

**«Ειδική έκθεση εμπειρογνωμοσύνης για την
προσαρμογή των σχετικών με την
επιχειρηματικότητα πολιτικών και διαδικασιών από
τη θέσπιση ειδικού θεσμικού πλαισίου για το
θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό»**

Αθήνα, Οκτώβριος 2018



Μια πρωτοβουλία του



Σύγχρονες Επιχειρήσεις, Σύγχρονη Ελλάδα



Η παρούσα εργασία έχει εκτελεστεί μέσα στο πλαίσιο της υποστήριξης που παρέχει η Ανώνυμη Εταιρεία Αναπτυξιακών Δράσεων Στέγη της Ελληνικής Βιομηχανίας για την αναβάθμιση της θεσμικής ικανότητας του κοινωνικού εταιρίου ΣΕΒ και με τους όρους και περιορισμούς που προκύπτουν από το σύστημα χρηματοδότησης μέσω ΕΣΠΑ. Για τις επισημάνσεις, θέσεις και προτάσεις που περιλαμβάνονται στην παρούσα εργασία ο αναγνώστης πρέπει να λάβει υπόψη του τα παρακάτω σημεία:

(α) Οι εργασίες που εκπονούνται από την Ανώνυμη Εταιρεία Αναπτυξιακών Δράσεων Στέγη της Ελληνικής Βιομηχανίας μέσα στο παραπάνω πλαίσιο, λόγω της φύσης τους, θεωρούνται εμπιστευτικά εσωτερικά έγγραφα. Η διοίκηση του ΣΕΒ και της Ανώνυμης Εταιρείας Αναπτυξιακών Δράσεων Στέγη της Ελληνικής Βιομηχανίας διατηρούν το αποκλειστικό δικαίωμα της δημοσιοποίησης μέρους ή του συνόλου των εργασιών αυτών. Το δικαίωμα αυτό δεν το έχουν ατομικά οι υπάλληλοι και συνεργάτες της Ανώνυμης Εταιρείας Αναπτυξιακών Δράσεων Στέγη της Ελληνικής Βιομηχανίας ή του ΣΕΒ ούτε οι συγγραφείς των κειμένων ούτε οι ανάδοχοι των εργασιών ούτε όσοι τρίτοι αποκτούν πρόσβαση στις εργασίες αυτές με άδεια της Ανώνυμης Εταιρείας Αναπτυξιακών Δράσεων Στέγη της Ελληνικής Βιομηχανίας για άλλους σκοπούς.

(β) Οι επισημάνσεις, θέσεις και προτάσεις που περιλαμβάνονται στην παρούσα εργασία δεν δεσμεύουν την διοίκηση της Ανώνυμης Εταιρείας Αναπτυξιακών Δράσεων Στέγη της Ελληνικής Βιομηχανίας ή του ΣΕΒ. Η διοίκηση της Ανώνυμης Εταιρείας Αναπτυξιακών Δράσεων Στέγη της Ελληνικής Βιομηχανίας και η διοίκηση του ΣΕΒ διατηρούν την ελευθερία να υιοθετούν ή να απορρίπτουν μέρος ή το σύνολο της παρούσας εργασίας αναφορικά με την χρήση της για τους σκοπούς του ΣΕΒ.

(γ) Μέρος ή όλο της παρούσης εργασίας ενδέχεται να έχει αποτελέσει αντικείμενο εσωτερικής συζήτησης στον ΣΕΒ (πριν και μετά την ολοκλήρωσή της) στην οποία συνήθως συμμετέχουν η διοίκηση και μέλη του ΣΕΒ καθώς και φορείς με τους οποίους ο ΣΕΒ έχει σχέσεις συνεργασίας. Ο τρόπος διεξαγωγής αυτών των συζητήσεων και ο σκοπός τους αίρουν την δυνατότητα εντοπισμού της πατρότητας των θέσεων και ιδεών που κάθε φορά εκφράζονται, όταν αυτές διαμορφώνονται σε κείμενο που χρησιμοποιείται από τον



ΕΠΑνΕΚ 2014-2020
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ



Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Περιεχόμενα

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
1.1. Το Διεθνές και Ευρωπαϊκό πλαίσιο για την οργάνωση του θαλάσσιου χώρου	3
1.1.1. Εισαγωγή	3
1.1.2. Διεθνές πλαίσιο	5
1.1.2.1. Το διεθνές δίκαιο της θάλασσας	5
1.1.2.2. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός	8
1.1.2.3. Το Πρόγραμμα Περιφερειακών Θαλασσών και το Μεσογειακό Σχέδιο Δράσης I	9
1.1.2.4. Το Μεσογειακό Σχέδιο Δράσης II	15
1.1.2.5. Λοιπές Διεθνείς Συμβάσεις	17
1.1.3. Διεθνή προγράμματα και δράσεις	20
1.1.4. Η διακυβερνητική ωκεανογραφική επιτροπή της UNESCO	21
1.1.5. Το πλαίσιο της ΕΕ	23
1.1.5.1. Πρώιμη περίοδος	23
1.1.5.2. Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτικής της ΕΕ	25
1.1.5.3. Γαλάζια ανάπτυξη	29
1.1.5.4. Δεδομένα και Γνώσεις για τη θάλασσα	33
1.1.5.5. Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός και η Οδηγία 2014/89/ΕΕ	34
1.1.5.6. Στρατηγικές για τις Θαλάσσιες Λεκάνες	34
1.1.6. Οι πρωτοπόροι στον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό	35
1.1.6.1. Αυστραλία	36
1.1.6.2. ΗΠΑ	39
1.1.6.3. Βέλγιο	41
1.1.6.4. Γερμανία	44
1.1.6.5. Ηνωμένο Βασίλειο	46
2. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ	48
2.1. Επενδυτικές περιοχές για μια δυναμική ανάπτυξη από τη θάλασσα	48
2.1.1. Έρευνα και εξόρυξη υδρογονανθράκων και άλλων ορυκτών	49
2.1.2. Μεταφορά ενεργειακών πόρων	53
2.1.3. Θαλάσσιες Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας	56
2.1.4. Υδατοδρόμια	58
2.1.5. Μαρίνες και ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση	61

2.1.6. Ωκεάνια Μηχανική.....	65
2.1.7. Γαλάζια Βιοτεχνολογία.....	66
2.2. Χρηματοδότηση της θαλάσσιας επιχειρηματικότητας.....	67
2.2.1. Ευκαιρίες από Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας.....	67
2.2.2. Η κατάσταση στην Ελλάδα σήμερα	69
2.3. Συμπεράσματα.....	71
3. ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ	72
3.1. Η θέση της ΕΕ	72
3.2. Πλωτές μεταφορές.....	74
3.3. Αλιεία και υδατοκαλλιέργειες.....	78
3.3.1. Αλιεία	80
3.3.2. Υδατοκαλλιέργεια.....	82
3.4. Κρουαζιέρα	85
3.5. Συμπεράσματα.....	89
4. ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΧΩΡΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ	91
4.1. Η ρύθμιση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων μέχρι σήμερα.....	91
4.2. Οι κατευθύνσεις για την ανάπτυξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων από την Οδηγία 2014/89/ΕΕ	95
4.3. Η πορεία ενσωμάτωσης της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ στα κράτη-μέλη	96
4.4. Ο νόμος για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό	99
4.5. Συμπεράσματα.....	101
5. Ο ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΙ Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ.....	104
5.1. Η σύσταση για την ολοκληρωμένη διαχείριση της παράκτιας ζώνης.....	104
5.2. Ζητήματα εφαρμογής της Οδηγίας για την ΟΔΠΖ στα κράτη-μέλη.....	105
5.3. Κρίσιμα ζητήματα στη ρύθμιση του παράκτιου χώρου στην Ελλάδα	107
5.4. Συμπεράσματα	108
6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΚΛΙΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ.....	110
7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	123
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	129

Κατάλογος Διαγραμμάτων και Πινάκων

Δ.1 Οι ζώνες της θάλασσας σύμφωνα με τις διατάξεις της UNCLOS.....	8
Δ.2 Οι υπογραφές και επικυρώσεις της σύμβασης της Βαρκελώνης «για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της παράκτιας περιοχής της Μεσογείου»	11
Δ.3 Η Κατάσταση της Σύμβασης της Βαρκελώνης και των Πρωτοκόλλων της στην ΕΕ. 13	
Δ.4 Το δίκτυο των Περιφερειακών κέντρων δραστηριοτήτων του MAP (Regional Activity Centers-Mediterranean Action Plan)	15
Δ.5 Η οργανωτική δομή της δεύτερης φάσης του Μεσογειακού Σχεδίου Δράσης	16
Δ.6 Οι υδροβιότοποι της Συνθήκης Ramsar στην Ελλάδα	18
Δ.7 Διεθνείς συμβάσεις με επιδράσεις στο θαλάσσιο σχεδιασμό	19
Δ.8 Οι Στόχοι για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη του ΟΗΕ (2015-2030).....	20
Δ.9 Σχηματική Απόδοση των βημάτων της Διαδικασίας Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού	22
Δ.10 Ο συνολικός (αναθεωρημένος) αριθμός των περιοχών του δικτύου Natura 2000 της Ελλάδας	24
Δ.11 Οι σημαντικότερες πρωτοβουλίες αναφορικά με την ανάπτυξη της υδατοκαλλιέργειας σε ευρωπαϊκό επίπεδο	31
Δ.12 Οι σημαντικότερες πρωτοβουλίες αναφορικά με την ανάπτυξη του θαλάσσιου και παράκτιου τουρισμού σε ευρωπαϊκό επίπεδο.....	31
Δ.13 Οι σημαντικότερες πρωτοβουλίες αναφορικά με την ανάπτυξη της θαλάσσιας βιοτεχνολογίας	32
Δ.14 Απεικόνιση της τυπολογίας των δεδομένων καταγραφής του δικτύου EMODnet... 33	
Δ.15 Η περιοχή ΘΧΣ του Μεγάλου Κοραλλιογενούς υφάλου της Αυστραλίας.....	39
Δ.16 Οι περιοχές εφαρμογής Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού στις ΗΠΑ.....	41
Δ.17 Ο χάρτης του Αναθεωρημένου Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδίου του Βελγίου (2014).....	43
Δ.18 Βασικότεροι Τομείς θαλάσσιας δραστηριότητας	48
Δ.19 Οι θαλάσσιες περιοχές έρευνας και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων σε Ευρώπη (υφιστάμενες) (α) και Ελλάδα (υφιστάμενες και προγραμματιζόμενες) (β)	50
Δ.20 Μεταφορά ενεργειακών πόρων (α) μέσω αγωγών (υφιστάμενη και σχεδιαζόμενη) και (β) υποθαλάσσιων καλωδίων (υφιστάμενα) στον θαλάσσιο χώρο	54
Δ.21 (α) Η εκμετάλλευση της υπεράκτιας αιολικής ενέργειας στην ΕΕ και (β) η εκμετάλλευση της παλιρροϊκής ενέργειας (υφιστάμενη και προγραμματιζόμενη) στην ΕΕ	58
Δ.22 Το σχεδιαζόμενο δίκτυο της πρώτης φάσης των Υδατοδρομίων της Ελληνικά Υδατοδρόμια	61
Δ.23 Πωλήσεις σκαφών στην Ελλάδα, ανά κατηγορία (2015).....	62
Δ.24 Κατανομή σκαφών στην Ελλάδα, ανά κατηγορία (2015)	63
Δ.25 Οργανωμένες μαρίνες και θέσεις ελλιμενισμού στην Ελλάδα	64
Δ.26 Οι τεχνητές επιφάνειες στο θαλάσσιο χώρο του Ντουμπάι (υφιστάμενες και προγραμματιζόμενες).....	65
Δ.27 Δορυφορική εικόνα της κατασκευής της Forest City	66

Δ.28 Η κατανομή των πόρων των ευρωπαϊκών διαρθρωτικών και επενδυτικών ταμείων στην ΕΕ για την προγραμματική περίοδο 2014-2020	68
Δ.29 Η κατανομή των πόρων των ευρωπαϊκών διαρθρωτικών και επενδυτικών ταμείων στην Ελλάδα για την προγραμματική περίοδο 2014-2020	70
Δ.30 Η πορεία εφαρμογής των ευρωπαϊκών διαρθρωτικών και επενδυτικών ταμείων στην Ελλάδα.....	70
Δ.31 Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία των θαλάσσιων οικονομικών δραστηριοτήτων στην ΕΕ, σε εκ. € (2010, 2020, 2030)	72
Δ.32 Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία των θαλάσσιων οικονομικών δραστηριοτήτων στην ΕΕ, σε εκ. €, ανά κλάδο (2010, 2020, 2030)	73
Δ.33 Διάρθρωση θαλάσσιων οικονομικών δραστηριοτήτων στην ΕΕ, σε όρους ΑΠΑ (2010, 2020, 2030).....	73
Δ.34 Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία πλωτών μεταφορών στην ΕΕ 28, σε εκ. € (2008-2016).....	74
Δ.35 Συμμετοχή πλωτών μεταφορών στο ΑΕΠ σε επιλεγμένες χώρες της ΕΕ 28 (2016)	74
Δ.36 Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία πλωτών μεταφορών των τριών πρώτων χωρών στην ΕΕ 28, σε εκ. € (2008-2016).....	75
Δ.37 Βασικά μεγέθη κλάδου πλωτών μεταφορών στην Ελλάδα και την ΕΕ και μερίδιο Ελλάδας (2015)	75
Δ.38 Αποβιβασθέντες και επιβιβασθέντες επιβάτες ακτοπλοΐας στην ΕΕ 28, σε χιλ. (2008-2015).....	76
Δ.39 Αποβιβασθέντες και επιβιβασθέντες επιβάτες ακτοπλοΐας, σε χιλ., στις τρεις πρώτες χώρες στην ΕΕ 28 (2008-2015) και μερίδια ανά χώρα (2015).....	76
Δ.40 Εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα στην ΕΕ 28, σε TEU (2008-2015)..	77
Δ.41 Εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα, σε TEU, στις τρεις πρώτες χώρες στην ΕΕ 28 και την Ελλάδα (2008-2015) και μερίδια ανά χώρα (2015).....	77
Δ.42 Μεγαλύτερα λιμάνια σε εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα στην ΕΕ 28, σε TEU (2008-2015).....	78
Δ.43 Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία αλιείας και υδατοκαλλιέργειας στην ΕΕ 28, σε εκ. € (2008-2016).....	78
Δ.44 Συμμετοχή αλιείας και υδατοκαλλιέργειας στο ΑΕΠ σε επιλεγμένες χώρες της ΕΕ 28 και την Τουρκία (2015)	79
Δ.45 Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία αλιείας και υδατοκαλλιέργειας των τριών πρώτων χωρών στην ΕΕ28, σε εκ. € (2008-2016).....	79
Δ.46 Βασικά μεγέθη αλιείας στην Ελλάδα και την ΕΕ 28 και μερίδιο Ελλάδας (2015)....	80
Δ.47 Αλιευτικός στόλος των τριών πρώτων χωρών στην ΕΕ 28, σε σκάφη (2008-2016) και μερίδια ανά χώρα (2016)	80
Δ.48 Αλιεύματα των τριών πρώτων χωρών στην ΕΕ 28, σε χιλ. τόνους (2008-2016) και μερίδια ανά χώρα (2016).....	81
Δ.49 Διάρθρωση παραγωγή ψαριών υδατοκαλλιέργειας στην Ευρώπη, ανά είδος (2016)	82
Δ.50 Παραγωγή λαβρακίου και τσιπούρας στη Μεσόγειο, σε τόνους (2008-2016).....	83

Δ.51 Παραγωγή λαβρακίου και τσιπούρας, σε τόνους, στις τρεις πρώτες μεσογειακές χώρες (2008-2016) και μερίδια ανά χώρα (2016)	83
Δ.52 Βασικά στοιχεία μονάδων θαλάσσιας ιχθυοκαλλιέργειας (2015)	84
Δ.53 Εισπράξεις κρουαζιέρας και λοιπές ταξιδιωτικές στην Ελλάδα, σε εκ. € (2012-2017) και μερίδιο εισπράξεων κρουαζιέρας επί του συνόλου τουριστικών εισπράξεων (2012-2017).....	85
Δ.54 Κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας στην Ελλάδα και τη Μεσόγειο, σε χιλ. (2012-2016)	86
Δ.55 Διάρθρωση κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, ανά χώρα (2012, 2016)	86
Δ.56 Κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας στους λιμένες αφετηρίας στην Ελλάδα και τη Μεσόγειο, σε χιλ. (2012-2016) και μερίδια ανά χώρα (2016)	87
Δ.57 Συμμετοχή κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας στους λιμένες αφετηρίας στο σύνολο των κινήσεων στην Ελλάδα και τη Μεσόγειο (2012-2016)	87
Δ.58 Διάρθρωση κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας στους λιμένες αφετηρίας στη Μεσόγειο, ανά χώρα (2012, 2016).....	88
Δ.59 Κύριοι λιμένες κρουαζιέρας σε κινήσεις επιβατών, σε χιλ. και μερίδιο στην Ελλάδα (2016).....	88
Δ.60 Οι Περιοχές Ανάπτυξης Υδατοκαλλιεργειών (ΠΑΥ) του ΕΠΧΣΑΑ για τις Υδατοκαλλιέργειες	93
Δ.61 Ζητήματα επί του θεσμικού πλαισίου χωροθέτησης και αδειοδότησης των ΑΠΕ ...	94
Δ.62 Η πορεία υλοποίησης του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού σε χώρες της ΕΕ	98
Δ.63 Η πορεία υπογραφής, επικύρωσης και θεσμικής ισχύς του Πρωτοκόλλου για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών των χωρών της Μεσογείου.....	105
Δ.64 Ανάλυση αποκλίσεων Ν 45446/2018 για τον θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό σε Σχέση με την Οδηγία 2014/89/ΕΕ «περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό» και τον Ν 4447/2016 «Χωρικός σχεδιασμός - Βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες διατάξεις».....	112
Δ.65 Συνοπτική αποτίμηση του θεσμικού πλαισίου για τη χωρική οργάνωση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων Οδηγίας 2014/89/ΕΕ VS Νόμος 4546/2018 ΘΧΣ (ΦΕΚ 101/Α/12-06-2018)	124
Δ.66 Συνοπτική αποτίμηση του θεσμικού πλαισίου για τη χωρική οργάνωση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων Νόμος 4546 /2018 VS Ν 4447/2016 Χωρικό Σχεδιασμό .	124

Ακρωνύμια

ΑΚΡΩΝΥΜΙΟ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
ICZM	Integrated Coastal Zone Management
IOC	Intergovernmental Oceanographic Commission
MAP	Mediterranean Action Plan
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
ΑΟΖ	Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη
ΑΠΕ	Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΤΘΑ	Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας
ΘΧΣ	Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός
ΙΜΟ	International Maritime Organization
ΚΑΠ	Κοινή Αλιευτική Πολιτική
ΜΣΔ	Μεσογειακό Σχέδιο Δράσης
ΟΗΕ	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΟΘΠ	Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική
ΣΕΒ	Σύνδεσμος Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελλάδα είναι η χώρα με την 9η μεγαλύτερη ακτογραμμή παγκοσμίως (15.147 χλμ.) και με περίπου 6.000 νησιά και βραχονησίδες ([World Resources Institute, 2012](#)· [Visit Greece, 2018](#)). Σήμερα στην παράκτια ζώνη της χώρας συγκεντρώνονται σχεδόν το 80% των βιομηχανικών δραστηριοτήτων, το 90% του τουρισμού και της αναψυχής, το 35% της αγροτικής γης, καθώς και ένα σημαντικό τμήμα των βασικών υποδομών (λιμάνια, αεροδρόμια, οδικά δίκτυα, ηλεκτρικό δίκτυο, τηλεπικοινωνίες) ([OECD, 2009:218](#)). Ωστόσο, παρά το σημαντικό θαλάσσιο της πλούτο, 197 χρόνια μετά την ίδρυση του σύγχρονου Ελληνικού κράτους, η χώρα μας δεν διαθέτει ακόμη εθνικό χωρικό σχεδιασμό για την ανάπτυξη των θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Μεταφορές, αλιεία, ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και υποθαλάσσια ενεργειακά δίκτυα, υδατοκαλλιέργειες, τουριστικές, ναυπηγικές και εξορυκτικές δραστηριότητες, αναζητούν ένα σταθερό και λειτουργικό πλαίσιο θαλάσσιου χωρικού σχεδιασμού για να αναπτυχθούν και να προσφέρουν νέες θέσεις εργασίας.

Όμως, όπως και σε πολλά άλλα ζητήματα, η Ευρωπαϊκή κανονιστική πραγματικότητα είναι τελικά αυτή που μας υποχρεώνει να καλύψουμε και αυτό το σημαντικό κενό στο ρυθμιστικό περιβάλλον. Στην Ελλάδα, η ενσωμάτωση της [Οδηγίας 2014/89/ΕΕ](#) για τη θέσπιση πλαισίου για τον Θαλάσσιο Χωρικό Σχεδιασμό (ΘΧΣ), πραγματοποιήθηκε με καθυστέρηση 4 ετών από την εισαγωγή του ευρωπαϊκού κανονιστικού πλαισίου και ενός (και πλέον) έτους από την λήξη της προθεσμίας που είχε τεθεί. Πολύ πρόσφατα, τον Ιούνιο του 2018 ψηφίστηκε ο Ν.4546/2018 ([ΦΕΚ 101/Α/12-06-2018](#)) για την ενσωμάτωση στην ελληνική έννομη τάξη της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ, καθορίζοντας το γενικό πλαίσιο εφαρμογής του ΘΧΣ για τη βιώσιμη ανάπτυξη της θαλάσσιας οικονομίας, την ανάπτυξη των θαλάσσιων περιοχών, τη βιώσιμη χρήση των πόρων. Μέσω του ΘΧΣ και της θεσμοθέτησης των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων, αναμένεται να υπάρξει ένα σαφές πλαίσιο για τη χωρική οργάνωση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Ωστόσο η θαλάσσια δραστηριότητα εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό και από τον χερσαίο χώρο (πρόβλεψη συμπληρωματικών δραστηριοτήτων) γεγονός που -και στην περίπτωση της Ελλάδας- περιπλέκει το ζήτημα τόσο των αρμοδιοτήτων όσο και του σχεδιασμού καθαυτού.

Ο (νέος) θαλάσσιος χωρικός σχεδιασμός θα πρέπει να βρει τη σωστή ισορροπία μεταξύ της βιωσιμότητας του θαλάσσιου οικοσυστήματος της χώρας μας και των σημαντικών επενδύσεων που μπορούν να γίνουν σε θάλασσα και ακτές. Για το σκοπό αυτό, στη

παρούσα μελέτη θα αναλυθούν μεταξύ άλλων τομείς με σημαντικές και ανεκμετάλλευτες επενδυτικές ευκαιρίες που πρέπει να ενταχθούν οργανικά στο ΘΧΣ της Ελλάδας, εάν επιθυμείται ένας συνολικός σχεδιασμός και η προσέλκυση νέων επενδύσεων με όρους βιωσιμότητας. Στην παρούσα χρονική στιγμή, όπου η χώρα ξαναβρίσκεται σταδιακά στο επίκεντρο του επενδυτικού ενδιαφέροντος, η πολιτεία πρέπει να θέσει τις βάσεις για ένα αποτελεσματικό ΘΧΣ χωρίς επικαλύψεις και συγκρούσεις με τα υφιστάμενα σχέδια του θαλάσσιου και παράκτιου χώρου (Τοπικά Χωρικά Σχέδια, Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια, Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης –πλέον Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια- για τη Βιομηχανία, τον Τουρισμό, τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας και τις Υδατοκαλλιέργειες). Θεωρείται δε κρίσιμης σημασίας ζήτημα η διασφάλιση αυξημένης συνοχής και συντονισμού μεταξύ των σχεδίων, ώστε να αποφευχθούν επικαλύψεις ή/και αντικρουόμενες χωροταξικές προσεγγίσεις μεταξύ των διαφόρων επιπέδων σχεδιασμού. Μια τέτοια κατεύθυνση εγγυάται μεγαλύτερη ασφάλεια δικαίου και μπορεί να απελευθερώσει την αναπτυξιακή δυναμική, εκπέμποντας το σωστό μήνυμα στους επενδυτές.

Ο ανταγωνισμός που επικρατεί για τις διαφορετικές εγκαταστάσεις, δραστηριότητες και κλάδους οικονομικής ανάπτυξης, επιβάλλει μια αποτελεσματική και ολοκληρωμένη διαχείριση, ώστε αφενός να αποφευχθούν οι πιθανές συγκρούσεις και αφετέρου να δημιουργηθούν συνέργειες μεταξύ διαφορετικών και όχι πάντα συγκρουόμενων δραστηριοτήτων.

Επιπλέον, μέσω του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού γίνεται εφικτό να χωροθετούνται επάλληλα χρήσεις διαφορετικού χαρακτήρα, καθώς ο σχεδιασμός μπορεί να συντελείται ταυτόχρονα και στις τρεις διαστάσεις του θαλάσσιου χώρου, δηλαδή το βυθό, τη στήλη ύδατος και την επιφάνεια, και να επιτρέπει την αξιοποίηση της ίδιας θαλάσσιας περιοχής για την ανάπτυξη περισσότερων της μίας χρήσεων.

Κατανοώντας τις αυξημένες δυσκολίες αλλά και τις υπάρχουσες τεκμηριωμένες επιστημονικά διαφορετικές προσεγγίσεις στο σχεδιασμό του θαλάσσιου χώρου, η εκπόνηση της συγκεκριμένης μελέτης έχει σκοπό τον προσδιορισμό συγκεκριμένων προτάσεων που θα συμβάλλουν τόσο στην ομαλή μετάβαση προς έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό του θαλάσσιου χώρου, γεγονός που αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την ενίσχυση της ανάπτυξης και την προσέλκυση επενδύσεων, όσο και την προσαρμογή των επιχειρήσεων στις θεσμικές και οργανωτικές αλλαγές που αυτός επιφέρει.

1.1. Το Διεθνές και Ευρωπαϊκό πλαίσιο για την οργάνωση του θαλάσσιου χώρου

Στο κεφάλαιο αυτό θα αναλυθούν οι σημαντικότερες εξελίξεις που καταγράφονται σε διεθνές επίπεδο, και οι οποίες επηρεάζουν πρωτίστως το ευρύτερο θεσμικό πλαίσιο οργάνωσης του θαλάσσιου χώρου. Σε πρώτη φάση παρουσιάζονται οι σημαντικότεροι σταθμοί στην ευρύτερη δραστηριότητα διεθνών οργανισμών και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπλέον, δίδεται έμφαση στις δράσεις που λαμβάνονται για την ανάπτυξη και εκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων τόσο σε επίπεδο ΕΕ όσο και σε χώρες που ανέπτυξαν σημαντική εμπειρία στην ανάπτυξη του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού, προκειμένου να εξαχθούν διδάγματα για την όσο το δυνατόν συντονισμένη και ολοκληρωμένη εφαρμογή του στο ελληνικό κράτος.

1.1.1. Εισαγωγή

Η διαμόρφωση μίας αναπτυξιακής στρατηγικής για τους θαλάσσιους πόρους, η οποία είναι άμεσα συνδεδεμένη με τη χωρική οργάνωση των δραστηριοτήτων, είναι απότοκος μιας συνεχώς εξελισσόμενης προβληματικής για τη θαλάσσια ανάπτυξη, η αφετηρία της οποίας τοποθετείται πολύ πριν την πρόβλεψή της από τις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε διεθνές επίπεδο, λόγω της δραστηριότητας οργανισμών όπως τα Ηνωμένα Έθνη και η αυτόνομη Διακυβερνητική Ωκεανογραφική Επιτροπή της UNESCO (Intergovernmental Oceanographic Commission of UNESCO/ IOC-UNESCO) παράγεται -ήδη από το 1960- μία σημαντική γνώση για το θαλάσσιο περιβάλλον, η οποία συνέβαλλε με τη σειρά της στη διαμόρφωση των σύγχρονων πολιτικών πολλών κρατών¹.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) συμμετέχει ενεργά ως συμβαλλόμενο μέλος στις αποφάσεις του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), αναλαμβάνοντας σημαντικές πρωτοβουλίες για το θαλάσσιο περιβάλλον, αλλά η θεσμική ενασχόληση με τα σχετικά ζητήματα έλαβε τη μορφή ολοκληρωμένης πολιτικής μόλις το 2007, με την εισαγωγή της Μπλε Βίβλου, όπως έχει επικρατήσει να λέγεται το κείμενο το κείμενο πολιτικής της Ένωσης για τον συγκεκριμένο τομέα. Οι πρώτες δράσεις για την εφαρμογή της ολοκληρωμένης πολιτικής για τη βιώσιμη ανάπτυξη του θαλάσσιου και ναυτιλιακού τομέα σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, ελήφθησαν υπό τον συντονισμό και τις πρωτοβουλίες της τότε επιτρόπου Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας της ΕΕ Μαρίας Δαμανάκη (κατά τη διάρκεια της θητείας

¹ Περισσότερες πληροφορίες για τη Σύμβαση UNCLOS στο United Nations Convention on the Law of the Sea

της οποίας καθορίστηκαν οι δράσεις και υλοποιήθηκε για πρώτη φορά η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια πολιτική της ΕΕ). Όπως έχει επισημάνει σε σχετικές της ομιλίες² ότι η γαλάζια ανάπτυξη αποτελεί μια ελπίδα για την Ευρωπαϊκή Ένωση συνολικά, συμβάλλοντας στην οικονομική σταθεροποίηση και ανάκαμψη. Επιπλέον επεσήμανε ότι η γαλάζια οικονομία βρίσκεται σήμερα στην κορυφή της πολιτικής ατζέντας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής καθώς έχει υπολογιστεί πως με τις κατάλληλες επενδύσεις μπορούν να δημιουργηθούν περίπου ενάμισι εκατομμύριο νέες θέσεις εργασίας μέχρι το 2020. Παράλληλα αναδεικνύει την σημαντική πρωτοβουλία ότι το Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας παρέχει κίνητρα για την ανάπτυξη της υδατοκαλλιέργειας που είναι φιλική προς το περιβάλλον και για τον περιορισμό των επιπτώσεων της υδατοκαλλιέργειας στη θάλασσα. Ιδιαίτερη έμφαση δίδεται στη προώθηση νέων εμπορεύσιμων ειδών που προορίζονται τόσο για κατανάλωση όσο και για την παρασκευή φαρμάκων, βιοκαυσίμων ή χημικών προϊόντων. Τέλος, τονίζεται και η σημασία του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού για την ορθολογική χρήση του θαλάσσιου χώρου, έτσι ώστε όσοι δραστηριοποιούνται επιχειρηματικά στον κλάδο να γνωρίζουν τι μπορούν να κάνουν και πού, καθώς και τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά την αδειοδότηση. Σήμερα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προωθεί με ταχείς ρυθμούς τη μεταρρύθμιση της αλιείας με στόχο την αύξηση των εισοδημάτων του κλάδου και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς του στην παγκόσμια οικονομία (EMFF proposal for 2021-2027).

Στο πλαίσιο αυτό, γίνεται κατανοητό ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για περισσότερο από δέκα έτη εφαρμόζει μία ολοκληρωμένη πολιτική για τη βιώσιμη ανάπτυξη του θαλάσσιου και ναυτιλιακού τομέα. Κεντρική ιδέα της συγκεκριμένης πολιτικής αποτελεί η παραδοχή ότι η ανταγωνιστικότητα και κοινωνική ευημερία της ευρωπαϊκής οικονομίας συνδέεται άρρηκτα με τη θάλασσα. Σύντομα όμως έγινε αντιληπτό πως τα ζητήματα που σχετίζονται με τη ρύθμιση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων δεν εμπίπτουν στην αρμοδιότητα ενός μόνο πεδίου πολιτικής, και προκειμένου να υπάρξει καλύτερος συντονισμός, ορίστηκαν όπως συμβαίνει για τις περισσότερες πλέον των ευρωπαϊκών πολιτικών, επιμέρους διατομεακές πολιτικές. Μεταξύ αυτών, κεντρικό ρόλο κατέχει η «Γαλάζια Ανάπτυξη» η

² Ομιλία Μαρίας Δαμανάκη σε συνέδριο στη Ρόδο για τη “γαλάζια οικονομία”. Διαθέσιμη [εδώ](#), Press Conference on the Common Fisheries Policy reform package: speaking points, Breaking the circle: introducing a new Common Fisheries Policy Διαθέσιμο [εδώ](#). Άρθρο Μ. Δαμανάκη Η Γαλάζια Ανάπτυξη «κλειδί» στην ευρωπαϊκή ανάκαμψη στο Foreign Affairs, διαθέσιμο [εδώ](#).

οποία αποτελεί τον μακροχρόνιο στρατηγικό σχεδιασμό της Ένωσης για τις θαλάσσιες δραστηριότητες με σημαντικό αντίκτυπο στην οικονομία.

Για την εφαρμογή της πολιτικής για τη «Γαλάζια Ανάπτυξη», έχουν επιλεγεί - προς το παρόν - τρία οριζόντια εργαλεία εφαρμογής, με ένα εκ των σημαντικότερων να αποτελεί αυτό του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (ΘΧΣ). Μέσω αυτού επιδιώκεται να οργανωθεί στο «θαλάσσιο χώρο» το πλήθος των δραστηριοτήτων των θαλάσσιων περιοχών για την επίτευξη των οικολογικών, οικονομικών και κοινωνικών στόχων. Ο τελευταίος έχει αποτελέσει πεδίο έντονης δραστηριότητας καθώς σύμφωνα με την Οδηγία 2014/89/ΕΕ που τον προδιαγράφει, θα πρέπει όλα τα κράτη-μέλη να έχουν ήδη -από τον Σεπτέμβριο του 2016- ενσωματώσει στο εθνικό δίκαιο τη σχετική Οδηγία, και επιπλέον μέχρι το 2021 να έχουν θεσμοθετήσει θαλάσσια χωροταξικά σχέδια.

Τα πρώτα δείγματα θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, στο πλαίσιο της δραστηριότητας χωρών εκτός ΕΕ, εντοπίζονται πριν από σαράντα έτη περίπου, στην Αυστραλία και ειδικότερα στην περιοχή του Μεγάλου Κοραλλιογενούς (Great Barrier Reef). Σε μία επόμενη φάση ακολούθησαν οι ΗΠΑ αλλά και χώρες της Ασίας, συμπεριλαμβανομένης της Κίνας και του Βιετνάμ που εισάγουν τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό για την επίτευξη πολλαπλών στόχων (οικονομικών και περιβαλλοντικών). Τέλος αναλύονται οι πρωτοβουλίες χωρών της Ευρώπης στην οργάνωση και το σχεδιασμό των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, πριν από την επίσημη πρόβλεψη σε επίπεδο ΕΕ.

1.1.2. Διεθνές πλαίσιο

1.1.2.1. Το διεθνές δίκαιο της θάλασσας

Τα Ηνωμένα Έθνη, στο πλαίσιο των αρχών των ιδρυτικών τους διατάξεων και προκειμένου να συμβάλουν στη διατήρηση της ειρήνης, της δικαιοσύνης σε όλες τις χώρες, κατέστησαν σαφές κατά τις διασκέψεις στη Γενεύη το 1958 και 1960 ότι θα πρέπει να υπάρξει μία αποδεκτή σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας, η ολοκληρωμένη μορφή της οποίας παρουσιάζεται το 1982 στο Montego Bay της Τζαμάικα. Η Σύμβαση τέθηκε σε ισχύ το 1994 (UNCLOS) και σήμερα αποτελεί το παγκόσμιο αναγνωρισμένο καθεστώς που ασχολείται με το δίκαιο της θάλασσας. Κεντρική ιδέα της Σύμβασης UNCLOS είναι ότι τα προβλήματα του θαλάσσιου χώρου είναι αλληλένδετα και θα πρέπει να αντιμετωπίζονται συνολικά.

Το πλήρες κείμενο της Σύμβασης περιλαμβάνει 320 άρθρα και εννέα παραρτήματα, τα οποία αφορούν διάφορες πτυχές του ωκεάνιου χώρου, όπως η οριοθέτηση, ο περιβαλλοντικός έλεγχος, η θαλάσσια επιστημονική παρατήρηση και έρευνα, οι οικονομικές και εμπορικές δραστηριότητες, η τεχνολογική ανάπτυξη, η διευθέτηση των διαφορών μεταξύ των κρατών και πολλά ακόμη πεδία.

Η Ελλάδα επικυρώνει τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας τον Ιούνιο του 1995 (N.2321/1995, ΦΕΚ 136/A/23-06-1995). Όπως γίνεται κατανοητό, οι προβλέψεις και τα όσα ισχύουν από τη σύμβαση UNCLOS σχετίζονται με όλες τις πτυχές των θαλάσσιων ζητημάτων, επομένως και με την οργάνωση και ανάπτυξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων και την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας. Στο πλαίσιο του παρόντος, έχει νόημα να αναλυθεί -εν συντομία- τι ισχύει αναφορικά με την οριοθέτηση του θαλάσσιου χώρου, καθώς τα από τις σχετικές διατάξεις, προκύπτουν συγκεκριμένα όρια θα αποτελέσουν τη βάση αναφοράς του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, ή με άλλα λόγια του χωρικού εύρους σχεδιασμού των επιτρεπόμενων δραστηριοτήτων.

Σύμφωνα με τη Σύμβαση για το δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), στις θαλάσσιες περιοχές μπορούν να διακριθούν οι ακόλουθες θαλάσσιες ζώνες (βλ. Εικόνα Δ.1):

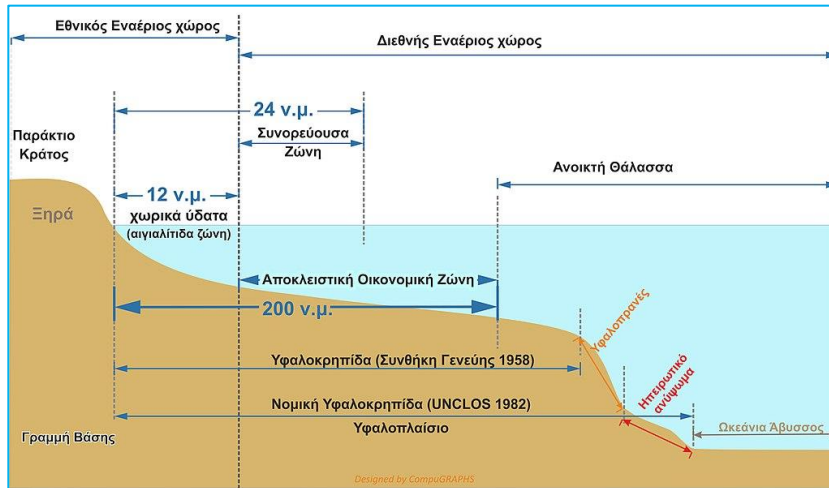
- Εσωτερικά Ύδατα (internal waters): το σύνολο των στάσιμων ή ρεόντων επιφανειακών υδάτων και υπόγειων υδάτων που βρίσκονται προς την πλευρά της ξηράς σε σχέση με τη γραμμή βάσης (territorial sea baseline). Στα εσωτερικά ύδατα είναι κυρίαρχο το παράκτιο κράτος και δεν επιτρέπεται η ελεύθερη διέλευση πλοίων άλλων χωρών.
- Χωρικά ύδατα (Territorial Sea) ή αιγιαλίτιδα ζώνη (για την ελληνική ορολογία): εκτείνονται σε ένα εύρος έως 12 ναυτικών μιλίων από τη γραμμή βάσης (αφορούν την υδάτινη στήλη, τον βυθό, το υπέδαφος αλλά και τον εναέριο χώρο), εντός των οποίων τα κράτη είναι ελεύθερα να επιβάλουν οποιοδήποτε κανόνα δικαίου, να ρυθμίσουν οποιαδήποτε χρήση και να εκμεταλλευτούν οποιονδήποτε πόρο. Στα χωρικά ύδατα επιτρέπεται το δικαίωμα της «αθώας διέλευσης» πλοίων και αεροσκαφών (συνεχής, γρήγορη διέλευση που δεν διαταράσσει την ειρήνη και την ασφάλεια του παράκτιου κράτους).
- Συνορεύουσα Ζώνη (contiguous zone): ζώνη που έχει ως εσωτερικό όριο το εξωτερικό των χωρικών υδάτων και εξωτερικό όριο έως τα 24 ν.μ. από τη γραμμή

- βάσης των χωρικών υδάτων. Στη συνορεύουσα ζώνη το παράκτιο κράτος δεν ασκεί πλήρη κυριαρχία αλλά τον αναγκαίο έλεγχο για την αποτροπή συγκεκριμένων παραβάσεων που αφορούν την εθνική του νομοθεσία σε υγειονομικά, τελωνειακά, μεταναστευτικά και δημοσιονομικά θέματα.
- Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη / ΑΟΖ (Exclusive Economic Zone / EEZ): ΑΟΖ είναι ο θαλάσσιος βυθός και το υπέδαφός του που εκτείνεται πέραν των χωρικών υδάτων μέχρι (δυνητικά), την απόσταση των 200 ν.μ. από τη γραμμή βάσης. Στην ΑΟΖ το κράτος δεν ασκεί πλήρη κυριαρχία αλλά κυριαρχικά δικαιώματα. Το καθεστώς της ΑΟΖ καλύπτει όλους του φυσικούς πόρους, ζωντανούς και μη, καθώς και τις δραστηριότητες οικονομικής εκμετάλλευσής τους, έρευνας και περιβαλλοντικής προστασίας. Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη έχουν μόνο τα νησιά που κατοικούνται γεγονός που προκύπτει από την παρουσία κατοίκων, ενός φαροφύλακα, κατοικίδιων, καλλιεργούμενων εκτάσεων και οτιδήποτε άλλο αποδεικνύει οικονομική δραστηριότητα. Για όλα τα άλλα νησιά και τις βραχονησίδες, όμως, ισχύει κανονικά η διάταξη των 12 ναυτικών μιλίων της αιγιαλίτιδας ζώνης. Τα δικαιώματα ενός κράτους στην ΑΟΖ δημιουργούνται μόνο κατόπιν διακήρυξης των κυριαρχικών του δικαιωμάτων. Το καθεστώς της ΑΟΖ επιτρέπει ρητώς την κατασκευή και χρήση τεχνητών νησιών, εγκαταστάσεων, και άλλων κατασκευών, την επιστημονική έρευνα και τη προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Εντός της ΑΟΖ ενός κράτους όλα τα κράτη έχουν δικαίωμα ναυσιπλοΐας, υπερπτήσης, πόντισης καλωδίων και αγωγών και άλλων χρήσεων, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο της θάλασσας.
 - Ηπειρωτική Υφαλοκρηπίδα (Continental shelf) Είναι ο θαλάσσιος βυθός και το υπέδαφος που εκτείνεται πέραν των χωρικών υδάτων μέχρι (δυνητικά), την απόσταση των 200 ναυτικών μιλίων (και μέχρι την απόσταση του εξωτερικού ορίου του υφαλοπλαισίου εάν εκτείνεται πέραν των 200 ν.μ.). Στην υφαλοκρηπίδα το κράτος δεν ασκεί πλήρη κυριαρχία αλλά κυριαρχικά δικαιώματα για την εξερεύνηση και εκμετάλλευση των φυσικών της πόρων. Η έννοιά της εξασθενεί καθώς υπερκαλύπτεται από αυτή της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ).
 - Ανοικτή θάλασσα (High Seas): βρίσκεται πέρα από το όριο της υφαλοκρηπίδας. Ισχύει η αρχή της ελεύθερης ναυσιπλοΐας, αλιείας, πόντισης καλωδίων, και αγωγών επιστημονικής έρευνας.

Η οριοθέτηση των παραπάνω ζωνών φαίνεται στο ακόλουθο διάγραμμα:

Δ.1 Οι ζώνες της θάλασσας σύμφωνα με τις διατάξεις της UNCLOS

Πηγή: [Wikimedia Commons](#)



Το ζήτημα της οριοθέτησης των θαλασσίων ζωνών στην Μεσόγειο Θάλασσα και ειδικότερα στην Ανατολική Μεσόγειο είναι γνωστό και δισεπίλυτο, καθώς εκτός από γεωγραφικό είναι και πολιτικό. Στην περίπτωση που οι ΑΟΖ αλληλοεφάπτονται, έγκειται στις χώρες που τις διεκδικούν να ορίσουν από κοινού θαλάσσια σύνορα. Στην Ελλάδα σήμερα υπάρχουν κηρυγμένα χωρικά ύδατα για τον θαλάσσιο χώρο στα 6ν.μ. από τη γραμμή βάσης σύμφωνα με τον Αν. Νόμο 230/1936 (ΦΕΚ Α-450/13-10-1936) (και 10 ν.μ. για τον εναέριο χώρο). Η Ελλάδα δεν έχει ορίσει ΑΟΖ με καμία γείτονα χώρα, αν και έχει το δικαίωμα να το πράξει σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας και τη διεθνή νομοθεσία.

1.1.2.2. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

Στο διεθνές ρυθμιστικό πλαίσιο σήμερα βρίσκονται σε ισχύ Διεθνείς Συμβάσεις δεσμευτικού χαρακτήρα για τα κράτη που προσχωρούν σε αυτές. Τα τελευταία έτη παρατηρείται ότι όλο και περισσότερα κράτη βρίσκονται προς την κατεύθυνση συμμόρφωσης με τους κανόνες των διάφορων Συμβάσεων για το θαλάσσιο περιβάλλον, και σταδιακά, ένα μεγάλο ποσοστό τις επικυρώνει. Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), θεωρείται θεμελιώδους σημασίας και παρουσιάστηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο διακριτά, καθώς το αντικείμενο της αποκτά ιδιαίτερη σημασία για το εύρος αλλά και το είδος των θαλάσσιων δραστηριοτήτων καθώς και για την αρμοδιότητα του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού. Στο παρόν κεφάλαιο θα

παρουσιαστούν εν συντομία οι σημαντικότερες Διεθνείς Συμβάσεις που σχετίζονται με επιμέρους ζητήματα που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά το σχεδιασμό ή κατά την υλοποίηση ενός επενδυτικού σχεδίου.

Σε θεσμικό επίπεδο, κεντρικό ρόλο διαδραματίζει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization/ IMO) στον οποίο συμμετέχουν 173 κράτη (και επιπλέον 3 συνδεδεμένα). Ακόμη, συμβουλευτικό ρόλο στις διεργασίες του IMO έχουν 64 διακυβερνητικές οργανώσεις και 79 Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις. Από τις Συμβάσεις³ που έχουν εκδοθεί στο πλαίσιο της Συνθήκης του UNCLOS (και τις οποίες έχει επικυρώσει στο σύνολό τους το Ελληνικό κράτος), απορρέει ένα σύνολο από κανόνες και ρυθμίσεις ή μέτρα που καθορίζουν επί της ουσίας τις αναπτυξιακές δυνατότητες του θαλάσσιου χώρου. Σε αυτές εντοπίζονται οι εξής:

- Διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), που ισχύει από το 1974 με τροποποιήσεις.
- Διεθνής σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το σχετικό πρωτόκολλο του 1978 και το πρωτόκολλο του 1997 (MARPOL).
- Σύμβαση περί Διεθνών Κανονισμών Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα (COLREGs) του 1972.
- Σύμβαση για τη διευκόλυνση της διεθνούς θαλάσσιας κυκλοφορίας (FAL) του 1965.

1.1.2.3. Το Πρόγραμμα Περιφερειακών Θαλασσών και το Μεσογειακό Σχέδιο Δράσης I

Η έννοια των περιφερειακών θαλασσών δεν σχετίζεται τόσο με γεωγραφικές, γεωμορφολογικές ή άλλες παραμέτρους, αλλά χρησιμοποιείται προκειμένου να εντοπίσει και να περιγράψει τις πολιτικές που στοχεύουν στη δημιουργία και υποστήριξη δικτύων πολυμερούς, διακρατικής συνεργασίας σε θαλάσσιες ενότητες που αντιμετωπίζουν κοινά ζητήματα περιβαλλοντικής κυρίως φύσεως. Απώτερος σκοπός είναι η δημιουργία δικτύων

³ Σύμφωνα με την ιστοσελίδα του IMO, ο Οργανισμός έχει καταρτίσει μέχρι σήμερα 31 Συμβάσεις που εστιάζουν σε όλο το εύρος των θεμάτων που σχετίζονται με τη θαλάσσια ασφάλεια, τη διασύνδεση πλοίου – λιμένα και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Περισσότερες πληροφορίες:

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx>

και συμπράξεων μεταξύ των κρατών για την προώθηση της αειφορίας και τον εντοπισμό των πλεονεκτημάτων από την συνεργατική διαχείριση των θαλάσσιων περιοχών.

Ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών κατέχει κεντρικό ρόλο στην υποστήριξη τέτοιων δικτύων συνεργασίας, καθώς ήδη από τα της αρχές της δεκαετίας του '70 επιχειρεί την ολοκληρωμένη αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων των θαλασσών μέσω του Προγράμματος Περιφερειακών Θαλασσών. Το συγκεκριμένο Πρόγραμμα υλοποιείται στο πλαίσιο της ειδικότερης δραστηριότητας του Προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον (UNEP)⁴ το οποίο αποτελεί κεντρικό όργανο του ΟΗΕ με αποκλειστική αρμοδιότητα τη θέσπιση της παγκόσμιας ατζέντας για το περιβάλλον.

Σήμερα έχουν καταρτιστεί Προγράμματα Περιφερειακών Θαλασσών για 13 θαλάσσιες περιοχές⁵. Η Ελλάδα και οι παράκτιες χώρες της Μεσογείου περιλαμβάνονται στο Μεσογειακό Σχέδιο Δράσης - ΜΣΔ (Mediterranean Action Plan – MAP), το οποίο υπογράφεται το 1976 και αποτελεί το πρώτο από τα σχέδια που υλοποιούνται στο πλαίσιο του Προγράμματος Περιφερειακών Θαλασσών του ΟΗΕ. Το 1976, το Μεσογειακό σχέδιο δράσης το επικύρωσαν άμεσα 14 χώρες της Μεσογείου και έκτοτε έχει αποκτήσει θεσμική ισχύ μέσω της «Σύμβασης της Βαρκελώνης»⁶. Η κυβέρνηση της Ισπανίας έχει αναλάβει τα καθήκοντα του θεματοφύλακα της Σύμβασης (ενημερώνει τα συμβαλλόμενα μέρη και τη γραμματεία για την κατάθεση των εγγράφων επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης και για την ημερομηνία έναρξης ισχύος κοκ). Το Μεσογειακό Σχέδιο Δράσης τροποποιήθηκε το 1995 (MAPII) και έκτοτε ισχύει η αναθεωρημένη Σύμβασης της Βαρκελώνης⁷. Στην Ελλάδα και συγκεκριμένα στην Αθήνα, βρίσκεται η έδρα της Κατευθυντήριας Μονάδας του Μεσογειακού Σχεδίου Δράσης (Mediterranean Action Plan-Coordination Unit), η οποία έχει την ευθύνη της γραμματείας της Σύμβασης της Βαρκελώνης, καταρτίζει γενικές στρατηγικές (η πιο πρόσφατη είναι Mid-Term Strategy 2016-2021) και πρωτοβουλίες (Horizon 2020 Initiative), συμμετέχει στην εκπόνηση

⁴ Βλέπε: Περιφερειακό Κέντρο Πληροφόρησης των Ηνωμένων Εθνών- UNEP

⁵ Ειδικότερα για: Μεσόγειο, Περιοχή του Κουβέιτ, Δυτική και Κεντρική Αφρική, Καραϊβική Θάλασσα, Νότιο-Ανατολικός Ειρηνικός Ωκεανός, Ερυθρά Θάλασσα και Κόλπος του Άντεν, Ανατολική Αφρική, Νότιος Ειρηνικός, Μαύρη Θάλασσα, Βόρειο- Ανατολικός Ειρηνικός Ωκεανός, Θάλασσες της Ανατολικής Ασίας, Θάλασσες της Νότιας Ασίας, Βόρειο-Δυτικός Ειρηνικός Ωκεανός.

⁶ «Για την προστασία της Μεσογείου από τη ρύπανση» (“Convention for the Protection of the Mediterranean Sea Against Pollution”)

⁷ «Σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών της Μεσογείου» (“Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean”)

ερευνητικών προγραμμάτων (κυριότερα είναι τα εξής: SIMWESTMED, SUPREME, EcAp-MEDII, Marine litter MED 2016-2019, SEIS 2016-2019).

Στον πίνακα Δ.4 παρουσιάζονται οι χώρες που έχουν προχωρήσει σε υπογραφή και επικύρωση της Σύμβασης της Βαρκελώνης (και της τροποποίησης του 1995 βλ. συνέχεια) καθώς και η αντίστοιχη ημερομηνία που τέθηκε τελικά σε ισχύ.

Δ.2 Οι υπογραφές και επικυρώσεις της σύμβασης της Βαρκελώνης «για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της παράκτιας περιοχής της Μεσογείου»

Πηγή: United Nations Environment Programme (ενημέρωση έως τις 13 Φεβρουαρίου 2018)

Συμβαλλόμενα μέρη	Σύμβαση της Βαρκελώνης			
	Υπογραφή	Επικύρωση	Αποδοχή τροποποιήσεων 1995	Τίθεται σε ισχύ
Αλβανία	-	30.05.90/AC	26.07.01	09.07.04
Αλγερία	-	16.02.81/AC	09.06-04	09.07.04
Βοσνία και Ερζεγοβίνη	-	22.10.94/SUC	-	-
Κροατία	-	12.06.92/SUC	03.05.99	09.07.04
Κύπρος	16.02.76	19.11.79	18.07.03	09.07.04
Ευρωπαϊκή Ένωση	13.09.76	16.03.78/AP	12.11.99	09.07.04
Αίγυπτος	16.02.76	24.08.78/AP	11.02.00	09.07.04
Γαλλία	16.02.76	11.03.78/AP	29.03.01	09.07.04
Ελλάδα	16.02.76	03.01.79	10.03.03	09.07.04
Ισραήλ	16.02.76	03.03.78	29.09.05	29.10.05
Ιταλία	16.02.76	03.02.79	07.09.99	09.07.04
Λίβανος	-	08.11.77/AC	22.04.09	22.05.09
Λιβύη	31.01.77	31.01.79	12.01.09	11.02.09
Μάλτα	16.02.76	30.12.77	28.10.99	09.07.04
Μοναχό	16.02.76	20.09.77	11.04.97	09.07.04
Μαυροβούνιο	-	19.11.07	19.11.07	19.12.07
Μαρόκο	16.02.76	15.01.80	07.12.04	06.01.05
Σλοβενία	-	16.09.93/AC	08.01.03	09.07.04
Ισπανία	16.02.76	17.12.76	17.02.99	09.07.04
Συρία	-	26.12.78/AC	10.10.03	09.07.04
Τυνησία	25.05.76	30.07.77	01.06.98	09.07.04
Τουρκία	16.02.76	06.04.81	18.09.02	09.07.04

Στο πλαίσιο της Σύμβασης της Βαρκελώνης εκδίδονται πρωτόκολλα, τα οποία επίσης τίθενται στα κράτη προς υπογραφή και επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση/προσχώρηση, ώστε να αποκτήσουν τελικά ισχύ.

Τα πρωτόκολλα που έχουν εκδοθεί έως σήμερα στο πλαίσιο της Σύμβασης της Βαρκελώνης έχουν ως εξής⁸:

- 1976 Πρωτόκολλο για την Πρόληψη και Εξάλειψη της Ρύπανσης της Μεσογείου Θαλάσσης από Απόρριψη από Πλοία και Αεροσκάφη ή από Αποτέφρωση στη Θάλασσα— όπως τροποποιήθηκε το 1995 (Dumping Protocol)
- 1976 Πρωτόκολλο Σχετικά με τη Συνεργασία για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία και, σε Περιπτώσεις Έκτακτης Ανάγκης, για την Καταπολέμηση της Ρύπανσης της Μεσογείου Θαλάσσης (Emergency Protocol)
- 1980 Πρωτόκολλο για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές και δραστηριότητες— όπως τροποποιήθηκε το 1996 (Land Based Sources Protocol)
- 1982 Πρωτόκολλο Σχετικά με τις Ειδικά Προστατευόμενες Περιοχές και τη Βιοποικιλότητα της Μεσογείου (Specially Protected Areas Protocol)
- 1994 Πρωτόκολλο για την Προστασία της Μεσογείου Θαλάσσης από τη Ρύπανση που Προέρχεται από την Εξερεύνηση και την Εκμετάλλευση της Υφαλοκρηπίδας και του Θαλάσσιου Βυθού και του Υπεδάφους (Offshore Protocol)
- 1995 Πρωτόκολλο σχετικά με τις Ειδικά Προστατευόμενες Περιοχές και τη Βιολογική Ποικιλότητα στη Μεσόγειο (SPA and Biodiversity Protocol).
- 1996 Πρωτόκολλο για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Μεσογείου Θαλάσσης από τις Διασυνοριακές Μετακινήσεις Επικίνδυνων Αποβλήτων και τη Διάθεσή τους (Hazardous Wastes Protocol)
- 2002 Πρωτόκολλο για τη συνεργασία για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, την καταπολέμηση της ρύπανσης στη Μεσόγειο Θάλασσα –όπως τροποποιήθηκε το 2004 (Prevention and emergency Protocol, as amended 2004)
- 2008 Πρωτόκολλο για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών της

⁸ Βλ. Παράρτημα Πινάκων για αναλυτική καταγραφή της κατάστασης των υπογραφών και των επικυρώσεων των Πρωτοκόλλων.

Μεσογείου (Integrated Coastal Zone Management Protocol)

Στον χάρτη που ακολουθεί παρουσιάζεται σε ποιο στάδιο βρίσκεται η επικύρωση και ισχύ της Σύμβασης της Βαρκελώνης και των Πρωτοκόλλων της.

Δ.3 Η Κατάσταση της Σύμβασης της Βαρκελώνης και των Πρωτοκόλλων της στην ΕΕ

Πηγή: [EMODnet Human Activities](#)



Για τον καλύτερο συντονισμό και την υλοποίηση των Πρωτοκόλλων της Σύμβασης της Βαρκελώνης, το Μεσογειακό Σχέδιο Δράσης συντονίζει τα Περιφερειακά Κέντρα Δραστηριοτήτων (Regional Activity Centers- RAC) τα οποία χειρίζονται συγκεκριμένα θέματα το καθένα, συνήθως κατ' αναλογία του Πρωτοκόλλου με το οποίο είναι επιφορτισμένα να παρακολουθούν. Σήμερα λειτουργούν 6 περιφερειακά κέντρα⁹:

- Το περιφερειακό κέντρο αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης για τη θαλάσσια ρύπανση στην Μεσόγειο Θάλασσα με έδρα τη Μάλτα ([REMPEC-RAC](#)).
- Το περιφερειακό κέντρο Blue Plan με έδρα τη Σοφία-Αντίπολις της Γαλλίας ([Blue Plan-RAC](#)), που λειτουργεί ως παρατηρητήριο υποστηρίζοντας ταυτόχρονα την εφαρμογή της Στρατηγικής βιώσιμης ανάπτυξης του MAP II στις χώρες της Μεσογείου ([MSSD 2016-2025](#)).

⁹ The MAP structure: [MEDU, programmes and centers](#)

- Το περιφερειακό κέντρο δράσεων προτεραιότητας (Priority Actions Programme Regional Activity Centre/ PAP-RAC) με έδρα το Σπλιτ στη Κροατία που είναι επιφορτισμένο μεταξύ άλλων με την υλοποίηση του προγράμματος CAMP (Coastal Area Management Programme) και την εφαρμογή των όσων ορίζονται στο πρωτόκολλο για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης (ICZM Protocol). Επιπλέον συμμετέχει ως εταίρος στην υλοποίηση διάφορων ερευνητικών προγραμμάτων (κυριότερα είναι τα εξής: CO-EVELVE, MedPartnership, ClimVar & ICZM, SHAPE).
- Το περιφερειακό κέντρο πληροφόρησης και επικοινωνίας (INFO-RAC) με έδρα στην Ιταλία
- Το περιφερειακό κέντρο για τη βιώσιμη κατανάλωση και παραγωγή (SCP-RAC) με έδρα τη Βαρκελώνη στην Ισπανία.
- Το περιφερειακό κέντρο προστατευόμενων περιοχών (SPA-RAC) με έδρα στην Τυνησία, που προωθεί μέσω προγραμμάτων δράσεων (Action Plans) μεταξύ άλλων τη διατήρηση/ προστασία των ειδών και την αειφόρο διαχείριση των περιβαλλοντικά ευαίσθητων περιοχών.

Επιπλέον, υπάρχουν και οριζόντιες δομές και προγράμματα όπως: α) η Μεσογειακή Επιτροπή για την Αειφόρο Ανάπτυξη (MCSD), η οποία έχει ως βασικό σκοπό τη παροχή συμβουλών, την ανάπτυξη προβληματισμών αναφορικά με την υλοποίηση του ΜΣΔ. β) το πρόγραμμα για την Προστασία των Παράκτιων Ιστορικών Περιοχών, το οποίο αποσκοπεί στην προστασία των απειλούμενων τόπων ιστορικού ενδιαφέροντος παρέχοντας τη κατάλληλη κατάρτιση για τη διαχείριση του χώρου και γ) το πρόγραμμα για την αξιολόγηση και τον έλεγχο της ρύπανσης στην περιοχή της Μεσογείου (MEDPOL) που στοχεύει στην εκτίμηση και μείωση της παράκτιας ρύπανσης μέσα από ολοκληρωμένες δράσεις και δεσμευτικά μέτρα για τις χώρες που συμμετέχουν.

Δ.4 Το δίκτυο των Περιφερειακών κέντρων δραστηριοτήτων του MAP (Regional Activity Centers- Mediterranean Action Plan)

Πηγή: [Mediterranean Observatory on environment and Sustainable Development](#)



Από τα παραπάνω, διαπιστώνεται μία έντονη δραστηριότητα τις τελευταίες δεκαετίες για τα ζητήματα του θαλάσσιου περιβάλλοντος, μία δραστηριότητα που εκ του αποτελέσματος επηρέασε και συνέβαλλε αποφασιστικά στη διαμόρφωση των σημερινών πολιτικών και εργαλείων σχεδιασμού στα διάφορα κράτη. Ένα ακόμη σημαντικό στοιχείο που προκύπτει από την ανάλυση που προηγήθηκε, σχετίζεται με το γεγονός ότι το πρόγραμμα των Περιφερειακών Θαλασσών έχει έντονο το στοιχείο της χωρικής διάστασης στις δράσεις που περιλαμβάνει. Ορισμένα Πρωτόκολλα, όπως αυτό για τις Ειδικά Προστατευόμενες Περιοχές και τη Βιολογική Ποικιλότητα στη Μεσόγειο (SPA and Biodiversity Protocol) καθώς και αυτό για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών της Μεσογείου (Integrated Coastal Zone Management Protocol), εισάγουν σημαντικές καινοτομίες αλλά και εργαλεία χωρικού σχεδιασμού για το θαλάσσιο περιβάλλον.

1.1.2.4. Το Μεσογειακό Σχέδιο Δράσης II

Η δεύτερη φάση του Μεσογειακού Σχεδίου Δράσης (MAP Phase II) είναι απότοκος μίας μακράς πορείας, η οποία έλαβε υπόψη την εμπειρία, τα επιτεύγματα, αλλά και τις αδυναμίες των πρώτων είκοσι χρόνων από την θεμελίωση του προγράμματος MAP.

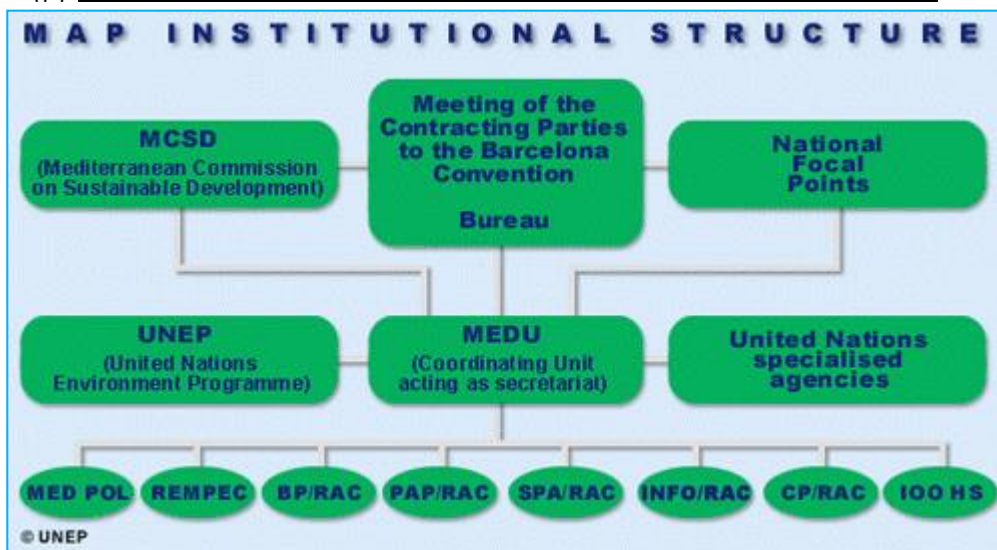
Παράλληλα, λαμβάνει υπόψη και ενσωματώνει ως ένα βαθμό τα αποτελέσματα εξελίξεων όπως: η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (Ρίο ντε Τζανέιρο, 1992), η 8^η συνάντηση της τα συμβαλλόμενα μέρη στη Σύμβαση της Βαρκελώνης (Αττάλεια, 1993), και το Συνέδριο Med 21 για την Αειφόρο Ανάπτυξη στη Μεσόγειο (Τύνιδα, 1994). Τελικά, το αναθεωρημένο MAP (MAPII) γνωστό και ως η αναθεωρημένη Σύμβαση της Βαρκελώνης οριστικοποιείται το 1995 και επικυρώνεται από την Ελλάδα με τον Ν.3022/2002 (ΦΕΚ 144/Α/2002).

Οι κύριοι στόχοι της νέας φάσης αυτού του σχεδιασμού είναι οι εξής:

- Η βιώσιμη διαχείριση των φυσικών θαλάσσιων πόρων και της γης καθώς και η ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στην κοινωνική, οικονομική ανάπτυξη καθώς και στις πολιτικές χρήσεων γης.
- Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών κυρίως μέσω της πρόληψης της ρύπανσης, της μείωσής της αλλά και της εξάλειψης των εισροών ρύπων.
- Η προστασία της φύσης, καθώς και η προστασία και η βελτίωση χώρων και τοπιών οικολογικής ή πολιτιστικής αξίας.
- Η ενίσχυση της αλληλεγγύης μεταξύ των παράκτιων κρατών της Μεσογείου για τη διαχείριση της κοινής κληρονομιάς και των πόρων με μέριμνα για τις μελλοντικές γενεές.
- Η βελτίωση της ποιότητας της ζωής.

Δ.5 Η οργανωτική δομή της δεύτερης φάσης του Μεσογειακού Σχεδίου Δράσης

Πηγή: Priority Actions Programme/Regional Activity Centre, MAP Institutional Structure.



1.1.2.5. Λοιπές Διεθνείς Συμβάσεις

Πέρα από την δραστηριότητα του ΟΗΕ στα ειδικότερα ζητήματα του θαλάσσιου περιβάλλοντος (πρόληψη της ρύπανσης, των ατυχημάτων, περιβαλλοντική προστασία παράκτιων περιοχών και θαλάσσιων οικοσυστημάτων κοκ), στο πλαίσιο ορισμένων ακόμη διεθνών Συμβάσεων υπάρχουν ειδικότερες προβλέψεις και ρυθμίσεις που στοχεύουν στην προστασία των θαλασσών και των παράκτιων περιοχών και συνεπώς επηρεάζουν ως έναν βαθμό τον σχεδιασμό τους. Οι προβλέψεις αυτές αναδεικνύουν -μεταξύ άλλων κρίσιμων ζητημάτων- τις διαφορετικές διαστάσεις του θαλάσσιου περιβάλλοντος, και συνεπώς μπορεί να θεωρηθεί ότι συνέβαλλαν επιπροσθέτως στην ανάπτυξη της σημερινής προβληματικής για το σχεδιασμό του (λόγω των σημαντικών παραμέτρων που ανέδειξαν αλλά και των γνώσεων που παρήχθησαν μέσω αυτών). Στις συμβάσεις με τη σημαντικότερη συνεισφορά, μπορούν να αναφερθούν οι εξής:

Α) Η Σύμβαση για τους Υδροβιοτόπους διεθνούς σημασίας

Η Σύμβαση για τους Υδροβιοτόπους Διεθνούς Σημασίας (The Convention on Wetlands) υπογράφηκε τον Φεβρουάριο του 1971 στην πόλη Ραμσάρ της Περσίας και τέθηκε σε ισχύ τον Δεκέμβριο του 1975. Η Ελλάδα την επικύρωσε το 1974 (ΝΔ.191/74) και έκτοτε έχουν ενταθεί 11 περιοχές, σύμφωνα και τον Πίνακα Δ.8 για να οριστεί μία περιοχή ως υδροβιότοπος διεθνούς σημασίας, θα πρέπει να συντρέχουν μία σειρά από συγκεκριμένα κριτήρια:

Οι παραπάνω περιοχές, δεδομένης της οικολογικής και οικοσυστημικής τους αξίας, μπορεί να αφορούν παράκτια υγροτοπικά συμπλέγματα και παράκτιες λιμνοθάλασσες, συνεπώς συμβάλλουν, με βάση τα όσα ορίζονται στην οδηγία, στον σχεδιασμό του παράκτιου χώρου, καθώς η πλειοψηφία τους αποτελεί μέρος αυτού.

Δ.6 Οι υδροβιότοποι της Συνθήκης Ramsar στην Ελλάδα

Πηγή: [Ramsar Sites Information Service](#)

Α/Α	Περιοχή	Θεσμοθέτηση	Έκταση σε (ha)
1	Λίμνη Μικρή Πρέσπα	1975-08-21	5078
2	Λίμνη Κερκίνη	1975-08-21	10996
3	Λίμνη Βιστωνίδα - Λιμνοθάλασσα Πόρτο-Λάγος	1975-08-21	24396
4	Δέλτα Αξιού - Λουδία - Αλιάκμονα και Αλυκή Κίτρου	1975-08-21	11808
5	Δέλτα Νέστου	1975-08-21	21930
6	Δέλτα Εβρου	1975-08-21	9267
7	Λίμνες Βόλβη και Κορώνεια	1975-08-21	16388
8	Αμβρακικός Κόλπος	1975-08-21	23649
9	Λιμνοθάλασσα Μεσολογγίου	1975-08-21	33687
10	Λιμνοθάλασσα Κοτύχι και Δάσος Στροφυλιάς	1975-08-21	6302

B) Η Σύμβαση για τη Βιοποικιλότητα (Rio de Janeiro, 1992)

Η Σύμβαση για τη Βιολογική Ποικιλότητα ([Convention on Biological Diversity](#)), υιοθετήθηκε το 1992 στο Ρίο ντε Τζανέιρο κατά την παγκόσμια διάσκεψη κορυφής του ΟΗΕ, εισάγοντας ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για την αειφόρο ανάπτυξη και διατήρηση της βιολογικής ποικιλότητας, με βάση τον δίκαιο και ισότιμο επιμερισμό των ωφελειών από την αξιοποίηση των βιολογικών πόρων. Επιπλέον, για τον καλύτερο συντονισμό των δράσεων, τα Ηνωμένα Έθνη έχουν ανακηρύξει τη δεκαετία 2010-2020 «Δεκαετία της Βιοποικιλότητας».

Η Ευρωπαϊκή Ένωση κύρωσε τη Σύμβαση για τη Βιολογική Ποικιλότητα τον Δεκέμβριο του 1993, και η Ελλάδα τον Αύγουστο του 1994 με τον Ν.2204/1994 ([ΦΕΚ 59/Α](#)) ορίζοντας ως Εθνικά Εστιακά Σημεία τα Υπουργεία: Εξωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ) και Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, καθώς και το Πανεπιστήμιο Αθηνών.

Ορισμένες από τις προβλέψεις της Οδηγίας περιλαμβάνουν τη λήψη από τα συμβαλλόμενα μέρη μέτρων και δράσεων για: την αναγνώριση και παρακολούθηση της βιοποικιλότητας (Άρθρο 7), την διαφύλαξή της (άρθρα 7 και 8), την αειφορική χρήση των βιολογικών πόρων (Άρθρο 10), την πραγματοποίηση έρευνας και κατάρτισης (Άρθρο 12), την περιβαλλοντική εκπαίδευση και ενημέρωση (Άρθρο 13), την εκτίμηση των επιπτώσεων (Άρθρο 14). Επιπλέον, στο κείμενο της Οδηγίας αναδεικνύονται θέματα τα

οποία αφορούν στην τεχνική και επιστημονική συνεργασία (Άρθρο 18), στους οικονομικούς πόρους και μηχανισμούς που μπορούν αναπτυχθούν στο πλαίσιο της Σύμβασης (Άρθρα 20 και 21) καθώς και στις συνέργειες με άλλες διεθνείς συμβάσεις (Άρθρο 22).

Γ) Άλλες Διεθνείς Συμβάσεις που επηρεάζουν με έμμεσο τρόπο το σχεδιασμό και του θαλάσσιου χώρου, και που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη σε ένα σχετικό εγχείρημα, κυρίως λόγω των προβλέψεων που περιέχουν, φαίνονται στον Πίνακα Δ.7. Να επισημανθεί ότι αναφέρονται Συμβάσεις οι οποίες έχουν επικυρωθεί από το ελληνικό κράτος, και συνεπώς έχουν δεσμευτική ισχύ. Ορισμένες εξ αυτών εντάσσονται στο θετικό δίκαιο και, μάλιστα, με τυπική ισχύ υπέρτερη των κοινών νόμων¹⁰.

Δ.7 Διεθνείς συμβάσεις με επιδράσεις στο θαλάσσιο σχεδιασμό

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Σύμβαση	Επικύρωση από την Ελλάδα
Σύμβαση της Βέρνης (1976): Διατήρηση της άγριας ζωής και του φυσικού περιβάλλοντος της Ευρώπης	N. 1335/83 (ΦΕΚ 32/Α/83)
Σύμβαση Aarhus (1998): Σύμβαση με την οποία κατοχυρώνονται συγκεκριμένα δικαιώματα στον τομέα του περιβάλλοντος και, ειδικότερα, τα δικαιώματα: α) της πρόσβασης σε πληροφορίες για θέματα περιβάλλοντος, τις οποίες κατέχουν οι δημόσιες αρχές, β) της συμμετοχής στις διαδικασίες λήψης των αποφάσεων που αφορούν τα θέματα αυτά, και γ) της δικαστικής προστασίας σε περίπτωση παραβίασης των παραπάνω δύο δικαιωμάτων.	N.3422/05 (ΦΕΚ 303/Α/05)
CITES (1975): Σύμβαση για το εμπόριο απειλούμενων ειδών άγριας πανίδας και χλωρίδας	N.2055/92 (ΦΕΚ 105/Α/92) N. 3026/02 (ΦΕΚ 151/Α/02)
Σύμβαση Espoo (1991): Σύμβαση για την εκτίμηση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων σε Διασυνοριακό πλαίσιο	N. 2540/97 (ΦΕΚ 149/Α/97)
Σύμβαση πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για τη κλιματική αλλαγή	N. 2205/94 (ΦΕΚ 105/Α/92)
Πρωτόκολλο του Κυότο για τη κλιματική αλλαγή	N.3017/02 (ΦΕΚ 117/Α/02)
Διεθνής Σύμβαση για τη προστασία της παγκόσμιας πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς	N.1126/81 (ΦΕΚ 32/Α/1981)
Ευρωπαϊκή Σύμβαση για τη προστασία της αρχαιολογικής κληρονομιάς (αναθεώρηση)	N.3378/05 (ΦΕΚ 203/Α/05)

¹⁰ Περισσότερες πληροφορίες βλ. Μενουδάκος, Κ. (2007). «Η σύμβαση του Άρχους και η νομολογία του ΣτΕ για την πληροφόρηση και τη συμμετοχή των πολιτών», *Νόμος και Φύση*.

1.1.3. Διεθνή προγράμματα και δράσεις

Ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών έχει αναπτύξει μία σημαντική δραστηριότητα για τα ζητήματα του περιβάλλοντος και την βιώσιμης ανάπτυξης, που επηρεάζουν έμμεσα την διαμόρφωση της γενικότερης πολιτικής για την οργάνωση του θαλάσσιου χώρου.

Δεν είναι τυχαίο εξ άλλου ότι στους 17 Στόχους της Ατζέντας για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (Sustainable Development Goals -SDG) που τέθηκαν σε ισχύ τον Ιανουάριο του 2016, και που θα υλοποιούνται για τα επόμενα 15 χρόνια, αναγνωρίζεται η αυξανόμενη σημασία του ρόλου των ωκεανών στην αειφόρο ανάπτυξη. Μάλιστα, ένας εξ αυτών (ο στόχος 14) είναι αφιερωμένος στη διατήρηση και βιώσιμη χρήση των ωκεανών, των θαλασσών και των θαλάσσιων πόρων.

Δ.8 Οι Στόχοι για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη του ΟΗΕ (2015-2030)

Πηγή: UN Sustainable Development Goals



Στο πλαίσιο του Στόχου 14 ο ΟΗΕ προβαίνει σε ορισμένες χρήσιμες επισημάνσεις, οι οποίες θεωρείται σκόπιμο να λαμβάνονται υπόψη στο πλαίσιο ενός σύγχρονου και ολοκληρωμένου σχεδιασμού¹¹:

- Οι ωκεανοί καλύπτουν τα τρία τέταρτα της επιφάνειας της Γης, περιέχουν το 97% του ύδατος της Γης και αντιπροσωπεύουν το 99% του χώρου διαβίωσης στον πλανήτη κατ' όγκο.
- Πάνω από τρία δισεκατομμύρια άνθρωποι εξαρτώνται από τη θαλάσσια και παράκτια βιοποικιλότητα για την επιβίωσή τους.
- Σε παγκόσμιο επίπεδο, η αγοραία αξία των θαλάσσιων και παράκτιων πόρων και βιομηχανιών εκτιμάται σε 3 τρισεκατομμύρια δολάρια ετησίως ή περίπου 5% του παγκόσμιου ΑΕΠ.
- Οι ωκεανοί περιέχουν περίπου 200.000 αναγνωρισμένα είδη, αλλά οι πραγματικοί αριθμοί μπορεί να ανέρχονται σε εκατομμύρια.

¹¹ Βλ. Goal 14: Conserve and sustainably use the oceans, seas and marine resources Facts and Figures.

- Οι ωκεανοί απορροφούν περίπου το 30% του διοξειδίου του άνθρακα που παράγεται από τον άνθρωπο, περιορίζοντας τις επιπτώσεις της υπερθέρμανσης του πλανήτη.
- Η θαλάσσια αλιεία απασχολεί άμεσα ή έμμεσα πάνω από 200 εκατομμύρια ανθρώπους
- Οι επιδοτήσεις για την αλιεία συμβάλλουν στην ταχεία εξάντληση πολλών ειδών ιχθύων και εμποδίζουν τις προσπάθειες εξοικονόμησης και αποκατάστασης της παγκόσμιας αλιείας και των σχετικών θέσεων εργασίας, με αποτέλεσμα η αλιεία των ωκεανών να αποφέρει 50 δισ. Δολάρια λιγότερο ετησίως από ό, τι θα μπορούσε.
- Το 40% των παγκόσμιων ωκεανών πλήττονται σε μεγάλο βαθμό από τις ανθρώπινες δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένης της ρύπανσης, της εξάντλημένης αλιείας και της απώλειας παράκτιων ενδιαιτημάτων.

1.1.4. Η διακυβερνητική ωκεανογραφική επιτροπή της UNESCO

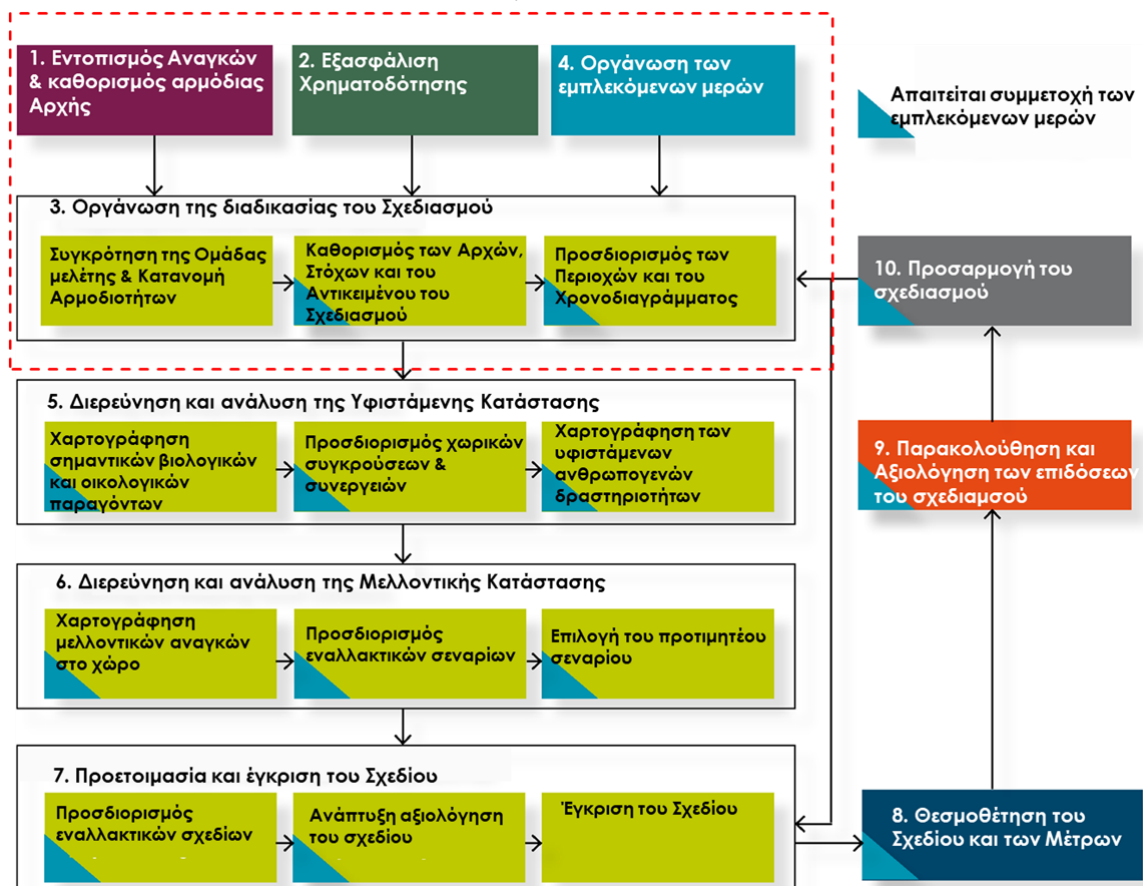
Η δραστηριότητα των Ηνωμένων Εθνών για το θαλάσσιο περιβάλλον συνέβαλλε στη δημιουργία μίας αυτόνομης δομής, της Διακυβερνητικής Ωκεανογραφικής Επιτροπής της UNESCO (IOC - Intergovernmental Oceanographic Commission/ UNESCO). Από το 1960 οπότε και δραστηριοποιείται η συγκεκριμένη Επιτροπή, έχουν γίνει σημαντικά βήματα αναφορικά με την προώθηση της διεθνούς συνεργασίας για την έρευνα και το σχεδιασμό του θαλάσσιου χώρου. Στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων και των προγραμμάτων θαλάσσιας έρευνας, εκπαίδευσης και ανάπτυξης δεξιοτήτων με στόχο να βοηθηθούν τα κράτη να διαχειριστούν με τρόπο βιώσιμο τους θαλάσσιους πόρους, δόθηκε -μεταξύ άλλων- ιδιαίτερη έμφαση στον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό.

Για περισσότερο από δέκα έτη, λαμβάνουν χώρα πολύ σημαντικές επιστημονικές διεργασίες που στοχεύουν στον προσδιορισμό ενός μεθοδολογικού πλαισίου για τον χωρικό σχεδιασμό των θαλασσών. Ο συγκεκριμένος σχεδιασμός αφορά τόσο από άποψη χωρική όσο και χρονική την κατανομή των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στις θαλάσσιες περιοχές, για την επίτευξη οικολογικών, οικονομικών και κοινωνικών στόχων, οι οποίοι προσδιορίζονται στο πλαίσιο των αρμόδιων πολιτικών κάθε κράτους.

Προς αυτή τη κατεύθυνση, δημοσιεύτηκαν το 2007 η τεχνική έκθεση με τίτλο «Όραμα για μια θαλάσσια αλλαγή¹²» και το 2009 ο οδηγός «Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός: Βήμα προς βήμα για τη διαχείριση με βάση το οικοσύστημα». Ο παραπάνω Οδηγός απευθύνεται κυρίως σε επαγγελματίες που είναι υπεύθυνοι για τον σχεδιασμό και τη διαχείριση των θαλάσσιων περιοχών και πόρων, ενώ παρέχει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση (στη λογική μιας ακολουθίας βημάτων) για την επίτευξη των επιθυμητών στόχων, μέσω του χωροταξικού σχεδιασμού. Η διαδικασία του συγκεκριμένου σχεδιασμού έχει στον πυρήνα της τη δημόσια διαβούλευση, όπου λαμβάνονται συνεργατικά αποφάσεις για την κατανομή των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στον θαλάσσιο χώρο (και το χρόνο) για την επίτευξη των οικολογικών, κοινωνικών και οικονομικών στόχων.

Δ.9 Σχηματική Απόδοση των βημάτων της Διαδικασίας Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού

Πηγή: MSP A step-by-step Approach , Ιδία Επεξεργασία



¹² Visions for a Sea Change: <http://msp.ioc-unesco.org/wp-content/uploads/2016/02/Visions-for-a-Sea-Change.pdf>

1.1.5. Το πλαίσιο της ΕΕ

1.1.5.1. Πρώιμη περίοδος

Η ΕΕ διαπιστώνοντας την τεράστια αναπτυξιακή ευκαιρία και δυναμική των θαλασσών - με έμφαση σε τομείς πέραν των παραδοσιακά αναπτυσσόμενων - έθεσε ως θέμα υψηλής προτεραιότητας την εισαγωγή της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής (ΟΘΠ), προκειμένου να οργανωθεί και να αναπτυχθεί ο θαλάσσιος τομές με συντονισμένο τρόπο. Ωστόσο, ο θαλάσσιος χώρος παρουσιάζει πολλές ιδιαιτερότητες (ενδεικτικά: ως προς την οριοθέτηση, τη γνώση και τα διαθέσιμα δεδομένα, τη γεωμορφολογία, τη περιβαλλοντική κατάσταση) και η άσκηση μίας νέας πολιτικής είναι ούτως ή άλλως ένα σύνθετο εγχείρημα. Η ΟΘΠ εισάγεται με επίσημο τρόπο το 2007, θέτοντας τις βάσεις μιας νέας αναπτυξιακής στρατηγικής του ευρωπαϊκού χώρου, και έως σήμερα έχουν καταγραφεί σημαντικές εξελίξεις, που αναλύονται στη συνέχεια του κεφαλαίου.

Σε μία προγενέστερη χρονική φάση (από την εισαγωγή ΟΘΠ), εντοπίζονται ορισμένα θεσμικά κείμενα και Οδηγίες της ΕΕ, που συνέβαλλαν στην ανάπτυξη της γνώσης καθώς και στη ρύθμιση επιμέρους θεμάτων, που αφορούν και τον θαλάσσιο χώρο. Ειδικότερα:

Η Οδηγία Πλαίσιο για τα νερά (2000/60 ΕΕ)

Η Οδηγία 2000/60/ΕΚ τίθεται σε ισχύ στις 22 Δεκεμβρίου 2000, και εισάγει το πλαίσιο κοινοτικής δράσης για την πολιτική των υδάτων της ΕΕ, ως απότοκος μιας μακροχρόνιας περιόδου συζητήσεων και διαπραγματεύσεων μεταξύ των Κρατών Μελών της ΕΕ. Στο ελληνικό δίκαιο, η Οδηγία 2000/60 ενσωματώθηκε με τον Ν. 3199/2003. Η κεντρική ιδέα της Οδηγίας, είναι η προδιαγραφή και η εισαγωγή ποιοτικών, οικολογικών και ποσοτικών στόχων για την προστασία υδάτινων οικοσυστημάτων και την καλή κατάσταση όλων των υδατικών πόρων, στο επίπεδο της Λεκάνης Απορροής των Ποταμών, η οποία αποτελεί και τη χωρική κλίμακα ολοκλήρωσης ενός σχεδίου.

Παράλληλα όμως, μέσω του συγκεκριμένου σχεδιασμού επαναπροσδιορίζεται η έννοια της Λεκάνης Απορροής, η οποία περιλαμβάνει πλέον τα εσωτερικά επιφανειακά (ποταμοί, λίμνες), τα υπόγεια ύδατα, τα μεταβατικά (δέλτα, εκβολές ποταμών) και τα παράκτια οικοσυστήματα.

Για κάθε περιοχή Λεκάνης Απορροής Ποταμού καθορίζει, μια σειρά από απαραίτητες ενέργειες που θα πρέπει να υλοποιηθούν εντός των καθορισμένων προθεσμιών, ώστε ο βασικός στόχος της Οδηγίας που είναι η αποτροπή της περαιτέρω υποβάθμισης όλων

των υδάτων και η επίτευξη “καλής κατάστασης”. Η επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων της Οδηγίας στηρίζεται σε οικονομικές αρχές και εργαλεία καθώς και στην εφαρμογή ολοκληρωμένων προγραμμάτων μέτρων. Παράλληλα, αντιμετωπίζονται συνολικά όλες οι χρήσεις και υπηρεσίες νερού, συνυπολογίζοντας την αξία του νερού για το περιβάλλον, την υγεία, την ανθρώπινη κατανάλωση και την κατανάλωση σε παραγωγικούς τομείς.

Η Οδηγία για τη Διατήρηση των Άγριων Πτηνών (2009/147/EC)

Η Οδηγία 2009/147/ΕΚ αφορά τη διατήρηση όλων των ειδών πτηνών που ζουν εκ φύσεως σε άγρια κατάσταση στο ευρωπαϊκό έδαφος των κρατών μελών. Έχει ως βασικό αντικείμενο την προστασία, τη διαχείριση και τη ρύθμιση των ειδών και κανονίζει την εκμετάλλευσή τους.

Η Οδηγία για διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας (92/43/ΕΕC)

Η Οδηγία της 92/43/ΕΟΚ ορίζει τις διάφορες διαδικασίες και δεσμεύσεις σχετικά με την διαχείριση διατήρησης της φύσης στις περιοχές Natura 2000, των οικοτόπων και των ειδών που υπάρχουν σε αυτές, περιλαμβανομένων και περιοχών του θαλάσσιου χώρου. Αυτές οι διατάξεις έχουν μεταφερθεί στην Ελληνική Νομοθεσία μέσω του Νόμου 4014/2011. Μάλιστα στην πρόσφατη ΚΥΑ όπου αναθεωρείται ο κατάλογος των περιοχών Natura για τη χώρα μας, οι νέες περιοχές που εντάσσονται στο Δίκτυο, αφορούν κυρίως στο θαλάσσιο χώρο. Η συνολική θαλάσσια έκταση που εντάσσεται πλέον στο δίκτυο, καλύπτει περίπου το 22% των εθνικών χωρικών υδάτων, ποσοστό κατά πολύ μεγαλύτερο από το 6,12% των χωρικών υδάτων που ήταν προηγουμένως ενταγμένο.

Δ.10 Ο συνολικός (αναθεωρημένος) αριθμός των περιοχών του δικτύου Natura 2000 της Ελλάδας

Πηγή: Περιοχές δικτύου Natura 2000 (ΦΕΚ Β 4432/15.12.2017)

ΤΥΠΟΣ	Αριθμός
ΤΚΣ χερσαίοι	34
ΤΚΣ θαλάσσιοι	21
ΖΕΠ θαλάσσιες	26
ΖΕΠ – θαλάσσιες και χερσαίες	6
ΖΕΠ χερσαίες	1
ΤΚΣ – θαλάσσιοι και χερσαίοι	6
ΤΚΣ – ΖΕΠ θαλάσσιοι	1

1.1.5.2. Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτικής της ΕΕ

Η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (ΟΘΠ) ως όρος εμφανίζεται με επίσημο τρόπο στα κείμενα της ΕΕ το 2007, στην Ανακοίνωση «Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση» γνωστή και ως «Γαλάζια Βίβλο» (COM 2007/575/τελικό). Στις σπουδαιότερες διαπιστώσεις του κειμένου εντοπίζονται τα εξής στοιχεία:

Α) Επισημαίνεται ότι οι θαλάσσιες περιοχές και οι ακτές της Ευρώπης είναι ζωτικής σημασίας, παίζοντας σπουδαίο ρόλο στην ευμάρεια και την οικονομική ευημερία της Ένωσης. Ειδικότερα, οι θάλασσες και οι ακτές αποτελούν (δια)δρόμους επικοινωνίας, ρυθμιστές του κλίματος, πηγή τροφής, ενέργειας και πόρων καθώς και δημοφιλής χώρος κατοικίας και ψυχαγωγίας των πολιτών της ΕΕ.

Β) Τα λιμάνια και η ναυτιλία της Ευρώπης, φαίνεται πως επωφελούνται από τη μεγάλη αύξηση του διεθνούς εμπορίου, με αποτέλεσμα σήμερα η ΕΕ να διαδραματίζει ηγετικό ρόλο στην παγκόσμια οικονομία, ενώ η εκμετάλλευση των ορυκτών πόρων, η υδατοκαλλιέργεια, η γαλάζια βιοτεχνολογία και οι αναδυόμενες θαλάσσιες τεχνολογίες αποτελούν ολοένα και περισσότερο σημαντικές επιχειρηματικές ευκαιρίες.

Γ) Τονίζεται ότι οι αλληλεπιδράσεις και οι σχέσεις των ατόμων με τη θάλασσα είναι πιο έντονες, πιο πολύπλοκες αλλά ταυτόχρονα και πιο προσοδοφόρες σε σχέση με το παρελθόν. Οι θαλάσσιες περιφέρειες της ΕΕ συμβάλλουν στο 40% περίπου του ΑΕΠ και αντιπροσωπεύουν αντίστοιχο ποσοστό του πληθυσμού της.

Δ) Προϋπόθεση για την ανταγωνιστικότητα των κλάδων, είναι η εξασφάλιση της αειφόρου χρήσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η βιωσιμότητα των θαλασσών και των ωκεανών, η οποία συνδέεται άρρηκτα με την κλιματική αλλαγή, αναγνωρίζεται σήμερα ευρέως ως σημαντική παγκόσμια πρόκληση.

Ο αυξανόμενος ανταγωνισμός για τη χρησιμοποίηση θαλάσσιου χώρου και οι σωρευτικές επιπτώσεις των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στα θαλάσσια οικοσυστήματα καθιστούν ακατάλληλο πλέον το σημερινό αποσπασματικό τρόπος λήψεως αποφάσεων όσον αφορά τα συναφή προς τη θάλασσα ζητήματα και απαιτούν μια προσέγγιση η οποία θα βασίζεται σε μεγαλύτερη συνεργασία και ολοκλήρωση. Για μεγάλο χρονικό διάστημα οι πολιτικές σχετικά, πχ., με τις θαλάσσιες μεταφορές, την αλιεία, την ενέργεια, την εμποτεία και τον έλεγχο των θαλασσών, τον τουρισμό, το θαλάσσιο περιβάλλον και τη θαλάσσια αλιεία αναπτύχθηκαν σε διαφορετικές τροχιές, οδηγώντας, κατά καιρούς, σε

αναποτελεσματικότητα, έλλειψη συνοχής και συγκρούσεις που αφορούν ζητήματα χρήσης του θαλάσσιου χώρου.

Με βάση αυτή τη παραδοχή, η Επιτροπή οραματίζεται μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική η οποία θα καλύπτει όλες τις πτυχές της σχέσης μας με τους ωκεανούς και τις θάλασσες. Η καινοτόμος και ολιστική αυτή προσέγγιση θα προσφέρει ένα συνεκτικό πλαίσιο πολιτικής που θα επιτρέψει τη βέλτιστη και αειφόρο ανάπτυξη όλων των δραστηριοτήτων που συνδέονται με τη θάλασσα.

Ωστόσο αρχίζουν να διαφαίνονται κάποιες δυσκολίες:

Αφενός η τεχνολογία και η τεχνογνωσία μας επιτρέπουν να εκμεταλλευτούμε ακόμα περισσότερο τον θαλάσσιο πλούτο και οι Ευρωπαίοι συρρέουν όλο και πιο μαζικά στις ευρωπαϊκές ακτές για να επωφεληθούν από τον πλούτο αυτό. Αφετέρου, το σωρευτικό αποτέλεσμα από όλη αυτή τη δραστηριότητα οδηγεί σε συγκρούσεις για τη χρήση του θαλάσσιου χώρου και στην υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, από το οποίο εξαρτάται το υπόλοιπο περιβάλλον.

Μέσω της ΟΘΠ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιδιώκει να συντονίσει και να οργανώσει τις επιμέρους πολιτικές της Ένωσης που σχετίζονται με τα διάφορα πεδία της θαλάσσιας δραστηριότητας: από τον θαλάσσιο χωροταξικό και την ολοκληρωμένη θαλάσσια επιτήρηση μέχρι την έρευνα (δεδομένα και γνώσεις για τις θάλασσες), τη ναυτιλία και τις στρατηγικές για τις θαλάσσιες λεκάνες.

Η ΟΘΠ για αυτό το σκοπό έχει στο επίκεντρό της τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, την συμβολή στην υποστήριξη του ρυθμού οικονομικής μεγέθυνσης και κοινωνικής συνοχής των κρατών μελών, ιδίως σε ό,τι αφορά τις παράκτιες, νησιωτικές και εξόχως απόκεντρες περιοχές της Ένωσης καθώς και των θαλάσσιων τομέων της, μέσω συνεκτικών και συνδεδεμένων με τη θάλασσα πολιτικών και της διεθνούς συνεργασίας. Είναι συνεπώς μία οριζόντια πολιτική, για την επιτυχημένη διάδοση της οποίας απαιτείται ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα μέτρων.

Οι συντονισμένες ενέργειες για το θαλάσσιο περιβάλλον που βοήθησαν στη διαμόρφωση μιας συναντίληψης μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. Σε αυτές εντοπίζονται οι ακόλουθες:

- Η Σύσταση σχετικά με την εφαρμογή στην Ευρώπη της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των Παράκτιων Ζωνών (Recommendation 2002/413/EC). Είναι

από τα πρώτα θεσμικά κείμενα που επισημαίνουν σε επίπεδο ΕΕ ότι η παράκτια ζώνη έχει μεγάλη περιβαλλοντική, οικονομική, κοινωνική, πολιτισμική σημασία για την Ευρώπη, και συστήνει σε όλα τα κράτη να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να αναλύουν τους μείζονες παράγοντες, νόμους και θεσμούς που επηρεάζουν τη διαχείριση της παράκτιας ζώνης, στο πλαίσιο μιας μακροπρόθεσμης προοπτικής που να λαμβάνει υπόψη την αρχή της προφύλαξης, καθώς και τις ανάγκες των σημερινών και των μελλοντικών γενεών.

- Η Ανακοίνωση Προς μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες (COM/2006/275). Στους στρατηγικούς στόχους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την περίοδο 2005-2009, επισημάνθηκε η «αδήριτη ανάγκη μιας συνολικής θαλάσσιας πολιτικής με στόχο την ανάπτυξη ενός ακμάζοντα θαλάσσιου τομέα και του πλήρους δυναμικού των θαλάσσιων δραστηριοτήτων με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η οικολογική αειφορία». Απότοκος των όλων διεργασιών στο πλαίσιο της συγκεκριμένης πράσινης βίβλου, είναι η ανακοίνωση του 2007 για την ΟΘΠ.
- Οδηγία 2008/56/EK περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (Οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική) (Directive 2008/56/EC). Η Οδηγία – πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική, αποτελεί τη θεματική στρατηγική της ΕΕ για τη διατήρηση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων στοχεύοντας μεταξύ άλλων στη διασφάλιση και διατήρηση της καλής περιβαλλοντικής κατάστασης των θαλάσσιων περιοχών της Ένωσης. Στα βασικότερα στοιχεία καινοτομικής προσέγγισης ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού, μέσω της Οδηγίας αναγνωρίζονται: ότι τα κράτη-μέλη της εκάστοτε θαλάσσιας περιφέρειας ή υποπεριφέρειας θα πρέπει μέσα από συστηματική μελέτη (διενέργεια αναλύσεων, των γνωρισμάτων ή των χαρακτηριστικών καθώς και των πιέσεων και των επιπτώσεων επί των θαλάσσιων υδάτων τους) να εντοπίζουν τις σημαντικότερες πιέσεις για την ολοκληρωμένη οικονομική και κοινωνική ανάλυση της χρήσης των θαλασσών αλλά και του κόστους της υποβάθμισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Οι εξελίξεις που ακολούθησαν την εισαγωγή της ΟΘΠ είναι πολύ σημαντικές, καθώς προδιαγράφουν με επίσημο τρόπο ένα σύνολο+ από εργαλεία και επιμέρους πολιτικές, που στοχεύουν στην εξασφάλιση και εξυπηρέτηση των γενικότερων στρατηγικών της Ένωσης, όπως αυτοί τίθενται από το 2010 στο πλαίσιο της Στρατηγικής «Ευρώπη 2020» (COM/2010/2020). Ειδικότερα:

- Τον Σεπτέμβριο του 2009 Ανακοίνωση Προς μια ενοποιημένη θαλάσσια πολιτική για καλύτερη διακυβέρνηση στη Μεσόγειο (COM/2009/466).
- Τον Σεπτέμβριο του 2010 Ανακοίνωση Γνώσεις για τη θάλασσα 2020: θαλάσσιες παρατηρήσεις και δεδομένα για μια έξυπνη και βιώσιμη ανάπτυξη (COM/2010/461)
- Τον Αύγουστο του 2012 Πράσινη Βίβλο για τις Γνώσεις για τη Θάλασσα το 2020 : από τη χαρτογράφηση του βυθού στις ωκεάνιες προβλέψεις (COM/2012/473)
- Τον Σεπτέμβριο του 2012 Ανακοίνωση για τη Γαλάζια Ανάπτυξη για τις ευκαιρίες για βιώσιμη ανάπτυξη στους τομείς της θάλασσας και της ναυτιλίας (COM/2012/494).
- Τον Οκτώβριο του 2012 «Διακήρυξη της Λεμεσού» για τη θάλασσα και ναυτιλιακή ατζέντα ανάπτυξης και απασχόλησης
- Τον Οκτώβριο του 2011 Ανακοίνωση για την Ανάπτυξη μιας θαλάσσιας στρατηγικής για την περιοχή του Ατλαντικού Ωκεανού (COM/2011/782)
- Τον Μάιο του 2013 Ανακοίνωση για το Σχέδιο Δράσης της θαλάσσιας στρατηγικής για την περιοχή του Ατλαντικού Ωκεανού (COM/2013/279)
- Τον Μάιο του 2014 Ανακοίνωση Καινοτομία στο πλαίσιο της Γαλάζιας Οικονομίας για την αξιοποίηση του δυναμικού των θαλασσών και των ωκεανών με στόχο την προώθηση της απασχόλησης και της μεγέθυνσης των οικονομιών (COM/2014/254)
- Τον Μάιο του 2014 Έγγραφο Εργασίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ένα θεματολόγιο βιώσιμης ανάπτυξης για την περιοχή της Βαλτικής (SWD/2014/167)
- Τον Ιούνιο του 2014 Ανακοίνωση σχετικά με τη στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την περιφέρεια Αδριατικής- Ιονίου (COM/2014/357)

- Τον Ιούλιο του 2014 Ανακοίνωση: Καλύτερη επίγνωση της κατάστασης μέσω ενισχυμένης συνεργασίας μεταξύ των αρχών θαλάσσιας επιτήρησης: τα επόμενα βήματα στο πλαίσιο του κοινού περιβάλλοντος ανταλλαγής πληροφοριών για τον θαλάσσιο τομέα της ΕΕ ([COM/2014/451](#)).
- Τον Ιούλιο του 2014 Οδηγία περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό Σχεδιασμό ([Directive 2014/89/EU](#))
- Τον Ιανουάριο του 2015 Joint Staff Working Document Black Sea Synergy: review of a regional cooperation initiative ([SWD/2015/6](#))
- Τον Απρίλιο του 2016 την Ανακοίνωση Μια ολοκληρωμένη πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αρκτική ([COM/2016/21](#))
- Τον Απρίλιο του 2017 Ανακοίνωση για την Πρωτοβουλία για τη βιώσιμη ανάπτυξη της γαλάζιας οικονομίας στη δυτική Μεσόγειο ([COM/2017/183](#))
- Τον Οκτώβριο του 2017 η Ανακοίνωση Ισχυρότερη και ανανεωμένη στρατηγική εταιρική σχέση με τις εξόχως απόκεντρες περιφέρειες της ΕΕ ([COM/2017/623](#))

Στη συνέχεια θα παρουσιαστούν τα βασικότερα χαρακτηριστικά των διατομεακών πολιτικών που συγκροτούν την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική, και που έχουν εισαχθεί στο ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο, μέσω των ανωτέρω Ανακοινώσεων και Οδηγιών.

1.1.5.3. Γαλάζια ανάπτυξη

Η «Γαλάζια Ανάπτυξη» (Blue Growth) αποτελεί τον μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχεδιασμό της Ένωσης που στοχεύει *στη βιώσιμη ανάπτυξη του θαλάσσιου και ναυτιλιακού τομέα*. Η συγκεκριμένη στρατηγική εισάγεται το 2006 με την Ανακοίνωση «Γαλάζια Ανάπτυξη: ευκαιρίες βιώσιμης ανάπτυξης στον θαλάσσιο και ναυτιλιακό τομέα» ([COM\(2012\)494](#)) έχει ως κεντρική ιδέα ότι οι θάλασσες και οι ωκεανοί αποτελούν ζωτικής σημασίας παράμετροι για την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής οικονομίας, με συγκριτικά πλεονεκτήματα στους τομείς της καινοτομίας και της απασχόλησης. Μέσω της «Γαλάζιας Ανάπτυξης» η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική υλοποιεί τους στόχους που έχουν τεθεί στο πλαίσιο της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» *για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη*.

Η «Γαλάζια» οικονομία σύμφωνα με τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αφορά 5,4 εκατομμύρια θέσεις εργασίας και ακαθάριστη προστιθέμενη αξία σχεδόν 500 δισ. ευρώ ετησίως. Στο πλαίσιο της στρατηγικής για τη Γαλάζια Ανάπτυξη, επισημαίνεται η δυνατότητα περαιτέρω ανάπτυξης συγκεκριμένων τομέων, που αναμένεται να έχουν σημαντική προστιθέμενη αξία και δυνατότητες ανάπτυξης. Πρόκειται για τις δραστηριότητες της αλιείας και υδατοκαλλιέργειας, του παράκτιου τουρισμού, της θαλάσσιας βιοτεχνολογίας, της ωκεάνιας ενέργειας και της εκμετάλλευσης κοιτασμάτων του θαλάσσιου βυθού

Για τις ανωτέρω προτεραιότητες, σήμερα στο πλαίσιο της Θαλάσσιας Πολιτικής της Ένωσης λαμβάνονται ειδικότερα μέτρα και πολιτικές, Ειδικότερα

- Η αλιεία και οι υδατοκαλλιέργειες σε ευρωπαϊκό επίπεδο ρυθμίζονται μέσω της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής της Ένωσης (ΚΑΠ), δηλαδή ενός συνόλου από κανόνες για την ορθολογική διαχείριση των ευρωπαϊκών αλιευτικών στόλων και τη διατήρηση των αλιευτικών αποθεμάτων. Στο πλαίσιο της ΚΑΠ λαμβάνονται ειδικότερες δράσεις για την ανάπτυξη της υδατοκαλλιέργειας, σημαντικότερη εκ των οποίων είναι η Ανακοίνωση «Στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές για τη βιώσιμη ανάπτυξη της υδατοκαλλιέργειας στην ΕΕ» (COM(2013)229). Στην συγκεκριμένη ανακοίνωση δίδεται ιδιαίτερη έμφαση: α) στην απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών και στην δημιουργία ενός εθνικού σχεδίου δράσης β) στον συντονισμένο χωροταξικό σχεδιασμό των υδατοκαλλιεργειών και γ) στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και στην προώθηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τη βιώσιμη ανάπτυξη της υδατοκαλλιέργειας σε κάθε κράτος μέλος.
- Ο Θαλάσσιος και παράκτιος τουρισμός αποτελούν έναν σημαντικό τομέα της γαλάζιας οικονομίας. Ειδικότερα σύμφωνα με τα δημοσιευμένα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ο συγκεκριμένος τομέας απασχολεί περίπου 3,2 εκατομμύρια άτομα και παράγει ακαθάριστη προστιθέμενη αξία 183 δισ. ευρώ, ποσό το οποίο αντιπροσωπεύει πάνω από το ένα τρίτο της θαλάσσιας οικονομίας (European Commission, 2018). Το 2014 μέσα από την Ανακοίνωση «Μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την τόνωση της ανάπτυξης και τη δημιουργία θέσεων εργασίας στον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό (COM(2014)86) η Επιτροπή καλεί τα κράτη – μέλη να λάβουν στοχοθετημένα μέτρα σε συνοχή με τις πολιτικές της

ΕΕ που έχουν σημαντικό αντίκτυπο, υπό το πρίσμα της αποδοτικής και αποτελεσματικής χρήσης των διαθέσιμων πόρων.

Δ.11 Οι σημαντικότερες πρωτοβουλίες αναφορικά με την ανάπτυξη της υδατοκαλλιέργειας σε ευρωπαϊκό επίπεδο

Πηγή: European Commission, The Common Fisheries Policy



Δ.12 Οι σημαντικότερες πρωτοβουλίες αναφορικά με την ανάπτυξη του θαλάσσιου και παράκτιου τουρισμού σε ευρωπαϊκό επίπεδο

Πηγή: European Commission, Coastal and Marine Tourism



- Η θαλάσσια βιοτεχνολογία αποτελεί μία πιο καινοτόμα προσέγγιση, με ιδιαίτερα σημαντική συμβολή στην ανάπτυξη της καινοτομίας και νέων θέσεων εργασίας. Πρόκειται για την εξερεύνηση και εκμετάλλευση διάφορων θαλάσσιων οργανισμών ή/και μικροοργανισμών προκειμένου να αναπτυχθούν νέα προϊόντα. Οι τομείς στους οποίους μπορεί να συμβάλει η ανάπτυξη της θαλάσσιας βιοτεχνολογίας

είναι (μεταξύ άλλων): υγείας (νέα φαρμακευτικά προϊόντα, καλλυντικά, βότανα κοκ.) ενέργειας (βιοκαύσιμα, βιοντίζελ από θαλάσσιους πόρους), τροφίμων, περιβάλλοντος (βιο-απορρύπανση, νέες τεχνολογίες διαχείρισης απορριμμάτων κοκ.) βιομηχανικής παραγωγής (νανοτεχνολογία, βιο-υλικά, βιο-αισθητήρες κοκ.).

Δ.13 Οι σημαντικότερες πρωτοβουλίες αναφορικά με την ανάπτυξη της θαλάσσιας βιοτεχνολογίας

Πηγή: European Commission



- Η ανάπτυξη της ωκεάνιας ενέργειας είναι ένα σχετικά νέο πεδίο δραστηριότητας για την Ένωση, η ανάπτυξη του οποίου πέρα από τα προφανή (ενεργειακή αυτονομία) συμβάλει στην εξυπηρέτηση των στόχων που τίθενται για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας, τη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου, την δημιουργία ενός σταθερού οικονομικού περιβάλλοντος, λόγω των καινοτόμων και υψηλής εξειδίκευσης θέσεων εργασίας που δημιουργεί. Οι τεχνολογικές εξελίξεις γύρω από τους μηχανισμούς και τους τρόπους αξιοποίησης της ωκεάνιας ενέργειας είναι ραγδαίες. Στην Ανακοίνωση «Γαλάζια ενέργεια - Απαραίτητα μέτρα για την αξιοποίηση του δυναμικού της θαλάσσιας και της ωκεάνιας ενέργειας της Ευρώπης έως το 2020 και εντεύθεν» του 2014 (COM(2014)08) επισημαίνεται ότι τομέας της ωκεάνιας ενέργειας μπορεί να συμβάλει καθοριστικά στην ανάπτυξη της της γαλάζιας οικονομίας, και να προωθήσει την οικονομική ανάπτυξη τόσο στις παράκτιες περιοχές όσο και στην ενδοχώρα. Η Ανακοίνωση επισημαίνει ότι θα μπορούσε να προωθηθεί η ανάπτυξη πανευρωπαϊκών αλυσίδων εφοδιασμού καθώς ο κλάδος αναπτύσσεται τόσο με την ενσωμάτωση των καινοτόμων ΜΜΕ όσο και με τη συμμετοχή των μεγαλύτερων εταιρειών με ειδίκευση λχ. στη ναυπηγική βιομηχανία, στη μηχανολογία, στην ηλεκτρολογία και στη θαλάσσια

μηχανική, ή ακόμη και στη διαχείριση της υγείας και της ασφάλειας. Μέσα στις αναμενόμενες θετικές επιπτώσεις είναι η αύξηση της ζήτησης για ειδικευμένα πλοία, τα οποία είναι πολύ πιθανόν να κατασκευαστούν σε ευρωπαϊκά ναυπηγεία.

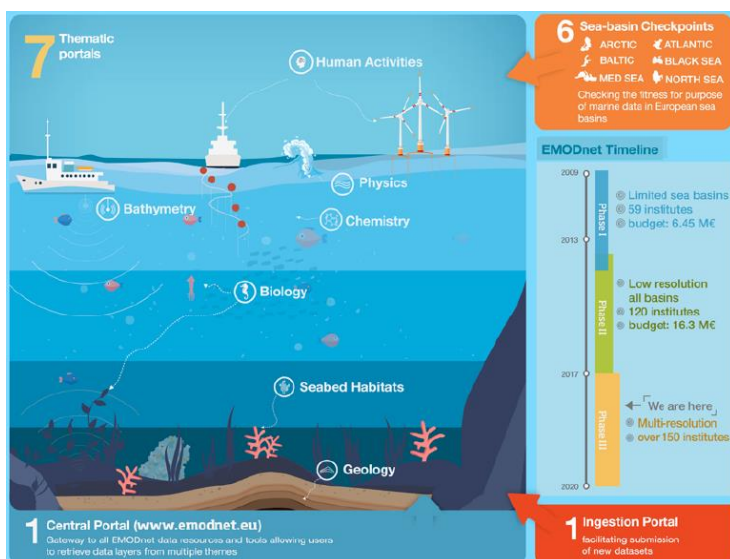
1.1.5.4. Δεδομένα και Γνώσεις για τη θάλασσα

Τον Αύγουστο του 2012 δημοσιεύεται η Πράσινη Βίβλος «Γνώσεις για τη Θάλασσα το 2020: από τη χαρτογράφηση του βυθού στις ωκεάνιες προβλέψεις» (COM/2012/473). Οι "Γνώσεις για τη θάλασσα 2020", ως Στρατηγική στοχεύει εκτός από την παροχή ενός ολοκληρωμένου μεθοδολογικού πλαισίου και κατευθυντήριων γραμμών για τα θαλάσσια δεδομένα, στη πραγματική συμβολή στη γνώση μέσα από τη συγκέντρωση δεδομένων από διάφορες πηγές (πρωτογενείς και δευτερογενείς).

Απώτερος στόχος είναι να διευκολυνθεί η πρόσβαση κάθε ενδιαφερομένου, δημόσιας αρχής, ερευνητικών οργανισμών στα θαλάσσια δεδομένα (τα οποία είναι ιδιαιτέρως περιορισμένα) και να αξιοποιηθούν για την ανάπτυξη των προτεραιοτήτων της θαλάσσιας πολιτικής της Ένωσης (πχ θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού) και νέων τομέων δραστηριότητας ακόμη και νέων υπηρεσιών. Προς αυτή τη κατεύθυνση, η ΕΕ έχει αναλάβει την καταγραφή θαλάσσιων δεδομένων, σε ευρωπαϊκή και εθνική κλίμακα, μέσω του Ευρωπαϊκού Δικτύου Θαλάσσιων Παρατηρήσεων (EMODnet). Το συγκεκριμένο δίκτυο βρίσκεται στην τρίτη φάση υλοποίησής του καταγράφοντας δεδομένα σε όλο το εύρος του θαλάσσιου χώρου (επιφάνεια, στήλη ύδατος, βυθός και υπέδαφος) δεδομένα, με τη συμμετοχή 150 ερευνητικών οργανισμών (βλ. Εικόνα Δ.14).

Δ.14 Απεικόνιση της τυπολογίας των δεδομένων καταγραφής του δικτύου EMODnet.

Πηγή: EMODnet Annual report (2016)



1.1.5.5. Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός και η Οδηγία 2014/89/ΕΕ

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή¹³, η αυξανόμενη και ασυντόνιστη χρήση των παράκτιων και θαλάσσιων ζωνών οδηγεί σε ανταγωνισμό για τον θαλάσσιο και παράκτιο χώρο και σε μια αναποτελεσματική και μη βιώσιμη χρήση των θαλάσσιων και παράκτιων πόρων. Οι αβεβαιότητες και η έλλειψη προβλεψιμότητας σχετικά με την κατάλληλη πρόσβαση στον θαλάσσιο χώρο δημιούργησαν αρνητικό κλίμα για τους επενδυτές και το ενδεχόμενο της απώλειας θέσεων εργασίας.

Στο πλαίσιο αυτό τον Ιούλιο 2014, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενέκριναν την Οδηγία 2014/89/ΕΕ σχετικά με τη δημιουργία ενός κοινού πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό στην Ευρώπη. Με τον τρόπο αυτό, αν και κάθε χώρα της ΕΕ θα είναι ελεύθερη να σχεδιάζει τις θαλάσσιες δραστηριότητές της, εξασφαλίζεται, χάρη στον καθορισμό ελάχιστων κοινών απαιτήσεων η συνοχή του σχεδιασμού σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, όσον αφορά τις κοινές θάλασσες. Η Οδηγία προβλεπόταν να ενσωματωθεί έως το τέλος του 2016 και το αρμόδιο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας έθεσε σε διαβούλευση σχετικό Σχέδιο Νόμου για τον ΘΧΣ μόλις τον Νοέμβριο του 2016. Η θεσμοθέτηση του Νόμου για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό πραγματοποιήθηκε τον Ιούνιο το 2018¹⁴ (για περισσότερες πληροφορίες βλ. Κεφάλαιο 4 και ειδικότερα υπο-κεφάλαια 4.2-4.4). Σύμφωνα με την Οδηγία 2014/89/ΕΕ όλα τα κράτη-μέλη θα πρέπει μέχρι τον Μάρτιο του 2012 να έχουν θεσμοθετήσει Θαλάσσια Χωροταξικά Σχέδια.

1.1.5.6. Στρατηγικές για τις Θαλάσσιες Λεκάνες

Η Πράσινη Βίβλος του 2006 σχετικά με μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική της ΕΕ, αποτελεί τη βάση της θεματικής στρατηγικής για το θαλάσσιο περιβάλλον, η οποία αποτέλεσε και τον περιβαλλοντικό πυλώνα της θαλάσσιας πολιτικής. Με τη στρατηγική αυτή, εισάγονται οι προβλέψεις για εκπόνηση θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού με βάση του οικοσύστημα.

Όπως επισημαίνεται στην Πράσινη Βίβλο, 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

¹³ European Commission (2011) Study on the economic effects of Maritime Spatial Planning

¹⁴ Νόμος 4546 ΦΕΚ 101/Α/12-6-2018 «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ «περί θεσπίσεως πλαισίου για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό» και άλλες διατάξεις».

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 να υπάρξει ένα λεπτομερές σύστημα χωροταξικού σχεδιασμού στα ευρωπαϊκά ύδατα.

Αναγνωρίζεται συνεπώς ο κομβικός ρόλος του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού στην επίτευξη των αναπτυξιακών στόχων των ευρωπαϊκών θαλασσών. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1255/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Νοεμβρίου 2011 αφορά στη θέσπιση ενός προγράμματος στήριξης για την περαιτέρω ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής. Οι αποφάσεις που ελήφθησαν συνέβαλλαν καθοριστικά στην υποστήριξη της θαλάσσιας πολιτικής καθώς διαπιστώθηκε ότι είναι απαραίτητη η συνέχιση της χρηματοδότησης από την Ένωση, ούτως ώστε η Ένωση να είναι σε θέση να την εφαρμόσει και να την αναπτύξει.

1.1.6. Οι πρωτοπόροι στον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό

Η διαμόρφωση μίας αναπτυξιακής στρατηγικής για τους θαλάσσιους πόρους, βασική προϋπόθεση της οποίας αποτελεί η χωρική οργάνωση των δραστηριοτήτων (δηλαδή ο ΘΧΣ), είναι απότοκος μιας συνεχώς εξελισσόμενης προβληματικής για τη θαλάσσια ανάπτυξη, η αφετηρία της οποίας τοποθετείται πολύ πριν την ενσωμάτωσή της στις πολιτικές της ΕΕ¹⁵. Ο ΘΧΣ μπορεί να θεωρηθεί ότι ξεκίνησε γύρω στο 1980 στην Αυστραλία, όμως πολύ νωρίτερα, ήδη από το 1960, ο ΟΗΕ (UNCLOS¹⁶) και η αυτόνομη Διακυβερνητική Ωκεανογραφική Επιτροπή της UNESCO, όπως παρουσιάστηκε προηγουμένως, παράγουν σημαντική γνώση, η οποία ως ένα βαθμό διαμορφώνει τις μετέπειτα πολιτικές των πλέον πρωτοπόρων κρατών. Ακολούθησαν οι ΗΠΑ, το Βέλγιο και το Ηνωμένο Βασίλειο. Το 2006 η Νορβηγία προώθησε Λευκή Βίβλο για ένα ολοκληρωμένο σχέδιο διαχείρισης για το νορβηγικό μέρος της θάλασσας του Barents και για το θαλάσσιο χώρο στα νησιά Lofoten, η Γερμανία το 2007 συνέταξε θαλάσσια χωροταξικά σχέδια πολλαπλής χρήσης για τις γερμανικές αποκλειστικές οικονομικές ζώνες της Βόρειας και

¹⁵ Τα πρώτα βήματα γίνονται το 2007 με την εισαγωγή της Μπλε Βίβλου για τη Γαλάζια Ανάπτυξη και το 2014 με την υιοθέτηση της Οδηγίας 2014/89/EU για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό

¹⁶ Περισσότερες πληροφορίες για τη Σύμβαση UNCLOS πιέστε [εδώ](#).

της Βαλτικής Θάλασσας, ενώ προς την ίδια κατεύθυνση κινούνται η Ολλανδία και η Σουηδία.

1.1.6.1. Αυστραλία

Η Αυστραλία, προκειμένου να προστατεύσει αλλά και να διαχειριστεί τις πιέσεις που ασκούνται στο θαλάσσιο χώρο και ειδικότερα στη περιοχή του μεγάλου κοραλλιογενούς υφάλου (Great Barrier Reef) έχει καθορίζει ήδη από το 1975 σχεδιασμό του θαλάσσιου χώρου, γεγονός που την εντάσσει στις πρωτοπόρες χώρες άσκησης θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού.

Ειδικότερα, προσδιορίστηκαν ζώνες, όροι και κανονισμοί για τη χωρική ανάπτυξη μιας ιδιαίτερα διευρυμένης θαλάσσιας περιοχής, εντάσσοντας τον μεγάλο ύφαλο σε ένα σχέδιο. Ο βασικός σκοπός για την εισαγωγή του πρωτοποριακού -για την εποχή- σχεδιασμού, ήταν η αποτελεσματική προστασία του οικοσυστήματος του και της βιοποικιλότητας που φιλοξενεί. Ο νόμος που προέβλεψε τον συγκεκριμένο σχεδιασμό, θέσπισε επί της ουσίας ένα θαλάσσιο πάρκο προβλέποντας ταυτόχρονα και τη δημιουργία μιας Αρχής Διαχείρισης. Η αποστολή της Αρχής σύμφωνα με τα όσα επισημαίνονται είναι *"... η παροχή μακροπρόθεσμης προστασίας, οικολογικής βιώσιμης χρήσης, και απόλαυσης του Μεγάλου Κοραλλιογενούς Υφάλου για όλους τους Αυστραλούς και τη διεθνή κοινότητα μέσω της φροντίδας και της ανάπτυξης"*.

Το θαλάσσιο πάρκο, έχει μία έκταση περίπου 344.400 τετραγωνικά χιλιόμετρα (km²) (έκταση περίπου ίση με την Ιταλία) και βρίσκεται στη ΒΑ τμήμα της Αυστραλίας. Αφορμή για τον συγκεκριμένο σχεδιασμό αποτέλεσε η ανάγκη για τη λήψη ειδικών μέτρων προστασίας από τις δραστηριότητες εξόρυξης πετρελαίου. Άλλα σημαντικά ζητήματα περιλάμβαναν ρύπανση από τη ναυσιπλοΐα και άλλες χερσαίες πηγές ρύπανσης, καθώς και την ανάγκη για ορθολογική ανάπτυξη της αλιευτικής και τουριστικής δραστηριότητας. Ο χωροταξικός σχεδιασμός και ο διαχωρισμός των ζωνών, που θεωρούνται ως ακρογωνιαίοι λίθοι της στρατηγικής διαχείρισης για την προστασία του Μεγάλου Barrier Reef, δημιουργήθηκαν για:

- α) τη διατήρηση της βιολογικής ποικιλομορφίας και των οικολογικών συστημάτων
- β) της διαχείριση της αναπτυσσόμενης τουριστικής βιομηχανίας
- γ) τη διαχείριση της εμπορικής αλιείας και

δ) τη διαχείριση των επιπτώσεων ή/και των κινδύνων ρύπανσης

Σημαντικό ρόλο στην εφαρμογή του όλου σχεδιασμού, πέρα από τις ευρείες ζώνες που ορίζονται σε χωροταξικό επίπεδο, έχουν τα (επιμέρους/τοπικά) σχέδια διαχείρισης. Τα τελευταία λειτουργούν με συμπληρωματικό τρόπο στην αντιμετώπιση ειδικών θεμάτων σε μια περιοχή, με μεγαλύτερη λεπτομέρεια από αυτή που έχουν τα ευρύτερα σχέδια και οι χωροταξικές ζώνες. Για την εφαρμογή των σχεδίων, έχει προβλεφθεί ένα σύστημα αδειών.

Σε μία σύντομη ανάλυση της σχεδιαστικής προσέγγισης, να αναφερθεί ότι προσδιορίστηκαν οκτώ ζώνες, για τις οποίες προβλέπονται διαβαθμισμένοι κανόνες ανάπτυξης λ.χ. στη *ζώνη γενικής χρήσης* επιτρέπεται χωρίς περιορισμούς η ναυτιλία και η εμπορική αλιεία, ο θαλάσσιος τουρισμός ενώ στη *ζώνη συντήρησης* οι επιτρεπτές δραστηριότητες περιορίζονται σε πολύ μεγάλο βαθμό. Ένα ακόμη χαρακτηριστικό είναι ότι η εφαρμογή του σχεδιασμού είναι διαδοχική, υπάρχει παρακολούθηση συγκεκριμένων δεικτών και την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων.

Τα αρχικά σχέδια χωροταξικού σχεδιασμού και οι κανονισμοί που εφαρμόστηκαν διαδοχικά σε τέσσερα τμήματα του θαλάσσιου πάρκου Great Barrier Reef από το 1981 έως το 1987, εξελίχθηκαν και άλλαζαν σημαντικά ανάλογα με τη δυναμική φύση τόσο του θαλάσσιου περιβάλλοντος, των χρήσεων, όσο και της αποτελεσματικότητας των σχεδίων που καταγράφονταν μέσα από τις διαδικασίες αξιολόγησης. Να επισημανθεί ότι περίπου το 4,5% του θαλάσσιου πάρκου, χαρακτηρίστηκε ως «περιοχές μη υψηλή προστασία». Τα αποτελέσματα της παρακολούθησης στα τέλη της δεκαετίας του 1990 έδειξαν ότι δεν επιτεύχθηκαν οι στόχοι προστασίας του οικοσυστήματος, αυξήθηκαν οι περιοχές προστασίας μέχρι το ένα τρίτο περίπου του συνόλου της περιοχής.

Αξίζει ωστόσο να επισημανθεί ότι οι ζώνες, οι οποίες έχουν σχεδιαστεί για την προστασία της βιοποικιλότητας του θαλάσσιου πάρκου, λειτουργούν ως συνδεδεμένο δίκτυο και παρέχουν μια σειρά από οφέλη, συμπεριλαμβανομένων των οφελών για την κοινωνία.

Μία από τις προτάσεις της κυβερνητικής αναθεώρησης του Great Barrier Reef θαλάσσιο πάρκο, ήταν η προετοιμασία της «Έκθεσης κάθε πέντε χρόνια για να τεκμηριώσει τη γενική κατάσταση του Great Barrier Reef θαλάσσιο πάρκο, την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης, και τις πιέσεις στο οικοσύστημα. Οι Outlook 2009 και το 2014 ήταν μια βασική πηγή πληροφόρησης για το γενικό Reef 2050 πολυετές σχέδιο Βιώσιμης Ανάπτυξης, που αναπτύχθηκε από την Αυστραλία και Queensland κυβερνήσεις από κοινού. Το σχέδιο

Reef 2050 κυκλοφόρησε το 2015 και τα διαγράμματα το δρόμο προς τα εμπρός για επενδύσεις στον τομέα της προστασίας Reef, και παρέχει την κατεύθυνση για τις πολλές οργανώσεις και τα άτομα δεσμευτεί για τη βελτίωση της υγείας του Reef.

Όπως και όλοι οι κοραλλιογενείς ύφαλοι σε όλο τον κόσμο, ο Μεγάλος Κοραλλιογενής Ύφαλος βρίσκεται υπό αυξανόμενη πίεση από μια σειρά πηγών, ιδιαίτερα την αλλαγή του κλίματος, το σύμπτωμα της οποίας είναι το 2016-2017 μαζικό κορεατικό λεύκανση, το χειρότερο που έχει βιώσει το GBR. Μετά τις μέγιστες θερμοκρασίες Μάρτιο του 2017, το 67 τοις εκατό των κοραλλιών πέθαναν κατά μήκος 700 χιλιομέτρα βόρειο τμήμα της GBR-πιθανώς η μεγαλύτερη απώλεια των κοραλλιών που έχει καταγραφεί ποτέ στην GBR. Οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής δεν οφείλονται μόνο στο οικοσύστημα του Great Barrier Reef, αλλά και στις πολιτιστικές αξίες των παραδοσιακών ιδιοκτητών. οικονομικές αξίες στις τουριστικές και αλιευτικές βιομηχανίες που βασίζονται σε υγιή GBR κοινωνικές αξίες για τις κοινότητες κατά μήκος της ακτής, για τις οποίες ο υφάλων είναι μέρος της καθημερινής ζωής τους · και η ευρύτερη αυστραλιανή και διεθνής κοινότητα που θεωρούν ότι είναι μια αναντικατάστατη εικόνα που ανήκει στην παγκόσμια κοινότητα.

Είναι ζωτικής σημασίας για την υφάλους σε όλο τον κόσμο, συμπεριλαμβανομένης και της Great Barrier Reef, ότι οι τοπικές, περιφερειακές και παγκόσμιες δράσεις για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου εφαρμοστεί αποτελεσματικά. Ενώ η Αυστραλία είναι εταίρος στη διεθνή δράση για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου μέσω της Συμφωνίας για το Κλίμα του Παρισιού, πρέπει να υποστηριχθεί με τη βελτίωση της ανθεκτικότητας του GBR στην κλιματική αλλαγή μέσω της μείωσης των τοπικών πιέσεων (προσαρμοσμένη από τη διαχείριση ενός ανθεκτικού θαλάσσιου πάρκου Great Barrier Reef).

Παρόλο που υπάρχουν λίγες παράλληλες μεταξύ των συνθηκών και των συναφών προκλήσεων του θαλάσσιου πάρκου Great Barrier Reef και των πυκνοκατακτημένων περιοχών όπως η Βαλτική Θάλασσα, η Βόρεια Θάλασσα και πολλά άλλα μέρη της Ευρώπης, της Ασίας και της Βόρειας Αμερικής, να μάθουν για τη διαδικασία ολοκληρωμένης διαχείρισης της χρήσης της θάλασσας και του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού από την εμπειρία του θαλάσσιου πάρκου Great Barrier Reef.

Η μακρόχρονη εμπειρία της καταδεικνύει την ανάγκη διεξαγωγής διαστημικής διαχείρισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η οποία επιτρέπει την παρακολούθηση και αξιολόγηση

των αρχικών σχεδίων και την προσαρμογή τους στις μεταβαλλόμενες συνθήκες. Δείχνει επίσης ότι η εμπλοκή των ενδιαφερομένων μερών και η βιώσιμη χρηματοδότηση είναι καθοριστικής σημασίας για την επιτυχή έκβαση της θαλάσσιας χωρικής διαχείρισης με την πάροδο του χρόνου.

Δ.15 Η περιοχή ΘΧΣ του Μεγάλου Κοραλλιογενούς υφάλου της Αυστραλίας

Πηγή: MSP IOC UNESCO



1.1.6.2. ΗΠΑ

Το 1969 η Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για τη Θαλάσσια Επιστήμη, τη Μηχανική και τους Πόρους δημοσίευσε την έκθεσή της «Το Έθνος και η Θάλασσα» ένα σχέδιο εθνικής δράσης, μια ολοκληρωμένη και μακροπρόθεσμη έκθεση που επανεξέτασε την αμερικανική πολιτική για τις θάλασσες και τους ωκεανούς. Η έκθεση ανέδειξε τρία σημαντικά ζητήματα: τους ωκεανούς ως «νέα σύνορα», την ανάγκη προστασίας του παράκτιου περιβάλλοντος από την υπερ-εκμετάλλευση και τη ρύπανση και την θέσπιση ενός λεπτομερούς σχεδίου αναδιοργάνωσης των ομοσπονδιακών θαλάσσιων και παράκτιων προγραμμάτων - συμπεριλαμβανομένης της ίδρυσης της Εθνικής Υπηρεσίας Ωκεανών και Ατμόσφαιρας (NOAA) που ιδρύθηκε το 1972.

Σαράντα χρόνια μετά την έκθεση της Επιτροπής του Stratton, το 2009, δημιουργήθηκε μια ομάδα δράσης για την πολιτική για τις ωκεάνιες διακυβερνήσεις, με σκοπό την ανάπτυξη συστάσεων για την πρώτη πολιτική της Αμερικής στον τομέα των ωκεανών. Τον Ιούλιο του 2010, ο Πρόεδρος Μπαράκ Ομπάμα υπέγραψε εκτελεστικό διάταγμα με τίτλο «Διαχείριση του Ωκεανού, των ακτών και των Μεγάλων Λιμνών», κατευθύνοντας τις ομοσπονδιακές υπηρεσίες στην εφαρμογή των συστάσεων της Ειδικής Ομάδας για την Πολιτική των Θαλασσιών Δυνάμεων (Interagency Ocean Policy Task Force - IOPTF) υπό την καθοδήγηση ενός νέου Εθνικού Συμβούλιο Ωκεανών (National Ocean Council - NOC).

Στο πλαίσιο των όσων ορίστηκαν, αναμένεται να αναπτυχθούν εννέα περιφερειακά θαλάσσια χωρικά σχέδια, τα οποία καλύπτουν ολόκληρη την ΑΟΖ των ΗΠΑ. Ο συγκεκριμένος σχεδιασμός προϋποθέτει τη συνεργασία μεταξύ των ομοσπονδιακών, κρατικών, και τοπικών κυβερνήσεων, με ουσιαστική συμμετοχή των ενδιαφερομένων και του κοινού. Οι εννέα περιοχές χωροταξικού σχεδιασμού, όπως προσδιορίστηκαν είναι: ο Βόρειο-Ανατολικός Ατλαντικός, ο Νότιος Ατλαντικός, ο Κόλπος του Μεξικό, η Καραϊβική, η Δυτική ακτή Αλάσκας, η Αρκτική, τα Νησιά του Ειρηνικού και οι Μεγάλες Λίμνες. Επιπλέον, ορίζεται ότι τα περιφερειακά θαλάσσια χωροταξικά σχέδια θα αναπτυχθούν οικειοθελώς.

Το 2013 το Εθνικό Συμβούλιο Ωκεανών, δημοσίευσε ένα κείμενο – οδηγό για την εκπόνηση του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού (Marine Planning Handbook) το οποίο παρέχει καθοδήγηση στους φορείς που επιφορτίστηκαν με την αρμοδιότητα της θαλάσσιας χωροταξίας, την περιφερειακή συμμετοχή και τα θαλάσσια σχέδια. Τα περιφερειακά θαλάσσια χωρικά σχέδια, σύμφωνα με τις προβλέψεις δεν θα είναι ρυθμιστικά. Ωστόσο, θα χρησιμοποιηθούν για να καθοδηγήσουν τη λήψη αποφάσεων, π.χ. την αδειοδότηση και οι συμμετέχοντες οργανισμοί θα συμμορφωθούν με τα τελικά θαλάσσια χωρικά σχέδια στο μέτρο του δυνατού, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς. Μόλις εγκριθούν τα σχέδια, οι ομοσπονδιακές, πολιτειακές και τοπικές διοικήσεις θα τις εφαρμόσουν μέσω των αντίστοιχων νομικών τους αρχών.

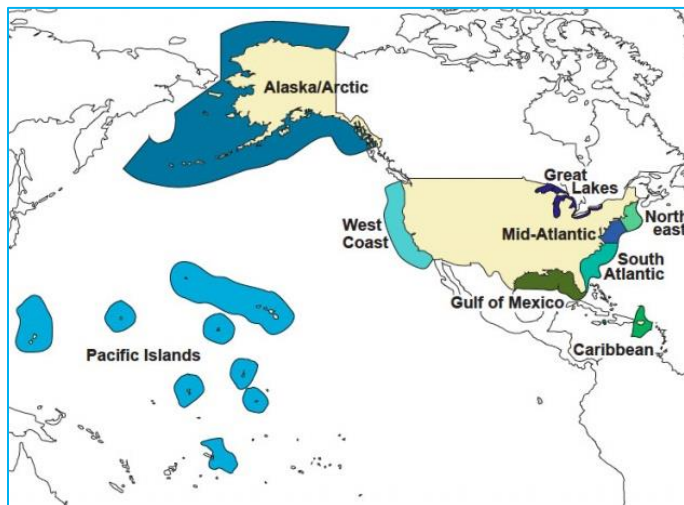
Οι φορείς χωροταξικού σχεδιασμού, δεν έχουν ανεξάρτητη νομική εξουσία να ρυθμίζουν ή να κατευθύνουν με άλλο τρόπο τις ομοσπονδιακές, κρατικές ή τοπικές κυβερνήσεις. Τα μέλη δεν αναθέτουν στον οργανισμό περιφερειακής χωροταξίας ή σε κάποια άλλη οντότητα τη λήψη αποφάσεων ή τη νομική αρχή της κυβέρνησης που εκπροσωπούν. Ομοίως, οι δράσεις του οργανισμού περιφερειακής χωροταξίας δεν τροποποιούν ή

αντικαθιστούν καμία νομική αρχή, συμπεριλαμβανομένης της αρμοδιότητας ή της αρχής λήψης αποφάσεων σχετικά με ένα θέμα.

Με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία, μέχρι σήμερα, δύο περιφερειακοί φορείς σχεδιασμού ολοκλήρωσαν τον πρώτο γύρο σχεδιασμού τους: το βορειοανατολικό περιφερειακό όργανο χωροταξικού σχεδιασμού και το όργανο χωροταξικού σχεδιασμού του Ατλαντικού. Τα σχέδια αυτά ήταν τα πρώτα που εγκρίθηκαν το 2016 από το Εθνικό Συμβούλιο Ωκεανών. Έχουν συσταθεί επίσης φορείς περιφερειακής χωροταξίας στις περιοχές της Δυτικής Ακτής και των Νήσων του Ειρηνικού.

Δ.16 Οι περιοχές εφαρμογής Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού στις ΗΠΑ

Πηγή: [MSP IOC UNESCO](#)



1.1.6.3. Βέλγιο

Τα τελευταία 10 χρόνια ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός στο Βέλγιο εξελίχθηκε από ένα "γενικό σχέδιο" (ένα σχέδιο χωροταξικού σχεδιασμού βασισμένο κυρίως σε τομεακές κατευθύνσεις και χωρίς κανονιστικές διατάξεις) σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο πολλαπλής χρήσης με ισχυρή νομική εξουσία.

Ειδικότερα, ήδη από το 2003 το Βέλγιο συγκαταλέγεται στις πρώτες χώρες που εφαρμόζουν ένα λειτουργικό σύστημα σχεδιασμού πολλαπλών χρήσεων στο θαλάσσιο χώρο, το οποίο καλύπτει τα χωρικά ύδατα και την αποκλειστική οικονομική ζώνη. Το βελγικό τμήμα της Βόρειας Θάλασσας καλύπτει περίπου 3.600 km², ενώ η ακτογραμμή της είναι μήκους 66 χιλιομέτρων. Παρά το μικρό της μέγεθος, η βελγική θαλάσσια και παράκτια περιοχή χρησιμοποιείται έντονα.

Στο σχεδιασμό της πρώτης περιόδου, το Βέλγιο χρησιμοποίησε την τοποθέτηση ζωνών σε ένα «γενικό σχέδιο» για να διαθέσει χώρο σε συγκεκριμένες θαλάσσιες χρήσεις. Σε μία δεύτερη φάση σχεδιασμού, προσδιορίζονται οι τοποθεσίες για τις θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές. Το σχέδιο που προκύπτει, επιτρέπει να χορηγούνται άδειες για έναν δεδομένο τύπο δραστηριότητας μόνο εντός των προσδιορισμένων ζωνών και υπόκειται σε συνεχή παρακολούθηση και αξιολόγηση.

Οι κύριοι παράγοντες για τον χωροταξικό σχεδιασμό στο Βέλγιο προέρχονταν από τη ζήτηση αιολικής ενέργειας ανοικτής θάλασσας (κατασκευή αιολικών πάρκων) και από τις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την προστασία και τη διατήρηση οικολογικά και βιολογικά πολύτιμων περιοχών (περιοχές Natura 2000). Ο ΘΧΣ στο Βέλγιο στοχεύει στην επίτευξη τόσο οικονομικών όσο και οικολογικών στόχων, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης υπεράκτιων αιολικών πάρκων, της οριοθέτησης των θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών, ενός σχεδίου πολιτικής για την αειφόρο εξόρυξη άμμων και χαλικιών, της χαρτογράφησης θαλάσσιων ενδιαιτημάτων, της προστασίας των ναυαγίων πολύτιμων για τη βιοποικιλότητα, και τη διαχείριση χερσαίων δραστηριοτήτων που επηρεάζουν το θαλάσσιο περιβάλλον. Μαζί, οι στόχοι αυτοί παρείχαν τη βάση για το γενικό σχέδιο.

Η παραπάνω προσέγγιση θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού εφαρμόστηκε σταδιακά από το 2003 και οδήγησε σε ένα πιο διαφοροποιημένο σύστημα χωροταξικού σχεδιασμού λχ για την εξόρυξη άμμου και χαλικιού που περιλαμβάνει ζώνες διαχείρισης με διαδοχική εναλλαγή στις δυνατότητες εκμετάλλευσης λχ πιο εντατικές δυνατότητες εκμετάλλευσης ανάλογα με την εποχή/τις συνθήκες, ζώνες στις οποίες απαγορεύεται η εξόρυξη κατά τις περιόδους ωοτοκίας ψαριών, και ζώνες εξερεύνησης όπου εξετάζεται πιθανή μελλοντική χρήση.

Τον Μάρτιο του 2014, το Βέλγιο ενέκρινε ένα νέο θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο για το βελγικό τμήμα της Βόρειας Θάλασσας με βασιλικό διάταγμα. Το 2010, ένα σημείωμα πολιτικής του Βέλγου υφυπουργού για την πολιτική της Βόρειας Θάλασσας δήλωσε ότι *"... θα πρέπει να αναληφθούν πρωτοβουλίες για να διατηρηθεί η διαδικασία (ΘΧΣ) σε ένα υψηλό επίπεδο στην ατζέντα (πολιτικής)."* Τα τελευταία χρόνια η Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος κατέβαλε την προσπάθεια ανάπτυξης του νέου σχεδίου στο πλαίσιο των νέων αρχών του νόμου για το θαλάσσιο περιβάλλον (*"Πράξη για την προστασία του*

θαλάσσιου περιβάλλοντος και για την οργάνωση του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού στις θαλάσσιες περιοχές υπό τη βελγική δικαιοδοσία").

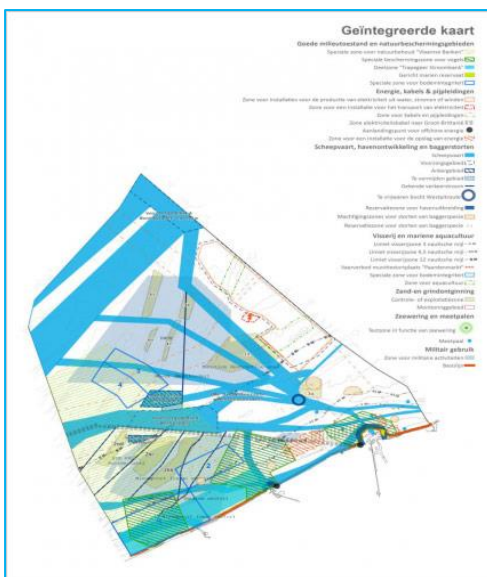
Το νέο σχέδιο καθορίζει πλέον αρχές, στόχους, ένα μακροπρόθεσμο όραμα και επιλογές χωρικής πολιτικής για τη διαχείριση της βελγικής χωρικής θάλασσας και της ΑΟΖ. Δράσεις διαχείρισης, δείκτες και στόχοι που αφορούν θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές και προβλέψεις για όλες τις δραστηριότητες συμπεριλαμβανομένης της εμπορικής αλιείας, υπεράκτιας υδατοκαλλιέργειας, υπεράκτιας ανανεώσιμης ενέργειας, ναυτιλία, βυθοκόρηση, εξόρυξη άμμου και χαλικιού, αγωγούς και καλώδια, στρατιωτικές δραστηριότητες, χρήσεις τουρισμού και αναψυχής.

Το τελικό Σχέδιο εγκρίθηκε από το Συμβούλιο Υπουργών το 2013, μετά από μια διαδικασία διαβουλεύσεων και συμβουλών από μια νεοσυσταθείσα επιτροπή ειδικά για τον ΘΧΣ, όπου πέρα από τις διαβουλεύσεις των εμπειρογνομόνων, υπήρχε και συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων μερών. Επιπλέον, διεξήχθησαν διασυνοριακές διαβουλεύσεις με τις Κάτω Χώρες, τη Γαλλία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Το σχέδιο προβλέπεται να αναθεωρείται κάθε έξι χρόνια και είναι νομικά δεσμευτικό.

Τα τελευταία 10 χρόνια ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός στο Βέλγιο εξελίχθηκε από ένα "γενικό σχέδιο" (ένα σχέδιο χωροταξικού σχεδιασμού βασισμένο κυρίως σε τομεακό σχεδιασμό και χωρίς κανονιστικές διατάξεις) σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο πολλαπλών χρήσεων με ισχυρή δεσμευτικότητα.

Δ.17 Ο χάρτης του Αναθεωρημένου Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδίου του Βελγίου (2014)

Πηγή: <http://msp.ioc-unesco.org/world-applications/europe/belgium/>



1.1.6.4. Γερμανία

Στη Γερμανία, η αρμοδιότητα για την εκπόνηση του ΘΧΣ στα χωρικά ύδατα μέχρι τα όρια των 12νμ ανήκει στα τρία ομόσπονδα κράτη με θαλάσσια ύδατα: Κάτω Σαξονία (Niedersachsen) στη Βόρεια Θάλασσα και Σλέσβιχ-Χόλσταϊν (Schleswig-Holstein), και Μεκλεμβούργο - Δυτική Πομερανία (Mecklenburg-Vorpommern) στη Βαλτική Θάλασσα.

Επιπλέον, από το 2005 έως το 2009, ο Ομοσπονδιακός Ναυτιλιακός και Υδρογραφικός Οργανισμός (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie-BSH) συνέταξε θαλάσσια χωρικά σχέδια πολλαπλής χρήσης (που συνοδεύονταν από αντίστοιχες περιβαλλοντικές εκθέσεις) για τις αποκλειστικές οικονομικές ζώνες της Γερμανίας στη Βόρεια Θάλασσα και τη Βαλτική Θάλασσα. Η ΑΟΖ της Γερμανίας καλύπτει περίπου 33.100 km², η οποία καταμερίζεται ως εξής: 28.600 km² στη Βόρεια Θάλασσα και περίπου 4.500 km² στη Βαλτική Θάλασσα.

Ο ΘΧΣ στη Γερμανία βασίζεται στον Ομοσπονδιακό Νόμο περί Χωροταξίας, και περιλαμβάνει σχεδιασμό με χωρική κλίμακα αναφοράς τόσο τα χωρικά ύδατα όσο και την Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη. Τα χωροταξικά σχέδια για τα χωρικά ύδατα (μέχρι 12 ν.μ.) εκπονούνται υπό την αρμοδιότητα των γερμανικών ομόσπονδων κρατιδίων (ομοσπονδιακά κράτη). Τα γερμανικά σχέδια, σήμερα έχουν κανονιστικό χαρακτήρα. Το ομοσπονδιακό σχέδιο για τη Βόρεια Θάλασσα τέθηκε σε ισχύ τον Σεπτέμβριο του 2009 και το ομοσπονδιακό σχέδιο για τη Βαλτική Θάλασσα τον Δεκέμβριο του 2009.

Ο συγκεκριμένος σχεδιασμός λαμβάνει ιδιαίτερη μέριμνα, σύμφωνα με τα σχέδια που έχουν δημοσιοποιηθεί, για τη χωροθέτηση νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, οι οποίες παρουσιάζουν αυξημένες προκλήσεις σχεδιασμού μεγάλης κλίμακας, όπως είναι τα υπεράκτια αιολικά πάρκα. Για την επιτυχημένη εφαρμογή του σχεδιασμού και την προώθηση μιας νέας ενεργειακής πολιτικής εστιασμένη στις ΑΠΕ, υπήρξαν σχετικές επιδοτήσεις για την ηλεκτρική ενέργεια (που παράγεται από τα αιολικά). Συνεπώς παρατηρείται ότι στην περίπτωση της Γερμανίας υπήρξε μία στοχευμένη πολιτική (στο συγκεκριμένο παράδειγμα για την παραγωγή ενέργειας), η οποία εκφράστηκε είτε μέσα από την παροχή κινήτρων (επιδοτήσεις) είτε μέσα από συγκεκριμένες προβλέψεις άλλων πολιτικών (χωρικής πολιτικής).

Ωστόσο, οι διαδικασίες σχεδιασμού δεν ήταν ένα εύκολο εγχείρημα. Ειδικότερα, διάφορες προτάσεις, οι οποίες είτε δημιουργούσαν επικαλύψεις με υφιστάμενες δραστηριότητες είτε

η ενδεχόμενη μελλοντική τους ανάπτυξη δημιούργησε ανησυχίες στο στάδιο της διαβούλευσης για τις επιπτώσεις τους στο θαλάσσιο περιβάλλον, έπρεπε να ληφθούν σοβαρά υπόψη και να βρεθεί η χρυσή τομή.

Ένα ακόμη στοιχείο που παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον στη διαδικασία ΘΧΣ, είναι η ιδιαίτερη μέριμνα/προσπάθεια που καταβλήθηκε για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας των παραδοσιακά αναπτυσσόμενων δραστηριοτήτων όπως η ναυτιλία. Οι κύριες διαδρομές πλοήγησης που προσδιορίστηκαν στα Σχέδια, έλαβαν υπόψη τα υφιστάμενα συστήματα διαχωρισμού κυκλοφορίας (TSS) καθώς τις διαδρομές στις οποίες κινούνταν συνήθως τα πλοία. Οι περιορισμοί που τέθηκαν στη ναυτιλία, συνέβαλε στην αύξηση της ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας της πλοήγησης.

Ο ΘΧΣ στη Γερμανία βασίζεται σε μια σειρά κατευθυντήριων γραμμών, μεταξύ των οποίων:

- Εξασφάλιση και ενίσχυση της θαλάσσιας κυκλοφορίας
- Ενίσχυση των θαλάσσιων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων με ολοκληρωμένη χωροταξική οργάνωση και αποδοτική χρήση του χώρου
- Προώθηση της χρήσης αιολικής ενέργειας ανοικτής θάλασσας σύμφωνα με τη στρατηγική βιωσιμότητας της ομοσπονδιακής κυβέρνησης
- Μακροπρόθεσμη διασφάλιση και χρήση μηχανισμών εναλλαγής των χρήσεων σε περίπτωση που διαπιστωθούν προβλήματα, Δίδεται προτεραιότητα σε ειδικές χρήσεις της θάλασσας.
- Εξασφάλιση των φυσικών πόρων για την αντιμετώπιση των διαταραχών των οικοσυστημάτων και της ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στη Γερμανία, τα ομοσπονδιακά κράτη (γερμανικά ομόσπονδα κρατίδια) είναι υπεύθυνα για την εφαρμογή των όρων προστασίας και ανάπτυξης των περιοχών που εντάσσονται στο δίκτυο Natura 2000 (χερσαίος και παράκτιος χώρος), δηλαδή στη ζώνη των 12 ν.μ. Στην αποκλειστική οικονομική ζώνη (ΑΟΖ), η οποία εκτείνεται προς τα ανοικτά από τα παράκτια ύδατα, η ομοσπονδιακή κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από το Ομοσπονδιακό Υπουργείο Περιβάλλοντος, Προστασίας της Φύσης και Πυρηνικής Ασφάλειας., παράλληλα αρμοδιότητες κατέχει και ο Οργανισμός για την προστασία της φύσης (Bundesamt für Naturschutz-BfN).

Η Γερμανία χρησιμοποιεί τρία είδη ζωνών για την υλοποίηση των χωρικών της σχεδίων. Αυτές περιλαμβάνουν «περιοχές προτεραιότητας» όπου μια χρήση (για παράδειγμα, η ναυτιλία, οι αγωγοί, κ.λπ.) έχει προτεραιότητα σε σχέση με όλες τις άλλες χρήσιμες για τη χρήση του χώρου. "Περιοχές επιφύλαξης" στις οποίες μία χρήση δίδεται ιδιαίτερης προσοχής σε συγκριτική αξιολόγηση με άλλα χωροταξικά σχεδιαστικά καθήκοντα, μέτρα και έργα · και "θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές" όπου εφαρμόζονται μέτρα για τη μείωση των επιπτώσεων (π.χ. μέσω της ρύπανσης) στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Τα υφιστάμενα εθνικά και διεθνή προγράμματα παρακολούθησης στη Βόρεια Θάλασσα θα χρησιμοποιηθούν για την παρακολούθηση των σημαντικών επιπτώσεων της εφαρμογής του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου.

1.1.6.5. Ηνωμένο Βασίλειο

Στην Αγγλία, η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου έχει αναθέσει τις αρμοδιότητες του θαλάσσιου σχεδιασμού στον Οργανισμό διαχείρισης των θαλασσών (MMO). Ο MMO δεν είναι δημόσιος φορέας και είναι υπεύθυνος για την ανάπτυξη θαλάσσιων σχεδίων στις παράκτιες και υπεράκτιες περιοχές. Έχουν συσταθεί ένδεκα θαλάσσιες περιοχές γύρω από τις ακτές της Αγγλίας και κάθε περιοχή θα καλύπτεται από ένα θαλάσσιο σχέδιο με μακροπρόθεσμη (20ετή) κατανομή των δραστηριοτήτων. Τα σχέδια αναπτύσσονται σε συνεχή βάση για τις διάφορες περιοχές, με στόχο την πλήρη κάλυψη των αγγλικών παράκτιων και υπεράκτιων περιοχών έως το 2021. Τα θαλάσσια σχέδια θα παρακολουθούνται και θα επανεξετάζονται ανά τριετία, εξετάζοντας:

- Τις επιπτώσεις των πολιτικών στο θαλάσσιο σχέδιο
- Την αποτελεσματικότητα αυτών των πολιτικών για την επίτευξη των στόχων του σχεδίου, και
- Την πρόοδο προς την επίτευξη οποιωνδήποτε στόχων καθορίζονται για την περιοχή αυτή σε ένα θαλάσσιο σχέδιο και στη δήλωση για τη θαλάσσια πολιτική.

Τα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια θα πρέπει να χρησιμοποιούνται σε όλες τις αποφάσεις σχεδιασμού για τη θάλασσα, την ακτή, τις εκβολές ποταμών και τα παλιρροϊκά νερά (που μερικές φορές εκτείνονται σε μεγάλες αποστάσεις στην ενδοχώρα), καθώς στις παραμέτρους που επηρεάζουν, όπως οι υποδομές. Όλες οι δημόσιες αρχές είναι υπεύθυνες για την εφαρμογή των θαλάσσιων σχεδίων μέσω των υφιστάμενων ρυθμιστικών διαδικασιών και διαδικασιών λήψης αποφάσεων. Οι περιοχές Ανατολικού

Παράκτιου και Ανατολικού Θαλασσίου Θαλάσσιου Πεδίου, καλύπτει περίπου 55.000 km², και ήταν οι δύο πρώτες περιοχές εφαρμογής θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού που επιλέχθηκαν στην Αγγλία. Μετά από μια περίοδο προετοιμασίας, διαβούλευσης και επανεξέτασης των τελικών σχεδίων αυτών των περιοχών τον Ιούνιο του 2014.

Οι νότιες παράκτιες και νότιες υπεράκτιες περιοχές είναι η τρίτη και η τέταρτη περιοχή στην Αγγλία που θα επιλεγούν για θαλάσσιο σχεδιασμό. Το MMO δημοσίευσε ένα σχέδιο θαλάσσιων σχεδίων για τις νότιες περιοχές, καλύπτοντας περίπου 20.000 km².

2. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ

Στο παρόν κεφάλαιο θα παρουσιαστούν οι ευκαιρίες που προκύπτουν από την οργάνωση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο πλαίσιο των σχετικών προωθούμενων πολιτικών. Θα δοθεί έμφαση στην ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας, των ευκαιριών χρηματοδότησης και υποστήριξης θαλάσσιων δραστηριοτήτων, καθώς και στις προοπτικές που διανοίγονται τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο, μέσω της προωθούμενης ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής και του εργαλείου του ΘΧΣ. Τέλος, θα υπάρξει ειδικότερη ανάλυση των περιορισμών αλλά και των προβλημάτων που διαφαίνονται από την έως τώρα πορεία υλοποίησης επενδύσεων στην Ελλάδα.

2.1. Επενδυτικές περιοχές για μια δυναμική ανάπτυξη από τη θάλασσα

Σύμφωνα με τη μελέτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής¹⁷, όπου έγινε μία προσπάθεια καταγραφής των οικονομικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη θάλασσα, εντοπίζονται πέντε βασικές κατηγορίες, όπως φαίνεται και στον Πίνακα Δ.18.

Δ.18 Βασικότεροι Τομείς θαλάσσιας δραστηριότητας

Πηγή: Policy Research Corporation (2008)¹⁸

1. Παραδοσιακές Θαλάσσιες Δραστηριότητες
Εσωτερική ναυσιπλοΐα: διαχείριση κυκλοφορίας των πλοίων, ναυλώσεις, εσωτερικές κρουαζιέρες και πορθμεία, ποτάμια πλεύση, φορτώσεις/εκφορτώσεις
Θαλάσσια αδρανή υλικά: εκμετάλλευση θαλάσσιων αδρανών
Εξοπλισμοί και κατασκευές: κατασκευή και εμπόριο θαλάσσιου εξοπλισμού για όλους τους θαλάσσιους τομείς
Υπηρεσίες: Έρευνα και ανάπτυξη, εκπαίδευση, καταδύσεις, ανεφοδιασμός, χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες, ασφάλειες, ναυτιλιακή μεσιτεία, εξειδικευμένες νομικές (ναυτικό δίκαιο), κρατικές υπηρεσίες (λχ. διάσωση επιθεώρησες)
Λιμενικό και ακτοφυλακή
Υπεράκτιες Δραστηριότητες: κατασκευή και εγκατάσταση πλατφορμών, γεωτρήσεις, εξοπλισμοί, υπεράκτιες μεταφορές, ανάπτυξη της μηχανικής, συμβουλευτικές υπηρεσίες, σεισμική έρευνα, κατασκευή, εγκατάσταση και συντήρηση των υπεράκτιων και παράκτιων ανεμογεννητριών κοκ.
Αναψυχή (με σκάφη): Ναύλωση και ενοικίαση σκαφών, μαρίνες, υποστηρικτικές υπηρεσίες που αφορούν την κατασκευή και το εμπόριο σκαφών αναψυχής, την εκπαίδευση
Λιμένες: χειρισμός φορτίων, αποθήκευση σχετική με τη ναυτιλία και την εφοδιαστική, πηδαλιούχηση και ρύθμιση της κυκλοφορίας των πλοίων εντός των λιμένων
Ναυπηγική βιομηχανία: κατασκευή και επισκευή θαλάσσιων σκαφών (εμπορικά πλοία, αλιευτικά σκάφη, σκάφη αναψυχής, κοκ)διάλυση πλοίων, κατασκευή πλωτών τμημάτων και αποβάθρες
Ναυτιλία: εμπορική ναυτιλία και διαχείριση πλοίων, ναυλώσεις, θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, υπηρεσίες πορθμείων, ρυμούλκησης

¹⁷ Policy Research Corporation (2008) “The Role of Maritime Clusters to Enhance the Strength and Development of Maritime Sectors”, European Commission, Brussels.

2. Αναψυχή: Παράκτιος και Θαλάσσιος Τουρισμός
Όλες οι δραστηριότητες αναψυχής σε μία απόσταση 10 χλμ. από την ακτή (λόγω του μεγάλου αριθμού τους δεν παρατίθενται αναλυτικά αλλά ενδεικτικά) : καταδυτικός τουρισμός, Κρουαζιέρα
3. Αλιεία
Θαλάσσια και εσωτερική αλιεία, υδατοκαλλιέργειες, επεξεργασίες ψαριών
4. Εξερεύνηση Θαλάσσιων πόρων (αβιοτικών)
5. Λοιπές Οικονομικές Δραστηριότητες
Βυθοκόρηση, ναυτικά καλώδια και σωληνώσεις, κατασκευή καναλιών και έργα ποταμών, αναχωμάτων και λιμένων, μεταφορά υλικών (κυρίως άμμου)

2.1.1. Έρευνα και εξόρυξη υδρογονανθράκων και άλλων ορυκτών

Ο τομέας της Ενέργειας και ειδικότερα η έρευνα και εξόρυξη των υδρογονανθράκων (πρόσφατα ψηφίστηκε από τη Βουλή η παραχώρηση του δικαιώματος έρευνας και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων σε θαλάσσια περιοχή του Ιονίου, ΦΕΚ 47/Α/15-03-2018) βρίσκονται σε υψηλή προτεραιότητα όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά παγκοσμίως. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, υπάρχει έντονη κινητοποίηση στις χώρες της Β. Θάλασσας, καθώς βρίσκονται σε εξέλιξη σημαντικά έργα έρευνας και εξόρυξης, τα οποία στην πλειονότητά τους εντάσσονται στο πλαίσιο αντίστοιχων θαλάσσιων χωροταξικών σχεδιασμών.

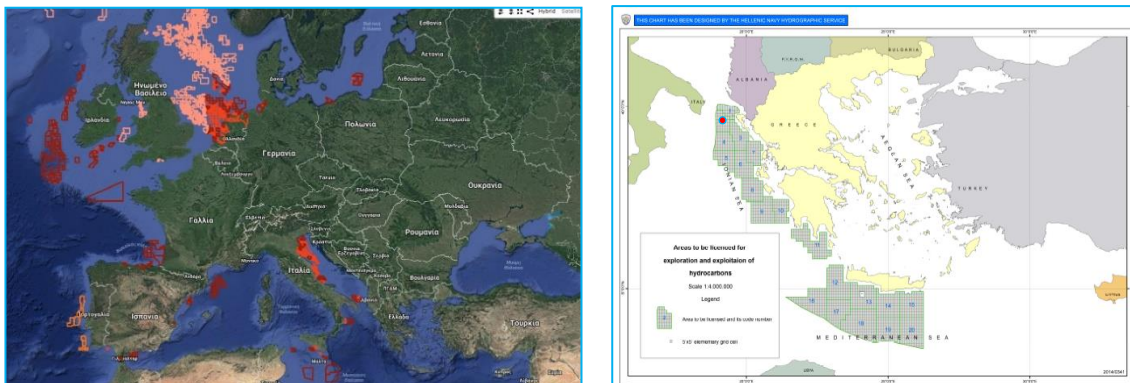
Η αξία της εξόρυξης υδρογονανθράκων (σε όρους προστιθέμενης αξίας) υπολογίζεται σε €64,2 δισ. το 2010 στην ΕΕ ενώ ως το 2030 αναμένεται να αυξηθεί σε €87,8 δισ.. Δηλαδή δύναται να επιδείξει μέσο ετήσιο ρυθμό 1,6%.

Η ενσωμάτωση του συγκεκριμένου τομέα σε ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο σχεδιασμού αναμένεται να δημιουργήσει ευνοϊκότερες συνθήκες ανταγωνισμού, ενημέρωσης και προσέλκυσης επενδυτών, καθώς η πρόσφατη εμπειρία (προκήρυξη σε Ιόνιο Πέλαγος) ανέδειξε τα προβλήματα της σχετικά χαμηλής προσέλευσης, αλλά και κυρίως των κοινωνικών αντιδράσεων.

Ο ολοκληρωμένος ΘΧΣ, λαμβάνοντας μέριμνα για την ισόρροπη ανάπτυξη των δραστηριοτήτων, διασφαλίζει την πραγματοποίηση τέτοιων κεφαλαιώδους σημασίας επενδυτικών έργων, περιορίζοντας ταυτόχρονα τους περιβαλλοντικούς κινδύνους και κάμπτοντας τις κοινωνικές ενστάσεις που αποτελούν αίτιο ματαίωσης των επενδύσεων.

Δ.19 Οι θαλάσσιες περιοχές έρευνας και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων σε Ευρώπη (υφιστάμενες) (α) και Ελλάδα (υφιστάμενες και προγραμματιζόμενες) (β)

Πηγή: (α) The European Marine Observation and Data Network (EMODnet), (β) ΦΕΚ 47/Α/15-03-2018



Οι έρευνες αναζήτησης και εξόρυξης υδρογονανθράκων αποτελούν ζωτικό κομμάτι της ελληνικής οικονομίας αν αναλογιστεί κανείς ότι οι πρώτες έρευνες υδρογονανθράκων έλαβαν χώρα στις αρχές του 20ου αιώνα. Από τότε μέχρι σήμερα γεωπολιτικοί, οικονομικοί, κοινωνικοί και εθνικής κυριαρχίας παράγοντες έχουν επηρεάσει ολόκληρο τον τομέα εξόρυξης κοιτασμάτων. Πιο συγκεκριμένα το ιστορικό έρευνας και αξιοποίησης υδρογονανθράκων στην Ελλάδα μπορεί να καταμετρηθεί σε τρεις χρονικές περιόδους.

Η πρώτη περίοδος ξεκινά από τις αρχές του 20ού αιώνα και τελειώνει στα μέσα της δεκαετίας του 70. Την περίοδο αυτή πραγματοποιήθηκαν εκτεταμένες έρευνες χωρίς επιτυχή έκβαση σε πολλές περιοχές της χερσαίας Ελλάδας από Έλληνες και ξένους ιδιώτες ερευνητές τόσο του ιδιωτικού όσο και του δημόσιου τομέα.

Η δεύτερη περίοδος αρχίζει το 1975 και διαρκεί έως τις αρχές δεκαετίας του 2000. Τα χρόνια αυτά διενεργούνται σημαντικές αλλαγές καθώς ιδρύεται ο πρώτος Φορέας διαχείρισης των δικαιωμάτων του Ελληνικού Δημοσίου στην αναζήτηση, έρευνα και εκμετάλλευση υδρογονανθράκων, με την επωνυμία «Δημόσια Επιχείρηση Πετρελαίου (ΔΕΠ Α.Ε.)», ο οποίος αργότερα μετονομάζεται σε ΕΛΠΕ και η θυγατρική τους ΔΕΠ-ΕΚΥ. Οι ΔΕΠ & ΔΕΠ-ΕΚΥ προέβησαν σε μία σειρά ερευνών και γεωτρήσεων σε όλη την επικράτεια δημιουργώντας μία ευρεία βάση δεδομένων. Ειδικότερα, την περίοδο αυτή ανακαλύπτεται το κοίτασμα πετρελαίου στην περιοχή του Κατάκολου καθώς και το κοίτασμα φυσικού αερίου στην Επανομή Θεσσαλονίκης. Πλέον όμως αυτών σημαντικές αλλαγές διενεργούνται εκείνη την περίοδο και στο νομοθετικό πλαίσιο. Το 1995 ψηφίζεται ο ν. 2289/95, ο οποίος αναμόρφωσε το αδειοδοτικό καθεστώς ενσωματώνοντας τη

σχετική κοινοτική οδηγία 94/22/EC. Το 1996, πραγματοποιείται ο πρώτος διεθνής γύρος παραχωρήσεων για 6 περιοχές, μετά το πέρας του οποίου παραχωρήθηκαν 4 περιοχές στη Δυτική Ελλάδα (ΒΔ Πελοπόννησος & Αιτωλοακαρνανία στην εταιρεία Triton και Ιωάννινα & Δ. Πατραϊκός κόλπος στη εταιρεία Enterprise Oil) με τις έρευνες που ακολούθησαν να μην αποδίδουν τα μέγιστα με αποτέλεσμα την αποχώρηση των εταιρειών το 2000-2001.

Η τρίτη περίοδος, ορίζεται από τις αρχές της δεκαετίας του 2000 έως 2015 , με κομβικές αλλαγές να διαδραματίζονται το 2007 με την ψήφιση του Ν. 3587/2007 με τον οποίο αφαιρείτε η σχετική αρμοδιότητα από τα ΕΛΠΕ και μεταφέρεται στο Δημόσιο. Τέσσερα χρόνια αργότερα το νομικό πλαίσιο (ν. 2289/95), εκσυγχρονίζεται με την ψήφιση του ν. 4001/2011 αποσκοπώντας στη δημιουργία ενός ελκυστικού επιχειρηματικού περιβάλλοντος. Ειδικότερα με το κεφάλαιο Β του ν.4001/2011 επιχειρείται α) να σταθεροποιηθεί η θέση της Ελλάδας στις συμβάσεις παραχώρησης του δικαιώματός της ως προς την έρευνα και την εκμετάλλευση των υδρογονανθράκων που βρίσκονται εντός των γεωγραφικών της ορίων β) να εκσυγχρονιστεί το νομικό και θεσμικό πλαίσιο που διέπει τις συμβάσεις αυτές αλλά και τα έργα στην πράξη. Οι εν λόγω διατάξεις βρίσκουν πεδίο εφαρμογής το 2014, με την υπογραφή τριών συμβάσεων παραχώρησης (Πατραϊκός κόλπος, Ιωάννινα και Δυτικό Κατάκολο).

Το 2017 ανοίγει ξανά ο δρόμος για την υπογραφή συμβάσεων εκμετάλλευσης στις περιοχές Αιτωλοακαρνανίας και Βορειοδυτικής Πελοποννήσου με επιλεγθείσες εταιρείες την Energean και τα ΕΛΠΕ, αντίστοιχα. Οι συμβάσεις, των Ιωαννίνων, του Κατάκολου και του Πατραϊκού κόλπου φαίνεται να εξελίσσονται θετικά, με το κοίτασμα στο Κατάκολο να έχει περάσει πλέον στο στάδιο της εκμετάλλευσης αποδεικνύοντας την αποτελεσματικότητα του έργου και την σημαντική ύπαρξη εκμεταλλεύσιμου κοιτάσματος στην περιοχή.

Ο ορυκτός πλούτος στην Ελλάδα είναι αδιαμφισβήτητος. Μάλιστα πολλοί πιστεύουν ότι η εκμετάλλευσή του με βιώσιμο τρόπο, θα πρέπει να τεθεί στον πυρήνα της επενδυτικής στρατηγικής της χώρας καθώς δύναται να επιφέρει σημαντικά οφέλη (κοινωνικά και οικονομικά). Καθώς όμως το νομοθετικό πλαίσιο φαίνεται να κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση, υπάρχουν, και αν ναι, που εντοπίζονται οι βασικές αδυναμίες στο πεδίο των υδρογονανθράκων;

Η απάντηση περιλαμβάνει δύο σκέλη. Το πρώτο σκέλος αφορά στο ανθρωπογενές περιβάλλον και εστιάζει στην πιθανότητα ατυχήματος. Η εξόρυξη υδρογονανθράκων ενέχει μεγάλο κίνδυνο ατυχήματος ιδίως όταν αυτή διενεργείται σε θαλάσσια περιοχή, ενώ ο κίνδυνος μειώνεται αισθητά όταν η εκμετάλλευση πραγματοποιηθεί από την ξηρά.

Το δεύτερο σκέλος της απάντησής εμπίπτει στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, οι οποίες περιλαμβάνουν επιπτώσεις:

- στην αλιεία, τις υδατοκαλλιέργειες και τη ναυτιλία από την παρουσία των σεισμικών ερευνητικών σκαφών και του ρυμουλκούμενου εξοπλισμού (streamers).
- στην ποιότητα του αέρα και των υδάτων από τις διαδικασίες δοκιμής των γεωτρήσεων
- στην κίνηση ελικοπτέρων εντός σημαντικών περιοχών πτηνών.
- στα θαλάσσια θηλαστικά και στις χελώνες από τις εργασίες αποξήλωσης και απομάκρυνσης των εγκαταστάσεων.
- στο θαλάσσιο περιβάλλον από τις διαρροές υδρογονανθράκων.

Για όλους τους παραπάνω λόγους αναμένονται συχνά αντιδράσεις και αντιστάσεις, είτε μικρότερης είτε μεγαλύτερης έντασης, από τους κατοίκους των ευρύτερων περιοχών, στις οποίες σχεδιάζονται και υλοποιούνται οι σχετικές εξορύξεις, με αποτέλεσμα να σημειώνονται σημαντικές καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των απαραίτητων διαδικασιών.

Παρόλα τα προβλήματα στο φυσικό αλλά και ανθρωπογενές περιβάλλον, είναι γεγονός ότι το μέλλον των συμβάσεων των υδρογονανθράκων προδιαγράφεται ελπιδοφόρο, με τις πιο πρόσφατες εξελίξεις να αφορούν στην παραχώρηση των θαλάσσιων περιοχών δυτικά και νοτιοδυτικά της Κρήτης για έρευνες υδρογονανθράκων. Ωστόσο η επιτυχία ή μη των επενδύσεων που σχεδιάζονται στο προσεχές μέλλον είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με το ειδικότερο πλαίσιο εγκατάστασης και λειτουργίας, τους όρους των σχετικών συμβάσεων, τις δυνατότητες του κρατικού μηχανισμού να οργανώσει, να κατευθύνει και να παρακολουθήσει στενά τις σύνθετες αυτές επενδύσεις.

Εκτός από τους υδρογονάνθρακες, τα τελευταία έτη διερευνώνται και άλλα ορυκτά του θαλάσσιου βυθού, τα οποία, λόγω της περιορισμένη εξερεύνησης, συγκεντρώνουν το ενδιαφέρον της επιστημονικής κοινότητας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα οι υδρίτες αερίου (gas hydrates) και ειδικότερα οι υδρίτες μεθανίου, κοιτάσματα των οποίων έχουν

εντοπιστεί και στην Ανατολική Μεσόγειο¹⁸. Οι υδρίτες θεωρούνται από πολλούς επιστήμονες «καύσιμο του μέλλοντος» είναι ενυδατωμένοι υδρογονάνθρακες, δηλαδή πάγος που εγκλείει μέσα του καύσιμο αέριο. Η ύπαρξη υδριτών στην Ανατολική Μεσόγειο ήταν γνωστή από τη δεκαετία του '90, ωστόσο η πρώτη ολοκληρωμένη έρευνα πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του προγράμματος «Anaximander».

Η συμβολή του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού και στην περίπτωση των ορυκτών πρώτων υλών είναι ιδιαίτερα σημαντική, υπό την έννοια ότι μέσω των κατευθύνσεων και των όσων θα ορίζονται στα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια, θα υπάρχει ουσιαστική συμβολή στη δημιουργία ενός σαφώς προσδιορισμένου αναπτυξιακού μοντέλου, με όρους και περιορισμούς που θα δημιουργούν την απαραίτητη ασφάλεια δικαίου προς τους επενδυτές.

2.1.2. Μεταφορά ενεργειακών πόρων

Μόλις στα μέσα Μαρτίου 2018 υλοποιήθηκε η πρώτη φάση ηλεκτρικής διασύνδεσης των Κυκλάδων με το ηπειρωτικό δίκτυο. Ένα έργο που παρουσίασε εξαιρετικά μεγάλες δυσκολίες υλοποίησης, κυρίως λόγω γραφειοκρατικών διαδικασιών και καθυστερήσεων (χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι προέκυψε ως ad hoc σχεδιασμός), παρόλο που θα έπρεπε να έχει αποτελέσει βασική προτεραιότητα, καθώς εκτιμάται ότι με την ολοκλήρωσή του μπορεί να συμβάλει στην εξοικονόμηση πόρων ύψους €3 δισ. σε βάθος 20-ετίας. Παρόμοιες συνδέσεις αναμένονται για τα νησιά του Β. Αιγαίου και την Κρήτη, γι' αυτό και είναι σημαντικό ο σχεδιασμός ηλεκτρικής διασύνδεσης να συμπεριληφθεί σε ένα ολοκληρωμένο σχεδιασμό, με βάση τα όσα θα όφειλε να προβλέπει ο ΘΧΣ.

Αντίστοιχης οικονομικής, αλλά και γεωπολιτικής, σημασίας είναι και το έργο EuroAsia Interconnector¹⁹ για την ηλεκτρική διασύνδεση Κύπρου, Ισραήλ και Ελλάδας (μέσω της Κρήτης), το οποίο προβλέπεται να ενώσει με υποθαλάσσιο καλώδιο συνολικού μήκους 1518 χιλιομέτρων τα ηλεκτρικά συστήματα των τριών χωρών.

¹⁸ Στοιχεία από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα “ANAXIMANDER” (2002-2005) του ΙΓΜΕ αναφέρουν παρουσία υδριτών στην Ανατολική Μεσόγειο, και ειδικότερα στα υποθαλάσσια υβώματα του Αναξίμανδρου, ανατολικά της Ρόδου και νότια του κόλπου της Αττάλειας και του Καστελόριζου.

¹⁹ Η γραμμή διασύνδεσης Euro-Asia θα έχει μήκος 1.518 χλμ. (Ισραήλ-Κύπρος 310 χλμ., Κρήτη 879 χλμ. και Κρήτη-Αττική 329 χλμ). Το χαμηλότερο υποθαλάσσιο σημείο θα είναι 3.000 μέτρα κάτω από τη στάθμη της θάλασσας. Για περισσότερες λεπτομέρειες πιέστε [εδώ](#).

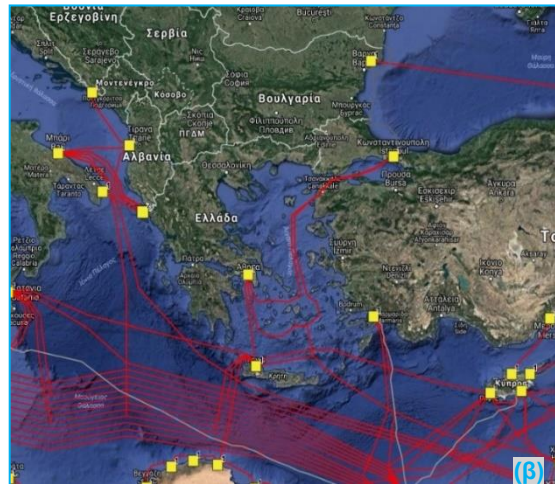
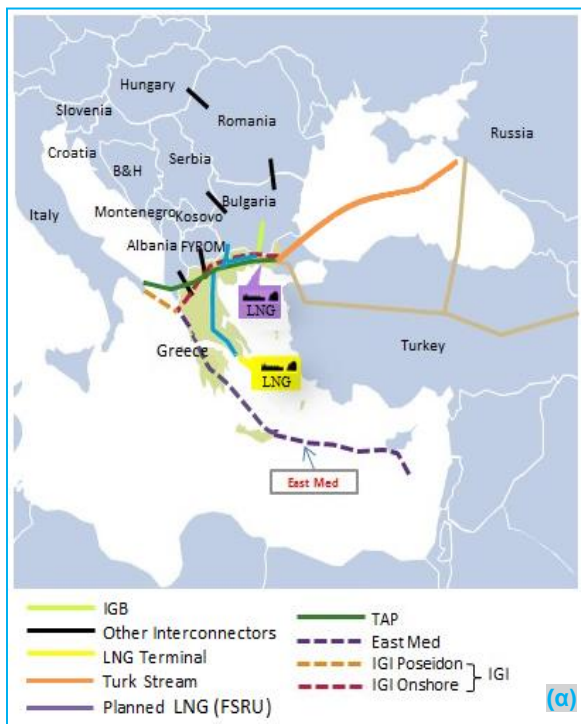
Αντίστοιχα ο αγωγός EastMed²⁰ για το φυσικό αέριο εντάχθηκε στον Κατάλογο των Έργων Κοινού Ενδιαφέροντος (Projects of Common Interest - PCIs) της ΕΕ το 2013, ωστόσο μέχρι σήμερα φαίνεται πως υπάρχουν σημαντικές καθυστερήσεις στον συγκεκριμένο σχεδιασμό.

Πολύ πρόσφατα (Μάιος 2018) τέθηκαν τα θεμέλια μιας στρατηγικής συνεργασίας μεταξύ Ελλάδας, Κύπρου και Ισραήλ για την από κοινού προώθηση της ευημερίας, της σταθερότητας, της συνεργασίας και της προώθησης των έργων διασυνδεσιμότητας. Ειδικότερα οι τρεις χώρες προχώρησαν στην υπογραφή μνημονίου συνεργασίας στον τομέα Τεχνολογίας Πληροφοριών και Επικοινωνίας, ενώ στον τομέα της περιβαλλοντικής συνεργασίας υπέγραψαν συμφωνία για το Υποπεριφερειακό Σχέδιο Αντιμετώπισης Θαλάσσιας Ρύπανσης από Υδρογονάνθρακες. Ωστόσο, μέχρι σήμερα δεν έχει προχωρήσει η υπογραφή της διακρατικής συμφωνίας για τα έργα των αγωγών.

Δ.20 Μεταφορά ενεργειακών πόρων (α) μέσω αγωγών (υφιστάμενη και σχεδιαζόμενη) και (β) υποθαλάσσιων καλωδίων (υφιστάμενα) στον θαλάσσιο χώρο

Πηγή: (α) ΔΕΠΑ Διασυνδετήριος Αγωγός Eastern Mediterranean Pipeline (East Med)

(β) The European Marine Observation and Data Network (EMODnet)



²⁰ Αφορά στην απευθείας μεταφορά φυσικού αερίου από τα κοιτάσματα της Λεβαντίνης στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Φυσικού Αερίου μέσω της Ελλάδας.

Η γεωπολιτική θέση της Ελλάδας παρέχει στη χώρα μας ένα σημαντικό πλεονέκτημα για τη μεταφορά ενεργειακών πόρων στην Ευρώπη μέσω της κατασκευής αγωγών πετρελαίου και αερίου. Στην κατεύθυνση αυτή έχει ήδη ξεκινήσει ο σχεδιασμός του αγωγού EastMed με τον οποίο επιχειρείται η μεταφορά φυσικού αερίου από τα κοιτάσματα του Ισραήλ και της Αιγύπτου μέσω Κύπρου και Ελλάδας στην Ευρώπη. Ο αγωγός EastMed πρόκειται να αποτελέσει τον μεγαλύτερο υποθαλάσσιο αγωγό μεταφοράς φυσικού αερίου στον κόσμο. Ως εκ τούτου ο σχεδιασμός και η υλοποίηση του προϋποθέτει σε κάθε περίπτωση την άμεση εμπλοκή της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Συγκεκριμένα, ο αγωγός EastMed εντάχθηκε στον Κατάλογο των Έργων Κοινού Ενδιαφέροντος (Projects of Common Interest – PCIs) της ΕΕ, το 2013. Βάσει του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 347/2013, η συμμετοχή του σε αυτόν ανανεώθηκε το 2015. Την ίδια χρονιά ξεκίνησε η συγχρηματοδότησή του από την ΕΕ για τη Δράση «Eastern Mediterranean Natural Gas Pipeline – Pre-Feed Studies». Το σύνολο των ανωτέρω συγχρηματοδοτούμενων μελετών που εκπονήθηκαν στο πλαίσιο των Pre-Feed Studies καταστούν σαφή την τεχνική εφικτότητα, την οικονομική βιωσιμότητα και την εμπορική ανταγωνιστικότητα του Έργου. Επίσης, επισημαίνουν την προστιθέμενη αξία του αγωγού EastMed, αλλά και το συμπληρωματικό του χαρακτήρα, στο πλαίσιο των προοπτικών εξαγωγής του φυσικού αερίου της Νοτιοανατολικής Μεσογείου για την ενίσχυση της ενεργειακής ασφάλειας της Ευρώπης.

Αν και η κατασκευή του έργου προσδοκάτε να αποφέρει τεράστια οικονομικά και γεωπολιτικά οφέλη στην περιοχή, παρόλα αυτά σημειώνονται σημαντικές καθυστερήσεις στην υλοποίηση του. Οι τελευταίες εξελίξεις τοποθετούνται το Μάιο του 2018 όπου τέθηκαν τα θεμέλια μιας στρατηγικής συνεργασίας μεταξύ Ελλάδας, Κύπρου και Ισραήλ. Ειδικότερα οι τρεις χώρες προχώρησαν στην υπογραφή μνημονίου συνεργασίας στον τομέα Τεχνολογίας Πληροφοριών και Επικοινωνίας, ενώ στον τομέα της περιβαλλοντικής συνεργασίας υπέγραψαν συμφωνία για το Υποπεριφερειακό Σχέδιο Αντιμετώπισης Θαλάσσιας Ρύπανσης από Υδρογονάνθρακες. Ωστόσο, μέχρι σήμερα δεν έχει προχωρήσει η υπογραφή της διακρατικής συμφωνίας για τα έργα των αγωγών.

Ποιοι είναι όμως οι λόγοι που καθυστερούν την υλοποίησή έργου; Μήπως ο αγωγός αποτελεί τελικά ένα «υπερ-φιλόδοξο» και «απαγορευτικά ακριβό» έργο που δεν μπορεί να υλοποιηθεί;

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω εξειδικευμένες μελέτες κατέδειξαν ότι η κατασκευή του αγωγού είναι τεχνικά εφικτή και οικονομικά βιώσιμη, ωστόσο αποτελεί ένα πολυπαραγοντικό εγχείρημα με συγκεκριμένες τεχνολογικές και κατασκευαστικές απαιτήσεις. Ειδικότερα, απαιτείται να καλυφθεί μία πολύ μεγάλη απόσταση. Η συνολική απόσταση σε ευθεία μεταξύ Ισραήλ-Κύπρου-Κρήτης-Ιταλίας είναι πάνω από 1520 χιλιόμετρα και ειδικά η απόσταση μεταξύ Κύπρου και Κρήτης είναι 800 χιλιόμετρα σε ευθεία. Για το ακριβές μήκος του αγωγού, και επομένως το κόστος της επένδυσης, χρήζει αναγκαία η ακριβής τρισδιάστατη χαρτογράφηση του βυθού και η χάραξη της διαδρομής που πρέπει να ακολουθηθεί το ιδιαίτερο ανάγλυφο του βυθού (μεγάλες και απότομες αλλαγές βάθους) εκτιμάται ότι θα επιβαρύνει τον προϋπολογισμό κατασκευής του αγωγού. Το μεγάλο βάθος επιβαρύνει επιπρόσθετα τον προϋπολογισμό του έργου καθώς απαιτείται ειδική τεχνολογία και μέσα, γεγονός που αυξάνει κατακόρυφα το κόστος.

Καθίστανται σαφές ότι η τεχνολογική και κατασκευαστική ιδιαιτερότητα του έργου εκτινάσσει το κόστος κατασκευής του το οποίο εκτιμάται ότι ανέρχεται στα 6 δισ. Ευρώ. Ως εκ τούτου η υλοποίηση του δεν δύνανται επιτευχθεί χωρίς την χρηματοδοτική συνεισφορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ωστόσο, αν και όπως αναφέρθηκε και στην αρχή του κειμένου η ΕΕ έχει εντάξει το έργο στον Κατάλογο των Έργων Κοινού Ενδιαφέροντος από το 2013, εντούτοις το ενδιαφέρον της φαίνεται να είναι επιφανειακό. Το μεγάλο κόστος υλοποίησης του έργου, η αμφίβολη συνεισφορά του έργου στο κατά πόσο η ευρωπαϊκή κατανάλωση φυσικού αερίου θα είναι τέτοια ώστε -οικονομικά τουλάχιστον- οι Ευρωπαίοι να απεξαρτηθούν από το φυσικό αέριο της Ρωσίας και η έλλειψη ενδιαφέροντος από μεγάλες ευρωπαϊκές εταιρείες, προκειμένου να επενδύσουν στα τεμάχια που υπάρχουν στο Ισραήλ ή στον Λίβανο, αποτελούν ανασταλτικούς παράγοντες χρηματοδότησης του έργου από την Ε.Ε.

2.1.3. Θαλάσσιες Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας

Η ανάπτυξη των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) στο θαλάσσιο χώρο είναι μια σχετικά πρόσφατη δραστηριότητα, οποία παρουσιάζει σημαντικούς ρυθμούς ανάπτυξης, παράλληλα με τη σημαντική κινητοποίηση του ερευνητικού δυναμικού. Οι θαλάσσιες ΑΠΕ,

σύμφωνα με το ερευνητικό πρόγραμμα MAESTRALE²¹ του Αριστοτέλειο Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, μπορούν να διακριθούν στις εξής κατηγορίες:

- Υπεράκτια Αιολική Ενέργεια
- Ωκεάνια ενέργεια: κυματική, παλιρροϊκή, ωκεάνια θερμική και ωσμωτική ενέργεια
- Βιοκαύσιμα από πρώτες ύλες που βρίσκονται στη θάλασσα.

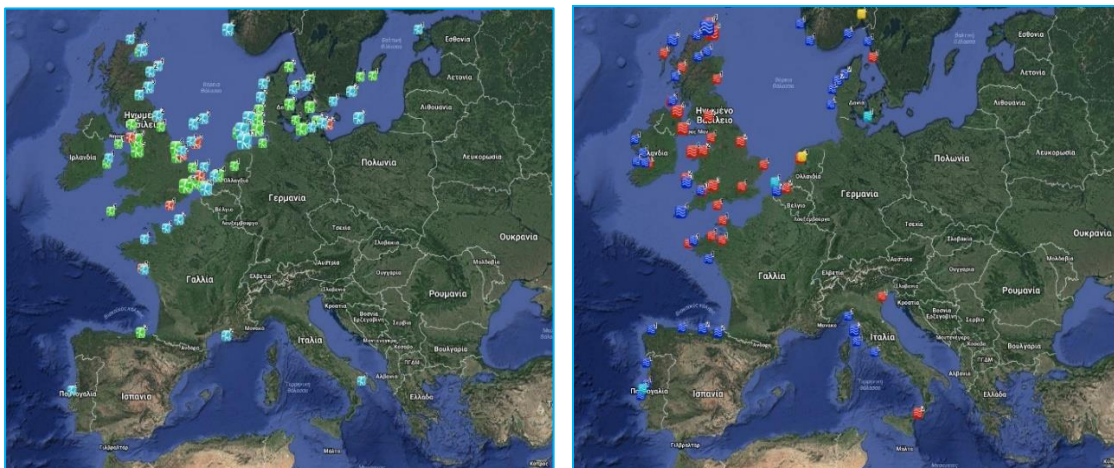
Τα τελευταία έτη έχει σημειωθεί ραγδαία τεχνολογική πρόοδος ως προς την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων για την εκμετάλλευση της αιολικής και παλιρροϊκής ενέργειας από την θάλασσα. Οι εγκαταστάσεις ανεμογεννητριών στο θαλάσσιο χώρο φαίνεται ότι πλέον μπορούν να χωροθετηθούν σε ολοένα και πιο βαθιά ύδατα, γεγονός που τις καθιστά μια όλο και περισσότερο προτιμητέα επιλογή. Στη χώρα μας πρόσφατα, μάλιστα υλοποιούνται σημαντικά βήματα για την υποστήριξη της ελληνικής καινοτομίας και επιχειρηματικότητας σε θέματα θαλάσσιων ΑΠΕ, στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού έργου MED- Interreg PELAGOS.

Αξίζει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με στοιχεία της Wind Europe, η συνολική ισχύς των θαλάσσιων αιολικών πάρκων στην Ευρώπη ανέρχεται σε 15,8 GW το 2017 (με μερίδιο 9,4% στη συνολική ισχύ της αιολικής ενέργειας το 2017). Το τελευταίο έτος αναπτύχθηκαν 560 νέες τουρμπίνες σε 17 θαλάσσια αιολικά πάρκα, προσθέτοντας συνολικά 3,1 GW σε ισχύ. Εκτιμάται ότι έως το 2020 η συνολική ισχύς θα αυξηθεί σε 25 GW, δεικνύοντας την αναπτυξιακή προοπτική του κλάδου. Οι χώρες που έχουν αναπτύξει κυρίως την εν λόγω δραστηριότητα είναι το Ην. Βασίλειο και η Γερμανία, όπου αυτή τη στιγμή βρίσκονται σε εξέλιξη 11 επενδυτικά έργα ενώ μόνο για το 2018 οι επενδύσεις για τα θαλάσσια αιολικά πάρκα θα ανέλθουν σε €9 δισ.

²¹ MAESTRALE: Εισάγοντας την ωκεάνια ενέργεια στη Μεσόγειο.

Δ.21 (α) Η εκμετάλλευση της υπεράκτιας αιολικής ενέργειας στην ΕΕ και (β) η εκμετάλλευση της παλιρροϊκής ενέργειας (υφιστάμενη και προγραμματιζόμενη) στην ΕΕ

Πηγή: The European Marine Observation and Data Network (EMODnet)



Αντίστοιχα, οι τεχνολογίες της κυματικής ενέργειας δεν έχουν βρει μέχρι σήμερα εφαρμογή στην Ελλάδα, παρόλο που τέτοιες εγκαταστάσεις λειτουργούν από τη δεκαετία του 1990 σε πολλές χώρες, ανάμεσά τους η Αυστραλία, η Βρετανία, η Πορτογαλία και οι ΗΠΑ. Η ενσωμάτωση προβλέψεων στο ΘΧΣ για τέτοιες δραστηριότητες, ακόμη και αν δεν υπάρχει σχετική ζήτηση, θα δημιουργούσε τις προϋποθέσεις για την ανάπτυξη έρευνας και καινοτόμων τέτοιων εφαρμογών στην πράξη.

Να σημειωθεί ότι η ύπαρξη ΘΧΣ που θα προέβλεπε τη συγκεκριμένη δραστηριότητα, σε ευθυγράμμιση με τις ήδη υφιστάμενες προβλέψεις του θεσμικού πλαισίου για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας θα θεμελιώνει την αναπτυξιακή κατεύθυνση της χώρας σε αυτή τη δραστηριότητα και θα συνέβαλε στην πραγματοποίηση επενδύσεων στον κλάδο.

2.1.4. Υδατοδρόμια

Το επενδυτικό ενδιαφέρον για την λειτουργία και εκμετάλλευση υδατοδρομίων στην Ελλάδα εξακολουθεί να παραμένει ζωντανό, παρά τις παρατεταμένες δυσκολίες στην αδειοδότησή τους. Η γεωγραφική μορφολογία, η εκτεταμένη ακτογραμμή, ο πολυνησιωτικός χαρακτήρας και το ευνοϊκό κλίμα συνθέτουν τις ιδιαιτέρως ευνοϊκές συνθήκες για την ανάπτυξή τους. Ωστόσο, το ισχύον θεσμικό πλαίσιο²² δεν κινείται στην

²² Ν. 4146/2013, Κεφάλαιο Ε' «Ίδρυση, Λειτουργία και Εκμετάλλευση Αεροδρομίων Επί Υδάτινων Επιφανειών».

κατεύθυνση των απλοποιημένων διαδικασιών και στην πράξη απέτυχε να προδιαγράψει ένα ρυθμιστικό περιβάλλον ευνοϊκό για το επιχειρείν. Αναγνωρίζοντας τα δυσεπίλυτα ζητήματα, τον Σεπτέμβριο του 2018 κατατέθηκε στη Βουλή σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Θέματα υδατοδρομίων, αστικών οδικών μεταφορών και λοιπές διατάξεις»²³ το οποίο αναμένεται να εκδοθεί σε ΦΕΚ.

Με βάση τα όσα περιλαμβάνονται στην αιτιολογική έκθεση του νομοσχεδίου (του 2018), η νέα νομοθεσία στοχεύει πρωτίστως στη διευκόλυνση της αδειοδότησης των υδατοδρομίων και στη δημιουργία ενός σταθερού θεσμικού περιβάλλοντος που να ευνοεί την ανάπτυξη των υδατοδρομίων, ώστε να υπερβεί τις δυστοκίες του ισχύοντος Ν. 4146/2013. Ως κύριο πρόβλημα του υφιστάμενου πλαισίου θεωρείται η έκδοση ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου στην οποία περιλαμβάνονται απαιτήσεις που αφορούν το στάδιο της λειτουργίας και τις οποίες οι ενδιαφερόμενοι ως επί το πλείστο αδυνατούν να ικανοποιήσουν στο αρχικό στάδιο (πριν ακόμα να έχουν οριστικοποιήσει τη δυνατότητα της ίδρυσης του υδατοδρομίου).

Επίσης η ενιαία άδεια, στις περισσότερες των περιπτώσεων, δεν διευκολύνει τους ίδιους τους ενδιαφερόμενους, οι οποίοι διαχωρίζουν το επενδυτικό τους ενδιαφέρον μόνο για την ίδρυση ή μόνο για τη λειτουργία. Επιπλέον, σημαντικά ζητήματα που έχουν εντοπιστεί αφορούν περιβαλλοντικά θέματα και ειδικότερα την περιβαλλοντική αδειοδότηση και κατάταξη των υδατοδρομίων, με συνέπεια σε πολλές περιπτώσεις, η περιβαλλοντική αδειοδότησή τους να είναι μια ιδιαίτερα χρονοβόρα διαδικασία ([Law post](#), 2018). Χαρακτηριστικό της όλης προσβλητικής είναι το γεγονός ότι εάν ένας λιμένας δεν διαθέτει εγκεκριμένη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) θα πρέπει να γίνει ΜΠΕ για το σύνολο του λιμένος, και όχι μόνο για το κομμάτι όπου αναπτύσσεται το υδατοδρόμιο. Το γεγονός αυτό εκ των ων ουκ άνευ επιφέρει μεγάλες καθυστερήσεις στην περιβαλλοντική αδειοδότηση των υδατοδρομίων αποτελώντας το βασικό αγκάθι για την ανάπτυξή τους.

Μέσα σε αυτό το κλίμα το επενδυτικό ενδιαφέρον εταιρειών από τον Καναδά, την Ιαπωνία, την Κίνα και τη Γερμανία έχει μείνει στο επίπεδο των συζητήσεων, με τους εγχώριους παίκτες να προσπαθούν να το διατηρήσουν ζωντανό. Είναι χαρακτηριστικό ότι για να θεωρηθεί βιώσιμη μια τοποθέτηση σε υδροπλάνα θα πρέπει να πραγματοποιούνται

²³ Σχέδιο Νόμου «Θέματα υδατοδρομίων, αστικών οδικών μεταφορών και λοιπές διατάξεις»

ημερησίως 4 1/2 - 5 ώρες πτήσης, πράγμα που δεν είναι εφικτό ελλείψει ολοκληρωμένου δικτύου.

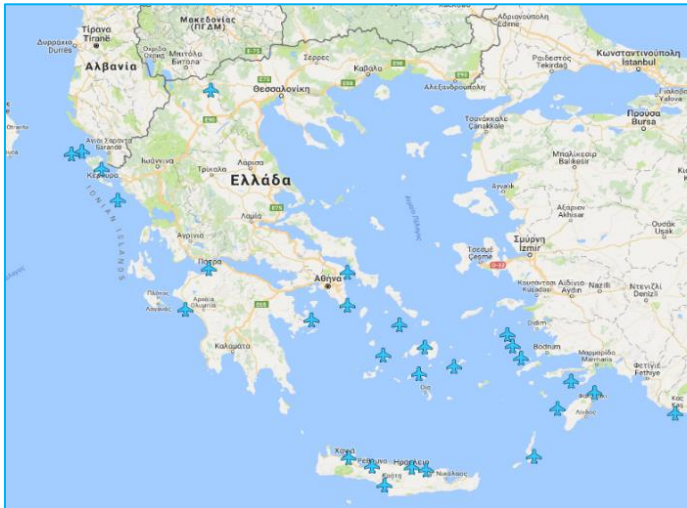
Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, στην αναμονή παραμένει και το επενδυτικό πλάνο, αξίας 250 εκατ. ευρώ, της Hellenic Seaplanes, σε συνεργασία με την Petrichor Capital Partners και κινεζικά κεφάλαια, για την ανάπτυξη δικτύου υδατοδρομίων και την αγορά στόλου αμφίβιων υδροπλάνων. Εκτός όμως από επενδυτικά κίνητρα οι ενδιαφερόμενοι επενδυτές αναζητούν και φορολογικά κίνητρα αλλά κυρίως διασφαλίσεις ως προς τη σταθερότητα του νομικού πλαισίου. Επιπλέον, η διοίκηση του Οργανισμού Λιμένας Ελευσίνας (ΟΛΕ) και η Hellenic Seaplanes, ανέλαβαν τη διαδικασία σχεδιασμού και αδειοδότησης του μητροπολιτικού υδατοδρομίου στο λιμάνι της Ελευσίνας. Οι δύο πλευρές σχεδιάζουν τη δημιουργία της κεντρικής βάσης του δικτύου στην Αττική, από όπου, με πρόσβαση μέσω Αττικής Οδού και Προαστιακού, θα ξεκινούν δεκάδες προορισμοί (Ναυτεμπορική, 2018).

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της αγοράς, υπολογίζεται ότι οι επενδύσεις για την ανάπτυξη του δικτύου υδατοδρομίων στη χώρας θα μπορούσαν να ανέλθουν σε €250 εκ. και να αναπτυχθούν περισσότερα από 50 υδατοδρόμια. Ωστόσο, την παρούσα στιγμή η διαδικασία αδειοδότησης είναι προβληματική, με μεγάλες καθυστερήσεις και ανασφάλεια δικαίου για τους επενδυτές, με αποτέλεσμα να έχουν αδειοδοτηθεί μόνο τρία υδατοδρόμια (Κέρκυρας, Πάτρας, Παξών), ενώ προς το Υπουργείο έχουν υποβληθεί τουλάχιστον 25 αιτήσεις. Να αναφερθεί ότι, εκ των 25 αιτήσεων που έχουν υποβληθεί στο Υπουργείο, τα υδατοδρόμια που έχουν αδειοδοτηθεί μέχρι σήμερα στην περιφέρεια είναι μόλις τρία (Πάτρα, Παξοί, Κέρκυρα).

Σε μία χώρα με αυτά τα χαρακτηριστικά η ανάπτυξη του δικτύου υδατοδρομίων θα έπρεπε να αποτελεί επενδυτική προτεραιότητα πολλώ δε μάλλον στην τρέχουσα οικονομική συγκυρία όπου η προσέλκυση και υλοποίηση επενδύσεων αξιολογείται ως ζωτικής σημασίας για τη δημιουργία μίας παραγωγικής και βιώσιμης οικονομίας. Επιπλέον, η συνεχώς αυξανόμενη τουριστική κίνηση των τελευταίων ετών έχει αναδείξει τον τομέα του τουρισμού ως τη βαριά βιομηχανία της χώρας μας. Παρόλα αυτά η πρόσβαση στα μικρά και απομακρυσμένα νησιά εξακολουθεί να είναι δυσχερείς, η τουριστική αγορά επιδέχεται σημαντικές βελτιώσεις στην ευρύτερη περιοχή των λιμένων ενώ νέες τουριστικές τάσεις (πχ. κρουαζιέρα) δεν βρίσκουν γόνιμο έδαφος για να αναπτυχθούν.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο η λειτουργία ενός εκτεταμένου δικτύου υδατοδρομίων όχι μόνο αναμένεται να εκτοξεύσει την επιβατική και τουριστική κίνηση αλλά θα εξυπηρετήσει και άλλες κοινωνικές ανάγκες, όπως η αεροδιακομιδή ασθενών, η μεταφορά φαρμάκων, τροφίμων, τύπου και άλλων ειδών ανάγκης.

Δ.22 Το σχεδιαζόμενο δίκτυο της πρώτης φάσης των Υδατοδρομίων της Ελληνικά Υδατοδρόμια
Πηγή: [Water Airports](#)



2.1.5. Μαρίνες και ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση

Η εκπόνηση ΘΧΣ που θα εξασφάλιζε την αρμονική συνύπαρξη όλων των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου και παράκτιου χώρου, αίροντας τις συγκρούσεις μεταξύ ανταγωνιστικών αλλά όχι κατ' ανάγκη ασύμβατων χρήσεων (π.χ. επιλιμένες εγκαταστάσεις για βιομηχανικές, επιβατικές και λοιπές χρήσεις και μαρίνες), θα συνέβαλε στην περαιτέρω ανάπτυξη της ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης (yachting) και τη χάραξη θαλάσσιων διαδρομών.

Ωστόσο, ο τομέας της ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης που αποτελεί μέρος του τουριστικού προϊόντος της χώρας, με θετικές προοπτικές ανάπτυξης δεδομένης της αυξητικής πορείας των τουριστικών αφίξεων, κινδυνεύει, καθώς ειδικότερα ζητήματα που σχετίζονται και με την ασφαλή λειτουργία και διαχείριση των σκαφών και κυρίως τις σχετικές υποδομές (μαρίνες, καταφύγια τουριστικών σκαφών και αγκυροβόλια, πολλά εκ των οποίων δεν είναι χωροθετημένα ή δεν έχουν άδεια λειτουργίας τουριστικού λιμένα) παραμένουν ανοικτά εδώ και πολλά έτη.

Σύμφωνα με στοιχεία μελέτης που εκπόνησε το Ινστιτούτο του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΙΝΣΕΤΕ) και η GBR Consulting, έχοντας ως βάση τα στοιχεία του Διεθνούς Συμβουλίου Ενώσεων της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας (International Council of Marine Industry Associations-ICOMI), η εγχώρια αγορά σκαφών εκτιμάται σε €54,3 εκ. το 2015, σε όρους αξίας πωλήσεων. Οι κατηγορίες σκαφών που παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τη συνεισφορά τους στην οικονομία (λόγω ενοικιάσεων για αναψυχή κ.λπ.) είναι τα ιστιοπλοϊκά και τα μηχανοκίνητα σκάφη με εσωτερική μηχανή. Ειδικότερα, το 2015 πωλήθηκαν 170 ιστιοπλοϊκά με συνολική αξία €28 εκ. και 38 μηχανοκίνητα σκάφη με αξία €9,3 εκ.

Δ.23 Πωλήσεις σκαφών στην Ελλάδα, ανά κατηγορία (2015)

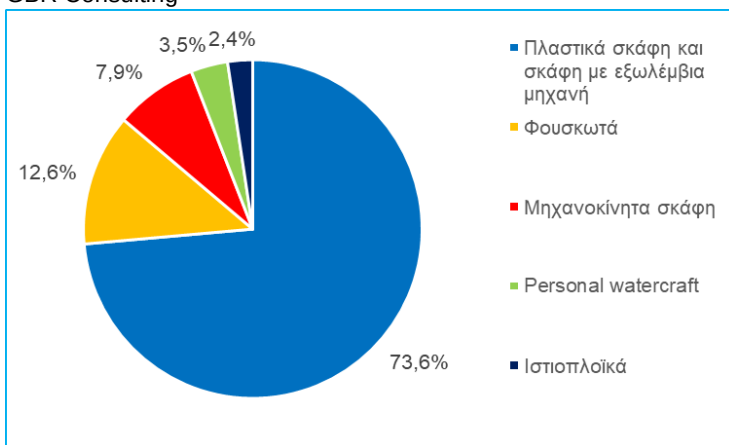
Πηγή: ICOMIA, Μελέτη Ινστιτούτου του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΙΝΣΕΤΕ) και GBR Consulting

Κατηγορία σκάφους	Πωλήσεις, σε € εκ.	Μερίδιο πωλήσεων	Πλήθος σκαφών	Μερίδιο σκαφών	Μέση τιμή πώλησης, σε €
Ιστιοπλοϊκά	28,0	51,6%	170	6,3%	164.706
Μηχανοκίνητα σκάφη	9,3	17,1%	38	1,4%	244.737
Πλαστικά σκάφη και σκάφη με εξωλέμβια μηχανή	8,3	15,3%	1.625	60,6%	5.108
Φουσκωτά	7,3	13,4%	687	25,6%	10.626
Personal watercraft	1,4	2,6%	160	6,0%	8.750
Σύνολο	54,3	100,0%	2.680	100,0%	20.261

Συνολικά στην Ελλάδα υπάρχουν 170 χιλ. σκάφη περίπου, η συντριπτική πλειοψηφία των οποίων όμως είναι πλαστικά σκάφη και σκάφη με εξωλέμβια μηχανή (μερίδιο 73,6%). Τα μηχανοκίνητα σκάφη με εσωτερική μηχανή και τα ιστιοπλοϊκά, που όπως προαναφέρθηκε παρουσιάζουν μεγαλύτερο οικονομικό ενδιαφέρον, κατέχουν σημαντικά μικρότερα μερίδια στην εγχώρια αγορά (13.445 σκάφη με μερίδιο 7,9% και 4.060 σκάφη με μερίδιο 2,4%, αντίστοιχα).

Δ.24 Κατανομή σκαφών στην Ελλάδα, ανά κατηγορία (2015)

Πηγή: ICOMIA, Μελέτη Ινστιτούτου του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΙΝΣΕΤΕ) και GBR Consulting



Από πλευράς υποδομών, η Ελλάδα διαθέτει 22 οργανωμένες μαρίνες, συνολικής δυναμικότητας σχεδόν 9 χιλ. θέσεων. Στην Αττική λειτουργούν 8 μαρίνες, με 4.075 θέσεις ελλιμενισμού (μερίδιο 45,7%), ωστόσο σύμφωνα εκτιμήσεις της Ένωσης Μαρινών Ελλάδας, το 25% των θέσεων είναι άδειες λόγω μειωμένης ζήτησης. Παράλληλα, η Ένωση σημειώνει ότι υφίστανται σημαντικά θεσμικά εμπόδια που υποβαθμίζουν την ανταγωνιστικότητα των τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα.

Δ.25 Οργανωμένες μαρίνες και θέσεις ελλιμενισμού στην Ελλάδα

Πηγή: ΕΟΤ, Ένωση Μαρινών Ελλάδος, Μελέτη Ινστιτούτου του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΙΝΣΕΤΕ) και GBR Consulting

Μαρίνες	Θέσεις ελλιμενισμού	Μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος, σε μέτρα
Γουβιά (Κέρκυρα)	1.235	80
Άλιμος	1.080	40+
Γλυφάδα	810	-
Λαύριο	680	40+
Ζέα	620	100
Λευκάδα	620	46
Ρόδος	600	60
Άγ. Κοσμάς	337	80
Πόρτο Καρράς	315	55
Φλοίσβος	303	70+
Σάμος	260	50
Άγ. Νικόλαος	250	50
Καλαμάτα	250	25
Κως	250	45
Θεσσαλονίκη	242	27+
Μυτιλήνη	222	25
Λέρος	220	50
Σάνη (Χαλκιδική)	215	24
Φάληρο	130	130
Βουλιαγμένη	115	50
Κλεοπάτρα (Άκτιο)	100	45
Μέθανα	70	-
Σύνολο	8.924	-

Σύμφωνα με το Διεθνές Συμβούλιο Ενώσεων της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας (International Council of Marine Industry Associations-ICOMIA), οι επιδράσεις στην οικονομία από τον κλάδο της ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης είναι πολύ μεγάλες. Ειδικότερα, για κάθε ένα ευρώ που δαπανάται για τον ελλιμενισμό ενός σκάφους σε μία μαρίνα αντιστοιχεί ένας πολλαπλασιαστής 5 έως 12 (ανάλογα με το μέγεθος και τον τύπο του σκάφους) για δαπάνες σε καύσιμα, τροφοδοσία, προμήθειες, επισκευές, συντήρηση, μισθοδοσία, φόρους και άλλες ανάγκες ή υποχρεώσεις του σκάφους. Επιπλέον, υπολογίζεται ότι σε κάθε 100 θέσεις ελλιμενισμού σε μία μαρίνα αντιστοιχούν 4,4 άμεσες θέσεις εργασίας και άλλες 100 θέσεις σε υποστηρικτικούς τομείς του yachting και στην τοπική κοινωνία.

Στην ελληνική αγορά, σύμφωνα με τα στοιχεία της Ένωσης Μαρινών Ελλάδας, οι δαπάνες ελλιμενισμού στις μαρίνες υπολογίζονται σε €60 εκ. περίπου. Με βάση σχετικούς υπολογισμούς, η μελέτη του Ινστιτούτου του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΙΝΣΕΤΕ) και της GBR Consulting καταλήγει ότι η άμεση επίπτωση του

κλάδου yachting ανέρχεται σε €800 εκ., συμπεριλαμβανομένων των πωλήσεων νέων σκαφών, μηχανών, αξεσουάρ κ.ά., των δαπανών ιδιοκτησίας και χρήσης σκαφών και τις ναυλώσεις.

2.1.6. Ωκεάνια Μηχανική

Τα τελευταία έτη η θαλάσσια μηχανική και πιο συγκεκριμένα ο τομέας που ασχολείται με τη δημιουργία τεχνητών επιφανειών στο θαλάσσιο χώρο, προωθείται ως ένα φιλόδοξο πεδίο δραστηριότητας. Πρωτοπόροι σε αυτόν τομέα είναι οι Κάτω Χώρες, όπου εδώ και δεκαετίες πραγματοποιούνται έργα προκειμένου να δημιουργηθούν νέες εκτάσεις που είτε καλύπτουν ανάγκες δόμησης, είτε άλλα ζητήματα όπως η άνοδος της στάθμης της θάλασσας.

Πιο σύγχρονα παραδείγματα εντοπίζονται στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και ειδικότερα στο Ντουμπάι και στη Ντόχα, όπου τα τελευταία είκοσι περίπου έτη κατασκευάζονται τεχνητά νησιά (World Islands, Palm islands κ.ά.). Οι συγκεκριμένες παρεμβάσεις αποτελούν μέρος ενός προγράμματος σύγχρονου αστικού σχεδιασμού, που συμβάλλουν μεταξύ άλλων στην προσέλκυση ξένων επενδυτικών κεφαλαίων, στη διαμόρφωση ενός σύγχρονου αστικού τοπίου και την παγκόσμια προβολή των χωρών.

Δ.26 Οι τεχνητές επιφάνειες στο θαλάσσιο χώρο του Ντουμπάι (υφιστάμενες και προγραμματιζόμενες)

Πηγή: [Wikimedia, Dubai new developments](#)

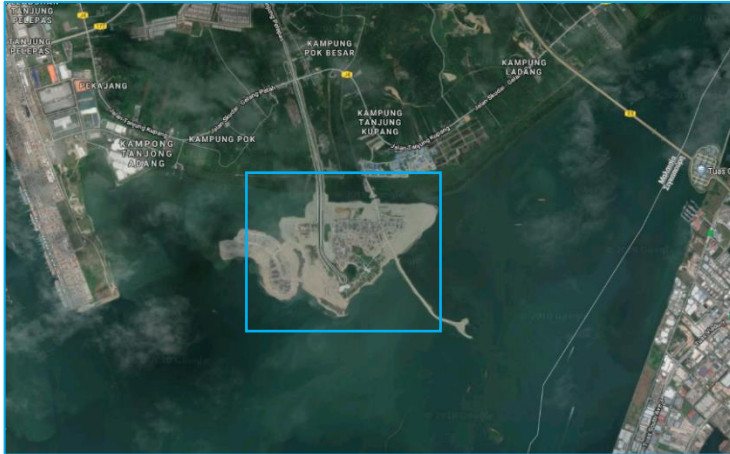


Άλλα σύγχρονα παραδείγματα περιλαμβάνουν τη δημιουργία τεχνητών επιφανειών στη θάλασσα για την αντιμετώπιση στεγαστικών αναγκών και την ταυτόχρονη εξεύρεση νέων εκτάσεων για επιχειρηματικούς σκοπούς και δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου. Η αύξηση του πληθυσμού στην ξηρά, αλλά και η συγκέντρωση ενός πλήθους υποδομών οδηγεί στο

μοντέλο των «ωκεάνιων» πόλεων, χαρακτηριστικό παράδειγμα το κινεζικό έργο Forest City (TEE TKM, 2018 · [Michanikosonline, 2018](#)).

Δ.27 Δορυφορική εικόνα της κατασκευής της Forest City

Πηγή: Google Earth



2.1.7. Γαλάζια Βιοτεχνολογία

Η εξερεύνηση της θαλάσσιας βιοποικιλότητας, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΕ, δύναται να οδηγήσει στην ανάπτυξη νέων φαρμάκων ή βιομηχανικών ενζύμων ανθεκτικών σε ακραίες συνθήκες και κατά συνέπεια, μεγάλης οικονομικής αξίας. Μακροπρόθεσμα, αναμένεται ότι ο τομέας αυτός θα δημιουργήσει θέσεις εργασίας υψηλής εξειδίκευσης και σημαντικές αναπτυξιακές ευκαιρίες.

Οι θαλάσσιες βιοτεχνολογίες, όπως υποστηρίζεται σε σχετική ανάλυση της ΕΕ²⁴, εκτιμάται ότι θα αυξηθούν με ρυθμό 12% ετησίως με ένα σημερινό παγκόσμιο αγορά 2,4 δισ. ευρώ. Η προστιθέμενη αξία της, συνεπάγεται μεταξύ άλλων δράσεις έρευνας και καινοτομίας, εναλλακτικούς τρόπους διαχείρισης της αλιείας, περαιτέρω ανάπτυξη της υδατοκαλλιέργειας, θέματα διαχείρισης απορριμμάτων, παραγωγή νέων υποπροϊόντων και πολλά ακόμη πεδία δραστηριότητας και καινοτομίας.

Σήμερα, συστατικά που προέρχονται από θαλάσσιους οργανισμούς μέσω της βιοτεχνολογίας χρησιμοποιούνται σε βιομηχανίες τροφίμων, φαρμακευτικών, καλλυντικών και χημικών προϊόντων. Όπως επισημαίνεται στην μελέτη για την βιο-οικονομία της ΕΕ (A bioeconomy for Europe) το αναξιοποίητο δυναμικό της θάλασσας είναι πολύ μεγάλο,

²⁴ [Innovating for sustainable growth. A bioeconomy for Europe \(2012\)](#)

καθώς πάνω από το 90% της θαλάσσιας βιοποικιλότητας παραμένει ανεξερευνήτο, προσφέροντας τεράστιες δυνατότητες για την ανακάλυψη νέων ειδών και εφαρμογών που προέρχονται από βιοτεχνολογίες,

Τα τελευταία χρόνια, η ανάπτυξη της υποβρύχιας τεχνολογίας για την εξερεύνηση του θαλάσσιου βυθού, η ευκολία προσδιορισμού - με σημαντικά χαμηλότερο κόστος - της αλληλουχίας του DNA, είναι μερικές από τις εξελίξεις που αναμένεται να συμβάλλουν στην μεγαλύτερη έρευνα της θαλάσσιας ζωής στα επόμενα χρόνια. Προς αυτή την κατεύθυνση η ΕΕ αναλαμβάνει συντονισμένες δράσεις που στοχεύουν στο να συμπληρώσουν τις προσπάθειες των κρατών μελών ώστε να δημιουργηθεί κρίσιμη μάζα για την τόνωση της ανάπτυξης και τη διευκόλυνση της πρόσβασης σε τέτοιου είδους ανταγωνιστικές και εξειδικευμένες αγορές, με μεγάλη προστιθέμενη αξία.

2.2. Χρηματοδότηση της θαλάσσιας επιχειρηματικότητας

2.2.1. Ευκαιρίες από Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η χρηματοδότηση της θαλάσσιας επιχειρηματικότητας πραγματοποιείται κυρίως μέσω του Ευρωπαϊκού Ταμείου Θάλασσας και Αλιείας (ΕΤΘΑ). Το ΕΤΘΑ είναι ένα από τα πέντε Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία (ΕΔΕΤ) της ΕΕ που στοχεύουν στην επίτευξη των στόχων της Στρατηγικής Ευρώπη 2020 -μεταξύ άλλων- για την ανάπτυξη και την απασχόληση.

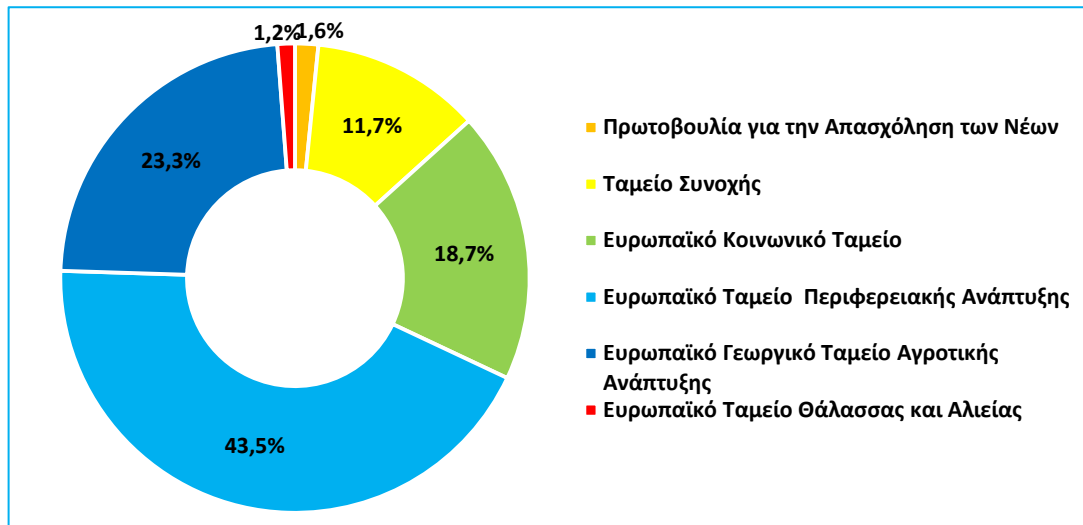
Το Ταμείο, στοχεύει στη διευκόλυνση των επενδύσεων που θα εξυπηρετούν τους αλιείς για τη μετάβαση προς μια βιώσιμη αλιεία, στηρίζοντας τις παράκτιες κοινότητες. Επιπλέον, στοχεύει στη διαφοροποίηση της οικονομικής βάσης, δίνοντας έμφαση στη χρηματοδότηση έργων που δημιουργούν νέες θέσεις εργασίας και βελτιώνουν την ποιότητα ζωής στις ευρωπαϊκές παράκτιες περιοχές.

Το ΕΤΘΑ φαίνεται ότι αποτελεί ένα Ταμείο περιορισμένου προϋπολογισμού σε σχέση με τα υπόλοιπα Ταμεία της Ένωσης, ωστόσο αυτό δεν συνεπάγεται και ότι τα χρήματα δεν επαρκούν για την πραγματοποίηση σημαντικών δράσεων. Στο Διάγραμμα Δ.27 όπου παρουσιάζεται η συνολική κατανομή των πόρων των ευρωπαϊκών διαρθρωτικών ταμείων, το ΕΤΘΑ συγκεντρώνει μόλις το 1,2% των πόρων, ποσοστό το οποίο αντιστοιχεί σε χρηματοδοτήσεις ύψους €7.988.590.111. Ο συγκεκριμένος προϋπολογισμός θα

μπορούσε εν μέρει να αιτιολογηθεί από το γεγονός ότι κατά την περίοδο σχεδιασμού της προγραμματικής περιόδου 2014-2020, η θαλάσσια πολιτική της Ένωσης βρίσκονταν στα αρχικά της στάδια, και συνεπώς δεν υπήρχε η ανάλογη ωρίμανση στο σχεδιασμό που θα μπορούσε να επιτρέψει μία διαφορετική κατανομή.

Δ.28 Η κατανομή των πόρων των ευρωπαϊκών διαρθρωτικών και επενδυτικών ταμείων στην ΕΕ για την προγραμματική περίοδο 2014-2020

Πηγή: European Structural Investment Funds (28/5/2018)



Μεταξύ των προτεραιοτήτων χρηματοδότησης από το ΕΤΘΑ εντοπίζονται οι ακόλουθες δράσεις σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή²⁵:

- ολοκληρωμένη διακυβέρνηση των θαλάσσιων και παράκτιων υποθέσεων
- διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών, λαμβάνοντας ταυτόχρονα δεόντως υπόψη τους υφιστάμενους και μελλοντικούς μηχανισμούς και τα συστήματα συνεργασίας (ανάπτυξη του Κοινού Περιβάλλοντος Ανταλλαγής Πληροφοριών ΚΠΑΠ)
- θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός
- σταδιακή δημιουργία μιας υψηλής ποιότητας βάσης δεδομένων και γνώσεων για τη θάλασσα (ανάπτυξη και λειτουργία του Ευρωπαϊκού Δικτύου Θαλάσσιων Παρατηρήσεων και Δεδομένων (EMODnet και χάρτες βυθού))
- στήριξη της βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης, της απασχόλησης, της καινοτομίας και των νέων τεχνολογιών στους αναδυόμενους και μελλοντικούς θαλάσσιους

²⁵ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Δημόσια Διαβούλευση σχετικά με την ενδιάμεση αξιολόγηση της άμεσης διαχείρισης στο πλαίσιο του ΕΤΘΑ

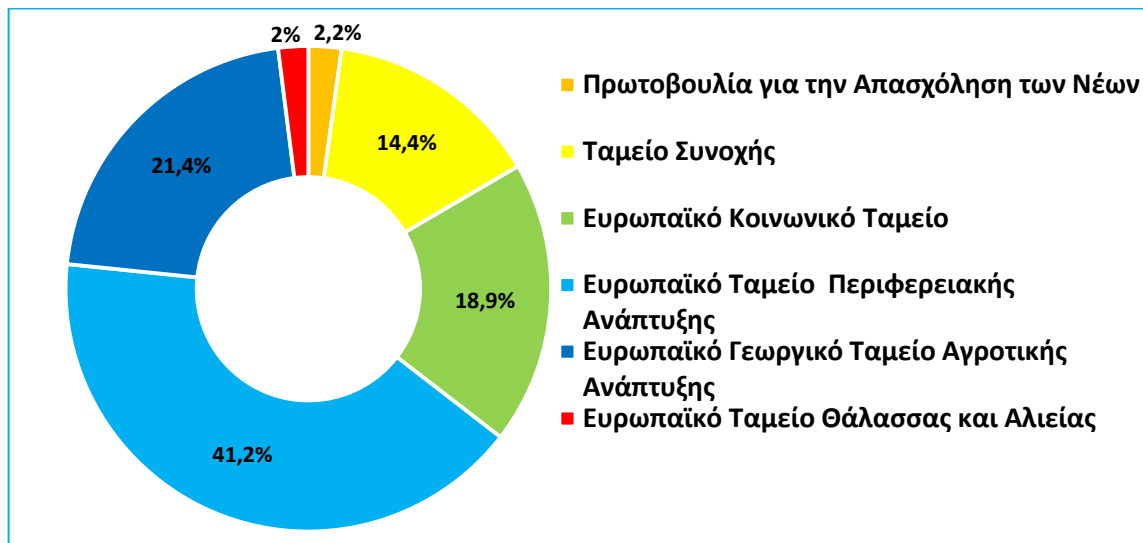
- τομείς, με τρόπο συμπληρωματικό προς τις υφιστάμενες τομεακές και εθνικές δραστηριότητες (μεταξύ άλλων μπορούν να χρηματοδοτηθούν μελέτες για να διαπιστωθεί το μέγεθος και η δυναμική της γαλάζιας οικονομίας, ιδίως των αναδυόμενων τομέων, μεταξύ άλλων για τις θαλάσσιες λεκάνες)
- προαγωγή της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος (μελέτες για τη στήριξη των εθνικών αρχών στην εφαρμογή της οδηγίας-πλαισίου για τη θαλάσσια στρατηγική)
 - συλλογή, διαχείριση και διάδοση των επιστημονικών γνωμοδοτήσεων στο πλαίσιο της ΚΑΠ (στήριξη του Διεθνούς Συμβουλίου για την Εξερεύνηση των Θαλασσών (ICES), της Επιστημονικής, Τεχνικής και Οικονομικής Επιτροπής Αλιείας (ΕΤΟΕΑ))
 - ειδικά μέτρα ελέγχου (παροχή υπηρεσιών, προμηθειών, ναύλωση περιπολικών πλοίων και αεροσκαφών)
 - γνωμοδοτικά συμβούλια οργανώσεις ενδιαφερομένων που παρέχουν γνωμοδοτήσεις στην Επιτροπή και στις χώρες της ΕΕ (
 - Γνώση της αγοράς (ανάπτυξη και λειτουργία του ΕΥΜΟΦΑ - Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο αγορών προϊόντων Αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας- που αποτελεί το εργαλείο γνώσης της αγοράς στον τομέα αλιείας και υδατοκαλλιέργειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης)
 - δραστηριότητες ενημέρωσης στο πλαίσιο της κοινής αλιευτικής πολιτικής και της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής

2.2.2. Η κατάσταση στην Ελλάδα σήμερα

Στο διάγραμμα Δ.28 παρουσιάζεται η κατανομή των πόρων των ευρωπαϊκών διαρθρωτικών και επενδυτικών ταμείων στην Ελλάδα για την προγραμματική περίοδο 2014-2020. Ένα αρχικό συμπέρασμα είναι στην Ελλάδα οι πόροι από το ΕΤΘΑ στην Ελλάδα παρουσιάζουν τη χαμηλότερη συμμετοχή σε σχέση με τους πόρους που προβλέπονται από τα υπόλοιπα διαρθρωτικά και επενδυτικά ταμεία. Παρά τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της Ελλάδας (νησιωτικότητα, ιδιαίτερη ανάπτυξη της υδατοκαλλιέργειας και της παράκτιας αλιείας) οι συγκεκριμένοι πόροι της προγραμματικής περιόδου, θεωρούνται περιορισμένοι.

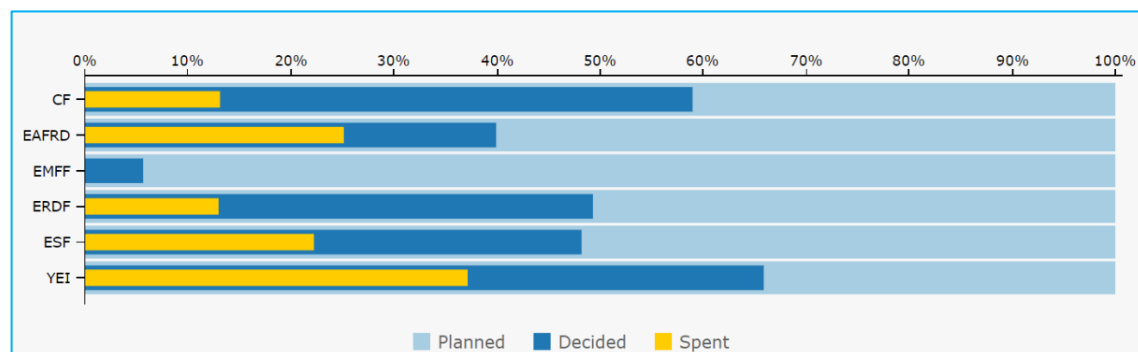
Δ.29 Η κατανομή των πόρων των ευρωπαϊκών διαρθρωτικών και επενδυτικών ταμείων στην Ελλάδα για την προγραμματική περίοδο 2014-2020

Πηγή: European Structural Investment Funds (28/5/2018)



Δ.30 Η πορεία εφαρμογής των ευρωπαϊκών διαρθρωτικών και επενδυτικών ταμείων στην Ελλάδα.

Πηγή: European Structural and Investment Funds (2017)



CF=Ταμείο Συνοχής, EAFRD= Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης, EMFF=Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας, ERDF=Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, ESF=Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, ΥΕΙ=Πρωτοβουλία για την ανάπτυξη των νέων.

Σύμφωνα με το Διάγραμμα Δ.29 όπου απεικονίζεται η πορεία εφαρμογής των ευρωπαϊκών διαρθρωτικών και επενδυτικών ταμείων στην Ελλάδα (ως ποσοστά αποφασισμένων -decided- και πραγματοποιημένων -spent- εκταμιεύσεων), το Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας εκτός από την μικρότερο ύψος, παρουσιάζει και μηδενική απορρόφηση μέχρι σήμερα, γεγονός που δείχνει την αδυναμία της πολιτικής στον συγκεκριμένο τομέα, καθώς και την ανάγκη λήψης ειδικότερων μέτρων προκειμένου να υπάρξει άμεση εκκίνηση ενός τόσο σημαντικού χρηματοδοτικού μηχανισμού.

2.3. Συμπεράσματα

Η προστιθέμενη αξία στην αναπτυξιακή δυναμική της ελληνικής οικονομίας από την παράκτια και θαλάσσια δραστηριότητα φαίνεται πως δεν έχει κεφαλαιοποιηθεί πλήρως. Ρυθμιστικές και άλλες αγκυλώσεις εξακολουθούν είτε να ματαιώνουν επενδυτικά έργα (π.χ. υδατοδρόμια, θαλάσσια αιολικά πάρκα κ.ά.) είτε να τα αποκλείουν εξ αρχής από τον επενδυτικό σχεδιασμό τους. Επιπλέον, διαπιστώνεται ότι σε ευρωπαϊκό επίπεδο οι πόροι του ΕΤΘΑ, αποτελούν σημαντική ευκαιρία ανάπτυξης και υποστήριξης των επενδύσεων, των γνώσεων αλλά και της διακυβέρνησης στο θαλάσσιο τομέα, ωστόσο την ίδια στιγμή στην Ελλάδα οι σχετικοί πόροι παραμένουν ανεκμετάλλευτοι.

3. ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

Στο κεφάλαιο αυτό θα παρουσιαστεί το προφίλ της θαλάσσιας οικονομικής δραστηριότητας στην Ελλάδα σήμερα.

Αρχικά, θα γίνει μία σύντομη παρουσίαση συνολικά των θαλάσσιων οικονομικών δραστηριοτήτων σε επίπεδο ΕΕ, σε όρους αξίας. Ακολούθως, θα αναλυθούν οι σημαντικότεροι κλάδοι που έχουν ήδη αναπτυχθεί στην Ελλάδα, με την απαραίτητη σύγκριση με τα αντίστοιχα Ευρωπαϊκά μεγέθη. Ειδικότερα, οι θαλάσσιες επιχειρηματικές δραστηριότητες που θα παρουσιαστούν περιλαμβάνουν τις πλωτές μεταφορές, την αλιεία, την υδατοκαλλιέργεια και τις κρουαζιέρες. Όπως θα διαπιστωθεί, η θέση της Ελλάδας σε ευρωπαϊκό επίπεδο είναι ιδιαίτερα σημαντική σε κάποιους εξ αυτών των κλάδων.

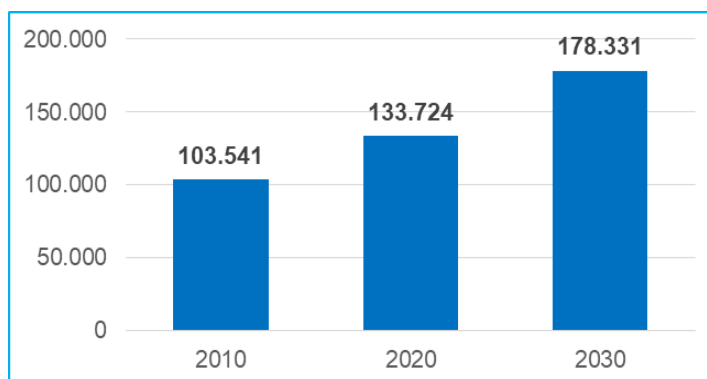
Η συγκεκριμένη ανάλυση περιλαμβάνει δείκτες και άλλα στατιστικά στοιχεία σχετικά με την θαλάσσια οικονομία και επιχειρηματικότητα, προκειμένου να αναδειχθεί η σημασία ενός άρτιου και ολοκληρωμένου θαλάσσιου χωρικού σχεδιασμού για την Ελληνική οικονομία και των προοπτικών και δυνατοτήτων περαιτέρω ανάπτυξης που ανοίγονται.

3.1. Η θέση της ΕΕ

Σύμφωνα με μελέτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ) των θαλάσσιων οικονομικών δραστηριοτήτων συνολικά στην ΕΕ ανήλθε το 2010 σε €103,5 δισ. και εκτιμάται ότι έως το 2030 θα αυξηθεί σε €178,3 δισ., δηλαδή υπολογίζεται ότι θα εμφανίσει ένα μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής (MEPM) της τάξης του 20,8%.

Δ.31 Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία των θαλάσσιων οικονομικών δραστηριοτήτων στην ΕΕ, σε εκ. € (2010, 2020, 2030)

Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Study on the economic effects of Maritime Spatial Planning", 2011



Η οικονομική δραστηριότητα με τη μεγαλύτερη ανάπτυξη εκτιμάται ότι θα είναι η υπεράκτια αιολική ενέργεια, καθώς η αξία της θα αυξηθεί από €238 εκ. το 2010 (μερίδιο 0,2%) σε

€39,5 δισ. το 2030 (μερίδιο 22,1%). Διαχρονικά, τη μεγαλύτερη συμμετοχή στη θαλάσσια οικονομία διατηρεί η εξόρυξη υδρογονανθράκων, η οποία παρά τη συνεχή μείωση του μεριδίου της σε μια αγορά που μεγεθύνεται, εκτιμάται ότι θα αυξηθεί κατά €23,6 δισ. το διάστημα 2010-2030.

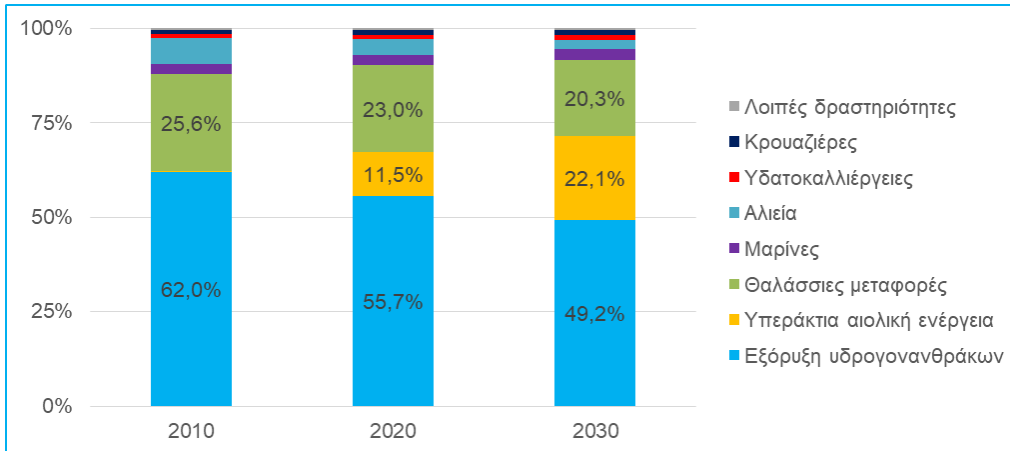
Δ.32 Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία των θαλάσσιων οικονομικών δραστηριοτήτων στην ΕΕ, σε εκ. €, ανά κλάδο (2010, 2020, 2030)

Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Study on the economic effects of Maritime Spatial Planning", 2011

Κλάδος	2010	2020	2030	ΜΕΡΜ
Εξόρυξη υδρογονανθράκων	64.220	74.530	87.793	1,6%
Αιολική ενέργεια	238	15.334	39.495	29,1%
Θαλάσσιες μεταφορές	26.477	30.727	36.195	1,6%
Μαρίνες	2.868	3.855	5.336	3,2%
Αλιεία	6.992	5.428	4.109	-2,6%
Υδατοκαλλιέργειες	1.246	1.674	2.317	3,2%
Κρουαζιέρες	938	1.457	2.138	4,2%
Εξόρυξη στερεών υλών	558	714	936	2,6%
Παλιρροϊκή ενέργεια	4	5	12	5,6%
Σύνολο	103.541	133.724	178.331	2,8%

Δ.33 Διάρθρωση θαλάσσιων οικονομικών δραστηριοτήτων στην ΕΕ, σε όρους ΑΠΑ (2010, 2020, 2030)

Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Study on the economic effects of Maritime Spatial Planning", 2011



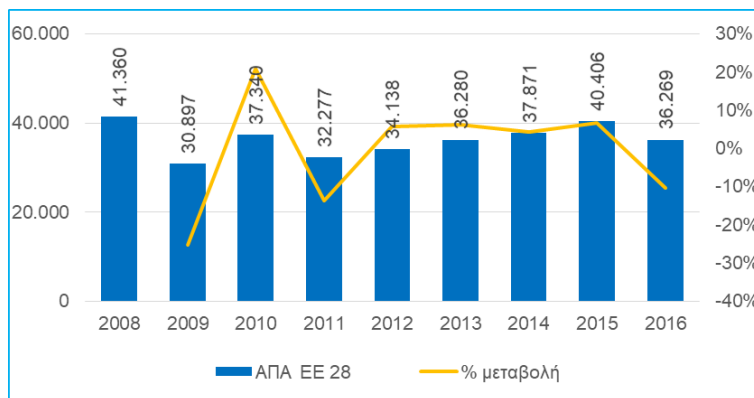
3.2. Πλωτές μεταφορές

Ο κλάδος των πλωτών μεταφορών απαρτίζεται από δύο μεγάλες κατηγορίες θαλάσσιων και ακτοπλοϊκών μεταφορών²⁶: επιβατών (τουριστών και μη) και εμπορευμάτων.

Σε επίπεδο ΕΕ 28, η **ΑΠΑ των πλωτών μεταφορών** ανέρχεται συνολικά σε €36,3 δισ. το 2016, παρουσιάζοντας αυξομειώσεις καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 2008-2016.

Δ.34 Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία πλωτών μεταφορών στην ΕΕ 28, σε εκ. € (2008-2016)

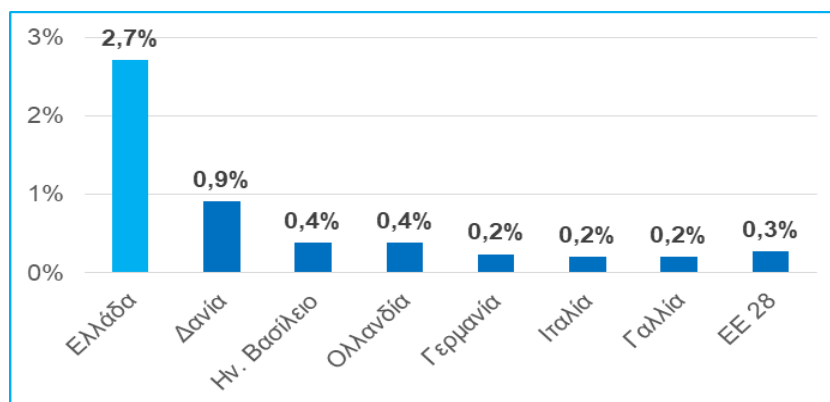
Πηγή: Eurostat, Σημ.: Μη διαθέσιμα στοιχεία για Ην. Βασίλειο, Γερμανία, Ιταλία και Γαλλία το 2016.



Η συνολική συμμετοχή του κλάδου των πλωτών μεταφορών στο ΑΕΠ της Ελλάδας ανέρχεται σε 2,7% για το 2016, ποσοστό σημαντικά υψηλότερο από ότι στα άλλα κράτη-μέλη της ΕΕ με ηγετική θέση στον κλάδο.

Δ.35 Συμμετοχή πλωτών μεταφορών στο ΑΕΠ σε επιλεγμένες χώρες της ΕΕ 28 (2016)

Πηγή: Eurostat, Σημ.: Τα στοιχεία για Ην. Βασίλειο, Γερμανία, Ιταλία και Γαλλία αφορούν στο 2015.

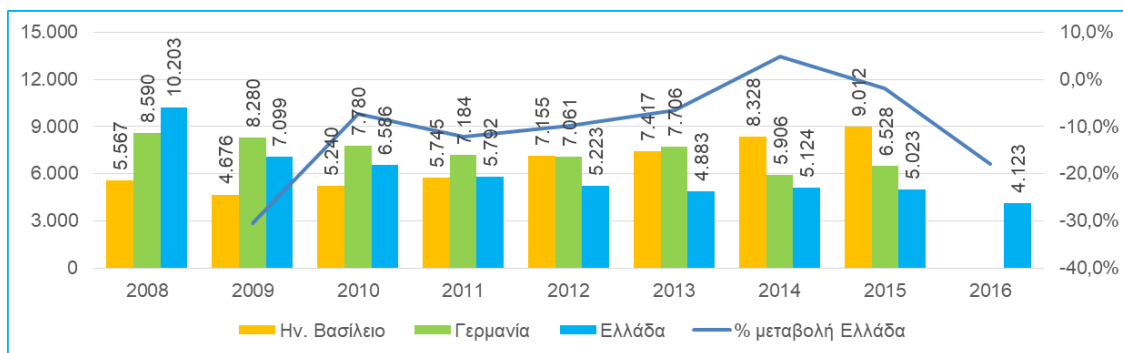


²⁶ Σημειώνεται ότι στο ΣΤΑΚΟΔ 50 «Πλωτές Μεταφορές» περιλαμβάνονται και οι μεταφορές μέσω εσωτερικών πλωτών οδών.

Στην ΕΕ την πρώτη θέση σε όρους ΑΠΑ καταλαμβάνει το Ην. Βασίλειο με €9 δισ. το 2015, διπλασιάζοντας σχεδόν την αξία του σε σχέση με το 2008 και ακολουθεί η Γερμανία με €6,5 δισ. το 2015, παρουσιάζοντας ωστόσο σταδιακή υποχώρηση από το 2008 (κατά €2 δισ. περίπου). Η Ελλάδα καταλαμβάνει την τρίτη θέση, με την ΑΠΑ του κλάδου να υπολογίζεται σε €4,1 δισ. το 2016, έχοντας απωλέσει €6 δισ. περίπου από το 2008. Σημειώνεται ότι το ίδιο διάστημα η συνολική ΑΠΑ των πλωτών μεταφορών στην ΕΕ 28 μειώθηκε επίσης, σε €36,3 δισ. από €41,3 δισ., και με πιο ήπιο ΜΕΡΜ ωστόσο (-1,6% και -10,7%, αντίστοιχα).

Δ.36 Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία πλωτών μεταφορών των τριών πρώτων χωρών στην ΕΕ 28, σε εκ. € (2008-2016)

Πηγή: Eurostat, Σημ.: Μη διαθέσιμα στοιχεία για το 2016 για Ην. Βασίλειο και Γερμανία.

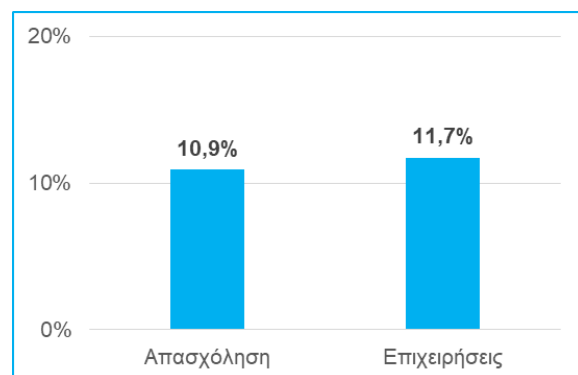


Στην Ελλάδα απασχολούνται 27,9 χιλ. εργαζόμενοι στον κλάδο των πλωτών μεταφορών και δραστηριοποιούνται 2,5 χιλ. περίπου επιχειρήσεις, ενώ τα αντίστοιχα μεγέθη για την ΕΕ 28 είναι 256 χιλ. και 21,5 χιλ.

Δ.37 Βασικά μεγέθη κλάδου πλωτών μεταφορών στην Ελλάδα και την ΕΕ και μερίδιο Ελλάδας (2015)

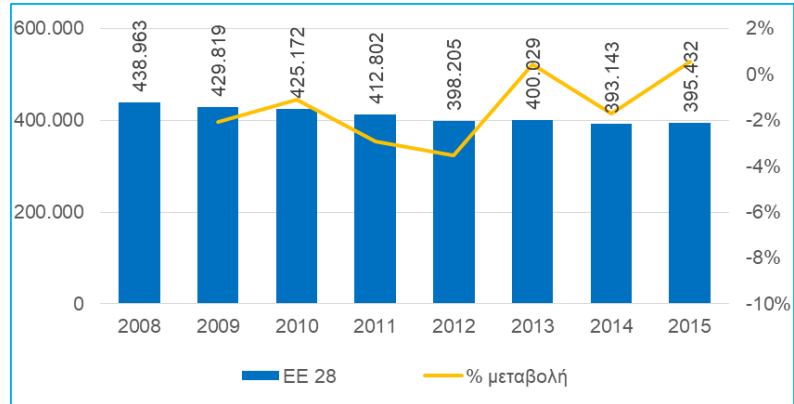
Πηγή: Eurostat

	Ελλάδα	ΕΕ
Απασχόληση, σε χιλ.	27,9	256,0
Επιχειρήσεις, σε χιλ.	2,5	21,4



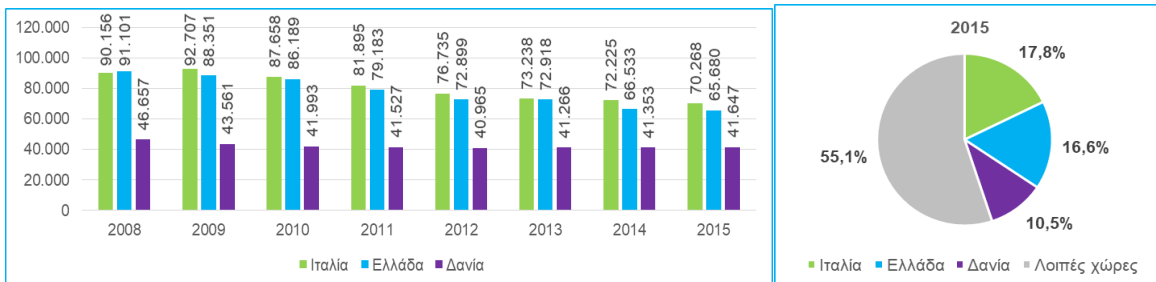
Σε επίπεδο αποβιβασθέντων και επιβιβασθέντων επιβατών ακτοπλοΐας, παρατηρείται πτωτική τάση συνολικά στην ΕΕ 28 την περίοδο 2008-2015, καθώς οι επιβάτες μειώθηκαν από 438,9 εκ. σε 395,4 εκ., παρουσιάζοντας ΜΕΡΜ -1,5%.

Δ.38 Αποβιβασθέντες και επιβιβασθέντες επιβάτες ακτοπλοΐας στην ΕΕ 28, σε χιλ. (2008-2015)
Πηγή: Eurostat



Η πορεία του αριθμού των επιβατών στην Ελλάδα - η οποία καταλαμβάνει τη δεύτερη θέση συνολικά στην ΕΕ, μετά την Ιταλία - δεν αποτελεί εξαίρεση. Ωστόσο, τα τελευταία έτη (2012-2015) η καθοδική πορεία του αριθμού επιβατών της χώρας έχει «συγκρατηθεί» σχετικά, κυρίως χάρη στη συμβολή του τουριστικού ρεύματος. Έτσι, το 2015 οι επιβάτες ακτοπλοΐας ανέρχονται σε 65,7 εκ., μέγεθος που αντιστοιχεί στο 16,6% της συνολικής επιβατικής κίνησης.

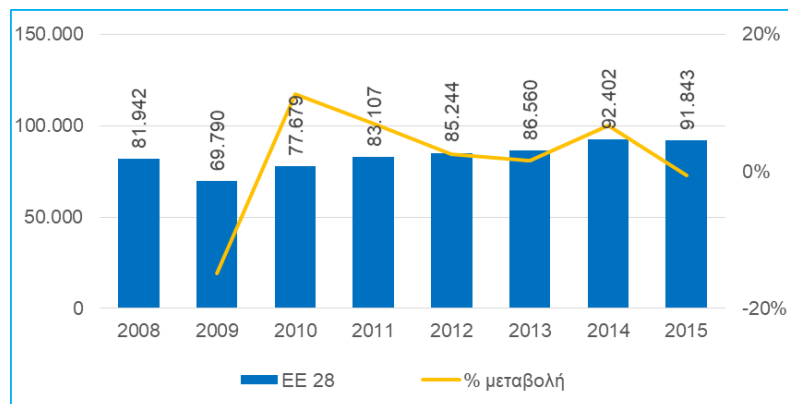
Δ.39 Αποβιβασθέντες και επιβιβασθέντες επιβάτες ακτοπλοΐας, σε χιλ., στις τρεις πρώτες χώρες στην ΕΕ 28 (2008-2015) και μερίδια ανά χώρα (2015)
Πηγή: Eurostat



Σε αντίθεση με την επιβατική κίνηση, ο **όγκος των εκφορτωθέντων και φορτωθέντων εμπορευμάτων** στην ΕΕ 28 παρουσιάζει σημαντική αύξηση την περίοδο 2008-2015: από 81,9 χιλ. TEUs σε 91,8 χιλ. TEUs. Σημειώνεται ότι το 2015 παρουσίασε μικρή μείωση σε σχέση με το 2014, κατά -0,6%, έπειτα από συνεχή ανοδική πορεία το διάστημα 2010-2014.

Δ.40 Εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα στην ΕΕ 28, σε TEU (2008-2015)

Πηγή: Eurostat

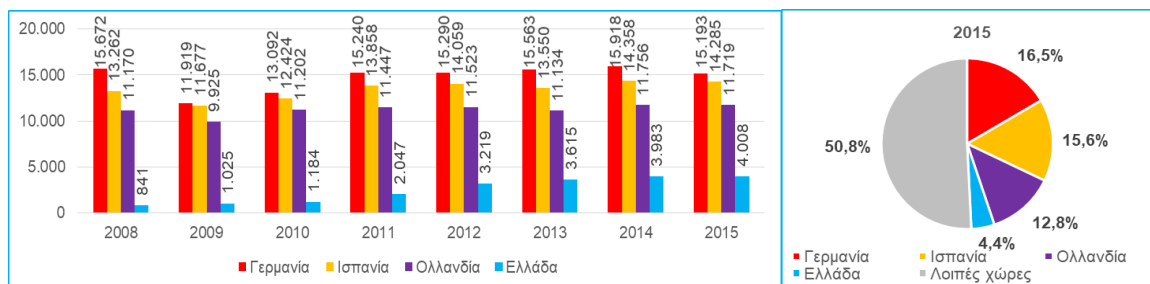


Ηγετική θέση στην ΕΕ 28 καταλαμβάνουν διαχρονικά οι Γερμανία, Ισπανία και Ολλανδία, με το αθροιστικό μερίδιό τους στο σύνολο των εκφορτωθέντων και φορτωθέντων εμπορευμάτων να ανέρχεται σε 44,9% το 2015. Σημειώνεται ότι κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου και οι τρεις χώρες παρουσιάζουν αυξομειώσεις.

Η εμπορευματική κίνηση στην Ελλάδα παρουσιάζει σημαντική αύξηση την περίοδο 2008-2015, από 0,8 χιλ. σε 4 χιλ. TEUs (MEPM 25%). Έτσι το μερίδιο της χώρας το 2015 ανέρχεται σε 4,4%.

Δ.41 Εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα, σε TEU, στις τρεις πρώτες χώρες στην ΕΕ 28 και την Ελλάδα (2008-2015) και μερίδια ανά χώρα (2015)

Πηγή: Eurostat



Η αύξηση αυτή αποδίδεται σχεδόν εξ ολοκλήρου στις κινήσεις από τον Πειραιά, ο οποίος πλέον είναι ο 8ος μεγαλύτερος λιμένας στην ΕΕ βάσει όγκου εμπορευμάτων.

Δ.42 Μεγαλύτερα λιμάνια σε εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα στην ΕΕ 28, σε ΤΕΥ (2008-2015)

Πηγή: Eurostat

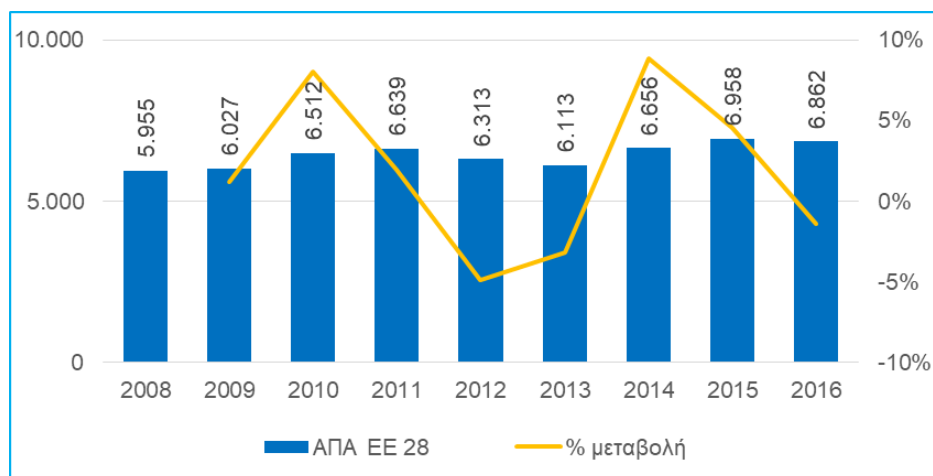
Λιμάνια	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	ΜΕΡΜ
Ρότερνταμ	10.631	9.579	11.017	11.340	11.418	11.021	11.634	11.577	1,2%
Αμβέρσα	8.379	7.014	8.144	8.317	8.174	8.256	8.812	9.370	1,6%
Αμβούργο	9.767	7.031	7.906	9.035	8.891	9.302	9.775	8.848	-1,4%
Βρέμη	5.451	4.552	4.858	5.911	6.111	5.822	5.731	5.467	0,0%
Βαλένθια	3.606	3.654	4.211	4.332	4.471	4.328	4.407	4.609	3,6%
Algeciras	3.291	2.947	2.773	3.593	4.113	3.988	4.555	4.516	4,6%
Felixstowe	3.131	3.021	3.415	3.249	3.368	3.434	4.072	4.043	3,7%
Πειραιάς	437	667	850	1.681	2.815	3.199	3.493	3.360	33,8%
Ambarli	ΜΔ	ΜΔ	2.464	2.625	3.024	3.318	3.445	3.062	4,4%
Gioia Tauro	3.165	2.725	3.897	3.307	3.725	3.652	3.708	3.030	-0,6%
Λοιπά	34.084	28.600	28.144	29.717	29.134	30.240	32.770	33.961	-0,1%
ΕΕ 28	81.942	69.790	77.679	83.107	85.244	86.560	92.402	91.843	1,6%

3.3. Αλιεία και υδατοκαλλιέργειες

Η ΑΠΑ της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας στην ΕΕ 28 ανέρχεται σε €6,8 δισ. το 2016, παρουσιάζοντας ΜΕΡΜ 1,8% την περίοδο 2008-2016.

Δ.43 Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία αλιείας και υδατοκαλλιέργειας στην ΕΕ 28, σε εκ. € (2008-2016)

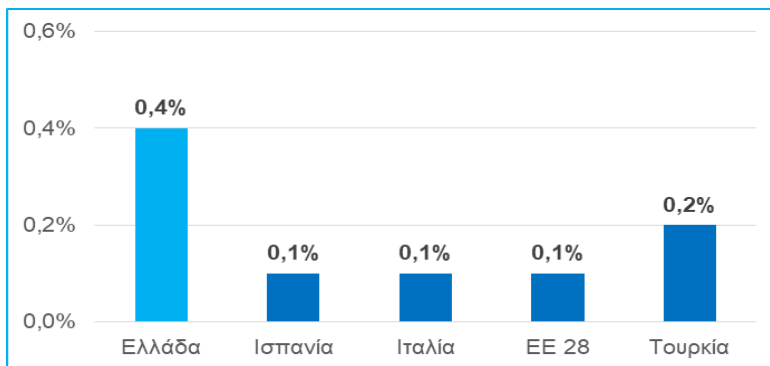
Πηγή: Eurostat



Στην Ελλάδα, ο κλάδος της αλιείας και των υδατοκαλλιεργειών συμμετέχει σταθερά με 0,4% στο ΑΕΠ της χώρας τα τελευταία έτη, ποσοστό υψηλότερο από ότι στα άλλα κράτη-μέλη της ΕΕ που παρουσιάζουν αξιόλογη δραστηριότητα στον κλάδο, αλλά και στην Τουρκία, η οποία επίσης έχει σημαντική δράση και παρουσιάζεται για λόγους συγκρισιμότητας κυρίως για την υδατοκαλλιέργεια.

Δ.44 Συμμετοχή αλιείας και υδατοκαλλιέργειας στο ΑΕΠ σε επιλεγμένες χώρες της ΕΕ 28 και την Τουρκία (2015)

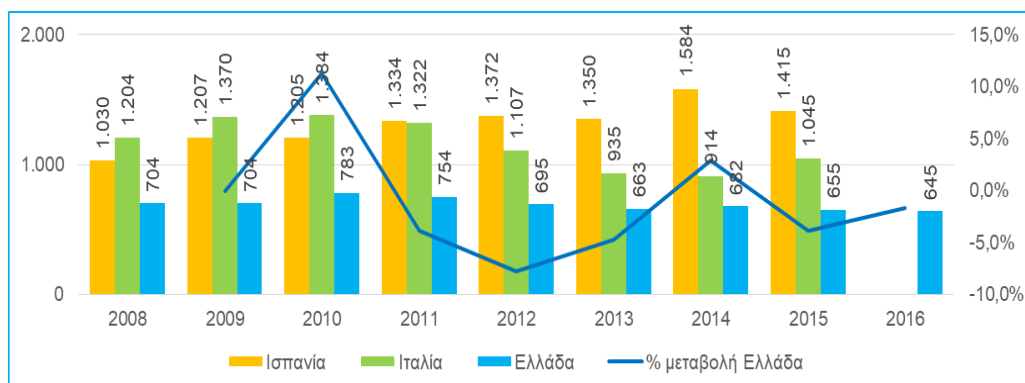
Πηγή: Eurostat, Σημ.: Τα στοιχεία για την Τουρκία αφορούν στο 2012.



Ειδικότερα, την πρώτη θέση καταλαμβάνει η Ισπανία, όπου η ΑΠΑ ανέρχεται σε €1,4 δισ. το 2015 και ακολουθεί η Ιταλία με €1 δισ. Στην Ελλάδα η αξία του κλάδου ανέρχεται σε €645 εκ. το 2016, «χάνοντας» €60 εκ. από το 2008, παραμένοντας ωστόσο στην τρίτη θέση, χάρη στις επιδόσεις στην υδατοκαλλιέργεια, όπως αναλύεται παρακάτω.

Δ.45 Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία αλιείας και υδατοκαλλιέργειας των τριών πρώτων χωρών στην ΕΕ28, σε εκ. € (2008-2016)

Πηγή: Eurostat, Σημ.: Μη διαθέσιμα στοιχεία για το 2016 για Ιταλία και Ισπανία.



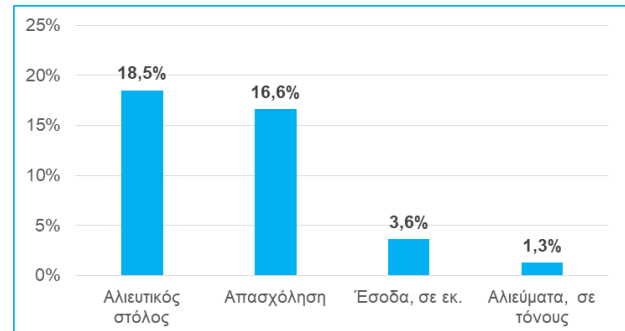
3.3.1. Αλιεία

Στην αλιεία η Ελλάδα καταλαμβάνει μια πρωτιά που, δυστυχώς, δεν έχει αντίκρισμα: κατέχει το μεγαλύτερο αλιευτικό στόλο στην ΕΕ σε σκάφη, αλλά δυσανάλογα μικρό μερίδιο στα συνολικά έσοδα του κλάδου και στα αλιεύματα σε τόνους.

Δ.46 Βασικά μεγέθη αλιείας στην Ελλάδα και την ΕΕ 28 και μερίδιο Ελλάδας (2015)

Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "The 2017 Annual Economic Report on the EU Fishing Fleet", Σημ.: Τα στοιχεία για τα έσοδα αφορούν στο 2014.

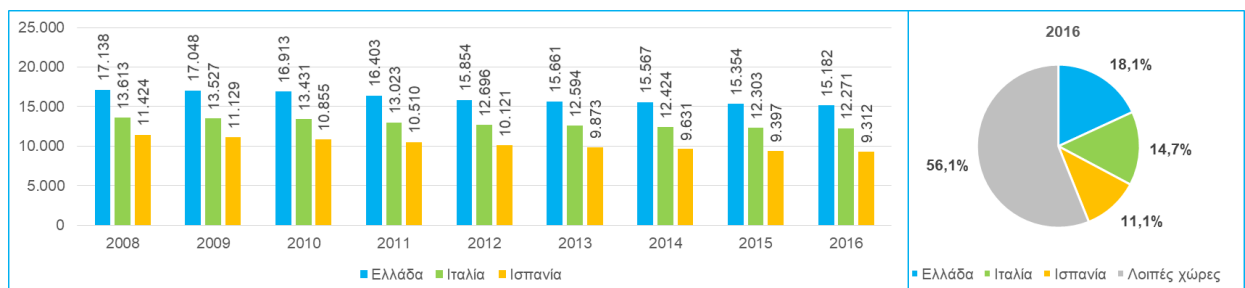
	Ελλάδα	ΕΕ 28
Αλιευτικός στόλος	15.624	84.420
Απασχόληση	25.407	152.720
Έσοδα, σε εκ.	271	7.519
Αλιεύματα, σε τόνους	64.431	5.144.219



Ειδικότερα, ο αλιευτικός στόλος στην Ελλάδα είναι 15.182 σκάφη το 2016, μέγεθος που αντιστοιχεί στο 18,1% του συνόλου στην ΕΕ 28 (84.420 σκάφη). Στη συνέχεια ακολουθούν οι Ιταλία και Ισπανία, με διψήφια επίσης μερίδια συμμετοχής.

Δ.47 Αλιευτικός στόλος των τριών πρώτων χωρών στην ΕΕ 28, σε σκάφη (2008-2016) και μερίδια ανά χώρα (2016)

Πηγή: Eurostat



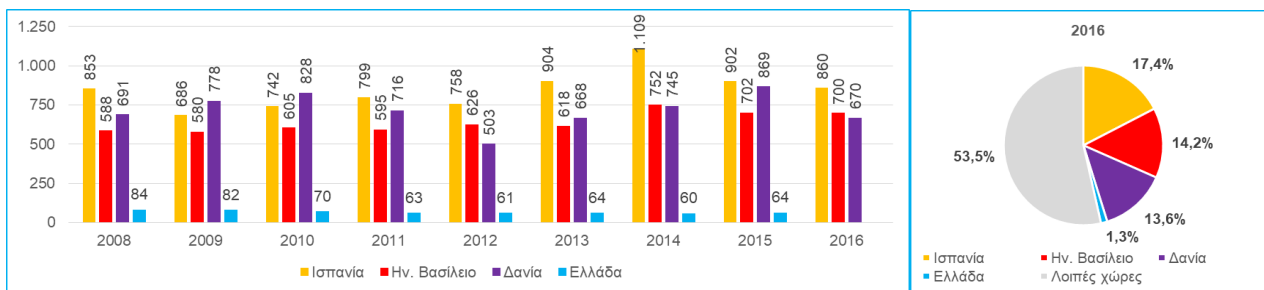
Ωστόσο, η πλειονότητα του Ελληνικού στόλου έχει μικρή χωρητικότητα και ισχύ μηχανών, υψηλό μέσο όρο ηλικίας και αποτελείται κυρίως από σκάφη μικρής παράκτιας αλιείας. Επιπλέον, στον κλάδο απασχολούνται 25,4 χιλ. εργαζόμενοι σε 12,6 χιλ. επιχειρήσεις που έχουν 15,6 χιλ. σκάφη. Με άλλα λόγια, απασχολούνται 2 άτομα ανά επιχείρηση και το 81% των επιχειρήσεων κατέχει ένα μόνο σκάφος.

Οι σημαντικότερες χώρες σε όγκο αλιευμάτων είναι οι Ισπανία, Ην. Βασίλειο και Δανία: το αθροιστικό τους μερίδιο το 2016 ανέρχεται σε 45,2% το 2016, δηλαδή αλιεύουν 2.230 χιλ. τόνους σε σύνολο 4.936 χιλ. τόνων.

Στην Ελλάδα, όπως προαναφέρθηκε, ο όγκος των αλιευμάτων είναι χαμηλός, 64 χιλ. τόνοι το 2015, μέγεθος που αντιστοιχεί μόλις στο 1,3% του συνόλου στην ΕΕ 28, παρόλο που στο πρόσφατο παρελθόν, 2008-2009, οι επιδόσεις της χώρας ήταν αρκετά καλύτερες (κατά 20 χιλ. τόνους). Σημειώνεται ότι τα κυριότερα είδη που αλιεύονται στην Ελλάδα είναι: γαύρος, τσιπούρα, σαρδέλες και μπακαλιάρος.

Δ.48 Αλιεύματα των τριών πρώτων χωρών στην ΕΕ 28, σε χιλ. τόνους (2008-2016) και μερίδια ανά χώρα (2016)

Πηγή: Eurostat, Σημ.: Το μερίδιο Ελλάδας έχει υπολογιστεί με βάση τα στοιχεία του 2015.



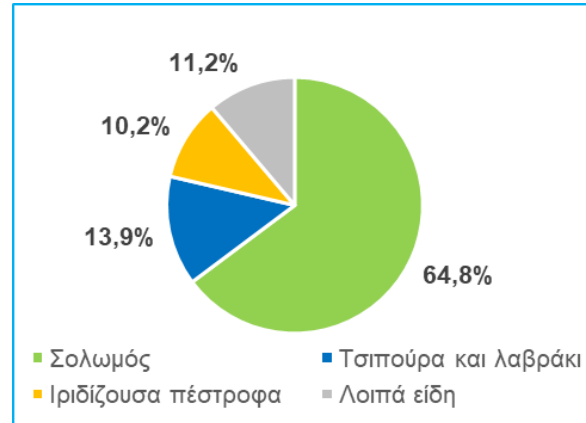
Οι παράμετροι που προαναφέρθηκαν (παλαιωμένος στόλος, μικρής χωρητικότητας και ισχύος, καθώς και μικρές επιχειρήσεις) συνεπάγονται αυξημένες απαιτήσεις και υψηλό διοικητικό κόστος, και σε συνδυασμό με την εκτεταμένη διασπορά των σκαφών στην παράκτια και νησιωτική περιοχή της χώρας, εξηγούν σε ένα βαθμό τη χαμηλή απόδοση του κλάδου στην Ελλάδα.

3.3.2. Υδατοκαλλιέργεια

Στην υδατοκαλλιέργεια²⁷ η εγχώρια παραγωγή αφορά, κατά συντριπτική πλειοψηφία, σε δύο μεσογειακά είδη, την τσιπούρα και το λαβράκι. Σημειώνεται ότι τα δύο αυτά είδη καταλαμβάνουν το 13,9% του συνόλου της παραγωγής ψαριών υδατοκαλλιέργειας στην Ευρώπη το 2016 (δεύτερη θέση), καθώς το είδος που κυριαρχεί είναι ο σολωμός (μερίδιο 64,8% το 2016), ο οποίος παράγεται κυρίως στη Νορβηγία και λιγότερο στο Ην. Βασίλειο.

Δ.49 Διάρθρωση παραγωγή ψαριών υδατοκαλλιέργειας στην Ευρώπη, ανά είδος (2016)

Πηγή: FEAP



Επικεντρώνοντας την ανάλυση στην τσιπούρα και το λαβράκι που παρουσιάζουν ενδιαφέρον για τη χώρα, παρατηρείται ότι η Ελλάδα κατέχει διαχρονικά την πρώτη θέση σε επίπεδο ΕΕ 28 και τη δεύτερη πλέον θέση στον κόσμο²⁸, καθώς από το 2014 και έπειτα έχει χάσει τη θέση της από την Τουρκία, κυρίως λόγω των οικονομικών προβλημάτων των ελληνικών επιχειρήσεων²⁹, αλλά και των σημαντικών κρατικών ενισχύσεων και επενδύσεων της γειτονικής χώρας. Η παραγωγή των δύο ειδών ανέρχεται σε 318,2 χιλ. τόνους το 2016, παρουσιάζοντας ΜΕΡΜ 1% την περίοδο 2008-2016.

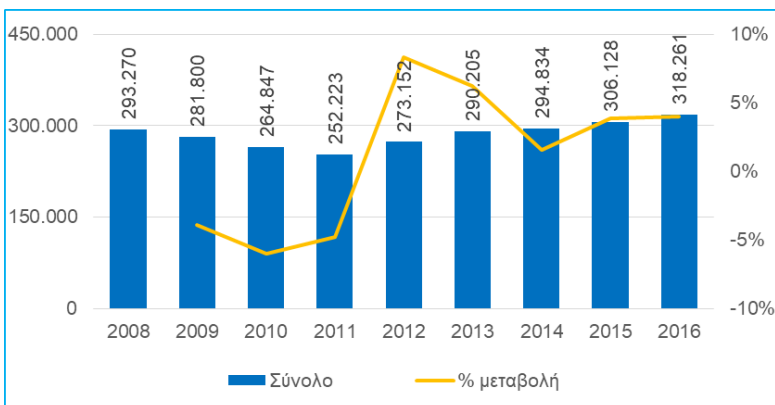
²⁷ Ο όρος υδατοκαλλιέργεια αναφέρεται στη διαδικασία παραγωγής, η οποία εμπεριέχει την καλλιέργεια ή την εκτροφή υδρόβιων οργανισμών με τη χρήση τεχνικών που σχεδιάστηκαν για να αυξήσουν την παραγωγή, πέραν της φυσικής τους ικανότητας στο φυσικό τους περιβάλλον. Η υδατοκαλλιέργεια περιλαμβάνει τη θαλάσσια υδατοκαλλιέργεια (ιχθυοκαλλιέργεια και οστρακοκαλλιέργεια) και την υδατοκαλλιέργεια γλυκών υδάτων.

²⁸ Η τσιπούρα και το λαβράκι αποτελούν μεσογειακά είδη και δεν υφίστανται μονάδες ιχθυοκαλλιέργειας εκτός Μεσογείου.

²⁹ Βασικό χαρακτηριστικό στον κλάδο είναι ο υψηλός δανεισμός (και λόγω των υψηλών αναγκών σε κεφάλαιο κίνησης λόγω έκτασης του παραγωγικού κύκλου σε περισσότερο από ένα έτος). Τα τελευταία έτη οι μεγαλύτερες επιχειρήσεις στην Ελλάδα δεν αξιοποιούν πλήρως την παραγωγική δυνατότητα των μονάδων τους, λόγω οικονομικών προβλημάτων.

Δ.50 Παραγωγή λαβρακίου και τσιπούρας στη Μεσόγειο, σε τόνους (2008-2016)

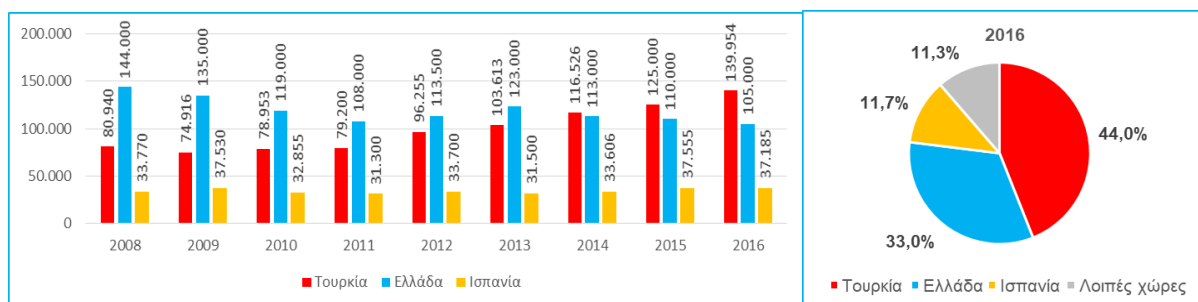
Πηγή: FEAP



Στο Δ.51 αποτυπώνεται η άνοδος της παραγωγής στην Τουρκία την περίοδο 2008-2016, από 80,9 χιλ. τόνους σε 139,9 χιλ. τόνους (MEPM 7,1%). Αντίστοιχα, η παραγωγή τσιπούρας και λαβρακίου στην Ελλάδα υποχώρησε από 144 χιλ. τόνους σε 105 χιλ. τόνους 3,9% (MEPM -3,9%). Το 2016 το μερίδιο της Τουρκίας ήταν 44% και της Ελλάδας 33%.

Δ.51 Παραγωγή λαβρακίου και τσιπούρας, σε τόνους, στις τρεις πρώτες μεσογειακές χώρες (2008-2016) και μερίδια ανά χώρα (2016)

Πηγή: FEAP



Πολύ σημαντικό χαρακτηριστικό του κλάδου στην Ελλάδα είναι η υψηλή εξωστρέφεια, καθώς το 80%, κατά μέσο όρο, της παραγωγής τσιπούρας και λαβρακίου εξάγεται διαχρονικά, με κύριους προορισμούς τις Ιταλία, Ισπανία και Γαλλία. Η αξία των εξαγωγών ξεπερνά τα €450 εκ. τα τελευταία έτη, με αποτέλεσμα τα ψάρια ιχθυοκαλλιέργειας να αποτελούν ένα από τα κυριότερα εξαγόμενα προϊόντα της χώρας (1η θέση σε αγροδιατροφικά προϊόντα).

Με βάση στοιχεία του Συνδέσμου Ελληνικών Θαλασσοκαλλιεργειών (ΣΕΘ) για το 2015, στην Ελλάδα υφίστανται 336 μονάδες θαλάσσιας ιχθυοκαλλιέργειας (κυρίως τσιπούρα και λαβράκι), 585 μονάδες οστρακοκαλλιέργειας (κυρίως μύδια), 85 μονάδες εσωτερικών υδάτων (κυρίως πέστροφα) και 29 ιχθυογεννητικοί σταθμοί (κυρίως τσιπούρα και

λαβράκι). Η άμεση και έμμεση απασχόληση στον κλάδο υπολογίζεται σε 12.000 άτομα, ενώ η συνολική αξία της υδατοκαλλιέργειας σε €616 εκ. Ειδικά στην παραγωγή τσιπούρας και λαβρακίου δραστηριοποιούνται 63 επιχειρήσεις.

Δ.52 Βασικά στοιχεία μονάδων θαλάσσιας ιχθυοκαλλιέργειας (2015)
 Πηγή: Ετήσια Έκθεση 2017, Σύνδεσμος Ελληνικών Θαλασσοκαλλιεργειών (ΣΕΘ)

Αποκεντρωμένη Διοίκηση	Αριθμός μονάδων	Θαλάσσια έκταση (στρέμματα)	Εγκεκριμένη δυναμικότητα (%)
Πελοποννήσου - Δυτ. Ελλάδας - Ιονίου	117	2.938	38,10
Θεσσαλίας - Στ. Ελλάδας	83	2.037	27,75
Αιγαίου	58	1.135	15,64
Ηπείρου - Δυτ. Μακεδονία	41	753	11,53
Αττικής	27	486	5,37
Μακεδονίας - Θράκης	6	112	1,09
Κρήτης	4	75	0,52
Σύνολο	336	7.536	100,00

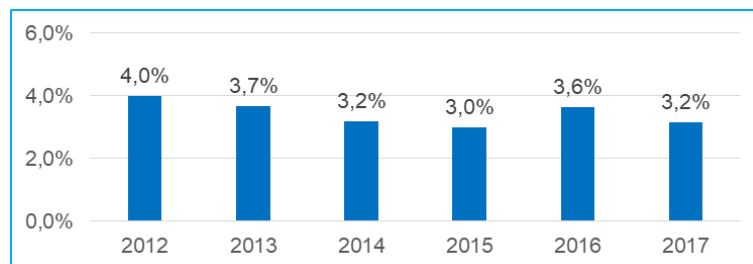
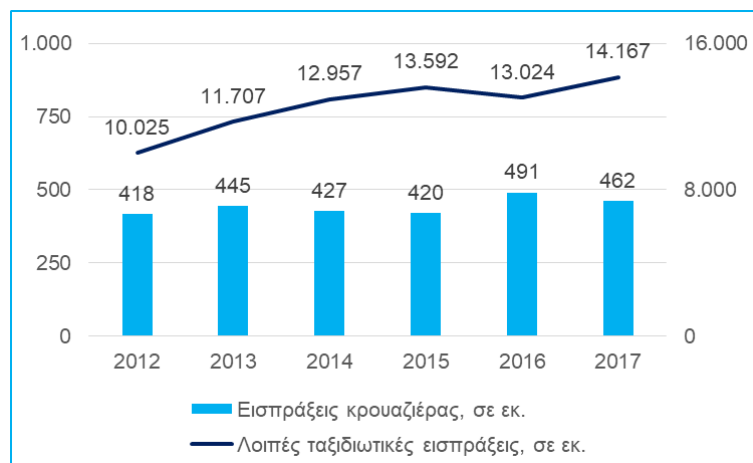
Η ιχθυοκαλλιέργεια στην Ελλάδα, μπορεί μεν να έχει αποδυναμωθεί τα τελευταία έτη, ωστόσο παραμένει ένας παραγωγικός τομέας με αξιόλογες προοπτικές, καθώς η υψηλή τεχνογνωσία, οι ευνοϊκές κλιματικές συνθήκες, η μορφολογία της ακτογραμμής και η θερμοκρασία των υδάτων εξακολουθούν να παραμένουν δυνατά του σημεία. Ωστόσο, υφίστανται δύο βασικές προϋποθέσεις προκειμένου ο κλάδος να είναι σε θέση να εκπληρώσει την αναπτυξιακή δυναμική του: α) η ομαλή ολοκλήρωση της διαδικασίας αναδιάρθρωσης των μεγαλύτερων επιχειρήσεων του κλάδου και β) η επίλυση των προβλημάτων χωροθέτησης των παραγωγικών εγκαταστάσεων. Ειδικότερα, σήμερα, παρά τις σχετικές προβλέψεις και τα διαθέσιμα θεσμοθετημένα εργαλεία σχεδιασμού, δεν έχει οριοθετηθεί καμία Περιοχή Οργανωμένης Ανάπτυξης Υδατοκαλλιεργειών (ΠΟΑΥ) σύμφωνα με τις - από το 2011 - προβλέψεις του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, βάσει των οποίων θα θέτονταν συγκεκριμένα κριτήρια χωροθέτησης και λειτουργίας των μονάδων. Αντ' αυτού, τα συναρμόδια Υπουργεία Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων αναλώνονται στην παραγωγή νομοθετημάτων και ρυθμίσεων που: α) συντηρούν και ενισχύουν το υφιστάμενο καθεστώς της άναρχης ανάπτυξης της συγκεκριμένης δραστηριότητας και β) έρχονται σε αντίθεση με τις κατευθύνσεις του Ειδικού Πλαισίου.

3.4. Κρουαζιέρα

Στην Ελλάδα η συμμετοχή του κλάδου της κρουαζιέρας στις συνολικές τουριστικές εισπράξεις μπορεί για την ώρα να είναι μικρή (κυρίως ως απόρροια των παλαιότερων πολιτικών καμποτάζ³⁰ που πλέον έχουν αρθεί), ωστόσο υπό προϋποθέσεις θα μπορούσε να αναπτυχθεί περαιτέρω, ώστε οι Ελληνικοί λιμένες να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο, με άμεσα οικονομικά οφέλη. Σήμερα, η Ελλάδα αποτελεί την 4η σημαντικότερη δύναμη στην κρουαζιέρα στη Μεσόγειο, χάρη στα δυνάτα της σημεία, όπως η ευνοϊκή γεωγραφική θέση, η εκτεταμένη ακτογραμμή, το μεγάλο πλήθος νησιών, οι ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες, αλλά και η σημαντική πολιτιστική κληρονομιά.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, οι συνολικές εισπράξεις κρουαζιέρας ανέρχονται σε €462 εκ. το 2017, παρουσιάζοντας συνεχείς αυξομειώσεις κατά την περίοδο 2012-2017, τη στιγμή που οι λοιπές τουριστικές εισπράξεις ακολουθούν συνεχή ανοδική πορεία, με εξαίρεση το 2016. Έτσι, η συνεισφορά των εισπράξεων κρουαζιέρας στις συνολικές τουριστικές εισπράξεις περιορίζεται σε μόλις 3,2% το 2017 από 4% το 2012.

Δ.53 Εισπράξεις κρουαζιέρας και λοιπές ταξιδιωτικές στην Ελλάδα, σε εκ. € (2012-2017) και μερίδιο εισπράξεων κρουαζιέρας επί του συνόλου τουριστικών εισπράξεων (2012-2017)
Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

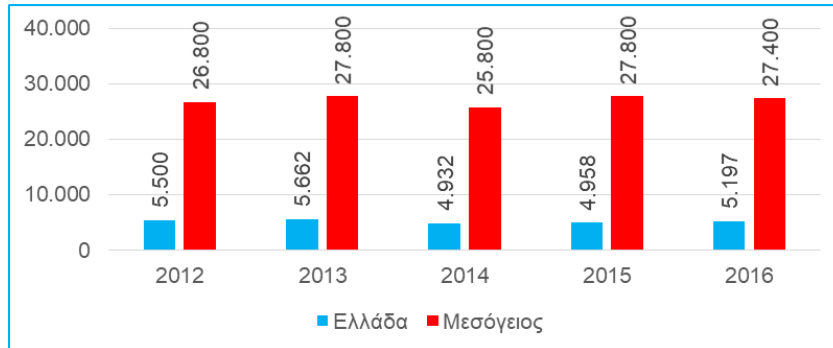


³⁰ Καμποτάζ (cabotage) είναι το καθεστώς παραχώρησης του προνομίου εκτέλεσης κρουαζιέρας εντός της επικρατείας αποκλειστικά σε πλοία που φέρουν την εθνική σημαία.

Το 2016 οι κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας ανήλθαν σε 5,2 εκ., σημειώνοντας αύξηση κατά 4,8% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, παραμένοντας ωστόσο χαμηλότερες από ότι το 2012 και 2013. Την ίδια στιγμή οι συνολικές κινήσεις στη Μεσόγειο κινούνται σε σχετικά σταθερά πλαίσια (27 εκ. περίπου).

Δ.54 Κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας στην Ελλάδα και τη Μεσόγειο, σε χιλ. (2012-2016)

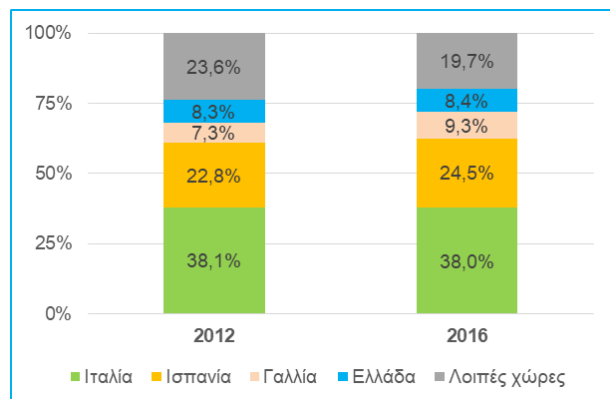
Πηγή: διαΝΕΟσις, «Η αναπτυξιακή προοπτική της κρουαζιέρας αφετηρίας στην Ελλάδα», Οκτώβριος 2017



Όπως προαναφέρθηκε, η Ελλάδα καταλαμβάνει την τέταρτη θέση στη Μεσόγειο βάσει κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας, με μερίδιο 8,4% το 2016, ποσοστό αντίστοιχο με το 2012. Οι βασικοί ανταγωνιστές της χώρας είναι κυρίως η Ιταλία και η Ισπανία, οι οποίες καταλαμβάνουν το 1/3 περίπου της συνολικής κίνησης. Σχετικά είναι σημαντικό να αναφερθεί η ανοδική πορεία της Γαλλίας, το μερίδιο της οποίας αυξήθηκε κατά δύο ποσοστιαίες μονάδες από το 2012 στο 2016, με αποτέλεσμα να ξεπεράσει την Ελλάδα στην κατάταξη.

Δ.55 Διάρθρωση κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, ανά χώρα (2012, 2016)

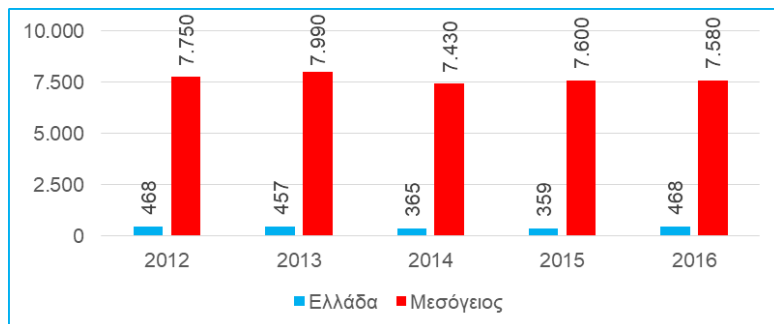
Πηγή: διαΝΕΟσις, «Η αναπτυξιακή προοπτική της κρουαζιέρας αφετηρίας στην Ελλάδα», Οκτώβριος 2017



Όσον αφορά στις κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας στους λιμένες αφετηρίας³¹, τα στοιχεία αποτυπώνουν την περιορισμένη δυναμική στην Ελλάδα, καθώς το 2016 ανήλθαν σε μόλις 468 χιλ. σε σύνολο 7,6 εκ. κινήσεων επιβατών. Μελετώντας τη συμμετοχή των κινήσεων σε λιμένες αφετηρίας σε σχέση με τις συνολικές κινήσεις, διαπιστώνεται ότι το μερίδιο στην Ελλάδα υπολείπεται σημαντικά από ότι στη Μεσόγειο συνολικά (9% έναντι 27,7% το 2016). Αυτό το στοιχείο αποτελεί και ένα εκ των σημαντικότερων μειονεκτημάτων του κλάδου κρουαζιέρας στη χώρα, καθώς είναι γεγονός ότι όταν οι λιμένες χρησιμοποιούνται για υπηρεσίες αφετηρίας και τερματισμού κρουαζιέρας, τότε τα οφέλη που προκύπτουν, για τον λιμένα, την τοπική κοινωνία και την ευρύτερη οικονομία, πολλαπλασιάζονται. Επομένως, και η κύρια στόχευση για τη μεγέθυνση του κλάδου θα πρέπει να είναι προς αυτή την κατεύθυνση.

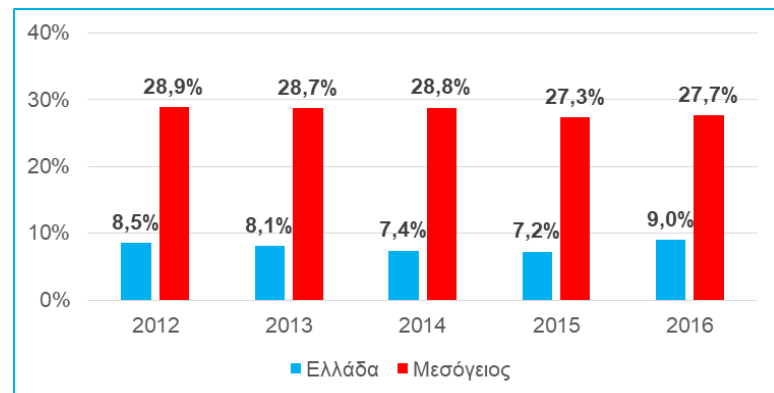
Δ.56 Κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας στους λιμένες αφετηρίας στην Ελλάδα και τη Μεσόγειο, σε χιλ. (2012-2016) και μερίδια ανά χώρα (2016)

Πηγή: διαΝΕΟσις, «Η αναπτυξιακή προοπτική της κρουαζιέρας αφετηρίας στην Ελλάδα», Οκτώβριος 2017



Δ.57 Συμμετοχή κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας στους λιμένες αφετηρίας στο σύνολο των κινήσεων στην Ελλάδα και τη Μεσόγειο (2012-2016)

Πηγή: διαΝΕΟσις, «Η αναπτυξιακή προοπτική της κρουαζιέρας αφετηρίας στην Ελλάδα», Οκτώβριος 2017



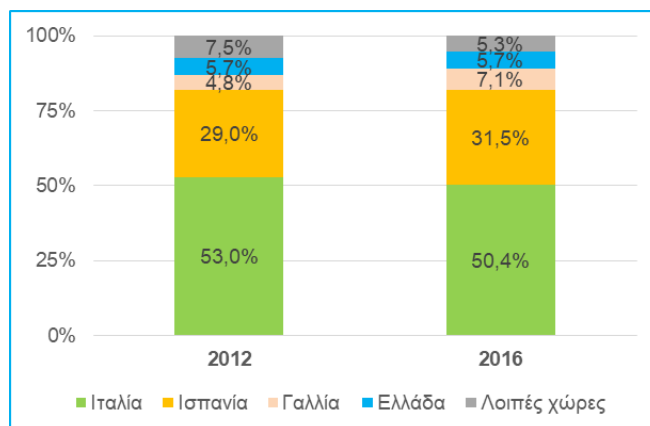
Η Ιταλία αποτελεί διαχρονικά την πρώτη δύναμη στη Μεσόγειο στις κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας στους λιμένες αφετηρίας: το μερίδιό της ανέρχεται σε 50,4% το 2016 και παρά τη μείωση συγκριτικά με το παρελθόν (53% το 2012) είναι προφανές ότι κυριαρχεί

³¹ Λιμένας αφετηρίας (home-port): όταν ένα κρουαζιερόπλοιο χρησιμοποιεί τις λιμενικές εγκαταστάσεις για υπηρεσίες αφετηρίας και τερματισμού κρουαζιέρας. Στην Ελλάδα, λιμένες αφετηρίας είναι της Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας, Πειραιά, Λαυρίου, Ρόδου και Ηρακλείου.

αποκομίζοντας τα μεγαλύτερα οφέλη. Ενδιαφέρον παρουσιάζει και η δυναμική της Γαλλίας, το μερίδιο της οποίας αυξήθηκε από 4,8% το 2012 σε 7,1% το 2016.

Δ.58 Διάρθρωση κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας στους λιμένες αφετηρίας στη Μεσόγειο, ανά χώρα (2012, 2016)

Πηγή: διαΝΕΟσις, «Η αναπτυξιακή προοπτική της κρουαζιέρας αφετηρίας στην Ελλάδα», Οκτώβριος 2017



Τέλος, στον παρακάτω πίνακα αποτυπώνονται οι κυριότεροι λιμένες στην Ελλάδα, βάσει επιβατικής κίνησης, όπου ξεχωρίζει αναμενόμενα ο Πειραιάς με σχεδόν το 1/5 των κινήσεων να πραγματοποιείται μέσω αυτού.

Δ.59 Κύριοι λιμένες κρουαζιέρας σε κινήσεις επιβατών, σε χιλ. και μερίδιο στην Ελλάδα (2016)

Πηγή: διαΝΕΟσις, «Η αναπτυξιακή προοπτική της κρουαζιέρας αφετηρίας στην Ελλάδα», Οκτώβριος 2017

Λιμένες	Κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας, σε χιλ.	Μερίδιο
Πειραιάς	1.094	21,1%
Σαντορίνη	784	15,1%
Κέρκυρα	749	14,4%
Μύκονος	723	13,9%
Κατάκολο	505	9,7%
Ρόδος	315	6,1%
Ηράκλειο	239	4,6%
Χανιά (Σούδα)	148	2,8%
Λοιποί λιμένες	641	12,3%
Σύνολο	5.197	100,0%

3.5. Συμπεράσματα

Από την ανάλυση που προηγήθηκε διαπιστώνεται ότι σήμερα στην Ελλάδα, παρά τα όποια προβλήματα υφίστανται σε επίπεδο χωροταξικού σχεδιασμού, ορισμένοι κλάδοι θαλάσσιας οικονομικής δραστηριότητας έχουν ήδη αξιόλογη παρουσία, ακόμα και σε ευρωπαϊκό επίπεδο και προφανώς κατέχουν βαρύνουσα σημασία για την ελληνική οικονομία. Επομένως, σε περίπτωση που υιοθετηθούν οι προτάσεις που περιλαμβάνονται στην παρούσα Ειδική Θεματική Μελέτη, είναι εύλογο να αναμένει κανείς την περαιτέρω ανάπτυξη των εν λόγω κλάδων, με πολλαπλά οφέλη για την ελληνική οικονομία, σε ΑΕΠ και απασχόληση.

Συνοπτικά, τα βασικότερα μεγέθη της θαλάσσιας οικονομικής δραστηριότητας στην Ελλάδα έχουν ως εξής:

- **Πλωτές μεταφορές:** Ο κλάδος των πλωτών μεταφορών συμμετέχει με ποσοστό 2,7% στο ΑΕΠ της Ελλάδας το 2016. Η αξία του κλάδου σε όρους ΑΠΑ υπολογίζεται σε €4,1 δισ. το 2016, έχοντας ωστόσο απωλέσει €6 δισ. περίπου από το 2008. Παρόλα αυτά, η Ελλάδα καταλαμβάνει την τρίτη θέση στην ΕΕ 28. Επιπλέον, στην Ελλάδα δραστηριοποιείται το 11,7% των επιχειρήσεων στην ΕΕ 28, απασχολώντας το 10,9% των εργαζομένων στον κλάδο. Σε επίπεδο αποβιβασθέντων και επιβιβασθέντων επιβατών ακτοπλοΐας, η Ελλάδα καταλαμβάνει τη δεύτερη θέση (65,7 εκ. επιβάτες το 2015). Σε επίπεδο όγκου εκφορτωθέντων και φορτωθέντων εμπορευμάτων, το μερίδιο της χώρας ανέρχεται σε 4,4% το 2015 (4 χιλ. TEUs). Οι κινήσεις από το λιμένα του Πειραιά αυξάνονται με υψηλούς ρυθμούς και πλέον αποτελεί το 8^ο λιμένα στην ΕΕ 28.
- **Αλιεία και υδατοκαλλιέργεια:** Ο κλάδος της αλιείας και των υδατοκαλλιεργειών συμμετέχει με ποσοστό 0,4% στο ΑΕΠ της Ελλάδας το 2015. Η αξία του κλάδου σε όρους ΑΠΑ ανέρχεται σε 645 εκ. το 2016, καταλαμβάνοντας την τρίτη θέση στην ΕΕ 28. Όσον αφορά στην αλιεία, η Ελλάδα κατέχει μεν το μεγαλύτερο αλιευτικό στόλο στην ΕΕ (15.182 σκάφη), αλλά το μερίδιό της στα συνολικά έσοδα του κλάδου και στα αλιεύματα σε τόνους είναι δυσανάλογα μικρό (3,6% και 1,3% αντίστοιχα, το 2015). Στην παραγωγή τσιπούρας και λαβρακίου ιχθυοκαλλιέργειας η Ελλάδα κατέχει διαχρονικά την πρώτη θέση σε επίπεδο ΕΕ 28 και τη δεύτερη θέση στον κόσμο, πίσω από την Τουρκία, παρά τα προβλήματα των επιχειρήσεων

του κλάδου. Η εγχώρια παραγωγή ανέρχεται σε 105 χιλ. τόνους το 2016 και η ετήσια αξία των εξαγωγών ξεπερνά τα €450 εκ. τα τελευταία έτη.

- **Κρουαζιέρες:** Στην Ελλάδα οι συνολικές εισπράξεις κρουαζιέρας είναι περιορισμένες, μόλις €462 εκ. επί συνόλου €14,6 δισ. τουριστικών εισπράξεων το 2017, παρόλο που η χώρα καταλαμβάνει την τέταρτη θέση στη Μεσόγειο βάσει κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας, με μερίδιο 8,4% το 2016 (5,2 εκ. επιβάτες). Το γεγονός αυτό αποδίδεται κυρίως στη χαμηλή κίνηση επιβατών λιμένων αφετηρίας (μόλις 468 χιλ. επιβάτες), καθώς σε αυτήν την περίπτωση τα οικονομικά οφέλη που προκύπτουν πολλαπλασιάζονται.

4. ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΧΩΡΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ

Η ενσωμάτωση της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ στο ελληνικό θεσμικό πλαίσιο, πραγματοποιήθηκε με μεγάλη καθυστέρηση (η ψήφιση του νομοσχεδίου έγινε τον Μάιο του 2018, ενώ έπρεπε να έχει ενσωματωθεί από τον Νοέμβριο του 2016). Στο παρόν κεφάλαιο θα παρουσιαστούν σε πρώτη φάση οι σημαντικότερες εθνικές χωρικές πολιτικές για την οργάνωση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Ακολούθως, πραγματοποιείται μία κριτική αποτίμηση των προβλέψεων του Ν.4546/2018 (ΦΕΚ 101/Α/12-06-2018) για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό, τόσο σε σχέση με το κείμενο της Οδηγίας που ενσωματώνει, όσο και με το υφιστάμενο πλαίσιο χωρικού σχεδιασμού, όπως αυτό καθορίστηκε μέσω του Ν.4447/2016 (ΦΕΚ 241/Α/23-12-2016). Επιπλέον, προσδιορίζονται κρίσιμα ζητήματα επί του σχεδιασμού, για τα οποία διερευνώνται συγκεκριμένες προτάσεις προκειμένου να μην αναπαραχθούν προβλήματα του χερσαίου χωρικού σχεδιασμού και στον θαλάσσιο χώρο.

4.1. Η ρύθμιση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων μέχρι σήμερα

Η ρύθμιση του θαλάσσιου χώρου είναι ένα σύνθετο εγχείρημα, καθώς από το διεθνές πλαίσιο απορρέουν (όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο) όροι και περιορισμοί με έντονη χωρική διάσταση (λχ κανόνες ναυσιπλοΐας για την ασφαλή διέλευση των πλοίων) που θα πρέπει να ενσωματώνονται ή/και να λαμβάνονται υπόψη κατά τη διαδικασία χωρικού σχεδιασμού. Επιπλέον, εκτάσεις του θαλάσσιου χώρου είναι δεσμευμένες για δραστηριότητες εθνικής άμυνας και ασφάλειας.

Τα παραπάνω αποτελούν δεσμεύσεις για το σχεδιασμό, οι οποίες λαμβάνονται ως δεδομένες (εισροές) και επομένως δεν ρυθμίζονται ή μεταβάλλονται κατά τον ΘΧΣ. Σε εθνικό επίπεδο, το ζήτημα του καθορισμού των θαλάσσιων χρήσεων και δραστηριοτήτων απασχολεί όπως είναι αναμενόμενο τον χωρικό σχεδιασμό και την αντίστοιχη πολιτική της χώρας. Ωστόσο, όπως θα αναλυθεί στο παρόν κεφάλαιο, σημαντικές επιδράσεις στη χωρική ρύθμιση του θαλάσσιου χώρου, απορρέουν από τις εθνικές πολιτικές για την πολιτιστική κληρονομιά, το περιβάλλον και την ενέργεια. Ο ΘΧΣ στο πλαίσιο αυτό καλείται να οργανώσει με τρόπο ορθολογικό και να ενσωματώσει σε ένα σχέδιο όλες τις επιμέρους πολιτικές και τους αντίστοιχους σχεδιασμούς, ώστε να μειωθούν - στο μέτρο του δυνατού - οι όποιες συγκρούσεις.

Ειδικότερα, σήμερα βρίσκονται σε ισχύ συγκεκριμένα εργαλεία χωρικού σχεδιασμού που ορίζουν ρυθμίσεις και για συγκεκριμένες θαλάσσιες δραστηριότητες στην εθνική κλίμακα, μέσω μίας τομεακής σχεδιασμού. Πρόκειται για τα Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια (πρώην Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης). Ρυθμίσεις για τις θαλάσσιες δραστηριότητες υπάρχουν και στα υπό Αναθεώρηση Περιφερειακά πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, η θεσμοθέτηση των οποίων παρουσιάζει σημαντικές καθυστερήσεις³² αλλά και από άλλες πολιτικές, ενδεικτικά: η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος μέσω των - νέων - περιοχών Natura, τα Θαλάσσια Πάρκα του Ν. 1650/1986, οι Περιοχές Ανάπτυξης Υδατοκαλλιέργειών του ΕΠΧΣΑΑ Υδατοκαλλιέργειών και η χωροθέτηση μαρίνων του ακυρωθέντος ΕΠΧΣΑΑ Τουρισμού.

Η κλίμακα και η ποικιλομορφία των ελληνικών θαλασσών επιβάλλει μία διαφοροποιημένη, σε σχέση με το παρελθόν, προσέγγιση χωρικού σχεδιασμού και το ενδεχόμενο υιοθέτησης των όσων διατυπώνονται στο Σχέδιο Νόμου που τέθηκε σε διαβούλευση ενάμιση χρόνο πριν χωρίς να έχει λάβει υπόψη τις ενστάσεις και τους προβληματισμούς όσων συμμετείχαν σε αυτή αναμένεται να δημιουργήσει σημαντικά προβλήματα όχι μόνο στην επιχειρηματικότητα και την αναπτυξιακή προοπτική της οικονομίας αλλά και στο ίδιο το περιβάλλον.

Πάρκα στην Ελλάδα εξακολουθούν να είναι ανύπαρκτα (ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί η ματαίωση σχεδιαζόμενης επένδυσης δημιουργίας θαλάσσιου αιολικού πάρκου στη Λήμνο).

³² Έχει θεσμοθετηθεί μόνο το αναθεωρημένο Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο της Περιφέρειας Κρήτης (ΦΕΚ 260/ΑΑΠ/09-11-2017)

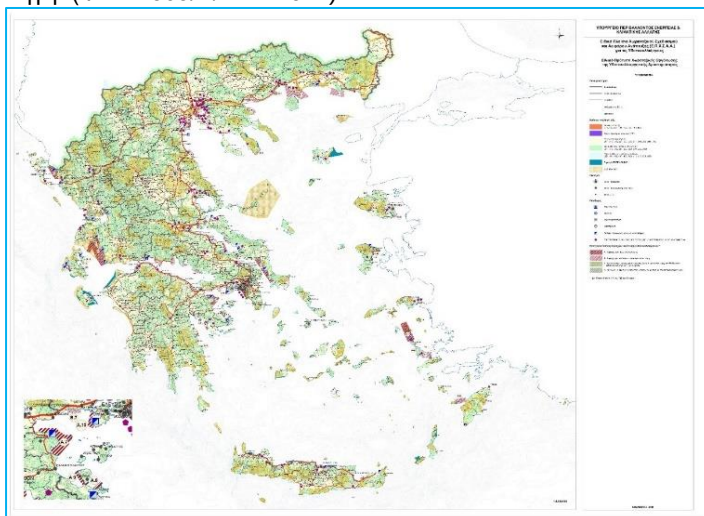
Το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης των Υδατοκαλλιεργειών

Το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου ανάπτυξης των Υδατοκαλλιεργειών (ΦΕΚ 2505/Β/4-11-2011) θεσπίστηκε το 2011 με βασικό σκοπό την παροχή κατευθύνσεων, κανόνων και κριτηρίων για τη χωρική διάρθρωση, οργάνωση και ανάπτυξη του κλάδου στον ελληνικό χώρο και των αναγκαίων υποδομών, με στόχο τη διασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος και της ανταγωνιστικότητας του κλάδου.

Σήμερα ωστόσο, παρά τη σημαντική ανάπτυξη του κλάδου των υδατοκαλλιεργειών στην Ελλάδα, η αποτελεσματικότητα του συγκεκριμένου εργαλείου τίθεται εν αμφιβόλω καθώς από το 2011 δεν έχει προχωρήσει η διαδικασία θεσμοθέτησης των περιοχών οργανωμένης Ανάπτυξης Υδατοκαλλιεργειών, ενώ απαιτείται και άμεση /Αξιολόγηση και Αναθεώρησης του, σύμφωνα και με τα οριζόμενα στον Ν.4447/2016 (ΦΕΚ 241/Α/23-12-2016) (που ορίζει την εκπόνηση έκθεσης αξιολόγησης των ΕΧΠ και την αναθεώρησή τους κάθε πενταετία).

Θα πρέπει συνεπώς να προχωρήσουν με άμεσο τόπο οι σχετικές διαδικασίες, προκειμένου ο ΘΧΣ να είναι σε θέση να συντονίσει με τρόπο αποτελεσματικό και την οργάνωση των υδατοκαλλιεργειών, με βάση ένα επικαιροποιημένο Πλαίσιο.

Δ.60 Οι Περιοχές Ανάπτυξης Υδατοκαλλιεργειών (ΠΑΥ) του ΕΠΧΣΑΑ για τις Υδατοκαλλιέργειες
Πηγή: (ΦΕΚ 2505/Β/4-11-2011)



Το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας

Το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης για τις ΑΠΕ ορίζει τα κριτήρια χωροθέτησης αιολικών μονάδων στο θαλάσσιο χώρο³³, ενώ και ο Νόμος 3851/2010 για τις ΑΠΕ εμπεριέχει σχετικές ρυθμίσεις, ωστόσο, τα υπεράκτια αιολικά.

Παρόλο που υπάρχουν ευκαιρίες και ένα ρυθμιστικό πλαίσιο για την υποστήριξη των θαλάσσιων ΑΠΕ, στην πράξη παρουσιάζονται σημαντικές καθυστερήσεις έως αποτυχία εφαρμογής των προβλέψεων του Σχεδιασμού για τον συγκεκριμένο τομέα. Σε μεγάλο βαθμό, αυτό οφείλεται σε θέματα που σχετίζονται με το θεσμικό πλαίσιο (βλ. Διάγραμμα Δ).

Δ.61 Ζητήματα επί του θεσμικού πλαισίου χωροθέτησης και αδειοδότησης των ΑΠΕ

Πηγή: Σύνδεσμος Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών, Προκλήσεις για την επιχειρηματικότητα στην Ελλάδα από την έναρξη υλοποίησης θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού. Διαθέσιμο [εδώ](#).



Υπάρχουν προοπτικές για τη Γαλάζια Ενέργεια στην Ελλάδα;

Παρόλο που υπάρχουν ευκαιρίες δεν είναι βέβαιο ότι αυτές έχουν προοπτικές οικονομικής βιωσιμότητας ...σε μεγάλο βαθμό λόγω αβεβαιότητας του θεσμικού πλαισίου

Χαρακτηριστικό παράδειγμα το Ειδικό Χωροταξικό και η ειδική νομοθεσία για τις ΑΠΕ



Προβλέπεται η διαδικασία για τον καθορισμό της θέσης των θαλάσσιων αιολικών πάρκων

Ορίζονται με σαφήνεια οι ελάχιστες αποστάσεις Χωροθέτησης

Δίδεται έμφαση σε τομείς προτεραιότητας για την ΕΕ και την εθνική οικονομία (πχ ενεργειακή εξασφάλιση των νησιών)

Τίθεται Εθνικός Στόχος για τις ΑΠΕ



Χρονοβόρες και κοστοβόρες διαδικασίες από το πρώτο στάδιο (πχ Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση)

Τίθενται οριζόντιες απαγορεύσεις χωρίς επαρκή τεκμηρίωση ή/και χωρίς να λαμβάνονται υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των υποενοτήτων του εθνικού χώρου

Περιορισμένες προβλέψεις και κατευθύνσεις για τις ειδικότερες μορφές ΑΠΕ του θαλάσσιου χώρου (πχ κυματική ενέργεια)

Απουσία επενδυτικών κινήτρων

³³ Άρθρο 10 του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Α.Π.Ε. (ΦΕΚ 2464/Β/2008).

4.2. Οι κατευθύνσεις για την ανάπτυξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων από την Οδηγία 2014/89/ΕΕ

Η υποχρέωση ενσωμάτωσης της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ για τη θέσπιση πλαισίου για το Θαλάσσιο Χωρικό Σχεδιασμό (ΘΧΣ) δεσμεύει τη χώρα μας να αντιμετωπίσει μια σημαντική και μακροχρόνια εκκρεμότητα για την οικονομική ανάπτυξη των κλάδων με θαλάσσια και παράκτια δραστηριότητα. Για την ελληνική οικονομία, η ρύθμιση και οι χρήσεις του θαλάσσιου χώρου αποκτούν ακόμη μεγαλύτερη σπουδαιότητα, καθώς συνδέονται ευθέως με την ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα σημαντικών κλάδων. Ενδεικτικά σημειώνουμε ότι, η εκμετάλλευση ενεργειακών πόρων έχει αναγνωριστεί ως ένα από τα σημαντικότερα περιουσιακά στοιχεία της χώρας, η διέλευση υποβρύχιων καλωδίων και αγωγών συνδέεται με την ενεργειακή επάρκεια όχι μόνο της χώρας αλλά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), η χρήση του αιγιαλού και της παραλίας αποτελεί αναγκαίο εργαλείο για την ολοκλήρωση της παραγωγικής διαδικασίας και αποτελεί απαραίτητη υποδομή για την παραγωγή και διακίνηση πρώτων υλών καυσίμων και τελικών προϊόντων, ο κλάδος των υδατοκαλλιεργειών εξακολουθεί να παραμένει ένας από τους πλέον εξαγωγικούς τομείς της οικονομίας, ενώ και η ανάπτυξη του τουρισμού εξαρτάται σημαντικά από την προστασία των ελληνικών θαλασσών. Στο πλαίσιο αυτό, η θαλάσσια χωροταξία αποτελεί ένα κρίσιμο ζήτημα, άρρηκτα συνδεδεμένο με την οργάνωση και ανάπτυξη των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου χώρου, με αδιαμφισβήτητες επιδράσεις στην απασχόληση και τις επενδυτικές ευκαιρίες για τη χώρα, τόσο στο πλαίσιο της στρατηγικής για την «Γαλάζια Ανάπτυξη» της ΕΕ όσο και της νέας εθνικής αναπτυξιακής στρατηγικής που βρίσκεται υπό εκπόνηση («Εθνική Στρατηγική Ανάπτυξης 2021»).

Ο νέος Νόμος για τη θαλάσσια χωροταξία, που ενσωματώνει την Οδηγία 2014/89/ΕΕ, θα πρέπει να δημιουργήσει τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της θαλάσσιας και παράκτιας οικονομίας και να διασφαλίσει ότι δεν θα αναπαραχθούν τα προβλήματα του χερσαίου χωρικού σχεδιασμού. Το ενδιαφέρον αλλά και οι ανησυχίες όλων των εμπλεκόμενων εντείνεται, καθώς το τελικό πλαίσιο αποτελεί ουσιαστικά τη βάση σχεδιασμού και οργάνωσης του συνόλου των θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Εύλογα συνεπώς, ανακύπτουν τα παρακάτω ερωτήματα: Ποιες οικονομικές δραστηριότητες επηρεάζει ο ΘΧΣ; Πως θα μπορέσουν να αποφευχθούν οι παθογένειες του χερσαίου χωρικού σχεδιασμού; Θα αρθούν τα εμπόδια για επενδύσεις στη θάλασσα; Θα λυθούν τα υφιστάμενα και χρονίζοντα προβλήματα αδειοδότησης στην παράκτια ζώνη για πολλές

μεγάλες βιομηχανίες που χρησιμοποιούν επιλιμένες εγκαταστάσεις; Θα ενθαρρυνθεί η μεγέθυνση της θαλάσσιας και παράκτιας οικονομίας;

Η εμπειρία από την έως τώρα τομεακή οργάνωση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων στον ελληνικό χώρο (π.χ. Ειδικά Χωροταξικά Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας-ΑΠΕ, Υδατοκαλλιεργειών, Τουρισμού, Βιομηχανίας), καθώς και τα παραδείγματα άλλων κρατών-μελών της ΕΕ που έχουν ήδη θεσμοθετήσει θαλάσσια χωροταξικά σχέδια, αναδεικνύουν τα κρίσιμα ζητήματα που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη από την πολιτεία, προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του συγκεκριμένου σχεδιασμού.

Ο ΘΧΣ αφορά στο σχεδιασμό του χρόνου και του τόπου άσκησης ανθρώπινων δραστηριοτήτων στη θάλασσα, προκειμένου να διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα και η βιωσιμότητά τους στο μέγιστο δυνατό βαθμό. Αυτό που ίσως διαφοροποιεί το ΘΧΣ από τον χερσαίο, παρέχοντας μια μεγαλύτερη ευελιξία στο σχεδιασμό, είναι η δυνατότητα που παρέχεται να χωροθετούνται επάλληλα διαφορετικές χρήσεις συμβατού χαρακτήρα λαμβάνοντας υπόψη τις τρεις διαστάσεις του θαλάσσιου χώρου, δηλαδή το βυθό, τη στήλη ύδατος και την επιφάνεια.

4.3. Η πορεία ενσωμάτωσης της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ στα κράτη-μέλη

Ο ΘΧΣ αποτελεί όπως αναλύθηκε στο Κεφάλαιο 1, μία σχετικά πρόσφατη διεργασία, η οποία εκτός από το να δώσει λύση στα ενδεχομένως συσσωρευμένα προβλήματα υποβάθμισης του θαλάσσιου και παράκτιου οικοσυστήματος, ευελπιστεί να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά και όλα εκείνα τα σύγχρονα ζητήματα που άπτονται της σύγκρουσης των πολλαπλών δραστηριοτήτων που πλέον αναπτύσσονται στη θάλασσα, αλλά και τον κίνδυνο υπέρβασης της φέρουσας ικανότητας των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, λόγω της εντατικής ανάπτυξης των διάφορων δραστηριοτήτων³⁴.

Η ΕΕ τα τελευταία 10 χρόνια αυξάνει το ενδιαφέρον της για τις πολιτικές γύρω από τη θαλάσσια δραστηριότητα, το θαλάσσιο περιβάλλον και ειδικά τον ΘΧΣ, αναλαμβάνοντας σχετικές πρωτοβουλίες και αυτή τη στιγμή, στις περισσότερες χώρες, βρίσκεται σε εξέλιξη σχεδιασμός είτε εθνικού είτε τοπικού επιπέδου για τη θαλάσσια χωροταξία. Στον πίνακα (Δ.62) αποτυπώνεται η πορεία υλοποίησης του ΘΧΣ στην ΕΕ, με τις Ελλάδα, Βουλγαρία

³⁴ Ehler, C. και Douvère, F. (2009), “Marine Spatial Planning: A step by step approach toward ecosystem-based management”. IOC Manual and Guides No 53.

και Φινλανδία να μην έχουν ακόμα προχωρήσει με την ενσωμάτωση της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ και να είναι αντιμέτωπες με χρηματικές κυρώσεις από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Τα βασικά συμπεράσματα που προκύπτουν είναι:

- 1^{ov}: Οι περισσότερες χώρες εκπονούν ΘΧΣ στην εθνική κλίμακα, ενώ ακόμη και αυτές που εκπονούν σχεδιασμό σε κλίμακα μικρότερης της εθνικής, φαίνεται πως έχουν σε εξέλιξη ή έχουν θεσμοθετήσει ΘΧΣ και για τον εθνικό χώρο (σε αντίθεση με την στρατηγική που φαίνεται να υιοθετείται στη χώρα μας όπου ο ΘΧΣ εντάσσεται στο περιφερειακό επίπεδο).
- 2^{ov}: Χώρες με σημαντική παράδοση στο χωρικό σχεδιασμό χρειάστηκαν κατά μέσο όρο μία 5ετία προκειμένου να θεσμοθετήσουν θαλάσσια χωροταξικά σχέδια (π.χ. Ολλανδία). Συνεπώς, ο ορίζοντας της τριετίας για την Ελλάδα (ως το 2021) είναι ένα αρκετά φιλόδοξο χρονοδιάγραμμα καθώς ο θαλάσσιος, όπως άλλωστε και ο χερσαίος σχεδιασμός, απαιτούν πολυεπίπεδη διαβούλευση και κυρίως δεδομένα.
- 3^{ov}: οι περισσότερες χώρες υιοθετούν και στον ΘΧΣ εργαλεία δυναμικού και ευέλικτου σχεδιασμού, δηλαδή αναθεωρούν και συμπληρώνουν γρήγορα το θεσμικό τους πλαίσιο καθώς διαθέτουν μηχανισμούς παρακολούθησης των μεταβολών του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος.

Τόσο ο χερσαίος όσο και ο ΘΧΣ αναπτύσσονται σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον (μάλιστα σε ορισμένες περιπτώσεις είναι πιθανό αυτός να μεταβάλλεται ακόμη και μέσα στη διάρκεια του ίδιου έτους,) γι' αυτό και πάγιο αίτημα της επιχειρηματικότητας αποτελεί η ενσωμάτωση οργανικών μηχανισμών παρακολούθησης και ανατροφοδότησης ώστε να προωθούνται άμεσα οι αναγκαίες προσαρμογές σε όλα τα επίπεδα σχεδιασμού. Οι ραγδαίες τεχνολογικές, οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές μεταβολές ασκούν πλέον ισχυρές πιέσεις και στο χωρικό σχεδιασμό με αποτέλεσμα αυτός να είναι αναγκαίο να καταστεί περισσότερο δυναμικός, ώστε να μπορεί να εξελίσσεται ενσωματώνοντας τις ανάγκες της κοινωνίας και της οικονομίας στο χώρο.

Δ.62 Η πορεία υλοποίησης του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού σε χώρες της ΕΕ

Πηγή: European MSP Platform (www.msp-platform.eu/) και Marine Spatial Planning Programme IOC-UNESCO (<http://msp.ioc-unesco.org>), Επεξεργασία στοιχείων από ΣΕΒ (ενημέρωση έως Μάρτιος 2018).

Χώρα	Εθνικού Επιπέδου	Περιφερειακού / Τοπικού Επιπέδου	Νομικό Πλαίσιο /Ενσωμάτωση Οδηγίας 2014/89/ΕΕ
Ελλάδα			
Βουλγαρία			
Φινλανδία			
Ιταλία			2016
Ρουμανία			2016
Κροατία			2017
Ισπανία			2010,2012, 2017
Ιρλανδία			2016
Λιθουανία			2011, 2013
Λετονία			2012
Δανία			2016
Πορτογαλία			2015
Σουηδία			2015
Πολωνία			2015, 2017
Κύπρος			2017
Εσθονία		2012	2015
Γαλλία		2006, 2007	2016
Ολλανδία	2016		2009, 2016
Μάλτα	2015		2015, 2016
Βέλγιο	2014		2012, 2014
Γερμανία	2004	2005,2015,2016	2004, 2017
Υπόμνημα	Υπαρξη	Σε εξέλιξη	Απουσία

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι χώρες όπως η Δανία, παρόλο που δεν έχουν θεσμοθετημένο ΘΧΣ, έχουν τομεακά σχέδια για την ενέργεια, τις υποδομές, την αλιεία, την προστασία της φύσης, τα οποία και αναγνωρίζουν ως τη βασική εισροή για να διαμορφωθεί ο ΘΧΣ. Ομοίως η Ολλανδία, μετά την κατάρτιση της στρατηγικής για το θαλάσσιο χώρο με ορίζοντα 2021, θέτει σε κείμενο πολιτικής τη Χωρική Ατζέντα της Θάλασσας με ορίζοντα το 2050 όπου ορίζει με πολύ συγκεκριμένο τρόπο πως εναρμονίζεται ο ΘΧΣ με τα τομεακά σχέδια, αποκλείοντας εξ αρχής τα ενδεχόμενα αλληλοεπικαλύψεων και συγκρούσεων.

Η Ελλάδα θα μπορούσε να αντλήσει πολύτιμα στοιχεία για την υλοποίηση του συγκεκριμένου σχεδιασμού από αυτές τις χώρες, καθώς τα προβλήματα είναι κοινά. Η ευρωπαϊκή εμπειρία δείχνει ότι τέτοιου είδους ζητήματα είναι πολύ σημαντικά για την εξασφάλιση συνεργειών αλλά και της συνεκτικότητας των διαφόρων επιπέδων του σχεδιασμού και θα πρέπει να ορίζονται σαφώς στο θεσμικό πλαίσιο.

4.4. Ο νόμος για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό

Το Σχέδιο Νόμου για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό³⁵, τέθηκε σε διαβούλευση τον Νοέμβριο του 2016, με συνοπτικούς χρόνους διαβούλευσης καθώς η προθεσμία που όριζε η ΕΕ για μεταφορά στο εθνικό δίκαιο της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ που καθορίζει το γενικό πλαίσιο για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό, είχε ήδη παρέλθει. Τελικά ο θεσμοθετήθηκε τον Ιούνιο του 2018. Που οφείλεται όμως αυτή η καθυστέρηση;

Βασικό σημείο τριβής και προβληματισμού στο δημόσιο διάλογο αποτελεί η επιλογή του επισπεύδοντος Υπουργείου να συμπεριλάβει στο αντικείμενο του σχεδιασμού και την παράκτια ζώνη, παρά τις αντίθετες προβλέψεις της Οδηγίας, την οποία η Ελλάδα κλήθηκε από το 2014 να ενσωματώσει. Το γεγονός αυτό, αναμένεται να δημιουργήσει σοβαρά νομικά κωλύματα, καθώς η παράκτια ζώνη, όπως αναλύθηκε, είναι έννοια δυναμική, και στην Ελλάδα (εκτός του ότι δεν έχει οριοθετηθεί) το χερσαίο τμήμα της ρυθμίζεται ήδη από τις προβλέψεις των Σχεδίων του Ν. 4447/2016.

Συνεπώς, οι διατάξεις του Σχεδίου Νόμου, εφόσον υιοθετηθούν, αναμένεται να επιφέρουν μία σημαντική αλλαγή στο σύστημα Χωρικού Σχεδιασμού της χώρας, η οποία δεν μπορεί να υποστηριχθεί ούτε θεσμικά ούτε πρακτικά για τους λόγους που έχουν ήδη παρατεθεί. Η θεσμοθέτηση ενός παράλληλου πλαισίου σχεδιασμού για την θάλασσα στο μόνο που θα συνέβαλε είναι να επιβαρυνθεί ακόμη περισσότερο ένα μάλλον αργό και δυσλειτουργικό σύστημα χωροθέτησης, χωρίς να διασφαλίζεται περαιτέρω το δημόσιο συμφέρον.

Βασική επιδίωξη της ΕΕ μέσω της Οδηγίας, όπως ρητά διατυπώνεται και στη σχετική έκθεση επιπτώσεων, είναι «...να εξασφαλιστεί η βέλτιστη κατανομή του θαλάσσιου χώρου μεταξύ των ενδιαφερομένων και η συντονισμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών για να διευκολυνθεί η συντονισμένη ανάπτυξη των δραστηριοτήτων, ώστε να αξιοποιείται πλήρως το δυναμικό τους. Έχει αποδειχθεί ότι υπό αυτές τις προϋποθέσεις θα μειωθούν οι δαπάνες αναγνωριστικής έρευνας, συναλλαγών, διοικητικών και λειτουργικών δαπανών, καθώς και ότι θα αυξηθεί η ασφάλεια δικαίου, ιδίως για τις ΜΜΕ»³⁶.

Εξάλλου, η ενσωμάτωση του σχεδιασμού της Παράκτιας Ζώνης στο πλαίσιο του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού αποτελεί μία λογική που εγκαταλείφθηκε και από

³⁵ Το κείμενο του Σχεδίου Νόμου και τα σχόλια επί της διαβούλευσης είναι διαθέσιμα [εδώ](#).

³⁶ “Impact Assessment accompanying the document establishing a framework for maritime spatial planning and integrated coastal management” 2013, Διαθέσιμο [εδώ](#).

την ίδια την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και για το λόγο αυτό, πλέον, η διαδικασία της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης της Παράκτιας Ζώνης προβλέπεται ως διακριτή διαδικασία. Η τελευταία, από την έως τώρα εμπειρία, χαρακτηρίζεται ως μία σύνθετη διαδικασία σχεδιασμού, που για να εφαρμοστεί απαιτεί ένα ώριμο και ολοκληρωμένο σχεδιασμό (θεσμοθετημένες χρήσεις στο σύνολο της έκτασης, επιστημονική εκτίμηση όλων των αλληλεπιδράσεων ξηράς-θάλασσας κ.ο.κ.), τα οποία η Ελλάδα σε καμία περίπτωση δεν διαθέτει.

Το ζήτημα συνεπώς δεν είναι να αναζητούμε διαρκώς τον ιδανικό και πολλές φορές ουτοπικό σχεδιασμό, αλλά να γίνει η εκκίνηση των βασικών και αυτονόητων χωρικών ρυθμίσεων για την οργάνωση και βιώσιμη ανάπτυξη των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου χώρου.

Ο νέος νόμος για τη θαλάσσια χωροταξία πρέπει να δημιουργήσει τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της θαλάσσιας και παράκτιας οικονομίας και να διασφαλίσει ότι δεν θα αναπαραχθούν τα προβλήματα του χερσαίου χωρικού σχεδιασμού στις επενδύσεις. Η γαλάζια επιχειρηματικότητα αποτελεί άλλωστε ένα πεδίο με δυνατότητα να συμβάλει σημαντικά στο νέο αναπτυξιακό μοντέλο της χώρας.

Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να επιλυθούν άμεσα τα παρακάτω ζητήματα, τα οποία αν και δικαιολογημένα απασχολούν για περισσότερο από ένα χρόνο το επιστεύδον Υπουργείο, εντούτοις δεν πρέπει να αποτελέσουν ανασχεση ούτε στην ενσωμάτωση της Οδηγίας ούτε στη διαμόρφωση του πλαισίου και των εργαλείων για το ΘΧΣ σε ορθές βάσεις. Ειδικότερα με το Σχέδιο Νόμου, όπως τέθηκε στη διαβούλευση:

α) Παρακάμπτεται το προσφάτως αναθεωρημένο σύστημα χωρικού σχεδιασμού και δεν προσδιορίζεται η ιεραρχία και η συσχέτιση με τα υφιστάμενα ή και νέα χωρικά σχέδια. Στην περίπτωση αυτή είναι εύλογο να προκύψουν ερωτήματα όπως ποια θα είναι η σχέση του ΘΧΣ με τον υφιστάμενο τομεακό σχεδιασμό (π.χ. ΕΠΧΣΑΑ Υδατοκαλλιεργειών, ΕΠΧΣΑΑ Τουρισμού κ.ο.κ.).

β) Δεν περιγράφεται ένα βασικό πλαίσιο εφαρμογής (για παράδειγμα, σε άλλες χώρες προβλέπεται ένα σύστημα παροχών ή αδειοδότησης ανάλογα με τις ζώνες χρήσεων, αποκλεισμού κ.ο.κ.).

γ) Περιπλέκεται ακόμη περισσότερο το θεσμικό πλαίσιο χωρικού σχεδιασμού καθώς ορίζει διακριτή Εθνική Χωρική Στρατηγική για τον Θαλάσσιο Χώρο, τη στιγμή που στον Ν.

4447/2016 προβλέπεται μία ενιαία Εθνική Χωρική Στρατηγική, που περιλαμβάνει και τον θαλάσσιο χώρο.

δ) Έρχεται σε αντίφαση με το Ν. 4447/2016 ορίζοντας ότι τα Θαλάσσια Χωροταξικά Σχέδια τοποθετούνται στο επίπεδο των Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων. Ειδικότερα, τόσο στον Ν. 4447/2016, όσο και στον προγενέστερο (Ν. 4269/2014), καθορίζεται ότι αντικείμενο σχεδιασμού των Ειδικών Χωροταξικών Πλαισίων αποτελούν ιδίως οι παράκτιες, θαλάσσιες, νησιωτικές περιοχές, οι ορεινές και προβληματικές περιοχές κ.ο.κ.

ε) Δεν προβλέπονται σαφείς διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού, όπως ορίζεται σύμφωνα με το ευρωπαϊκό πλαίσιο και τις καλές πρακτικές. Ο ΘΧΣ (τόσο η Στρατηγική όσο και τα Σχέδια), επειδή ακριβώς εμπεριέχει κατευθύνσεις για πολλές δραστηριότητες, θα πρέπει να εκπονείται σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία, ρυθμιστικές αρχές και παραγωγικούς και λοιπούς φορείς. Αυτές οι διαδικασίες θα πρέπει να προβλέπονται και να ορίζονται σαφώς στο θεσμικό πλαίσιο.

4.5. Συμπεράσματα

Ο Νόμος για τον ΘΧΣ θα πρέπει να κινείται στο πνεύμα της Οδηγίας και να μην καταστρατηγεί το προσφάτως αναθεωρημένο Σύστημα Χωρικού Σχεδιασμού της χώρας. Στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται:

1. Εκπόνηση του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού αποκλειστικά στις θαλάσσιες περιοχές και απεμπλοκή από ρυθμίσεις που αφορούν στις παράκτιες περιοχές.
2. Θέσπιση του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού στο επίπεδο των Ειδικών Χωροταξικών Πλαισίων, αντί για το Περιφερειακό Επίπεδο.
3. Άμεση ενεργοποίηση του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξίας για την κατάρτιση της Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής και την ενσωμάτωση του θαλάσσιου χώρου σε αυτή.

Γιατί όμως είναι αναγκαίο να αποκτήσουμε ΘΧΣ; Και τι θα κερδίσει η επιχειρηματικότητα αλλά και η πολιτεία από ένα ακόμη πλέγμα ρυθμίσεων για ένα σχεδιασμό που μέχρι να ολοκληρωθεί το πιθανότερο να έχει ξεπεραστεί από την πραγματικότητα, ενώ είναι εξίσου πιθανό να μην εφαρμοστεί ποτέ στην πράξη, όπως δυστυχώς συμβαίνει σε σημαντικό βαθμό με το χερσαίο χωρικό σχεδιασμό;

Ο ανταγωνισμός που επικρατεί στο θαλάσσιο, όπως και στο χερσαίο χώρο, όσον αφορά στις διαφορετικές εγκαταστάσεις, δραστηριότητες και κλάδους οικονομικής ανάπτυξης, επιβάλλει μια αποτελεσματική και ολοκληρωμένη διαχείριση, ώστε αφενός να αποφευχθούν οι πιθανές συγκρούσεις και αφετέρου να δημιουργηθούν συνέργειες μεταξύ των διάφορων δραστηριοτήτων.

Με βάση τα ανωτέρω, γίνεται κατανοητό ότι ο χωρικός σχεδιασμός - τόσο ο θαλάσσιος όσο και ο χερσαίος - και η υλοποίησή του πρέπει να παρέχουν την αναγκαία ασφάλεια δικαίου στους ξένους και εγχώριους επενδυτές για να εγκατασταθούν στο ελληνικό έδαφος (Special Report ΣΕΒ «Η χωροταξία ως προϋπόθεση ανάπτυξης»). Ιδίως για μια οικονομία όπως της Ελλάδας όπου απαιτείται η πραγματοποίηση επενδύσεων άνω των €100 δισ. τα επόμενα χρόνια για την αποκατάσταση της αναπτυξιακής δυναμικής με βιώσιμο τρόπο, η διασφάλιση της αναγκαίας προβλεψιμότητας και η απελευθέρωση των ρυθμιστικών ανασχέσεων στο θαλάσσιο και παράκτιο χώρο αποτελούν μονόδρομο. Συνεπώς, αν συνυπολογιστεί τόσο η υφιστάμενη όσο κυρίως δυνητική οικονομική δραστηριότητα που απορρέει από τον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο της χώρας, η ενσωμάτωση του ΘΧΣ στην υφιστάμενη χωροταξική στρατηγική και η θέσπιση κατευθύνσεων χωροταξικής οργάνωσης καθίσταται ακόμη πιο επιβεβλημένη.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η ελληνική ακτογραμμή εκτείνεται σε περισσότερα από 15.000 χλμ. (περίπου το 1/3 της Μεσογείου και το 1/4 της ΕΕ) και σύμφωνα με την μελέτη του ΟΟΣΑ, στις παράκτιες ζώνες της Ελλάδας υφίστανται μεγάλες αναπτυξιακές ευκαιρίες, αλλά και πιέσεις. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στη «στενή» παράκτια ζώνη της χώρας (δηλαδή βάθους μέχρι 2 χλμ.) συγκεντρώνεται το 33% του πληθυσμού, ενώ στην «ευρύτερη» παράκτια ζώνη (δηλαδή βάθους μέχρι 50 χλμ.) συγκεντρώνεται το 85% του πληθυσμού. 9 από τα 15 μεγαλύτερα αστικά κέντρα και 12 από τις 13 Περιφέρειες της χώρας είναι παράκτιες, όπως και οι μισοί σχεδόν Δήμοι. Τέλος, στην παράκτια ζώνη της χώρας συγκεντρώνονται σχεδόν το 80% των βιομηχανικών δραστηριοτήτων, το 90% του τουρισμού και της αναψυχής, το 35% της αγροτικής γης, καθώς και ένα σημαντικό τμήμα των βασικών υποδομών (λιμάνια, αεροδρόμια, οδικά δίκτυα, ηλεκτρικό δίκτυο, τηλεπικοινωνίες).

Για τον ΣΕΒ, όπως έχει επισημανθεί και στο παρελθόν³⁷, η ανάπτυξη και η υποστήριξη της θαλάσσιας επιχειρηματικότητας κατέχει κομβικό ρόλο στη μεγέθυνση της ελληνικής

³⁷ ΣΕΒ-Σύνδεσμος Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών (2018) “12 θέσεις για έναν θαλάσσιο χωρικό σχεδιασμό με αναπτυξιακό πρόσημο”

οικονομίας και την ταχύτερη οικονομική ανάκαμψη. Ο ελληνικός χώρος και οι θάλασσες ειδικότερα παρουσιάζουν μοναδικά συγκριτικά πλεονεκτήματα που παραμένουν αναξιοποίητα, με αποτέλεσμα όχι μόνο την απώλεια σημαντικών επενδύσεων και θέσεων εργασίας (πολλών εκ των οποίων ιδιαίτερα καινοτόμες), αλλά και την υπονόμευση της βιώσιμης ανάπτυξης. Γι' αυτό και στην παρούσα χρονική στιγμή, όπου η χώρα βρίσκεται στο επενδυτικό επίκεντρο, η πολιτεία πρέπει να θέσει τις βάσεις για ένα αποτελεσματικό ΘΧΣ ικανό να «ξεκλειδώσει» την αναπτυξιακή προοπτική που σχετίζεται με τον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο. Και αυτό γιατί ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός διασφαλίζει: α) τον περιορισμό των συγκρούσεων μεταξύ των διάφορων δραστηριοτήτων και τομέων παραγωγής (π.χ. βιομηχανία, υδατοκαλλιέργειες, τουρισμός), καθώς και δημιουργία συνεργειών για την επίτευξη οικονομιών κλίμακας, β) την ενθάρρυνση και προσέλκυση των επενδύσεων μέσω της διασφάλισης προβλεψιμότητας, διαφάνειας και σαφέστερων κανόνων (ιδίως για καινοτόμα επενδυτικά σχέδια που δεν υπάρξει θεσμικό πλαίσιο, π.χ. κυματική ενέργεια), γ) τον καλύτερο συντονισμό μεταξύ διοικητικών δομών, αλλά και των κρατών, μέσω της εφαρμογής ενιαίου μηχανισμού για την ισόρροπη ανάπτυξη των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, δ) την εγκαθίδρυση συστηματικής διασυννοριακής συνεργασίας μεταξύ κρατών-μελών της ΕΕ, όσον αφορά στα καλώδια, τους αγωγούς, τις θαλάσσιες οδούς, τις αιολικές εγκαταστάσεις κ.λπ. Σημειώνεται ότι ιδίως για τη χώρα μας η διασφάλιση συνεργασίας με τα όμορα παράκτια κράτη αποκτά ακόμη μεγαλύτερη σημασία, και ε) την ενίσχυση της προστασίας του περιβάλλοντος μέσω της έγκαιρης εκτίμησης του αντικτύπου και των δυνατοτήτων πολλαπλής χρήσης του χώρου.

Η κατανόηση της οικονομικής δυναμικής και των ευκαιριών που απορρέουν από τις δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο αποδεικνύουν εύληπτα γιατί ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός μπορεί να αποτελέσει “game changer” της ελληνικής αναπτυξιακής στρατηγικής και δεν πρέπει να υποβιβάζεται.

5. Ο ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΙ Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

Στο παρόν κεφάλαιο, παρουσιάζονται τα κρίσιμότερα ζητήματα που αφορούν στη χωρική ρύθμιση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, σε σχέση με μία άλλη διακριτή διαδικασία, αυτής της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης της Παράκτιας Ζώνης. Δεδομένου ότι, όπως ορίζεται και στην Οδηγία 2014/89/ΕΕ ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός οφείλει να λαμβάνει υπόψη την αλληλεπίδραση στεριάς – θάλασσας. Στο πλαίσιο αυτό, απώτερος σκοπός είναι να αναδειχθούν ορισμένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που σχετίζονται με τη ρύθμιση του παράκτιου χώρου, με σκοπό την περιγραφή των ιδιαίτερων συνθηκών που επικρατούν αυτή τη στιγμή στο χωρικό σχεδιασμό της χώρας.

5.1. Η σύσταση για την ολοκληρωμένη διαχείριση της παράκτιας ζώνης

Το 2002 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο προβαίνει στην εισαγωγή μίας Σύστασης για τα κράτη – μέλη αναφορικά με την εφαρμογή της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των Παράκτιων Ζωνών (2002/413/ΕΚ). Στους βασικότερους σκοπούς της συγκεκριμένη Σύστασης είναι να ληφθούν άμεσα μέτρα για την ολοκληρωμένη (οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική) αντιμετώπιση των παράκτιων περιοχών, ταυτόχρονα με το σχεδιασμό εξειδικευμένων εθνικών στρατηγικών, ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες και τα προβλήματα κάθε τόπου.

Η Σύσταση 2002/413/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ης Μαΐου του 2002 σχετικά με την εφαρμογή της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιας Ζώνης στην Ευρώπη, προέκυψε ύστερα από τη διαπίστωση της αυξημένης σημασίας των παράκτιων περιοχών στην οικονομική, κοινωνική, και περιβαλλοντική κατάσταση των χωρών. Γι' αυτό το λόγο η ΕΕ συστήνει στα κράτη μέλη να υιοθετήσουν μια ολοκληρωμένη προσέγγιση στην διαχείριση τους. Η στρατηγική αυτή πρέπει να βασιστεί στην προστασία του παράκτιου περιβάλλοντος, την αναγνώριση της απειλής που τίθεται από την αλλαγή κλίματος, την εφαρμογή παράκτιων μέτρων προστασίας συμπεριλαμβανομένης της προστασίας των παράκτιων οικισμών και της πολιτιστικής κληρονομιάς τους, την διατήρηση και συνοχή των παράκτιων κοινοτήτων και την βελτίωση του συντονισμού των δράσεων στην θάλασσα και την ξηρά.

Εν συνεχεία, τον Δεκέμβριο του 2008 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέγραψε το Πρωτόκολλο για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών. Η Απόφαση (2009/89/ΕΚ) συντάσσεται κατ' ακολουθία των διατάξεων του έβδομου Πρωτοκόλλου της διεθνούς

Σύμβασης για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών της Μεσογείου (Σύμβαση της Βαρκελώνης, για περισσότερες πληροφορίες βλ. Κεφάλαιο 1).

Σύμφωνα με την Απόφαση του Συμβουλίου της 4^{ης} Δεκεμβρίου 2008 σχετικά με την υπογραφή, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, του πρωτοκόλλου για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών της Μεσογείου στη σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παρακτίων περιοχών της Μεσογείου (2009/89/ΕΚ) η παράκτια ζώνη ορίζεται ως:

«Η γεωμορφολογική περιοχή εκατέρωθεν της ακτογραμμής στην οποία η αλληλεπίδραση μεταξύ του θαλάσσιου και του χερσαίου τμήματος αποκτά τη μορφή πολύπλοκων συστημάτων οικολογικών στοιχείων και πόρων αποτελούμενων από βιοτικές και αβιοτικές συνιστώσες που συνυπάρχουν και αλληλοεπιδρούν με τις ανθρώπινες κοινότητες και τις σχετικές κοινωνικο-οικονομικές δραστηριότητες».

Στις βασικές επιδιώξεις της συγκεκριμένης απόφασής, εντάσσονται τα εξής στοιχεία: η βιώσιμη διαχείριση της φυσικής και πολιτισμικής κληρονομιάς της Μεσογείου, η αποτελεσματική αντιμετώπιση των πιέσεων κάθε είδους (ενδεικτικά υποβάθμιση του τοπίου, άναρχη οικιστική ανάπτυξη, εξάντληση φυσικών πόρων) και των συγκρούσεων των χρήσεων γης που καταγράφονται στις παράκτιες περιοχές της Ευρώπης, καθώς και η πρόληψη και ο έλεγχος του φαινομένου της κλιματικής αλλαγής.

5.2. Ζητήματα εφαρμογής της Οδηγίας για την ΟΔΠΖ στα κράτη-μέλη

Οι προσπάθειες για την προώθηση της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών (ICZM) είχαν περιορισμένη επιτυχία, κυρίως επειδή δεν είχαν την ολοκληρωμένη επιστημονική βάση που θα τους είχε καταστήσει πιο επιτυχημένες.

Δ.63 Η πορεία υπογραφής, επικύρωσης και θεσμικής ισχύς του Πρωτοκόλλου για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών των χωρών της Μεσογείου.

Πηγή: [UN Environment Programme](http://drustage.unep.org/unepmap/8-iczm-protocol) (<http://drustage.unep.org/unepmap/8-iczm-protocol>).

Contracting Parties	Signature	Ratification	Entered into force
Albania	-	04.05.2010/AC	24.03.2011
Algeria	21.01.2008	-	-
Bosnia and Herzegovina	-	-	-
Croatia	21.01.2008	29.01.2013/R	28.02.2013

Cyprus	-	-	-
European Union	16.01.2009	29.09.2010/AP	24.03.2011
Egypt	-	-	-
France	21.01.2008	29.10.2009/AP	28.02.2013
Greece	21.01.2008	-	-
Israel	21.01.2008	01.02.2016/R	02.03.2016
Italy	21.01.2008	-	-
Lebanon	-	01.08.2017/AC	31.08.2017
Libya	-	-	-
Malta	21.01.2008	-	-
Monaco	21.01.2008	-	-
Montenegro	21.01.2008	09.01.2012/R	08.02.2012
Morocco	21.01.2008	21.09.2012/R	21.10.2012
Slovenia	21.01.2008	01.12.2009/R	24.03.2011
Spain	21.01.2008	22.06.2010/R	24.03.2011
Syria	21.01.2008	22.02.2011/R	24.03.2011
Tunisia	21.01.2008	-	-
Turkey	-	-	-

Από τον Πίνακα διαπιστώνεται ότι μόνον οι μισές χώρες έχουν προχωρήσει στην τελική θεσμοθέτηση των προβλέψεων του Πρωτοκόλλου, παρόλο που πολλές από αυτές έσπευσαν πριν από περίπου δέκα χρόνια να προσχωρήσουν σε αυτό. Αυτό θεωρείται κρίσιμο σημείο στην ανάλυση που γίνεται στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας, καθώς υπήρξε μία μεταστροφή ή καλύτερα μετατοπισμός του ενδιαφέροντος -μεταξύ άλλων- και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στον Θαλάσσιο Χώρο αποκλειστικά, περιορίζοντας τις προβλεπόμενες δράσεις για τον παράκτιο χώρο στις επιμέρους ειδικότερες πολιτικές των κρατών.

Ένα από τα ζητήματα που επιδρά καθοριστικά προς αυτή την κατεύθυνση είναι οι ενυπάρχουσες δυσκολίες στην οριοθέτηση της παράκτιας ζώνης (με την στενή έννοια του όρου). Ο καθορισμός και η οριοθέτηση της παράκτιας ζώνης δεν είναι ένα εύκολο εγχείρημα, καθώς διακρίνεται για την ιδιαίτερη ποικιλομορφία της, για τα σύνθετα οικοσυστήματα που αναπτύσσονται σε αυτή καθώς και για το ευμετάβλητο του χαρακτήρα της. Σημαντικό στοιχείο στην όλη προβληματική, είναι και η απόδοση της έννοιας, στο πλαίσιο της Απόφασης 2009/89/EK της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που παρουσιάστηκε προηγουμένως. Σύμφωνα με αυτή, ιδιαίτερο ρόλο φαίνεται να κατέχουν οι

αλληλεπιδράσεις φυσικών και ανθρωπογενών δραστηριοτήτων, ο προσδιορισμός των οποίων απαιτεί σύνθετες μελετητικές διεργασίες.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί το γεγονός ότι σήμερα για ερευνητικούς και στατιστικούς κυρίως σκοπούς, υπάρχουν γενικοί ορισμοί για τον παράκτιο χώρο (με την ευρεία έννοια του όρου) οι οποίοι θα πρέπει να μην συγχέονται με την διαδικασία που απαιτείται για την οριοθέτηση της παράκτιας ζώνης. Παραδείγματος χάρη, στο πλαίσιο της Έκθεσης για την Εκτίμηση των Οικοσυστημάτων της Χιλιετίας του ΟΗΕ (Millennium Ecosystem Assessment), η περιοχή των παράκτιων οικοσυστημάτων ορίζεται εκατέρωθεν της ακτογραμμής: α) σε σχέση με τη στεριά: ως η περιοχή που ολοκληρώνονται οι χερσαίες αλληλεπιδράσεις (βιοτικών/αβιοτικών παραγόντων) με ανώτατο όριο απόστασης 100 χλμ. από την ακτογραμμή ή 50 μ. υψόμετρο και β) σε σχέση με τη θάλασσα: η περιοχή έως την ισοβαθή των 50μ. Παρόμοιες προσεγγίσεις ακολουθούνται στο πλαίσιο των αναλύσεων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος όπου η παράκτια ζώνη εκτείνεται σε βάθος 10km εκατέρωθεν τη ακτογραμμής, της υφαλοκρηπίδας ανάλογα με το φαινόμενο ή την δραστηριότητα που εξετάζεται.

5.3. Κρίσιμα ζητήματα στη ρύθμιση του παράκτιου χώρου στην Ελλάδα

Η χωροταξική ρύθμιση της παράκτιας ζώνης της Ελλάδας τίθεται για πρώτη φορά στη δημόσια συζήτηση με επίσημο τρόπο το 2009, όταν δημοσιεύτηκε σχέδιο νόμου για ένα Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Παράκτιο Χώρο και τα Νησιά. Ωστόσο, ο συγκεκριμένος σχεδιασμός δεν θεσμοθετήθηκε. Βασικό σημείο προβληματισμού αποτελεί το γεγονός ότι δεν υπάρχει ένας κοινά αποδεκτός ορισμός για τον προσδιορισμό των ορίων της παράκτιας ζώνης³⁸. Στην Ελλάδα μέχρι σήμερα, δεν υπάρχει καθορισμός επί του εδάφους των ορίων της παράκτιας ζώνης, γεγονός που αποτελεί σημαντικό ανασταλτικό παράγοντα στην εφαρμογή ενός χωρικού σχεδιασμού εστιασμένου στη συγκεκριμένη κατηγορία χώρου.

Σε επίπεδο ΕΕ για την χωρική ρύθμιση της παράκτιας ζώνης προτείνεται μία διακριτή από των ΘΧΣ διαδικασία, αυτή της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιας Ζώνης (ΟΔΠΖ), η

³⁸ Σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα και την ευρωπαϊκή νομοθεσία ορίζεται ως η επιφάνεια επί της οποίας συναντιούνται και αλληλοεπιδρούν η γη με τη θάλασσα. Εκτείνεται μέχρι το σημείο στο οποίο μηδενίζονται ή ελαχιστοποιούνται οι επιπτώσεις από την αλληλεπίδραση των βιοτικών και αβιοτικών συνιστωσών με τις ανθρώπινες κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες. Τα όρια της παράκτιας ζώνης, όπως γίνεται κατανοητό, διαφέρουν πολύ σε κάθε κράτος.

οποία εισάγεται με επίσημο τρόπο το 2009 με το αντίστοιχο πρωτόκολλο³⁹. Έκτοτε δημοσιεύτηκε το 2013 Πρόταση Οδηγίας για τον ΘΧΣ και την ΟΔΠΖ, αλλά έναν χρόνο μετά διαπιστώθηκε ότι μόνον ο ΘΧΣ θα μπορούσε να προχωρήσει, καθώς η ΟΔΠΖ προϋπέθετε ειδικότερες θεσμικές παρεμβάσεις στο εσωτερικό των χωρών για τις οποίες δεν υπήρχε ξεκάθαρη αρμοδιότητα. Η συμβιβαστική λύση των διεργασιών αυτών σε επίπεδο ΕΕ αποτέλεσε η Οδηγία 2014/89/ΕΕ για τον ΘΧΣ.

Στην Ελλάδα, η χωροταξική οργάνωση και ρύθμιση του παράκτιου χώρου για το μεν χερσαίο τμήμα είναι αντικείμενο όλων των επιπέδων του συστήματος χωρικού σχεδιασμού, όπως αυτό ισχύει με τον Ν. 4477/2016 «Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη», για το δε θαλάσσιο τμήμα ακολουθείται μία τομεακή προσέγγιση σχεδιασμού με βάση τις προβλέψεις του ίδιου νόμου. Ειδικότερα, στο άρθρο 5 ορίζεται ότι τα Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια (ΕΧΠ) μπορούν να προσδιορίζουν στρατηγικές κατευθύνσεις σε εθνικό επίπεδο, μεταξύ άλλων, για τη χωρική ανάπτυξη και οργάνωση περιοχών του εθνικού χώρου που έχουν ιδιαίτερη σημασία από χωροταξική, περιβαλλοντική, αναπτυξιακή ή κοινωνική άποψη, όπως ιδίως οι παράκτιες, θαλάσσιες, νησιωτικές, ορεινές και προβληματικές περιοχές. Στις περιπτώσεις αυτές με μεγάλη ευστοχία ο νομοθέτης αναγνωρίζει ως διακριτές κατηγορίες χώρου τις θαλάσσιες, τις ορεινές, τις παράκτιες κοκ περιοχές για τις οποίες ορίζεται ότι αρμόδιο επίπεδο σχεδιασμού είναι ο Στρατηγικός Χωρικός Σχεδιασμός και ειδικότερα τα ΕΧΠ του άρθρου 5.

5.4. Συμπεράσματα

Παρόλο που το ζήτημα της ρύθμισης του παράκτιου χώρου είναι κομβικό, εντούτοις πρέπει να αναγνωρίζουμε ότι το υφιστάμενο θεσμικό και διοικητικό πλαίσιο προβάλλει μία σειρά από σημαντικά θέματα που δυσχεραίνουν, αν όχι αποκλείουν, την εφαρμογή ενός διακριτού σχεδιασμού για την παράκτια ζώνη. Ειδικότερα:

1ον Η οριοθέτηση της παράκτιας ζώνης δεν έχει πραγματοποιηθεί. Επίσης, σημαντικές καθυστερήσεις παρουσιάζει και η χάραξη αιγιαλού και παραλίας για ένα μεγάλο ποσοστό της ελληνικής ακτογραμμής, παρά τις εξαγγελίες που γίνονται συχνά σε πολιτικό επίπεδο (μόλις το 12% της ελληνικής ακτογραμμής διαθέτει τοπογραφική οριοθέτηση).

³⁹ Protocol on Integrated Coastal Zone Management in the Mediterranean

2ον Οι ακτές και ο ευρύτερος χώρος στερούνται σημαντικών μηχανισμών παρακολούθησης και ελέγχου, αλλά και γνώσης (διαθεσιμότητα αλλά και πρόσβαση στα θαλάσσια δεδομένα). Ο όποιος επιθυμούμενος σχεδιασμός για τον παράκτιο χώρο στερείται σημαντικών στοιχείων ανάλυσης και η παρακολούθηση των παράκτιων διεργασιών και δυναμικής είναι εξαιρετικά περιορισμένη.

3ον Ο συντονισμός μεταξύ των διάφορων διοικητικών επιπέδων είναι ελλιπής (χαρακτηριστικά, άμεση αρμοδιότητα για διακριτά χωρικά ζητήματα του παράκτιου χώρου έχουν τέσσερα Υπουργεία), ενώ υπάρχουν και θεσμικά εμπόδια για μια ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού στην παράκτια ζώνη.

4ον Η εμπλοκή των διαφόρων φορέων και ενδιαφερόμενων μερών είναι περιορισμένη και θεσμικά μη κατοχυρωμένη. Ειδικότερα, φαίνεται πως δεν πληρούνται βασικές προϋποθέσεις που τίθενται στο πλαίσιο του πρωτοκόλλου της ΟΔΠΖ.

5ον Ο χερσαίος χωρικός σχεδιασμός δεν έχει ολοκληρωθεί. Χωρίς θεσμοθετημένες χρήσεις γης στο σύνολο των παράκτιων δήμων, το εγχείρημα της ΟΔΠΖ θα θεωρείται νομικά παρακινδυνευμένο.

6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΚΛΙΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

Οι διαφορετικές προσεγγίσεις αλλά και πρακτικές στο σχεδιασμό του θαλάσσιου χώρου είναι δεδομένες και θα συνεχίζουν να υπάρχουν, στο πλαίσιο των πολιτικών των χωρών. Διάφοροι λόγοι, μεταξύ των οποίων: το ιστορικό, το οικονομικό, το διοικητικό πλαίσιο, το σύστημα και οι διαδικασίες σχεδιασμού κάθε χώρας, επιβάλλουν μία διαφοροποιημένη προσέγγισή. Στο παρόν κεφάλαιο θα προσδιοριστούν οι προτάσεις για το πλαίσιο υλοποίησης του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού στην Ελλάδα, λαμβάνοντας υπόψη την ανάλυση και τα συμπεράσματα των προηγούμενων κεφαλαίων, και ιδίως τα συμπεράσματα που κρίνονται συμβατά με το ελληνικό σύστημα και τις πρακτικές σχεδιασμού, από την έως τώρα εφαρμογή του σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Απώτερος σκοπός είναι ο προσδιορισμός αναγκαίων ενεργειών για την άμεση και συμβατή με το ευρωπαϊκό πλαίσιο (όπως προσδιορίζεται στην Οδηγία 2014/89/ΕΕ) ενημέρωση του σχεδιασμού.

Η ενσωμάτωση της σχετικής ευρωπαϊκής Οδηγίας από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας σηματοδοτεί για τον ΣΕΒ μια σημαντική αλλαγή κατεύθυνσης για την αξιοποίηση του θαλάσσιου πλούτου και τη βιώσιμη ανάπτυξη, μέσω της επίστευσης της διαδικασίας του ΘΧΣ. Οι δυσκολίες θεωρούνται ιδιαίτερα αυξημένες για τη χώρα μας κυρίως λόγω των καθυστερήσεων, της έλλειψης θαλάσσιων δεδομένων, των διαφορετικών προσεγγίσεων στο σχεδιασμό, και της μειωμένης διασυννοριακής συνεργασίας. Στο πλαίσιο αυτό, προτείνονται οι ακόλουθες ενέργειες. Κεντρικός στόχος είναι η ομαλή μετάβαση προς έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό στον θαλάσσιο χώρο για την ενίσχυση της ανάπτυξης και την προσέλκυση επενδύσεων.

Η ευθυγράμμιση της χώρας μας με την ευρωπαϊκή επιταγή του ΘΧΣ προϋποθέτει τον εντοπισμό των προκλήσεων και των ευκαιριών τόσο για την πολιτεία όσο και για την επιχειρηματικότητα, προκειμένου να αξιοποιηθούν προς όφελος της οικονομίας, της κοινωνίας και του περιβάλλοντος. Παράλληλα όμως, θα πρέπει να μην παραγκωνιστεί η διερεύνηση ενδεχόμενων αποκλίσεων στην περίπτωση λανθασμένων ή άστοχων κατευθύνσεων ή τροπών που μπορεί να λάβει ο συγκεκριμένος σχεδιασμός.

Η εισαγωγή του ΘΧΣ που επιχειρείται μέσω του Ν. 4546/2018 οφείλει να δημιουργήσει τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της θαλάσσιας και παράκτιας οικονομίας και να διασφαλίσει ότι δεν θα αναπαραχθούν τα προβλήματα του χερσαίου χωρικού σχεδιασμού. Παράλληλα, η εμπειρία από την έως τώρα τομεακή οργάνωση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων στον ελληνικό χώρο (π.χ. Ειδικά Χωροταξικά Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας-ΑΠΕ, Υδατοκαλλιεργειών, Τουρισμού, Βιομηχανίας), θα πρέπει να αποτελέσει πεδίο διερεύνησης προκειμένου να αναδειχθούν παράμετροι σχεδιασμού που θα ληφθούν υπόψη από την πολιτεία, ώστε να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του επερχόμενου σχεδιασμού.

Στον Πίνακα Δ.64 παρουσιάζεται η ανάλυση των αποκλίσεων του ελληνικού θεσμικού πλαισίου για τον ΘΧΣ σε σχέση με το ενωσιακό δίκαιο, λαμβάνοντας υπόψη και το ελληνικό σύστημα σχεδιασμού στο σύνολό του. Ειδικότερα, αξιολογούνται οι αποκλίσεις του κειμένου του Ν.4546/2018 που ενσωματώνει το ευρωπαϊκό πλαίσιο στο ελληνικό δίκαιο, σε σχέση με τις διατάξεις της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ, προκειμένου να αναδειχθούν ορισμένα κρίσιμα ζητήματα για την εφαρμογή του σχεδιασμού, και να αποτραπούν - στο μέτρο του εφικτού - σημαντικές αστοχίες, αλληλεπικαλύψεις ή συγκρούσεις του σχεδιασμού κατά την θεσμοθέτηση των Θαλάσσιων Χωροταξικών Σχεδίων. Παράλληλα, οι διατάξεις του Ν.4546/2018 εξετάζονται υπό το πρίσμα του πρόσφατου θεσμικού πλαισίου για το αναθεωρημένο Σύστημα Χωρικού Σχεδιασμού (Ν.4447/2016), προκειμένου αναδειχθούν ζητήματα σε σχέση με την ενσωμάτωση του νέου σχεδιασμού στο υπάρχον σύστημα σχεδιασμού, και τα οποία θα πρέπει να αντιμετωπιστούν με άμεσο τρόπο, ώστε να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα του σχεδιασμού και να διασφαλιστεί ο ολοκληρωμένος, και συνεκτικός χαρακτήρας του νέου σχεδιασμού, πράγμα που συνεπάγεται μεταξύ άλλων μεγαλύτερη ασφάλεια δικαίου προς τους επενδυτές και μείωση του επιχειρηματικού ρίσκου. Να αναφερθεί ότι η θεσμοθέτηση των Θαλάσσιων Χωροταξικών Σχεδίων θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί έως τον Μάρτιο του 2021, ενώ ακόμη δεν έχουν εκκινήσει οι διαδικασίες εκπόνησης των απαραίτητων μελετών από το αρμόδιο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

Δ.64 Ανάλυση αποκλίσεων Ν 45446/2018 για τον θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό σε Σχέση με την Οδηγία 2014/89/ΕΕ «περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό» και τον Ν 4447/2016 «Χωρικός σχεδιασμός - Βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες διατάξεις»

ΟΔΗΓΙΑ 2014/89/ΕΕ	Ν. 4546/2018	Σημείο Απόκλισης	Κρίσιμο Ζήτημα / Σημείο Παρέμβασης	Προτεραιότητα Επίλυσης
Άρθρο 2 Πεδίο Εφαρμογής παρ. 1. <i>Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε θαλάσσια ύδατα κρατών μελών με την επιφύλαξη άλλης νομοθεσίας της Ένωσης. Δεν εφαρμόζεται στα παράκτια ύδατα ή σε τμήματα αυτών που εμπίπτουν στον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό κράτους μέλους, εφόσον αυτό αναφέρεται στα θαλάσσια χωροταξικά σχέδιά του.</i>	Άρθρο 2 Πεδίο Εφαρμογής παρ. 1. Ο παρών νόμος εφαρμόζεται στα θαλάσσια ύδατα και στις παράκτιες ζώνες, όπως ορίζονται στις παραγράφους 4 και 5 του άρθρου 3 Στο σημείο αυτό, να επισημανθεί ότι στο θεσμικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης η ΟΔΠΖ, ως διαδικασία προβλέφθηκε μέσω της Σύστασης 2002/413/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2002, σχετικά με την εφαρμογή της ΟΔΠΖ στην Ευρώπη, κατόπιν των σχετικών δεσμεύσεων που απορρέουν από το αντίστοιχο Πρωτόκολλο της Σύμβασης της Βαρκελώνης (2008 Integrated Coastal Zone Management Protocol). Έπειτα μέσω της Πρότασης Οδηγίας για τη θέσπιση πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών (COM/2013/0133)⁴⁰ αναδείχθηκε η ανάγκη να υπάρχει	Ο Νόμος επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής του ΘΧΣ, πέρα από τα θαλάσσια ύδατα, στις «παράκτιες ζώνες» (παρ. 1), οι οποίες συμπεριλαμβάνουν χερσαία τμήματα, τα οποία ρυθμίζονται (ή αναμένεται να ρυθμιστούν) από άλλα σχέδια.	Στις ζώνες υπάρχουν ήδη εγκατεστημένες παραγωγικές δραστηριότητες αλλά και εγκαταστάσεις υποστηρικτικές αυτών των δραστηριοτήτων (όπως εγκαταστάσεις φόρτωσης, προβλήτες, λιμένες κ.λπ.), τουριστικές εγκαταστάσεις κ.λπ., και οι συγκεκριμένες διατάξεις εγείρουν σημαντικούς προβληματισμούς για το μελλοντικό πλαίσιο ρύθμισής τους . Η απόκλιση μεταξύ του κειμένου της Οδηγίας και του Νόμου αναφορικά με το πεδίο εφαρμογής της θαλάσσιας χωροταξίας εγείρει σημαντικά νομικά ζητήματα, πέρα από τα αμιγώς επιστημονικά Ειδικότερα η ταύτιση -ή καλύτερα ενσωμάτωση- μιας άλλης (διακριτής από τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό) διαδικασίας, αυτής της Ολοκληρωμένη Διαχείρισης Παράκτιας Ζώνης (ΟΔΠΖ), προσκρούει αρχικά στο γεγονός ότι η Ελλάδα να μην έχει υπογράψει (signature) από το 2008⁴¹ το Πρωτόκολλο, ωστόσο δεν έχει προχωρήσει στην επικύρωσή του (ratification) και δεν έχει τεθεί ουσιαστικά σε ισχύ (in force). Από τα παραπάνω γίνεται σαφές ότι με βάση τα όσα ορίζονται στην Οδηγία για τον ΘΧΣ, η ΟΔΠΖ αποτελεί ένα διακριτό σχεδιαστικό	ΥΨΗΛΗ

⁴⁰ Η οποία δεν ισχύει πλέον (ημερομηνία λήξης ισχύος: 23/07/2014), και συνεπώς κρίνεται σκόπιμο να παραληφθεί η σχετική επίκληση/αναφορά στην Αιτιολογική Έκθεση του Νομοσχεδίου.

⁴¹Βλ. United Nations Environment Programme, Status of signatures and ratifications
http://wedocs.unep.org/bitstream/id/74156/StatusOfSignaturesAndRatifications_20180213.doc

	συμπληρωματικότητα (και όχι ταύτιση) μεταξύ των δύο εργαλείων. .		εργαλείο, τα αποτελέσματα του οποίου λαμβάνονται υπόψη, κατά την εκπόνηση του θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού. Στην Ελλάδα ο τρόπος με τον οποίο εισάγεται η παράκτια διαχείριση (διαμέσου του ΘΧΣ) αναμένεται να μετασχηματίσει τον προορισμό του ίδιου του σχεδιασμού αναφορικά με την οργάνωση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, την βιώσιμη χρήση των θαλάσσιων πόρων, τον προσδιορισμό θαλάσσιων ζωνών και θαλάσσιων χρήσεων, με ότι αυτό συνεπάγεται για την ουσιαστική συνεισφορά και αποδοτικότητα του συγκεκριμένου σχεδιασμού. Να επισημανθεί δε ότι σε χώρες της ΕΕ που δεν υφίσταται διακριτή διαδικασία για το σχεδιασμό της παράκτιας ζώνης, σχετικές διαδικασίες ενσωματώνονται στον χερσαίο και όχι στο θαλάσσιο σχεδιασμό προκειμένου να αποφευχθούν τέτοιου είδους προβλήματα	
άρθρο 3 Ορισμοί παρ. 2 ως «θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός» νοείται η διαδικασία με την οποία οι αρχές του οικείου κράτους μέλους αναλύουν και οργανώνουν τις ανθρώπινες δραστηριότητες στις θαλάσσιες περιοχές για την επίτευξη οικολογικών,	Άρθρο 3 Ορισμοί Στην παρ. 2 δίδεται ο ορισμός του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού «θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός»: η διαδικασία με την οποία η αρμόδια αρχή αναλύει και οργανώνει τις ανθρώπινες δραστηριότητες στις θαλάσσιες και παράκτιες περιοχές για να επιτευχθεί η σύνθεση οικολογικών, περιβαλλοντικών, οικονομικών, κοινωνικών και πολιτιστικών παραμέτρων με στόχο την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης	Σε σχέση με το κείμενο της Οδηγίας, υπάρχει μία διαφοροποίηση αναφορικά με τον τρόπο που ορίζεται ο ΘΧΣ, καθώς στον Νόμο πέραν της ανάλυσης των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στις θαλάσσιες περιοχές προστίθεται η φράση «και στις παράκτιες» γεγονός που αλλοιώνει σημαντικά το σκοπό αλλά και το αντικείμενο του εν λόγω σχεδιασμού.	Στο πλαίσιο της προβληματικής που αναπτύχθηκε και παραπάνω, θα πρέπει να καταστεί σαφές ότι και σε επίπεδο θεσμών ΕΕ πρόκειται για δύο διακριτές διαδικασίες. Ωστόσο η ασάφεια που απορρέει από τη διαφοροποίηση του ορισμού του ΘΧΣ, εντείνεται από το γεγονός ότι στη συνέχεια (άρθρο 6) ορίζεται η Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης χωρίς να προσδιορίζονται άλλα στοιχεία αναφορικά με τον συγκεκριμένο σχεδιασμό (δεν υφίσταται στο εθνικό σύστημα σχεδιασμού). Να σημειωθεί ότι ο συγκεκριμένος ορισμός δεν απορρέει από αυτούς που δίδονται στο πλαίσιο του επίσημου κειμένου της Οδηγίας	ΥΨΗΛΗ

οικονομικών και κοινωνικών στόχων				
Άρθρο 3 Ορισμοί Απουσιάζει ορισμός για τη παράκτια ζώνη	Άρθρο 3 παρ. 5 Προστίθεται ορισμός για την παράκτια ζώνη.	Ο καθορισμός της παράκτιας ζώνης είναι μία σύνθετη και πολύπλοκη διαδικασία, η οποία ανάλογα με τους σκοπούς (στατιστικούς, γεωμορφολογικής ανάλυσης, χωρικού σχεδιασμού κοκ) ορίζεται με διαφορετικό τρόπο.	Στο κείμενο του Νόμου η παράκτια ζώνη ακολουθεί (χωρίς να το επισημαίνει) τον ορισμό που δίδεται στο πλαίσιο της Απόφασης 2009/89/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την υπογραφή του Πρωτόκολλου για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παρακτίων ζωνών της Μεσογείου. Πρόκειται για ένα ορισμό αρκετά γενικό χωρίς σαφή κριτήρια οριοθέτησης, γεγονός που εγείρει προβληματισμούς αναφορικά με την οριοθέτηση και συνεπώς το εύρος του σχεδιασμού. Αυτό συμβαίνει, καθώς παρά το γεγονός ότι χρησιμοποιείται ένας επίσημος ορισμός (αυτός της Απόφασης 2009/89/ΕΚ) εντούτοις όταν παρουσιάζεται απομονωμένος χωρίς τις απαραίτητες κατευθύνσεις, τις γενικές αρχές και τα κριτήρια (που τίθενται στο πλαίσιο της ίδιας Απόφασης) δεν συμβάλλει στην αποσαφήνιση και την παροχή ορθολογικών κατευθύνσεων. Ας μην αποσιωπηθεί το γεγονός ότι πολλές χώρες δεν έχουν θέσει σε ισχύ το εν λόγω Πρωτόκολλο -κα συνεπώς τον αντίστοιχη διαδικασία προσδιορισμού της παράκτιας ζώνης- κυρίως λόγω των πολύ εξειδικευμένων διατάξεων που προσκρούουν στις ιδιαίτερες γεωμορφολογικές και κοινωνικοοικονομικές συνθήκες.	ΜΕΣΑΙΑ
Άρθρο 5 Στόχοι του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού	Άρθρο 4 Στόχοι του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού	Οι διαφοροποιήσεις που εντοπίζονται αφορούν στο τόσο στην παράγραφο 1 όσο και στην 2, καθώς	Σε αντίθεση με τις προβλέψεις της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ	ΜΕΣΑΙΑ

		υφίστανται τα ίδια ζητήματα αναφορικά με την προσθήκη της παράκτιας ζώνης στους στόχους του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού		
(δεν εντοπίζεται αντιστοίχιση με το κείμενο της Οδηγίας)	Άρθρο 6 Δομή του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού Η παράγραφος 4 περιέχει διατάξεις αναφορικά με τα χαρακτηριστικά μιας «Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής για το θαλάσσιο χώρο» η οποία κατά την πρώτη εφαρμογή των προτεινόμενων διατάξεων, είναι δυνατόν να καταρτίζεται χωρίς την ύπαρξη εγκεκριμένης Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής.	Η πρόβλεψη για κατάρτιση εθνικής χωρικής στρατηγικής για το θαλάσσιο χώρο, κατά την πρώτη περίοδο εφαρμογής του Νόμου, εφόσον δεν υπάρχει εγκεκριμένη Εθνική Χωρική Στρατηγική, φαίνεται να προσκρούει στις διατάξεις του Ν.4447/2016 «Χωρικός Σχεδιασμός – Βιώσιμη Ανάπτυξη και άλλες διατάξεις»	Σύμφωνα με τον Ν 4447/2016 καθορίζεται ότι: Α) το ισχύον Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού Αειφόρου Ανάπτυξης επέχει θέση Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής (άρθρο 12) και Β) η Εθνική Χωρική Στρατηγική είναι ένα κείμενο αρχών που εμπεριέχει τους βασικούς άξονες για τη βιώσιμη ανάπτυξη υποενοτήτων του εθνικού χώρου με ιδιαίτερη έμφαση -μεταξύ άλλων- στο θαλάσσιο νησιωτικό, ορεινό και παράκτιο χώρο (άρθρο 3 παρ. 1.στ). Συνεπώς ο όρος «Εθνική Χωρική Στρατηγική για το Θαλάσσιο Χώρο» δεν κρίνεται δόκιμος και δημιουργεί αντιφατικές προβλέψεις σε σχέση με το υφιστάμενο σύστημα χωρικού σχεδιασμού. Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται για λόγους αποφυγής δημιουργίας νομικών ασαφειών που ενδέχεται να οδηγήσουν σε κακή εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας, την απομάκρυνση των σχετικών διατάξεων περί αυτόνομης «Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής για το Θαλάσσιο Χώρο» και περί μη ύπαρξης Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής. Αντ' αυτών συστήνεται σε πρώτη φάση η κατάργηση της νέας Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής που θα εμπεριέχει, βάσει των όσων ορίζονται στην κείμενη νομοθεσία τις	ΥΨΗΛΗ

			απαραίτητες κατευθύνσεις (μεταξύ άλλων και) για τον θαλάσσιο χώρο. Στην παράγραφο 4 ορίζεται ότι τα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια αντιστοιχούν στο περιφερειακό επίπεδο σχεδιασμού του άρθρου 2 του ν. 4447/2016.	
άρθρο 6 Ελάχιστες απαιτήσεις για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό	Άρθρο 7 Ελάχιστες απαιτήσεις για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό Για να επιτευχθούν οι στόχοι του θεσμικού πλαισίου δίδεται βάση στη συνεκτικότητα μεταξύ του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού και του χωροταξικού σχεδιασμού του χερσαίου χώρου, η αρμόδια αρχή του άρθρου 14 κατά την κατάρτιση της «Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής για το Θαλάσσιο Χώρο» και των «Θαλάσσιων Χωροταξικών Σχεδίων»: 1. Λαμβάνει υπόψη: α) τις σχετικές δραστηριότητες και χρήσεις στα θαλάσσια ύδατα και στις παράκτιες ζώνες, β) τις αλληλεπιδράσεις ξηράς-θάλασσας, γ) τις περιβαλλοντικές, οικονομικές, κοινωνικές και πολιτιστικές παραμέτρους, καθώς και ζητήματα κλιματικής αλλαγής και ασφάλειας,	Ορίζονται μία σειρά από παραμέτρους που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τόσο στο πλαίσιο της Στρατηγικής όσο και στα «Θαλάσσια Χωροταξικά Σχέδια», ωστόσο εκφράζονται επιφυλάξεις ως προς τα μέσα και τους τρόπους που θα μπορεί να υλοποιηθεί ένα τόσο σύνθετο εγχείρημα. Η απόκλιση έγκειται στο γεγονός ότι με βάση της προβλέψεις της Οδηγίας θα έπρεπε τα κράτη μέλη να εξειδικεύουν και να προσδιορίζουν τα κατάλληλα μέσα, τα εργαλεία και τους τρόπους που θα επιτευχθούν οι ελάχιστες απαιτήσεις για το σχεδιασμό.	Δεν υπάρχει σαφής διαχωρισμός τι απαιτείται στο πλαίσιο κάθε διαδικασίας με αποτέλεσμα να δημιουργείται μία ασάφεια ως προς το επίπεδο που θα εξεταστούν και θα αναλυθούν οι εν λόγω παράμετροι κατά την υλοποίηση του σχεδιασμού. Για να επιτευχθούν οι στόχοι με ορθολογικό τρόπο, απαιτείται διαχωρισμός και αποσαφήνιση των απαιτήσεων στο κατάλληλο επίπεδο σχεδιασμού, το οποίο και θα πρέπει να προσδιοριστεί.	ΥΨΗΛΗ

	δ) τον ασφαλή ενεργειακό εφοδιασμό των νησιωτικών περιοχών και του ηπειρωτικού τμήματος της χώρας, 2. εξασφαλίζει τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων φορέων 3. οργανώνει τη χρήση των βέλτιστων διαθέσιμων δεδομένων 4. εξασφαλίζει τη διασυννοριακή συνεργασία με άλλα κράτη-μέλη, 5. προωθεί τη συνεργασία με τρίτες χώρες			
Άρθρο 8 Κατάρτιση των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων	Άρθρο 8 Περιεχόμενο του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός προσδιορίζει την κατανομή υφιστάμενων και μελλοντικών δραστηριοτήτων και χρήσεων στις θαλάσσιες περιοχές και στις παράκτιες ζώνες, για την επίτευξη των στόχων.	Απόκλιση ως προς τις προβλέψεις αναφορικά με τον σχεδιασμό χρήσεων στις παράκτιες ζώνες μέσω του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, αναμένεται να επιφέρουν ανατροπές στα υφιστάμενα σχέδια που ρυθμίζουν τις ίδιες παραμέτρους,	Ακόμη, έρχονται σε αντίθεση με το υφιστάμενο σύστημα χωρικού σχεδιασμού, όπως αυτό εγκρίθηκε με τον Ν 4447/2016, στο οποίο δεν υπάρχουν προβλέψεις για κανονιστικές ρυθμίσεις και καθορισμό χερσαίων χρήσεων γης με άλλα σχεδιαστικά εργαλεία. Επιπλέον, με τον τρόπο που ορίζεται η παράκτια ζώνη, αναμένεται σε αρκετές περιπτώσεις η χερσαία έκτασή της να εκτείνεται σε βάθος αρκετών χιλιομέτρων, επικαλύπτοντας ουσιαστικά υπάρχοντα ή υπό μελέτη σχέδια.. Θεωρείται νομικά παρακινδυνευμένος ο τρόπος καθώς και οι διατάξεις περί καθορισμού χρήσεων στο χερσαίο τμήμα τη παράκτιας ζώνης μέσω του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού, καθώς επιφέρουν ανατροπή του ισχύοντος συστήματος χωρικού σχεδιασμού.	ΥΨΗΛΗ

άρθρο 9 Συμμετοχή του κοινού	Άρθρο 9 Δημόσια διαβούλευση- Συμμετοχή του κοινού Η αρμόδια αρχή του άρθρου εξασφαλίζει, ήδη κατά το πρώιμο στάδιο κατάρτισης του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, τη δυνατότητα συμμετοχής σε δημόσια διαβούλευση των δημόσιων αρχών, των ενδιαφερόμενων φορέων, καθώς και του κοινού.	Δεν προσδιορίζει τους παραγωγικούς φορείς, την Κοινωνία των Πολιτών και τα εμπλεκόμενα μέρη που θα συμβάλλουν στην διαδικασία του σχεδιασμού.	Δεν προβλέπονται συγκεκριμένες προβλέψεις για τη συμμετοχή των παραγωγικών φορέων στη δημόσια διαβούλευση των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων, τη διαδικασία κατάρτισης κοκ. Τόσο η διεθνής εμπειρία όσο και ο Οδηγός για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό που εκδόθηκε από τη διακυβερνητική επιτροπή της UNESC, δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στις συμμετοχικές διαδικασίες κατά την εκπόνηση του ΘΧΣ>	ΥΨΗΛΗ
(δεν υπάρχει αντιστοίχιση με το κείμενο της Οδηγίας)	Άρθρο 15 Μεταβατικές Διατάξεις Οι μεταβατικές διατάξεις του Νόμου, αναμένεται να επιφέρουν ένα χάσμα στο σύστημα χωρικού σχεδιασμού, με παράλληλες ρυθμίσεις και προβλέψεις.	Οι μεταβατικές διατάξεις επιφέρουν σημαντικές ανατροπές στο σύστημα χερσαίου χωρικού σχεδιασμού όπως αυτό προσδιορίζεται στον Ν4447/2016. Τα προτεινόμενα ΘΧΣ ιεραρχούνται μερικώς και χωρίς προηγούμενη και επαρκώς αιτιολογημένη τεκμηρίωση (καθώς απουσιάζουν σχετικές αναφορές στην αιτιολογική έκθεση)	Μεταξύ άλλων, φαίνεται πως ακυρώνουν σε πρώτη φάση τα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια (ΠΧΠ) τα υφιστάμενα και μελλοντικά Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια (ΕΧΠ) καθώς με βάση τις μεταβατικές διατάξεις του Νόμου, στη πρώτη φάση του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού θα λαμβάνονται υπόψη οι κατευθύνσεις των εγκεκριμένων χωροταξικών σχεδίων ενώ σε επόμενη φάση σχεδιασμού τα θαλάσσια χωροταξικά θα υπερισχύουν των υπολοίπων. Στα σημεία αυτά θα πρέπει να δοθεί δέουσα προσοχή, καθώς δημιουργούν ένα παράλληλο και αλληλεπικαλυπτόμενο σύστημα σχεδιασμού, με προφανείς επιδράσεις στην πραγματοποίηση των επενδύσεων στο κράτος δικαίου, στην αποτελεσματική χρήση των πόρων και εν τέλει στη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος.	ΥΨΗΛΗ

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία με στοιχεία από Οδηγία 2014/89/ΕΕ και Ν.4546/2018 (ΦΕΚ 101/Α/12-06-2018).

Η ενσωμάτωση της σχετικής ευρωπαϊκής Οδηγίας από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας σηματοδοτεί μια σημαντική αλλαγή κατεύθυνσης για την αξιοποίηση του θαλάσσιου πλούτου και τη βιώσιμη ανάπτυξη, μέσω της επίσπευσης της διαδικασίας του ΘΧΣ. Κατανοώντας τις αυξημένες δυσκολίες αλλά και τις υπάρχουσες τεκμηριωμένες επιστημονικά διαφορετικές προσεγγίσεις στο σχεδιασμό του θαλάσσιου χώρου, προτείνονται οι ακόλουθες ενέργειες. Κεντρικός στόχος είναι η ομαλή μετάβαση προς έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό στον θαλάσσιο χώρο για την ενίσχυση της ανάπτυξης και την προσέλκυση επενδύσεων. Με βάση και τα στοιχεία ανάλυσης, τις διερευνήσεις αλλά και τις αξιολογήσεις που έγιναν στο πλαίσιο του παρόντος έργου, η μελέτη κατέληξε σε 12 προτάσεις Πολιτικής, οι οποίες στοχεύουν πρωτίστως στην ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης ελληνικής θαλάσσιας επιχειρηματικότητας και βιομηχανίας, με όρους βιώσιμης ανάπτυξης. Ειδικότερα:

- 1. Εκκίνηση των διαδικασιών κατάρτισης της (νέας) Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής κατά τις προβλέψεις του Ν. 4447/2016 και ενσωμάτωση του θαλάσσιου χώρου στο σχεδιασμό της.** Η Εθνική Χωρική Στρατηγική, η οποία προβλέπεται στο Ν. 4447/2016 με τη φιλοδοξία να αναβαθμίσει και εκσυγχρονίσει το υφιστάμενο Εθνικό Χωροταξικό Σχεδιασμό, αφορά στη βιώσιμη ανάπτυξη του εθνικού χώρου, παρέχοντας τις βασικές κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης, τους αναπτυξιακούς άξονες και τις δράσεις μέσω των οποίων θα υλοποιηθεί το επιθυμούμενο πρότυπο ανάπτυξης. Για πρώτη φορά δίνει τη δυνατότητα να ενσωματωθεί ο θαλάσσιος χώρος και για αυτό αποτελεί αδήριτη ανάγκη να εκκινήσει το συντομότερο δυνατόν, προκειμένου να υπάρξουν άμεσα κατευθύνσεις οργάνωσης και ανάπτυξης στη βάση ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού.
- 2. Άμεση ενεργοποίηση του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξίας.** Το γεγονός ότι μέχρι σήμερα δεν έχει ενεργοποιηθεί το Συμβούλιο σύμφωνα με τον Ν. 4447/2016, το αρμόδιο θεσμικό όργανο κοινωνικού διαλόγου και διαβούλευσης, πλήττει καίρια όχι μόνο τις εν εξελίξει διεργασίες, αλλά και την ουσία του σχεδιασμού.
- 3. Ένταξη του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού στο επίπεδο των Ειδικών Χωροταξικών Πλαισίων, αντί για το Περιφερειακό Επίπεδο.** Στο σύστημα χωρικού σχεδιασμού του Ν. 4447/2016⁴² προβλέπεται Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο

⁴² Βλ. άρθρα 3 και 5 Ν. 4447/2016 στα οποία αναφέρεται ρητώς ότι ο θαλάσσιος, νησιωτικός και παράκτιος χώρος εντάσσεται στην Εθνική Χωρική Στρατηγική και ότι αντικείμενο σχεδιασμού των Ειδικών Χωροταξικών Πλαισίων μπορούν να αποτελούν ιδίως οι παράκτιες, θαλάσσιες, νησιωτικές περιοχές, οι ορεινές και προβληματικές

- μεταξύ άλλων κατηγοριών - ιδίως για τον θαλάσσιο χώρο. Διαφορετικής φύσης σχεδιασμοί (π.χ. Περιφερειακό επίπεδο), εκτός του ότι προκαλούν νομική αβεβαιότητα καθώς δεν προβλέπονται στο Νόμο, προϋποθέτουν βαθιά γνώση του θαλάσσιου χώρου και ώριμα συστήματα σχεδιασμού, τα οποία δεν διαθέτουμε.

- 4. Εκπόνηση του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού αποκλειστικά στις θαλάσσιες περιοχές και απεμπλοκή από ρυθμίσεις που αφορούν στις παράκτιες περιοχές.** Η ένταξη των παράκτιων ζωνών⁴³ στο αντικείμενο σχεδιασμού και ρύθμισης του ΘΧΣ αναμένεται να επιφέρει ανάσχεση στο θαλάσσιο σχεδιασμό, καθώς ζητήματα όπως η οριοθέτηση της παράκτιας ζώνης, του αιγιαλού και της παραλίας παραμένουν ανοικτά εδώ και χρόνια. Εκτός των άλλων, οι παράκτιες περιοχές ρυθμίζονται ήδη (ανεπαρκώς και ανεπιτυχώς) από άλλα επίπεδα σχεδιασμού και συνεπώς δημιουργούνται σοβαρά νομικά ζητήματα από την εισαγωγή ενός ακόμη πλαισίου σχεδιασμού. Τέλος, οι προβλέψεις για σχεδιασμό και στην παράκτια ζώνη έρχονται σε πλήρη αντίθεση με το κείμενο της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ.
- 5. Αξιοποίηση συνεργειών του ΘΧΣ με τον θεσμοθετημένο τομεακό χωρικό σχεδιασμό στην κατεύθυνση της εξισορρόπησης και βελτίωσης του συντονισμού.** Ο ΘΧΣ πρέπει να εξισορροπήσει τους υφιστάμενους τομεακούς σχεδιασμούς (π.χ. ΕΠΧΣΑΑ Υδατοκαλλιεργειών, Τουρισμού και ΑΠΕ) και όχι να τους αγνοήσει, συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στην αποσαφήνιση, απλοποίηση και επομένως στην ενίσχυση της αποτελεσματικότητά τους. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να προβλεφθεί με σαφή τρόπο η σχέση και η ιεραρχία των ΘΧΣ στο σύστημα χωρικού σχεδιασμού της Ελλάδας.
- 6. Προσδιορισμός των διαθέσιμων εργαλείων σχεδιασμού του Θαλάσσιου Χώρου.** Οποιοδήποτε θεσμικό πλαίσιο για τον ΘΧΣ είναι απαραίτητο να περιλαμβάνει και προσδιορίζει τα σχεδιαστικά εργαλεία με βάση τα οποία θα υλοποιηθεί. Το υφιστάμενο Σχέδιο Νόμου δεν κινείται προς αυτήν την κατεύθυνση. Εμπειρία μπορεί να αντληθεί από άλλες ευρωπαϊκές χώρες: ενδεικτικά, στην Ολλανδία προβλέφθηκε ο «χάρτης ευκαιριών», ένα εργαλείο για την εφαρμογή του ΘΧΣ,

περιοχές κοκ.

⁴³ Ο ΘΧΣ, όπως αναφέρεται και στην Οδηγία, κατά την εκπόνησή του θεωρείται σκόπιμο να «λαμβάνει υπόψη τις αλληλεπιδράσεις στεριάς θάλασσας». Ενδεχομένως να θεωρείται σκόπιμο να είναι σε θέση να αξιολογεί και να κατηγοριοποιεί τη «διάδραση», ωστόσο κάτι τέτοιο θα πρέπει να γίνεται με σκοπό όχι την κανονιστική επίλυση των ζητημάτων, αλλά τον εντοπισμό και την παροχή κατευθύνσεων στο πλαίσιο του αρμόδιου (και κατάλληλου) σχεδιασμού με απώτερο στόχο την εξασφάλιση της συνεκτικότητας του χώρου.

μέσω του οποίου υποδεικνύονται πιθανές περιοχές αδειοδότησης δραστηριοτήτων.

- 7. Ολοκλήρωση της ψηφιοποίησης των θεσμικών γραμμών, των ζωνών και των δεδομένων του θαλάσσιου χώρου σε ενιαία βάση δεδομένων.** Η ψηφιοποίηση των δεδομένων, αξιοποιώντας τις διαθέσιμες τεχνολογικές λύσεις, θα συμβάλει στην απλούστευση και επιτάχυνση των διοικητικών διαδικασιών, στην ενίσχυση της διαφάνειας, αλλά και στη διευκόλυνση των αρμόδιων φορέων, οι οποίοι συχνά δαπανούν μεγάλα χρηματικά ποσά και πολύτιμο χρόνο για δεδομένα που ήδη υπάρχουν, λόγω άγνοιας ή ελλειπούς συντονισμού. Σημειώνεται δε ότι, είναι απολύτως αναγκαία η ολοκλήρωση της ψηφιοποίησης των θεσμικών γραμμών, πληροφοριών, όρων και χρήσεων γης σε ενιαία βάση δεδομένων, η οποία να αποτελεί σημείο αναφοράς για όλες τις αρμόδιες υπηρεσίες.
- 8. Ενσωμάτωση της διάστασης της κλιματικής αλλαγής στον ΘΧΣ.** Παρόλο που η χώρα έχει υποστηρίξει το σύνολο των διεθνών και ευρωπαϊκών αποφάσεων για την προστασία του κλίματος, εντούτοις, στην πράξη αποτυγχάνει να τις ενσωματώσει στο ΘΧΣ.
- 9. Δημιουργία πολυθεματικού “cluster” θαλάσσιας επιχειρηματικότητας.** Προτείνεται η δημιουργία ενός πολυθεματικού “cluster” που θα στοχεύει στην ανάπτυξη συνεργατικών σχηματισμών καινοτομίας, δίνοντας έμφαση στην εξασφάλιση της συμπληρωματικότητας και της διασύνδεσης μεταξύ θαλάσσιων και χερσαίων δραστηριοτήτων, στη λογική των δικτύων αξίας (value networks). Εμπειρία μπορεί να αντληθεί από πρωτοβουλίες του ιδιωτικού τομέα και ειδικότερα από το “cluster” της ναυτιλίας της χώρας.
- 10. Ενίσχυση της έρευνας στο θαλάσσιο περιβάλλον.** Ο αποτελεσματικός σχεδιασμός και διαχείριση απαιτούν έγκυρα και αξιόπιστα επιστημονικά δεδομένα και πληροφορίες που σήμερα απουσιάζουν. Είναι απαραίτητο να ενισχυθούν οι πόροι για την έρευνα στο θαλάσσιο περιβάλλον, καθώς η ανάπτυξη των σχετικών δραστηριοτήτων θα συμβάλει στην ανάπτυξη μίας νέας οικονομίας με σημαντικά στοιχεία καινοτομίας.
- 11. Πρόβλεψη διαδικασιών πολυεπίπεδης διακυβέρνησης.** Η διεθνής εμπειρία δεικνύει ότι τέτοιου τύπου σχεδιασμοί, ακριβώς επειδή εμπεριέχουν κατευθύνσεις για πολλές δραστηριότητες, πρέπει να εκπονούνται με την ενεργό συμμετοχή όλων

των συναρμόδιων Υπουργείων, ρυθμιστικών αρχών και παραγωγικών και λοιπών φορέων.

12. Ενίσχυση της διασυνοριακής συνεργασίας σε θέματα θαλάσσιου σχεδιασμού. Στο ΘΧΣ πρέπει να προβλεφθούν συντονισμένες ενέργειες διασυνοριακής συνεργασίας, σε διμερή ή πολυμερή βάση, έτσι ώστε ο σχεδιασμός να λαμβάνει υπόψη τις εξελίξεις και τους αντίστοιχους σχεδιασμούς των γειτονικών χωρών.

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ευθυγράμμιση της χώρας μας με την ευρωπαϊκή επιταγή του ΘΧΣ προϋποθέτει τον εντοπισμό των προκλήσεων και των ευκαιριών τόσο για την πολιτεία όσο και για την επιχειρηματικότητα, προκειμένου να αξιοποιηθούν προς όφελος της οικονομίας, της κοινωνίας και του περιβάλλοντος. Προς αυτή την κατεύθυνση επικεντρώθηκε και ο βασικός σκοπός της παρούσας μελέτης. Παράλληλα όμως θα πρέπει να μην παραγκωνιστεί η διερεύνηση ενδεχόμενων κινδύνων στην περίπτωση λανθασμένων ή αστοχών κατευθύνσεων ή τροπών που μπορεί να λάβει ο συγκεκριμένος σχεδιασμός.

Η ευρωπαϊκή εμπειρία χωρών που αυτή τη στιγμή βρίσκονται σε προχωρημένα στάδια ανάλογου σχεδιασμού, καθώς και η εμπειρία χωρών εκτός ΕΕ που αναδείχθηκαν πρωτοπόρες στο θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό (σε προγενέστερο ακόμη χρόνο από την εισαγωγή της Οδηγίας 201489/ΕΕ) θα πρέπει να αποτελέσει μία σημαντική εισροή τόσο προς τους υπευθύνους δημόσιους φορείς υλοποίησης του σχεδιασμού (στον Νόμο για τον ΘΧΣ ορίζεται ως Αρμόδια Αρχή ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας) όσο προς όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, τους φορείς, την κοινωνία των πολιτών (επιχειρήσεις, παραγωγικές δραστηριότητες που επηρεάζονται άμεσα από το σχεδιασμό, τοπικό πληθυσμό κ.κ.).

Ολοκληρωμένος χωροταξικός σχεδιασμός που θα προδιαγράφει την επιδιωκόμενη μελλοντική διάρθρωση του ενεργειακού συστήματος στο σύνολό του, θα καθορίζει τον οδικό χάρτη για την επίτευξη των στόχων, λαμβάνοντας υπόψη τις θετικές και αρνητικές συνέργειες μεταξύ τους και τέλος, θα προσδιορίζει τον χρονισμό όλων των αναγκαιών δράσεων σε επίπεδο θεσμών και υποδομών. Προς αυτή την κατεύθυνση κινούνται και τα κρίσιμα ζητήματα που αναδεικνύονται από την παρούσα μελέτη αναφορικά με τη βάση του Σχεδιασμού, δηλαδή το θεσμικό πλαίσιο που τον προδιαγράφει (βλ. Δ.65 και Δ.66) Προσεκτικές θεσμικές ρυθμίσεις που θα εγγυώνται τη σταθερότητα της αγοράς και θα διασφαλίζουν την άρση όλων των στρεβλώσεων και την ισότιμη πρόσβαση σε αυτή όλων των παραγωγών και τεχνολογιών. Χωρίς αυτές τις αρχικές ρυθμίσεις μία απορρυθμισμένη αγορά οδηγεί σε νέες στρεβλώσεις και σε μη αποδοτική χρήση των πόρων. Ενθάρρυνση της επιχειρηματικότητας έτσι ώστε, στο πλαίσιο του ΘΧΣ και των σταθερών κανόνων της αγοράς, να εδραιωθεί η εμπιστοσύνη των επενδυτών και να επιταχυνθεί η ανάκαμψη της οικονομίας.

Δ.65 Συνοπτική αποτίμηση του θεσμικού πλαισίου για τη χωρική οργάνωση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων Οδηγίας 2014/89/ΕΕ VS Νόμος 4546/2018 ΘΧΣ (ΦΕΚ 101/Α/12-06-2018)

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Θεματική	Οδηγία 2014/89/ΕΕ	Ν. 4546/2018	Κρίσιμα Ζητήματα
Πεδίο Εφαρμογής	Η παρούσα οδηγία...δεν εφαρμόζεται στα παράκτια ύδατα ή σε τμήματα αυτών που εμπίπτουν στον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό κράτους μέλους, εφόσον αυτό αναφέρεται στα θαλάσσια χωροταξικά σχέδιά του.	Ο παρών νόμος εφαρμόζεται στα θαλάσσια ύδατα και στις παράκτιες ζώνες	Προβληματισμοί για το Πλαίσιο ρύθμισης εγκατεστημένων παραγωγικών δραστηριοτήτων αλλά και των υποστηρικτικών εγκαταστάσεων (φόρτωσης, προβλήτες, λιμένες κ.λπ.), τουριστικές εγκαταστάσεις κ.λπ., στις παράκτιες ζώνες
Ορισμοί	ως «θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός» νοείται η διαδικασία με την οποία οι αρχές του οικείου κράτους μέλους αναλύουν και οργανώνουν τις ανθρώπινες δραστηριότητες στις θαλάσσιες περιοχές για την επίτευξη οικολογικών, οικονομικών και κοινωνικών στόχων	πέραν της ανάλυσης των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στις θαλάσσιες περιοχές προστίθεται η φράση «και στις παράκτιες»	Ο καθορισμός της παράκτιας ζώνης είναι μία σύνθετη, πολύπλοκη, επιστημονική διαδικασία, η οποία ανάλογα με τους σκοπούς ορίζεται με διαφορετικό τρόπο, κατόπιν μελέτης Η Ελλάδα δεν διαθέτει καθορισμένη παράκτια ζώνη
	Δεν περιλαμβάνεται ορισμός για την παράκτια ζώνη	Ορίζεται η Παράκτια Ζώνη	

Εκτός από τα θεσμικά ζητήματα του σχεδιασμού έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην προώθηση της έρευνας και της καινοτομίας, καθώς και στη μεγιστοποίηση της εγχώριας προστιθέμενης αξίας των επενδύσεων με την ενίσχυση της εγχώριας κατασκευαστικής βιομηχανίας και της εξωστρέφειάς της.

Δ.66 Συνοπτική αποτίμηση του θεσμικού πλαισίου για τη χωρική οργάνωση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων Νόμος 4546 /2018 VS Ν 4447/2016 Χωρικό Σχεδιασμό

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Θεματική	Ν. 4546/2018	Ν. 4447 /2016	Κρίσιμα Ζητήματα
Δομή του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού	Άρθρο 6 διατάξεις για τα χαρακτηριστικά μιας «Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής για το θαλάσσιο Χώρο»	Άρθρο 3 παρ. 1.στ' η Εθνική Χωρική Στρατηγική είναι ένα κείμενο αρχών που εμπεριέχει τους βασικούς άξονες για τη βιώσιμη ανάπτυξη υποενοτήτων του εθνικού χώρου με ιδιαίτερη έμφαση ...και στο θαλάσσιο, νησιωτικό και παράκτιο χώρο	Αντιφατικές προβλέψεις σε σχέση με το υφιστάμενο πλαίσιο χωρικού σχεδιασμού Απουσία θεσμοθετημένου Σχεδιασμού για τον Θαλάσσιο Χώρο στην Εθνική Κλίμακα
Θαλάσσια Χωροταξικά Σχέδια	Τα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια αντιστοιχούν στο περιφερειακό επίπεδο σχεδιασμού του άρθρου 2 του ν. 4447/2016.	Άρθρο 12 το ισχύον Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού Αειφόρου Ανάπτυξης επέχει θέση Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής Άρθρο 5 Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια (ΕΧΠ) για...παράκτιες, θαλάσσιες, νησιωτικές, ορεινές και προβληματικές περιοχές	Δεν προσδιορίζεται η ιεραρχία και η συσχέτιση με τα υφιστάμενα ή και νέα χωρικά σχέδια Δεν προσδιορίζεται η χωρική κλίμακα αναφοράς και μένουν ανοικτά τα ζητήματα οριοθέτησης των υποενοτήτων του θαλάσσιου χώρου που προορίζονται για σχεδιασμό.

Σήμερα, οι δραστηριότητες του ελληνικού θαλάσσιου χώρου που παρουσιάζουν ρυθμούς ανάπτυξης, οργανώνονται με βάση μεμονωμένες ή/και αποσπασματικές διαδικασίες αναπτυξιακού και τομεακού (κυρίως) χωρικού σχεδιασμού. Τα βασικότερα μειονεκτήματα αυτή της προσέγγισης είναι ότι στις περισσότερες των περιπτώσεων δεν προβλέπονται συνέργειες ή συμπληρωματικές δράσεις μεταξύ των τομέων δραστηριότητας, ενώ συχνά, λόγω του μεγάλου χρονικού διαστήματος μελέτης-θεσμοθέτησης του σχεδιασμού, η υπάρχουσα κατάσταση έχει μεταβληθεί και ο τελικός σχεδιασμός καθίσταται ανεπίκαιρος.

Με άλλα λόγια, δεν υφίσταται η αναγκαία συνεκτίμηση των επιπτώσεων αλλά και των ευκαιριών που απορρέουν από τις διάφορες δραστηριότητες, ενώ μειώνεται και ο μεταξύ τους συντονισμός. Γι' αυτό και τόσο η θαλάσσια όσο και η παράκτια οικονομική δραστηριότητα αντιμετωπίζουν προβλήματα:

α) σημαντικών καθυστερήσεων κατά την αδειοδοτική διαδικασία και την υλοποίηση, με αποτέλεσμα συχνά να ματαιώνονται επενδυτικά έργα (ενδεικτικά: η θεσμοθέτηση των Περιοχών Οργανωμένης Ανάπτυξης Υδατοκαλλιεργειών, η αδειοδότηση των υδατοδρομίων, η λειτουργία των καταδυτικών πάρκων, η έρευνα για τους υδρογονάνθρακες κοκ),

β) χαμηλού επενδυτικού ενδιαφέροντος λόγω της αβεβαιότητας που τους διέπει και του ελλείμματος ασφάλειας δικαίου, ιδίως στις περιπτώσεις όπου δεν είναι απολύτως ξεκάθαρο ότι προβλέπονται σε κάποιο θεσμοθετημένο χωρικό σχέδιο (ό,τι δεν προβλέπεται απαγορεύεται),

γ) συγκρούσεων λόγω αδυναμίας συντονισμού και συνεργειών μεταξύ των δραστηριοτήτων, παρόλο που από τη φύση του ο θαλάσσιος σχεδιασμός επιτρέπει την επάλληλη χωροθέτηση χρήσεων συμβατού χαρακτήρα,

δ) αδυναμίας απορρόφησης ευρωπαϊκών χρηματοδοτήσεων (χαρακτηριστικό παράδειγμα η μικρή απορρόφηση των χρηματοδοτήσεων από το ΕΠΑΛΘ), και

ε) χαμηλής βιωσιμότητας, καθώς δεν εντάσσονται σε ένα μακροχρόνιο σχεδιασμό και δεν υπάρχουν οι κατευθύνσεις για επενδύσεις σε νέους τομείς-κλειδιά με σημαντικά περιθώρια ανάπτυξης.

Αν και ο χώρος της θάλασσας αποτελεί προέκταση της στεριάς, στην πράξη ο ΘΧΣ, η μεθοδολογία και ο τρόπος προσέγγισής του, διαφέρει σε αρκετά σημεία από τον χερσαίο

χωροταξικό σχεδιασμό. Ουσιώδης διαφοροποίηση αποτελεί η δυνατότητα να χωροθετούνται επάλληλα χρήσεις διαφορετικού χαρακτήρα, καθώς ο σχεδιασμός μπορεί να συντελείται ταυτόχρονα και στις τρεις διαστάσεις του θαλάσσιου χώρου (πολυδιάστατος σχεδιασμός), το βυθό, τη στήλη ύδατος και την επιφάνεια, παρέχοντας τη δυνατότητα αξιοποίησης της ίδιας θαλάσσιας περιοχής για την ανάπτυξη περισσότερων της μιας χρήσης.

Η απουσία μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής για τον ελληνικό χώρο φαίνεται πως λειτουργεί σήμερα αποτρεπτικά στην προσέλκυση νέων επενδύσεων καθώς και στην υποστήριξη των υφιστάμενων. Επιπλέον, η απουσία ενός συνολικού σχεδιασμού, θεωρείται βέβαιο πως θα εγκλωβίσει επενδυτές αλλά και δημόσια διοίκηση σε πρακτικές του παρελθόντος, αποσπασματικές και αντιφατικές ρυθμίσεις αλλά και μέτρα πολιτικής (ενδεικτικό είναι το γεγονός της καθυστέρησης σημαντικών επενδυτικών σχεδίων στη χώρα μας πχ υδατοδρόμια, υποθαλάσσιοι αγωγοί ενέργειας, ΑΠΕ). Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός είναι μία σημαντική ευκαιρία για την χωρική οργάνωση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων που δεν θα πρέπει να χαθεί, καθώς αναμένεται να συμβάλει σημαντικά προς ένα φιλικότερο επενδυτικό περιβάλλον, παρέχοντας ένα πλαίσιο κανόνων χωρικής οργάνωσης με όρους βιωσιμότητας, που θα εκπέμπουν το σωστό μήνυμα προς τους επενδυτές.

Το γεγονός ότι μέσω του ΘΧΣ δίδεται η δυνατότητα να χωροθετούνται επάλληλα χρήσεις διαφορετικού χαρακτήρα, καθώς οι δραστηριότητες μπορεί να αναπτύσσονται ταυτόχρονα και στις τρεις διαστάσεις του θαλάσσιου χώρου, δηλαδή το βυθό, τη στήλη ύδατος και την επιφάνεια, επιτρέπει την αξιοποίηση της ίδιας θαλάσσιας περιοχής για την ανάπτυξη περισσότερων της μίας χρήσεων και την δημιουργία οικονομιών κλίμακας.

Θεωρείται πλέον επιβεβλημένο να τεθούν οι βάσεις για έναν αποτελεσματικό σχεδιασμό χωρίς επικαλύψεις και συγκρούσεις με τα υφιστάμενα πλαίσια (ειδικά χωροταξικά βιομηχανίας, τουρισμού, ΑΠΕ κοκ) αλλά με προβλέψεις συνεργειών μεταξύ των δραστηριοτήτων. Ο ΘΧΣ θα πρέπει να εξισορροπήσει τους υφιστάμενους τομεακούς σχεδιασμούς (π.χ. ΕΠΧΣΑΑ Υδατοκαλλιέργειών, Τουρισμού και ΑΠΕ), συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στην αποσαφήνιση, απλοποίηση και επομένως στην ενίσχυση της αποτελεσματικότητά τους. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να προβλεφθεί με σαφή τρόπο η σχέση και η ιεραρχία των ΘΧΣ στο σύστημα χωρικού σχεδιασμού της Ελλάδας. Ο νόμος Ν.4546/2018 που εισάγει τον ΘΧΣ περιορίστηκε σε μία απλή ενσωμάτωση της Οδηγίας,

ενώ ταυτόχρονα φαίνεται να περιπλέκει το καθεστώς που θα ισχύει από εδώ και στο εξής (ακολουθώντας της θεσμοθέτησης των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων) στον παράκτιο χώρο. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι δεν προσδιορίζει και τη χωρική κλίμακα του σχεδιασμού (τις θαλάσσιες χωρικές ενότητες), ένα ζήτημα που θα πρέπει να επιλυθεί το συντομότερο δυνατόν καθώς τα Σχέδια θα πρέπει να έχουν θεσμοθετηθεί μέχρι το 2021.

Η εμπειρία από την χωροθέτηση μεγάλων επενδύσεων δείχνει ότι ο σχεδιασμός θα πρέπει αν διασφαλίζει την απαραίτητη συνοχή και συντονισμό ώστε να εγγυάται μεγαλύτερη ασφάλεια δικαίου και να μπορεί να απελευθερώσει την αναπτυξιακή δυναμική. Θα πρέπει συνεπώς να γίνουν σημαντικές προσπάθειες προς αυτή τη κατεύθυνση και σε ότι αφορά τον σχεδιασμό του θαλάσσιου χώρου. Ο ανταγωνισμός που επικρατεί για τις διαφορετικές εγκαταστάσεις, δραστηριότητες και κλάδους οικονομικής ανάπτυξης, επιβάλλει μια αποτελεσματική και ολοκληρωμένη διαχείριση, ώστε αφενός να αποφευχθούν οι πιθανές συγκρούσεις και αφετέρου να δημιουργηθούν συνέργειες μεταξύ διαφορετικών και όχι πάντα συγκρουόμενων δραστηριοτήτων.

Η ενσωμάτωση της ευρωπαϊκής Οδηγίας από το ΥΠΕΝ σηματοδοτεί μια σημαντική αλλαγή κατεύθυνσης για την αξιοποίηση του θαλάσσιου πλούτου και τη βιώσιμη χρήση των θαλάσσιων πόρων. Σήμερα, υπάρχουν αυξημένες δυσκολίες αλλά και τεκμηριωμένες επιστημονικά διαφορετικές προσεγγίσεις στο σχεδιασμό του θαλάσσιου χώρου. Θα πρέπει ωστόσο να υπάρξει ιδιαίτερη προσοχή στην επιλογή και την προδιαγραφή των σχεδιαστικών εργαλείων. Τόσο το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο όσο και η εμπειρία από την εφαρμογή ανάλογων πολιτικών δίνει ιδιαίτερη έμφαση στη διασφάλιση μίας ομαλής μετάβασης προς έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό στον θαλάσσιο χώρο. Η ενίσχυση της ανάπτυξης και την προσέλκυση επενδύσεων και βιώσιμων θέσεων εργασίας τίθεται στο επίκεντρο των σχετικών πολιτικών, και θα πρέπει να λαμβάνεται ιδιαίτερη μέριμνα από τα κράτη μέλη προς αυτή την κατεύθυνση. Παράλληλα, έντονη είναι η αναγκαιότητα διεπιστημονικής, πολυεπίπεδης και διαβουλευτικής προσέγγισης στο σχεδιασμό ώστε να εξυπηρετηθούν ισόρροπα όλοι οι στόχοι που συναντώνται στο θαλάσσιο χώρο -και στις τρεις διαστάσεις του.

Οι προτάσεις πολιτικής που παρουσιάστηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο κινούνται γύρω από τους ακόλουθους άξονες/αρχές:

- ✓ **Ο σχεδιασμός** (κατευθυντήριος και ρυθμιστικός) **του παράκτιου χώρου** (αιγιαλός

+ παραλία + ζώνη αλληλεπίδρασης) **θα πρέπει να εξακολουθήσει να διέπεται από τις κατευθύνσεις και ρυθμίσεις του χερσαίου χωρικού σχεδιασμού.**

- ✓ **Άμεση κατάρτιση της Νέας Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής** στην οποία πλέον (μετά το Ν. 4447/2016) ενσωματώνεται ο θαλάσσιος χώρος ως οργανικό και ισοβαρές τμήμα της.
- ✓ **Αποσαφήνιση/καθορισμός των θαλάσσιων χωρικών ενοτήτων και της κλίμακας εφαρμογής του σχεδιασμού, και των εργαλείων σχεδιασμού** καθώς οι σχετικές διατυπώσεις στο Νόμο θεωρούνται σχετικά ρευστές/ασαφείς.
- ✓ **Ένταξη του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού στο επίπεδο των Ειδικών Χωροταξικών Πλαισίων**, Θέσπιση Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τις Θαλάσσιες Περιοχές, λαμβάνοντας υπόψη τον θεσμοθετημένο ή εν εξελίξει τομεακό χωρικό σχεδιασμό ώστε να αποφευχθούν αντιφατικές προβλέψεις.
- ✓ **Ολοκλήρωση της ψηφιοποίησης των θεσμικών γραμμών, των ζωνών και των δεδομένων του θαλάσσιου χώρου** σε ενιαία βάση δεδομένων.
- ✓ **Πρόβλεψη διαδικασιών πολυεπίπεδης διακυβέρνησης:** Δημιουργία ειδικής μόνιμης υπο-επιτροπής θαλάσσιας χωροταξίας στο πλαίσιο του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξίας).
- ✓ **Ενίσχυση της διασυνοριακής συνεργασίας** σε θέματα θαλάσσιου σχεδιασμού.
- ✓ **Ενίσχυση της έρευνας στο θαλάσσιο περιβάλλον** (χρηματοδότηση, ερευνητικά προγράμματα, δια τμηματικά προγράμματα σπουδών).
- ✓ **Δημιουργία πολυθεματικού “cluster” θαλάσσιας επιχειρηματικότητας.**
- ✓ **Ενσωμάτωση της διάστασης της κλιματικής αλλαγής στον ΘΧΣ.**
- ✓ **Ανάδειξη της Γαλάζιας Ενέργειας ως άξονα προτεραιότητας στην Εθνική Χωρική Στρατηγική.**

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση

Βασενχόβεν, Λ. (2017), *Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός. Ευρώπη και Ελλάδα*, Ηράκλειο: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης

Ινστιτούτο του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΙΝΣΕΤΕ) και GBR Consulting, (2018) Συνθετική μελέτη για τον Ναυτικό Τουρισμό (yachting, κρουαζιέρα και ακτοπλοΐα) διαθέσιμη στο: «http://www.insete.gr/Portals/0/meletes-INSETE/06/2018_Nautical_Tourism_Economic_Impact.pdf».

Κοκκώσης, Χ. και Παπαθεοχάρη, Θ. (2015) «Σύνδεση θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιας Ζώνης» Πρακτικά 4^{ου} Πανελλήνιου Συνεδρίου Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Μπεριάτος, Η. και Παπαγεωργίου, Μ. (2010) «Η Χωροταξία του Παράκτιου και Θαλάσσιου Χώρου: Η Περίπτωση της Ελλάδας στη Μεσόγειο» στο Μπεριάτος, Η. και Παπαγεωργίου, Μ. (επιμ.) *Χωροταξία-Πολεοδομία-Περιβάλλον στον 21ο Αιώνα Ελλάδα-Μεσόγειος*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, σ. 189-204.

Οδηγία 2014/89/ΕΕ «Περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό», Διαθέσιμο στο: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2014.257.01.0135.01.ELL] Πρόσβαση στις 26/06/2018

Οικονόμου, Δ. (2013), «Θαλάσσια Χωροταξία», Πρακτικά Συνεδρίου *Γαλάζια Ανάπτυξη στον θαλάσσιο Χώρο*, Ρόδος.

Παπαγεωργίου, Μ. (2015) «Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός και θαλάσσιες Χρήσεις: εφαρμογές και πρακτικές στην Ελλάδα» Πρακτικά 4^{ου} Πανελλήνιου Συνεδρίου Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

ΣΕΒ-Σύνδεσμος Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών (2018) «Η χωροταξία ως προϋπόθεση ανάπτυξης», Διαθέσιμο στο: [http://www.sev.org.gr/Uploads/Documents/50004/4SPECIAL_REPORT_Spatial.pdf].

ΣΕΒ-Σύνδεσμος Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών (2018) “12 θέσεις για έναν θαλάσσιο χωρικό σχεδιασμό με αναπτυξιακό πρόσημο”, Διαθέσιμο στο:

[http://www.sev.org.gr/Uploads/Documents/51019/SPECIAL%20REPORT%20%CE%A3%CE%95%CE%92_MSP_28_3_2018l.pdf], Πρόσβαση στις 26/06/2018

Τράπεζα της Ελλάδος (2018), ‘Εξελίξεις στο ταξιδιωτικό ισοζύγιο πληρωμών’, Δελτίο Τύπου, Διαθέσιμο στο: [https://www.bankofgreece.gr/Pages/el/Bank/News/PressReleases/Displtem.aspx?Item_ID=5992&List_ID=1af869f3-57fb-4de6-b9ae-bdfd83c66c95&Filter_by=DT], Πρόσβαση στις 26/06/2018

Ξενόγλωσση

Beriatos, E. and Papageorgiou, M. (2011), “Maritime and coastal spatial planning: the case of Greece and the Mediterranean”, *Proceedings of the International Congress Sustainable Development and Planning V*, New Forest (UK), pp. 3 – 17

Coccossis, H., & Beriatos, E. (2016) ‘Spatial development and planning, marine spatial planning and integrated coastal zone management’, *Aeichoros*, (23), pp.4–11, (In Greek).

Commission Green Paper: Towards a future Maritime Policy for the Union: a European vision for the oceans and seas (COM/2006/275). [Online]. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52006DC0275%2801%29> (Accessed: 11-04-2018)

Commission Staff working document A Sustainable Blue Growth Agenda for the Baltic Sea Region (SWD/2014/167) [Online]. Available at: http://ec.europa.eu/newsroom/mare/document.cfm?action=display&doc_id=5663 (Accessed: 23-03-2018)

Communication: A stronger and renewed strategic partnership with the EU's outermost regions (COM/2017/623). [Online]. Available at: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/el/TXT/?uri=CELEX:52017DC0623> (Accessed: 09-04-2018)

Communication: An Initiative for the sustainable development of the blue economy in the western Mediterranean (COM/2017/183). [Online]. Available at:

<http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2017/EN/COM-2017-183-F1-EN-MAIN-PART-1.PDF> (Accessed: 09-04-2018)

Communication: Action Plan for a Maritime Strategy in the Atlantic Area (COM/2013/279). [Online]. Available at: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2013/EN/1-2013-279-EN-F1-1.Pdf> (Accessed: 05-05-2018)

Communication: Better situational awareness by enhanced cooperation across maritime surveillance authorities: next steps within the Common Information Sharing Environment for the EU maritime domain (COM/2014/451). [Online]. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52014DC0451> (Accessed: 09-04-2018)

Communication: Blue Growth opportunities for marine and maritime sustainable growth (COM/2012/494). [Online]. Available at: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/publications/documents/blue-growth_en.pdf (Accessed: 11-04-2018)

Communication: Concerning the European Union Strategy for the Adriatic and Ionian Region (COM/2014/357). [Online]. Available at: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/cooperate/adriat_ionian/pdf/com_357_en.pdf (Accessed: 09-04-2018)

Communication: Developing a Maritime Strategy for the Atlantic Ocean Area (COM/2011/782). [Online]. Available at: [https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j4nvke1fm2yd1u0_j9vvik7m1c3gyxp/vkcwedx8s7xg/v=s7z/f=/com\(2011\)782_en.pdf](https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j4nvke1fm2yd1u0_j9vvik7m1c3gyxp/vkcwedx8s7xg/v=s7z/f=/com(2011)782_en.pdf) (Accessed: 12-03-2018)

Communication: Europe Strategy 2020 A strategy for smart, sustainable and inclusive growth, (COM/2010/2020). [Online]. Available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:2020:FIN:EN:PDF> (Accessed: 09-04-2018)

Communication: Innovation in the Blue Economy: realizing the potential of our seas and oceans for jobs and growth (COM/2014/254). [Online]. Available at: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=COM:2014:254:REV1&from=EN> (Accessed: 09-04-2018)

- Communication: Marine knowledge 2020, Marine data and observation for smart and sustainable growth (COM/2010/461). [Online]. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52010DC0461> (Accessed: 12-04-2018)
- Communication: Towards an Integrated Maritime Policy for better governance in the Mediterranean (COM/2009/466). [Online]. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52009DC0466> (Accessed: 11-04-2018)
- Convention on Biological Diversity –CBD, Rio de Janeiro, 1992. [Online]. Available at: <https://www.cbd.int/convention/text/default.shtml> (Accessed: 10-04-2018)
- Convention on Wetlands of International Importance, Ramsar, 1971. [Online]. Available at: <https://www.ramsar.org/about-the-ramsar-convention> (Accessed: 09-04-2018)
- Council Decision of 13 September 2010 concerning the conclusion, on behalf of the European Union, of the Protocol on Integrated Coastal Zone Management in the Mediterranean to the Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean (2010/631/EU). [Online]. Available at: URL <http://ec.europa.eu/world/agreements/downloadFile.do?fileId=15371> (Accessed: 11-04-2018)
- Directive 2008/56/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 establishing a framework for community action in the field of marine environmental policy Marine Strategy Framework Directive [Online]. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32008L0056> (Accessed: 07-04-2018)
- Directive 2009/147/EC of the European parliament and of the council of 30 November 2009 on the conservation of wild birds, [Online]. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009L0147&from=EL> (Accessed: 19-03-2018)
- Directive 2014/89/EU for establishing a framework for maritime spatial planning. [Online]. Available at: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2014.257.01.0135.01.ENG%20 (Accessed: 09-04-2018)
- Duhr, S., Stead, D. and Zonneveld, A. (2007) 'The Europeanization of spatial planning through territorial cooperation', *Planning Practice & Research*, (22:3), pp.291-307, DOI: 10.1080/02697450701688245.

- Economou, D. (2000) 'Spatial planning system. Greek reality and international experience', *Review of Social Research*, (102), pp.3–58. (In Greek)
- Ehler, Ch., and Douvere F. (2009) *Marine Spatial Planning: a step by step approach toward ecosystem-based management*, Intergovernmental Oceanographic Commission and Man and the Biosphere Programme, [Online]. Available at <http://unesdoc.unesco.org/images/0018/001865/186559e.pdf> (Accessed: 16-03-2018)
- European Commission Press Release Brussels, 7 December 2017 European integrated maritime policy: Commission decides to refer Bulgaria, Finland and Greece to the Court, [Online]. Available at http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-4774_en.htm (Accessed: 16-03-2018)
- Green Paper Marine Knowledge 2020: from seabed mapping to ocean forecasting (COM/2012/473). [Online]. Available at: https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/marine-knowledge-2020-green-paper_en.pdf (Accessed: 09-04-2018)
- Joint Communication for an integrated European Union policy for the Arctic (COM/2016/21). [Online]. Available at: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/10101/2016/EN/10101-2016-21-EN-F1-1.PDF> (Accessed: 09-04-2018)
- Joint Staff Working Document Black Sea Synergy: review of a regional cooperation initiative (SWD/2015/6). [Online]. Available at: http://ec.europa.eu/environment/international_issues/pdf/Joint%20Staff%20working%20document%20-Black%20Sea.pdf (Accessed: 09-04-2018)
- Kunzmann, K. (2007) 'The Europeanization of Spatial Planning' in Adams, N., Alden, J. and Harris, N. (ed.) *Regional Development and Spatial Planning in an Enlarged European Union*, London: Routledge, pp. 43-64.
- Kyvelou, S. (2016) 'Marine spatial planning under a geo-philosophical, geographical and geopolitical point of view', in Kyvelou, S. (ed.) *Maritime spatial issues: The maritime dimension of territorial cohesion, marine spatial planning – sustainable blue growth*, pp. 37–62, Athens: Kritiki (in Greek).

Lalenis, K. and Papatheoharis, I. (2016) 'Gaps between legal – institutional frameworks and implementations in Mediterranean coastline management. Existing practices and impediments to implementation at the local level', Aeichoros, (23), pp.12-40

Limassol Declaration on a Marine and Maritime Agenda for growth and jobs, 2012. [Online]. Available at: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/documents/limassol_en.pdf (Accessed: 09-04-2018)

Mediterranean Action Plan, 1976 (MAP). [Online]. Available at http://wedocs.unep.org/bitstream/id/53143/convention_eng.pdf (Accessed: 15-04-2018)

Mediterranean Action Plan phase II (MAPII), 1995. [Online]. Available at: <https://wedocs.unep.org/rest/bitstreams/2467/retrieve> (Accessed: 09-04-2018)

Opengov (2016) 'Public consultation on Draft Law for Maritime Spatial Planning – Harmonization with Directive 2014/89/EU (in Greek)'. [Online]. Available at: <http://www.opengov.gr/minenv/?p=8369> (Accessed: 09-04-2018)

Recommendation of the European Parliament and of the Council of 30 May 2002 concerning the implementation of Integrated Coastal Zone Management in Europe (2002/413/EC). [Online]. Available at: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32002H0413> (Accessed: 01-04-2018)

Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future, Brundtland Report, 1987. [Online]. Available at: www.un-documents.net/our-common-future.pdf (Accessed: 03-04-2018)

United Nations Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 1982. [Online]. Available at: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm (Accessed: 09-04-2018)

UNEP (2016) Mediterranean strategy for sustainable development 2016-2025 [Online]. Available at: https://planbleu.org/sites/default/files/publications/mssd_2016-2025_final.pdf (Accessed: 15-03-2018)

Wassenhoven, L. (2017) Maritime Spatial Planning in Europe and Greece. Heraklion: Crete University Press. (In Greek)

COM 2006/275 final (2006), “Towards a future Maritime Policy for the Union: A European Vision for the Oceans and Seas”, διαθέσιμο στο:

[http://europa.eu/documents/comm/green_papers/pdf/com_2006_0275_en.pdf] Πρόσβαση στις 26/06/2018

COM 2007/574 final (2007), “Conclusions from the Consultation on a European Maritime Policy”, Commission of the European Communities, διαθέσιμο στο:

[<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0574:FIN:EN:PDF>], Πρόσβαση στις 26/06/2018

COM 2007/575 final (2007), “An Integrated Maritime Policy for the European Union”, Commission of the European Communities, διαθέσιμο στο:

[<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0575:FIN:EN:PDF>], Πρόσβαση στις 26/06/2018

Douvere, F. (2010), *Marine spatial planning: Concepts. Current practice and linkages to other management approaches*, Belgium: Ghent University.

Ehler, C. and Douvere, F. (2009), “Marine Spatial Planning: a step-by-step approach toward ecosystem-based management” *Intergovernmental Oceanographic Commission and Man and the Biosphere Programme*. IOC Manual and Guides No. 53, ICAM Dossier No. 6. Paris: UNESCO