

Υπάρχουν ήδη παραδείγματα, στην ΕΕ, μιας πιο ενοποιημένης γεωγραφικά προσέγγισης. Έχουν δημιουργηθεί οργανισμοί της ΕΕ σε τομείς όπως η ασφάλεια στη θάλασσα (ΕΟΑΘ - EMSA), ο έλεγχος των εξωτερικών συνόρων (Οργανισμός Διαχείρισης Εξωτερικών Συνόρων - FRONTEX[109]) και ο έλεγχος της αλιείας. Η νομοθεσία που έχει θεσπιστεί στους εν λόγω τομείς ενθαρρύνει τη συνεργασία των κρατών μελών για ορισμένες δραστηριότητες ελέγχου και εφαρμογής. Υφίσταται συνεργασία μεταξύ κρατών μελών και με τους οργανισμούς της ΕΕ. Στον τελωνειακό τομέα, μια σειρά προτάσεων για ένα ηλεκτρονικό τελωνειακό περιβάλλον και τον εκσυγχρονισμό του τελωνειακού κώδικα θα προωθήσουν περισσότερο την ενοποίηση. Υπάρχουν ενδείξεις για τη διαρκώς αυξανόμενη χρησιμότητα της συνεργασίας και των εργασιών ενοποίησης που έχουν αναλάβει η ΕΕ και τα κράτη μέλη σε διασυνοριακό και διατομεακό επίπεδο, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης των χωρικών υδάτων και των ΑΟΖ. Μπορεί επίσης να συζητηθεί η επέκταση της εν λόγω προσέγγισης σε άλλους τομείς (τελωνεία και έλεγχος ασφάλειας των εμπορευμάτων που εισάγονται στη ΕΕ).

Όσον αφορά την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έχουν αναφέρει την αποκατάσταση συνεργιών μεταξύ των αρχών επιβολής του νόμου. Η Επιτροπή εκλήθη να υποβάλει μέχρι το τέλος του 2006 μελέτη σκοπιμότητας για μια ευρωπαϊκή υπηρεσία ακτοφυλακής[110].

---

109 http://europa.eu/agencies/community_agencies/frontex/index_el.htm

110 Άρθρο 11 της οδηγίας 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις, ΕΕ L 255 της 30.9.2005. Βλέπε επίσης Ψήφισμα της Προσωρινής επιτροπής για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, P5_TA-PROV (2004)0350, 2004

Η τάση ως προς τη θάλασσα φαίνεται ότι βαίνει προς τη δημιουργία ενός «κοινού θαλάσσιου χώρου της ΕΕ» που να διέπεται από τους ίδιους κανόνες για την ασφάλεια και την προστασία στη θάλασσα και για την περιβαλλοντική προστασία. Αυτό θα μπορούσε να εξασφαλίσει μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα της διαχείρισης των χωρικών υδάτων και των ΑΟΖ από τα κράτη μέλη και να εξισώσει τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων με τις χερσαίες μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών. Κάτι τέτοιο θα έχει επιπτώσεις στις ενδομεταφορές, στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων για το διεθνές εμπόριο.

Τα κράτη μέλη δεν έχουν σήμερα άλλη επιλογή παρά να συνεργαστούν μεταξύ τους για να πετύχουν ορισμένους ευρωπαϊκούς ή διασυνοριακούς στόχους. Οι οικονομίες κλίμακας που μπορούν να επιτευχθούν με την ανάθεση στους κυβερνητικούς υπαλλήλους πολλαπλών καθηκόντων και με τη χρήση των πόρων για πολλούς σκοπούς είναι τεράστιες. Ορισμένα κράτη μέλη έχουν ορίσει κοινά κέντρα συντονισμού ή ανέθεσαν την ευθύνη σε μια ενιαία αρχή, δίνοντάς τους τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν μέσα που διαθέτουν διάφορες αρχές. Για παράδειγμα, στο γαλλικό σύστημα των παράκτιων περιφερειών, μία και μοναδική αρχή που λειτουργεί υπό την ευθύνη του πρωθυπουργού, φέρει συνολικά την ευθύνη για όλες τις κυβερνητικές αρμοδιότητες σε μια προκαθορισμένη περιοχή παράκτιων υδάτων.

Η Ολλανδική Ακτοφυλακή αποτελεί παράδειγμα διαφορετικού τύπου ενοποίησης, στο πλαίσιο του οποίου μία αρχή διαχειρίζεται δαπανηρό εξοπλισμό απαραίτητο για τη διαχείριση των παράκτιων υδάτων, όπως λόγου χάριν πλοία και αεροσκάφη, και διαθέτει τα εν λόγω μέσα ή παρέχει υπηρεσίες στις αρχές κατόπιν αιτήματος. Αυτό δείχνει ότι υπάρχουν πολλές χρήσιμες οικονομίες κλίμακας που μπορούν να επιτευχθούν μέσω της κοινής εκμετάλλευσης και της κοινής προμήθειας μέσων.

Οι δυνητικές οικονομίες στο επίπεδο της ΕΕ είναι κατά πολύ μεγαλύτερες. Τα κράτη μέλη το έχουν ήδη αναγνωρίσει, δημιουργώντας σειρά οργανισμών της ΕΕ. Η αυξανόμενη ανάγκη ταυτοποίησης, σύλληψης και απαγγελίας κατηγοριών εναντίον ατόμων που συμμετέχουν σε λαθρεμπόριο, εμπόριο ανθρώπων, παράνομη αλιεία, λαθρομετανάστευση και τρομοκρατία καταδεικνύει τον επείγοντα χαρακτήρα του συντονισμού των υφιστάμενων εθνικών μέσων και την κοινή προμήθεια νέων. Με την αξιολόγηση του οργανισμού FRONTEX θα εκτιμηθεί κατά πόσον ο οργανισμός πρέπει να δραστηριοποιηθεί στον τομέα της ενισχυμένης συνεργασίας με τις τελωνειακές υπηρεσίες και άλλες αρχές για θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια των εμπορευμάτων.

Η σύγκλιση των πολιτικών και στρατιωτικών τεχνολογιών, ιδίως στον τομέα της επιτήρησης στη θάλασσα, θα βοηθήσει επίσης στη μείωση της αλληλοεπικάλυψης των δυνατοτήτων.

Ίσως να αποβεί επίσης χρήσιμη μια επανεξέταση της χρηματοδότησης που διατίθεται για δραστηριότητες ελέγχου στα κράτη μέλη εκείνα που λειτουργούν ως σημαντικές πύλες εισόδου στην εσωτερική αγορά. Το υπάρχον σύστημα δεν αντανακλά το δυσανάλογο φορτίο που επωμίζονται ορισμένα κράτη μέλη για συνοριακούς ελέγχους, π.χ. στη Μεσόγειο[111].

---

[111] Βλέπε υποσημείωση 96.

Πώς μπορεί να βοηθήσει η ΕΕ ώστε να ενισχυθεί η συνέπεια, η αποδοτικότητα των δαπανών και ο συντονισμός μεταξύ των κυβερνητικών δραστηριοτήτων στα παράκτια ύδατα της ΕΕ;

Μήπως πρέπει να δημιουργηθεί μια υπηρεσία ακτοφυλακής της ΕΕ; Ποιος θα μπορούσε να ήταν ο στόχος της και η αποστολή της;

Για ποιες άλλες δραστηριότητες πρέπει να δημιουργηθεί ένας «κοινός ευρωπαϊκός θαλάσσιος χώρος»;

5.3. Διεθνείς κανόνες για παγκόσμιες δραστηριότητες

Μεγάλο μέρος της θαλάσσιας πολιτικής, ιδίως όταν αφορά διασυνοριακές δραστηριότητες, ρυθμίζεται καλύτερα βάσει διεθνών κανόνων. Έτσι, στην περίπτωση που η ΕΕ αναπτύξει νέες ιδέες στον τομέα της θαλάσσιας πολιτικής, θα θέλει να τις μοιραστεί με τη διεθνή κοινότητα. Στις περιπτώσεις που η ΕΕ διαβλέπει την ανάγκη για νέους διεθνείς κανόνες, θα συμβάλει στην καθιέρωσή τους. Στο μέτρο που ορισμένες τρίτες χώρες δεν διαθέτουν την ικανότητα ή την αποτελεσματική διακυβέρνηση που απαιτείται για την εφαρμογή διεθνώς συμφωνημένων κανόνων, η ΕΕ θα θελήσει να χρησιμοποιήσει το βάρος της εξωτερικής της πολιτικής, ακόμη και τον πολιτικό διάλογο με τρίτες χώρες, για να ενθαρρύνει τον σεβασμό των διεθνών προτύπων.

Η ΕΚ μπορεί να εξασφαλίσει την ταχεία κύρωση των διεθνών συμβάσεων[112] στις οποίες προσχωρεί. Για ζητήματα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά της, και ιδίως στο πλαίσιο μικτών συμφωνιών, η ΕΚ μπορεί να προβεί στις νομοθετικές ρυθμίσεις που απαιτούνται για την προσχώρηση των κρατών μελών.

Έτσι, ενώ η ΕΕ μπορεί με τον τρόπο αυτό να συμβάλει στην καλύτερη εφαρμογή των διεθνών συμφωνιών, θα τονίσει ιδιαίτερα τη χρήση της εξωτερικής της πολιτικής για να εξασφαλίσει ισότιμους όρους διεκδίκησης και ισότιμο ανταγωνισμό σε διεθνές επίπεδο για τις επιχειρήσεις. Η Επιτροπή σκοπεύει να πραγματοποιήσει ανασκόπηση των τρόπων με τους οποίους μπορεί να χρησιμοποιήσει για το σκοπό αυτό τα διάφορα εργαλεία άσκησης εξωτερικής πολιτικής.

Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία, που υπόκεινται στους περιορισμούς της ΕΚ για τις κρατικές ενισχύσεις[113], αντιμετωπίζουν άνισο ανταγωνισμό από σειρά χωρών της Ασίας καθώς οι κανόνες του ΠΟΕ και του ΟΟΣΑ παραμένουν ανεφάρμοστοι. Από την άποψη αυτή έχει σημασία η χρήση των κανόνων για τα μέτρα προστασίας της εγχώριας παραγωγής (antidumping) του ΠΟΕ στη μεγαλύτερη δυνατή έκταση[114].

Οι διαπραγματεύσεις στον ΠΟΕ, που βρίσκονται σε εξέλιξη στο πλαίσιο του κύκλου της Ντόχα για την ανάπτυξη στον τομέα των υπηρεσιών (GATS), αποτελούν το κύριο μέσο επίτευξης της χωρίς διακρίσεις πρόσβασης στην αγορά για τις επιχειρήσεις παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών της ΕΕ. Οι εν λόγω διαπραγματεύσεις πρέπει να στηριχτούν σε αυτά που έχουν ήδη γίνει στον τομέα αυτό κατά τον κύκλο της Ουρουγουάης σχετικά με το πρότυπο πρόγραμμα για τις υπηρεσίες θαλάσσιων

---

112 Βλέπε έγγραφο εργασίας – Πίνακας διεθνών συμφωνιών.

113 http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/aid3.html#G.

114 Συμβολή στην Πράσινη Βίβλο της CESA.

μεταφορών, που καλύπτουν την πρόσβαση στην αγορά χωρίς διακρίσεις στον τομέα των διεθνών μεταφορών δια θαλάσσης, καθώς και την πρόσβαση και παροχή βοηθητικών ναυτιλιακών υπηρεσιών, αλλά και τη χωρίς διακρίσεις χρήση των λιμενικών υπηρεσιών. Αυτό είναι σημαντικότερο, δεδομένου ότι οι διαπραγματεύσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές ανεστάλησαν μετά τον κύκλο της Ουρουγουάης και ότι τότε δεν βρέθηκε σωστή λύση στον ΠΟΕ για τον εν λόγω τομέα.

Μέσω της χρήσης των μέσων αναπτυξιακής βοήθειας και συνεργασίας είναι δυνατόν να ενισχυθούν και να ενθαρρυνθούν τρίτες χώρες να υιοθετήσουν κάθε βέλτιστη πρακτική στον τομέα της διαχείρισης της ναυτιλίας που αναπτύσσεται στην ΕΕ. Καλό παράδειγμα είναι η πρόοδος στα συστήματα ελέγχου από το κράτος λιμένα και σημαίας, που πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματικά[115] αν επιθυμούμε την ενεργό εφαρμογή των διεθνών κανόνων για τις θαλάσσιες μεταφορές και την αλιεία. Η ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών και η βιώσιμη διαχείριση των παράκτιων υδάτων αποκτούν όλο και μεγαλύτερη σημασία για την εξάλειψη της φτώχειας στις τρίτες χώρες, μπορούν δε να επωφεληθούν από την ευρωπαϊκή τεχνογνωσία και στήριξη.

Η εφαρμογή και η επιβολή των κανόνων που συμφωνούνται στο πλαίσιο της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας μπορεί να ενισχυθεί με τη συστηματική εισαγωγή, στις συμφωνίες, παραπομπών στο Διεθνές Δικαστήριο του Δικαίου της Θάλασσας ή, όπου ενδείκνυται, σε άλλες μορφές διευθέτησης των πιθανών διαφορών που δεν μπορούν να επιλυθούν με διπλωματικές διαβουλεύσεις.

Για τη διαμόρφωση κανόνων σε πολυμερές πλαίσιο, η ΕΕ πρέπει να επιδιώκει συνέπεια, διαφάνεια, αποτελεσματικότητα και απλότητα των κανόνων που αφορούν τους ωκεανούς και τις θάλασσες. Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα και τα κράτη μέλη της είναι συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας. Συνεπώς, η ΕΕ είναι σε πλεονεκτική θέση για να στηρίξει διαδικασίες δημιουργίας ευρείας συναίνεσης για πολλά σημαντικά θέματα. Η βαθμιαία αναβάθμιση του ρόλου της ΕΕ καθιστά τις διεθνείς συμφωνίες και οργανισμούς αποτελεσματικότερους και πρέπει να στηρίζεται στην ισχυρή στήριξη των κρατών μελών. Η ΕΚ και τα κράτη μέλη της συμβάλλουν ήδη σημαντικά στην εφαρμογή, τόσο σε παγκόσμιο επίπεδο όσο και εντός της ΕΕ, των μέτρων που συμφωνούνται στο πλαίσιο των 12 επί μέρους οργανισμών του ΟΗΕ και σε άλλους διεθνείς οργανισμούς που πραγματεύονται θέματα ωκεανών και θαλασσών. Το καθεστώς της ΕΚ στους οργανισμούς αυτούς πρέπει να ανταποκρίνεται στο ρόλο της, κάτι που προς το παρόν δεν ισχύει πάντοτε. Ο ρόλος και το καθεστώς της ΕΕ στους διεθνείς οργανισμούς που πραγματεύονται θαλάσσιες υποθέσεις πρέπει να αναθεωρηθεί, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι σε αρκετές περιπτώσεις τα ζητήματα που εξετάζονται εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας. Το ζήτημα της συμμετοχής της Κοινότητας στον ΙΜΟ πρέπει να αντιμετωπιστεί βάσει της σχετικής σύστασης της Επιτροπής του 2002[116].

---

115 Πρόταση για Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, μέρος του τρίτου πακέτου για την ασφάλεια στη θάλασσα (βλέπε υποσημείωση 20).

116 SEC(2002) 381 τελικό, της 09.04.2002.

Η κατανομή των ρόλων μεταξύ Επιτροπής, Προεδρίας και κρατών μελών πρέπει να προσαρμοστεί προσεκτικά σε κάθε περίπτωση. Πρέπει να υιοθετηθούν, όπου είναι δυνατόν, οι βέλτιστες πρακτικές που αναπτύχθηκαν σε οργανισμούς όπου το καθεστώς της ΕΚ συνάδει ιδιαίτερα με τις αρμοδιότητές της (π.χ. ΠΟΕ, FAO, περιφερειακοί οργανισμοί αλιείας). Ως βάση για περαιτέρω πρόοδο προς την κατεύθυνση αυτή, η Επιτροπή σκοπεύει να πραγματοποιήσει ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και των εναλλακτικών επιλογών για το μέλλον όσον αφορά τις διεθνείς συμφωνίες και οργανισμούς στον τομέα της θαλάσσιας πολιτικής.

Το νομικό σύστημα που αφορά τους ωκεανούς και τις θάλασσες με βάση τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας πρέπει να βελτιωθεί για να αντιμετωπιστούν νέες προκλήσεις. Το καθεστώς της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας στις ΑΟΖ και τα διεθνή στενά καθιστά δυσκολότερη για τα παράλια κράτη την άσκηση της δικαιοδοσίας επί διερχόμενων πλοίων, παρά το γεγονός ότι τυχόν ρύπανση στις εν λόγω ζώνες συνιστά άμεσο κίνδυνο γι' αυτά. Αυτό δυσκολεύει τη συμμόρφωση με τις γενικές υποχρεώσεις (που με τη σειρά τους έχουν τεθεί από τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας) των παράλιων κρατών όσον αφορά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντός τους από τη ρύπανση.

Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας σε ύδατα πέραν της εθνικής δικαιοδοσίας έχει καταστεί σημαντική προτεραιότητα για τη διεθνή κοινότητα. Στα πλαίσιο αυτό, απαιτείται αποσαφήνιση της σχέσης μεταξύ της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας και της σύμβασης για τη βιοποικιλότητα. Η ΕΚ και τα κράτη μέλη της πρέπει να συμμετάσχουν ενεργά στην παγκόσμια αξιολόγηση της θάλασσας[117] του ΟΗΕ που βρίσκεται σε εξέλιξη.

Όσον αφορά την εκμετάλλευση των γενετικών πόρων βαθέων υδάτων, η ΕΕ θα πρέπει να λάβει θέση για την έκταση στην οποία μπορεί να υποστηρίξει διεθνές κανονιστικό καθεστώς με βάση την κατανομή των οφελών[118].

Στο πλαίσιο της ισχύουσας απαγόρευσης των εξαγωγών επικίνδυνων αποβλήτων σε χώρες εκτός ΟΟΣΑ, η μεταφορά πλοίων με σημαίες της ΕΕ στην Νότια Ασία για διάλυση δημιουργεί έντονο προβληματισμό και ενδέχεται να αντιβαίνει στην υπάρχουσα απαγόρευση για τις εξαγωγές επικίνδυνων αποβλήτων. Συνεπώς πρέπει να αντιμετωπιστεί το ζήτημα της διάλυσης των πλοίων. Η διάλυση αυτή σήμερα πραγματοποιείται υπό κακές συνθήκες, συνεπάγεται τη μόλυνση του εδάφους και των υδάτων, και θέτει σε κίνδυνο τη ζωή και την υγεία των εργαζόμενων. Συνεπώς, η μελλοντική θαλάσσια πολιτική της ΕΕ πρέπει να στηρίξει πρωτοβουλίες σε διεθνές επίπεδο για την επίτευξη δεσμευτικών ελάχιστων προτύπων όσον αφορά την ανακύκλωση των πλοίων και για την προώθηση της κατασκευής καθαρών εγκαταστάσεων ανακύκλωσης.

Οι θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν θέμα προτεραιότητας στην ημερήσια διάταξη των πολυμερών διαδικασιών κατάρτισης νομοθεσίας, ιδίως των μέτρων που ενθαρρύνουν τα κράτη σημαίας να ασκούν τα καθήκοντά τους. Υπάρχει σαφής

---

117 http://www.un.org/Depts/los/global_reporting/global_reporting.htm.

118 Βλέπε έγγραφο εργασίας – Σκέψεις για τη διαχείριση των γενετικών πόρων σε περιοχές πέραν της εθνικής δικαιοδοσίας.

αναφορά στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας σχετικά με τα καθήκοντα του κράτους σημαίας που αναφέρεται στην αποτελεσματική εξάσκηση της δικαιοδοσίας τους και των ελέγχων όσον αφορά διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά ζητήματα σε πλοία που φέρουν τη σημαία του. Ωστόσο, ηΣ σύμβαση του ΟΗΕ για τους Όρους Νηολόγησης Πλοίων, του 1986, περιέχει έναν ορισμό του «πραγματικού δεσμού» μεταξύ κράτους σημαίας και σκάφους που δεν τέθηκε ποτέ σε ισχύ. Η γενική συνέλευση του ΟΗΕ κάλεσε τον ΠΝΟ να εκπονήσει μελέτη όσον αφορά το ζήτημα αυτό, συμπεριλαμβανομένων των πιθανών επιπτώσεων από τη μη συμμόρφωση με τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που προβλέπονται για τα κράτη σημαίας στις σχετικές διεθνείς συμφωνίες[119]. Η Επιτροπή αναμένει τα αποτελέσματα της εν λόγω μελέτης και θα πιέσει για τη γρήγορη ολοκλήρωσή της.

Πρέπει να συνεχιστεί η διερεύνηση τρόπων για την εξαίρεση από την αρχή της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας επί των σκαφών του, ή για την αντιμετώπιση ή συμπλήρωση της εν λόγω αρχής. Για παράδειγμα, η αμοιβαία εκχώρηση αρμοδιοτήτων ή ανάθεση των εξουσιών ελέγχου αποτελεί ένα τρόπο αποτελεσματικότερης αντιμετώπισης του λαθρεμπορίου ναρκωτικών, της εμπορίας ανθρώπων, όπλων μαζικής καταστροφής ή των δραστηριοτήτων που προκαλούν ρύπανση. Διάφορα κράτη μέλη της ΕΕ έχουν συνάψει με τρίτες χώρες διμερείς συμφωνίες επιβίβασης επί πλοίων. Θα ήταν ιδιαίτερα επιθυμητή μια συντονισμένη προσέγγιση των κρατών της ΕΕ για τέτοιου είδους πρωτοβουλίες, καθώς και μια συντονισμένη κατανομή της εργασίας μεταξύ των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων και των στόλων τους, για την εφαρμογή των εν λόγω κανόνων με δεδομένο το υψηλό κόστος των επιχειρήσεων στη θάλασσα.

Η ευαισθησία του ναυτιλιακού κλάδου στη συζήτηση για το ζήτημα του «γνήσιου δεσμού» δεν πρέπει να εμποδίσει την επίτευξη προόδου στον τομέα της αλιείας, Η διεθνής κοινότητα έχει αναγνωρίσει ότι η αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού αποτελεί ζωτικό στοιχείο της μάχης κατά της διαδεδομένης πρακτικής της παράνομης, λαθραίας και άναρχης αλιείας (αλιεία ΠΛΑ)[120]. Η Κοινότητα βοηθά τις αναπτυσσόμενες χώρες και περιοχές να καταπολεμήσουν την ΠΛΑ αλιεία χρηματοδοτώντας δράσεις τόσο στο πλαίσιο των αλιευτικών συμφωνιών, όσο και στο πλαίσιο της συμφωνίας του Κοτονού[121]. Η βοήθεια αυτή πρέπει να συνεχιστεί.

Επ' αυτού έχει γίνει σημαντική δουλειά από την ομάδα εργασίας ανοικτής θαλάσσης στο Παρίσι[122]. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να στηρίζει τις εργασίες αυτές και προσφέρεται να υποστηρίξει την εγκατάσταση του δικτύου παρακολούθησης, ελέγχου και επιτήρησης δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την αλιεία, στη νέα Κοινοτική Υπηρεσία Ελέγχου της Αλιείας[123]. Στο πλαίσιο αυτό, θα ενισχυθούν συνολικά η παρακολούθηση των δραστηριοτήτων και τα συστήματα ταυτοποίησης σκαφών. Για να εξαλειφθεί η παράνομη αλιεία, μπορεί να επεκταθεί, τόσο γεωγραφικά όσο και από άποψη ειδών, η κάλυψη από τις περιφερειακές οργανώσεις διαχείρισης αλιείας.

---

119 Γενική Συνέλευση των ΗΕ, Ψήφισμα 58/240, 2003.

120 Έκθεση της 26ης συνόδου της επιτροπής αλιείας του FAO, Ρώμη, 7/11.03.2005.

121 http://ec.europa.eu/development/body/cotonou/index_en.htm.

122 http://www.high-seas.org/

123 http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/control_enforcement/control_agency_el.htm

Πρέπει να αντιμετωπιστούν επίσης και άλλες μορφές παράνομων δραστηριοτήτων, όπως η πειρατεία. Το 2004, το 20% σχεδόν του συνόλου των σκαφών που ανέφεραν επιθέσεις από πειρατές και οπλισμένους ληστές ήσαν σκάφη με σημαίες χωρών της ΕΕ. Βρίσκονται σε εξέλιξη προσπάθειες καταπολέμησης της πειρατείας τόσο σε διεθνές (IMO), όσο και σε περιφερειακό επίπεδο (ιδίως από τα σκάφη με ακτές στο στενό της Μάλακκα). Λαμβανομένης υπόψη της αυξανόμενης εξάρτησης της Ευρώπης από τις θαλάσσιες μεταφορές για εισαγωγές και εξαγωγές και του γεγονότος ότι η Ευρώπη δεσπόζει στην παγκόσμια ναυτιλία, οι αναλύσεις όσον αφορά τη μελλοντική στρατηγική για τις ευρωπαϊκές ναυτικές δυνάμεις πρέπει να περιλαμβάνουν και το ρόλο τους για την πρόληψη και την καταπολέμηση της πειρατείας. Πρέπει επίσης να μελετηθεί η χρήση και άλλων μέσων, π.χ. ειδικά μέτρα αναπτυξιακής βοήθειας για παράλια κράτη με στόχο την αντιμετώπιση του προβλήματος, στο πλαίσιο των εθνικών αναπτυξιακών στρατηγικών που έχουν συμφωνηθεί με την ΕΕ.

Πώς μπορεί η ΕΕ να αξιοποιήσει το βάρος της στα διεθνή ναυτικά fora;

Μήπως πρέπει η Ευρωπαϊκή Κοινότητα να γίνει μέλος περισσότερων πολυμερών ναυτικών οργανισμών;

Τι ενέργειες πρέπει να αναλάβει η ΕΕ για να ενισχύσει τις διεθνείς προσπάθειες εξάλειψης της ΠΛΑ αλιείας;

Πώς μπορεί να χρησιμοποιηθεί η εξωτερική πολιτική της ΕΕ για την προώθηση συνθηκών ισότιμου ανταγωνισμού στην παγκόσμια ναυτιλιακή οικονομία και για τη θέσπιση βιώσιμων ναυτιλιακών πολιτικών και πρακτικών από τρίτες χώρες;

5.4. Συνεκτίμηση της γεωγραφικής πραγματικότητας

Η ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική χρειάζεται ένα γενικό πλαίσιο, όπως περιγράφεται στο παρόν έγγραφο, αλλά η εφαρμογή του θα απαιτήσει να συνεκτιμηθεί η πραγματικότητα όσον αφορά τη γεωγραφική κατάσταση της Ευρώπης. Για παράδειγμα, τα υπερπόντια εδάφη των κρατών μελών της ΕΕ δίνουν μια παγκόσμια διάσταση στην ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική. Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Γειτονίας[124] περιλαμβάνει τακτικό διάλογο με τις χώρες εταίρους, και καλύπτει θαλάσσια ζητήματα.

Τα οικολογικά χαρακτηριστικά των παράκτιων υδάτων της Ευρώπης και η δομή και ένταση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται σε αυτά διαφέρουν σημαντικά μεταξύ αφενός της Βαλτικής, της Μεσογείου, του Ατλαντικού και της Βόρειας Θάλασσας και αφετέρου του Ευξείνου Πόντου. Ο τελευταίος θα αποτελεί παράκτια ύδατα της ΕΕ με την προσχώρηση της Ρουμανίας και της Βουλγαρίας. Η Βαλτική είναι αβαθής, με μια στενή σύνδεση με τον Ατλαντικό και ελάχιστες παλίρροιες. Η Μεσόγειος είναι πολύ βαθύτερη, αλλά οι ανταλλαγές νερού με τον Ατλαντικό είναι ελάχιστες. Τα ύδατα του Ευξείνου Πόντου, που είναι βαθιά, στερούνται ωστόσο κατά πολύ του οξυγόνου που απαιτείται για την ανάπτυξη ενός σφύζοντος οικοσυστήματος. Οι ακτές της Βόρειας Θάλασσας και του Ατλαντικού χαρακτηρίζονται από ισχυρά ρεύματα και μεγάλες διακυμάνσεις της παλίρροιας.

124 http://ec.europa.eu/world/enp/index_en.htm

Ο παραθαλάσσιος τουρισμός κυμαίνεται πολύ ανάμεσα στις περιοχές αυτές και το κλίμα τους είναι πολύ διαφορετικό. Στη Μεσόγειο απαντάται τόνος και στη Βόρεια Θάλασσα αλιεύεται ρέγγα. Η αβαθής Βαλτική ευνοεί την αιολική ενέργεια ανοικτής θάλασσας και ο τεράστιος και ταραγμένος Ατλαντικός διαθέτει πλούσια βιοποικιλότητα σε μεγάλα βάθη, συμπεριλαμβανομένων και κοραλλιογενών υφάλων ψυχρών υδάτων και υδροθερμικών πιδάκων, και διαθέτει μεγάλο δυναμικό παραγωγής ενέργειας από τα κύματα. Η Μεσόγειος αποτελεί μέρος μιας μεγάλης θαλάσσιας οδού που συνδέει την Ανατολική και την Νότια Ασία με την Ευρώπη μέσω της Διώρυγας του Σουέζ. Η Βαλτική αποτελεί οδό διέλευσης δεξαμενόπλοιων με ρωσικό πετρέλαιο και φυσικό αέριο προς την Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική. Τα στενά της Μάγχης αποτελούν την κύρια οδό θαλάσσιων μεταφορών του κόσμου και μια στρατηγική ζώνη για τις ευρωπαϊκές οικονομίες.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, η θεματική στρατηγική για το θαλάσσιο περιβάλλον προτείνει για τη διαχείριση με βάση το οικοσύστημα να στηριχτεί σε χωροταξικό σχεδιασμό σε επίπεδο περιφέρειας. Για οικολογικούς και οικονομικούς λόγους, το είδος του χωροταξικού σχεδιασμού που προτείνεται στο κεφάλαιο IV πρέπει επίσης να εφαρμοστεί χωριστά για τις αντίστοιχες περιφέρειες.

Η εφαρμογή της πολιτικής πρέπει επίσης να λάβει υπόψη την πολιτική πραγματικότητα. Η επιτήρηση των εξωτερικών θαλάσσιων συνόρων από τη λαθρομετανάστευση απαιτείται περισσότερο και είναι δαπανηρότερη στη Μεσόγειο, σε σύγκριση με αλλού.

Από τη Μεσόγειο διαβρέχονται πολλές χώρες, από την Βαλτική μόνο μία μεγάλη χώρα σε μεταβατική κατάσταση, η Ρωσία. Πρέπει να τονιστεί ιδιαίτερα η σημασία των ρωσικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και συμφερόντων.

Η πολυμερής συνεργασία μεταξύ των χωρών της Βαλτικής Θάλασσας πραγματοποιείται στο πλαίσιο της συνεργασίας για το συνοριακό έλεγχο της περιοχής της Βαλτικής Θάλασσας. Μπορεί να εξετασθεί το ενδεχόμενο συγκρότησης μιας διάσκεψης της Μεσογείου Θαλάσσης, με βάση το υπόδειγμα της περιοχής της Βαλτικής Θάλασσας, όπως προτείνεται στη μελέτη σκοπιμότητας για τον έλεγχο των θαλάσσιων συνόρων της ΕΕ[125].

Η συνεργασία με την Νορβηγία και την Ισλανδία, που είναι αμφότερες μέλη του χώρου Σένγκεν, πρέπει να καλύψει και τις θαλάσσιες δραστηριότητες, οι οποίες επηρεάζουν τον Βορειοανατολικό Ατλαντικό. Η Νορβηγία και η ΕΕ έχουν επίσης κοινά συμφέροντα σε περιοχές όπως η Θάλασσα του Μπάρεντς και τα ύδατα γύρω από τη Σβάλμπαρντ.

Στη Μεσόγειο, η κατάσταση όσον αφορά τις αναγγελίες καθιέρωσης ΑΟΖ ή Ζωνών Προστασίας της Αλιείας (ΖΠΑ) χαρακτηρίζεται ως ανακόλουθη. Παρόλα αυτά, συμφωνήθηκε για τον τομέα της αλιείας ότι η βελτίωση της θαλάσσιας διακυβέρνησης απαιτεί την αποτελεσματική επιβολή της δικαιοδοσίας των παράλιων κρατών στα ύδατά τους, με ταυτόχρονη απαίτηση για μια συντονισμένη προσέγγιση[126]. Η ΕΕ θα μπορούσε να ηγηθεί των διπλωματικών προσπαθειών για

---

125 Έγγραφο του Συμβουλίου 11490/1/03 REV 1, 2003.

126 Υπουργική διάσκεψη για την αειφόρο ανάπτυξη της αλιείας στη Μεσόγειο, Βενετία, 25-26/.11.2003, http://ec.europa.eu/fisheries/press_corner/autres/conf_med03_en.htm.

την προώθηση συντονισμένης προσέγγισης του ναυτιλιακού χώρου στη Μεσόγειο. Στο πλαίσιο της διαδικασίας της Βαρκελώνης και της πολιτικής γειτονίας για τις μεσογειακές χώρες, πρέπει να εξετασθεί η δυνατότητα οργάνωσης ενός διατομεακού συνεδρίου για να συζητηθούν τα θέματα αυτά.

Τα μέσα της αναπτυξιακής πολιτικής της ΕΕ θα συνεχίσουν να χρησιμοποιούνται ως φορείς υποστήριξης της βιώσιμης ανάπτυξης των τομέων της ναυτιλίας σε ναυτικές και νησιωτικές αναπτυσσόμενες χώρες. Ιδιαίτερη προσοχή αποδίδεται, και θα αποδοθεί στο μέλλον, στις δραστηριότητες προώθησης της άρτιας διαχείρισης των αλιευτικών και άλλων θαλάσσιων πόρων, στην προστασία ευαίσθητων θαλάσσιων οικοτόπων και στη διαχείριση παράκτιων ζωνών (π.χ. στήριξη του βιώσιμου τουρισμού).

Καθώς θα αναπτύσσεται η θαλάσσια πολιτική της ΕΕ, θα υπάρξει ανάγκη αναλύσεων σε περιφερειακό επίπεδο για τον εντοπισμό συγκεκριμένων πρωτοβουλιών που πρέπει να αναληφθούν, συλλογικά ή μεμονωμένα, όσον αφορά τους γείτονες της Ευρώπης. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να ληφθούν κατάλληλα υπόψη οι εργασίες υφιστάμενων οργανισμών.

Τι περιφερειακές ιδιαιτερότητες πρέπει να ληφθούν υπόψη στο πλαίσιο των θαλάσσιων πολιτικών της ΕΕ;

Πώς μπορούν τα θαλάσσια ζητήματα να ενσωματωθούν καλύτερα στις πολιτικές της ΕΕ για τη γειτονία και την ανάπτυξη;

6. ΑΝΑΚΤΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΤΗΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ

Οι Ευρωπαίοι πολίτες έχουν μεγαλώσει ακούγοντας ιστορίες για μεγάλους εξερευνητές που πρώτοι μας βοήθησαν να καταλάβουμε ότι η γη ήταν σφαιρική και να εντοπίσουμε πάνω σ' αυτήν τις ηπείρους με ακρίβεια. Πολλοί απολαμβάνουν τις διακοπές τους δίπλα στη θάλασσα, τα πολύβουα ψαρολίμανα, τα γεύματα με θαλασσινά σε εστιατόρια στα λιμάνια και τους περιπάτους στην παραλία δίπλα στο κύμα. Μερικοί περνούν το χρόνο τους επισκεπτόμενοι αποικίες από θαλασσοπούλια ή παρατηρώντας τις φάλαινες, ή ακόμη περιμένοντας το ψάρι να δαγκώσει το δόλωμα. Άλλοι περνούν τον ελεύθερο χρόνο τους ανακατασκευάζοντας παλιές ξύλινες βάρκες ή κάνοντας ιστιοπλοΐα. Μερικοί παρακολουθούν ντοκιμαντέρ για δελφίνια ή για πιγκουΐνους στην τηλεόραση ή στον κινηματογράφο. Μερικοί εργάζονται στη ναυτασφάλιση, άλλοι ως ψαράδες, άλλοι ως λιμενεργάτες και μερικοί στο τουριστικό γραφείο ενός παραθαλάσσιου θέρετρου.

Πόσοι όμως διαπιστώνουν ότι οι δραστηριότητες αυτές αλληλοσυνδέονται; Πόσοι έχουν συνείδηση ότι είναι πολίτες μιας ναυτικής Ευρώπης; Οι συζητήσεις που έγιναν για να συνταχθεί η παρούσα Πράσινη Βίβλος δείχνουν ότι είναι πολύ λίγοι.

Αυτό μετά βίας προκαλεί έκπληξη. Τα ενυδρεία ίσως να μας δίνουν μια εικόνα της όμορφης και θαυμαστής ζωής κάτω από τα κύματα, αλλά λίγοι κατορθώνουν να εξηγήσουν αποτελεσματικά πόσο ευαίσθητοι είναι οι ωκεανοί, ποιες δραστηριότητες τους απειλούν και τι προσπάθειες καταβάλλονται σήμερα για την προστασία τους. Τα ναυτικά μουσεία ίσως μας βοηθούν να κατανοήσουμε τα επιτεύγματα του

παρελθόντος, αλλά δυσκολεύονται περισσότερο να μας βοηθήσουν να συνειδητοποιήσουμε την προηγμένη τεχνολογία που χαρακτηρίζει τις σύγχρονες ναυτιλιακές δραστηριότητες. Συχνά οι ενώσεις που έχουν σκοπό να διατηρήσουν ζωντανές τις παραδόσεις του παρελθόντος δεν τις συνδέουν με την εμπορική πραγματικότητα του παρόντος, και φυσικά καθόλου με τον ενθουσιασμό για τις μελλοντικές δυνατότητες των ωκεανών. Η Επιτροπή πιστεύει ότι μπορούμε να κερδίσουμε πολλά αν προωθήσουμε το αίσθημα μιας κοινής ταυτότητας ανάμεσα σε όλους όσους ζουν από τις θαλάσσιες δραστηριότητες ή των οποίων η ποιότητα ζωής συνδέεται κατά μεγάλο μέρος με τη θάλασσα. Αυτό μπορεί να συντείνει στην κατανόηση των σχέσεων που υπάρχουν και της σημασίας της θάλασσας για τη ανθρώπινη ζωή.

Μπορεί επίσης να οδηγήσει σε καλύτερη κατανόηση της σημασίας των ωκεανών και των θαλασσών και της συμβολής των θαλάσσιων δραστηριοτήτων στην οικονομία και την ευημερία μας. Το αποτέλεσμα μπορεί να είναι μια ευνοϊκότερη εικόνα των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, η εκτίμηση των δυνατοτήτων που προσφέρουν και ένα μεγαλύτερο ενδιαφέρον στην επιλογή μιας σταδιοδρομίας που σχετίζεται με αυτές. Αυτό δεν αποτελεί δευτερεύον ζήτημα. Όλοι οι θαλάσσιοι κλάδοι πρέπει να συνεχίσουν να προσελκύουν νέους εργαζόμενους υψηλών προσόντων. Τα στοιχεία που υπάρχουν δείχνουν ότι η εικόνα του επαγγελματικού κόσμου των ναυτικών είναι ασαφής και συχνά αρνητική. Οι συνθήκες επί των αλιευτικών σκαφών και των εμπορικών πλοίων θεωρούνται σκληρές.

Γενικά, η εικόνα της ναυτιλίας επηρεάστηκε σοβαρά από την αρνητική διαφήμιση των ατυχημάτων που προκάλεσαν πετρελαιοκηλίδες. Σημαντικές βελτιώσεις της ασφάλειας πέρασαν σχεδόν απαρατήρητες. Υπάρχει συνεπώς ανάγκη καλύτερης πληροφόρησης του κοινού για τα ζητήματα που αφορούν τη θάλασσα και τη ναυτιλία.

Τα αίσθημα μιας κοινής ταυτότητας ίσως να αποτελεί σημαντικό παράπλευρο αποτέλεσμα της συγκέντρωσης των εμπλεκόμενων παραγόντων για να συμμετάσχουν στη διαδικασία σχεδιασμού της θαλάσσιας πολιτικής. Αλλά μπορεί επίσης να υποστηριχτεί από τον ιδιωτικό τομέα και τις κυβερνήσεις. Οι κλαδικές ενώσεις που οργανώνουν ετήσιες τελετές βράβευσης των βέλτιστων πρακτικών μπορούν να προσκαλέσουν αντιπροσώπους άλλων κλάδων. Οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να ενεργήσουν ως χορηγοί δραστηριοτήτων, όπως το Jubilee Sailing Trust[127]. Οι κατασκευαστές εξοπλισμού πλοίων μπορούν να βοηθήσουν τα μουσεία να συνδέσουν τα εκθέματά τους με τις σύγχρονες τεχνολογίες. Η παραδοσιακή συνήθεια του ψαρέματος μπορεί να συνδεθεί με την επέκταση του τουρισμού. Η Επιτροπή επιθυμεί τον πολλαπλασιασμό των εν λόγω σχέσεων, οι οποίες πιστεύει ότι είναι προς το συμφέρον όλων των θαλασσίων κλάδων.

Η ΕΕ θα μπορούσε να θεσπίσει βραβεία για τις βέλτιστες πρακτικές ως προς τη μεταφορά στην πράξη της ιδέας ενός ενοποιημένου οράματος των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, με επιμέρους κατηγορίες για εταιρείες, ΜΚΟ, τοπικές αρχές και εκπαιδευτικά ιδρύματα. Όπως προτείνει η οργάνωση "Ευρωπαϊκή Ναυτική Κληρονομιά", η ΕΕ πρέπει να προσέξει όταν αναλύει τα νομοθετικά εμπόδια που παρεμβάλλονται στην επίτευξη των ναυτικών στόχων, να εντοπίσει εκείνα που

127 http://www.jst.org.uk/

εμποδίζουν τις δραστηριότητες προώθησης ζητημάτων που αφορούν τη ναυτική κληρονομιά και ταυτότητα[128]. Μπορεί να χρησιμοποιήσει κοινοτικά κονδύλια για να βοηθήσει παραθαλάσσιες περιοχές να δημιουργήσουν τα ιδρύματα που απαιτούνται για τη διατήρηση της ναυτικής τους κληρονομιάς.

Μέρος της βάσης δεδομένων «Άτλαντας των θαλασσών της ΕΕ» πρέπει να είναι ένας κατάλογος των υποβρύχιων αρχαιολογικών χώρων. Ο ίδιος ο άτλαντας μπορεί να αποτελέσει σημαντικό εκπαιδευτικό εργαλείο για σχολεία και πανεπιστήμια, καθώς και για ιδιωτικές εκπαιδευτικές πρωτοβουλίες, όπως η ProSea που εκπαιδεύει μαθητές και επαγγελματίες του ναυτιλιακού χώρου σε θέματα θαλάσσιου περιβάλλοντος. Γενικότερα, οι εκπαιδευτικές δραστηριότητες μπορούν να χρησιμεύσουν για πολλούς σκοπούς, επεξήγηση της πολυπλοκότητας των ωκεανών και των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, ανασκόπηση του ηγετικού ρόλου της Ευρώπης στο χώρο της ναυτιλίας, μετάδοση της αίσθησης της σημασίας που έχει η θαλάσσια οικονομία και του ενδιαφέροντος που παρουσιάζουν τα επαγγέλματα του κλάδου, καθώς και προώθηση αισθήματος δέσμευσης για τη διατήρηση των ανεξάντλητων πόρων των ωκεανών.

Πρέπει να καταρτιστεί ένα πρόγραμμα δράσης για δραστηριότητες της ΕΕ που θα στηρίξουν τις συνέργιες μεταξύ των κρατών μελών, των περιφερειών και ιδιωτών του τομέα αυτού, καθώς και τις εκτεταμένες δραστηριότητες του Συμβουλίου της Ευρώπης. Τα κράτη μέλη πρέπει να παρακινηθούν να υπογράψουν τη σύμβαση της UNESCO για την προστασία της υποβρύχιας πολιτιστικής κληρονομιάς, την ευρωπαϊκή σύμβαση για την προστασία της αρχαιολογικής κληρονομιάς[129] και να εξετάσουν τα εκπαιδευτικά τους προγράμματα για να δουν πώς μπορεί να συμπεριληφθεί καλύτερα η ναυτική διάσταση της Ευρώπης. Καθώς θα μεγαλώνει η ευαισθητοποίηση στην Ευρώπη για τις σχέσεις και τις αλληλεπιδράσεις με τους ωκεανούς και τις θάλασσες και με τις πολυάριθμες θαλάσσιες δραστηριότητες, το αποτέλεσμα θα είναι όχι μόνο καλύτερη χάραξη πολιτικής, αλλά και ο εντοπισμός και η αξιοποίηση νέων βιώσιμων ευκαιριών και η ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για το ρόλο που παίζουν στη ζωή μας οι ωκεανοί, η μεγάλη τους κληρονομιά πάνω στην οποία μπορούμε να στηριχτούμε και οι πλούσιες υποσχέσεις για το ναυτικό μας μέλλον.

Όπως τονίζει και η *Europa Nostra*, «Η συνέχεια μεταξύ του παρελθόντος, του παρόντος και του μέλλοντος πρέπει να οδηγήσει και να εμπνεύσει τις στρατηγικές, τις πολιτικές και τις δράσεις που σχετίζονται με την πολιτιστική κληρονομιά σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο»[130].

Τι δράση πρέπει να αναλάβει η ΕΕ για να υποστηρίξει τη ναυτική εκπαίδευση και κληρονομιά και για να σφυρηλατήσει ένα ισχυρότερο αίσθημα ναυτικής ταυτότητας;

---

128 Συμβολή στην Πράσινη Βίβλο της οργάνωσης οργάνωση Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Κληρονομιά (European Maritime Heritage - EMH).

129 Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την προστασία της αρχαιολογικής κληρονομιάς (αναθεωρημένη), Βαλέτα, 16.01.1992.

130 Συμβολή στην Πράσινη Βίβλο της Europa Nostra.

7. Η ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ– Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

Η Επιτροπή έχει επίγνωση του γεγονότος ότι η παρούσα Πράσινη Βίβλος καλύπτει 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, είναι καινούργια.

Θα ήταν λάθος να υποτιμηθεί ο χρόνος που απαιτείται για να γίνουν πλήρως κατανοητές και αποδεκτές σημαντικές νέες ιδέες. Στα πλαίσια των εργασιών της ιδίας για την παρούσα Πράσινη Βίβλο, η Επιτροπή συνειδητοποίησε πόση απόσταση πρέπει να καλυφθεί και πόση πολλή νέα εμπειρογνωμοσύνη απαιτείται να αναπτυχθεί.

Η Επιτροπή ελπίζει ότι με την παρούσα Πράσινη Βίβλο θα εγκαινιαστεί ένας ευρύς δημόσιος διάλογος τόσο επί της αρχής της θέσπισης, από την ΕΕ, μιας ενιαίας προσέγγισης για τη θαλάσσια πολιτική, όσο και επί του πλήθους ιδεών για δράση. Επιθυμεί να στηρίξει τις περαιτέρω εργασίες της στον εν λόγω τομέα στις απόψεις των εμπλεκόμενων παραγόντων και σκοπεύει να δαπανήσει τον επόμενο χρόνο ακούγοντας τις απόψεις τους.

Η διαδικασία διαβούλευσης λήγει στις 30 Ιουνίου 2007. Πριν από το τέλος του 2007 η Επιτροπή θα απευθύνει ανακοίνωση στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην οποία θα συνοψίζονται τα αποτελέσματα της διαδικασίας διαβούλευσης και θα προτείνεται η πορεία προς το μέλλον.

Τ' ανθρώπινα μοιάζουν με φουσκοθαλασσιά
Που αν την αδράξεις όταν ανεβαίνει, σε οδηγεί στα πλούτη·
Όσοι όμως την προσπέρασαν, ταξίδεψαν όλη τους τη ζωή
Στ' ανάβαθα και στη μιζέρια
Γουίλιαμ Σαίξπηρ: Ιούλιος Καίσαρ. Πράξη iv. Σκηνή 3

Πράσινη Βίβλος για μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική της ΕΕ

Περίοδος διαβούλευσης: 7 Ιουνίου 2006 – 30 Ιουνίου 2007

Εισηγήσεις μπορούν να υποβληθούν στη διεύθυνση

Ευρωπαϊκή Επιτροπή - Ειδική Ομάδα Θαλάσσιας Πολιτικής
European Commission – Maritime Policy Task Force
"Πράσινη Βίβλος Θαλάσσιας Πολιτικής"
"Maritime Policy Green Paper"
J-99 7/12

B-1049 Brussels
ec-maritime-green-paper@ec.europa.eu

Δικτυακός τόπος: *http://ec.europa.eu/maritimeaffairs*