

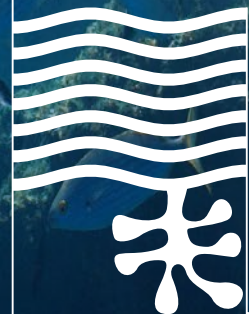


# OUR OCEAN

GREECE - APRIL 15-17, 2024

**AN OCEAN OF POTENTIAL**

PRESS KIT  
**OUR OCEAN GREECE**  
FACTS AND STATS





# 01

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελλάδα είναι ένα ναυτικό έθνος και ένα παράκτιο κράτος, με εκτεταμένη ακτογραμμή 20.739,96 km και 29.417 νησιά και βραχονησίδες, που δημιουργούν μια μοναδική νησιωτική γεωγραφία. Η Ελλάδα είναι μια χώρα άρρηκτα συνδεδεμένη -ιστορικά, πολιτιστικά, οικονομικά, και κοινωνικά- με τη θάλασσα. Το οικονομικό τοπίο της χώρας διαμορφώνεται σημαντικά από τις θαλάσσιες δραστηριότητες: ναυτιλία, αλιεία και υδατοκαλλιέργεια, λιμενικές και μεταφορικές εγκαταστάσεις, θαλάσσιες δραστηριότητες αναψυχής και τουρισμός. Σχεδόν το 20% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου ως προς την χωρητικότητα είναι ελληνικής ιδιοκτησίας. Ο τουρισμός, από την άλλη πλευρά, συνβάλει 13% άμεσα και 20% έμμεσα στο ΑΕΠ της χώρας. % του ΑΕΠ της χώρας.

Φιλοξενώντας το 9ο Συνέδριο Our Ocean (OOC-9), η Ελλάδα επιβεβαιώνει τη δέσμευσή της για μια βιώσιμη γαλάζια οικονομία, ισορροπημένη οικονομική ανάπτυξη, κοινωνική συνοχή και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ενώ αντιμετωπίζει βασικές προκλήσεις που σχετίζονται με τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, τη θαλάσσια βιοποικιλότητα απώλεια και θαλάσσια ρύπανση. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται από την Ελλάδα στην πράσινη ναυτιλία, τον αειφόρο τουρισμό, τη θαλάσσια ρύπανση από πλαστικά και μικροπλαστικά, καθώς και την πράσινη μετάβαση στη Μεσόγειο Θάλασσα. Ειδικότερα, η προώθηση μιας βιώσιμης γαλάζιας οικονομίας, μεταξύ άλλων μέσω της απαλλαγής των θαλάσσιων μεταφορών από τον άνθρακα και της ανάπτυξης υπεράκτιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, αποτελεί ουσιαστική προτεραιότητα για την Ελλάδα για την επίτευξη των στόχων του ΟΗΕ, της ΕΕ και των εθνικών κλιματικών στόχων. Επιπλέον, η κλιματική αλλαγή και η σύνδεσή της με την ασφάλεια είναι μια από τις κορυφαίες προτεραιότητες της υποψηφιότητας της Ελλάδας για τη θέση του μη μόνιμου μέλους του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ για το 2025-26.

Μια αποτελεσματική απάντηση σε αυτές τις προκλήσεις απαιτεί μια συνεκτική πολιτική, νομική

και τεχνική προσέγγιση για τη «διατήρηση και βιώσιμη χρήση των ωκεανών, των θαλασσών και των θαλάσσιων πόρων για βιώσιμη ανάπτυξη» σύμφωνα με την ατζέντα 2030 των Ηνωμένων Εθνών και τον Στόχο Αειφόρου Ανάπτυξης 14 (SDG 14), καθώς και άλλους σχετικούς Στόχους Αειφόρου Ανάπτυξης και στόχους που σχετίζονται με τους ωκεανούς, για την επίτευξη των οποίων, η Ελλάδα παραμένει σταθερά προσηλωμένη.

Τα Our Ocean Conferences (Διασκέψεις του Ωκεανού μας) επιδιώκουν να έχουν καθοριστική συμβολή στην αντιμετώπιση κοινών προκλήσεων που σχετίζονται με τη διακυβέρνηση των ωκεανών και την υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος μέσω του εντοπισμού πρακτικών λύσεων και ενεργειών μετασχηματισμού, για την προστασία και τη βιώσιμη διαχείριση των θαλασσών και των ωκεανών και των πόρων τους.

Η 9η Διάσκεψη του Ωκεανού μας (OOC-9) στοχεύει να διατηρήσει τα θέματα του ωκεανού στην κορυφή της παγκόσμιας πολιτικής ατζέντας ενώνοντας όλους τους εμπλεκόμενους εταίρους και φορείς, σε διάλογο, συνέργειες και γόνιμη συνεργασία. Κυβερνήσεις, διακυβερνητικές οργανώσεις, Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις, ο ιδιωτικός τομέας, η ακαδημαϊκή κοινότητα, η νεολαία μας: όλοι έχουμε κοινό συμφέρον και κοινή ευθύνη για την προστασία των ωκεανών και των θαλασσών μας και του κλίματος μας. Η OOC-9 φιλοδοξεί να συνεισφέρει σημαντικά άμεσα στις επερχόμενες εκδηλώσεις υψηλού επιπέδου που σχετίζονται με τον ωκεανό σε επίπεδο ΟΗΕ. Ειδικότερα, η OOC-9 θα επιδιώξει να συμβάλει θεματικά, πολιτικά και μέσω των δεσμεύσεών του, στην 3η Διάσκεψη των Ωκεανών των Ηνωμένων Εθνών (UNOC) που θα πραγματοποιηθεί τον Ιούνιο του 2025 στη Νίκαια της Γαλλίας, μια πόλη που βρίσκεται επίσης στην ακτή της Μεσογείου όπως η Αθήνα, καθώς και στην προπαρασκευαστική εκδήλωση υψηλού επιπέδου για τη δράση των ωκεανών που θα πραγματοποιηθεί στην Κόστα Ρίκα, τον Ιούνιο του 2024.







# 02

## ΩΚΕΑΝΟΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑ

Ο Ωκεανός και το Κλίμα είναι άρρηκτα και στενά συνδεδεμένα μεταξύ τους. Ο Ωκεανός διαδραματίζει θεμελιώδη ρόλο στο παγκόσμιο κλιματικό σύστημα και παρέχει υπηρεσίες απαραίτητες για τη διατήρηση της ζωής στον πλανήτη. Το πλέγμα ωκεανού-κλίματος περιλαμβάνει αλληλεπιδράσεις μεταξύ διαφόρων στοιχείων που ρυθμίζουν το κλίμα του πλανήτη μας, συμπεριλαμβανομένων των κύκλων άνθρακα, θερμότητας και νερού και των βιολογικών συστημάτων.

Ο ωκεανός λειτουργεί ως σημαντική φυσική καταβόθρα άνθρακα. Απορροφά, αποθηκεύει και αναδιανέμει τον ατμοσφαιρικό άνθρακα μέσω των βιολογικών, φυσικών και χημικών διεργασιών του. Ο ωκεανός έχει επίσης εξαιρετικά σημαντικό ρόλο στην απορρόφηση της θερμότητας. Η Ειδική Έκθεση για τον Ωκεανό και την Κρυόσφαιρα σε Μεταβαλλόμενο Κλίμα (SROCC) που δημοσιεύτηκε από τη Διακυβερνητική Επιτροπή για την Κλιματική Αλλαγή (IPCC) το 2019, δείχνει ότι ο ωκεανός απορρόφησε μεταξύ 20-30% των συνολικών ανθρωπογενών ατμοσφαιρικών εκπομπών CO<sub>2</sub> τις τελευταίες δύο δεκαετίες. Εκτιμάται επίσης ότι ο παγκόσμιος ωκεανός θερμαίνεται ασταμάτητα από το 1970 και απορροφά περισσότερο από το 90% της περίσσειας θερμότητας του κλιματικού συστήματος.

Η αυξημένη απορρόφηση των ανθρωπογενών εκπομπών CO<sub>2</sub> προκαλεί την υπερθέρμανση την οξίνιση και την αποξυγόνωση των ωκεανών, καθώς και αλλαγές στον κύκλο των θρεπτικών συστατικών. Αυτά αποτελούν απειλή για τα θαλάσσια είδη, τα οικοσυστήματα, τις τροφικές αλυσίδες, τις οικονομίες και τις ανθρώπινες κοινότητες. Για παράδειγμα, τα θαλάσσια κύματα καύσωνα έχουν ως αποτέλεσμα τη μεγάλη έκταση λεύκανση κοραλλιών στον Ειρηνικό Ωκεανό, ενώ ξενικά είδη από θερμά τροπικά νερά εξαπλώνονται στη Μεσόγειο Θάλασσα.

Η έκθεση της IPCC «Κλιματική Αλλαγή 2022: Επιπτώσεις, Προσαρμογή και Τρωτότητα», προβλέπει ότι ο ωκεανός θα περάσει σε πρωτόγνωρες συνθήκες με αυξημένες θερμοκρασίες, περαιτέρω οξίνιση και

μείωση οξυγόνου. Η συχνότητα εμφάνισης θαλάσσιων καυσώνων και ακραίων φαινομένων Ελ Νίνιο και Λα Νίνια αναμένεται να αυξηθεί, ενώ η Μεσημβρινή Ανατρεπτική Κυκλοφορία του Ατλαντικού (γνωστή και με τα αρχικά AMOC) αναμένεται να εξασθενήσει. Η παγκόσμια μέση στάθμη της θάλασσας έχει αυξηθεί κατά περίπου 0,2 μέτρα από το 1901. Προβλέπεται ότι θα συνεχίσει να ανεβαίνει με αυξανόμενο ρυθμό (πιθανότητα να φτάσει τα 0,15–0,30 m έως το 2050 και 0,28–1,02 m έως το 2100 σε σύγκριση με το 1995-2014), ενώ σε πολλές τοποθεσίες θα αυξηθεί η συχνότητα των ακραίων γεγονότων ανύψωσης της στάθμης της θάλασσας.

Η έκθεση του Παγκόσμιου Μετεωρολογικού Οργανισμού για την κατάσταση του παγκόσμιου κλίματος, που δημοσιεύθηκε τον Μάρτιο του 2024, έχει σημάνει συναγερμό για τον πλανήτη. Αποκαλύπτει ότι το 2023 ήταν η θερμότερη χρονιά που έχει καταγραφεί. Η παγκόσμια μέση θερμοκρασία έφτασε στους 1,45 ± 0,12 °C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα, πολύ κοντά στο όριο των 1,5 °C της Συμφωνίας των Παρισίων. Επιπλέον, η θερμότητα των ωκεανών έφτασε το υψηλότερο επίπεδο στο ρεκόρ παρατήρησης 65 ετών, η παγκόσμια μέση στάθμη της θάλασσας έφτασε σε υψηλό ρεκόρ, ενώ στα τέλη του 2023 το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου ωκεανού βρισκόταν σε συνθήκες θαλάσσιου καύσωνα.

Η προσαρμοστική ικανότητα των θαλάσσιων και παράκτιων οικοσυστημάτων και των ανθρώπινων συστημάτων αναμένεται να φτάσει στα όρια της (hard limits) λόγω των αλληλεπιδραστικών, σωρευτικών και κλιμακούμενων επιπτώσεων της ανόδου της στάθμης της θάλασσας, της θέρμανσης των ωκεανών και της οξίνισης κ.λπ.

Ωστόσο, ο ωκεανός θα μπορούσε να δώσει λύσεις για την αντιμετώπιση της κλιματικής κρίσης. Ο υπεράκτιος άνεμος, τα θαλάσσια κύματα και η παλιρροϊκή ανανεώσιμη ενέργεια θα μπορούσαν να τροφοδοτήσουν τις κοινότητές μας και να επιταχύνουν την κατάργηση των ορυκτών καυσίμων. Η αποδέσμευση





**OUR OCEAN**  
GREECE - APRIL 15-17, 2024  
**AN OCEAN OF POTENTIAL**

των θαλάσσιων μεταφορών από τα ορυκτά καύσιμα θα μπορούσε να βοηθήσει στην περαιτέρω μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (η παγκόσμια ναυτιλία συμβάλλει σε ποσοστό 3% στις παγκόσμιες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου).

Τα θαλάσσια και τα παράκτια οικοσυστήματα «μπλε άνθρακα» μπορούν να διαδραματίσουν θεμελιώδη ρόλο τόσο στον μετριασμό όσο και στην προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή. Τα υγιή «οικοσυστήματα μπλε άνθρακα» (π.χ. μαγκρόβια δάση, θαλάσσια φανερόγαμα και παλιρροϊκά έλη) θα μπορούσαν να αυξήσουν τη δέσμευση άνθρακα, υποστηρίζοντας παράλληλα την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή μέσω υπηρεσιών όπως η σταθεροποίηση και η προστασία των ακτών και ο έλεγχος της διάβρωσης.

Η περιοχή της Μεσογείου είναι ένα «hotspot» της κλιματικής αλλαγής, που πλήττεται από σημαντικές

επιπτώσεις λόγω της υπερθέρμανσης του πλανήτη. Η ταχεία αύξηση της θερμοκρασίας, σε συνδυασμό με την άνοδο της στάθμης της θάλασσας, έχουν εκτεταμένες συνέπειες για το περιβάλλον, τα οικοσυστήματα και τις ανθρώπινες κοινωνίες της περιοχής. Η έκθεση της IPCC «AR6 Κλιματική Αλλαγή 2022: Επιπτώσεις, Προσαρμογή και Τρωτότητα» προειδοποιεί ότι είδη όπως η ποσειδωνία (*Posidonia oceanica*), ενδέχεται να χάσουν έως και το 75% του οικοτόπου τους στη Μεσόγειο έως το 2050. Παράλληλα, οι κίνδυνοι παράκτιων πλημμυρών θα αυξηθούν σε περιοχές με χαμηλό υψόμετρο στο 37% της ακτογραμμής της Μεσογείου, ενώ ο αριθμός των ανθρώπων που εκτίθενται στην άνοδο της στάθμης της θάλασσας μπορεί να αυξηθεί έως και 130% το 2100, σε σύγκριση με το παρόν.







# 03

## ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ (MPAS)

Η Διεθνής Ένωση για τη Διατήρηση της Φύσης (IUCN) ορίζει μια προστατευόμενη περιοχή ως "ένα σαφώς καθορισμένο γεωγραφικό χώρο, αναγνωρισμένο, αφιερωμένο και διαχειριζόμενο, μέσω νομικών ή άλλων αποτελεσματικών μέσων, για την επίτευξη της μακροπρόθεσμης διατήρησης της φύσης με συναφείς υπηρεσίες οικοσυστήματος και πολιτιστικές αξίες."

Οι θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές (MPAs) στοχεύουν κυρίως στη διατήρηση των παράκτιων και θαλάσσιων οικοσυστημάτων, τα οποία συνδέονται με σημαντικά οικονομικά και κοινωνικά οφέλη και την υποστήριξη των τοπικών μέσων διαβίωσης.

Η στρατηγική της ΕΕ για τη βιοποικιλότητα για το 2030 έθεσε τον στόχο ότι, έως το 2030, τουλάχιστον το 30% της θαλάσσιας περιοχής θα πρέπει να προστατεύεται νομικά (με το 10% της θαλάσσιας περιοχής να προστατεύεται αυστηρά). Παρόλο που ο ορισμός νέων MPAs από μόνος του δεν εγγυάται τη διατήρηση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων της ΕΕ, είναι το πρώτο βήμα για την αποτελεσματική διαχείρισή τους, ως μεμονωμένες περιοχές και ως δίκτυο, σε συνδυασμό επίσης με παράκτια και χερσαία οικοσυστήματα. Τα χερσαία ύδατα της Ελλάδας ανέρχονται σε 124.695 km<sup>2</sup>, το 18,3% των οποίων καλύπτεται από ΜΡΑ που αντιστοιχούν σε σύνολο 22.796 km<sup>2</sup>. Επί του παρόντος βρίσκονται υπό την ευθύνη και την εποπτεία του Οργανισμού Φυσικού Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής (N.E.C.C.A.) μέσω της λειτουργίας 24 τοπικών Μονάδων Διαχείρισης.

Στην Ελλάδα, το 48,3% των αξιολογήσεων οικοτόπων δείχνουν ότι έχουν καλή κατάσταση διατήρησης, που είναι σημαντικά πάνω από τον μέσο όρο της ΕΕ που είναι 14,7%. Παράκτια και ανθεκτικά στο αλάτι ενδιαιτήματα καλύπτουν το 16,8% των προστατευόμενων οικοτόπων. Τα περισσότερα προστατευόμενα είδη σε όλες τις ταξινομικές ομάδες είναι τα πτηνά, που αποτελούν τη μεγαλύτερη αναλογία με 51,7%. Ακολουθούν τα ψάρια, που αντιπροσωπεύουν το 10,4% των προστατευόμενων ειδών και τα αγγειακά φυτά (σπερματοφύτα), που αντιπροσωπεύουν το 10,1%.

Η Ελλάδα φιλοξενεί το 40% των φυτικών ειδών και το 18% των ζωικών ειδών στην Ευρώπη. Ο βαθμός ενδημισμού για ορισμένες ταξινομικές ομάδες, ιδιαίτερα εκείνες που έχουν διαφοροποιηθεί σε νησιωτικά συστήματα, ξεπερνά το 50%. Τα ελληνικά νησιά είναι ένα από τα πιο εξαιρετικά εργαστήρια της φύσης και ένα από τα hotspots στον κόσμο για ενδημισμό: 3.500 είδη φυτών, 300 είδη πουλιών, 60 είδη ερπετών, περισσότερα από 2.500 είδη ασπόνδυλων. Ωστόσο, η Ελλάδα έχει επίσης τον δεύτερο υψηλότερο αριθμό απειλούμενων ειδών στην Ευρώπη καθώς και στο hotspot της μεσογειακής βιοποικιλότητας.

Σε παγκόσμιο επίπεδο, το Παγκόσμιο Πλαίσιο Βιοποικιλότητας Κουνμίνγκ-Μόντρεαλ (KMGBF) που εγκρίθηκε το 2022, με στόχο να σταματήσει και να αντιστρέψει την απώλεια της φύσης έως το 2030, περιλαμβάνει μεταξύ του στόχου 2 για την αποκατάσταση του 30% όλων των υποβαθμισμένων χερσαίων, εσωτερικών υδάτων και θαλάσσιων και παράκτια οικοσυστήματα και στόχος 3 για τη διατήρηση του 30% της γης, των υδάτων και των θαλασσών, ιδίως περιοχών ιδιαίτερης σημασίας για τη βιοποικιλότητα και τις λειτουργίες και υπηρεσίες του οικοσυστήματος, μέσω οικολογικά αντιπροσωπευτικών, καλά συνδεδεμένων και δίκαια διοικούμενων συστημάτων προστατευόμενων περιοχών και άλλων αποτελεσματικών περιοχών -βασισμένα μέτρα διατήρησης.

Άλλα αποτελεσματικά μέτρα διατήρησης με βάση την περιοχή (OECM) διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην επίτευξη των παγκόσμιων στόχων διατήρησης 30 επί 30, ως μια περιεκτική προσέγγιση για τη διατήρηση, που περιλαμβάνει μια ποικιλία τοπίων και θαλάσσιων τοπίων όπου επιτυγχάνονται αποτελεσματικά αποτελέσματα διατήρησης μέσω διαφόρων καθεστώτων διαχείρισης. Σε αντίθεση με τις παραδοσιακές προστατευόμενες περιοχές, οι OECM δεν προορίζονται απαραίτητα για λόγους διατήρησης, αλλά συμβάλλουν σημαντικά στη διατήρηση της βιοποικιλότητας και στις προσπάθειες αποκατάστασης





των οικοσυστημάτων. Με την αναγνώριση και την ενσωμάτωση των ΟΕCM σε στρατηγικές διατήρησης, το εύρος των προστατευόμενων περιοχών μπορεί να επεκταθεί με την αποτελεσματική προστασία των κρίσιμων οικοτόπων και των εστιών βιοποικιλότητας πέρα από τους επίσημους χαρακτηρισμούς.

Ο στόχος της διατήρησης του 30% έως το 2030 έχει επίσης εγκριθεί σε περιφερειακό επίπεδο της Μεσογείου (από την 22η Διάσκεψη των Μερών της Σύμβασης της Βαρκελώνης για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και της Παράκτιας Περιφέρειας της Μεσογείου) το 2021, όπου εγκρίθηκε το Στρατηγικό Πρόγραμμα Δράσης μετά το 2020 για τη Διατήρηση της Βιοποικιλότητας και την Αειφόρο Διαχείριση των Φυσικών Πόρων στην Περιφέρεια της Μεσογείου (μετά το 2020 SAPBIO), ευθυγραμμισμένο με τους στόχους του KMGBF.

Η Ελλάδα έχει δεσμευτεί για τον στόχο 30 επί 30 σε παγκόσμιο, ενωσιακό, μεσογειακό και εθνικό επίπεδο. Σε εθνικό επίπεδο, ειδικότερα, η Ελλάδα έχει δεσμευτεί να επεκτείνει τις θαλάσσιες Προστατευόμενες Περιοχές της στο 30% των χωρικών υδάτων έως το 2030, υποστηριζόμενη από ένα υπερσύγχρονο σύστημα επιτήρησης που θα τεθεί σε εφαρμογή για την αποτελεσματική περιπολία τους, ως προς την αποκατάσταση του 30% των συγκεκριμένων τύπων θαλάσσιων οικοτόπων της έως το 2030. Επιπλέον, δεσμευμένη σθεναρά στη μείωση των επιπτώσεων στη θαλάσσια βιοποικιλότητα από την υπεραλίευση έως το 2030, η Ελλάδα έχει δηλώσει ότι το 10% των θαλασσών της θα είναι αποθέματα απαγόρευσης αλιείας.

Ένα αποτελεσματικά διαχειριζόμενο δίκτυο θαλάσσιων Προστατευόμενων Περιοχών με καθορισμένα μέτρα διατήρησης είναι ένα ουσιαστικό μέσο για τη διαφύλαξη της θαλάσσιας βιοποικιλότητας, των παράκτιων οικοσυστημάτων και της υγείας των ωκεανών.

Ένα αποτελεσματικά διαχειριζόμενο δίκτυο ΜΡΑ με καλά καθορισμένα μέτρα διατήρησης είναι ένα ουσιαστικό μέσο για τη διαφύλαξη της θαλάσσιας βιοποικιλότητας, των παράκτιων οικοσυστημάτων και της υγείας των ωκεανών. Το ΟΟC-9 θα είναι το πρώτο Our Ocean Conference που θα συγκληθεί μετά την υιοθέτηση, τον Ιούνιο του 2023, της Συμφωνίας βάσει της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας για τη διατήρηση και την αειφόρο χρήση της θαλάσσιας βιολογικής ποικιλότητας περιοχών πέραν της εθνικής δικαιοδοσίας (Συμφωνία BBNJ), η οποία στοχεύει στη διασφάλιση της διατήρησης και της βιώσιμης χρήσης της θαλάσσιας βιολογικής ποικιλότητας περιοχών πέρα από την εθνική δικαιοδοσία.

Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο σε παγκόσμιο επίπεδο είναι το έργο που επιτελέστηκε στο πλαίσιο της Δεκαετίας των Ηνωμένων Εθνών για την Αποκατάσταση Οικοσυστημάτων (2021–2030) για οικοσυστήματα σε θαλάσσιες και παράκτιες περιοχές, καθώς και οι δραστηριότητες που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο της Δεκαετίας των Ηνωμένων Εθνών για τους Ωκεανούς Επιστήμη για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (2021–2030), που συντονίζεται από την UNESCO, με θέμα «η επιστήμη που χρειαζόμαστε για τον ωκεανό που θέλουμε».





# 04

## ΒΙΩΣΙΜΗ ΓΑΛΑΖΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η Γαλάζια Οικονομία περιλαμβάνει όλους τους κλάδους και τους τομείς που σχετίζονται με τους ωκεανούς, τις θάλασσες και τις ακτές, είτε βασίζονται στο θαλάσσιο περιβάλλον είτε στην ξηρά. Η οικονομία των ωκεανών είναι ένας δυναμικός παράγοντας για την παγκόσμια ανάπτυξη, την προστασία του περιβάλλοντος, την καινοτομία και τη συνεργασία και θα μπορούσε να διπλασιαστεί σε μέγεθος, φτάνοντας τα 3 τρισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ έως το 2030, σύμφωνα με εκτιμήσεις του ΟΟΣΑ.

Χάρη στο δυναμικό καινοτομίας του, ο τομέας βρίσκεται σε καλή θέση για να οδηγήσει την πράσινη μετάβαση, αντικαθιστώντας την ανεξέλεγκτη επέκταση με καθαρές, ανθεκτικές στο κλίμα και βιώσιμες δραστηριότητες που έχουν περιορισμένες επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον. Διαμορφώνεται ένα ανθεκτικό οικονομικό μοντέλο που βασίζεται στην καινοτομία, την κυκλική οικονομία και με σεβασμό προς τον ωκεανό. Η «γαλάζια ανάπτυξη» δίνει τη θέση της σε μια βιώσιμη γαλάζια οικονομία.

Η θάλασσα ήταν πάντα πηγή πλούτου, πολιτισμού και δόξας για την Ελλάδα. Η χώρα είναι περήφανη που διαθέτει 29.417 νησιά και βραχονησίδες, εκ των οποίων 227 νησιά κατοικούνται, καθιστώντας τη Γαλάζια Οικονομία βασικό παράγοντα περιφερειακής συνοχής και τοπικής ανάπτυξης. Επί του παρόντος, η ναυτιλία, οι θαλάσσιες βιομηχανίες, η αλιεία, ο θαλάσσιος τουρισμός και η ναυτιλία αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 20% της ελληνικής οικονομίας.

Η φιλοξενούσα χώρα Ελλάδα θα αξιοποιήσει σύντομα τον υπεράκτιο άνεμο, ένα σημαντικό αναξιοποίητο δυναμικό. Οι άνεμοι του Αιγαίου θα γίνουν μια πηγή ενέργειας που θα ξαναχαράξει τον ενεργειακό χάρτη της περιοχής. Επιπλέον, ως παγκόσμιος ηγέτης στις θαλάσσιες μεταφορές, η Ελλάδα αναλαμβάνει σοβαρά την ευθύνη της απαλλαγής της ναυτιλίας από τον άνθρακα, διατηρώντας παράλληλα την ανταγωνιστικότητά.

- Με τον τουρισμό να αποτελεί τη ραχοκοκαλιά της οικονομίας της, με στόχο τον έλεγχο του περιβαλλοντικού της αποτυπώματος, η Ελλάδα αναπτύσσει ένα Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο για τον Αειφόρο Τουρισμό, για την προώθηση της εξοικονόμησης νερού και ενέργειας, της ανακύκλωσης και του οικολογικού τουρισμού ειδικά σε μικρά νησιά και προστατευόμενες περιοχές, μαζί με ίδρυση Εθνικού Παρατηρητηρίου για τον Αειφόρο Τουρισμό
- Με στόχο την απαλλαγή των θαλάσσιων μεταφορών από τον άνθρακα, η Ελλάδα υποστηρίζει το αυξημένο επίπεδο φιλοδοξίας της Στρατηγικής του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία, ιδίως τον στόχο της να φτάσει το καθαρό μηδέν έως το 2050.
- Έμφαση δίνεται επίσης στη μετατροπή των πολυάριθμων νησιών μας σε εργαστήρια καινοτομίας για πράσινη οικονομία, ενεργειακή αυτονομία, ψηφιακή καινοτομία και οικολογική κινητικότητα, μέσω μετασχηματιστικών πρωτοβουλιών όπως τα GR-eco Islands, ενώ η Ελλάδα παραμένει δεσμευμένη στην προώθηση του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού ως βασικό εργαλείο για μια Βιώσιμη Γαλάζια Οικονομία

Ένα έργο που αξίζει να σημειωθεί είναι αυτό που έχει αναλάβει από το 2019, σχετικά με την προσβασιμότητα των υποθαλάσσιων πολιτιστικών χώρων. Το έργο αφορά το σύμπλεγμα των Βορείων Σποράδων, όπου το εντυπωσιακό «Ναυάγιο της Αλόνησσου» του 5ου αι. π.Χ. βρίσκεται, και στην περιοχή του Δυτικού Παγασητικού Κόλπου, που περιλαμβάνει το βυζαντινό ναυάγιο (9ος αι. μ.Χ.) κοντά στη νησίδα Κίκυνθο, το υστερορωμαϊκό ναυάγιο (4ος αι. μ.Χ.) κοντά στο ακρωτήριο του Τηλέγραφου και το αρχαίο αγκυροβόλιο στον Γλάρο. ακρωτήριο. Αυτοί οι τέσσερις υποθαλάσσιοι αρχαιολογικοί χώροι είναι από το 2019 προσβάσιμοι σε δύτες με συγκεκριμένους όρους. Επίσης, αρκετοί παράκτιοι αρχαιολογικοί χώροι, όπως το Παυλοπέτρι







**OUR OCEAN**  
GREECE - APRIL 15-17, 2024  
**AN OCEAN OF POTENTIAL**

(βυθισμένος προϊστορικός οικισμός) στη Λακωνία και η Παλαιά Επίδαυρος (βυθισμένη ρωμαϊκή βίλα) στην Αργολίδα, καθώς και αρκετά πρόσφατα ναυάγια, είναι επίσης προσβάσιμοι σε επισκέπτες-δύτες ή κολυμβητές με συγκεκριμένους όρους. Αυτό το φιλόδοξο έργο όχι μόνο υποστηρίζει τις τοπικές οικονομίες και τον καταδυτικό τουρισμό με βιώσιμο και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο, αλλά διασφαλίζει επίσης μια συνολική προστασία της υποθαλάσσιας πολιτιστικής κληρονομιάς και του περιβάλλοντος.

Η μετάβαση σε μια Γαλάζια Οικονομία δημιουργεί έναν Ωκεανό Ευκαιριών και έναν Ωκεανό Συνεργασίας. Η ΟΟΟ-9 στοχεύει να φέρει όλους τους εμπλεκόμενους, σε έναν διάλογο για το πώς να ενσωματωθούν νέες λύσεις για την Πράσινη και Ψηφιακή Μετάβαση και τον μετασχηματισμό των αλυσίδων αξίας της Γαλάζιας Οικονομίας προς την κλιματική ουδετερότητα και τη μηδενική ρύπανση.

Οι τεχνολογίες, η έρευνα και η καινοτομία που σχετίζονται με τους ωκεανούς θα βρίσκονται στο επίκεντρο, παρουσιάζοντας νέα εργαλεία, νέες συμμαχίες και προϊόντα.

Αυτή η Διάσκεψη θα βασιστεί στα αποτελέσματα της «2ης Διάσκεψης Ενδιαφερομένων Μερών της Ένωσης για τη Μεσόγειο (UfM) για τη Βιώσιμη Γαλάζια Οικονομία» που διοργανώθηκε από το Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής της Ελληνικής Δημοκρατίας, τη Συμπροεδρία της UfM ΕΕ και Ιορδανίας και τη Γραμματεία της Ένωσης ( Αθήνα, 19 - 20 Φεβρουαρίου 2024). Τρία χρόνια από την υιοθέτηση της υπουργικής δήλωσης ορόσημο του 2021 της UfM για τη Βιώσιμη Γαλάζια Οικονομία (Sustainable Blue Economy: SBE) και του Οδικού Χάρτη της για εφαρμογή που εγκρίθηκε το 2022, στη συγκέντρωση μιας ποικιλώμορφης εκπροσώπησης των πλούσιων και δυναμικών ενδιαφερομένων που συνθέτουν την

κοινότητα της Μεσογειακής Βιώσιμης Γαλάζιας Οικονομίας, ως βασικούς μοχλούς συγκεκριμένων δράσεων και επεκτάσιμων λύσεων σε όλη την περιοχή. Η Διάσκεψη χρησίμευσε ως βασικό ορόσημο για τον απολογισμό της προόδου που επιτεύχθηκε, τη συζήτηση κοινών προκλήσεων και εργαλείων μετασχηματισμού και τη συμμετοχή ολόκληρης της Μεσογειακής Βιώσιμης Γαλάζιας Οικονομίας και τον καθορισμό της πορείας προς περαιτέρω συζητήσεις σε πολιτικό επίπεδο. Νέες επιχειρήσεις σχετικά με τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, τη διατήρηση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, τη μείωση της ρύπανσης και τις τεχνολογίες που αυξάνουν την ανθεκτικότητα στην κλιματική αλλαγή πρωτοστατούν. Ταυτόχρονα, οι παραδοσιακοί τομείς πρέπει να μειώσουν το περιβαλλοντικό τους αποτύπωμα. Έτσι, μια βιώσιμη γαλάζια οικονομία θα δημιουργήσει έναν ωκεανό ευκαιριών απασχόλησης και μια αγορά νέων θέσεων εργασίας υψηλής εξειδίκευσης.

Η έρευνα, η εκπαίδευση, ο αλφαριθμητισμός στον ωκεανό και οι νέες προηγμένες επαγγελματικές δεξιότητες θα συζητηθούν κατά τη διάρκεια της «Our Ocean Youth Leadership Summit», η οποία θα διεξαχθεί παράλληλα με το κύριο συνέδριο, στις 15 Απριλίου. Ακούγεται η φωνή των νέων γενεών, καθώς αποτελούν παράγοντες αλλαγής. Το συνέδριο στοχεύει να αξιοποιήσει νέες προοπτικές και καινοτόμες ιδέες, να οδηγήσει σε ουσιαστική πρόοδο προς τη βιωσιμότητα των ωκεανών.

Η Ελλάδα έχει ένα μακροχρόνιο εξαιρετικό ρεκόρ στη διατήρηση πολύ υψηλής ποιότητας παράκτιων υδάτων κολύμβησης, κατατάσσεται μεταξύ των κορυφαίων χωρών παγκοσμίως, καταλαμβάνοντας τη 2η θέση με 596 παραλίες, 18 μαρίνες και 6 σκάφη (συνολικά 620 τοποθεσίες) στο πλαίσιο του προγράμματος με τη Γαλάζια Σημαία. Το πιο ευρέως αναγνωρισμένο οικολογικό σήμα για παραλίες, μαρίνες και βιοτεχνίες αιεφόρου τουρισμού.







# 05

## ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Περίπου το 90% των εμπορευμάτων μεταφέρονται μέσω των θαλασσιών οδών, επομένως η ναυτιλία είναι ένας εξαιρετικά σημαντικός τομέας για την οικονομική ανάπτυξη παγκοσμίως. Ωστόσο, η ασφάλεια στη θάλασσα έχει υποστεί σημαντικές πιέσεις μετά τον Covid-19. Νέες αλληλοεπικαλυπτόμενα εμπόδια έχουν επηρεάσει το παγκόσμιο εμπόριο και απειλούν την πρόοδο που έχει επιτευχθεί στον περιορισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία.

Από τον Νοέμβριο του 2023, οι κλιμακούμενες επιθέσεις σε πλοία στην Ερυθρά Θάλασσα προστέθηκαν στις αναταραχές στη Μαύρη Θάλασσα, που προκλήθηκαν από τον πόλεμο στην Ουκρανία. Εν τω μεταξύ, τα στρατηγικά σημεία ανάφλεξης σε άλλα μέρη του κόσμου και οι κυβερνο-επιθέσεις σε λιμάνια ανέδειξαν την ανάγκη για ιδιαίτερη προσοχή σε ασφαλέστερες διαδρομές και μέτρα ασφαλείας για την προστασία στρατηγικών εγκαταστάσεων.

Και στις διώρυγες του Σουέζ και του Παναμά, οι διελεύσεις είναι μειωμένες κατά περισσότερο από 40% σε σύγκριση με τις μέγιστες διελεύσεις τους. Η Διώρυγα του Σουέζ επιτρέπει μια πιο άμεση διαδρομή για τη ναυτιλία από και προς τον Ινδικό Ωκεανό, τη Μεσόγειο Θάλασσα και τον Ατλαντικό Ωκεανό χωρίς να απαιτείται περίπλους της αφρικανικής ηπείρου. Το 2023, περίπου το 22% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων διήλθε από τη διώρυγα, μεταφέροντας αγαθά όπως φυσικό αέριο, πετρέλαιο, αυτοκίνητα, πρώτες ύλες και πολλά κατασκευασμένα προϊόντα και βιομηχανικά εξαρτήματα. Μέχρι το πρώτο εξάμηνο του Φεβρουαρίου 2024, η χωρητικότητα εμπορευματοκιβωτίων που τη διέσχισε μειώθηκε κατά 82%.

Εν τω μεταξύ, η ξηρασία που προκλήθηκε από το κλίμα και τα ανησυχητικά χαμηλά επίπεδα νερού ανάγκασαν την Αρχή της Διώρυγας του Παναμά να μειώσει τις ημερήσιες διελεύσεις από 36 σε 18 ημερησίως κατά μέσο όρο, έως τον Φεβρουάριο του 2024. Η Διώρυγα του Παναμά είναι ιδιαίτερα σημαντική για την Κίνα,

τις ΗΠΑ και τις χώρες της Δύσης Ακτή της Νότιας Αμερικής.

Σύμφωνα με έκθεση του UNCD, η διαταραχή στην Ερυθρά Θάλασσα και τη Διώρυγα του Σουέζ και τη Μαύρη Θάλασσα, σε συνδυασμό με παράγοντες που συνδέονται με τη μείωση των διελεύσεων από τη Διώρυγα του Παναμά, θα μπορούσαν να διαβρώσουν τα περιβαλλοντικά οφέλη που επιτυγχάνονται μέσω του «αργού ατμού», καθώς τα επαναδρομολογημένα πλοία αυξάνουν τις ταχύτητες για να καλύψουν μεγαλύτερες αποστάσεις. Οι μεγαλύτερες αποστάσεις που προκαλούνται από την αλλαγή της διαδρομής από τη Διώρυγα του Σουέζ στο Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας συνεπάγονται αύξηση 70% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου για ένα ταξίδι μετ' επιστροφής από τη Σγκαπούρη στη Βόρεια Ευρώπη.

Οι προκλήσεις που οδηγούν σε τροποποίηση των θαλάσσιων διαδρομών δεν είναι ο μόνος παράγοντας που επηρεάζει τη θαλάσσια ασφάλεια. Οι κυβερνοεπιθέσεις αποτελούν μια νέα σημαντική απειλή για τα λιμάνια σε όλο τον κόσμο. Μεταξύ 2011 και 2023, σημειώθηκαν 15 περιπτώσεις κυβερνοεπίθεσης στα λιμάνια, που παρεμπόδισαν το εμπόριο και προκάλεσαν τον κώδωνα του κινδύνου. Αυτές αφορούσαν έξι περιπτώσεις στην Ευρώπη, έξι στην Αμερική, δύο στην Ασία και μία στην Αφρική. Δύο βασικά κίνητρα οδηγούν σε κυβερνοεπιθέσεις στα λιμάνια: οι απαιτήσεις για λύτρα και η επιθυμία πρόκλησης κυβερνοτρομοκρατίας.

Όλα αυτά τα περιστατικά αποτελούν σοβαρή απειλή για τη θαλάσσια ασφάλεια και τις θαλάσσιες μεταφορές γενικά, με αποτέλεσμα υψηλό κόστος λειτουργίας και κυρίως κοινωνικό και ψυχολογικό αντίκτυπο στους ναυτικούς (π.χ. απαγωγή μελών πληρώματος ως ομήρους και πρόσφατα ακόμη και θάνατοι και τραυματισμοί ως αποτέλεσμα των επιθέσεων στην Ερυθρά Θάλασσα κ.λπ.).

Επιπλέον, η προστασία του ωκεανού από την πειρατεία, την παράνομη διακίνηση αγαθών και ανθρώπων, την παράνομη αλιεία και τη ρύπανση και άλλες παράνομες





δραστηριότητες στη θάλασσα είναι μια βασική πρόκληση που πρέπει να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά και να γίνουν καινοτόμες και δημιουργικές προσπάθειες για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) και τα κράτη μέλη της έχουν υιοθετήσει μια ενισχυμένη Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας της ΕΕ (EUMSS) για τη διασφάλιση της ειρηνικής χρήσης των θαλασσών και την προστασία του θαλάσσιου τομέα έναντι νέων απειλών από την αρχική έγκριση του EUMSS το 2014, με σχέδιο δράσης για την εφαρμογή του. Η Στρατηγική ανταποκρίνεται σε αναδυόμενες κρίσιμες προκλήσεις όπως η πειρατεία, η ένοπλη ληστεία στη θάλασσα, η λαθρεμπόριο μεταναστών και η εμπορία ανθρώπων, όπλων και ναρκωτικών, καθώς και η τρομοκρατία. Η Στρατηγική προωθεί τη διακυβέρνηση στη θάλασσα που βασίζεται σε κανόνες και ενισχύει τη διεθνή συνεργασία, και εστιάζει σε έξι στρατηγικούς στόχους, που μεταφράζονται σε περίπου 150 συγκεκριμένες δράσεις.

Η Ελλάδα αναγνωρίζει και στηρίζει τις προσπάθειες που έχει καταβάλει η διεθνής κοινότητα και ιδιαίτερα ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός τα τελευταία χρόνια για την αντιμετώπιση του προβλήματος της πειρατείας. Από αυτή την άποψη, η Ελλάδα ήταν ο εμπνευστής του Ψηφίσματος A 1069 (28) της Συνέλευσης του IMO σχετικά με την «Πρόληψη και Καταστολή της πειρατείας, της ένοπλης ληστείας κατά πλοίων και της παράνομης θαλάσσιας δραστηριότητας στον Κόλπο της Γουινέας». Επιπλέον, η Ελλάδα έχει κινήσει τη διαδικασία ως συμβαλλόμενο μέρος στη Συμφωνία Περιφερειακής Συνεργασίας για την Καταπολέμηση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας κατά πλοίων στην Ασία (ReCAAP)

προκειμένου να αντιμετωπίσει τις αναδυόμενες θαλάσσιες απειλές και να συμβάλει στη διασφάλιση ασφαλέστερων και ασφαλέστερων θαλάσσιων εμπορίου και οικονομική ευημερία στην περιοχή.

Τα τελευταία χρόνια η Ελλάδα έχει υποβάλει στον IMO πολλαπλά έγγραφα εργασίας που υπογραμμίζουν την ανάγκη αποκατάστασης της ασφάλειας στις πληγείσες περιοχές και περαιτέρω διασφάλισης αποτελεσματικής θαλάσσιας διακυβέρνησης και ανάπτυξης, καθώς και προώθησης της εικόνας του κλάδου και του ναυτικού επαγγέλματος.

Επιπλέον, οι ελληνικές ναυτικές δυνάμεις έχουν επανειλημμένα συμβάλει σε επιχειρήσεις περιπολίας που διασφαλίζουν την ελεύθερη και ανεμπόδιση διεξαγωγή της θαλάσσιας κυκλοφορίας τις τελευταίες δεκαετίες. Η τελευταία ευρωπαϊκή αποστολή «Aspides» ξεκίνησε τον Φεβρουάριο του 2024 στην Ερυθρά Θάλασσα με τη συμμετοχή της φρεγάτας «Υδρα». Εκτός από τη συμμετοχή της Ελλάδας σε δραστηριότητες EMSA & EFCA, η Ελληνική Ακτοφυλακή είναι πολύ αποτελεσματική στην πρόληψη και αναχαίτιση παράνομων δραστηριοτήτων στη θάλασσα.

Επιπλέον, η Ελληνική Ακτοφυλακή βρίσκεται σε διαδικασία επέκτασης των περιοχών κάλυψης του Εθνικού Πληροφοριακού Συστήματος Παρακολούθησης Κυκλοφορίας Πλοίων -VTMIS, προκειμένου να αυξήσει την ευαισθητοποίηση στον θαλάσσιο τομέα. Αυτό αναμένεται να βελτιώσει την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα της ναυσιπλοΐας σε αυτές τις περιοχές, μέσω της αποτελεσματικής παρακολούθησης και διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας.







# 06

## ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΛΙΕΙΑ

Η αλιεία και η υδατοκαλλιέργεια συντελούν στην οικονομική ανάπτυξη στις παράκτιες κοινότητες και είναι ζωτικής σημασίας για την ποιότητα των τροφίμων, την ασφάλεια των τροφίμων και τα υγιή οικοσυστήματα. Η παραγωγική αλιεία εξαρτάται από τις υγιείς θάλασσες, την εξάλειψη κάθε παράνομης, λαθραίας και άναρχης αλιείας (ΙΥ), το αυξανόμενο δυναμικό του τομέα της υδατοκαλλιέργειας, τις αξιοπρεπείς συνθήκες απασχόλησης και τη δέσμευση των αλιέων και τη διεθνή συνεργασία στη ρύθμιση.

Η αλιεία στη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα παράγει ετήσια έσοδα 2,9 δισεκατομμυρίων δολαρίων και είναι υπεύθυνη για μισό εκατομμύριο θέσεις εργασίας σε όλη την αλυσίδα αξίας. Κατά μέσο όρο, 1 στους 1.000 κατοίκους της ακτής είναι ψαράς και σε ορισμένες παράκτιες περιοχές ο αριθμός αυτός μπορεί να είναι έως και 10 φορές μεγαλύτερος.

Ωστόσο, ο κλάδος αντιμετωπίζει πολλά προβλήματα. Το εργατικό δυναμικό γερνάει. Το 2020, περισσότερο από το μισό του συνόλου του πληρώματος ήταν ηλικίας άνω των 40 ετών, ενώ μόνο το 10 τοις εκατό ήταν κάτω των 25 ετών. Η αλιεία μικρής κλίμακας αντιπροσωπεύει το 82 τοις εκατό των σκαφών και το 59 τοις εκατό των θέσεων εργασίας. Απασχολεί τον μεγαλύτερο αριθμό νέων αλιέων, αλλά οι ψαράδες μικρής κλίμακας κερδίζουν λιγότερο από το ήμισυ του μισθού που κερδίζουν οι αλιείς σε στόλους βιομηχανικής κλίμακας.

Η υπεραλίευση εξαντλεί τα αλιευτικά αποθέματα και η ρύπανση εμποδίζει την αναπαραγωγή. Η παράνομη, λαθραία και άναρχη αλιεία (ΠΛΑ) αποτελεί μία ακόμα σοβαρή απειλή. Έως και 26 εκατομμύρια τόνοι ψαριών αλιεύονται παράνομα κάθε χρόνο, που αντιστοιχούν σε τουλάχιστον 15% των παγκόσμιων αλιευμάτων και αποτελούν απειλή για τη βιοποικιλότητα των ωκεανών.

Η ΕΕ διασφαλίζει την απαγόρευση της ΙΥ, βασιζόμενη στην υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Ελέγχου της Αλιείας (EFCA). Αποτρέπει επίσης την είσοδο προϊόντων ΙΥ στην αγορά και συνεργάζεται με χώρες σε όλο τον κόσμο για να διασφαλίσει τη συμμόρφωση

με τις διεθνείς υποχρεώσεις κατά της παράνομης αλιείας. Η ΕΕ υποστηρίζει τη βιώσιμη αλιεία μέσω προγραμμάτων χρηματοδότησης στη Δυτική Αφρική, στον Ινδικό Ωκεανό και στον Ειρηνικό.

Η στρατηγική της GFCM για το 2030 εστιάζει στη βιώσιμη αλιεία και την υδατοκαλλιέργεια. Επιπλέον, η GFCM συμμετέχει ενεργά στην προώθηση της κοινωνικής αποδοχής της υδατοκαλλιέργειας. Το πρόσφατο στη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα.

Η Ελλάδα, ως κράτος μέλος της ΕΕ, σέβεται και φιλοδοξεί να επιτύχει το όραμα της βιώσιμης ανάπτυξης της αλιείας και υλοποιεί πλήρως κάθε υποχρέωση που στοχεύει στους στόχους της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής. Στην ίδια γραμμή, η Ελλάδα υποστηρίζει και εφαρμόζει μέτρα που έχουν θεσπιστεί από τις Περιφερειακές Οργανώσεις Διαχείρισης Αλιείας [Γενική Επιτροπή Αλιείας για τη Μεσόγειο/Οργανισμός Τροφίμων και Γεωργίας (GFCM/FAO), Διεθνής Επιτροπή για τη Διατήρηση των Τόνων του Ατλαντικού (ICCAT)].

Κάτω από αυτό το πρίσμα, αξιοποιώντας όχι μόνο τους οικονομικούς πόρους από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας, Αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας (EMFAF), αλλά και την εθνική συνεισφορά, το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων αναπτύσσει και εφαρμόζει στρατηγικές και δράσεις πολιτικής σχετικά με:

1. Την παρακολούθηση και αξιολόγηση ιχθυαποθεμάτων, μέσω του Εθνικού Προγράμματος Συλλογής Δεδομένων Αλιείας,
2. Την εφαρμογή μέτρων ελέγχου και επιβολής (Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής),
3. Την ενίσχυση δράσεων για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας του κλάδου (επιλεξιμότητα εργαλείων και τεχνικών, ενεργειακή μετάβαση, προσωρινή ή οριστική παύση αλιευτικών δραστηριοτήτων κ.λπ.).





Στο ίδιο πλαίσιο και υπό την ομπρέλα του «Συμφώνου για την Αλιεία και τους Ωκεανούς», η ΕΕ εισήγαγε νέες δεσμεύσεις, με φιλοδοξία να θέσει πιο αυστηρούς όρους και προϋποθέσεις για την προστασία και την αποκατάσταση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων από την οπτική της βιώσιμης αλιείας.

Σε πιο άμεσο επίπεδο, ο τελικός στόχος που τέθηκε περιγράφεται παρακάτω:

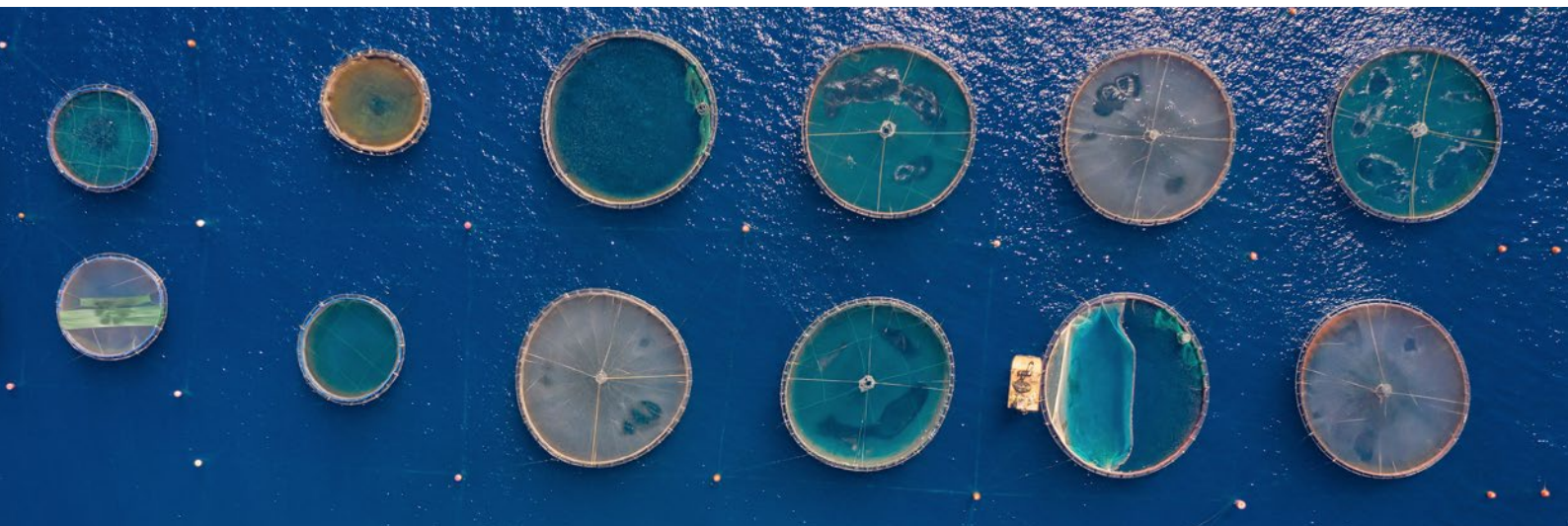
Μέχρι το 2030, το 30% των θαλάσσιων περιοχών της ΕΕ θα προστατεύονται και το 10% από αυτές θα προστατεύονται αυστηρά.

Ως εκ τούτου, το Πρόγραμμα EMFAF 2021 - 2027 για την Ελλάδα περιλαμβάνει μέτρα, τα οποία μεταξύ άλλων αφορούν:

1. Την επιλεξιμότητα των αλιευτικών εργαλείων,
2. Την εκτίμηση και η μείωση των επιπτώσεων της αλιείας στον βυθό της θάλασσας,
3. Την ενίσχυση της γνώσης, της έρευνας και της καινοτομίας, καθώς και βελτίωση της εφαρμογής και της παρακολούθησης με τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων.

4. Την ανάπτυξη λύσεων και κινήτρων για τον μετριασμό των επιπτώσεων της αλιείας στο περιβάλλον, όπως καινοτόμα αλιευτικά εργαλεία, νέες τεχνικές αλιείας και βελτιωμένες αλιευτικές πρακτικές,
5. Τη βελτίωση της παρακολούθησης της αλιείας, π.χ. καινοτόμα εργαλεία, βελτιωμένη καταγραφή και αναφορά. Διασφάλιση ότι οι επιχορηγήσεις του EMFAF χορηγούνται για δράσεις που αφορούν την ανάπτυξη και την εφαρμογή αποτελεσματικής και ισχυρής παρακολούθησης, επιθεώρησης και επιβολής.

Επίσης, το αρχηγείο της Ελληνικής Ακτοφυλακής (ΕΛΣ), μέσω της Διεύθυνσης Ελέγχου Αλιείας (ΔΕΛΑΛ) και των υπαγόμενων Περιφερειακών Λιμενικών Αρχών, συμβάλλει σημαντικά στην πρόληψη της ΠΛΑ αλιείας. Σύμφωνα με στοιχεία της DELALHCG για το έτος 2023, έχουν πραγματοποιηθεί 10.991 έλεγχοι τόσο σε λιμάνια όσο και στη θάλασσα, ενώ έχουν γίνει 909 παραβάσεις που σχετίζονται με την αλιευτική νομοθεσία.







# 07

## ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ

Περισσότερα από τα τρία τέταρτα της θαλάσσιας ρύπανσης προέρχονται από χερσαίες πηγές μέσω υδάτινων οδών και εισροών ποταμών. Πλαστικά, μικροπλαστικά, χημικά, πετρελαιοκηλίδες, απόβλητα πετρελαίου, τοξικά απόβλητα, φυτοφάρμακα και λιπάσματα είναι μερικοί από τους θαλάσσιους ρύπους. Η οξίνιση των ωκεανών είναι συνέπεια της αύξησης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, ιδίως του διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>). Όλα αυτά και πολλά άλλα, προκαλούν επιδείνωση των οικοσυστημάτων των ωκεανών, βλάπτοντας τα επίπεδα οξυγόνου, την ισορροπία θρεπτικών ουσιών και ειδών και την υγεία των ζώων και των ανθρώπων μέσω της τροφικής αλυσίδας. Επιπλέον, η κλιματική αλλαγή επηρεάζει τις βιοχημικές διεργασίες στη θάλασσα, με σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις στη θαλάσσια βιοποικιλότητα.

Αρκετές από αυτές τις ουσίες καταλήγουν στη θάλασσα κατά τη διάρκεια θαλάσσιων ατυχημάτων, παράνομων δραστηριοτήτων, ανθρώπινων μετακινήσεων και ανθρώπινων δραστηριοτήτων στη θάλασσα ή στην ξηρά. Η έλλειψη διαχείρισης απορριμμάτων σε λιμάνια, νησιά ή παραθαλάσσιες περιοχές είναι επίσης μεγάλη πηγή ρύπανσης και υποβάθμισης των υδάτινων οικοσυστημάτων.

Ο ναυτιλιακός τομέας βρίσκεται σε μια κομβική στιγμή, αντιμετωπίζοντας την πιεστική πρόκληση της απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές ενώ κινείται σε οικονομικούς και γεωπολιτικούς αντίθετους ανέμους. Η ΟΟC-9 επιθυμεί να είναι ισχυρός υποστηρικτής της Πράσινης Ναυτιλίας. Η φιλοξενούσα χώρα Ελλάδα δίνει ιδιαίτερη έμφαση στη μετάβαση στις βιώσιμες θαλάσσιες μεταφορές και σε πρωτοβουλίες που στοχεύουν στη ναυτιλιακή βιομηχανία και σε εμπλεκόμενους εταίρους που θα δώσουν νέα ώθηση σε συνέργειες και καινοτομία για την επιτάχυνση της πράσινης και ψηφιακής μετάβασης του κλάδου.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) εκπληρώνει τον ρόλο του ως παγκόσμιος ρυθμιστής για τη ναυτιλία διασφαλίζοντας ότι ο ναυτιλιακός τομέας παραδίδει

φορτία με ασφάλεια και με περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο. Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL) είναι η κύρια διεθνής σύμβαση που καλύπτει την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία από επιχειρησιακά ή τυχαία αίτια. Η MARPOL είχε θετικό αντίκτυπο στο θαλάσσιο περιβάλλον. Έχει αλλάξει τον τρόπο με τον οποίο σχεδιάζονται και λειτουργούν τα πλοία. Ο αριθμός των πετρελαιοκηλίδων μειώθηκε πάνω από 90% τα τελευταία 50 χρόνια. Χάρη στη MARPOL, η απόρριψη πλαστικών σκουπιδιών στη θάλασσα απαγορεύεται και τα επιχειρησιακά απόβλητα, όπως τα σκουπίδια και τα λύματα, δεν μπορούν απλώς να απορριφθούν στη θάλασσα και υπόκεινται σε πολύ αυστηρές ρυθμίσεις. Οι κανόνες για την ατμοσφαιρική ρύπανση έχουν επίσης μειώσει πάρα πολύ τις εκπομπές οξειδίου του θείου από τα πλοία. Οι τελευταίες προσπάθειες επικεντρώνονται στην προώθηση της απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές της ναυτιλίας υποστηρίζοντας τον παγκόσμιο αγώνα κατά της κλιματικής αλλαγής. Η Ελλάδα είναι συμβαλλόμενο μέρος της MARPOL και συμμετέχει ενεργά στις συζητήσεις του IMO υποστηρίζοντας πρωτοβουλίες που προωθούν τη βιώσιμη ναυτιλία και αποτρέπουν τη ρύπανση από τα πλοία, λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του ναυτιλιακού τομέα.

Στην Ευρώπη, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) παρακολουθεί τη θαλάσσια ρύπανση και τις επιπτώσεις της στα οικοσυστήματα, ενώ το European Marine Board αξιολογεί τους κινδύνους που σχετίζονται με χημικά σε ποτάμια, εκβολές ποταμών και θάλασσες.

Η Οδηγία Πλαίσιο για τη Θαλάσσια Στρατηγική (MSFD) αποτελεί τη βασική νομοθεσία της ΕΕ σχετικά με την ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι κύριοι στόχοι περιλαμβάνουν την αντιμετώπιση της χημικής ρύπανσης, του ευτροφισμού και των θαλάσσιων απορριμμάτων. Περίπου το 80% των περιοχών που αξιολογήθηκαν χαρακτηρίζονται ως «προβληματικές περιοχές» με βάση τα κριτήρια του ΕΟΧ. Ο ευτροφισμός





που προκαλείται από την υπερβολική εισροή θρεπτικών ουσιών (όπως άζωτο και φώσφορος), βλάπτει τα θαλάσσια οικοσυστήματα. Σχεδόν το 25% των περιοχών που αξιολογήθηκαν υπερβαίνουν τα όρια για εμπλουτισμό θρεπτικών συστατικών και ευτροφισμό. Τέλος, περίπου το 75% των θαλάσσιων και παράκτιων περιοχών της Ευρώπης χαρακτηρίζονται ως προβληματικές περιοχές για τα θαλάσσια απορρίμματα.

Η Ελλάδα ως κράτος μέλος της ΕΕ και μια χώρα με ισχυρή ναυτιλιακή παράδοση εξετάζει τις προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον εκσυγχρονισμό των κανόνων της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης των υδάτων από τα πλοία.

Οι προτεινόμενοι κανονισμοί περιλαμβάνουν έλεγχο από το κράτος λιμένα για την κάλυψη πρόσθετων διεθνών κανόνων, σχετικά με το νερό έρματος, τα ιζήματα και την απομάκρυνση ναυαγίων. Εκτός από την απαγόρευση των παράνομων απορρίψεων πετρελαίου και επιβλαβών υγρών ουσιών, η Επιτροπή προτείνει να συμπεριληφθούν οι απορρίψεις επιβλαβών ουσιών που μεταφέρονται σε συσκευασμένη μορφή, λυμάτων και σκουπιδιών, καθώς και απόρριψης υδάτων και υπολειμμάτων από συστήματα καθαρισμού καυσαερίων.

Η βάση δεδομένων επιτήρησης και ανταλλαγής πληροφοριών του EMSA CleanSeaNet - που παρέχει κοινή χρήση πληροφοριών θα αναβαθμιστεί. Επιπλέον, θα δημιουργηθεί ένα ισχυρότερο νομικό πλαίσιο για κυρώσεις και πρόστιμα, που θα επιτρέπει στις εθνικές

αρχές να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα σε περίπτωση παράνομης απαλλαγής και να επιβάλλουν κυρώσεις.

Σε παγκόσμιο επίπεδο, μετά την υιοθέτηση του πρωτοποριακού ψηφίσματος 5/14 του ΟΗΕ, η διεθνής κοινότητα, μέσω μιας Διακυβερνητικής Επιτροπής Διαπραγματεύσεων (INC), συμμετέχει στη συνεχιζόμενη διαδικασία ανάπτυξης ενός διεθνούς νομικά δεσμευτικού μέσου για την πλαστική ρύπανση, συμπεριλαμβανομένου στο θαλάσσιο περιβάλλον, με φιλοδοξία να ολοκληρωθεί το έργο αυτό μέχρι το τέλος του 2024.

Με την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης ως υψηλή πολιτική προτεραιότητα, η Ελλάδα έχει δεσμευτεί να μειώσει κατά το ήμισυ τα θαλάσσια πλαστικά απορρίμματα και να μειώσει τη διάθεση μικροπλαστικών κατά 30% έως το 2030. Επιπλέον, η Ελλάδα έχει δεσμευτεί σε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση «από την Πηγή στη Θάλασσα (Source-to-Sea)» για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης που προέρχεται από πηγές στην ξηρά. Δεδομένου ότι η πρόληψη και ο έλεγχος της ρύπανσης είναι επίσης θέμα εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης για στροφή σε πιο βιώσιμες καταναλωτικές επιλογές, η Ελλάδα υποστηρίζει σθεναρά τις εθελοντικές δραστηριότητες για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης προωθώντας πρωτοβουλίες που ενισχύουν την εκπαίδευση σε θέματα ωκεανών, την επιστήμη των πολιτών και τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων φορέων.







# 08

## Η ΠΡΑΣΙΝΗ ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Η λεκάνη της Μεσογείου είναι ένα hotspot θαλάσσιας βιοποικιλότητας με ένα από τα υψηλότερα ποσοστά ενδημισμού και τεράστιο πόρο οικονομικών δραστηριοτήτων για 480 εκατομμύρια ανθρώπους που ζουν στην περιοχή. Ωστόσο, το οικοσύστημά του απειλείται από την απώλεια και υποβάθμιση των οικοτόπων, την υπεραλίευση, τη ρύπανση και την κλιματική αλλαγή.

Η ευπάθεια των υδάτινων οικοσυστημάτων της Μεσογείου αποδίδεται στον χαμηλό ρυθμό ανανέωσης του θαλάσσιου νερού, λόγω της γεωμορφολογίας του. Η Μεσόγειος Θάλασσα αντιπροσωπεύει τη μεγαλύτερη από τις ημι-κλειστές ευρωπαϊκές θάλασσες και καταλαμβάνει μια λεκάνη σχεδόν 2,6 εκατομμυρίων km<sup>2</sup>, που αντιστοιχεί στο 6,5 % της παγκόσμιας χερσαίας έκτασης. Το μήκος της ακτογραμμής του ανέρχεται σε 46.000 χλμ. Η ίδια η λεκάνη έχει μήκος περίπου 3.800 km από τα ανατολικά προς τα δυτικά και 900 km από το βορρά προς το νότο στο μέγιστο μεταξύ Γαλλίας και Αλγερίας.

Στη Μεσόγειο, η μάζιγα των θαλάσσιων απορριμμάτων αποτελεί απειλή για τη φύση και τους ανθρώπους. Με εκτιμώμενη ετήσια διαρροή πλαστικών 229.000 τόνων, που αποτελείται κατά 94 τοις εκατό από μακροπλαστικά και 6 τοις εκατό από μικροπλαστικά, η πλαστική ρύπανση είναι ιδιαίτερα έντονη. Τα πλαστικά αποτελούν περίπου το 95% των απορριμμάτων στην ανοικτή θάλασσα, τόσο στον βυθό όσο και σε παραλίες σε όλη τη Μεσόγειο. Αυτό αποτελεί μια σημαντική πρόκληση για σημαντικές οικονομικές δραστηριότητες στις οποίες βασίζονται οι μεσογειακές οικονομίες και κοινωνίες για δεκαετίες, συμπεριλαμβανομένου του τουρισμού και της αλιείας. Η βιοτεχνική αλιεία μικρής κλίμακας επηρεάζεται ιδιαίτερα.

Αναγνωρίζοντας την επείγουσα ανάγκη δράσης, το σύστημα UNEP/MAP-Σύμβασης της Βαρκελώνης, που αντιπροσωπεύει το θεσμικό νομικά δεσμευτικό πλαίσιο στο πλαίσιο του ΟΗΕ, για την προστασία της Μεσογείου από τη ρύπανση, που περιλαμβάνει 21

μεσογειακές χώρες και την Ευρωπαϊκή Ένωση (τα συμβαλλόμενα μέρη του Σύμβαση και τα Πρωτόκολλά της), ήταν η πρώτη Περιφερειακή Θάλασσα που υιοθέτησε νομικά δεσμευτικούς περιφερειακούς κανονισμούς για τη μείωση και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και των πλαστικών με χρονικά δεσμευμένους στόχους εφαρμογής, πολύ πριν από την υιοθέτηση του ορόσημου ψηφίσματος 5/14 του ΟΗΕ για μια διεθνή νομικά δεσμευτικό μέσο για την πλαστική ρύπανση (Φεβρουάριος 2022). Στο πλαίσιο αυτό, μέτρα για την παρακολούθηση των θαλάσσιων απορριμμάτων εισήχθησαν από το UNEP/MAP από τη δεκαετία του 1990. Το 1996 τα συμβαλλόμενα μέρη εισήγαγαν τις τροποποιήσεις στο πρωτόκολλο για την προστασία της Μεσογείου από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές (πρωτόκολλο LBS). Το Στρατηγικό Πλαίσιο για τη Διαχείριση Θαλάσσιων Απορριμμάτων εγκρίθηκε το 2012. Ένα χρόνο αργότερα, εγκρίθηκε ένα πρωτοποριακό Περιφερειακό Σχέδιο για τη Διαχείριση Θαλάσσιων Απορριμμάτων στη Μεσόγειο (εφεξής καλούμενο Περιφερειακό Σχέδιο 2013). Κατά την COP 22 (Δεκέμβριος 2021), τα Συμβαλλόμενα Μέρη ενέκριναν την ενημέρωση του Περιφερειακού Σχεδίου 2013 εισάγοντας πρόσθετες δεσμεύσεις και αντανακλώντας τις τελευταίες παγκόσμιες και περιφερειακές εξελίξεις που σχετίζονται με την πλαστική ρύπανση και την κυκλική οικονομία.

Το Περιφερειακό Σχέδιο 2021 για τη Διαχείριση Θαλάσσιων Απορριμμάτων καθορίζει την εθνική και περιφερειακή υποδομή για τη διαχείριση θαλάσσιων απορριμμάτων με τη μορφή κανονιστικών, πολιτικών και θεσμικών πλαισίων, παρακολούθησης και αξιολόγησης και νομικά δεσμευτικών μέτρων για την καταπολέμηση των θαλάσσιων απορριμμάτων τόσο από χερσαίες όσο και από θαλάσσιες πηγές, με επίκεντρο τις εργασίες καθαρισμού και τη διαχείριση στερεών αποβλήτων. Το Περιφερειακό Σχέδιο προβλέπει επίσης μέτρα πρόληψης, όπως προγράμματα Εκτεταμένης Ευθύνης Παραγωγού (EPR) και Βιώσιμη Κατανάλωση και Παραγωγή (SCP).





Η πρόληψη αποτελεί βασικό στοιχείο του Περιφερειακού Σχεδίου, καθώς προτρέπει τις εθνικές αρχές να αναλάβουν δράση για να αποτρέψουν τη διαρροή θαλάσσιων απορριμμάτων και πλαστικών, συμπεριλαμβανομένων των μικροπλαστικών που προέρχονται από ποτάμια και μονάδες επεξεργασίας λυμάτων. Ενσωματώνονται επίσης οι αρχές της κυκλικής οικονομίας, ενώ το Σχέδιο περιλαμβάνει διατάξεις για τη σταδιακή κατάργηση των επιβλαβών χημικών πρόσθετων που χρησιμοποιούνται σε πλαστικά προϊόντα, και ειδικότερα, εκείνων που αναφέρονται στη Σύμβαση της Στοκχόλμης.

Η Μεσόγειος είναι μια από τις πιο πολυσύχναστες ναυτιλιακές διαδρομές στον κόσμο με περίπου το 30% της διεθνούς θαλάσσιας εμπορευματικής κίνησης και περίπου το 20 έως 25% των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου που διασχίζουν τη θάλασσα κάθε χρόνο (πηγή: Blue Plan, UNEP/MAP).

Αν και οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (GHG) στις μεσογειακές χώρες είναι σε σχετικά χαμηλά επίπεδα, σύμφωνα με τη UNEP, οι παρατηρούμενες επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, κυρίως στην αύξηση της θερμοκρασίας στην περιοχή της Μεσογείου, υπερβαίνουν τα παγκόσμια μέσα. Η περιοχή είναι κυρίως ευάλωτη στις επιπτώσεις της υπερθέρμανσης, των παρατεταμένων και ισχυρότερων κυμάτων καύσωνα και της αυξημένης ξηρασίας και του ελλείμματος νερού σε ένα ήδη ξηρό κλίμα. Οι μεσογειακές χώρες αντιμετωπίζουν επίσης ήδη παράκτιες πλημμύρες και διάβρωση των ακτών.

Αναμένεται ότι, μέχρι το 2040, η μέση θερμοκρασία θα είναι 2,2oC πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα, οι βροχοπτώσεις αναμένεται να μειωθούν κατά 4% και η στάθμη της θάλασσας θα μπορούσε να αυξηθεί περισσότερο από 90 cm έως το 2100 με επιζήμιες επιπτώσεις στις παράκτιες υποδομές, απώλεια πολιτιστικής κληρονομιάς και απώλεια γεωργικής γης λόγω υφαλμύρνησης του νερού και του εδάφους. Μέχρι

το 2100, οι καμένες εκτάσεις μπορεί να διπλασιαστούν και το 40% των ενδημικών ψαριών θα μπορούσε να εξαφανιστεί.

Για τις εκπομπές θείου, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός IMO αποφάσισε να ορίσει τη Μεσόγειο Θάλασσα, στο σύνολό της, ως περιοχή ελέγχου εκπομπών για οξειδία του θείου και σωματίδια, σύμφωνα με το Παράρτημα VI της MARPOL, από τον Μάιο του 2025.

Η ναυτιλία, η αλιεία, οι βιομηχανικές, τουριστικές και άλλες παράκτιες δραστηριότητες συμβάλλουν στη ρύπανση. Η λεκάνη της Μεσογείου παράγει περίπου 208–760 κιλά στερεών αποβλήτων ετησίως, κατά κεφαλήν, και οι τουριστικές δραστηριότητες στη λεκάνη της Μεσογείου είναι ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες.

Πολλές από τις οικονομίες των μεσογειακών χωρών εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από φυσικούς πόρους, ιδιαίτερα κατά μήκος του νότιου χείλους της Λεκάνης. Ωστόσο, η Μεσόγειος είναι η πιο υπεραλιευμένη περιοχή του κόσμου. Οι συνολικοί πληθυσμοί ψαριών έχουν μειωθεί κατά περισσότερο από το ένα τρίτο τα τελευταία 50 χρόνια. Η αυξημένη χωρητικότητα του στόλου, η παράνομη αλιεία και τα αλιεύματα ανεπιθύμητων ειδών είναι οι κύριες αιτίες αυτής της οικολογικής κρίσης.

Όσον αφορά την προστασία της βιοποικιλότητας, το δικό της Μεσογειακό Στρατηγικό Πρόγραμμα Δράσης για τη διατήρηση της βιοποικιλότητας και τη βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων στην περιοχή της Μεσογείου, το «SAPBIO μετά το 2020», ευθυγραμμίζει τη Μεσόγειο με τους παγκόσμιους στόχους του Kummung-Montreod Global. εγκρίθηκε το 2023 (βλ. επίσης ενότητα Θαλάσσιες Προστατευόμενες Περιοχές, παραπάνω), ιδίως ο στόχος 30 επί 30 για προστασία του 30% της Μεσογείου Θάλασσας και των ακτών έως το 2030.







**OUR OCEAN**  
GREECE - APRIL 15-17, 2024

**AN OCEAN OF POTENTIAL**

Η περιοχή έχει προσφέρει στον κόσμο πολιτισμούς που έχουν διαπρέψει στη θάλασσα. Μια ιδιαίτερη αγάπη για τη ναυτιλία, τις ναυτικές περιπέτειες, το εμπόριο και τις κοινωνικές ανταλλαγές έχει εκτεθεί εδώ και χιλιετίες. Η Μεσόγειος Θάλασσα συνδέει την Ευρώπη, την Ασία και την Αφρική, χρησιμεύοντας ως σταυροδρόμι όπου ο πολιτισμός, οι άνθρωποι και οι πολιτισμοί συναντώνται. Η Μεσόγειος λειτούργησε ως αιώνιος δεσμός και κρίσιμος σύνδεσμος μεταξύ γειτονικών χωρών.

Η ΟΟC-9 μας δίνει ιδιαίτερη προσοχή στη συνεργασία που μπορούμε να αξιοποιήσουμε για να επιτύχουμε ένα πιο βιώσιμο θαλάσσιο περιβάλλον για τις σημερινές και τις μελλοντικές γενιές. Οι κοινοί αγώνες απαιτούν συλλογικές ιδέες και δέσμευση για αποτελεσματικές λύσεις. Η Πράσινη Μετάβαση της Μεσογείου προς μια κυκλική οικονομία αποτελεί βασική πρόκληση.





# 09

## ΠΡΑΣΙΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ναυτιλία είναι ένας σημαντικός παράγοντας της παγκόσμιας οικονομίας και οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ο βασικός παράγοντας για την παγκόσμια παραγωγή, το εμπόριο και τον τουρισμό. Ο ελληνόκτητος στόλος πρωτοστατεί στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν περισσότερα από 3.901 πλοία. Όσον αφορά τη χωρητικότητα, ο εμπορικός στόλος που ελέγχεται από την Ελλάδα έχει διπλασιάσει τη χωρητικότητά του τα τελευταία 15 χρόνια. Τα επιβατηγά πλοία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) μπορούν να μεταφέρουν έως και 1,3 εκατομμύρια επιβάτες, που αντιπροσωπεύουν το 40% της παγκόσμιας ικανότητας μεταφοράς επιβατών. Τα λιμάνια της ΕΕ διακινούσαν σχεδόν 4 δισεκατομμύρια τόνους αγαθών, αντιπροσωπεύοντας περίπου το ήμισυ του συνόλου των εμπορευμάτων κατά βάρος που διακινούνται μεταξύ της ΕΕ-27 και του Ηνωμένου Βασιλείου και του υπόλοιπου κόσμου.

Από περιβαλλοντική άποψη, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου καθώς και η ατμοσφαιρική ρύπανση και τα σωματίδια από τη ναυτιλία και τις λιμενικές δραστηριότητες συμβάλλουν στην κλιματική αλλαγή. Αυτές οι εκπομπές αναμένεται να αυξηθούν σημαντικά εάν δεν ληφθούν γρήγορα μέτρα μετριασμού.

Σε μια πρωτοποριακή κίνηση, η ΕΕ επιβεβαίωσε τον πρώτο νόμο στον κόσμο για τα πράσινα καύσιμα ναυτιλίας. Μέχρι το 2034, τα πλοία θα πρέπει να στραφούν όλο και περισσότερο σε βιώσιμα καύσιμα. Τουλάχιστον το 2% των ναυτιλιακών καυσίμων της ΕΕ πρέπει να προέρχεται από ηλεκτρονικά καύσιμα που προέρχονται από ανανεώσιμες πηγές ηλεκτρικής ενέργειας. Επιπλέον, από τον Ιανουάριο του 2024, το Σύστημα Εμπορίας Εκπομπών της ΕΕ (EU ETS) καλύπτει τις εκπομπές CO<sub>2</sub> από όλα τα μεγάλα πλοία (αυτά με ολική χωρητικότητα 5.000 και άνω) που εισέρχονται σε λιμένες της ΕΕ, ανεξάρτητα από τη σημαία τους. Το EU ETS καλύπτει επίσης τις εκπομπές μεθανίου (CH<sub>4</sub>) και οξειδίου του αζώτου (N<sub>2</sub>O), αν και τα δύο τελευταία αέρια θα συμπεριληφθούν μόνο από το 2026.

Η Ελλάδα έχει συμβάλει ειλικρινά και ενεργά στην υιοθέτηση της αναθεωρημένης στρατηγικής του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία, η οποία διασφαλίζει ότι η ναυτιλία θα συμμορφώνεται πλήρως με τους στόχους της Συμφωνίας του Παρισιού.

Η Ελλάδα συμμετέχει εποικοδομητικά στις εργασίες της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος για την επίτευξη συνολικής λύσης σε αυτό το σημαντικό θέμα, υποβάλλοντας καλά τεκμηριωμένες συγκεκριμένες προτάσεις που προσπαθούν να βρουν τη σωστή και αποτελεσματική ισορροπία μεταξύ φιλόδοξων μέτρων για τη μείωση των εκπομπών και των επιπτώσεών τους καθώς και για την παρακολούθηση μια απλοποιημένη και ρεαλιστική προσέγγιση, η οποία είναι ζωτικής σημασίας για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας της ΕΕ.

Η ΟΟC-9 μας και η φιλοξενούσα χώρα Ελλάδα επιθυμούν να ηγηθούν του διαλόγου προς την καινοτομία και τις τεχνολογίες, τις συνέργειες και τις επενδύσεις που διευκολύνουν τη μετάβαση στην Πράσινη Ναυτιλία. Υπάρχει σημαντική αναξιοποίητη δυνατότητα μείωσης των εκπομπών από τη ναυτιλία. Η μετάβαση στην καθαρή ενέργεια δίνει νέα ώθηση σε καινοτόμες τεχνολογίες και ισχυρές συνέργειες. Οι γεωπολιτικές εντάσεις έχουν επισημάνει περαιτέρω την ανάγκη για μετάβαση στην καθαρή ενέργεια και τη διαφοροποίηση της ενέργειας.

Η Ελλάδα ως κράτος μέλος της ΕΕ και ναυτικό έθνος αναγνωρίζει την πρόκληση και δίνει προτεραιότητα στην απαλλαγή από τον άνθρακα, την έξυπνη κινητικότητα, την παγκόσμια διαθεσιμότητα βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων, την ενεργειακή απόδοση των πλοίων και την ένταση του άνθρακα, την ταχεία χρήση των χερσαίων τροφοδοτικών, την προστασία της βιοποικιλότητας και τη φιλοδοξία μηδενικής ρύπανσης.







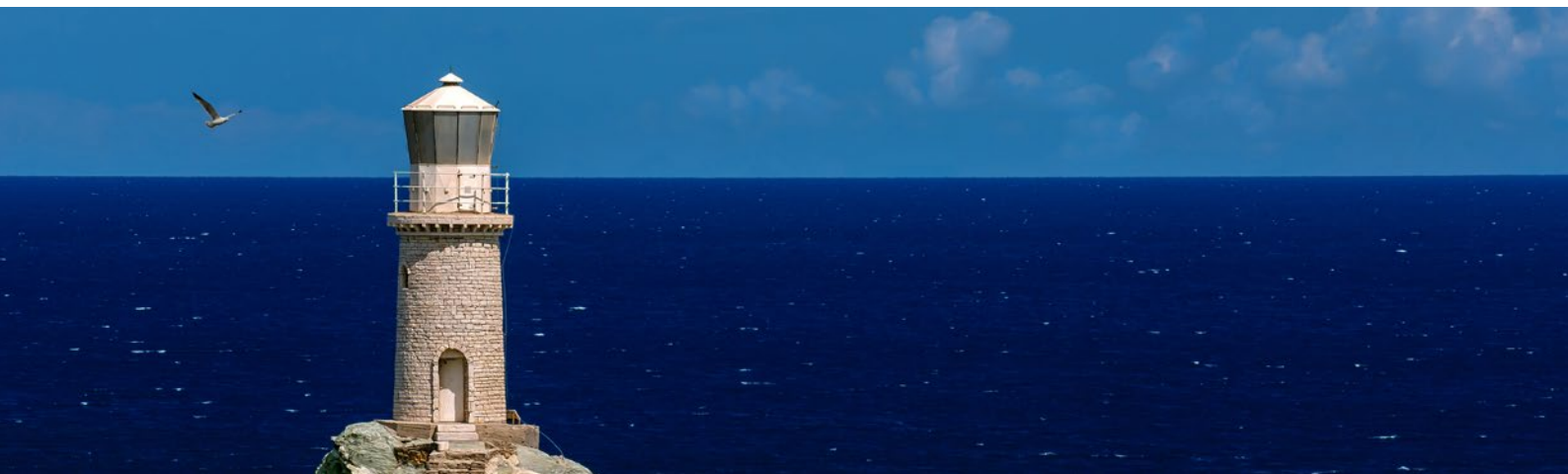
Τα κράτη μέλη της ΕΕ υποστηρίζουν την εφαρμογή της δέσμης «Fit for 55» που περιλαμβάνει το Σχέδιο Δράσης Μηδενικής Ρύπανσης, τον Ναυτιλιακό Κανονισμό FuelEU, τον Κανονισμό για την Υποδομή Εναλλακτικών Καυσίμων και την επέκταση του Συστήματος Εμπορίας Εκπομπών (ETS) στις θαλάσσιες μεταφορές, σημειώνοντας ωστόσο ότι θα πρέπει (α) η εφαρμογή να παρακολουθείται συνεχώς για την αντιμετώπιση πιθανών προβλημάτων που μπορεί να προκύψουν, και (β) να επιδιωχθεί η κατάλληλη ευθυγράμμιση με μελλοντικά παγκόσμια μέτρα για το ίδιο θέμα.

Η Ελλάδα εντοπίζει ότι ένας από τους βασικούς τομείς που επηρεάζουν σημαντικά τις εκπομπές είναι η εφαρμογή και η χρήση παράκτιας ηλεκτρικής ενέργειας (Onshore Power Supply, OPS) στα λιμάνια. Στο πλαίσιο αυτό, οι ελληνικοί φορείς διαχείρισης λιμένων συμμετέχουν/αναπτύσσουν σχετικές μελέτες και έργα για τη δημιουργία των απαραίτητων συνθηκών ώστε έως το 2030 να είναι έτοιμοι να διαθέτουν την κατάλληλη υποδομή χερσαίας τροφοδοσίας - OPS (cold ironing) για την ηλεκτροδότηση των πλοίων κατά την παραμονή τους.

Στο Εθνικό Πρόγραμμα «Μεταφορές 2021-2027» έχει προβλεφθεί η βελτίωση της προσβασιμότητας των νησιών μέσω της προώθησης των ακτοπλοϊκών

μεταφορών. Η δράση, που χρηματοδοτείται με 80 εκατομμύρια ευρώ στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) περιλαμβάνει την ενίσχυση (υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας) ακτοπλοϊκών συνδέσεων με χρήση «πράσινων» πλοίων (που δεν χρησιμοποιούν ορυκτά καύσιμα για πρόωση), προκειμένου να επιτευχθεί η κατάλληλη -Νησιωτικές θαλάσσιες συνδέσεις μεταξύ νησιωτικών προορισμών, ιδίως όσον αφορά τα απομακρυσμένα νησιά. Η δράση στοχεύει στην προώθηση της εδαφικής και κοινωνικής συνοχής με βιώσιμο τρόπο, προωθώντας την ανανέωση του στόλου και την ανάπτυξη επιβατηγών πλοίων ro-ro χαμηλών εκπομπών.

Επιπλέον, στο Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας «Greece 2.0», που χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας (RRF) εντάχθηκε επένδυση με τίτλο «Μάστερ σχέδιο για την ανανέωση του στόλου της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας». ευρώ. Ο κύριος στόχος του γενικού σχεδίου είναι να προωθήσει αποτελεσματικά τη βιώσιμη ανανέωση του στόλου και να λειτουργήσει ως καταλύτης για την προσέλκυση επενδυτών και την απελευθέρωση της απαραίτητης χρηματοδότησης μεγάλου όγκου για την αγορά του νέου στόλου.





# 10

## ΒΙΩΣΙΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΕ ΠΑΡΑΚΤΙΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΑ

Ο αειφόρος τουρισμός σε παράκτιες περιοχές και νησιά εξασφαλίζει τη βέλτιστη ισορροπία μεταξύ της τουριστικής ανάπτυξης, της διατήρησης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των αναγκών των τοπικών κοινωνιών. Επιπλέον, μπορεί να αποτελέσει βασικό μοχλό για την οικοδόμηση ανθεκτικότητας στις προκλήσεις της κλιματικής αλλαγής.

Ένας υγιής ωκεανός είναι αναμφίβολα ένας ακρογωνιαίος λίθος της υψηλής ποιότητας εμπειρίας ταξιδιωτών και ένα εργαλείο για την ενίσχυση της κοινωνικής και περιφερειακής συνοχής. και τα μικρά νησιά είναι μερικά από τα πλουσιότερα και πιο εύθραυστα οικοσυστήματα στη γη και τα πιο δημοφιλή μέρη για αναψυχή. Στην περιοχή της Μεσογείου ο τουρισμός είναι η κύρια οικονομική δραστηριότητα για νησιά όπως η Κύπρος, η Μάλτα, οι Βαλεαρίδες Νήσοι, η Σικελία και για τα ελληνικά νησιά.

Οι παράκτιες περιοχές και τα νησιά αντιμετωπίζουν αναπτυξιακές προκλήσεις λόγω των προβλημάτων συνδεσιμότητας της ταχείας ανάπτυξης και της έλλειψης υποδομών. Επιπλέον, το κυρίαρχο μοντέλο μαζικού τουρισμού δεν λαμβάνει υπόψη τη φύση και είναι αναποτελεσματικό στη δημιουργία σταθερών οικονομικών ευκαιριών για τον τοπικό πληθυσμό.

Αντίθετα, ο βιώσιμος παράκτιος τουρισμός μπορεί να υποστηρίξει χρηματοδότηση για τη διατήρηση της φύσης, να δημιουργήσει νέες εναλλακτικές μορφές τουρισμού, να επιτύχει νέες και καλύτερες αγορές και έτσι να προσφέρει περισσότερες ευκαιρίες εισοδήματος για τις τοπικές κοινωνίες και τους επαγγελματίες της θάλασσας (δηλαδή τους ψαράδες), συμβάλλοντας στην προσέλκυση και διατήρηση πληθυσμού. Ο Αειφόρος Τουρισμός κερδίζει έδαφος, γεννώντας έναν επισκέπτη με περισσότερη συνείδηση στη φύση, ο οποίος είναι πρόθυμος να πληρώσει περισσότερα για να προστατεύσει, να απολαύσει τη φύση και να ζήσει όπως οι ντόπιοι, κατά τη διάρκεια των ταξιδιών του.

Η Ελλάδα έχει προσθέσει τον παράκτιο βιώσιμο τουρισμό στα παραδοσιακά τουριστικά προϊόντα της και δίνει ιδιαίτερη έμφαση στη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη και ανθεκτικότητα των προορισμών, θεσπίζοντας κανόνες προστασίας του περιβάλλοντος.

Τα μικρά ελληνικά νησιά ανανεώνουν τις υπηρεσίες τους βάσει ολοκληρωμένων σχεδίων βιωσιμότητας που ετοιμάζουν οι τοπικές αρχές. Ονομάζονται «Πρότυποι Τουριστικοί Προορισμοί Ολοκληρωμένης Διαχείρισης» και είναι προορισμοί με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και πλούσιες δυνατότητες.

Οι εθνικοί, τοπικοί, περιφερειακοί και αυτόχθονες πολιτισμοί διαμορφώθηκαν από την αλληλεπίδρασή μας με τις θάλασσές μας μέσω ταξιδιών, εμπορίου και πολυάριθμων δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη θάλασσα. Οι αιώνιοι δεσμοί και οι πολύτιμοι δεσμοί είναι εκεί για να μας υπενθυμίζουν ότι το περιβάλλον μας βρίσκεται βαθιά μέσα στην ψυχή μας, που εκφράζεται με την τέχνη, τις καθημερινές πρακτικές, την επιστήμη και τη φιλοσοφία.

Η Ελλάδα είναι ευλογημένη με έναν πολιτισμό άνω των 4.000 ετών, που χαράσσεται από τις δραστηριότητές μας, τις πολιτιστικές ανταλλαγές και τις οικονομικές μας σχέσεις στο Αιγαίο, το Ιόνιο, τη Μεσόγειο Θάλασσα και τους ωκεανούς μας. Η Ελλάδα είναι εξαιρετικά ευγνώμων για τον πλούτο και τη σοφία που μας έφεραν οι πρόγονοί μας.

Είμαστε υπεύθυνοι για τη διατήρηση της κοινής μας κληρονομιάς και τη μεταβίβασή της στα παιδιά μας. Οι κοινότητές μας δεν μπορούν να στερηθούν το παρελθόν τους, καθώς θα έμεναν χωρίς μέλλον.

Η χώρα υποδοχής πιστεύει ότι πρέπει να καταβληθούν περισσότερες προσπάθειες για την προστασία των τοπίων και των μνημείων της πολιτιστικής κληρονομιάς από τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής. Ειδικά στη λεκάνη της Μεσογείου, η οποία προώθησε μεγάλους πολιτισμούς και χιλιάδες σημαντικά μνημεία είναι ακόμα εκεί για να μας θυμίζουν







τις κοινές μας ρίζες. Θα πρέπει να σχεδιαστούν και να προωθηθούν οι θαλάσσιες πολιτιστικές διαδρομές. Τα παραδοσιακά θαλάσσια σκάφη πρέπει να προστατεύονται. Περισσότερα δίκτυα πολιτιστικών τοπίων υψηλής αξίας θα πρέπει να σχετίζονται με ΜΡΑ και θαλάσσια πάρκα.

Για το σκοπό αυτό, το Ελληνικό Υπουργείο Τουρισμού προωθεί την πρωτοβουλία για την ίδρυση Παρατηρητηρίου Παράκτιου και Θαλάσσιου Τουρισμού στη Μεσόγειο, με στόχο να συμβάλει στην παρακολούθηση των περιβαλλοντικών, κοινωνικών και οικονομικών επιπτώσεων του παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού. Αυτό το παρατηρητήριο θα επιδιώξει να μην επαναλάβει σχετικές εργασίες που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί από διαφορετικούς φορείς (π.χ. το UNEP/MAP βάσει της Σύμβασης της Βαρκελώνης), αλλά μάλλον θα συνεργαστεί με τα υπάρχοντα παρατηρητήρια για τον αειφόρο τουρισμό για την ανταλλαγή δεδομένων, τεχνογνωσίας και εμπειρογνωμοσύνης, αναπτύσσοντας παράλληλα ένα δίκτυο σχετικά ερευνητικά κέντρα.

Μέσω δράσεων που χρηματοδοτούνται από τη Διευκόλυνση Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας της ΕΕ προωθούνται έργα για την ανάπτυξη συγκεκριμένων μορφών τουρισμού, όπως ο καταδυτικός τουρισμός, και η αναβάθμιση της υποδομής προσβασιμότητας στις παραλίες, με βάση τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης και σύμφωνα με τους στόχους προστασίας του περιβάλλοντος.

Τέλος, το Ειδικό Χωρικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό θα αποτελέσει ένα πρόσθετο εργαλείο για τις κεντρικές και τοπικές κυβερνήσεις και την αγορά του τουριστικού τομέα, ώστε να διασφαλιστεί η προστασία των παράκτιων περιοχών και του μοναδικού τους περιβάλλοντος, με ολοκληρωμένο τρόπο σε ό,τι αφορά τις τουριστικές δραστηριότητες στην Ελλάδα, για την περαιτέρω προώθηση των πρακτικών αειφόρου τουρισμού.

Η ΟΟC-9 πιστεύει ότι η θάλασσα δεν είναι εμπόδιο, αλλά ένας ωκεανός δυνατοτήτων και ευκαιριών.





# 11

## ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΜΙΚΡΟΠΛΑΣΤΙΚΟ

Τόνοι πλαστικών απορριμμάτων ρίχνονται κάθε χρόνο στις θάλασσές μας και το 80% των θαλάσσιων απορριμμάτων είναι από πλαστικό. Η μικροπλαστική ρύπανση θεωρείται ως μια αναδυόμενη απειλή σε όλο τον κόσμο και γίνεται θέμα μελέτης και ανησυχίας. Το πρόβλημα της πλαστικής ρύπανσης έχει αναδειχθεί ως απειλή για την υγεία του ανθρώπου και των ωκεανών.

Μέχρι το τέλος του 2050, ο ρυθμός παραγωγής πλαστικού αναμένεται να ενισχυθεί κατά 4-5 φορές, καλύπτοντας το 15% της καύσης πετρελαίου παγκοσμίως. Πρέπει να δεσμευτούμε για περισσότερη και αποτελεσματική δράση.

Η κατάποση μικροπλαστικών από θαλάσσια ζώα είναι ένα θέμα ανησυχίας καθώς τα μικροπλαστικά δρουν, ως φορείς άλλων τοξικών ρύπων που προσροφούνται στην επιφάνειά τους και δημιουργούν νέες μικροβιακές κοινότητες. Οι χημικές ουσίες που βρίσκονται στο πλαστικό έχει αποδειχθεί ότι διαθέτουν ιδιότητες ενδοκρινικής διαταραχής με την ικανότητα να παρεμβαίνουν στις ορμονικές λειτουργίες, συμβάλλοντας έτσι σε προβλήματα υγείας του ανθρώπου.

Προς το παρόν, σχεδόν όλοι οι ωκεανοί και οι θάλασσες του κόσμου είναι μολυσμένοι με μικροπλαστικά. Ωστόσο, η Μεσόγειος Θάλασσα είναι το έκτο μεγαλύτερο hotspot μικροπλαστικών παγκοσμίως. Οι συγκεντρώσεις των πολυμερών σε αυτή την περιοχή είναι περίπου τέσσερις φορές υψηλότερες από ό,τι στον Βόρειο Ειρηνικό Ωκεανό.

Ωστόσο, δεν πρόκειται για τοπικό πρόβλημα, καθώς η Μεσόγειος δεν είναι η μόνη ημίκλειστη θαλάσσια λεκάνη στον κόσμο. Η χρήση πλαστικών είναι ευρέως διαδεδομένη, παρά τις προσπάθειες για κυκλική οικονομία, επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση.

Διάφοροι τύποι πλαστικών σωματιδίων βρίσκονται σε παράκτιες περιοχές, παραλίες, στην επιφάνεια της θάλασσας και στον πυθμένα της θάλασσας που αντιπροσωπεύει σχεδόν 30 χιλιάδες τόνους πλαστικής μάζας στη λεκάνη της Μεσογείου, σύμφωνα με επιστημονική βιβλιογραφία. Η ανθεκτικότητα των μικροπλαστικών στη Μεσόγειο Θάλασσα έχει εντοπιστεί

στα επιφανειακά ύδατα, στα ιζήματα και στο βαθύ θαλάσσιο πυθμένα και σε παράκτια οικοσυστήματα, όπως τα λιβάδια με θαλάσσια χόρτα.

Για να ξεπεραστεί αυτή η σοβαρή πλαστική ρύπανση στην περιοχή της Μεσογείου, η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) έχει διαμορφώσει διαφορετικές στρατηγικές για την άμεση διατήρηση/αποκατάσταση διαφόρων τμημάτων της Μεσογείου.

Τα αλιευτικά εργαλεία (δίκτυα, πετονιές, γλάστρες, παγίδες) αντιπροσωπεύουν το 27% όλων των απορριμμάτων παραλίας και περίπου το 20% των αλιευτικών εργαλείων χάνονται στη θάλασσα στην ΕΕ, συμβάλλοντας στα θαλάσσια απορρίμματα. Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας, Αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας (EMFAF), το οποίο τέθηκε σε ισχύ στις 14 Ιουλίου 2021, διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στην υποστήριξη βιώσιμων πρακτικών που σχετίζονται με την αλιεία και την υδατοκαλλιέργεια και ειδικότερα προβλέπει την αντιμετώπιση της ρύπανσης των αλιευτικών εργαλείων. Για παράδειγμα, το χρηματοδοτούμενο από την ΕΕ έργο BLUENET δημιούργησε ένα πρόγραμμα για την ανακύκλωση εγκαταλελειμμένων, χαμένων ή απορριφθέντων ειδών αλιείας και υδατοκαλλιέργειας. Αυτός ο ανακυκλωμένος εξοπλισμός χρησιμοποιείται στη συνέχεια ως πρώτη ύλη για την κατασκευή σχοινιών μακράς γραμμής για την παραγωγή υδατοκαλλιέργειας μυδιών. Επιπλέον, το χρηματοδοτούμενο από την ΕΕ έργο OCEANETS στοχεύει στην πρόληψη της απώλειας εργαλείων, στη διευκόλυνση της ανάκτησης εργαλείων και στην ανακύκλωση των ανακτημένων αλιευτικών εργαλείων που συμβάλλουν στην κυκλική οικονομία.

Η μείωση της πλαστικής ρύπανσης και η επιτάχυνση της μετάβασης σε μια κυκλική οικονομία είναι ο δρόμος προς τα εμπρός.

Η ΟΟC-9 υποστηρίζει τη στροφή προς μια πιο ολιστική προσέγγιση για την πρόληψη και τον έλεγχο της ανθρωπογενούς ρύπανσης που καταλήγει στον ωκεανό. Απαιτούνται κοινές προσπάθειες, συνέργειες και συνεργασία μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων για να αντιστραφεί η κατάσταση.



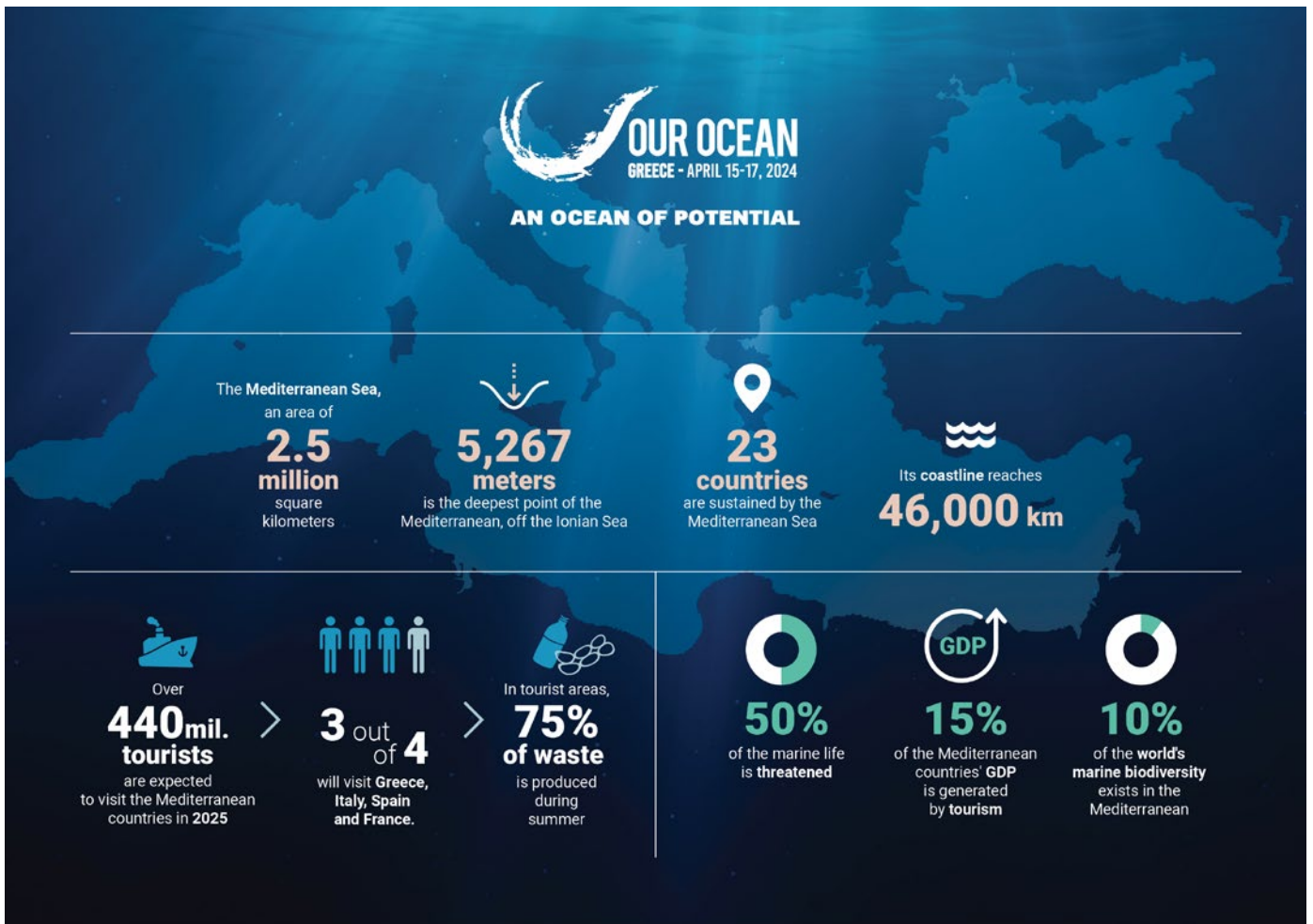




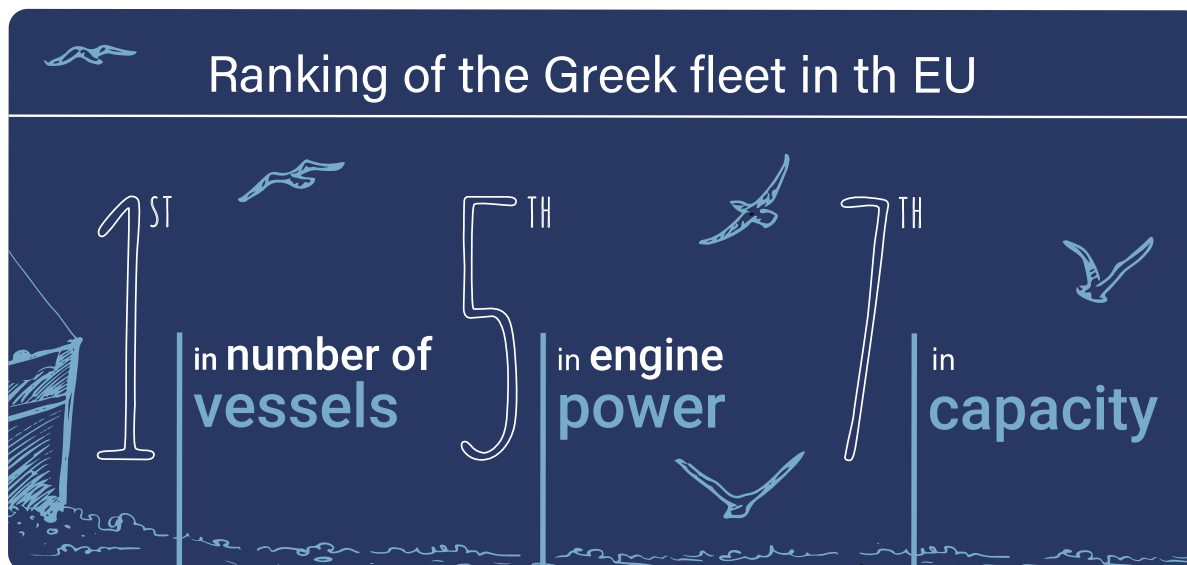
# 12

## FACTS AND STATS





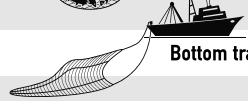
01.



02.

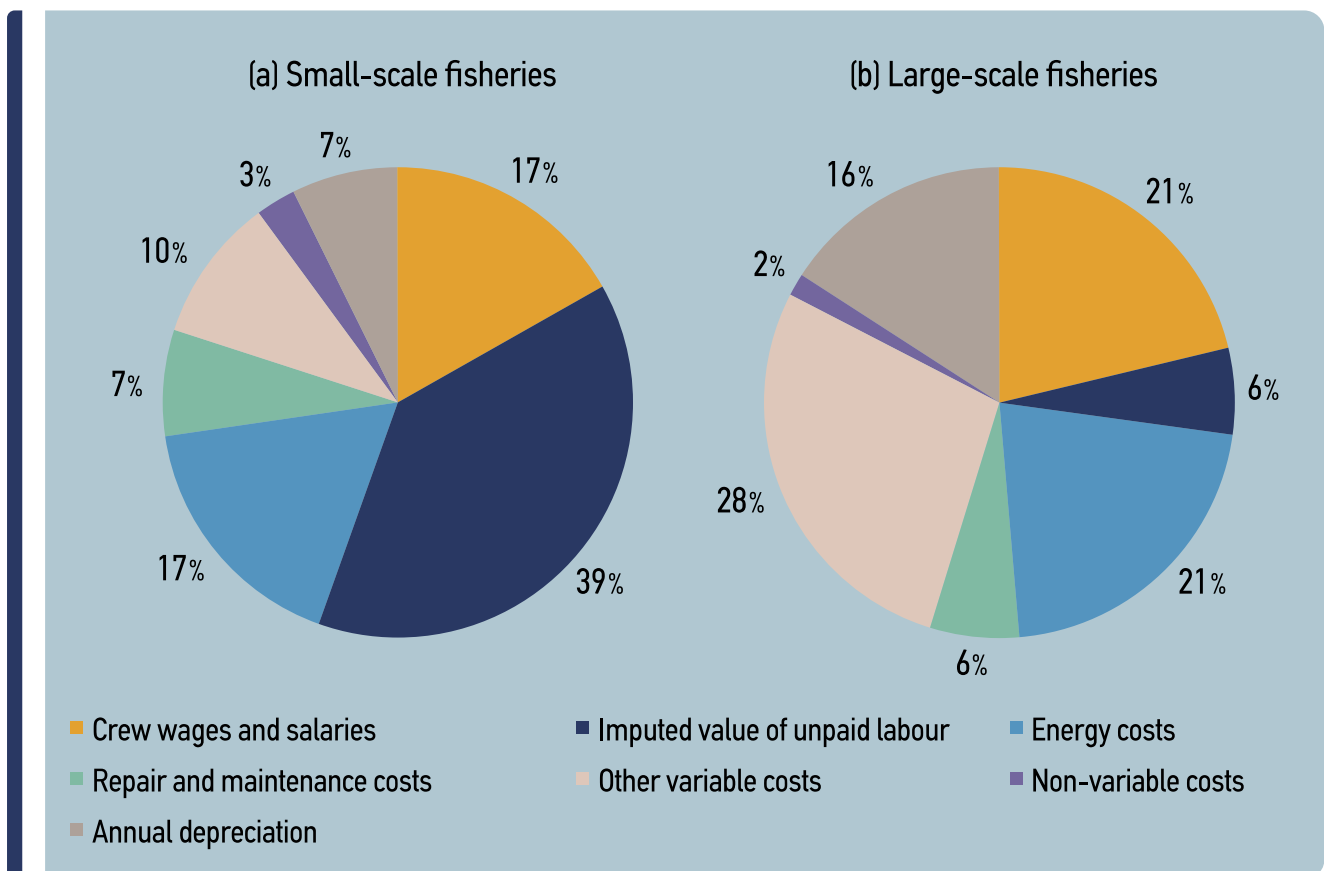
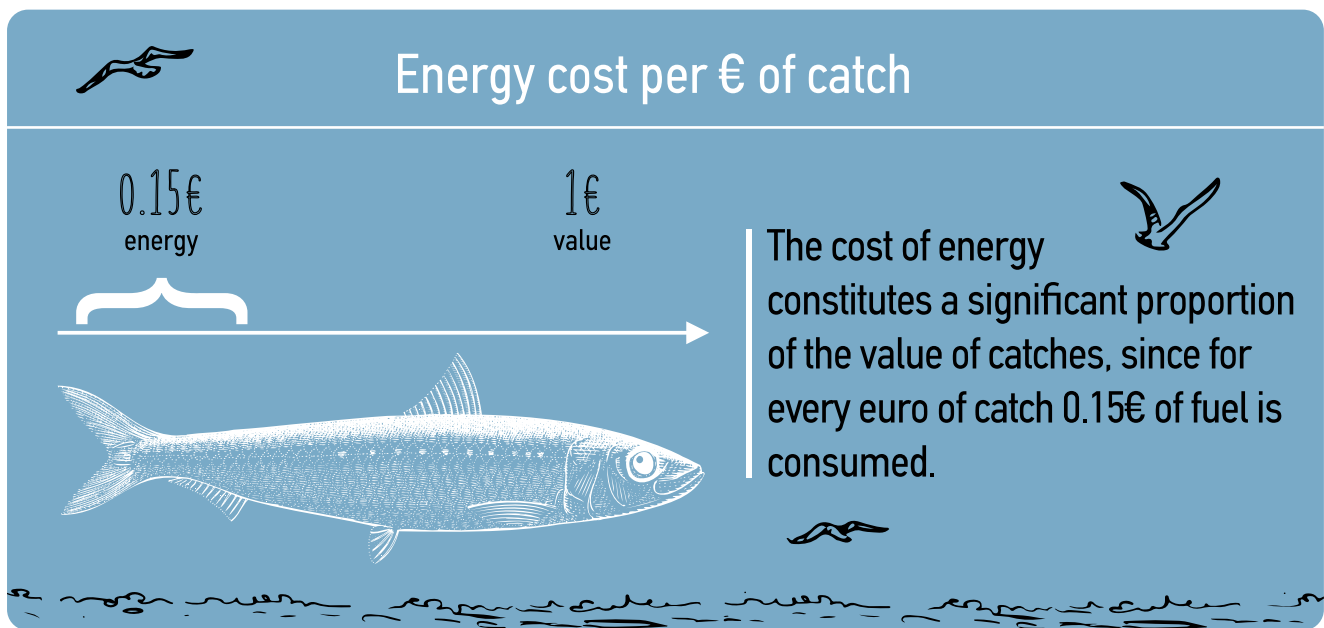


03.

Fleet segment	Number of active vessels	GT	kW	Average vessel age	Average vessel length
<b>Small-scale fisheries*</b>	<b>10,848</b>	<b>21,701</b>	<b>201,633</b>	<b>32.7</b>	<b>6.8</b>
 <b>Nets</b>	<b>7,587</b>	<b>15,070</b>	<b>137,664</b>	<b>31.9</b>	<b>6.8</b>
 <b>Longlines</b>	<b>2,807</b>	<b>5,429</b>	<b>50,801</b>	<b>34.0</b>	<b>6.6</b>
 <b>Traps/Pots</b>	<b>323</b>	<b>596</b>	<b>7,076</b>	<b>30.0</b>	<b>7.2</b>
<b>Other</b>	<b>131</b>	<b>606</b>	<b>6,092</b>	<b>52.7</b>	<b>9.3</b>
<b>Large-scale fisheries</b>	<b>661</b>	<b>35,066</b>	<b>122,660</b>	<b>28.6</b>	<b>20.6</b>
 <b>Purse seiners</b>	<b>211</b>	<b>8,546</b>	<b>35,424</b>	<b>28.8</b>	<b>22.0</b>
 <b>Bottom trawlers</b>	<b>217</b>	<b>22,950</b>	<b>67,393</b>	<b>30.7</b>	<b>25.6</b>
<b>Other (Passive gears)</b>	<b>233</b>	<b>3,570</b>	<b>19,843</b>	<b>26.4</b>	<b>13.9</b>
<b>TOTAL</b>	<b>11,509</b>	<b>56,767</b>	<b>324,293</b>	<b>32.4</b>	<b>7.6</b>







### The 5 main problems facing small-scale fishers

