



Χωρικός και Αναπτυξιακός Σχεδιασμός: Προκλήσεις και Ευκαιρίες

Επιμέλεια:

Γεωργία Γεμενετζή

Σπύρος Νιαβής

Αναστασία Τασοπούλου

Με την οικονομική υποστήριξη του Πράσινου Ταμείου



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
& ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης
Πολυτεχνική Σχολή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ: ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΜΑΡΙΝΑ^{1*} & ΑΣΠΡΟΓΕΡΑΚΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ¹

¹ Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

* e-mail: marinapapa1996@gmail.com

Περίληψη

Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός (ΘΧΣ) αποτελεί σήμερα αντικείμενο έντονου διαλόγου σε διεθνές και Ευρωπαϊκό επίπεδο. Εκτός από τις παραδοσιακές θαλάσσιες δραστηριότητες όπως οι μεταφορές και η αλιεία πρόσφατα εντατικοποιούνται νεότερες όπως οι υδατοκαλλιέργειες και τα αιολικά πάρκα με σημαντικό χωρικό αποτύπωμα. Ο αυξανόμενος ανταγωνισμός διαμορφώνει την ανάγκη για κατάλληλη ρύθμιση και αποτελεσματική και ολοκληρωμένη διαχείριση του θαλάσσιου χώρου. Ο ΘΧΣ, αποσκοπεί στην ορθολογική οργάνωση του θαλάσσιου χώρου, στην εξασφάλιση της βιωσιμότητας των δράσεων, στην αποφυγή συγκρούσεων και ταυτόχρονα στην προστασία του θαλάσσιου φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος. Τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) ενσωματώνουν στο εθνικό τους δίκαιο την Οδηγία 2014/89 για το ΘΧΣ και προχωρούν σταδιακά στη σύνταξη αντίστοιχων χωροταξικών σχεδίων. Η παρούσα εργασία επιχειρεί μια καταγραφή και συγκριτική αξιολόγηση πρακτικών στον ΘΧΣ που προκύπτουν από την Ευρωπαϊκή εμπειρία. Η διερεύνηση αφορά αρχικά τα πλαίσια πολιτικής για το ΘΧΣ με έμφαση σε ζητήματα προστασίας, διαχείρισης και οργάνωσης του θαλάσσιου χώρου. Στη συνέχεια αναλύεται συγκριτικά η εμπειρία των κρατών-μελών της Ε.Ε. που ασκούν δικαιώματα στη Βόρεια Θάλασσα ως προς τη διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου και το περιεχόμενο των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων, λόγω των ταχέων βημάτων τους και της συνεργασίας που αναπτύσσεται σε θέματα ΘΧΣ. Πιο συγκεκριμένα, μέσω αποδελτίωσης των θαλάσσιων χωροταξικών τους σχεδίων αλλά και άλλων θεσμικών κειμένων, εξετάζονται κρίσιμα στοιχεία για τον ΘΧΣ όπως το πεδίο εφαρμογής, οι διαδικασίες διακυβέρνησης, η διαδικασία λήψης αποφάσεων, η διασυνοριακή συνεργασία, αλλά και οι μέθοδοι και τα εργαλεία που χρησιμοποιούν. Έμφαση δίνεται στην προώθηση της πολυχρησιμότητας η οποία αφορά τη σκόπιμη κοινή χρήση πόρων σε κοντινή γεωγραφική εγγύτητα με σκοπό την αποτελεσματική χρήση του ωκεάνιου χώρου, αφήνοντας περιοχές ελεύθερες για μελλοντικές γενιές, την παροχή οικονομικών οφελών μέσω συνεργατικών χρήσεων και τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων με τη συνύπαρξη δραστηριοτήτων.

Λέξεις Κλειδιά: Χωροταξία, Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός, Πολυχρησιμότητα, Βόρεια θάλασσα

1. Εισαγωγή: Αναφορά στο πλαίσιο και το περιεχόμενο του ΘΧΣ

Για να επιτευχθεί ισορροπία μεταξύ των αναπτυξιακών πολιτικών και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, κρίνεται αναγκαία η ορθολογική οργάνωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων, εστιάζοντας στην μείωση των συγκρούσεων και στην αύξηση των συνεργειών μεταξύ τους, και σε σχέση με το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον (Βασενχόβεν, 2017). Για την διαμόρφωση ενός πλαισίου, που θα επιτύχει την επιθυμητή ισορροπία είναι απαραίτητη η εξέταση των βασικών χαρακτηριστικών, αρχών και στοιχείων που διέπουν τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό (ΘΧΣ) όπως προκύπτουν από τις διεθνείς και ευρωπαϊκές συμβάσεις και πολιτικές, το θεσμικό πλαίσιο του κράτους καθώς και την επιστημονική εμπειρία που έχει συσσωρευτεί.

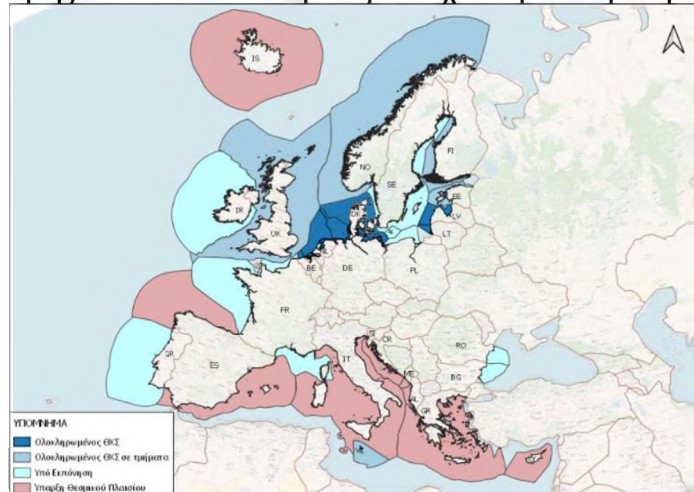
Οι Ehler & Douvere (2009), τονίζουν ως βασική στόχευση του ΘΧΣ την επίτευξη οικολογικής, κοινωνικής και οικονομικής ισορροπίας, ακολουθώντας τις κατευθυντήριες γραμμές της πολιτικής της Γαλάζιας Ανάπτυξης. Οι θαλάσσιες χρήσεις και δραστηριότητες, θα πρέπει να οργανώνονται έτσι ώστε να αποφεύγονται οι πιθανές συγκρούσεις και να ενθαρρύνονται οι συνέργειες. Ο αποσπασματικός χαρακτήρας και η έλλειψη ολοκληρωμένων πολιτικών και κατευθύνσεων που να αναγνωρίζουν και να λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαιτερότητες και τις αλληλοσχετίσεις, προκαλούν σημαντικές επιπτώσεις στην διατήρηση των ισορροπιών (Tsilimigkas and Rempis, 2017). Η οικοσυστημική προσέγγιση αναγνωρίζεται ως αναγκαία για την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των τρεχουσών ή μελλοντικών χρήσεων ώστε να επιτευχθεί η βιώσιμη διαχείριση των θαλάσσιων χρήσεων (Domínguez-Tejo et al., 2016· Manea et al., 2020· Douvere & Ehler, 2009) και σε συνάρτηση με τον παράκτιο χώρο (Asprogerakas et al., 2020). Σε σχέση με το περιεχόμενο των σχεδίων στα θέματα που απασχολούν τη βιβλιογραφία περιλαμβάνονται ο χαρακτήρας (σχέδια στρατηγικά ή κανονιστικά), ο διασυνοριακός και διακρατικός συντονισμός, η συνεργασία και η συμμετοχή, η μακροπρόθεσμη προοπτική, η

δεσμευτικότητα, οι διαδικασίες και μηχανισμοί παρακολούθησης και αναθεώρησης τους (Friess & Grémaud-Colombier, 2021· Ehler & Douvere, 2009).

Το θεσμικό πλαίσιο του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού διαμορφώνεται από ένα σύνολο διεθνών συμβάσεων και κειμένων πολιτικής για την διαχείριση των δραστηριοτήτων στον θαλάσσιο χώρο και την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, όπως μεταξύ άλλων, το Δίκαιο της Θάλασσας και η Σύμβαση του 1982 (The Law of the Sea, 1982), η Σύμβαση για τη Βιολογική Ποικιλότητα, η Ατζέντα 21 και η Σύμβαση της Βαρκελώνης (Παπαγεωργίου, 2016· Douvere & Ehler, 2009). Οι αυξανόμενες προκλήσεις του θαλάσσιου χώρου, το ιδιαίτερο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον, η αύξηση της ανταγωνιστικότητας μεταξύ των δραστηριοτήτων και το συνακόλουθο επενδυτικό ενδιαφέρον, οδηγούν σταδιακά στην ανάγκη διαμόρφωσης ενός ολιστικού πλαισίου σχεδιασμού που θα διαχειρίζεται, θα ρυθμίζει και θα συντονίζει τις ανθρώπινες δραστηριότητες.

Ο ΘΧΣ σημειώνει σημαντική πρόοδο σε παγκόσμιο επίπεδο με περισσότερες από 70 χώρες να βρίσκονται στο στάδιο διαμόρφωσης των σχεδίων τους με διαφορετικές προσεγγίσεις να υιοθετούνται και το χαρακτήρα και τη δεσμευτικότητα τους να ποικίλλει (Santos, et al., 2019) ανάλογα με τις γεωγραφικές και γεωπολιτικές συνθήκες, τις κοινωνικό-οικονομικές πιέσεις, αλλά και την κουλτούρα του σχεδιασμού (Grip & Blomqvist, 2021). Το περιεχόμενο του σχεδιασμού αφορά, αρχικά, στην αναγνώριση των θαλάσσιων πόρων, την αξιολόγηση της κατάστασής τους, σε συνδυασμό με τις πιέσεις και απαιτήσεις του συνολικού συστήματος και την ανάλυση των συγκρούσεων. Ο στρατηγικός σχεδιασμός, διαμορφώνει το όραμα ενώ είναι δυνατή η ρύθμιση του θαλάσσιου χώρου μέσα από κανονιστικές ρυθμίσεις (Ehler et al., 2019).

Εικόνα 1: Στάδια εκπόνησης του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού στην Ευρώπη



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία με δεδομένα από MSP Platform, 2022

Με την Οδηγία 2014/89/ΕΕ, η Ευρωπαϊκή Ένωση, υιοθέτησε ένα δεσμευτικό πλαίσιο για τον ΘΧΣ, υποχρεώνοντας τα Κράτη – Μέλη να προχωρήσουν στην κατάρτιση των αντίστοιχων σχεδίων, στα θαλάσσια όρια της δικαιοδοσίας τους, μέχρι τον Μάρτιο του 2021. Η εξέλιξη αυτή ήταν αποτέλεσμα της εμπειρίας κρατών μελών που είχαν αναπτύξει σημαντικές πρωτοβουλίες (όπως του Βελγίου και της Γερμανίας) με διαφοροποιημένες προσεγγίσεις (Friess & Grémaud-Colombier, 2021). Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Πλατφόρμας για τον ΘΧΣ (MSP Platform: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/>), οι χώρες που έχουν κάνει σημαντικά βήματα βρίσκονται στις λεκάνες της Βαλτικής και της Βόρειας Θάλασσας. Σημαντικές πρωτοβουλίες εντοπίζονται και στην περίπτωση της λεκάνης του Ευρωπαϊκού (Βορειοανατολικού) Ατλαντικού, όπου συννορεύουν τέσσερα κράτη μέλη (Ιρλανδία, Γαλλία, Ισπανία και Πορτογαλία), καλύπτοντας μια εκτεταμένη περιοχή με ένα ευρύ φάσμα οικοσυστημάτων. Στην λεκάνη της Ανατολικής Μεσογείου, όπου διακρίνονται ως ενότητες η Αδριατική Θάλασσα, το Ιόνιο Πέλαγος, το Αιγαίο Πέλαγος και η Λεβαντίνη θάλασσα, ο σχεδιασμός βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο χωρίς να έχει εγκριθεί ως σήμερα κάποιο θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο. Το ίδιο συμβαίνει και στην περίπτωση της λεκάνης της Δυτικής Μεσογείου, με τη Γαλλία να έχει προχωρήσει σε σχετικές μελέτες στον κόλπο του Λέοντα και στη δυτική θαλάσσια λεκάνη της Κορσικής - Λιγυρίας, αλλά και την περιοχή της Μαύρης Θάλασσας, η οποία θεωρείται γεωπολιτικός και οικονομικός διάδρομος στρατηγικής σημασίας (Εικόνα 1).

Η Οδηγία 2014/89/ΕΕ, αναγνωρίζει την ανάγκη για καθιέρωση ενός μακροπρόθεσμου σχεδιασμού, ο οποίος θα περιλαμβάνει το όραμα για την επίτευξη της αειφόρου ανάπτυξης (Dom et al., 2019) ενώ παράλληλα κρίνεται επιτακτική η διαμόρφωση μηχανισμών συνεχούς παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΘΧΣ και αποτίμησης

των κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων αποσκοπώντας στην εκ νέου προσαρμογή των σχεδίων (Γιαννακοπούλου & Αρβανίτης, 2016· Παπαθεοχάρη & Κοκκώσης, 2016). Τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους την αρχή της προφύλαξης, της προληπτικής δράσης, της διατήρησης της βιοποικιλότητας, των θαλάσσιων ειδών, της ποικιλομορφίας και ετερογένειας του οικοσυστήματος και της συνεκτικότητας (Παπαγεωργίου, 2016· Foley et al., 2010).

Ο ΘΧΣ ως δημόσια διαδικασία εξασφαλίζει μεγαλύτερες πιθανότητες επιτυχίας βασισμένη στην ενεργό συμμετοχή των δρώντων για την επίτευξη συναίνεσης. Οι συμμετοχικές διαδικασίες και η ενθάρρυνση μιας εκ των κάτω προσέγγισης απαιτεί την αξιολόγηση και μεθοδική επιλογή για το πώς, πότε και γιατί εμπλέκονται οι δρώντες (Quesada-Silva et al., 2019). Στις διαδικασίες διακυβέρνησης εντάσσεται και η διασυνωριακή συνεργασία με απώτερο σκοπό τον διακρατικό συντονισμό αλλά και την επίτευξη κοινών στόχων. Δεδομένου ότι στον θαλάσσιο χώρο δεν εντοπίζονται σύνορα, η ορθή αντιμετώπιση των διασυνωριακών ζητημάτων καθίσταται πρόκληση για το σχεδιασμό (Santos et al., 2021).

Οι παραδοσιακές θαλάσσιες δραστηριότητες ανταγωνίζονται μεταξύ τους για χώρο και πόρους, αλλά και με νέες και αναπτυσσόμενες χρήσεις όπως υποδομές ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και υδατοκαλλιέργειας (Melissas & Asprogerakas, 2022· Ασπρογέρακας, 2022). Οι θαλάσσιες χρήσεις που βρίσκονται χωρικά και χρονικά η μία κοντά στην άλλη μπορεί να εμφανίσουν συνέργειες (δυναμικά να έχουν ως αποτέλεσμα πολλαπλές χρήσεις στον ίδιο χώρο), να είναι ουδέτερες, αλλά πιο συχνά να συγκρούονται (Bonnievie et al., 2019). Η ανάγκη για βιώσιμη εκμετάλλευση των ωκεάνιων πόρων έχει αυξήσει τη δημοτικότητα της προσέγγισης των πολλαπλών χρήσεων. Στο έργο EU Horizon 2020 MUSES η πολυχρηστικότητα, ορίζεται ως «μια διακριτή και σκόπιμη δραστηριότητα μέσω της οποίας αποκομίζεται άμεσο (π.χ. κέρδος) ή έμμεσο (π.χ. διατήρηση της φύσης) όφελος από έναν ή περισσότερους χρήστες». Οι πολλαπλές χρήσεις προκύπτουν στη βάση μιας σκόπιμης κοινής χρήσης πόρων σε γεωγραφική εγγύτητα (ή στην ίδια πλατφόρμα), ένας τρόπος λειτουργίας που μπορεί να μειώσει τη ζήτηση για θαλάσσιο χώρο και να προσφέρει σημαντικά κοινωνικο-οικονομικά και περιβαλλοντικά οφέλη για διαφορετικούς χρήστες και τομείς (Kyriazi, 2018).

2. Στόχοι και Μεθοδολογία

Η Βόρεια Θάλασσα θεωρείται μία από τις πιο πολυσύχναστες θαλάσσιες περιοχές, σε παγκόσμιο επίπεδο, χαρακτηριζόμενη από ιδιαίτερα οικοσυστήματα και αυξημένη παρουσία θαλάσσιων παραγωγικών δραστηριοτήτων (Fairgrieve & Schmal, 2019). Πρόκειται για ημι-κλειστή θάλασσα, έκτασης περίπου 750.000 km², με σχετικά μικρό βάθος (μέσο βάθος 90μ.), που περιβάλλεται από πυκνοκατοικημένες περιοχές. Το θαλάσσιο περιβάλλον δέχεται σημαντικές πιέσεις που προέρχονται κυρίως από τη βιομηχανία και την αναψυχή στις παράκτιες ζώνες, αλλά και από την εκτεταμένη αλιεία, τη ναυτιλία, και άλλες αναπτυσσόμενες δραστηριότητες (Platzouw, 2018). Παράλληλα, οι πόροι της περιοχής αντιπροσωπεύουν ένα κρίσιμο πλεονέκτημα, αλλά και μια κοινή εδαφική πρόκληση για τις γύρω χώρες (Βέλγιο, Δανία, Γερμανία, Ολλανδία, Νορβηγία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο). Οι χώρες που ανήκουν στην ευρωπαϊκή λεκάνη της Βόρειας Θάλασσας, χαρακτηρίζονται από έναν κοινό δημοκρατικό πολιτισμό και διαθέτουν κατά την Παγκόσμια Τράπεζα υψηλό "δείκτη χρηστής διακυβέρνησης" (Jentoft & Knol, 2014) αλλά και μακρά παράδοση συνεργασίας (Ζαχαρή & Ασπρογέρακας, 2012).

Λαμβάνοντας υπόψη το υφιστάμενο πλαίσιο πολιτικής, τις αυξημένες απαιτήσεις για το θαλάσσιο χώρο και των πρακτικών προκλήσεων σχετικά με την διαμόρφωση ενός ολιστικού και βιώσιμου πλαισίου σχεδιασμού για τον ΘΧΣ, η παρούσα εργασία αποσκοπεί στην κωδικοποίηση κρίσιμων στοιχείων που διέπουν τον ΘΧΣ και την αναγνώριση καλών πρακτικών, με γενικεύσιμο χαρακτήρα. Ως βασικό εργαλείο αξιοποιείται η συγκριτική ανάλυση των πρακτικών του ΘΧΣ που προκύπτουν από την εμπειρία των Κρατών-Μελών της Ε.Ε. (Βέλγιο, Γερμανία, Ολλανδία, Δανία) στη Βόρεια Θάλασσα. Η κωδικοποίηση και κατηγοριοποίηση των κρίσιμων στοιχείων της διαδικασίας του ΘΧΣ επιτρέπει την συγκριτική αξιολόγηση της εμπειρίας αυτής με σκοπό αρχικά να εντοπιστούν οι παράμετροι διαμόρφωσης ΘΧΣ σε διαφορετικά πλαίσια, τα δεδομένα διαχείρισης και αξιοποίησης των ιδιαιτεροτήτων των χωρών όπως ο τρόπος ενσωμάτωσης της Οδηγίας, η διαχείριση της ΑΟΖ, η κλίμακα του σχεδιασμού, οι αρμόδιες αρχές, οι στόχοι των σχεδίων και επιπλέον ειδικότεροι παράμετροι που αφορούν τις διάφορες διαδικασίες ολοκλήρωσης του ΘΧΣ, όπως ο χαρακτήρας των σχεδίων, τα εργαλεία σχεδιασμού, οι διαδικασίες παρακολούθησης και αξιολόγησης, η συμμετοχικότητα και η διασυνωριακή συνεργασία. Περαιτέρω, μέσω της συγκριτικής αξιολόγησης του πλαισίου σχεδιασμού των χωρών της Βορείου Θάλασσας, επιδιώκεται να φανεί η προσέγγιση που ακολουθείται σε κάθε περίπτωση για την προώθηση της πολυχρηστικότητας, η οποία αποτελεί αδήριτη ανάγκη στο πλαίσιο της αειφορικής διαχείρισης ως διαγενεακή υποχρέωση (ενότητα 3). Τα κρίσιμα στοιχεία καταγράφονται, οργανώνονται και αναδεικνύονται (ενότητα 4) ώστε να αναγνωριστούν οι καλές πρακτικές ενώ στα συμπεράσματα επιχειρείται σύνοψη του πλαισίου που διαμορφώνεται στον Ευρωπαϊκό χώρο και των γενικεύσιμων πορισμάτων για την ολοκλήρωση του ΘΧΣ.

3. Μαθήματα από την εμπειρία των χωρών της Βόρειας Θάλασσας

Οι πρακτικές των Χωρών που εξετάζονται έχουν ως βάση την εθνική νομοθεσία (Πίνακας 1). Η ενσωμάτωση της Ευρωπαϊκής Οδηγίας πραγματοποιήθηκε με τροποποιητικές διατάξεις σε υπάρχοντα νομοθετικά διατάγματα με εξαίρεση τη Δανία που δημοσίευσε νέο Νόμο το 2016. Οι τέσσερις χώρες διαθέτουν οριοθετημένη ΑΟΖ² που διαμορφώνει την κλίμακα σχεδιασμού και την έκταση της παρέμβασης στο θαλάσσιο χώρο. Η έκταση των ζωνών άσκησης θαλάσσιων κυριαρχικών δικαιωμάτων ποικίλει με το Βέλγιο να ασκεί κυριαρχικά δικαιώματα σε θαλάσσια έκταση 3.454 km², που περιλαμβάνει τα χωρικά ύδατα και την ΑΟΖ, ενώ η Ολλανδία, με παρόμοιο μέγεθος καταλαμβάνει θαλάσσια έκταση 58.000 km² ξεπερνώντας την έκταση της χερσαίας κυριαρχίας της. Για τη Δανία και τη Γερμανία η δικαιοδοσία των υδάτων τους αναπτύσσεται τόσο στη Βόρεια όσο και στη Βαλτική Θάλασσα (105.000 km² και 52.900 km² αντίστοιχα).

Πίνακας 1: Γενικά Στοιχεία του ΘΧΣ για τις Χώρες της Βόρειας Θάλασσας

	Βέλγιο	Γερμανία	Ολλανδία	Δανία
ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2014/89/ΕΕ	Νόμος (20/01/1999) για το Θαλάσσιο Περιβάλλον, όπως τροποποιήθηκε το 2012 → βασικές αρχές για προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και οργάνωση του ΘΧΣ, Β.Δ. (2012) → θέσπιση διαδικασίας και σύσταση συμβουλευτικής επιτροπής	Ομοσπονδιακός νόμος για τον Χωροταξικό Σχεδιασμό Raumordnungsgesetz/ROG, 2009 και Τροποποιητικές Διατάξεις το 2017	Νόμος Besluit van 19 Februari 2016 tot wijziging van het Waterbesluit in verband met de implementatie van de kaderrichtlijn maritieme ruimtelijke planning: αποδοχή της οδηγίας και τροποποίηση του Νόμου για το Νερό (αρ. 4.5).	Νέο Νομοθετικό Διάταγμα το 2016: "Lov nr. 615 af 8 juni 2016 om maritimt fysisk planlaegning" με αποκλειστικό αντικείμενο τον ΘΧΣ
ΑΟΖ	✓.	✓.	✓.	✓.
ΚΛΙΜΑΚΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	Εθνική: 0 - 200 N.M	Εθνική: 12 - 200 N.M Περιφερειακή: 0 - 12 N.M	Εθνική: 1 - 200 N.M	Εθνική: Εσωτερικά ύδατα - 200 N.M
ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΑΡΧΕΣ (και αρμοδιότητες)	Υπουργός Βόρειας Θάλασσας (συντονισμός). Υπηρεσία Marine Environment Service of the Federal Public Health Service (προετοιμασία και εφαρμογή σχεδίων). Συμβουλευτική Επιτροπή (δημόσια διαβούλευση και παρακολούθηση).	Federal Ministry of Interior, Building and Community (BMI): ΘΧ σχεδίων στην ΑΟΖ. Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH): προετοιμασία ΘΧ σχεδίων (υπό την εποπτεία του BMI) Ομοσπονδιακά Κρατίδια : σχεδιασμός 0-12n.m.	Υπουργείο Infrastructure and Water Management: διαχείριση και συντονισμός Ολοκληρωμένης Πολιτικής Interdepartmental Directors Consultative Body North Sea: υποστήριξη Υπουργού για εκπόνηση του σχεδίου (κύρια υπηρεσία σχεδιασμού)	Danish Maritime Authority: αρμόδια υπηρεσία για ρύθμιση και διαχείριση των θαλάσσιων υποθέσεων (εποπτεύεται από το Ministry of Industry, Business and Financial Affairs)
ΔΕΣΜ/ΤΗΤΑ	+	+	+	+
ΦΑΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	2ο ΘΧ Σχέδιο σε ισχύ (20/3/2020)	Εθνικό Επίπεδο: 2ο ΘΧ Σχέδιο σε ισχύ (01.09.2021). Περιφερειακό Επίπεδο: Schleswig Holstein, 2019 / Lower Saxony, 2017	2ο ΘΧ Σχέδιο σε ισχύ και 3ο υπό εκπόνηση (North Sea Programme 2022-2027)	1ο ΘΧ Σχέδιο σε ισχύ (09/2021)

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Το πλαίσιο διακυβέρνησης και οι διαφορετικές δομές των χωρών επηρεάζουν την δικαιοδοσία, στα πλαίσια των ΘΧ σχεδίων. Βέλγιο, Ολλανδία και Δανία καταρτίζουν τον ΘΧΣ σε εθνική κλίμακα, ενώ στην Γερμανία, λόγω της διοικητικής δομής της (Ομοσπονδιακό Κράτος), η αρμοδιότητα για το σχεδιασμό των χωρικών υδάτων (0-12n.m.) ανήκει στα παράκτια ομοσπονδιακά Κρατίδια και της ΑΟΖ στην κεντρική κυβέρνηση (12-200n.m.). Διαφοροποιήσεις εντοπίζονται και στην αφετηρία του εθνικού σχεδιασμού. Στο Βέλγιο ως αφετηρία ορίζεται η χαμηλότερη γραμμή του νερού κατά μήκος της ακτής που καθορίζεται από τη χαμηλότερη αστρονομική παλίρροια (LAT), στην Ολλανδία το 1Km με τις δημοτικές και επαρχιακές αρχές να έχουν αρμοδιότητα για το σχεδιασμό εντός αυτού, ενώ στη Δανία ο ΘΧΣ αφορά και στα εσωτερικά ύδατα. Σχετικά με τις αρμόδιες αρχές, η δικαιοδοσία ανήκει στις Κυβερνήσεις και τα συναρμόδια υπουργεία, καθώς η θάλασσα συνιστά δημόσιο αγαθό, ενώ σε όλες τις περιπτώσεις έχουν θεσπιστεί νέα όργανα τα οποία είναι υπεύθυνα για μία σειρά αρμοδιοτήτων όπως η προετοιμασία και εφαρμογή των σχεδίων (Βέλγιο, Γερμανία, Ολλανδία, Δανία), οι δημόσιες διαβουλεύσεις και η διαρκής ενημέρωση (Βέλγιο, Δανία) (MSP Platform, 2022).

Βέλγιο, Γερμανία και Ολλανδία έχουν ολοκληρώσει τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό στα όρια της ΑΟΖ πολύ νωρίτερα από την έκδοση της Οδηγίας ενώ η Δανία το 2021. Βέλγιο και Γερμανία αναθεώρησαν πρόσφατα το σχεδιασμό τους (2020, 2021 αντίστοιχα) ενώ στην Ολλανδία είναι υπό εκπόνηση το 3ο σχέδιο (North Sea Programme 2022-2027). Στα παράκτια ομοσπονδιακά κρατίδια της Γερμανίας (Schleswig Holstein και Lower Saxony) βρίσκονται σε ισχύ χωροταξικά σχέδια για την διαχείριση των χωρικών υδάτων (Πίνακας 1). Αξίζει να σημειωθεί πως τα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια των χωρών, είναι δεσμευτικά καθορίζοντας βασικές κατευθύνσεις και όπου απαιτείται ρυθμίσεις, ενώ βάση των διαφορετικών διοικητικών συστημάτων τα σχέδια

εγκρίνονται με μορφή νόμου (Δανία, Γερμανία), βασιλικού διατάγματος (Βέλγιο) ή υπουργικής απόφασης (Ολλανδία) (MSP Platform, 2022).

Πίνακας 2: Στόχοι του ΘΧΣ για τις Χώρες της Βόρειας Θάλασσας

Βέλγιο	Γερμανία
<ol style="list-style-type: none"> 1. Καλή περιβαλλοντική κατάσταση 2. Διασφάλιση θαλάσσιας κυκλοφορίας 3. Εγγύηση επαρκούς χώρου για όλες τις οικονομικές δραστηριότητες 4. Σεβασμός θαλάσσιου τοπίου και υποβρύχιας κληρονομιάς 5. Διατήρηση υγιούς περιβάλλοντος για κοινωνική ευημερία και οικονομική ανάπτυξη 6. Μελλοντικά η αρχή της πολλαπλής χρήσης του χώρου θα είναι κανόνας για κάθε χρήση εντός της ΑΟΖ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Διασφάλιση και ενίσχυση θαλάσσιας κυκλοφορίας 2. Ενίσχυση οικονομικής ικανότητας μέσω χωροταξικής ανάπτυξης και βελτιστοποίησης της χρήσης του θαλάσσιου χώρου 3. Προώθηση υπεράκτιας αιολικής ενέργειας σύμφωνα με στρατηγική βιωσιμότητας 4. Μακροπρόθεσμη βιώσιμη χρήση των πόρων και του δυναμικού της ΑΟΖ 5. Διασφάλιση φυσικών πόρων με αποφυγή διαταραχών στις οικολογικές διεργασίες και ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος
Ολλανδία	Δανία
<ol style="list-style-type: none"> 1. Βιώσιμη γαλάζια ανάπτυξη: ενιαία πολιτική με σαφείς αρχές αδειοδότησης και επιλογής του χώρου 2. Η μετάβαση στη φύση: διαχείριση για την προώθηση μιας υγιούς θάλασσας 3. Ενεργειακή Μετάβαση στη Θάλασσα: Παραγωγή ενέργεια (ΑΠΕ), αποθήκευση και μεταφορά 4. Ενίσχυση εναλλακτικών και βιώσιμων μεθόδων αλιείας 5. Συνοχή και Ισορροπία: Πολυλειτουργική χρήση του χώρου 	<p>Προώθηση οικονομικής ανάπτυξης, ανάπτυξη θαλάσσιων περιοχών και χρήση θαλάσσιων πόρων, με βιώσιμη βάση λαμβάνοντας υπόψη:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. αλληλεπίδραση οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών πτυχών και ασφάλειας 2. προώθηση συνύπαρξης δραστηριοτήτων και χρήσεων 3. διατήρηση, προστασία και βελτίωσης περιβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένης της ανθεκτικότητας έναντι της κλιματικής αλλαγής 4. εξασφάλιση συνοχής στο σχεδιασμό ξηράς-θαλάσσης

Πηγή: **Ιδία Επεξεργασία και Bundesanzeiger Verlag, 2021; Federal Public Service, 2022; Government of Netherlands, 2022; Danish Maritime Authority, 2022**

Οι στόχοι (πίνακας 2) διαφοροποιούνται βάσει των πολιτικών κατευθύνσεων και των ιδιαιτεροτήτων των χωρών παρουσιάζοντας ωστόσο κοινό προσανατολισμό και αφορούν στην επίτευξη καλής περιβαλλοντικής κατάστασης των θαλασσών, στην διασφάλιση της ελεύθερης ναυσιπλοΐας, στην εγγύηση επαρκούς χώρου για όλες τις παραγωγικές δραστηριότητες, στο σεβασμό των πολιτιστικών στοιχείων, στην εξασφάλιση επαρκούς και ποιοτικού περιβάλλοντος για τις μελλοντικές γενεές, στην ενίσχυση της οικονομικής ικανότητας, στον καθορισμό της επιθυμητής πολιτικής για τη χρήση του χώρου, επιτρέποντας την ανάπτυξη με αποτελεσματικό και βιώσιμο τρόπο, και στην προώθηση της συνύπαρξης πολλαπλών χρήσεων (Bundesanzeiger Verlag, 2021; Federal Public Service, 2022; Government of Netherlands, 2022; Danish Maritime Authority, 2022).

Πίνακας 3: Στοιχεία του ΘΧΣ στις Χώρες της Βόρειας Θάλασσας

	Βέλγιο	Γερμανία	Ολλανδία	Δανία
Χαρακτήρας Σχεδιασμού	Στρατηγικός	X	X	X
	Ρυθμιστικός	X	X*	X*
Καθορισμός Οράματος	X	X	X	
Κατευθύνσεις και Πολιτικές	X	X	X	X
Ρυθμίσεις και Κανονισμοί	X	X	X	X
Χρονική Κατανομή Χρήσεων	X	X	X	X
Καθορισμός Ζωνών	X	X	X	
Σχέδια Διαχείρισης Περιοχών Natura 2000 (ενσωμάτωση ή διαμόρφωση νέων)	X	X	X	X
Σύστημα Χορήγησης και Παρακολούθησης Αδειών Χρήσεων	X	X	X	X
Μελέτη Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης	X	X	X	X
Ενσωμάτωση κατευθύνσεων τομεακών πολιτικών			X	X
Διαδικτυακές πλατφόρμες για την υποστήριξη του σχεδιασμού και της διασυνοριακής συνεργασίας	X	X	X	X
X* Ρυθμίσεις και Κανονιστικοί όροι που προέρχονται από τομεακές πολιτικές				

Πηγή: **Ιδία Επεξεργασία**

Τα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια είναι κυρίως στρατηγικά, ενσωματώνοντας σε ορισμένες περιπτώσεις ρυθμίσεις, όρους και περιορισμούς (πίνακας 3). Το Βέλγιο και η Γερμανία ακολουθούν μία πιο κανονιστική προσέγγιση ως προς τον καθορισμό κατευθύνσεων και ρυθμίσεων, με αυστηρή ζωνοποίηση με τοπογραφική

ακρίβεια (χρήση συντεταγμένων), ενώ στη Δανία και την Ολλανδία οι ρυθμίσεις προέρχονται κυρίως από τομακές πολιτικές και ενσωματώνονται στο ΘΧΣ με βάση το όραμα και τις κατευθυντήριες αρχές του Κράτους.

Σε σχέση με τα εργαλεία, Βέλγιο, Ολλανδία και Γερμανία, στηρίζονται στην ζωνοποίηση συγκεκριμένων χρήσεων, ενώ η διαφοροποίηση της τελευταίας αφορά σε επιπλέον χαρακτηρισμό των ζωνών (πίνακας 4): (α) περιοχές προτεραιότητας, όπου αναπτύσσονται ήδη δυναμικές θαλάσσιες χρήσεις και εντός αυτών απαγορεύονται άλλες εκτός εάν είναι συμβατές, (β) περιοχές δέσμευσης, όπου οι χρήσεις θεωρούνται ιδιαίτερα σημαντικές σε σύγκριση με άλλες ανταγωνιστικές χρήσεις, και (γ) προσωρινές περιοχές προτεραιότητας ή δέσμευσης, οι οποίες αφορούν την κάλυψη θαλάσσιων ενοτήτων για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Οι τελευταίες αφορούν κυρίως χρήσεις οι οποίες εμφανίζουν ανάπτυξη (π.χ. ναυτιλία) και σε περίπτωση που κριθεί αναγκαίο πέραν του ορισμένου χρονικού ορίου, θα καθοριστούν ως περιοχές προτεραιότητας ενώ σε αντίθετη περίπτωση θα επανασχεδιαστούν για άλλες χρήσεις σε ενδεχόμενη αναθεώρηση του χωροταξικού σχεδίου (Federal Public Service, 2022). Στην Δανία χρησιμοποιούνται τέσσερις διαφορετικοί τύποι ζωνών, όπως οι αναπτυξιακές ζώνες, όπου αναπτύσσονται χρήσεις που συμβάλλουν στην ανάπτυξη της επιχειρηματικής κοινότητας και στην εθνική οικονομία, και οι σχετικές άδειες μπορούν να εκδίδονται μόνο για τους εν λόγω σκοπούς, οι ζώνες γενικής χρήσης, οι οποίες αφορούν όλες τις περιοχές του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου που δεν έχουν παραχωρηθεί για άλλους συγκεκριμένους σκοπούς, δημιουργώντας ευκαιρίες για δραστηριότητες και εγκαταστάσεις που δεν προβλέπονται από το ισχύον θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο, τις ζώνες διατήρησης και προστασίας του περιβάλλοντος, και τις ζώνες ειδικής χρήσης διαθέτοντας συγκεκριμένο χώρο για αυτές χωρίς να τις αποκλείει από το να πραγματοποιηθούν αλλού (Danish Maritime Authority, 2022). Ιδιαίτερα χρήσιμο θεωρείται το Χωρικό Σχέδιο Υπεράκτιας Δικτύωσης για την γερμανική ΑΟΖ, μέσω του οποίου προσδιορίζονται οι απαιτούμενες συνδέσεις ηλεκτρικής ενέργειας, οι δυνατότητες ύπαρξης κοινών πλατφορμών για διάφορα αιολικά πάρκα (clusters), συμπεριλαμβανομένης μιας μελλοντικής στρατηγικής (Federal Maritime and Hydrographic Agency, 2022).

Πίνακας 4: Τύποι Ζωνών στον ΘΧΣ για τις Χώρες της Βόρειας Θάλασσας

Βέλγιο	Δανία
<p>Διατήρησης της Φύσης: Ειδικές Ζώνες Προστασίας της Φύσης, Ζώνες Ειδικής Προστασίας</p> <p>Ενέργειας, Καλωδίων και Αγωγών: Ζώνες παραχώρησης για την κατασκευή, λειτουργία, παραγωγή ενέργειας από ΑΠΕ και μεταφορά ηλεκτρικής ενέργειας</p> <p>Θαλάσσιες Μεταφορές: Θαλάσσιοι Οδοί Κυκλοφορίας, Περιοχές Αγκυροβόλησης, Ζώνες Βυθοκόρησης, Ζώνες Πιθανής Επέκτασης Λιμένων</p> <p>Εξερεύνηση και εκμετάλλευση ορυκτών και λοιπών πόρων</p> <p>Προστασία Ακτών: Ζώνες έρευνας για την προστασία των ακτών</p> <p>Στρατιωτικές Χρήσεις: Ζώνες Στρατιωτικών Χρήσεων, Περιοχές Διεξαγωγής Στρατιωτικών Ασκήσεων</p> <p>Επιστημονική Έρευνα: Ζώνες Επιστημονικής έρευνας (για δοκιμαστικά έργα), Ζώνη παρακολούθησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από εξόρυξη και δραστηριότητες ΑΠΕ.</p> <p>Ζώνες Ενάλιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς</p>	<p>Αναπτυξιακές ζώνες: Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας και Ενεργειακά Νησιά, Εξερεύνηση και Εκμετάλλευση πετρελαίου και Φυσικού Αερίου, Αποθήκευση CO₂, Νέα έργα Υποδομής, Υδατοκαλλιέργεια, Εξόρυξη ορυκτών πόρων</p> <p>Ζώνες διατήρησης της φύσης και προστασίας του περιβάλλοντος: Περιοχές Natura, Προστατευόμενες Περιοχές, Καταφύγια Άγριας Ζωής, Περιοχές Θαλάσσιας Στρατηγικής</p> <p>Ζώνες ειδικής χρήσης: Θαλάσσιοι Οδοί Κυκλοφορίας, Προστασία της Αεροπορίας, Ύδρευση Καλωδίων και Αγωγών</p> <p>Ζώνες Γενικής Χρήσης: Περιλαμβάνονται περιοχές που δεν προορίζονται για άλλους σκοπούς</p>
Γερμανία	Ολλανδία
<p>Περιοχές Προτεραιότητας (Ναυσιπλοΐας, Υπεράκτιας Αιολικής Ενέργειας, Διατήρησης της Φύσης)</p> <p>Προσωρινές Περιοχές Προτεραιότητας (Ναυσιπλοΐα – 2035)</p> <p>Περιοχές Δέσμευσης και καθορισμός αρχών (Υπεράκτιας Αιολικής Ενέργειας, Καλωδίων και Αγωγών, Υδρογονανθράκων, Εξόρυξης Χαλικίου και Άμμου, Επιστημονικής Έρευνας, Αλιείας για Αστακό, Καταδύσεων, Μεταναστευτικών Πουλιών)</p> <p>Περιοχές Στρατιωτικών Ασκήσεων</p>	<p>Θαλάσσιοι Οδοί Κυκλοφορίας</p> <p>Φυσικό Περιβάλλον: Χαρακτηρισμένες / και πιθανού χαρακτήρισμού Περιοχές Natura, Περιοχή Έρευνας για Προστασία του Βυθού</p> <p>Ενέργεια: Περιοχές Αιολικών Πάρκων σε λειτουργία ή υπό κατασκευή, Καθορισμένες Περιοχές Αιολικής Ενέργειας, Πρόθεση για παραγωγή Αιολική Ενέργεια εντός των 12 n.m.</p> <p>Εξόρυξη: Περιοχές Εξόρυξης Άμμου</p> <p>Προτιμώμενες Διαδρομές για Καλώδια και Αγωγούς</p> <p>Περιοχές Διεξαγωγής Στρατιωτικών Ασκήσεων</p>

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στο πλαίσιο της ολοκλήρωσης του ΘΧΣ σημαντικό ρόλο διαδραματίζει η ανάπτυξη των προσχεδίων (Βέλγιο, Γερμανία, Ολλανδία), η οποία διευκολύνει τις διαδικασίες διαβούλευσης με τους εμπλεκόμενους δρώντες. Ειδικότερα, στην περίπτωση του Βελγίου, κατά την διαδικασία αναθεώρησης πραγματοποιήθηκε άτυπη διαβούλευση και οι αντιδράσεις που ελήφθησαν τροφοδότησαν ένα αρχικό προσχέδιο. Το έγγραφο παρουσιάστηκε εν συνεχεία στη συμβουλευτική επιτροπή, τα σχόλια και οι προτάσεις της οποίας συμπεριλήφθηκαν σε μια ενημερωμένη έκδοση, η οποία εγκρίθηκε από το Συμβούλιο των Υπουργών και ξεκίνησε μια μεγάλης κλίμακας επίσημη διαδικασία διαβούλευσης για την ολοκλήρωση του ΘΧΣ. Στον τομέα της

προστασίας και διατήρησης του θαλάσσιου περιβάλλοντος ο ΘΧΣ υπόκειται σε διαδικασία Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης. Συμπληρωματικό εργαλείο θεωρούνται τα Σχέδια Διαχείρισης των Περιοχών Natura 2000, τα οποία καθορίζουν τις επιτρεπόμενες δράσεις και όρους εντός των καθοριζόμενων προστατευόμενων περιοχών. Σε όλες τις χώρες υφίστανται συστήματα χορήγησης και παρακολούθησης των αδειών, ενώ η ύπαρξη αδειών χρήσης επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την χρονική κατανομή των χρήσεων, λόγω του συγκεκριμένου χρονικού ορίου για χρήση του χώρου. Παράλληλα, σε όλες τις περιπτώσεις έχουν δημιουργηθεί διαδικτυακές πλατφόρμες για την υποστήριξη του σχεδιασμού, των ενδιαφερόμενων μερών και της διασυνοριακής συνεργασίας (πίνακας 3).

Πίνακας 5: Παρακολούθηση – Αξιολόγηση και Αναθεώρηση ΘΧΣ στις Χώρες της Βόρειας Θάλασσας

Βέλγιο	Γερμανία
<ol style="list-style-type: none"> 1. Πρόγραμμα εποπτείας παραγωγικών χρήσεων. 2. Άτυπες διαβουλεύσεις με σκοπό τη συλλογή απόψεων, παρατηρήσεων και προτάσεων για μελλοντικές βελτιώσεις. 3. Επίσημη διαβούλευση από τη συμβουλευτική επιτροπή για αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των άτυπων διαβουλεύσεων. 4. Στόχοι και Δείκτες κυρίως σε συγκεκριμένες ζώνες. 5. Ποιοτικοί Δείκτες που ελέγχονται σε κλίμακα τριών επιπέδων: καμία πρόοδος, κάποια πρόοδος, ολοκληρωμένη από την συμβουλευτική επιτροπή. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Εξωτερική Αξιολόγηση: Προγράμματα περιβαλλοντικής παρακολούθησης. 2. Εσωτερική αξιολόγηση: Ενημέρωση από επιστημονική συμβουλευτική επιτροπή εμπειρογνομώνων που υποστηρίζει την προετοιμασία του ΘΧΣ. 3. Ποιοτικοί Δείκτες (ενίσχυση και διασφάλιση ναυσιπλοΐας, ενίσχυση οικονομικής ικανότητας, προώθηση υπεράκτιας ενέργειας, μακροχρόνια βιώσιμη χρήση δυνατοτήτων ΑΟΖ).
Υποχρεωτική Αναθεώρηση κάθε 6 χρόνια	Υποχρεωτική Αναθεώρηση κάθε 6 χρόνια
Ολλανδία	Δανία
<ol style="list-style-type: none"> 1. Πρόγραμμα παρακολούθησης MSFD με ετήσια αναπροσαρμογή. 2. Ποσοτικοί και Ποιοτικοί Δείκτες. 3. Συστήματα παρακολούθησης και χορήγησης αδειών χρήσης. 4. Έντυπα παρακολούθησης εξελίξεων ανά τομέα. 5. Πλαίσιο Αξιολόγησης πολλαπλών χρήσεων. 6. Διάλογος με ενδιαφερόμενους σε διάφορα επίπεδα και στάδια της διαδικασίας. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Πρόγραμμα παρακολούθησης θαλάσσιου περιβάλλοντος: Λεπτομερής περιγραφή κατάστασης θαλάσσιου περιβάλλοντος και κοινωνικοοικονομική ανάλυση. 2. Περιβαλλοντικές Αξιολογήσεις Τομεακών Σχεδίων και Δράσεων. 3. Αξιολογήσεις για τον προσδιορισμό πιθανών επιπτώσεων σε περιοχές Natura 2000.
Υποχρεωτική Αναθεώρηση κάθε 6 χρόνια	Υποχρεωτική Αναθεώρηση κάθε 10 χρόνια

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στη φάση της παρακολούθησης και αξιολόγησης. Στο Βέλγιο και την Ολλανδία, η παρακολούθηση αποτελεί μία συνεχή διαδικασία. Στην πρώτη, υφίσταται συμβουλευτική επιτροπή παρακολούθησης και αξιολόγησης της εφαρμογής του ΘΧΣ σε ετήσια βάση, όπου ελέγχονται σε κλίμακα τριών επιπέδων (καμία πρόοδος, κάποια πρόοδος και ολοκλήρωση) οι σχετικοί δείκτες. Στην Ολλανδία, λειτουργούν προγράμματα παρακολούθησης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, με ετήσια αναπροσαρμογή για τη διενέργεια αξιολογήσεων στο πλαίσιο της Θαλάσσιας Στρατηγικής. Ως προς την διαδικασία της αξιολόγησης, στο Βέλγιο και την Ολλανδία πραγματοποιούνται διαβουλεύσεις με τους εμπλεκόμενους δρώντες, ενώ αντιθέτως στην Γερμανία η αξιολόγηση επιτυγχάνεται μέσω της συμβουλευτικής επιτροπής που αποτελείται από εμπειρογνώμονες (νομικούς, χωροτάκτες και περιβαλλοντολόγους), χωρίς την άμεση εμπλοκή λοιπών δρώντων (πίνακας 5).

Πίνακας 6: Η διασυνοριακή συνεργασία στις Χώρες της Βόρειας Θάλασσας

	Βέλγιο	Γερμανία	Ολλανδία	Δανία
Διεθνείς συμβάσεις	OSPAR	X	X	X
	TWSC		X	X
Διασυνοριακή συνεργασία στο πλαίσιο του ΘΧΣ	Εμπλεκόμενες Χώρες	Ολλανδία, Ηνωμένο Βασίλειο, Γαλλία (χωρίς παρατηρήσεις)	Βέλγιο, Γαλλία, Λουξεμβούργο, Ολλανδία, Σουηδία	Δανία, Βέλγιο, Ιρλανδία, Σουηδία, Γερμανία, Αγγλία, Ηνωμένο Βασίλειο, Νορβηγία, Γαλλία, Ισλανδία
	Ενημέρωση κατά την έναρξη της διαδικασίας		X	X
	Διαβούλευση	X	X	X
	Δια ζώσης Συναντήσεις		X	X
	Συνεργασία Μέσω Διακρατικών Προγραμμάτων			X

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία και MSP Platform, 2022

Αναπόσπαστο τμήμα του ΘΧΣ είναι η διασυνοριακή συνεργασία για την ολοκληρωμένη διαχείριση του θαλάσσιου χώρου. Οι χώρες της Βορείου Θάλασσας, συνεργάζονται στο πλαίσιο της Σύμβασης για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Βορειοανατολικού Ατλαντικού (OSPAR) μέσω της οποίας διαμορφώνονται προγράμματα και δράσεις για την προστασία και την ισότιμη διαχείριση του θαλάσσιου χώρου, την πρόληψη της ρύπανσης και την αξιολόγηση της ποιότητας του περιβάλλοντος. Γερμανία, Ολλανδία και Βέλγιο συνεργάζονται και στα πλαίσια της Τριμερούς Συνεργασίας στη Θάλασσα Wadden (TWSC) για τη διασφάλιση της βιώσιμης ανάπτυξής της. Παράλληλα, πραγματοποιούνται ενημερωτικές δράσεις, συναντήσεις και διαβουλεύσεις τόσο κατά το σχεδιασμό όσο και στο πλαίσιο της στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησης, ιδίως σε σχέση με τις προστατευόμενες περιοχές (βλ. αναλυτικά πίνακα 6).

Σχετικά με τις διαδικασίες συμμετοχικότητας στις περισσότερες περιπτώσεις πραγματοποιούνται δημόσιες διαβουλεύσεις, σε ηλεκτρονικές πλατφόρμες, κατά την φάση του προσχεδίου και του ολοκληρωμένου εν συνεχεία σχεδίου (διάρκεια τουλάχιστον 60 ημερών). Στη Γερμανία και την Ολλανδία, οι εμπλεκόμενοι δρώντες ενημερώνονται είτε με δημόσιες παρουσιάσεις είτε με επίσημες συλλογικές συναντήσεις, αντίστοιχα. Το σύνολο των παρατηρήσεων και προτάσεων λαμβάνονται υπόψη και οργανώνεται παράρτημα για την τεκμηρίωσή τους. Στην περίπτωση της Δανίας, πραγματοποιούνται δομημένα εργαστήρια και δημόσιες συναντήσεις για την ανταλλαγή απόψεων αλλά και τη συλλογή δεδομένων (MSP Platform, 2022):

- Συναντήσεις και εργαστήρια με εμπλοκή κυβερνητικών υπηρεσιών, παράκτιων δήμοι, ΜΚΟ και ερευνητών
- 1^ο εργαστήριο → αξιοποίηση πληροφορίας εμπλεκόμενων δρώντων σχετικά με διαθεσιμότητα δεδομένων και εντοπισμός πιθανών κενών
- 2^ο εργαστήριο → δραστηριότητες ΘΧΣ και τρόπος αντιμετώπισης αντικρουόμενων συμφερόντων
- Τελικό εργαστήριο με παράκτιους δήμους

Οι χώρες της Βόρειας Θάλασσας, με βάση την αποδελτίωση των θαλάσσιων χωροταξικών τους σχεδίων, προωθούν την πολυχρηστικότητα με στόχο την αποτελεσματικότερη χρήση του θαλάσσιου χώρου και την εξοικονόμηση πόρων (Πίνακας 7). Ο βαθμός επιδίωξης των συνεργειών διαφοροποιείται, τόσο σε σχέση με τη χώρα, όσο και σε σχέση με τις δραστηριότητες. Στις περισσότερες περιπτώσεις, επιδιώκεται η συνύπαρξη των δραστηριοτήτων εντός της ίδιας χωρικής ενότητας, μέσω της διαμόρφωσης συγκεκριμένων κατευθύνσεων και περιορισμών των υπολοίπων χρήσεων σε σχέση με την κύρια δραστηριότητα που ασκείται στην κάθε ζώνη. Η μέθοδος αυτή αφορά κυρίως τον μη αποκλεισμό άλλων παραγωγικών δραστηριοτήτων σε ζώνες με καθορισμένες κύριες χρήσεις. Η ναυσιπλοΐα, και κυρίως η διασφάλιση της ελεύθερης και ασφαλούς μετακίνησης, καθίσταται βασική προτεραιότητα των Κρατών, με αποτέλεσμα στις ζώνες αυτές να μην επιτρέπεται η ταυτόχρονη ανάπτυξη άλλων χρήσεων. Ωστόσο, η ναυτιλία επιτρέπεται παντού (Βέλγιο) ή δύναται να αναπτύσσεται και σε άλλες ζώνες (Δανία, Γερμανία), εκτός εάν υπάρχουν διαφορετικές διατάξεις που θέτουν απαγόρευση ή επιβάλλουν ορισμένους όρους. Το ίδιο ισχύει και για την αλιεία (Βέλγιο, Ολλανδία, Δανία, Γερμανία). Παράλληλα, στις περιοχές άμυνας, οι οποίες δεν εντάσσονται στις αρμοδιότητες του ΘΧΣ, προτείνεται η ανάπτυξη πολλαπλών χρήσεων υπό την προϋπόθεση να δοθεί άδεια από τον αντίστοιχο αρμόδιο φορέα.

Πίνακας 7: Ενθάρρυνση πολλαπλών χρήσεων μέσω του σχεδιασμού

Χρήσεις και Δραστ/τητες	Ναυσιπλοΐα	ΑΠΕ	Καλώδια-Αγωγοί	Αλιεία	Υδατ/εια	Εξόρυξη ορυκτών	Ενάλια κληρονομιά	ΘΠΠ	Επιστημονική Έρευνα	Άμυνα
Ναυσιπλοΐα	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
ΑΠΕ	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Καλώδια-Αγωγοί	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Αλιεία	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Υδατ/εια	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Εξόρυξη ορυκτών	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Ενάλια κληρονομιά	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
ΘΠΠ	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Επιστημονική Έρευνα	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Άμυνα	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> ΓΕΡΜΑΝΙΑ ΒΕΛΓΙΟ ΟΛΛΑΝΔΙΑ ΔΑΝΙΑ </div>										

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Οι δραστηριότητες που προωθούνται για την ανάπτυξη συνεργειών αφορούν τα υπεράκτια αιολικά πάρκα, τα οποία καταλαμβάνουν σημαντικές θαλάσσιες εκτάσεις, περιορίζοντας σήμερα την ανάπτυξη άλλων χρήσεων,

την αλιεία και την υδατοκαλλιέργεια. Οι ιδιαιτερότητες του τομέα της αλιείας, ιδίως λόγω του εύρους του θεσμικού πλαισίου, των χρονικών περιορισμών και του ιδιαίτερου χαρακτηριστικού της κινητικότητάς τους, έχει οδηγήσει στην διαμόρφωση συγκεκριμένων κατευθύνσεων και ρυθμίσεων. Στο Βέλγιο και την Ολλανδία, η αλιεία επιτρέπεται σε όλες τις ζώνες, τηρώντας τις απαραίτητες αποστάσεις από τις εγκαταστάσεις και τους όρους που διαμορφώνονται σε κάθε ζώνη. Η βιώσιμη υδατοκαλλιέργεια, καθίσταται ως η μοναδική χρήση που δύναται να αναπτυχθεί στις ίδιες εγκαταστάσεις με τις υπεράκτιες ανεμογεννήτριες, και αφορά όλες τις χώρες, με εξαίρεση την Δανία όπου δεν γίνεται κάποια αναφορά. Στο Βέλγιο και την Γερμανία, ορίζονται ζώνες για την πιλοτική συνεργασία των δύο τομέων. Στην Ολλανδία, ενθαρρύνεται η πολλαπλή χρήση του χώρου με τον σχηματισμό κοινοπραξιών για την συνύπαρξη διαφόρων οικονομικών δραστηριοτήτων εντός των υπεράκτιων αιολικών πάρκων, με την προϋπόθεση ότι οι άλλες χρήσεις δεν αναπτύσσονται πριν την ολοκλήρωση του πάρκου και χωρίς να επηρεάζεται η λειτουργία του. Οι πολλαπλές χρήσεις προωθούνται σε οποιαδήποτε περιοχή έχει δοθεί άδεια χρήσης για συγκεκριμένη δραστηριότητα, τηρώντας τους σχετικούς όρους και περιορισμούς. Στην Δανία, η προώθηση των πολλαπλών χρήσεων, πέρα από τον τομέα της αλιείας, επιδιώκεται στις ζώνες γενικής χρήσης (Bundesanzeiger Verlag, 2021· Federal Public Service, 2022· Government of Netherlands, 2022· Danish Maritime Authority, 2022).

4. Συζήτηση: Κρίσιμα ζητήματα για το ΘΧΣ

Η εμπειρία χωρών που έχουν προχωρήσει το σχεδιασμό τους συνιστά σημαντική εισροή για την διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου πλαισίου για τον ΘΧΣ, καθώς καλές πρακτικές μπορούν να υιοθετηθούν ή να προσαρμοστούν στις ανάγκες άλλων χωρών (πίνακας 8). Βασικό στοιχείο της διαδικασίας του ΘΧΣ αποτελεί η διαμόρφωση των θεσμικών οργάνων που θα είναι αρμόδια για την ολοκλήρωση κι εφαρμογή του ΘΧΣ. Σε όλες τις χώρες της λεκάνης της Βορείου Θάλασσας, η κεντρική κυβέρνηση έχει την κύρια αρμοδιότητα του ΘΧΣ. Ωστόσο, τα Κράτη της ΒΘ, έχουν θεσπίσει κατά περίπτωση θεσμικά όργανα τα οποία είναι υπεύθυνα για μία σειρά αρμοδιοτήτων όπως η κίνηση των διαδικασιών, η προετοιμασία και εφαρμογή των σχεδίων (Βέλγιο, Γερμανία, Ολλανδία, Δανία), οι δημόσιες διαβουλεύσεις και η διαρκής ενημέρωση (Βέλγιο, Δανία). Οι δομές αυτές επιταχύνουν και διευκολύνουν τις διαδικασίες συμμετοχής των εμπλεκόμενων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Αποτελεσματικότερη εφαρμογή της διαδικασίας διαβούλευσης επιτυγχάνεται και με την διαμόρφωση προσχεδίου (Βέλγιο) προς συζήτηση με τους εμπλεκόμενους δρώντες.

Πίνακας 8: Κρίσιμα στοιχεία από την εμπειρία των χωρών της ΒΘ

Διαδικασία ΘΧΣ Διαμόρφωση νέων θεσμικών οργάνων με συγκεκριμένες αρμοδιότητες για διευκόλυνση της διαδικασίας	
Χαρακτήρας	Εθνικό επίπεδο και ανάλογο με το διοικητικό πλαίσιο τοπικό / Στρατηγικός και όπου απαιτείται κανονιστικός
Παρακολούθηση και Αξιολόγηση	Συνεχής Παρακολούθηση Καθορισμός ποσοτικών και ποιοτικών δεικτών Μηχανισμοί εποπτείας της ανάπτυξης παραγωγικών δραστηριοτήτων και της Χορήγησης Αδειών Χρήσης Επίσημες και άτυπες διαδικασίες διαβούλευσης για συλλογή απόψεων, παρατηρήσεων και προτάσεων
Συμμετοχικότητα	Ενθάρρυνση εμπλοκής πολλαπλών δρώντων σε διάφορα στάδια του σχεδιασμού Χρήση διαφόρων τυπικών ή άτυπων εργαλείων
Διασυνοριακός Σχεδιασμός	Δομές διασυνοριακής συνεργασίας και εμπλοκή σε κοινά προγράμματα και διακρατικά έργα
Πολυχρηστικότητα	Ενθάρρυνση συνεργειών και ενσωμάτωση τομεακών κατευθύνσεων Αποφυγή ζωνών αποκλειστικής χρήσης (με εξαίρεση κυρίως τη Ναυσιπλοΐα) Προώθηση πολυχρηστικότητας για υδατοκαλλιέργειες, ΥΑΠ και αλιεία

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Ο σχεδιασμός αφορά κυρίως στην εθνική κλίμακα με βασικό εργαλείο τον προσδιορισμό ζωνών και τη διαμόρφωση κατευθύνσεων και όπου απαιτείται ρυθμίσεων για την αντιμετώπιση πιθανών συγκρούσεων και πιέσεων, την αύξηση της αποδοτικότητας του χώρου και την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος. Παράλληλα, στα κράτη της έρευνας διαπιστώνεται ότι συγκεκριμένες χρήσεις καλύπτονται από διαφορετικού τύπου ζώνες ανάλογα με τα εργαλεία που υιοθετούνται και το περιεχόμενό τους, για παράδειγμα Ολλανδία και Δανία θεσμοθετούν ζώνες προστασίας του περιβάλλοντος ενώ στη Γερμανία η προστασία της φύσης περιλαμβάνεται στις ζώνες προτεραιότητας. Φαίνεται να αποφεύγονται οι ζώνες αποκλειστικής χρήσης ώστε να επιτυγχάνεται σχετική ευελιξία στο σχεδιασμό. Από την εμπειρία των χωρών της ΒΘ είναι δυνατή η διαμόρφωση των παρακάτω ενδεικτικών τύπων ζωνών δραστηριοτήτων:

- Ζώνες αποκλειστικής χρήσης / Ζώνες προτεραιότητας ως προς συγκεκριμένες χρήσεις
- Ζώνες αποκλειστικής χρήσης ή προτεραιότητας για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα (π.χ. ναυτιλία)
- Ευρύτερες Ζώνες αναζήτησης περιοχών κατάλληλων για ανάπτυξη δραστηριοτήτων (π.χ. ΑΠΕ)
- Γραμμικές ζώνες (π.χ. ναυσιπλοΐας) και Γραμμικές ζώνες αποκλειστικής χρήσης βυθού (π.χ. αγωγοί)

- Ζώνες προστασίας (ενάλιες αρχαιότητες, φυσικό περιβάλλον) / Ζώνες στις οποίες απαιτείται διαχείριση (π.χ. ζώνες NATURA)
- Ζώνες αναπτυξιακών δραστηριοτήτων (κατά προτεραιότητα) / Γενικών δραστηριοτήτων

Παράλληλα, επιδιώκεται η ενθάρρυνση συνεργειών και η ενσωμάτωση τομειακών κατευθύνσεων οι οποίες συνιστούν σημαντικές εισροές για τον ΘΧΣ που αναλαμβάνει την ευθύνη του συντονισμού. Σε σχέση με την προώθηση της πολυχρησικότητας, μπορούν να διερευνηθούν οι δυνατότητες για χρήσεις όπως οι υδατοκαλλιέργειες (π.χ. με τουρισμό) ή για τα ΥΑΠ σε συνδυασμό με άλλες δραστηριότητες (π.χ. αλιεία, υδατοκαλλιέργεια). Θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι αντικειμενικές ιδιαιτερότητες της ανάπτυξης των συγκεκριμένων δραστηριοτήτων σε άλλες θάλασσες όπως οι ελληνικές (π.χ. απόσταση από την ακτή για τα ΥΑΠ) αλλά και οι απόψεις των κλαδικών φορέων. Η εξειδίκευση του ΘΧΣ δύναται να επιτευχθεί επίσης με τη διαμόρφωση συστήματος χορήγησης αδειών χρήσης για τον θαλάσσιο χώρο, η οποία ταυτόχρονα βοηθάει τη διαδικασία παρακολούθησης και αξιολόγησης, και με την ολοκλήρωση των σχεδίων διαχείρισης των προστατευόμενων περιοχών ή άλλων ζωνών διαμορφώνοντας συνθήκες ασφάλειας δικαίου για πιθανές επενδύσεις.

Η διαδικασία παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδιασμού έχει διαρκή χαρακτήρα για το Βέλγιο και την Ολλανδία ενώ η υποχρεωτική αναθεώρηση κυμαίνεται στα 6 – 10 χρόνια. Η προσέγγιση του Βελγίου η οποία οργανώνεται σε ετήσια βάση, περιλαμβάνει καθορισμό ποσοτικών και ποιοτικών δεικτών για την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και των στόχων, προγράμματα εποπτείας των παραγωγικών δραστηριοτήτων, όπως το σύστημα χορήγησης αδειών και επίσημες αλλά και άτυπες διαδικασίες διαβούλευσης με σκοπό τη συλλογή απόψεων, παρατηρήσεων και προτάσεων.

Η ενεργός συμμετοχή όλων των βασικών παραγόντων και των τοπικών κοινωνιών απαιτεί την ουσιαστική συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών σε κάθε στάδιο της διαδικασίας ΘΧΣ και σε διάφορα χωρικά επίπεδα. Οι συμμετοχικές διαδικασίες δεν θα πρέπει να εξαντλούνται στη διαβούλευση με ηλεκτρονικά μέσα προκειμένου να επιτευχθεί η ολοκληρωμένη καταγραφή των απόψεων της κοινωνικής βάσης και η συναίνεση των εμπλεκόμενων φορέων. Πέραν της τυπικής και επίσημης διαβούλευσης της τελικής φάσης του ΘΧΠ, κρίνεται σημαντική η ενθάρρυνση εμπλοκής πολλαπλών δρώντων με την χρήση διαφόρων τυπικών ή άτυπων εργαλείων (παρουσιάσεων, συναντήσεων, εργαστηρίων κλπ) σε πρώιμα στάδια του σχεδιασμού τόσο με άτυπες διαβουλεύσεις όσο και εργαστήρια. Στόχος η ευρύτερη αποδοχή του σχεδίου, η επίτευξη διαφάνειας και η κάλυψη επενδυτικού ενδιαφέροντος. Απαραίτητη είναι η διαμόρφωση εργαλείων για την προώθηση του διαλόγου και η επαρκής ενημέρωση του κοινού. Παράλληλα, κρίνεται ιδιαίτερα σημαντική η ύπαρξη δομών διασυννοριακής συνεργασίας και η εμπλοκή σε κοινά προγράμματα και διακρατικά έργα.

5. Συμπεράσματα

Η εντατικοποίηση των παραγωγικών δραστηριοτήτων στον θαλάσσιο χώρο, η αύξηση του επενδυτικού ενδιαφέροντος και η επιβάρυνση του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος οδήγησαν στην ανάγκη για διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου πλαισίου αποτελεσματικής οργάνωσης και διαχείρισης των παραγωγικών δραστηριοτήτων, με ταυτόχρονη προστασία των φυσικών και κοινωνικών πόρων. Οι αναδυόμενες πιέσεις αντιμετωπίζονταν από ένα διευρυμένο διεθνές και ευρωπαϊκό πλαίσιο, με τομειακές κυρίως κατευθύνσεις, μέχρι την δημοσίευση της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ, η οποία κατέστησε υποχρεωτική για τα κράτη μέλη την διαμόρφωση ολοκληρωμένων πλαισίων για τον ΘΧΣ.

Η εμπειρία των χωρών της ΒΘ δείχνει το εύρος που μπορούν να έχουν οι διαδικασίες του σχεδιασμού, ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής εφαρμογής και το θεσμικό τους πλαίσιο. Κρίνεται αναγκαία η διαμόρφωση θεσμών και μηχανισμών ειδικού σκοπού για την ταχύτερη και αποτελεσματικότερη διαχείριση και εφαρμογή του σχεδίου, όπως η διαμόρφωση νέων θεσμικών οργάνων υπεύθυνων για μία σειρά αρμοδιοτήτων. Παράλληλα, η εξασφάλιση μεγαλύτερων πιθανοτήτων επιτυχίας στον σχεδιασμό βασίζεται στην ενεργό συμμετοχή των δρώντων, με την διαμόρφωση συμμετοχικών διαδικασιών, και στην ενθάρρυνση μιας εκ των κάτω προσέγγισης στα διάφορα στάδια του σχεδιασμού με τη χρήση τυπικών και άτυπων εργαλείων. Κρίνεται σημαντική η διαμόρφωση ενός σχήματος διακυβέρνησης που θα καθορίζει το ποιοι, τότε και με ποιον τρόπο θα εμπλέκονται στις διαδικασίες του σχεδιασμού.

Στις διαδικασίες διακυβέρνησης εντάσσεται και η διασυννοριακή συνεργασία, η οποία καθίσταται βασικό χαρακτηριστικό της διαδικασίας του ΘΧΣ στο πλαίσιο της συνέχειας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και του ενιαίου χαρακτήρα του Ωκεανού. Για την ορθή αντιμετώπιση των διασυννοριακών ζητημάτων οι χώρες συμμετέχουν σε δομές διασυννοριακής συνεργασίας, καθώς και σε κοινά προγράμματα και διακρατικά έργα. Οι χώρες της ΒΘ βασίστηκαν στην προηγούμενη καλή παράδοση συνεργασίας και συμμετοχής σε κοινά προγράμματα και διακρατικά έργα. Σε περιοχές με γεωπολιτικές εντάσεις, όπως η Ανατολική Μεσόγειος, η συνεργασία αναμένεται να είναι δυσκολότερη. Άμεσα συνυφασμένες με τις συμμετοχή και την διασυννοριακή συνεργασία είναι και οι

διαδικασίες παρακολούθησης και αξιολόγησης. Η αποτίμηση των κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων επιτυγχάνεται με την υιοθέτηση συγκεκριμένων δεικτών και συστημάτων εποπτείας που καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα διαστάσεων του θαλάσσιου χώρου.

Ο χαρακτήρας των σχεδίων, αποτυπώνεται στο περιεχόμενο του σχεδιασμού, ο οποίος βασίζεται στον προσδιορισμό ευρύτερων χωρικών ενοτήτων ή ζωνών, με την διαμόρφωση κατευθύνσεων και όπου απαιτείται ρυθμίσεων, εντός αυτών. Με την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και τις νέες και αναπτυσσόμενες χρήσεις, η βιώσιμη εκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων επιχειρείται με την αποφυγή θεσμοθέτησης ζωνών αποκλειστικής χρήσης, με εξαίρεση κυρίως τις θαλάσσιες οδούς κυκλοφορίας, και με την διαμόρφωση κατευθύνσεων για την προώθηση της πολυχρηστικότητας. Οι ρυθμίσεις εντός των ζωνών αφορούν είτε στον μη αποκλεισμό άλλων παραγωγικών δραστηριοτήτων όπου καθορίζονται κύριες χρήσεις, είτε στην ενθάρρυνση πιλοτικών δράσεων μεταξύ δραστηριοτήτων (αλιεία, υδατοκαλλιέργεια, ΥΑΠ) για την ανάπτυξη τους στον ίδιο χώρο ή σε κοινές εγκαταστάσεις.

Στο πλαίσιο του ΘΧΣ επιχειρείται η ορθολογική οργάνωση του θαλάσσιου χώρου με σεβασμό στο φυσικό περιβάλλον. Ο πεπερασμένος χαρακτήρας των αξιοποιήσιμων θαλάσσιων περιοχών κατευθύνει προς τη διαμόρφωση συνθηκών για ενίσχυση της συνύπαρξής τους. Η εμπειρία των χωρών της ΒΘ, τουλάχιστον στη φάση του σχεδιασμού, επιδεικνύει μια σειρά από ρυθμίσεις ενθάρρυνσης συνεργειών οι οποίες απαιτούν προσαρμογή για να υιοθετηθούν στις ιδιαίτερες συνθήκες μιας άλλης χώρας.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Ασπρογέρακας, Ε. (2022) «Αρχές και κριτήρια για τη χωροθέτηση υπεράκτιων αιολικών πάρκων στο Αιγαίο», στο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ & ΕΘΝΙΚΗ ΧΩΡΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟ, τεχνική εκδήλωση διαβούλευσης για το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό, ΥΠΕΝ, Αθήνα, 8 Ιουλίου.
- Βασενχόβεν Λ. (2017) «Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός: Ευρώπη και Ελλάδα». Ηράκλειο: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης.
- Γιαννακοπούλου, Σ. & Αρβανίτης, Α., (2016) «Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός – Θαλάσσιο Κτηματολόγιο: Μια αναγκαία αμφίδρομη σχέση για την Ελλάδα». *Αειχώρος*, 23, 88-107.
- Γουριώτης, Α. και Τσιλιμίγκας, Γ., (2016) «Μια νέα προσέγγιση για το χωροταξικό σχεδιασμό στην Ελλάδα». *Κείμενα Πολεοδομίας και Χωροταξίας*, *Αειχώρος* 26, σελ. 103-122.
- Ζαχαρή, Β. & Ασπρογέρακας, Ε. (2012) «Χωρική διακυβέρνηση και διακρατική συνεργασία: η μακροπεριφερειακή στρατηγική στη Βαλτική Θάλασσα». 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Πρακτικά. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, σελ. 114-120.
- Οδηγία 2014/89/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου "Περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό".
- Παπαγεωργίου, Μ., (2016) «Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός και Θαλάσσιες Χρήσεις: Εννοιολογικά και Θεωρητικά Ζητήματα». *Κείμενα Πολεοδομίας και Χωροταξίας*, *Αειχώρος* 23, σελ. 41-63.
- Παπαθεοχάρη Θ. και Κοκκώσης Χ., (2016) «Παρακολούθηση και Αξιολόγηση Σχεδίων Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού». *Αειχώρος*, Τεύχος 23, σελ. 108 -134

Ξενόγλωσση

- Asprogerakas, E., Lazoglou, M. & Manetos, P. (2020) "Assessing land–sea interactions in the framework of maritime spatial planning: lessons from an ecosystem approach". *Euro-Mediterranean Journal for Environmental Integration*, 5 (1), No. 18. Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1007/s41207-020-00154-2>.
- Bonnevie, I.D., Hansen, H.S. & Schröder, L., (2019) *Assessing use-use interactions at sea: A theoretical framework for spatial decision support tools facilitating co-location in maritime spatial planning*. *Marine Policy*, Volume 106, 2019, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.103533>.
- Bundesanzeiger Verlag (2021). *Spatial Plan for the German Exclusive Economic Zone in the North Sea and in the Baltic Sea*. Annex Volume to the Federal Law Gazette Part I No. 58 dated 26, August 2021
- Danish Maritime Authority (2022) *Denmark's maritime spatial plan*. Available at: <https://havplan.dk/en/page/info>
- Dom, A., Belin, A. & Hafdelin, N. (2019) *A guide to maritime spatial planning with nature in mind*. Guidance for NGOs. Seas at Risk, April 2019.
- Domínguez-Tejo, E., Metternicht, G., Johnston, E. & Hedge, L. (2016) *Marine Spatial Planning advancing the Ecosystem-Based Approach to coastal zone management: A review*. *Marine Policy*, Volume 72, Pages 115-130, 2016, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2016.06.023>

- Douvere, F. & Ehler, C., (2009) New perspectives on sea use management: Initial findings from European experience with marine spatial planning. *Journal of Environmental Management* (90), 1, pp.77-80.
- Ehler, C. & Douvere, F., (2009) ***Marine Spatial Planning: A step by step approach toward ecosystem-based management***. IOC Manual and Guides No 53, ICAM Dossier No 6. Paris: UNESCO.
- Ehler, C., Zaucha, J., Gee, K. (2019) ***Maritime/Marine Spatial Planning at the Interface of Research and Practice***. In: Zaucha, J., Gee, K. (eds) *Maritime Spatial Planning*. Palgrave Macmillan, Cham.
- European MSP Platform (2022) *Maritime Spatial Planning, Country Information: Belgium, 2022. Federal Public Service Health, Food Chain Safety and Environment / Denmark, 2022. Danish Maritime Authority / Germany, 2022. Federal Ministry of the Interior, Building and Community / Greece, 2022. Ministry of the Environment and Energy / Netherlands, 2022. The Dutch Ministry of Infrastructure and the Environment.*
- Fairgrieve, R. & Schmal, Y. (2019) ***The Role of Regions in Maritime Spatial Planning within the North Sea area***. NorthSEE: A North Sea Perspective on Shipping, Energy and Environmental Aspects in MSP. INTERREG VB: North Sea Region Programme 2014 – 2020. NorthSEE project: Maritime Spatial Planning.
- Federal Public Service (2022). ***Royal Decree establishing the marine spatial planning for the period 2020 to 2026 in the Belgian sea-areas***.
- Federal Maritime and Hydrographic Agency (2022). Spatial Offshore Grid Plan. Available at: https://www.bsh.de/EN/TOPICS/Offshore/Sectoral_planning/Spatial-offshore-grid-plan/spatial_offshore_grid_plan_node.html
- Foley, M., Halpern, B., Micheli, F., et al., (2010). ***Guiding ecological principles for marine spatial planning***. *Marine Policy*, 34 (5), pp. 955-966.
- Friess, B. & Grémaud-Colombier, M. (2021) Policy outlook: Recent evolutions of maritime spatial planning in the European Union. *Marine Policy*, Volume 132, 2021, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.01.017>.
- Government of Netherlands (2022) ***North Sea Policy Document, 2016-2021 including the Netherlands' Maritime Spatial Plan appendix 2 to the National Water Plan 2016-2021 / Draft North Sea Programme 2022 – 2027***.
- Grip, K. & Blomqvist, S. (2021) Marine Spatial Planning: Coordinating divergent marine interests. *Ambio* 50, 1172–1183 (2021). <https://doi.org/10.1007/s13280-020-01471-0>
- Jentoft, S. & Knol, M., (2014) ***Marine spatial planning: risk or opportunity for fisheries in the North Sea?*** In *Maritime Studies* 13: (1), pp. 1 - 16.
- Kyriazi, Z., (2018) ***From identification of compatibilities and conflicts to reaching marine spatial allocation agreements. Review of actions required and relevant tools and processes***. *Ocean & Coastal Management*, 166, March 2018., DOI: 10.1016/j.ocecoaman.2018.03.018
- Manea, E., Bianchelli, S., Fanelli, E., Danovaro, R. & Gissi, E. (2020) ***Towards an Ecosystem-Based Marine Spatial Planning in the deep Mediterranean Sea***. *Science of The Total Environment*, Volume 715, 2020.
- Melissas, D. & Asprogerakas E. (2022) "Spatial parameters for the development of floating wind farms in Greece", *European Journal of Geography*. Volume 13, Issue 4, pp. 001 - 017. <https://doi.org/10.48088/ejg.d.mel.13.4.001.017>.
- Platjouw F. (2018) Marine Spatial Planning in the North Sea—Are National Policies and Legal Structures Compatible Enough? The Case of Norway and the Netherlands. In: ***The International Journal of Marine and Coastal Law***. Volume 33: 1, pp. 34–78.
- Quesada-Silva, M., Iglesias-Campos, A., Turra, A. & Suárez-de Vivero, J., (2019) ***Stakeholder Participation Assessment Framework (SPAF): A theory-based strategy to plan and evaluate marine Spatial planning participatory processes***. *Marine Policy*, Volume 108, 2019, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.103619>.
- Santos C., Ehler C., Agardy T., Andrade F., Orbach M & Crowder L. (2019) ***Chapter 30 - Marine Spatial Planning***. In *World Seas: an Environmental Evaluation (Second Edition)*. Volume III: Ecological Issues and Environmental Impacts, Pages 571-592.
- Santos, C., Agardy, T. Andrade, F. Crowder, L.B., Ehler, C. & Orbach, M. (2021) ***Major challenges in developing marine spatial planning***. *Marine Policy*, Volume 132.
- Tsilimigkas, G. & Rempis, N. (2017) ***Maritime spatial planning and spatial planning: Synergy issues and incompatibilities***. Evidence from Crete Island, Greece', *Ocean & Coastal Management*, 139, pp.33–41