



PHAROS4MPAs

**ΔΙΑΦΥΛΑΞΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ
ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΩΝ
ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΗΣ ΓΑΛΑΖΙΑΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ
ΘΑΛΑΣΣΑ:**

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

**ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ
ΕΚΘΕΣΗ
ΙΟΥΝΙΟΣ 2019**



ΤΟΜΕΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ ΘΠΠ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΑΣ:

ΑΥΞΑΝΟΜΕΝΕΣ ΑΛΛΗΛΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ

Η παγκόσμια βιομηχανία της θαλάσσιας κρουαζιέρας έχει επεκταθεί ταχύτατα τις πρόσφατες δεκαετίες, σημειώνοντας την περίοδο 1990-2020 σύνθετο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης επιβατών της τάξεως του 6,63%. Πολλοί παράγοντες έχουν συμβάλει στην ανάπτυξη αυτή όπως, μεταξύ άλλων, η διαρκώς αυξανόμενη χωρητικότητα των πλοίων, η μεγαλύτερη διαθεσιμότητα των λιμένων, οι νέες τεχνολογίες, καθώς και η διοργάνωση δραστηριοτήτων, τόσο εν πλω όσο και στην ξηρά για την ικανοποίηση των αυξανόμενων τουριστικών απαιτήσεων.

Οι δραστηριότητες κρουαζιέρας στη Μεσόγειο και τις όμορες θάλασσες αναπτύσσονται ταχύτατα: ενώ το 2007 είχαν καταγραφεί 8,7 εκατομμύρια επιβάτες κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, το 2018 ο αριθμός τους ξεπέρασε τα 25 εκατομμύρια. Ο τουρισμός κρουαζιέρας, εξάλλου, αλλάζει ταχύτατα καθώς τα πλοία έχουν εξελιχθεί – τον 20ο αιώνα τα κρουαζιερόπλοια μετέφεραν λιγότερους από χίλιους επιβάτες, ενώ τα σημερινά υπερ-κρουαζιερόπλοια είναι σε θέση να μεταφέρουν πάνω από 6.000 επιβάτες και 2.000 πλήρωμα. Ως αποτέλεσμα, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις αυξάνονται τόσο σε όγκο όσο και σε ένταση.

Οι τάσεις αυτές ασκούν όλο και μεγαλύτερη πίεση σε ορισμένες Θαλάσσιες Προστατευόμενες Περιοχές (ΘΠΠ).

Κρουαζιέρες διεξάγονται κοντά σε αρκετές από τις ΘΠΠ της Μεσογείου - και ενίοτε εντός τους - δημιουργώντας σοβαρό κίνδυνο για την προστασία των κυριότερων εστιών βιοποικιλότητας. Τα παραδείγματα είναι πολλά: ιδιαίτερα δημοφιλείς ατραξιόν σε κρουαζιέρες είναι η ΘΠΠ του Portofino στην Ιταλία, καθώς και η Ειδική Προστατευμένη Περιοχή του Kas-Kecona στην Τουρκία. Άλλες ΘΠΠ, όπως το Εθνικό Πάρκο του Calanques (Γαλλία) ή του Scandola (Γαλλία), βρίσκονται πολύ κοντά σε μεγάλα λιμάνια και οδούς που χρησιμοποιούνται από κρουαζιερόπλοια. Στην περίπτωση μάλιστα της Βενετίας, το λιμάνι των κρουαζιερόπλοιων βρίσκεται μέσα σε περιοχή του θαλάσσιου δικτύου Natura 2000.

Η πίεση που ασκεί ο τομέας της κρουαζιέρας στις ΘΠΠ και άλλες οικολογικά σημαντικές περιοχές αναμένεται να συνεχίσει να αυξάνεται και από αυτή την άποψη. Οι δημόσιες αρχές σε όλη την περιοχή της Μεσογείου οφείλουν να διαδραματίσουν μείζονα ρόλο από πλευράς επίβλεψης και διαχείρισης της κατάστασης γενικότερα. Έχει πλέον καταστεί σαφές ότι πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες περιορισμού των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της κρουαζιέρας όσο το δυνατόν περισσότερο, ιδιαίτερα σε οικολογικά ευάλωτες περιοχές. Οι στρατηγικές που θα επιλεγούν, ωστόσο, πρέπει να είναι ορθολογικές και πρακτικές και να αναγνωρίζουν ότι τα κρουαζιερόπλοια δεν θα σταματήσουν, κατά πάσα πιθανότητα, να επισκέπτονται δημοφιλείς προορισμούς. Με προσεκτική διαχείριση, οι συνεργατικές, πολυμερείς διαδικασίες θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού (ΘΧΣ) μπορούν να συμβάλουν αρκετά στην εξεύρεση αποτελεσματικών συμβιβαστικών λύσεων μεταξύ οικονομικών και περιβαλλοντικών απαιτήσεων.

Λαμβάνοντας υπόψη τις εν λόγω διαδικασίες, το παρόν ενημερωτικό σημείωμα επισημαίνει τις κυριότερες επιπτώσεις του τομέα της κρουαζιέρας για τις ΘΠΠ της Μεσογείου και προτείνει λύσεις μέσα από την άσκηση πολιτικών.



ΕΝΑΕΡΙΑ ΑΠΟΨΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΒΑΛΕΤΑ, ΜΑΛΤΑ
© VALLETTA CRUISE PORT

ΤΟΜΕΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ: ΚΥΡΙΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Παρόλο που τα σύγχρονα πλοία έχουν περιορίσει σημαντικά τον περιβαλλοντικό τους αντίκτυπο σε σχέση με το μέγεθός τους, οι κρουαζιέρες παραμένουν μια από τις σημαντικότερες αιτίες ηχορύπανσης, όπως και ρύπανσης του αέρα και της θάλασσας.

Ενώ όμως η χωρητικότητα των μεγαλύτερων από τα νέα κρουαζιερόπλοια με δυνατότητα φιλοξενίας μέχρι και 8.000 επιβατών - ήτοι το μέγεθος μιας μικρής πόλης της Μεσογείου - συνιστά έναν από τους βασικότερους παράγοντες που διαμορφώνουν τον αντίκτυπο του τομέα, τα μικρότερα μεγέθους κρουαζιερόπλοια μπορούν επίσης να βλάψουν το θαλάσσιο περιβάλλον.

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ	
ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΚΑΙ ΕΚΡΟΕΣ	Στερεά απόβλητα	Συχνά, οι πρακτικές διαχείρισης των αποβλήτων στα κρουαζιερόπλοια δεν πληρούν επαρκώς τα επίπεδα διάθεσης κοινοτικών και επικινδύνων αποβλήτων.
	Υγρά απόβλητα	Οι εκπομπές υγρών αποβλήτων μειώνουν τα επίπεδα του οξυγόνου στη θάλασσα και αυξάνουν την πιθανότητα έξαρσης του πλαγκτόν. Επιπλέον, τα υγρά απόβλητα περιέχουν βακτηρίδια και ιούς που ενδέχεται να απελευθερωθούν στη θάλασσα και να μεταδοθούν σε άλλους οργανισμούς.
	Ύδατα έρματος	Τα ύδατα έρματος ενδέχεται να περιέχουν υγρά απόβλητα, πετρέλαιο και άλλους υδρογονάνθρακες, βακτηρίδια και εισβάλλοντα είδη. Συνεπώς, ενέχουν πληθώρα επιπτώσεων για τους θαλάσσιους πόρους, την ανθρώπινη υγεία, το οικοσύστημα και τις οικονομικές δραστηριότητες που εξαρτώνται από αυτό.
	Αντιαποθετικές επιστρώσεις	Οι αντιαποθετικές επιστρώσεις περιέχουν υψηλές συγκεντρώσεις βιοκτόνων που ενδέχεται να βλάψουν σοβαρά τους θαλάσσιους οργανισμούς.
	Υδρογονάνθρακες	Οι ρυπογόνοι υδρογονάνθρακες εισέρχονται στο θαλάσσιο περιβάλλον μέσω δραστηριοτήτων «ρουτίνας», όπως η απόρριψη υδάτων έρματος και σεντινόνερων, καθώς και μέσω της φόρτωσης καυσίμου.
	Όξινη βροχή	Το φαινόμενο προκαλείται από τις εκπομπές οξειδίων του θείου (SOx) και του αζώτου (NOx). Η όξινη βροχή μπορεί να πλήξει περιοχές σε μεγάλη απόσταση από το σημείο των εκπομπών.
	Ατμοσφαιρική ρύπανση	Οι αέριες εκπομπές προκαλούν τοπικά φαινόμενα αιθαλομίχλης και όζοντος στο επίπεδο του εδάφους, αυξάνοντας την όξυνση των ωκεανών και συμβάλλοντας στην παγκόσμια κλιματική αλλαγή. Τα κρουαζιερόπλοια, επίσης, επιβαρύνουν την ατμοσφαιρική ρύπανση των λιμένων.
ΦΥΣΙΚΕΣ ΟΧΛΗΣΕΙΣ	Συγκρούσεις	Μεγάλη ανησυχία προκαλεί το φαινόμενο της σύγκρουσης των πλοίων με θαλάσσια θηλαστικά και χελώνες. Η ταχύτητα και ο όγκος των πλοίων έχουν τα τελευταία χρόνια αυξηθεί σημαντικά, όπως ακριβώς και ο συνολικός αριθμός πλοίων, με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι πιθανότητες σύγκρουσης.
	Ηχορύπανση	Ο θόρυβος από τις μηχανές των πλοίων μπορεί να αλλάξει τα οικοσυστήματα μέσω της εκτόπισης ιχθύων ή/και θηρευτών.
	Φωτορύπανση	Η φωτορύπανση που προκαλούν τα κατάφωτα πλοία δημιουργεί προβλήματα σε είδη που χρειάζονται σκοτάδι για να προσανατολιστούν στο πλαίσιο των καθημερινών και εποχιακών τους μετακινήσεων, της εξεύρεσης τροφής και της αναπαραγωγής τους.



ΡΙΝΟΔΕΛΦΙΝΟ (TURSIOPS TRUNCATUS) ΚΑΙ ΤΟ COSTA MEDITERRANEAN ΣΤΗ ΒΟΡΕΙΑ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ
© BLUE WORLD INSTITUTE

ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΑΡΧΕΣ: ΚΥΡΙΟΙ ΡΟΛΟΙ

Οι δημόσιες αρχές δύνανται να διαδραματίσουν κεντρικό ρόλο στην ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων του τομέα της κρουαζιέρα για τις ΘΠΠ, ειδικότερα:

- **Οι δημόσιες περιβαλλοντικές αρχές** μπορούν να δώσουν έμφαση σε θέματα που αφορούν περιοχές ιδιαίτερα εκτεθειμένες σε επιπτώσεις/απειλές που προέρχονται από τον τομέα της κρουαζιέρας. Οι διαδικασίες θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού (ΘΧΣ) είναι ευκαιρία διεξαγωγής διατομεακού διαλόγου: οι δημόσιες αρχές μπορούν να λειτουργήσουν ως κινητήριες δυνάμεις για την εξεύρεση λύσεων, ενθαρρύνοντας τη δέσμευση των εκπροσώπων του τομέα της κρουαζιέρας, αλλά και των λιμενικών αρχών, των ειδικών περιβαλλοντικής προστασίας και των υπεύθυνων διαχείρισης των ΘΠΠ.
- **Οι τοπικές αρχές** μπορούν να διαδραματίσουν εξίσου σημαντικό ρόλο, προάγοντας την ευαισθητοποίηση όσον αφορά τις επιπτώσεις που απορρέουν ή τους κινδύνους που ενέχει η κυκλοφορία κρουαζιερόπλοιων στις ΘΠΠ που βρίσκονται εντός της επικράτειάς τους. Εφόσον είναι απαραίτητο, μπορούν να απευθυνθούν σε υψηλότερα επίπεδα λήψης αποφάσεων και να θέσουν ζήτημα καλύτερης προστασίας των ΘΠΠ.

ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΑΡΧΕΣ

- Οι εθνικές αρχές οφείλουν να επιβάλουν σαφείς περιορισμούς και περιμετρικές ζώνες στο θέμα της ελάχιστης απόστασης πλεύσης, πρόσδεσης ή ελλιμενισμού των κρουαζιερόπλοιων από τα όρια των ΘΠΠ. Το παραπάνω θα συμβάλει στην ελαχιστοποίηση των υφιστάμενων επιπτώσεων και θα εξισορροπήσει το αυξανόμενο ενδιαφέρον από πλευράς του τομέα για την επίσκεψη σε αυτές τις περιοχές.
- Οι εθνικές περιβαλλοντικές αρχές οφείλουν να προωθούν την συνεχή παρακολούθηση των δραστηριοτήτων του τομέα της κρουαζιέρας στο πλαίσιο στενής συνεργασίας μεταξύ φορέων διαχείρισης των ΘΠΠ και αρμόδιων δημοσίων αρχών (π.χ. καταγραφή επιχειρησιακών δεδομένων, εκπομπών και εκκρώσεων, είδη καυσίμου, κ.τλ.)
- Η χορήγηση άδειας ναυσιπλοΐας σε ιδιαίτερα ευαίσθητες περιοχές του φυσικού περιβάλλοντος πρέπει να εντάσσεται σε μια καλά ενημερωμένη διαδικασία στην οποία θα εμπλέκονται στενά οι υπεύθυνοι διαχείρισης των ΘΠΠ για να συμβάλουν στον περιορισμό των κινδύνων (π.χ. προσάραξη, συγκρούσεις, κ.λπ.)
- Οι ναυπλιακές αρχές οφείλουν να επιβάλουν όρια ταχύτητας με σκοπό την άμβλυση του κινδύνου σύγκρουσης. Ένα επιπλέον πλεονέκτημα της χαμηλότερης ταχύτητας είναι ο περιορισμός των πιθανών επιπτώσεων ηχορύπανσης και των εκπομπών αέριων ρύπων.
- Οι εθνικές αρχές οφείλουν να χρησιμοποιήσουν τα εργαλεία του ΘΧΣ όπως τις Ιδιαίτερα Ευαίσθητες Θαλάσσιες Περιοχές (Particularly Sensitive Sea Areas - PSSA) του Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας (IMO), ώστε να αποτρέψουν ατυχήματα και τις συνακόλουθες περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Η διασυνοριακή, υπό-περιφερειακή και περιφερειακή συνεργασία μεταξύ δημόσιων αρχών είναι ιδιαίτερα σημαντική δεδομένης της γεωγραφικής κλίμακας λειτουργίας του τομέα της κρουαζιέρας που προϋποθέτει την εξεύρεση συντονισμένων λύσεων, ώστε αυτές να έχουν ευρύ και μακροπρόθεσμο αντίκτυπο σε όλη τη Μεσόγειο. Απαιτείται, εξάλλου, συλλογική διακρατική δράση για την εξισορρόπηση της μεγάλης άσκησης πίεσης του τομέα της κρουαζιέρας.

Σε περιφερειακή κλίμακα, κάθε χώρα οφείλει να συμμορφώνεται με τους κανόνες της MARPOL (Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία) και να επιβάλει την εφαρμογή όλων των συναφών διεθνών προτύπων.

ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΚΡΑΤΗ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

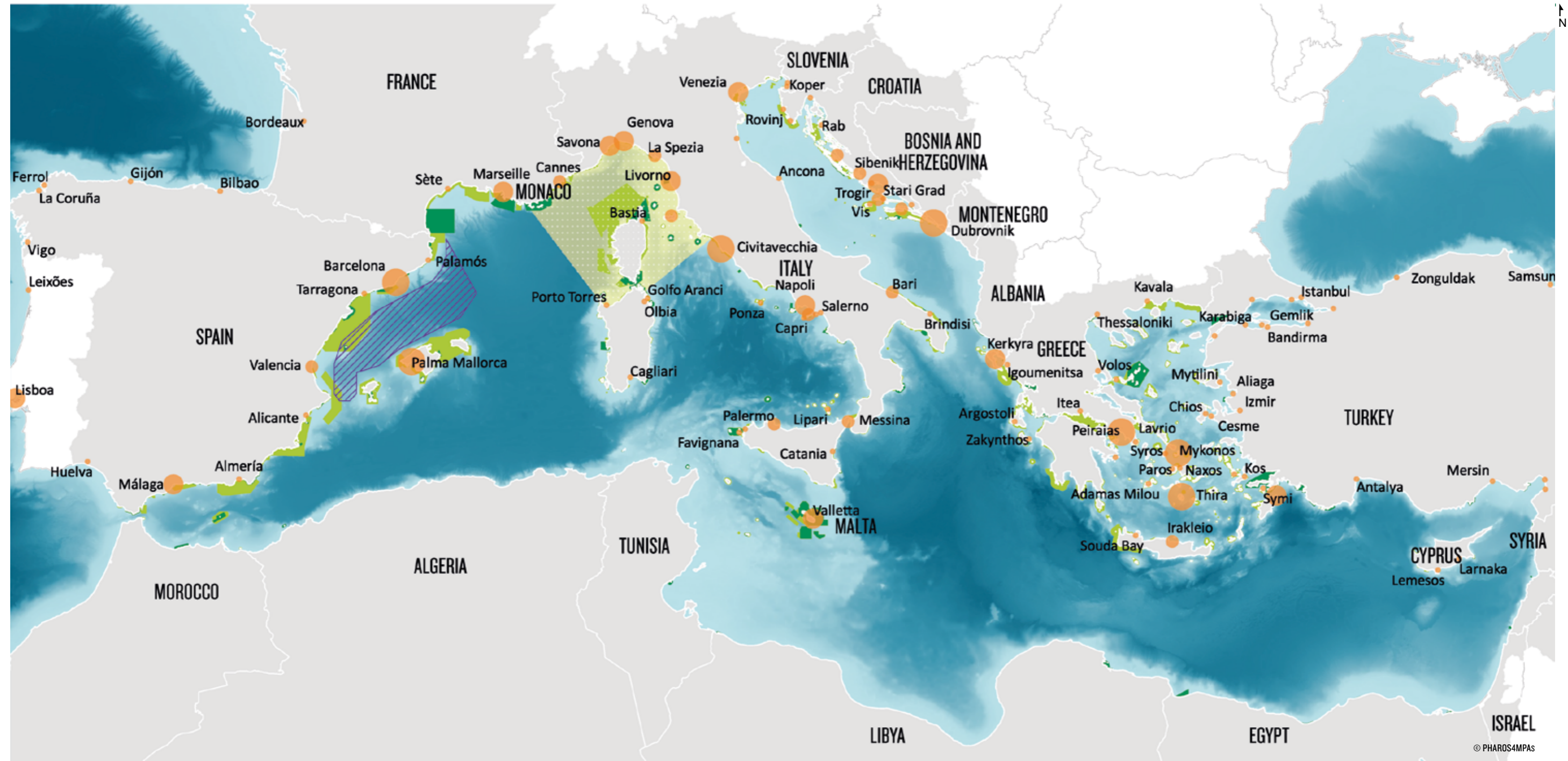
- Απαιτούνται περιφερειακοί κανονισμοί που θα προάγουν αυστηρότερους ελέγχους των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων που προκαλεί ο τομέας της κρουαζιέρας (π.χ. περιοχές ελέγχου εκπομπών του θείου - sulphur emission control areas - SECAs) με σκοπό τον περιορισμό των επιπτώσεων στα οικοσυστήματα, τόσο εντός των ΘΠΠ όσο και σε επίπεδο περιοχών και περιφερειακών θαλασσών.
- Η Σύμβαση της Βαρκελώνης θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο καθοδήγησης των Συμβαλλομένων Μερών σε θέματα αποφυγής ή ελαχιστοποίησης των επιπτώσεων του τομέα της κρουαζιέρας στις ΘΠΠ και πέρα από αυτές, προωθώντας την περιφερειακή συνεργασία. Αρχικά το παραπάνω μπορεί να επιτευχθεί μέσα από την διαδικασία υλοποίησης στρατηγικών κειμένων που λειτουργούν υποστηρικτικά στη Σύμβαση της Βαρκελώνης, όπως για παράδειγμα του Εννοιολογικού Πλαισίου Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού, του Πρωτοκόλλου για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών της Μεσογείου και των σχετικών σχεδίων δράσης.
- Επιπλέον, απαιτείται άμεση δημιουργία, υιοθέτηση και υλοποίηση, στο πλαίσιο της Σύμβασης της Βαρκελώνης, ειδικού περιφερειακού σχεδίου δράσης με σκοπό την καλύτερη ρύθμιση των δραστηριοτήτων του τομέα της κρουαζιέρας σε σχέση με την προστασία των θαλασσών.



ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟ ΣΤΗ ΛΙΜΝΟΘΑΛΑΣΣΑ ΤΗΣ ΒΕΝΕΤΙΑΣ ΣΤΙΣ 22 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2011 (ΙΤΑΛΙΑ)

© SHUTTERSTOCK

ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΟΤΗΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ (2016)



0 250 500 750km

ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

- Εθνική ΘΠΠ
- Περιοχή Θαλάσσιου Δικτύου Natura 2000
- Καταφύγιο Θαλάσσιων Θηλαστικών Pelagos Sanctuary for Marine Mammals
- Μεσογειακός Διάδρομος Μετανάστευσης Κητοειδών

ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΤΟ 2016 (EMODNET ΚΑΙ NSO MALTA)

- 10 - 100
- 100 - 200
- 200 - 500
- 500 - 914

Περιοχές προστασίας
 ΠΗΓΕΣ: MAPAMED (2017),
 EMODnet (2018)
 Λιμένες κρουαζιερόπλοιων
 ΠΗΓΕΣ: EMODnet (2016) προσαρμοσμένο
 από ISMAR (2018) και NSO Malta



Το πρόγραμμα PHAROS4MPAs ερευνά το πώς επηρεάζονται οι ΘΠΠ της Μεσογείου από τις δραστηριότητες της διαρκώς αναπτυσσόμενης Γαλάζιας Οικονομίας και παρέχει στους εμπλεκόμενους σε περιφερειακό επίπεδο μια σειρά πρακτικών συστάσεων όσον αφορά την αποφυγή ή ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τους κυριότερους τομείς της εν λόγω οικονομίας. Μέσω της ενθάρρυνσης της διεθνούς συνεργασίας μεταξύ των δικτύων ΘΠΠ αλλά και μεταξύ κράτους, βιομηχανίας και άλλων εμπλεκομένων, το πρόγραμμα PHAROS4MPAs στοχεύει στην ενίσχυση της αποτελεσματικότητας της διαχείρισης των ΘΠΠ και στην καλύτερη προστασία των θαλάσσιων οικοσυστημάτων σε όλη τη Μεσόγειο Θάλασσα.



Για περισσότερες λεπτομέρειες ανατρέξτε στο πλήρες κείμενο της έκθεσης στην ηλεκτρονική διεύθυνση

<https://pharos4mpas.interreg-med.eu>

Υπεύθυνος επικοινωνίας: UNEP/MAP - PAP/RAC - paprac@paprac.org

Δημοσιεύθηκε τον Ιούνιο του 2019 στα αγγλικά και τον Ιανουάριο 2020 στα ελληνικά από το φορέα PHAROS4MPAs.

© PHAROS4MPAs.

Με την επιφύλαξη παντός νόμιμου δικαιώματος. Σε κάθε αναπαραγωγή, μέρους ή του συνόλου του παρόντος, πρέπει να αναφέρεται ο τίτλος και να αναγνωρίζεται ο προαναφερθείς εκδότης ως κάτοχος των πνευματικών δικαιωμάτων.

ΕΞΩΦΥΛΛΟ: Ξύλινο, παραδοσιακό Μαλτέζικο θαλάσσιο ταξί (dghajsa) που εκτελεί περιηγητικές διαδρομές από το επιβατικό λιμάνι της Βαλέτα γύρω από τον Μεγάλο Λιμένα (Μάλτα)
© REINE NASSAR

ΟΠΙΣΘΟΦΥΛΛΟ: Ελλιμενισμός κρουαζιερόπλοιων: Το πλοίο TUI Discovery (εμπρός), τα πλοία Thomson Cruises & Norwegian Epic (πίσω) στον λιμένα κρουαζιερόπλοιων της Βαρκελώνης, Ισπανία
© HALAND / SHUTTERSTOCK



Project co-financed by the European Regional Development Fund



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE