



PHAROS4MPAs

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

**ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ
ΑΝΑΨΥΧΗΣ**

**ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ
ΕΚΘΕΣΗ
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ
2019**

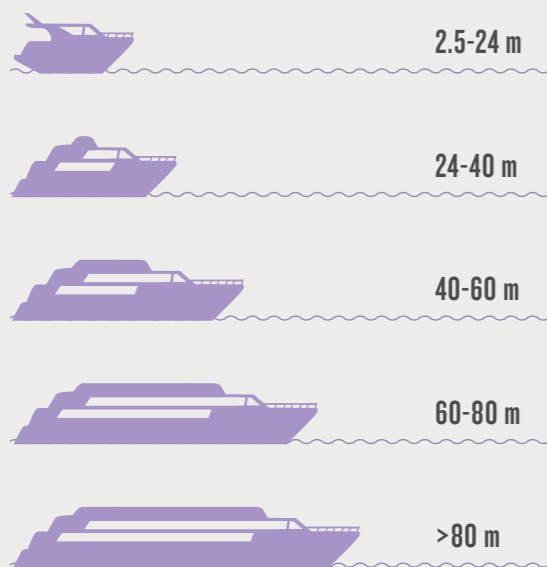
ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΚΑΙ ΘΠΠ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΑΣ:

ΑΥΞΑΝΟΜΕΝΕΣ ΑΛΛΗΛΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ

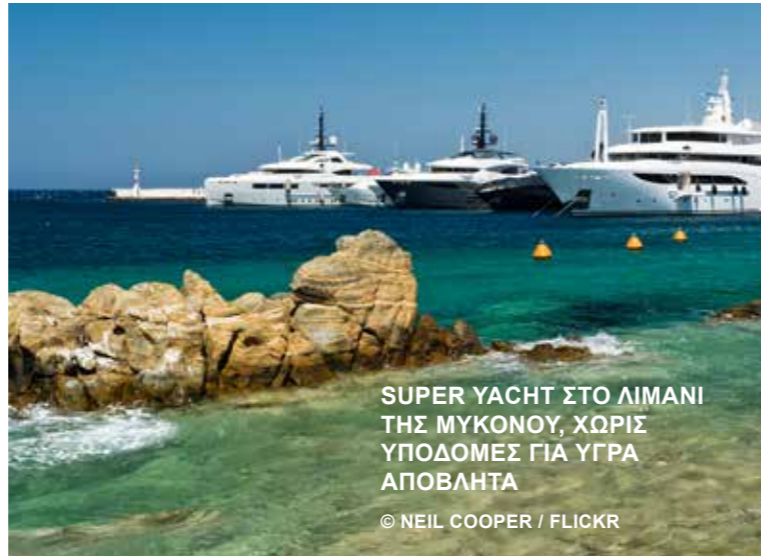
Η Μεσόγειος Θάλασσα, ως ο δημοφιλέστερος τουριστικός προορισμός παγκοσμίως, είναι επίσης και μία από τις ευάλωτες περιοχές στον κόσμο εξαιτίας του τουρισμού. Ο τουρισμός ασκεί μια σειρά από περιβαλλοντικές πιέσεις, ενώ ταυτόχρονα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τους φυσικούς πόρους. Η ναυσιπλοΐα αναψυχής στην περιοχή της Μεσογείου συνιστά κύριο συστατικό του παράκτιου τουρισμού και έχει σημειώσει σημαντική ανάπτυξη τις τελευταίες δεκαετίες.

Στη Μεσόγειο Θάλασσα περίπου το 95% των σκαφών αναψυχής έχουν μήκος μικρότερο των 24 μέτρων. Παρά ταύτα, η περιοχή της Μεσογείου συνιστά κορυφαίο προορισμό παγκοσμίως και για μεγάλα έως πολύ μεγάλα σκάφη αναψυχής (yacht). Μελέτες καταδεικνύουν ότι το 50% του παγκόσμιου στόλου super yacht περνούν 8 από τους 12 μήνες του έτους στα νερά της Μεσογείου, με την Κουανή Ακτή να αποτελεί τον πλέον δημοφιλή προορισμό. Το 70% των ναυλοσυμφώνων παγκοσμίως αφορούν τη Μεσόγειο Θάλασσα, ενώ το 56% αυτών το δυτικό τμήμα της.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ



Ο ορισμός της ΕΕ (άρθρο 3 της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2013/53/ΕΕ) χαρακτηρίζει τα σκάφη μέγιστου μήκους 24 μέτρων ως σκάφη αναψυχής, ενώ όσα υπερβαίνουν τα 24 μέτρα μήκος ως super yacht (μεγάλες θαλαμηγοί).



SUPER YACHT ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΜΥΚΟΝΟΥ, ΧΩΡΙΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΓΙΑ ΥΓΡΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ

© NEIL COOPER / FLICKR

Η ναυσιπλοΐα αναψυχής έχει μεγάλη οικονομική σημασία για πολλές χώρες των βορείων ακτών της Μεσογείου Θάλασσας. Ο ναυτικός τουρισμός στην Ευρώπη παράγει ετήσια έσοδα που κυμαίνονται από 20 ως 28 δισεκατομμύρια ευρώ, ενώ απασχολεί από 200.000 ως 234.000 ανθρώπους. Οι Ευρωπαϊκές χώρες αντιπροσωπεύουν τα δύο τρίτα της παγκόσμιας κατασκευής σκαφών αναψυχής, ενώ στην Ιταλία κατασκευάζεται περίπου το 20% των super yacht παγκοσμίως.

Υπάρχει πληθώρα από μαρίνες και λιμένες σκαφών αναψυχής κατά μήκος των ακτών της Μεσογείου. Ειδικότερα το 2010 υπήρχαν περίπου 940 μαρίνες στη Μεσόγειο Θάλασσα, εκ των οποίων 253 στην Ιταλία, 191 στην Ισπανία και 124 στη Γαλλία.

Ελάχιστα στοιχεία υπάρχουν όσον αφορά τις μελλοντικές τάσεις αναφορικά με τις μαρίνες. Πληθώρα έργων κατασκευής νέων μαρίνων βρισκόταν σε εξέλιξη το 2015: 17 στην Ελλάδα, 10 στην Ισπανία, 1 στη Μάλτα και πολλά (ο ακριβής αριθμός είναι άγνωστος) στην Ιταλία και την Αδριατική Θάλασσα. Ωστόσο, σε ορισμένες χώρες, όπως η Γαλλία όπου υπάρχουν ήδη πολλές μαρίνες (κατά μέσο όρο 1 ανά 14 χιλιόμετρα), η πιθανότητα χωρικής τους επέκτασης είναι πλέον εξαιρετικά περιορισμένη λόγω της ισχύουσας νομοθεσίας περιβαλλοντικής προστασίας.

Οι παράκτιες ΘΠΠ και οι περιοχές του θαλάσσιου δικτύου Natura 2000 είναι εξαιρετικά ελκυστικές για τη ναυσιπλοΐα αναψυχής και τα τελευταία χρόνια προσελκύουν ολοένα αυξανόμενο αριθμό επισκεπτών.

Η ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας αναψυχής δημιουργεί σοβαρές περιβαλλοντικές αλλά και κοινωνικοοικονομικές προκλήσεις, καθώς τα σκάφη αναψυχής και οι υποδομές που τα εξυπηρετούν (λιμένες, μαρίνες κ.λπ.) αποτελούν δυνητική απειλή για τη θαλάσσια πανίδα και τους οικοτόπους, ενώ παράλληλα συνιστούν αιτία σύγκρουσης με άλλους κλάδους, όπως μεταξύ άλλων με τους χρήστες αναψυχής και τους επαγγελματίες αλιείς. **Ολοένα μεγαλύτερη προσοχή δίδεται στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της ναυσιπλοΐας αναψυχής, καθώς τίθεται το ερώτημα μέχρι ποιο βαθμό πρέπει να επιτρέπεται η τελευταία σε ευάλωτες τοποθεσίες και ποιος είναι ο καλύτερος τρόπος διαχείρισής της.**

Οι συστάσεις του PHAROS4MPAs αντανακλούν τις κυριότερες τάσεις που διαμορφώνουν τον κλάδο της ναυσιπλοΐας αναψυχής, προσδιορίζουν τις προβλεπόμενες επιπτώσεις του για τις ΘΠΠ και τις περιοχές Natura 2000 της Μεσογείου και προτείνουν πολιτικές λύσεις προτεραιότητας.

ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ: ΚΥΡΙΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Όπως συμβαίνει με όλες τις ανθρώπινες δραστηριότητες, η ναυσιπλοΐα αναψυχής ενέχει περιβαλλοντικές, αλλά και κοινωνικές επιπτώσεις: ο βαθμός στον οποίο είναι συμβατή με ένα υγιές θαλάσσιο περιβάλλον συνιστά ένα από τα κύρια ερωτήματα που αφορούν τη βιωσιμότητα της εν λόγω δραστηριότητας.

Οι επιπτώσεις ποικίλλουν σε μεγάλο βαθμό και εξαρτώνται από το είδος και το μέγεθος του σκάφους.

Οι κυριότερες πιέσεις είναι ενδεικτικά οι εξής:

- **Αγκυροβόληση σε ευαίσθητους οικοτόπους, όπως τα λιβάδια Ποσειδωνίας.** Τα μεγάλα yacht και τα super yacht με μεγάλες άγκυρες προκαλούν τη μεγαλύτερη καταστροφή στον βυθό της θάλασσας. Οι άπειροι χρήστες σκαφών αναψυχής, ιδίως εκείνοι που συνήθως ναυλώνουν μικρά σκάφη χωρίς άδεια ναυσιπλοΐας, προκαλούν μεγαλύτερη ζημιά από τους έμπειρους.
- **Ατμοσφαιρική ρύπανση** από τα καυσαέρια των μηχανών, ιδιαίτερα των δίχρονων κινητήρων και των ταχύπλων σκαφών.
- **Διαρροές καυσίμων και λιπαντικού,** συμπεριλαμβανομένων των σεντινόνερων (μίγμα νερού, λιπαντικών και καυσίμων).
- **Τα αιωρούμενα ιζήματα** από μηχανοκίνητα σκάφη και τζετ-σκι που περνούν πάνω από αμμώδεις ή λασπώδεις βυθούς αυξάνουν τη θολότητα του νερού.
- **Όχληση λόγω ηχορύπανσης,** ιδιαίτερα από τα ταχύπλοα σκάφη.
- **Διάδοση των εισβαλλόντων ειδών** λόγω ακούσιας μεταφοράς τους.
- **Επιπτώσεις από τα ανθρώπινα απόβλητα¹:** μαύρα (αποχέτευση) και γκρίζα (πλύσιμο) νερά τα οποία περιέχουν υψηλά ποσοστά τοξικών χημικών και λιπών.
- **Τα τοξικά αντιπροποθητικά χρώματα βαφής** που χρησιμοποιούνται για την πρόληψη της ανάπτυξης θαλάσσιων μικροοργανισμών στην επιφάνεια της καρίνας του σκάφους, καθώς και τα βλαβερά προϊόντα καθαρισμού.
- **Εκπομπή τεχνητού φωτός.**

Άλλες επιπτώσεις μπορεί να είναι οι συγκρούσεις σκαφών με θαλάσσια θηλαστικά και χελώνες, καθώς και επιζήμιες πράξεις, όπως το τσίσιμα των ψαριών, η συλλογή θαλάσσιων ζώων και η ρίψη απορριμμάτων στη θάλασσα.

¹ Κάθε επιβάτης μεγάλου σκάφους μπορεί να παράγει ως και 40 λίτρα νερού αποχέτευσης και από 300 έως 340 λίτρα «γκρίζου νερού» (νεροχύτες, ντουζιέρες και πλυντήρια).



ΑΓΚΥΡΑ ΣΚΑΦΟΥΣ ΠΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΕΦΕΙ ΛΙΒΑΔΙ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑΣ

© F.BEAU / OBSERVATOIRE MARIN

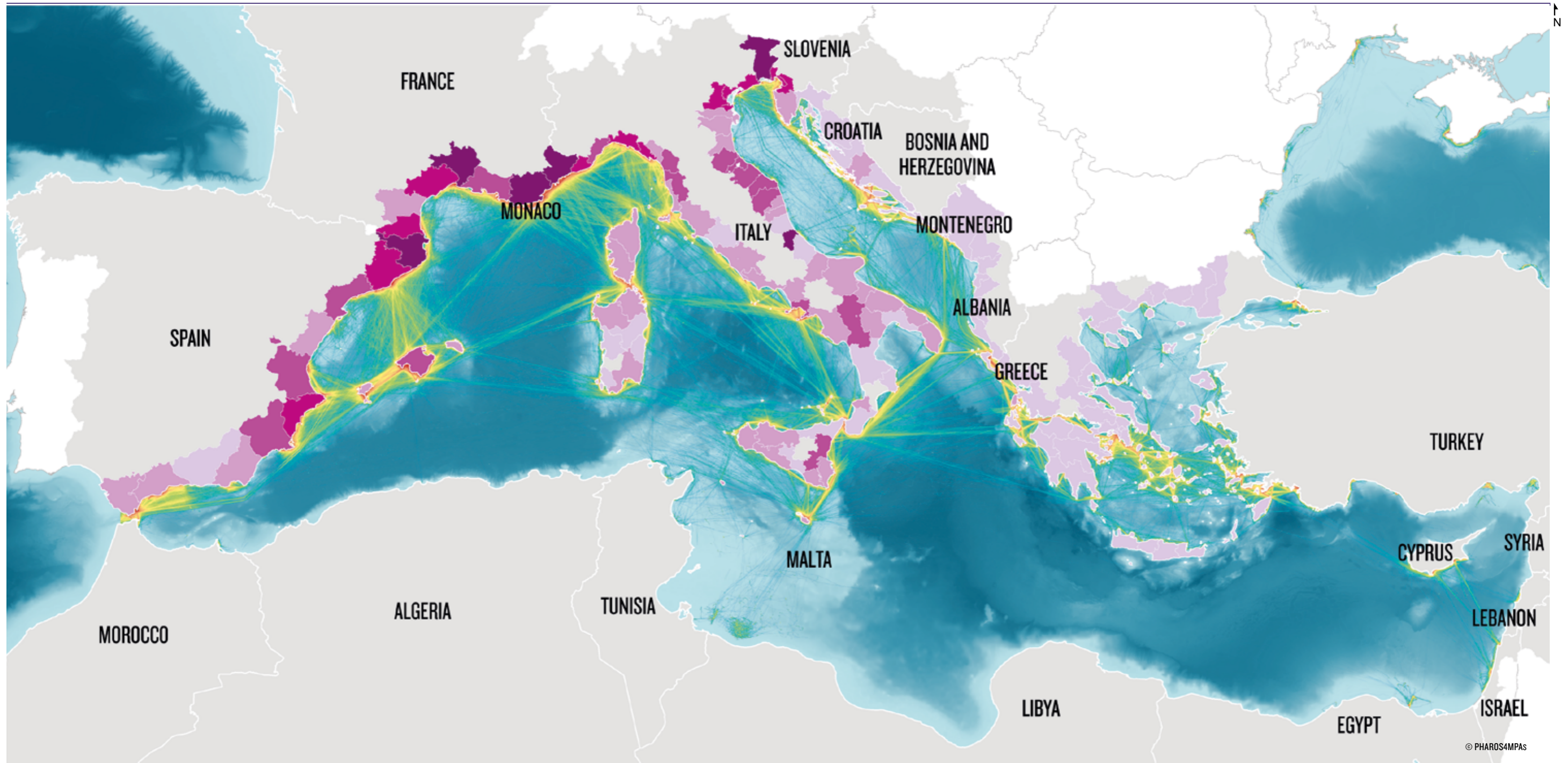
ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΗΣΗ: Η ΚΥΡΙΑ ΕΠΙΠΤΩΣΗ

Η σημαντικότερη επίπτωση της ναυσιπλοΐας αναψυχής στις ΘΠΠ προέρχεται από την αγκυροβόληση. Η ζημιά που προκαλείται σε λιβάδια Ποσειδωνίας (*Posidonia oceanica*), κοραλλιογενείς σχηματισμούς και ασβεστοφυκικούς βυθούς (maërl bottoms) τείνει να είναι ανάλογη με το μέγεθος του σκάφους: μεγάλα σκάφη και τα super yacht προκαλούν μεγαλύτερη καταστροφή, αφού οι άγκυρες τους είναι μεγαλύτερες και οι αλυσίδες βαρύτερες. **Η ναυσιπλοΐα αναψυχής έχει επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό - σε συνδυασμό και με άλλους τοπικούς παράγοντες πίεσης - την εκτιμώμενη μείωση κατά 34% των λιβαδιών Ποσειδωνίας στη Μεσόγειο τα τελευταία 50 χρόνια.**

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΔΙΧΡΟΝΩΝ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

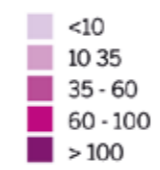
Οι δίχρονοι κινητήρες με τους οποίους είναι εξοπλισμένα πολλά σκάφη αναψυχής είναι μία από τις σημαντικότερες αιτίες ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ρύπανσης των υδάτων των παράκτιων περιοχών. Υπολογίζεται ότι το 20-30% των καυσίμων και του λιπαντικού από τους κινητήρες αυτούς καταλήγει άκαυτο κατευθείαν στο νερό. Όταν τα σκάφη αυτά κινούνται με χαμηλή ταχύτητα, ως και 40% των καυσίμων που διοχετεύεται στα έμβολα ενδέχεται να διαφύγει άκαυτο, ενώ όταν ο κινητήρας λειτουργεί σε μέγιστη απόδοση 8% του καυσίμου εκπέμπεται στο περιβάλλον υπό μορφή καυσαερίου.

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΩΝ ΑΝΑ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΟ ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΕΕ (ΕΚΤΟΣ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ) ΚΑΙ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΚΑΙ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΣΗΜΑΤΑ ΑΥΤΟΜΑΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΣ (AIS) (ΣΚΑΦΗ>24Μ)

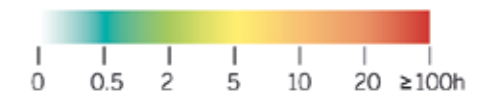


0 250 500 750km

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ
ΑΝΑ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΟ ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗΣ



ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΣΚΑΦΩΝ (ΣΕ ΟΛΙΚΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣ
ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΑΝΑ ΤΕΤΡΑΓΩΝΙΚΟ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΟ ΚΑΙ ΕΤΟΣ)



ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΩΝ ΑΝΑ ΧΛΜ
ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗΣ
ΠΗΓΗ: European Environment Agency (2017)
ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΣΚΑΦΩΝ
ΠΗΓΗ: EMODNET (2019)

ΟΙ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΑΡΧΕΣ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΔΙΑΔΡΑΜΑΤΙΣΟΥΝ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΡΟΛΟ ΣΤΗΝ ΕΛΑΧΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΤΙΣ ΘΠΠ

Παράλληλα με τον ίδιο τον κλάδο της ναυσιπλοΐας αναψυχής, οι εθνικές και οι τοπικές αρχές είναι οι φορείς εκείνοι που μπορούν να συμβάλλουν περισσότερο στην ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων της περαιτέρω ανάπτυξης του τομέα της ναυσιπλοΐας αναψυχής στο θαλάσσιο περιβάλλον.

ΚΥΡΙΕΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΑΡΧΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

1. Οργάνωση προγραμμάτων περιβαλλοντικής παρακολούθησης της ναυσιπλοΐας αναψυχής με σκοπό την παρακολούθηση των οικολογικών και κοινωνικοοικονομικών της επιπτώσεων κατά μήκος της εθνικής ακτογραμμής.

Μεταξύ των κυριότερων παραμέτρων που πρέπει να αναλύονται περιλαμβάνονται:

- Ο αριθμός και τα είδη των σκαφών αναψυχής που ελλοιμνίζονται σε μαρίνες καθώς και ο τρόπος χρήσης τους
- Πληροφορίες που αφορούν την επίσκεψη σε κοντινές ΘΠΠ (αριθμός επισκεπτών, συχνότητα, μεταβολές κλπ.)
- Πληροφορίες που αφορούν τον τρόπο αγκυροβόλησης και τις επιπτώσεις του σε τρωτούς οικότοπους, όπως τα λιβάδια Ποσειδωνίας
- Παρουσία ατμοσφαιρικής και θαλάσσιας ρύπανσης στις μαρίνες και στη θάλασσα
- Εισβάλλοντα είδη που προέρχονται από τις βιολογικές εναποθέσεις, τις άγκυρες, κ.λπ.
- Άλλοι σημαντικοί παράγοντες, όπως η παρουσία θαλάσσιας πανίδας και ειδικότερα κητωδών, και καταγεγραμμένα περιστατικά συγκρούσεων.

2. Προσδιορισμός χωροταξικής στρατηγικής για τη ναυσιπλοΐα αναψυχής που θα καλύπτει τις παράκτιες περιοχές σε εθνικό επίπεδο

Στόχος των εθνικών στρατηγικών για τη ναυσιπλοΐα αναψυχής πρέπει να είναι η διασφάλιση της βιώσιμης χρήσης της θάλασσας, καθώς επίσης και η αποφυγή κάθε πιθανής αρνητικής επίπτωσης. Στο πλαίσιο αυτό, κεντρικός είναι ο ρόλος των αρχών που είναι αρμόδιες για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό (ΘΧΣ).

Σύμφωνα με τα ευρήματα από τις δραστηριότητες παρακολούθησης, μπορούν επίσης να εφαρμοστούν προληπτικά μέτρα διαχείρισης.

Αντιμετωπίζοντας τις συγκρούσεις μεταξύ της ναυσιπλοΐας αναψυχής και άλλων χρηστών

Κατά τη χωροταξική ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας αναψυχής πρέπει να συνυπολογίζονται οι παραδοσιακές χρήσεις, όπως για παράδειγμα η μικρή παράκτια αλιεία, καθώς και άλλοι τομείς που χρειάζονται χώρο. Όλοι οι παραπάνω τομείς πρέπει να εντάσσονται στα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια.

Δημιουργώντας ένα στρατηγικό όραμα για τις μαρίνες

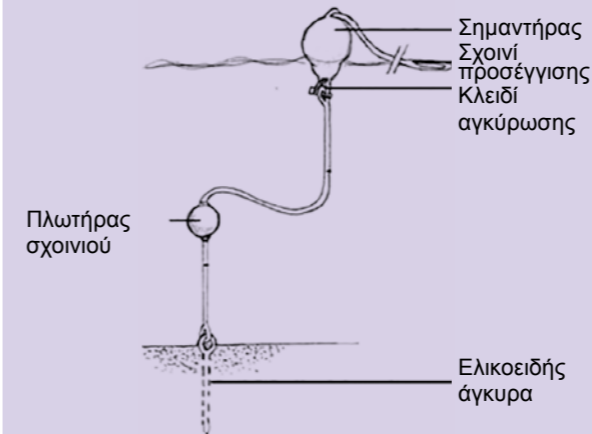
Ο αριθμός των μαρίνων, όπως και ο αριθμός των σκαφών αναψυχής, πρέπει να περιοριστεί ώστε να αντιστοιχεί στη φέρουσα ικανότητα των διαθέσιμων ακτών, ιδιαίτερα σε δημοφιλείς θαλάσσιες περιοχές. Θα ήταν σκόπιμο να διερευνηθεί η χρήση σχεδίων χρονομεριστικής ιδιοκτησίας ή μίσθωσης σκαφών, καθώς τέτοια σχέδια θα μπορούσαν να ελαττώσουν το αποτύπωμα της αποκλειστικής ιδιοκτησίας σκαφών αναψυχής.

Όλες οι μαρίνες πρέπει να λειτουργούν με βάση υψηλά περιβαλλοντικά πρότυπα, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης εγκαταστάσεων συλλογής γκριζών και μαύρων υδάτων, καθώς και στερεών αποβλήτων από τα σκάφη που τις επισκέπτονται, αλλά και καρνάγιων όπου θα υπάρχει δυνατότητα συλλογής των λυμάτων.

Σχεδιάζοντας περιοχές αγκυροβόλησης

- Χαρακτηρισμός ζωνών απαγόρευσης της αγκυροβόλησης σε ευαίσθητους οικότοπους, όπως για παράδειγμα σε λιβάδια Ποσειδωνίας και κοραλλιογενείς βυθούς.
- Σχεδιασμός εγκεκριμένων περιοχών αγκυροβόλησης, οι οποίες ωστόσο δεν θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ως απάντηση στην πιθανή έλλειψη αγκυροβολίων στις μαρίνες, δηλαδή δεν πρέπει να γίνονται χώροι «μόνιμης» πρόσδεσης. Ο σχεδιασμός αυτός μπορεί να περιλαμβάνει:
 - ο Ρυθμίσεις αγκυροβόλησης με άγκυρα: εξουσιοδότηση της αγκυροβόλησης μόνον σε μαλακούς (αμμώδεις) βυθούς, περιορισμός του αριθμού των σκαφών, περιορισμός της διάρκειας αγκυροβόλησης, αυστηρές απαιτήσεις περί εξοπλισμού των σκαφών.
 - ο Ελαφρύς εξοπλισμός (γνωστός και ως «οικολογική αγκυροβόληση», ναύδετα) στις περιοχές αγκυροβόλησης: σε αυτές τις περιοχές τα σκάφη μπορούν να δέσουν με ασφάλεια χωρίς να απαιτείται κατασκευή λιμένος και συνακόλουθη καταστροφή της ακτογραμμής. Πρέπει να γίνεται αποκλειστική χρήση οικολογικών συστημάτων αγκυροβόλησης που δεν έχουν επιπτώσεις για τα ευάλωτα είδη βυθού (βλέπε σχήμα).

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗΣ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΗΣΗΣ



Για τη χρήση των σηματοδύρων μπορούν να επιβληθούν τέλη, και τα έσοδα μπορούν να διατίθενται για τη χρηματοδότηση της διαχείρισης των ΘΠΠ (όπως ήδη συμβαίνει στις ΘΠΠ του Portofino, των Νήσων Egadi και της Cabrera).

Τα super yacht θα πρέπει προληπτικά να απαγορεύεται να αγκυροβολούν σε βάθη αρκετά ρηχά για την ανάπτυξη λιβαδιών Ποσειδωνίας (σε γενικές γραμμές βάθους ως 30 μέτρων, αν και σε ορισμένες παρθένες περιοχές το βάθος είναι μεγαλύτερο). Το όριο των 30 μέτρων μπορεί να είναι πιο χαλαρό (δυνατότητα αγκυροβόλησης σε μικρότερα βάθη) σε περιοχές με λιγότερο ευαίσθητους οικότοπους, όπως εκείνες που διαθέτουν αμμώδη βυθό.

Πλήρης απαγόρευση εισόδου super yacht στις πιο ευάλωτες ΘΠΠ. Τα super yacht θα πρέπει να παραμένουν μακριά από τα όρια ιδιαίτερα ευάλωτων ή πολυσύχναστων ΘΠΠ (όπως ήδη συμβαίνει γύρω από την Γαλλική ΘΠΠ της Scandola, για παράδειγμα).

Αντιμέτωπη της ρύπανσης και άλλων επιπτώσεων

Οι εθνικοί κανονισμοί πρέπει να ενθαρρύνουν και εντέλει να καταστήσουν υποχρεωτικό τον φιλικό προς το περιβάλλον σχεδιασμό, κατασκευή και συντήρηση των σκαφών αναψυχής. «Φιλικός προς το περιβάλλον» στην περίπτωση αυτή σημαίνει:

- Χαμηλή κατανάλωση και καθαρά συστήματα πρόωσης και ενέργειας
- Ασφαλής διαχείριση λυμάτων (γκρίζων και μαύρων) και στερεών αποβλήτων
- Περιορισμός του θορύβου του κινητήρα
- Χρήση οικολογικών αντιαποθετικών χρωμάτων βαφής και προϊόντων καθαρισμού σκάφους
- Ανακύκλωση των σκαφών στο τέλος του ωφέλιμου βίου τους



Η σταδιακή, βήμα-προς-βήμα προσέγγιση είναι ο καλύτερος τρόπος διαμόρφωσης ρυθμιστικών πλαισίων για τις ΘΠΠ, προκειμένου να προωθηθεί η φιλική προς το περιβάλλον ναυσιπλοΐα αναψυχής. Η προσέγγιση αυτή περιλαμβάνει, ενδεικτικά:

- Την αποκλειστική είσοδο στις ΘΠΠ σκαφών αναψυχής που διαθέτουν όλον το εξοπλισμό που απαιτείται, ώστε να αποφεύγεται η απόρριψη αποβλήτων στη θάλασσα.
- Εφαρμογή αδειών εισόδου στις ΘΠΠ και έκδοση ημερήσιου αριθμού αδειών ανάλογα με την εκτιμώμενη φέρουσα ικανότητα της κάθε ΘΠΠ.
- Απαγόρευση της ναυσιπλοΐας και της πρόσδεσης σκαφών, το μήκος των οποίων υπερβαίνει τα 24 μέτρα (super yacht).
- Εφαρμογή ορίων ταχύτητας εντός των ΘΠΠ και χάραξη εναλλακτικών διαδρομών με σκοπό την αποφυγή συγκρούσεων με κητώδη.
- Εξέταση της πιθανότητας απαγόρευσης των δίχρονων κινητήρων. Ενθάρρυνση της χρήσης φιλικών προς το περιβάλλον εναλλακτικών λύσεων, όπως οι ηλεκτρικοί κινητήρες.
- Εξέταση της πιθανότητας απαγόρευσης της κυκλοφορίας ταχύπλων σκαφών στις ΘΠΠ.
- Εξέταση της απαγόρευσης διανυκτέρευσης σε περίπτωση παρουσίας μεγάλου αριθμού σκαφών στην περιοχή ή εφόσον δεν υπάρχουν διαθέσιμες θέσεις αγκυροβόλησης.
- Ενθάρρυνση της χρήσης μη τοξικών (φιλικών προς το περιβάλλον) αντιαποθετικών χρωμάτων βαφής, καθώς και οικολογικών προϊόντων καθαρισμού του σκάφους.
- Προώθηση της εκπαίδευσης (μέσω μαθημάτων) για υπεύθυνη ναυσιπλοΐα αναψυχής, ιδιαίτερα για τα ταχύπλοα σκάφη, ώστε να παροτρύνονται οι χρήστες να εφαρμόζουν καλές περιβαλλοντικές πρακτικές.
- Σχεδιασμός στρατηγικών ευαισθητοποίησης με σκοπό την ενημέρωση όλων των εμπλεκόμενων μερών για τις βέλτιστες πρακτικές (ιδιοκτήτες ενοικιαζόμενων σκαφών, λιμενικές εγκαταστάσεις, κ.λπ.).

Επιπλέον, απαιτείται η εφαρμογή μέτρων επιτήρησης με σκοπό την αποτροπή παράνομων δραστηριοτήτων (αγκυροβόληση σε λιβάδια Ποσειδωνίας, κ.λπ.). Η εμπλοκή των χρηστών σκαφών αναψυχής μπορεί να βελτιώσει τόσο τον έλεγχο, όσο και την επιτήρηση: οι ίδιοι οι χρήστες μπορούν πράγματι να καταστούν πολύτιμη πηγή πληροφοριών ως προς τα τεκταινόμενα σε ορισμένα σημεία της κάθε ΘΠΠ.



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 εμπλεκόμενων, 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>

Υπεύθυνη επικοινωνίας: Catherine Piante – WWF France - cpiante@wwf.fr

Δημοσιεύθηκε το Σεπτέμβριο 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: Αγκυροβολημένα σκάφη πάνω από λιβάδι Ποσειδωνίας στο θαλάσσιο πάρκο του Cap de Creus, στην Ισπανία
© DAMSEA / SHUTTERSTOCK

ΟΠΙΣΘΟΦΥΛΛΟ: Η κυριαρχία των ταχύπλων σκαφών στο λιμάνι της Santa Margherita, Γένοβα, Ιταλία
© TRAVELISM / SHUTTERSTOCK



Project co-financed by the European Regional Development Fund

