

Η ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟ (Ιανουάριος 2008)

Συγγραφέας: ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΠΛΑΤΙΑΣ

I. Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Η εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών συνεπάγεται την παραγωγή συνεπειών στο περιβάλλον. Η σε μεγάλο βαθμό άναρχη και αλόγιστη ανάπτυξη των μεταφορών κατά το παρελθόν, όπως επίσης η δυναμική αυτής της κατάστασης λόγω των υφιστάμενων προτύπων και τάσεων, σε συνδυασμό με τη διαρκή αύξηση της ζήτησης για μεταφορές, ζημίωσαν – και συνεχίζουν να ζημιώνουν – το περιβάλλον με ανεπανόρθωτο τρόπο. Οι μεταφορές λογίζονται ως ένας από τους πλέον ρυπογόνους τομείς δραστηριότητας. Παράλληλα, οι μεταφορές ευθύνονται για συμφορήσεις, ατυχήματα και ηχητικές οχλήσεις, που επηρεάζουν σοβαρά την ανθρώπινη υγεία και δραστηριότητα, ενώ συνεπάγονται σημαντικό οικονομικό και κοινωνικό κόστος.

Στο πλαίσιο αυτό, η ενίσχυση των θαλάσσιων και συνδυασμένων μεταφορών διαφαίνεται ως μια ουσιαστική εναλλακτική πρόταση για το ευρωπαϊκό μεταφορικό σύστημα, η οποία έχει ήδη ενσωματωθεί σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού στην ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών. Πέραν όμως αυτού του στόχου, η εξέλιξη των επιμέρους στοιχείων της πολιτικής για το θαλάσσιο χώρο υποδηλώνει σαφώς την πρόθεση για την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στη συγκεκριμένη τομεακή πολιτική. Σε κάθε περίπτωση, μπορεί να διατυπωθεί η πρόταση ότι στις νέες ρυθμίσεις για τις μεταφορές στο θαλάσσιο χώρο η πολιτική των μεταφορών συναντά την πολιτική για την προστασία και την ορθολογική διαχείριση του περιβάλλοντος.

II. Πολιτική μεταφορών και θαλάσσιος χώρος στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Η ευρωπαϊκή πολιτική για τις μεταφορές καλείται να ανταποκριθεί σε ένα ιδιαίτερα απαιτητικό περιβάλλον που προσδιορίζεται από νέα παραγωγικά και καταναλωτικά πρότυπα, αυξημένη μεταφορική ζήτηση και νέες μεταφορικές ανάγκες, νέες υπηρεσίες και τεχνολογικές εξελίξεις που επιδρούν σε ολόκληρο το φάσμα των μεταφορών και στο σύνολο της μεταφορικής αλυσίδας. Η πολιτική αναζητά προωθημένες λύσεις, οι οποίες θα διασφαλίζουν τη μεταφορική επάρκεια και την οικονομική αποδοτικότητα του συστήματος, ενώ θα εγγυώνται παράλληλα υψηλή περιβαλλοντική προστασία και ορθολογική αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών πόρων στη βάση μιας αειφόρου προσέγγισης.

Ο στόχος αυτός προσλαμβάνει ακόμη μεγαλύτερη αξία στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, όπου η οργάνωση αποτελεσματικών μεταφορών και η ανάπτυξη των μεταφορικών δικτύων αποτελούν αδήριτη αναγκαιότητα^[1]. Η πύκνωση των μεταφορικών ροών και η αύξηση των φόρτων αποτελούν επακόλουθο της αύξησης των μεταφορικών αναγκών για την εξυπηρέτηση των σύγχρονων παραγωγικών και καταναλωτικών προτύπων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και την ανάπτυξη της ενιαίας εσωτερικής αγοράς, όπως άλλωστε για την ανάπτυξη των εμπορικών σχέσεων των κρατών-μελών της με τρίτα κράτη στην ευρύτερη περιφέρειά της.

Οι οικονομικές απαιτήσεις και συμπεριφορές συγκροτούν ένα μεταφορικό χώρο, ο οποίος διέπεται από συγκεκριμένους νόμους και μηχανισμούς της αγοράς, καλείται όμως επίσης να προσαρμοστεί προς αειφόρα πρότυπα που υποστηρίζονται από μια βουλευσιαρχική πολιτική. Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών αποσκοπεί στην οριοθέτηση και συγκρότηση του ευρωπαϊκού μεταφορικού συστήματος σε ένα συγκεκριμένο πλαίσιο, που διέπεται από αρχές, κανόνες, πολιτικές επιταγές και στόχους. Μέσα από μια διαδικασία ωρίμανσης και εξέλιξης, η πολιτική κινείται προς την κατεύθυνση μιας περισσότερο συνολικής και ολοκληρωμένης θεώρησης, αλλά επίσης προς την πύκνωση και τη βελτίωση των επιμέρους στοιχείων της. Η πολιτική μεταφορών προσλαμβάνει κατά συνέπεια ένα νέο περιεχόμενο, αλλά και μια εντελώς διαφορετική ποιότητα.

Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών και η προσπάθεια διασύνδεσης των

μεταφορικών τρόπων, όπως επίσης η ανάδειξη της περιβαλλοντικής διάστασης σε βασική συνιστώσα του συστήματος εντάσσονται στο πλαίσιο αυτό. Η θαλάσσια μεταφορά ανταποκρίνεται ως μεταφορικός τρόπος στις σύγχρονες απαιτήσεις και προσιδιάζει στο κυρίαρχο παράδειγμα της αειφόρου ανάπτυξης. Και αυτό δεδομένου ότι οι θαλάσσιες μεταφορές παρουσιάζουν υψηλή ενεργειακή απόδοση και προκαλούν μικρότερη επιβάρυνση στο περιβάλλον από ότι οι οδικές μεταφορές, ενώ παράλληλα αντιμετωπίζουν τα μειονεκτήματα των χερσαίων μεταφορών, όπως για παράδειγμα τις υφιστάμενες συμφορήσεις και στενώσεις. Οι συνδυασμένες μεταφορές επιτρέπουν την αξιοποίηση των διαφορετικών πλεονεκτημάτων των διαφορετικών μέσων, ενώ συμβάλλουν ουσιαστικά στην οργάνωση μεταφορών στη βάση αειφόρων προτύπων, ειδικότερα δε όταν οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν το κύριο τμήμα της διαδρομής.

Σε επίπεδο στοχοθέτησης είναι πλέον κυρίαρχη η αντίληψη ότι οι προσπάθειες πρέπει να εστιασθούν αφενός στην περαιτέρω αύξηση του μεριδίου των θαλάσσιων μεταφορών στο σύνολο της μεταφορικής αγοράς και αφετέρου στην προώθηση της ενσωμάτωσης της περιβαλλοντικής διάστασης στο σχεδιασμό της πολιτικής για τις μεταφορές στο θαλάσσιο χώρο[2]. Η επιδίωξη αειφόρων προτύπων με το 5ο και το 6ο Πρόγραμμα Δράσης της Κοινότητας για το Περιβάλλον[3], τη Θεματική Στρατηγική για το Θαλάσσιο Περιβάλλον[4], τη στρατηγική της Λισσαβώνας[5] και τη Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη[6], συγκροτεί μια ευνοϊκή συγκυρία για την πραγμάτωση των στόχων, καθώς προδιαγράφει τις κατευθύνσεις της πολιτικής, ενώ δημιουργεί μια ισχυρή δυναμική στο σύστημα για την περαιτέρω ανάπτυξη του.

Από την άλλη πλευρά, σε επίπεδο σχεδιασμού, διαφαίνεται μια σαφής πρόθεση συναρμογής μιας σειράς επιμέρους και αποσπασματικών στοιχείων της κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών, καθώς επίσης μια στοχευμένη προσπάθεια ανάπτυξης μιας ναυτιλιακής πολιτικής για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η ενδιαμέση αναθεώρηση της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές[7] και η Πράσινη Βίβλος για τη Ναυτιλιακή Πολιτική της Κοινότητας[8], καθώς επίσης η δρομολόγηση μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής για την Ευρωπαϊκή Ένωση[9], καλούνται να οριοθετήσουν τον προβληματισμό γύρω από την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών, αλλά επίσης να προσδιορίσουν τις κατευθύνσεις της πολιτικής και σε επόμενη φάση να οδηγήσουν στην υιοθέτηση συγκεκριμένων ρυθμίσεων, δράσεων και μέτρων.

Συνολικά, διαπιστώνεται ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αποδυθεί τα τελευταία χρόνια σε μια προσπάθεια συστηματικής προσέγγισης των μεταφορών στο θαλάσσιο χώρο και τη διαμόρφωση συγκροτημένης πολιτικής. Η ιδιαίτερη φύση και ο χαρακτήρας της ναυτιλιακής δραστηριότητας, που προσιδιάζουν σε πρακτικές αυτορύθμισης και σχετικά μεγάλης ελευθερίας επιλογών, λειτούργησαν στο παρελθόν ως εμπόδιο για συγκεκριμένες ρυθμίσεις και την ανάπτυξη μιας πολιτικής, ώστε επιβλήθηκαν μόνο περιοριστικοί όροι και κανόνες, όπου αυτό ήταν απολύτως απαραίτητο και βεβαίως μετά από σθεναρή αντίσταση των οργανωμένων συμφερόντων στο χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Εξάλλου, η Κοινότητα συμβιβάστηκε με την πρωτοκαθεδρία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και ένα παθητικό, παρακολουθητικό ρόλο στις εξελίξεις στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών και της ναυτιλίας. Στα νέα στοιχεία πολιτικής είναι κυρίαρχη η βούληση για μια ενεργή πλέον παρουσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και για ανάληψη ίδιας δράσης στο εν λόγω πεδίο. Ο σχεδιασμός του συστήματος καλείται να εξυπηρετήσει ακριβώς αυτόν το στόχο με σαφήνεια και αποφασιστικότητα.

Στην παρούσα φάση, η ενίσχυση των θαλάσσιων και συνδυασμένων μεταφορών αντανακλάται σε εξελίξεις, όπως η ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών και Πανευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και των θαλασσίων λεωφόρων[10], η προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων[11], η υιοθέτηση του Κανονισμού για το Πρόγραμμα Marco Polo II[12], η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη βελτίωση της εφοδιαστικής αλυσίδας των μεταφορών[13] και η ιδέα για τη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου[14], η πρόθεση ανάπτυξης μιας κοινοτικής πολιτικής για τους θαλάσσιους λιμένες[15], αλλά και η υιοθέτηση ενός πλέγματος κανονιστικών ρυθμίσεων προληπτικού, σε μεγάλο βαθμό, χαρακτήρα, που αφορούν στην ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση[16]. Οι εξελίξεις αυτές σηματοδοτούν μια πύκνωση, όπως επίσης μια ουσιαστική και ποιοτική αναβάθμιση της πολιτικής. Δεν συμπίπτουν απλώς χρονικά, αλλά είναι αποτέλεσμα ενός συγκροτημένου σχεδιασμού στη βάση της ίδιας αντίληψης, συνδέονται άρρηκτα μεταξύ τους και συγκλίνουν προς την ίδια κατεύθυνση. Περιβαλλοντικές επιδιώξεις βρίσκονται σε σημαντικό βαθμό στην αφετηρία των προσπαθειών και στη λογική των επιμέρους στοιχείων, ενώ διαφαίνεται σαφώς ότι η τάση αυτή θα ενισχυθεί ακόμη περισσότερο στο άμεσο μέλλον.

III. Η παραγωγή πολιτικής

Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών διαμεσολαβείται στη βάση συγκεκριμένων μηχανισμών και διαδικασιών, εντός ενός αρθρωμένου θεσμικού-οργανωτικού περιβάλλοντος, που επιτρέπουν τη σύνθεση των επιμέρους συμφερόντων και τη μετουσίωσή της σε νομικές και πολιτικές κατηγορίες. Υπό το βάρος της πίεσης της οργανωμένης κοινωνίας των πολιτών σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, αλλά και υπό το πρίσμα της ανάπτυξης της επιστημονικής γνώσης στο πεδίο του περιβάλλοντος, η πολιτική κινείται τα τελευταία χρόνια ολοένα και περισσότερο προς την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στις μεταφορές. Προς αυτή την κατεύθυνση συνέβαλλαν εξάλλου, προφανώς με τραγικό τρόπο, και τα ατυχήματα των πετρελαιοφόρων ERIKA και PRESTIGE με την περιβαλλοντική καταστροφή που ακολούθησε[17].

Στο επίπεδο των κοινοτικών οργάνων η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαδραματίζει έναν κινητήριο ρόλο στην παραγωγή πολιτικής. Εισάγει καινοτόμα στοιχεία στο σύστημα και επιδιώκει με προσήλωση και πειστικότητα την ενσωμάτωσή τους. Στην πλειονότητα των περιπτώσεων η επικράτηση των στοιχείων αυτών οφείλεται, πέραν της διαπραγματευτικής δεινότητας της Επιτροπής, στη γενικότερη αναγνώριση από τα κράτη-μέλη και τους εμπλεκόμενους στο χώρο των μεταφορών της σκοπιμότητας και αποτελεσματικότητας των καινοτομιών αυτών για την προαγωγή των στόχων. Οι καινοτομίες που εισάγονται από την Επιτροπή εμφανίζουν ένα υψηλό βαθμό διασύνδεσης και αλληλεξάρτησης, ενώ εντάσσονται σε ολοκληρωμένα πακέτα λύσεων, ώστε τα επιμέρους στοιχεία προωθούνται παράλληλα και ταυτόχρονα, ίσως όμως ακριβώς για το λόγο αυτό και ευκολότερα.

Αυτό φαίνεται ότι αποτελεί στρατηγική επιλογή της Επιτροπής τα τελευταία χρόνια, είναι όμως επίσης λογικό να συμβαίνει σε ένα ώριμο στάδιο της ευρωπαϊκής πολιτικής και διακυβέρνησης, όπου αναζητώνται νέα και βελτιωμένα μέσα, εργαλεία, τρόποι και στρατηγικές της πολιτικής. Η εξέλιξη αυτή συνεπάγεται προφανώς, μεταξύ άλλων, την ισχυροποίηση της θέσης και του ρόλου της Επιτροπής στη διαδικασία παραγωγής δικαίου και πολιτικής, που επιφέρει την περαιτέρω εξέλιξη της πολιτικής. Με τον τρόπο αυτό δημιουργείται ένα ανατροφοδοτούμενο σπιράλ ολοκλήρωσης γύρω από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και σφυρηλατούνται νέες σχέσεις μεταξύ της Επιτροπής και των υπολοίπων οργάνων, αλλά επίσης μεταξύ της

Επιτροπής και των κρατών-μελών.

Στο πλαίσιο του νέου παραδείγματος, που συντίθεται μέσα από μια εντελώς νέα αντίληψη, αλλά και τα επιμέρους στοιχεία που προστίθενται στο σύστημα, η ποιοτική διάσταση βρίσκεται πλέον στο επίκεντρο των προσπαθειών. Συνεπώς, τα αποτελέσματα της πολιτικής κινούνται εντός σαφώς προσδιορισμένων προδιαγραφών, όχι μόνο σε οικονομικούς, αλλά και σε ευρύτερους όρους. Σε κάθε περίπτωση, το νέο παράδειγμα στην ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών επηρεάζει τις επιμέρους πολιτικές μεταφορών των κρατών-μελών, αλλά προφανώς επίσης τις επενδύσεις που συνδέονται με μεταφορικές υποδομές. Η ανάπτυξη των υποδομών που εξυπηρετούν φιλικά προς το περιβάλλον μεταφορικά μέσα, όπως οι λιμένες[18] και οι σιδηροδρομικές συνδέσεις, και η προώθηση συγκεκριμένων μεταφορικών τρόπων, όπως οι θαλάσσιες και συνδυασμένες μεταφορές, καθορίζονται σε μεγάλο βαθμό από τις επιλογές που πραγματοποιούνται πλέον σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης[19].

Παράλληλα όμως και οι ανάγκες της αγοράς υπαγορεύουν προοδευτικά συγκεκριμένες επιλογές αναφορικά με το σχεδιασμό και την υλοποίηση επενδύσεων σε μεταφορικές υποδομές και εξοπλισμούς που κινούνται προς την ίδια κατεύθυνση. Επιπλέον και ανεξάρτητα από τις πιέσεις που δέχεται το σύστημα, οι εμπλεκόμενοι στο χώρο των μεταφορών αντιλαμβάνονται ολοένα και περισσότερο ότι η ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στη μεταφορική δραστηριότητα είναι δυνατό να αποφέρει μέσο- και κυρίως μακροπρόθεσμα σημαντικά οφέλη.

IV. Το πλαίσιο της μελλοντικής πολιτικής

Οι βασικές κατευθύνσεις της μελλοντικής πολιτικής για τις μεταφορές έχουν ήδη τεθεί, ενώ έχει δρομολογηθεί μια αειφόρος προοπτική, η οποία θα πρέπει στο μέλλον να ενισχυθεί. Για την ουσιαστική συμπερίληψη της περιβαλλοντικής διάστασης στο μελλοντικό σχεδιασμό της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών και ειδικότερα την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών απαιτούνται:

- Η ύπαρξη σαφούς πολιτικής βούλησης και αποφασιστικότητας για τη στήριξη και υλοποίηση των πολιτικών επιλογών που έχουν διατυπωθεί σε μια σειρά ώριμων προγραμματικών κειμένων των τελευταίων χρόνων, όπως τη Λευκή Βίβλο για την Πολιτική των Μεταφορών, την Πράσινη Βίβλο για τη Μελλοντική Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τη Στρατηγική της Λισσαβώνας, τη Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη, το Πέμπτο και το Έκτο Πρόγραμμα Δράσης της Κοινότητας για το Περιβάλλον και τη Θεματική Στρατηγική για το Θαλάσσιο Περιβάλλον.
- Η ενθάρρυνση των κρατών-μελών να ενισχύσουν τις πολιτικές τους και να επανασχεδιάσουν τις επενδύσεις τους προς την κατεύθυνση της στήριξης των θαλάσσιων και συνδυασμένων μεταφορών, όπου σημαντικός ρόλος επιφυλάσσεται στην ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών και ανωδομών και στη διασύνδεση των λιμένων με την ενδοχώρα και τα Διευρωπαϊκά και Πανευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.
- Η προτεραιότητα στην ανάπτυξη μιας ποιοτικής ναυτιλίας με συγκεκριμένες προδιαγραφές και ποιοτικά χαρακτηριστικά, όπου η ανταγωνιστικότητα αντιμετωπίζεται στη βάση της παροχής μεταφορικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας, ενώ το κόστος αποτελεί ένα κυρίαρχο αλλά όχι τον αποκλειστικό παράγοντα.
- Η ενίσχυση της συνοχής της πολιτικής για το περιβάλλον και της πολιτικής των μεταφορών, όπως επίσης η ενίσχυση της διαδικασίας του Cardiff, με την ανάληψη συγκεκριμένων, ποσοτικοποιημένων στόχων και της σαφούς δέσμευσης των κρατών-μελών και των εμπλεκόμενων φορέων για την υλοποίησή τους. Παράλληλα με την παροχή ικανών κινήτρων προς τη ναυτιλιακή βιομηχανία, η προώθηση αυτοδεσμευτικών συμφωνιών με τους φορείς της ναυτιλίας θα μπορούσε να αποτελέσει ένα κατάλληλο εργαλείο προς αυτή την κατεύθυνση.
- Η ενίσχυση επιμέρους στοιχείων και διαδικασιών που αφορούν στην εφαρμογή των νομοθετικών ρυθμίσεων στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένου και του ελέγχου της εφαρμογής τους, δεδομένου ότι η επαρκής και ουσιαστική εφαρμογή διασφαλίζει σε σημαντικό βαθμό την αποτελεσματικότητα του συστήματος.
- Η βελτίωση της πρόσβασης των φορέων οργανωμένων συμφερόντων που εμπλέκονται στο χώρο των μεταφορών στο σχεδιασμό και τη λήψη μέτρων για το

θαλάσσιο χώρο, με στόχο την ανάδειξη των επιμέρους συμφερόντων και την επίτευξη καλύτερης πολιτικής, αλλά και την ουσιαστική βελτίωση των προϋποθέσεων για την υλοποίηση της. Έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην ανάπτυξη πρόσθετων μέτρων που θα αποβλέπουν στη συνεργασία των φορέων, αλλά και στην κατανόηση των εκατέρωθεν θέσεων και απόψεων, ενώ ειδική μέριμνα οφείλει να ληφθεί για το συντονισμό τους.

- Η προώθηση της έννοιας των “maritime cluster”, ως μέσου για την αντιμετώπιση των μεγάλων προκλήσεων που αντιμετωπίζουν οι εμπλεκόμενοι στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών, την προαγωγή της ανταγωνιστικότητας του κλάδου, αλλά επίσης την ενδυνάμωση της βιώσιμης ανάπτυξης με την υιοθέτηση περιβαλλοντικά αποδεκτών λύσεων από το σύνολο της ναυτιλιακής και λιμενικής κοινότητας και την ενίσχυση της περιβαλλοντικής συνείδησης.

- Η ανάπτυξη της έρευνας στο πεδίο του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των θαλάσσιων μεταφορών, με την αξιοποίηση της πλατφόρμας που παρέχεται από το Έβδομο Πρόγραμμα Πλαίσιο για την Έρευνα και την Καινοτομία, κατά τρόπο ώστε να προαχθεί η επιστημονική γνώση και να δημιουργηθεί ένα στέρεο επιστημονικό υπόβαθρο, το οποίο θα αποτελέσει βασική εισροή στο σχεδιασμό και την υλοποίηση της πολιτικής και των επιμέρους δράσεων. Η προώθηση της χρήσης νέων τεχνολογιών στη ναυπηγική, τα καύσιμα και τις διαδικασίες logistics, καλείται να συμπληρώσει την προσέγγιση.

- Η εξεύρεση ικανοποιητικών λύσεων σε μια σειρά επιμέρους ζητήματα που αφορούν στις θαλάσσιες μεταφορές, όπως για παράδειγμα η διαχείριση των καταλοίπων που παράγονται από πλοία και ο περιορισμός της εκπομπής αέριων ρύπων.

- Η εξασφάλιση στέρεας και ικανής οικονομικής βάσης της πολιτικής, η ισχυροποίηση του οπλοστασίου της Ένωσης αναφορικά με σχετικά προγράμματα και δράσεις και η κατά προτεραιότητα αντιμετώπιση των έργων που αφορούν στη στροφή των μεταφορών προς θαλάσσια μέσα, καθώς επίσης στην ενίσχυση της περιβαλλοντικής προστασίας και της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών.

Τα στοιχεία αυτά συνιστούν σημαντικές προϋποθέσεις για μια αποτελεσματική ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στην πολιτική των θαλάσσιων μεταφορών. Η ικανοποίησή τους, αλλά και η μεταξύ τους σχέση θα προσδιορίσουν

αναμφίβολα το βαθμό και την ποιότητα της ενσωμάτωσης, συνεπώς και την επιτυχία του συστήματος προς αυτή την κατεύθυνση. Η ευρωπαϊκή πολιτική, όπως και η πολιτική των κρατών-μελών, καλούνται συνεπώς να εστιάσουν τις προσπάθειες και τα διαθέσιμα μέσα προς το στόχο αυτό, ενώ ο σχεδιασμός θα πρέπει να ανταποκριθεί με σαφήνεια και πληρότητα, αλλά επίσης να ενσωματώσει ως εισροή προγραμματισμού διαρθρωτικές αδυναμίες και αντιστάσεις, που θα μπορούσαν να αποτελέσουν προσκόμματα σε αυτή την πορεία. Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Ένωση καλείται να ισχυροποιήσει την παρουσία της και να αναλάβει ενεργότερο ρόλο στη διεθνή σκηνή και τα σχετικά fora, χρησιμοποιώντας το ειδικό βάρος της και ασκώντας τις δυνατότητες πίεσης που διαθέτει κατά τρόπο, ώστε να επεκταθούν οι μεταφορικές προδιαγραφές και απατήσεις εντός της Ένωσης στο εξωτερικό της, σχηματίζοντας έναν ενιαίο χώρο υψηλής περιβαλλοντικής προστασίας.

V. Συμπερασματικές παρατηρήσεις

Οι πρόσφατες εξελίξεις στην ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών αξιολογούνται ως ιδιαίτερα ευνοϊκές για την προώθηση περιβαλλοντικά συμβατών λύσεων, όχι μόνο διότι οι θαλάσσιες μεταφορές είναι φιλικές προς το περιβάλλον, αλλά επίσης διότι στα νέα στοιχεία η περιβαλλοντική προστασία αποτελεί βασική συνιστώσα. Στο σχεδιασμό της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών, η περιβαλλοντική προστασία αποτελεί ολοένα και σημαντικότερη εισροή του συστήματος. Το γεγονός αυτό δεν προκύπτει μόνο ως αποτέλεσμα της πολιτικής επιταγής που εκφράσθηκε με τη στρατηγική του Cardiff. Είναι πολύ περισσότερο το αποτέλεσμα της εσωτερικής λογικής της πολιτικής και της εισόδου της σε ένα στάδιο μεγαλύτερης ωρίμανσης, όπου η αναζήτηση λύσεων κινείται σε ένα υψηλότερο επίπεδο.

Από την άλλη πλευρά, η δυναμική που έχει δημιουργηθεί αναφορικά με την ανάπτυξη των θαλάσσιων και συνδυασμένων μεταφορών διαφαίνεται ότι θα διατηρηθεί και θα αυξηθεί στα επόμενα χρόνια. Η πρόβλεψη αυτή προκύπτει από την σαφή αναγκαιότητα για εκτροπή του μεταφορικού έργου και την αξιοποίηση του υφιστάμενου μεταφορικού δυναμικού με την ανάπτυξη μη-κορεσμένων μεταφορικών

μέσων. Συνδέεται όμως επίσης με την ανάδειξη της προώθησης των εν λόγω μεταφορικών τρόπων σε στόχο προτεραιότητας της ευρωπαϊκής γραφειοκρατίας και πολιτικής και με την εκτίμηση ότι ο στόχος αυτός θα συνεχίσει να συγκεντρώνει την υποστήριξη των ελίτ που συμβάλλουν καθοριστικά στη διαμόρφωση της ευρωπαϊκής πολιτικής, όπως άλλωστε προοδευτικά και των άμεσα εμπλεκομένων στο χώρο των μεταφορών. Αλλά και τα επιμέρους στοιχεία του συστήματος αναμένεται ότι θα συνεισφέρουν προς την ίδια κατεύθυνση, δεδομένης της επιμέρους δυναμικής που είναι σε θέση να αναπτύξουν, όπως και της προοπτικής μιας θετικής σχέσης αλληλεξάρτησης και αλληλοσυμπλήρωσής τους.

Η σύμπτωση της ενσωμάτωσης της περιβαλλοντικής διάστασης στην πολιτική μεταφορών και της επιδίωξης ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών δημιουργεί συνεπώς ένα momentum πολιτικής για περισσότερη και βαθύτερη ολοκλήρωση στο συγκεκριμένο πεδίο, ενώ ταυτόχρονα δημιουργεί τις προϋποθέσεις για ένα νέο περιεχόμενο και μια αναβαθμισμένη ποιότητα της πολιτικής. Ωστόσο, η πραγματική υπόσταση, τα αποτελέσματα και οι προοπτικές της πολιτικής θα εξαρτηθούν εντέλει από τη στάση των εμπλεκομένων στο χώρο των μεταφορών και την ανταπόκριση της αγοράς. Ο σχεδιασμός του συστήματος οφείλει να πραγματοποιηθεί με πλήρη επίγνωση της εμπορικής πραγματικότητας.

Σε κάθε περίπτωση, οποιαδήποτε μέτρα ληφθούν θα πρέπει να συνοδευτούν από μια ουσιαστική και συγκροτημένη προσπάθεια για τη μεταστροφή των υφιστάμενων παραγωγικών και καταναλωτικών προτύπων προς μια περισσότερο αειφόρο κατεύθυνση και για την αποσύνδεση της οικονομικής ανάπτυξης από την ανάγκη για μεταφορές. Μόνο στο πλαίσιο μια τέτοιας προσέγγισης είναι δυνατό να πραγματοποιηθεί ένας εξορθολογισμός των μεταφορών, αλλά και των αναγκών για μεταφορές και να επιτευχθεί η ανάσχεση των τάσεων που ζημιώνουν το περιβάλλον. Συνεπώς, η ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στην πολιτική των μεταφορών θα πρέπει να κινηθεί προς μια συνολική και ολοκληρωμένη θεώρηση, η οποία επιτάσσει τη συστοιχία ενός ευρέως φάσματος μέσων και στρατηγικών.

Το άρθρο αποτελεί προδημοσίευση συμβολής σε τόμο Πρακτικών Συνεδρίου με τίτλο

«Περιβάλλον και Θαλάσσιες Μεταφορές», που πραγματοποιήθηκε από το ΕΚΕΠΕΚ του Παντείου Πανεπιστημίου στη Χίο, τον Απρίλιο του 2007.

[1] Βλ. επίσης Χ. Πλατιά, Η ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στο σχεδιασμό των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών. Η περίπτωση των θαλασσιών διαδρόμων, στο έργο: Αειφορία και Περιβάλλον. Ο νησιωτικός χώρος, Γρ. Ι. Τσάλτας (επιμ.), Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, Αθήνα 2005, σ. 213-220.

[2] Βλ. Communication COM (1998) 333 from the Commission of 27th May 1998 "Partnership for Integration: A Strategy for Integrating the Environment into EU Policies", καθώς επίσης Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Cardiff 15 και 16 Ιουνίου 1998, Συμπεράσματα της Προεδρίας, Cardiff, 1998. Βλ. ακόμη Έγγραφο εργασίας της Επιτροπής COM (2004) 394 τελικό της 1ης Ιουνίου 2004 «Ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών μελημάτων σε άλλους τομείς πολιτικής - Απολογισμός της διαδικασίας του Cardiff», Βρυξέλλες 2004.

[3] Ψήφισμα του Συμβουλίου και των εκπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών μελών που συνήλθαν στο πλαίσιο του Συμβουλίου, της 1ης Φεβρουαρίου 1993, σχετικά με το κοινοτικό πρόγραμμα πολιτικής και δράσεως σε θέματα περιβάλλοντος και βιώσιμης ανάπτυξης, Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, C 138, 17.05.1993, σ 1. Απόφαση αριθ. 1600/2002/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2002, για τη θέσπιση του έκτου κοινοτικού προγράμματος δράσης για το περιβάλλον, Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, L 242, 10.09.2002, σ. 1.

[4] Βλ. Ανακοίνωση της Επιτροπής COM(2005)504 τελικό της 24ης Οκτωβρίου 2005 «Θεματική Στρατηγική για την Προστασία και Διατήρηση του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος» και στην ιστοσελίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης https://ec.europa.eu/environment/water/marine/index_en.htm (19-12-2007).

[5] Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Λισσαβώνας 23 και 24 Μαρτίου 2000, Συμπεράσματα της Προεδρίας, Λισσαβώνα 2000, Ευρωπαϊκό Συμβούλιο των Βρυξελλών 22 και 23 Μαρτίου 2005, Συμπεράσματα της Προεδρίας, Βρυξέλλες, 2005 και Ευρωπαϊκό Συμβούλιο των Βρυξελλών 16 και 17 Ιουνίου 2005, Συμπεράσματα της Προεδρίας, Βρυξέλλες 2005.

[6] Βλ. Communication COM (2001) 264 from the Commission of 15th May 2001 "A Sustainable Europe for a Better World: A European Union Strategy for Sustainable Development" (Commission's proposal to the Gothenburg European Council), καθώς επίσης Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Götteborg 15 και 16 Ιουνίου 2001, Συμπεράσματα της Προεδρίας, Götteborg 2001. Βλ ακόμη Communication COM (2002) 82 final from

the Commission of the 13th February 2002 "Towards a Global Partnership for Sustainable Development", Communication COM (2005) 37 from the Commission of 9th February 2005 "The 2005 Review of the EU Sustainable Development Strategy: Initial Stocktaking and Future Orientations" και Communication COM (2005) 658 final from the Commission of 13th February 2005 "On the Review of the Sustainable Development Strategy. A platform for Action". Βλ., τέλος, τη Δήλωση Σχετικά με τις Κατευθυντήριες Αρχές της Αειφόρου Ανάπτυξης στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο των Βρυξελλών 16 και 17 Ιουνίου 2005, Συμπεράσματα της Προεδρίας, Βρυξέλλες 2005 (Παράρτημα Ι).

[7] Βλ. Ανακοίνωση της Επιτροπής COM (2006) 314 της 22ας Ιουνίου 2006 «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας - Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές». Βλ. επίσης σχετικά στην ιστοσελίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης https://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/index_en.htm (19-12-2007).

[8] Πράσινη Βίβλος COM (2006) 275 τελικό της 7ης Ιουνίου 2006, Προς μια μελλοντική Θαλάσσια, Πολιτική για την Ένωση: Ένα Ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες «Πόσο άστοχο είναι να ονομάζουμε τον πλανήτη αυτό Γη, όταν είναι σαφέστατα Ωκεανός», φράση που αποδίδεται στον συγγραφέα Arthur C. Clarke. Βλ. επίσης στην ιστοσελίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_en.html#com (19-12-2007).

[9] Βλ. Ανακοίνωση της Επιτροπής COM (2007) 575 τελικό της 10ης Οκτωβρίου 2007 «Μια ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση», καθώς και την Ανακοίνωση της Επιτροπής COM (2007) 574 τελικό της 10ης Οκτωβρίου 2007 «Συμπεράσματα από τη διαβούλευση για μια ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική». Βλ. επίσης Commission Staff Working Document SEC (2007) 1278, accompanying document to the Communication COM (2007) 575 final.

[10] Απόφαση αριθ. 884/2004/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004 για την τροποποίηση της απόφασης αριθ. 1692/96/EK περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, L 167, 30.4.2004, σ. 1.

[11] Βλ. σχετικά Ανακοίνωση της Επιτροπής COM (2006) 380 τελικό της 13ης Ιουλίου 2006 «Ενδιάμεση ανασκόπηση του προγράμματος για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων», Ανακοίνωση της Επιτροπής COM (2004) 453 τελικό της 2ας Ιουλίου 2004 σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, Ανακοίνωση της Επιτροπής COM (2003) 155 τελικό της 7ης Απριλίου 2003 σχετικά με το πρόγραμμα για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Για μια πληρέστερη εικόνα βλ. επίσης στην ιστοσελίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

https://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/index_en.htm (19-12-2007).

[12] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 2006, σχετικά με τη θέσπιση του δευτέρου προγράμματος Marco Polo για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών (Marco Polo II) και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1382/2003, Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, L 328, 24.11.2006, σ. 1. Για το Πρόγραμμα βλ. επίσης στην ιστοσελίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης https://ec.europa.eu/transport/marcopolo/index_en.htm (19-12-2007).

[13] Βλ. Ανακοίνωση της Επιτροπής COM (2006) 336 τελικό της 28ης Ιουνίου 2006 «Η εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη - Κλειδί για τη βιώσιμη κινητικότητα», Ανακοίνωση της Επιτροπής COM (2007) 606 τελικό της 18ης Οκτωβρίου 2007 «Το θεματολόγιο της ΕΕ για τις εμπορευματικές μεταφορές: Τόνωση της αποδοτικότητας, της ολοκλήρωσης και της αειφορίας των εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη», Communication COM (2007) 607 final from the Commission of the 18th October 2007 "Fright Transport Logistics Action Plan" και Commission Staff Working Document SEC (2007) 1320 of the 18th October 2007, accompanying document to the Communication COM (2007) 607 final.

[14] Βλ. Commission Staff Working Document SEC (2007) 1351 of the 18th October 2007 , accompanying document to the Communication COM (2007) 606 final. Αναφορικά με τη διαβούλευση για τη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου βλ. <https://ec.europa.eu/yourvoice/ipm/forms/dispatch?form=barriers&lang=EN> (19-12-2007).

[15] Βλ. Ανακοίνωση της Επιτροπής COM (2007) 616 τελικό της 18ης Οκτωβρίου 2007 «Ανακοίνωση σχετικά με την Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική» και Ομιλία του Αντιπροέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, υπεύθυνου για τις μεταφορές, κ. Jaques Barrot, με τίτλο European Port Policy, στο συνέδριο του ESPO 2007, Algeciras, 1η Ιουνίου 2007, Press Releases Rapid, Ref. : SPEECH/07/356.

[16] Βλ. σχετικά στην ιστοσελίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης https://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/2000_erika_en.htm και https://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/2005_package_3_en.htm(19-12-2007) .

[17] Βλ. Χ. Πλατιά, Περιβαλλοντικές κρίσεις και ασφάλεια στη θάλασσα. Πολιτική και παραγωγή δικαίου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, στο ηλεκτρονικό περιοδικό: Νόμος και Φύση, Νοέμβριος 2004, στην ιστοσελίδα <https://www.nomosphysics.org.gr> (19-12-2007).

[18] Αναφορικά με τη θέση και την ανάπτυξη των λιμένων στο μεταφορικό σύστημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης βλ. αναλυτικά *Κ. Χλωμούδη*, Λιμενικός σχεδιασμός στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία, Εκδόσεις ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ, Πειραιάς 2005, και ειδικότερα σε σχέση με τη βιώσιμη κινητικότητα *Α. Πάλλη-Κ.Ι. Χλωμούδη*, Προς μια ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική. Η λιμενική βιομηχανία στην προοπτική της αειφόρου κινητικότητας, Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 2001.

[19] Βλ. και *Χ. Πλατιά*, Νέες προσεγγίσεις στην ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών: Βιώσιμη κινητικότητα και ανάπτυξη των θαλάσσιων συνδέσεων, στο: *Περιβάλλον και Θαλάσσιος Χώρος*, Γρ. *Ι. Τσάλτας-Μ. Κλάδη-Ευσταθοπούλου* (επιμ.), Εκδόσεις *Ι. Σιδέρης*, Αθήνα 2006, σ. 354. Για το ίδιο θέμα βλ. επίσης *Σ. Θεοδωρόπουλου- Β. Μ. Λεκάκου-Α. Πάλλη*, Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, Εκδόσεις *Τυπωθήτω-Γιώργος Δαρδάνος*, Αθήνα 2006, σ. 325 επ. Πάντως σε αντίθεση με τη ρητορική, οι επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν συνέχισαν μέχρι σήμερα να ευνοούν τις χερσαίες και ιδιαίτερα τις οδικές μεταφορές έναντι των υπολοίπων τρόπων μεταφοράς. Βλ. επίσης σχετικά *C. I. Chlomoudis-C. Lambridis-A. Pallis*, Does the Practice Respond to the Rhetoric? On the Contribution of the Contemporary EU Investment Policies in Transport Infrastructure to a Sustainable Future, στο: *Proceedings of the 1999 European Transport Conference, Naples, September 2000*, αλλά επίσης *C. I. Chlomoudis-A. Pallis*, Investment Policies in Port Infrastructure in the Perspective of the European Shortsea Shipping Networks, στο έργο: *C. Peeters-T. Wergeland* (eds.), *European Shortsea Shipping*, Delft University Press, Delft, 1997, σ. 315-335.