ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 29.4.2026
COM(2026) 174 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

για την περιγραφή της προόδου ως προς την εφαρμογή της οδηγίας 2014/89/ΕΕ περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό

Δεύτερη έκθεση

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

για την περιγραφή της προόδου ως προς την εφαρμογή της οδηγίας 2014/89/ΕΕ περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό

Δεύτερη έκθεση

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. Εισαγωγή 2
2. Πρόοδος ως προς την εφαρμογή μετά την τελευταία έκθεση 3
   - 2.1. Έγκριση και επανεξέταση των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων 3
   - 2.2. Εφαρμογή των απαιτήσεων για τα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια που ορίζονται στην οδηγία για τον ΘΧΣ 7
     - 2.2.1. Άρθρο 5 παράγραφος 1 — Εφαρμογή της προσέγγισης που βασίζεται στο οικοσύστημα 7
     - 2.2.2. Συνεκτίμηση περιβαλλοντικών, οικονομικών και κοινωνικών πτυχών, καθώς και ζητημάτων ασφάλειας....10
     - 2.2.3. Προώθηση της συνεκτικότητας 11
     - 2.2.4. Αλληλεπιδράσεις ξηράς–θάλασσας 13
     - 2.2.5. Συμμετοχή των ενδιαφερόμενων φορέων και συμμετοχή του κοινού....14
     - 2.2.6. Χρήση των βέλτιστων διαθέσιμων δεδομένων και ανταλλαγή δεδομένων 16
     - 2.2.7. Συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και σε επίπεδο θαλάσσιας λεκάνης 17
     - 2.2.8. Συνεργασία με τρίτες χώρες....18
   - 2.3. Προκλήσεις κατά την εφαρμογή....19
3. Μελλοντική πορεία....21

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα είναι η δεύτερη έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, όπως απαιτείται σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 2 της οδηγίας 2014/89/ΕΕ περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό (στο εξής: οδηγία για τον ΘΧΣ). Παρουσιάζει επισκόπηση της προόδου που έχουν σημειώσει τα κράτη μέλη όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας για τον ΘΧΣ από το 2022[1], όταν δημοσιεύθηκε η πρώτη έκθεση της Επιτροπής. Σύμφωνα με τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων του άρθρου 14 παράγραφος 2, παρέχει τεκμηριωμένη και αναλυτική επισκόπηση της προόδου.

Η έκθεση επικεντρώνεται στα εξής:

- στην πρόοδο που σημείωσαν τα κράτη μέλη όσον αφορά την έγκριση, την επανεξέταση και την επικαιροποίηση των οικείων θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων·

- στην εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων σχεδιασμού της οδηγίας για τον ΘΧΣ, που περιλαμβάνει την προσέγγιση με βάση το οικοσύστημα, τη συνεκτίμηση περιβαλλοντικών, οικονομικών, κοινωνικών πτυχών και ζητημάτων ασφάλειας, τις αλληλεπιδράσεις ξηράς–θάλασσας, τη συνοχή με άλλες πολιτικές, τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων φορέων, τη χρησιμοποίηση δεδομένων και τη συνεργασία εντός της ΕΕ και με τρίτες χώρες·

- στα αναδυόμενα πρότυπα, καθώς και τις διαφορές μεταξύ των κρατών μελών και τις κοινές προκλήσεις τους, δεδομένου ότι ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός μεταβαίνει από το αρχικό στάδιο της έγκρισης στους επόμενους κύκλους σχεδιασμού.

Από την ανάλυση της Επιτροπής προκύπτει ότι η εφαρμογή της οδηγίας για τον ΘΧΣ έχει επιτύχει το στάδιο ωριμότητας σε ολόκληρη την ΕΕ. Επί του παρόντος, 20 από τα 22 παράκτια κράτη μέλη έχουν εγκρίνει τουλάχιστον ένα θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο, ενώ πολλά ήδη επανεξετάζουν, αναθεωρούν ή προβαίνουν σε στοχευμένες επικαιροποιήσεις των σχεδίων τους. Αρκετά κράτη μέλη εισέρχονται στον δεύτερο ή τρίτο κύκλο του σχεδιασμού τους, κάτι που αποτελεί ένδειξη της μετάβασης από την αρχική κατάρτιση του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου στην τακτική εφαρμογή, παρακολούθηση και προσαρμοστική αναθεώρηση.

Η παρούσα έκθεση βασίζεται κυρίως στα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια και στη σχετική τεκμηρίωση που υπέβαλαν τα κράτη μέλη, στις πληροφορίες που διατίθενται μέσω της ευρωπαϊκής πλατφόρμας θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού και στα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν μέσω υποστηρικτικής μελέτης[2], η οποία εκπονήθηκε για λογαριασμό της

[1] Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την περιγραφή της προόδου ως προς την εφαρμογή της οδηγίας 2014/89/ΕΕ περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό [COM(2022) 185 final].

[2] Study on the implementation by EU Member States of Directive 2014/89/EU on Maritime Spatial Planning (Μελέτη σχετικά με την εφαρμογή από τα κράτη μέλη της ΕΕ της οδηγίας 2014/89/ΕΕ για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό).

Επιτροπής, διαλόγου εφαρμογής[3], εγγράφων της Επιτροπής[4], καθώς και έργων και άλλων πηγών[5]. Συνολικά, παρέχουν την αναλυτική βάση για την αξιολόγηση που παρουσιάζεται στο παρόν έγγραφο.

2. ΠΡΟΟΔΟΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΚΘΕΣΗ

2.1. Έγκριση και επανεξέταση των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων

Το άρθρο 15 παράγραφος 3 της οδηγίας για τον ΘΧΣ απαιτεί από τα κράτη μέλη να θεσπίσουν θαλάσσια χωροταξικά σχέδια έως τις 31 Μαρτίου 2021 και να ενημερώσουν την Επιτροπή και τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη εντός τριών μηνών από τη δημοσίευσή τους (άρθρο 14 παράγραφος 1).

Στην παρούσα ενότητα συνοψίζεται η πρόοδος που έχει σημειωθεί όσον αφορά την εφαρμογή των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων από την προηγούμενη έκθεση της Επιτροπής, η οποία καλύπτει την περίοδο από τις 3 Μαΐου 2022 έως την 1η Ιανουαρίου 2026.

Παρά την προθεσμία της 31ης Μαρτίου 2021 που ορίζεται στην οδηγία για τον ΘΧΣ, τα χρονοδιαγράμματα και οι προσεγγίσεις για την έγκριση και την αναθεώρηση των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων εξακολουθούν να ποικίλλουν ανά την ΕΕ. Από την καταληκτική ημερομηνία για τη συλλογή αποδεικτικών στοιχείων, **20 από τα 22 παράκτια κράτη μέλη** έχουν εγκρίνει τα οικεία θαλάσσια χωροταξικά σχέδια, με την έγκριση να έχει επιταχυνθεί σημαντικά από το 2022. Οκτώ κράτη μέλη ενέκριναν τα σχέδιά τους μεταξύ 2022 και 2024, ενώ η Πορτογαλία και η Δανία ολοκλήρωσαν την έγκριση και τις αρχικές επικαιροποιήσεις εντός της ίδιας περιόδου[6]. Για να διασφαλιστεί η εφαρμογή της οδηγίας για τον ΘΧΣ, η Επιτροπή κίνησε οκτώ διαδικασίες επί παραβάσει[7] μεταξύ του 2021 και του 2023, έξι εκ των οποίων περατώθηκαν μετά την επιτυχή έγκριση θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων από τα οικεία κράτη μέλη. **Η Ελλάδα και η Κροατία**[8] δεν έχουν εγκρίνει ακόμη σχέδιο που να

---

3 Implementation dialogue on the implementation of the Maritime Spatial Planning Directive with Commissioner Costas Kadis - Oceans and fisheries (Διάλογος για την εφαρμογή της οδηγίας για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό με τον επίτροπο Κώστα Καδή — Ωκεανοί και αλιεία).

4 Αξιολόγηση της οδηγίας πλαισίου για τη θαλάσσια στρατηγική [SWD(2025) 50 final].

5 Για παράδειγμα, βλ. Zaucha et al. «Implementing the EU MSP Directive: Current status and lessons learned in 22 EU Member States» (Εφαρμογή της οδηγίας για τον ΘΧΣ της ΕΕ: Τρέχουσα κατάσταση και διδάγματα που αντλήθηκαν σε 22 κράτη μέλη της ΕΕ, *Θαλάσσια πολιτική*, 2025.

6 Βουλγαρία (2023), Δανία (2023), Εσθονία (2022), Ισπανία (2023), Γαλλία (2022), Ιταλία (2024), Κύπρος (2023), Πορτογαλία (υποδιαίρεση Αζορών, 2024), Ρουμανία (2023) και Σουηδία (2022).

7 Μεταξύ του 2021 και του 2023 κινήθηκαν διαδικασίες επί παραβάσει κατά της Βουλγαρίας, της Ελλάδας, της Ισπανίας, της Κροατίας, της Ιταλίας, της Κύπρου, της Πορτογαλίας και της Ρουμανίας λόγω μη κατάρτισης θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων και μη υποβολής τους στην Επιτροπή, όπως απαιτείται βάσει της οδηγίας για τον ΘΧΣ. Το 2023 περατώθηκαν οι υποθέσεις κατά της Βουλγαρίας [INFR(2022)2025] και της Ισπανίας [INFR(2022)2027]. Οι υποθέσεις κατά της Κύπρου [INFR(2021)2227], της Πορτογαλίας [INFR(2023)2042] και της Ρουμανίας [INFR(2021)2224] περατώθηκαν το 2024. Η υπόθεση κατά της Ιταλίας [INFR(2021)2223] αποσύρθηκε από το Δικαστήριο τον Δεκέμβριο του 2024. Μόνο οι υποθέσεις κατά της Κροατίας [INFR(2021)2225] και της Ελλάδας [INFR(2021)2226] παραμένουν ανοικτές.

8 Όσον αφορά την Ελλάδα, στις 27 Φεβρουαρίου 2025 το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξέδωσε την απόφασή του στην υπόθεση C-128/24 (*Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά Ελληνικής Δημοκρατίας*), με την οποία

καλύπτει το σύνολο των θαλάσσιων υδάτων, παρότι οι σχετικές εργασίες βρίσκονται σε εξέλιξη και στα δύο κράτη μέλη. Η Επιτροπή συνεργάζεται στενά με αμφότερα τα κράτη μέλη προκειμένου να τα βοηθήσει να εγκρίνουν τα οικεία θαλάσσια χωροταξικά σχέδια το συντομότερο δυνατόν.

Οι καθυστερήσεις στην τήρηση της προθεσμίας του 2021 οφείλονταν κυρίως σε χρονοβόρες διαδικασίες (π.χ. εκτιμήσεις περιβαλλοντικών επιπτώσεων και συντονισμός μεταξύ των θεσμικών οργάνων), στην πολύπλοκη διακυβέρνηση, σε διαταραχές που σχετίζονταν με τη νόσο COVID και σε πολιτικούς ή γεωπολιτικούς παράγοντες. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι καθυστερήσεις ήταν σε μεγάλο βαθμό διοικητικού χαρακτήρα, με την έγκριση να πραγματοποιείται λίγο μετά τη λήξη της προθεσμίας.

Τα περισσότερα κράτη μέλη που ενέκριναν πρώτα τα σχέδιά τους συμμετέχουν πλέον σε κύκλους επανεξέτασης ή αναθεώρησης. Αρκετά κράτη μέλη έχουν ήδη δρομολογήσει την πλήρη επανεξέταση (π.χ. Βέλγιο, Βουλγαρία, Ισπανία, Γαλλία, Κάτω Χώρες, Σουηδία), ενώ άλλα έχουν ολοκληρώσει ενδιάμεσες αξιολογήσεις ή έχουν προγραμματίσει επικείμενες επανεξετάσεις (π.χ. Γερμανία, Εσθονία, Λετονία, Λιθουανία, Μάλτα, Πολωνία).

Συνολικά, παρατηρήθηκε μια μετάβαση από την αρχική έγκριση σε στοχευμένες επικαιροποιήσεις στους πρώτους κύκλους πλήρους επανεξέτασης. Ταυτόχρονα, τα δύο εναπομείναντα κράτη μέλη που δεν έχουν εγκρίνει ακόμη θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο εξακολουθούν να εργάζονται προς αυτήν την κατεύθυνση.

Πίνακας 1: Τρέχουσα κατάσταση των διαδικασιών έγκρισης και αναθεώρησης του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου για τα 22 παράκτια κράτη μέλη[9]

Κράτος μέλος	Ημερομηνία έγκρισης του τρέχοντος σχεδίου	Προηγούμενα σχέδια	Διαδικασίες αναθεώρησης και συμπληρωματικά σχέδια κατανομής
Βέλγιο	Μάιος 2019	Έγκριση του πρώτου θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου: Μάρτιος 2014	Η κατάρτιση του 3ου θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου του Βελγίου (2026-2032) βρίσκεται σε εξέλιξη — Η αναθεώρηση του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου ξεκίνησε το 2023 και μετά το εργαστήριο ακολούθησε δημόσια διαβούλευση. Αναμένεται να εγκριθεί νέο σχέδιο το 2026.
Βουλγαρία	Μάιος 2023	/	Το 2023 και το 2024 εκπονήθηκε μελέτη σκοπιμότητας. Η επίσημη επικαιροποίηση έχει προγραμματιστεί να ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2027.
Κροατία	Διαδικασία σε εξέλιξη	/	/
Κύπρος	Δεκέμβριος 2023	/	Επί του παρόντος δεν επανεξετάζεται.

διαπίστωσε ότι η Ελλάδα είχε παραβεί τις υποχρεώσεις που υπέχει δυνάμει της οδηγίας για τον ΘΧΣ. Η Ελλάδα ενέκρινε εθνική χωρική στρατηγική για τον θαλάσσιο χώρο τον Απρίλιο του 2025, η οποία περιλαμβάνει χάρτες των θαλάσσιων περιοχών. Συμφωνήθηκε χρονοδιάγραμμα για την έγκριση του πλήρους σχεδίου, το οποίο εξακολουθεί να εκκρεμεί.

9 Αναλυτικότερες πληροφορίες και σύνδεσμοι προς τα εθνικά σχέδια διατίθενται στη διεύθυνση Countries | The European Maritime Spatial Planning Platform.

Κράτος μέλος	Ημερομηνία έγκρισης του τρέχοντος σχεδίου	Προηγούμενα σχέδια	Διαδικασίες αναθεώρησης και συμπληρωματικά σχέδια κατανομής
Δανία	2023[10]	/	Τροποποιήθηκε το 2024 (επίσημο συμπλήρωμα του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου), κυρίως για την ενσωμάτωση νέων στόχων για την υπεράκτια ενέργεια και τη βιοποικιλότητα, και το 2025 —τροποποίηση του νόμου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό με την οποία θεσπίστηκε καθεστώς για προσωρινά έργα δοκιμών και έρευνας εκτός καθορισμένων περιοχών.
Εσθονία	Μάιος 2022	/	Η παρακολούθηση και η επανεξέταση του ετήσιου σχεδίου δράσης βρίσκονται σε εξέλιξη. Η επίσημη διαδικασία επανεξέτασης έχει προγραμματιστεί για την περίοδο 2026-2027 στο πλαίσιο του πενταετούς κύκλου επανεξέτασης που απαιτείται βάσει του εθνικού δικαίου.
Φινλανδία	Δεκέμβριος 2020	/	Η αναθεώρηση ξεκίνησε τον Ιανουάριο/Φεβρουάριο του 2024· το σχέδιο θα επικαιροποιηθεί/εγκριθεί έως το 2027.
Γαλλία	Δεύτερο μέρος (στρατηγικά έγγραφα): Νοέμβριος 2025	Πρώτο μέρος: 2019 Δεύτερο μέρος: Μάιος 2022 /	Μετά την έγκριση της εθνικής στρατηγικής τον Ιούνιο του 2024, η Γαλλία αναθεώρησε πρόσφατα το στρατηγικό μέρος των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων της προκειμένου να χαρακτηρίσει νέες περιοχές, ειδικότερα για υπεράκτια αιολικά πάρκα και περιοχές «αυστηρής» προστασίας, και να προβεί σε άλλες σχετικές τροποποιήσεις.
Γερμανία	Σεπτέμβριος 2021	Έγκριση του πρώτου θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου: 2009	Το 2025 δημοσιεύτηκε σχέδιο χωροταξικής ανάπτυξης στο οποίο περιγράφεται μια στρατηγική για τον τομέα της ναυτιλίας όσον αφορά την υπεράκτια αιολική ενέργεια. Η υπό εξέλιξη ενδιάμεση αναθεώρηση του γερμανικού θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου θα ολοκληρωθεί το 2026.
Ελλάδα	Διαδικασία σε εξέλιξη	/	/
Ιρλανδία	Ιούνιος 2021	/	Τον Οκτώβριο του 2024 εγκρίθηκε σχέδιο για την οριοθετημένη θαλάσσια περιοχή της Νότιας Ακτής (DMAP), το οποίο ορίζει περιοχές υπεράκτιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας που θα συμβάλουν στην παροχή υπεράκτιας αιολικής ισχύος 5 GW έως το 2030.
Ιταλία	Σεπτέμβριος 2024	/	Επί του παρόντος δεν επανεξετάζεται.
Λετονία	Μάιος 2019	/	Τον Οκτώβριο του 2024 εγκρίθηκε έκθεση ενδιάμεσης αξιολόγησης. Η διαδικασία επανεξέτασης αναμένεται να ξεκινήσει το φθινόπωρο του 2025.

[10] Η Δανία υπέβαλε το πρώτο της θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο σε δημόσια διαβούλευση για περίοδο έξι μηνών το 2021. Το προσχέδιο ήταν νομικά δεσμευτικό από τη στιγμή της δημοσίευσής του προς διαβούλευση. Εκδόθηκε ως εκτελεστικό διάταγμα το 2023.

Κράτος μέλος	Ημερομηνία έγκρισης του τρέχοντος σχεδίου	Προηγούμενα σχέδια	Διαδικασίες αναθεώρησης και συμπληρωματικά σχέδια κατανομής
Λιθουανία	Σεπτέμβριος 2021	Έγκριση του πρώτου θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου: Ιούνιος 2015	Το σχέδιο αναμένεται να επανεξεταστεί το 2030. Σε θεματικό σχέδιο του 2024 και σε στρατηγική εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΣΕΠΕ) περιγράφονται οι τοποθεσίες των υπεράκτιων αιολικών πάρκων και οι σύνδεσμοι με την ξηρά.
Μάλτα	Ιούλιος 2015	/	Διενεργήθηκε αρχική εσωτερική επανεξέταση. Συνεχίζεται η εφαρμογή εν αναμονή της καθοδήγησης της κυβέρνησης για τα επόμενα βήματα.
Κάτω Χώρες	Μάρτιος 2022	Έγκριση του πρώτου σχεδίου: 2009[11] Έγκριση του δεύτερου σχεδίου: Δεκέμβριος 2015[12]	Η μερική αναθεώρηση του προγράμματος για τη Βόρεια Θάλασσα (2022-2027) βρίσκεται σε εξέλιξη με σκοπό την εξέταση υψηλότερων στόχων για τις υπεράκτιες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, μεταξύ άλλων θεμάτων. Το σχέδιο μερικής αναθεώρησης υποβλήθηκε στο Κοινοβούλιο στις 22 Απριλίου 2025· δημόσια διαβούλευση από τις 19 Μαΐου 2025· αναμένεται οριστικοποίηση εντός του 2026.
Πολωνία	Απρίλιος 2021 με τεχνική αλλαγή τον Δεκέμβριο 2022[13]		Η ενδιάμεση αξιολόγηση δημοσιεύτηκε στις 9 Μαΐου 2025· λήφθηκε απόφαση για την υιοθέτηση· το υπουργείο αναζητεί χρηματοδότηση· η ευρύτερη επικαιροποίηση θα ξεκινήσει το 2026 (ανάλογα με τη διαθεσιμότητα του προϋπολογισμού) και αναμένεται να διαρκέσει 2,5 έως 3 έτη.
Πορτογαλία	Δεκέμβριος 2019 (ηπειρωτική χώρα και Μαδέιρα) και Οκτώβριος 2024 (Αζόρες)	/	Το σχέδιο κατανομής για τις υπεράκτιες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (PAER, 2025) συνδέεται αυτόματα με το *Plano de Situacão do Ordenamento do Espaço Maritimo Nacional* (PSOEM).
Ρουμανία	Νοέμβριος 2023	/	Επί του παρόντος δεν επανεξετάζεται.
Ισπανία	Φεβρουάριος 2023	/	Η επανεξέταση ξεκίνησε το 2024· και τα πέντε σχέδια για καθεμία από τις πέντε ισπανικές θαλάσσιες υποδιαιρέσεις πρέπει να αναθεωρηθούν έως την προβλεπόμενη προθεσμία της 31ης Δεκεμβρίου 2027.
Σλοβενία	Ιούλιος 2021	/	Επί του παρόντος δεν επανεξετάζεται. Η επόμενη επίσημη αναθεώρηση αναμένεται το 2031 και οι προπαρασκευαστικές εργασίες θα ξεκινήσουν το 2029.

[11] Το έγγραφο πολιτικής για τη Βόρεια Θάλασσα που καλύπτει την περίοδο 2009-2015.

[12] Το δεύτερο χωροταξικό σχέδιο, το έγγραφο πολιτικής για τη Βόρεια Θάλασσα που καλύπτει την περίοδο 2016-2021, αποτελεί επικαιροποίηση του εγγράφου για την περίοδο 2009-2015.

[13] Κατόπιν νομικής απειλής Καναδού παραχωρησιούχου πετρελαίου και αερίου, του οποίου τα δικαιώματα στη θάλασσα της Δυτικής Πομερανίας είχαν παραλειφθεί από το σχέδιο του 2021, η αναθεώρηση του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου του 2022 —η οποία θεωρήθηκε «τεχνική αλλαγή»— προσάρμοσε τρεις λεκάνες απορροής ώστε να συμπεριληφθούν οι δραστηριότητες, αποφεύγοντας τις αξιώσεις αποζημίωσης, χωρίς να απαιτείται νέα στρατηγική εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΣΕΠΕ) ή δημόσια διαβούλευση.

Κράτος μέλος	Ημερομηνία έγκρισης του τρέχοντος σχεδίου	Προηγούμενα σχέδια	Διαδικασίες αναθεώρησης και συμπληρωματικά σχέδια κατανομής
Σουηδία	Φεβρουάριος 2022	/	Επανεξετάστηκαν τα σχέδια προκειμένου, μεταξύ άλλων, να επιτευχθούν νέοι στόχοι ανάπτυξης υπεράκτιων ανανεώσιμων πηγών αιολικής ενέργειας και να δημιουργηθούν προστατευόμενες θαλάσσιες περιοχές —οι προτάσεις τροποποίησης των σχεδίων υποβλήθηκαν στην κυβέρνηση τον Ιανουάριο του 2025.

2.2. Εφαρμογή των απαιτήσεων για τα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια που ορίζονται στην οδηγία για τον ΘΧΣ

Στις ενότητες που ακολουθούν παρέχεται αξιολόγηση του τρόπου με τον οποίο τα κράτη μέλη έχουν εφαρμόσει τις ελάχιστες απαιτήσεις που ορίζονται στην οδηγία για τον ΘΧΣ. Η ανάλυση διαρθρώνεται γύρω από τις σχετικές διατάξεις της οδηγίας και εξετάζει τις προσεγγίσεις που υιοθετούνται στα εθνικά θαλάσσια χωροταξικά σχέδια και τα σχετικά πλαίσια εφαρμογής.

Η οδηγία για τον ΘΧΣ θεσπίζει ένα ευέλικτο πλαίσιο, το οποίο παρέχει στα κράτη μέλη ευρύ περιθώριο διακριτικής ευχέρειας ως προς τον τρόπο με τον οποίο εφαρμόζουν τις απαιτήσεις της σύμφωνα με τις εθνικές συνταγματικές ρυθμίσεις, τις διοικητικές δομές, τα νομικά συστήματα και τα ειδικά χαρακτηριστικά των θαλάσσιων περιοχών τους. Κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη έχουν υιοθετήσει διάφορα μοντέλα σχεδιασμού, ρυθμίσεις διακυβέρνησης και τεχνικές λύσεις για την εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας.

Ως εκ τούτου, οι συγκριτικές παρατηρήσεις και οι αναφορές σε διαφορετικά επίπεδα ή μορφές εφαρμογής στις ακόλουθες ενότητες έχουν περιγραφικό και αναλυτικό χαρακτήρα. Σκοπός τους είναι να διευκολύνουν τη σύγκριση, να εντοπίσουν τάσεις και να αναδείξουν πρότυπα εφαρμογής σε ολόκληρη την ΕΕ. Σε περιπτώσεις στις οποίες επιλέγονται διαφορετικές προσεγγίσεις, δεν υπάρχει καμία ένδειξη ότι αυτό συνιστά μη συμμόρφωση ή μη ικανοποιητική εφαρμογή.

2.2.1. Άρθρο 5 παράγραφος 1 — Εφαρμογή της προσέγγισης που βασίζεται στο οικοσύστημα

Γενικά, τα κράτη μέλη παραπέμπουν στην εφαρμογή μιας προσέγγισης που βασίζεται στο οικοσύστημα στον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 της οδηγίας για τον ΘΧΣ. Στην πράξη, ωστόσο, ο βαθμός στον οποίο έχει εφαρμοστεί η προσέγγιση που βασίζεται στο οικοσύστημα και ο βαθμός στον οποίο έχει γίνει αυτό με συνέπεια διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των χωρών και εξαρτώνται από διάφορες συνταγματικές, διοικητικές και κανονιστικές ρυθμίσεις. Η προσέγγιση που βασίζεται στο οικοσύστημα αναφέρεται ευρέως ως κατευθυντήρια αρχή στους στόχους του ΘΧΣ και εφαρμόζεται κυρίως μέσω συνοδευτικών διαδικασιών εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Σε ολόκληρη την ΕΕ, η στρατηγική εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων[14] (ΣΕΠΕ) έχει αναδειχθεί ως το πρωταρχικό μέσο για την υλοποίηση της προσέγγισης που βασίζεται στο οικοσύστημα. Οι βασικές περιβαλλοντικές εκθέσεις, οι αναλύσεις πίεσης, η αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων και τα μέτρα μετριασμού διαρθρώνονται συνήθως γύρω από οικολογικές συνιστώσες και ανθρώπινες πιέσεις, συχνά με βάση τα χαρακτηριστικά ποιοτικής περιγραφής και τα πλαίσια παρακολούθησης της οδηγίας-πλαισίου για τη θαλάσσια στρατηγική[15] (στο εξής: ΟΠΘΣ). Σε πολλές περιπτώσεις, η ΣΕΠΕ —μαζί με την ενδεδειγμένη αξιολόγηση[16], κατά περίπτωση— αποτελεί την κύρια πηγή των στοιχείων που αποδεικνύουν ότι οι αλληλεπιδράσεις των οικοσυστημάτων, οι σωρευτικές πιέσεις και τα περιβαλλοντικά όρια έχουν εξεταστεί σε στρατηγικό επίπεδο.

Ως εκ τούτου, τα περισσότερα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια εφαρμόζουν την προσέγγιση που βασίζεται στο οικοσύστημα σε διαδικαστικό επίπεδο, και όχι μέσω ρητών κανόνων ή ορίων χωροθέτησης με βάση το οικοσύστημα που περιλαμβάνονται στη γραπτή περιγραφή του σχεδίου. Ο βαθμός στον οποίο η προσέγγιση που βασίζεται στο οικοσύστημα επηρεάζει τις χωροταξικές αποφάσεις ποικίλλει σημαντικά. Σε ορισμένα κράτη μέλη, με βάση τα πορίσματα της ΣΕΠΕ τεκμηριώνονται αποδεδειγμένα οι επιλογές, διασφαλίσεις, προϋποθέσεις ή εξαιρέσεις όσον αφορά τη χωροθέτηση για συγκεκριμένες χρήσεις (ιδίως την υπεράκτια ενέργεια, την εξόρυξη και τη ναυσιπλοΐα). Σε άλλα, οι εκτιμήσεις της προσέγγισης που βασίζεται στο οικοσύστημα παραμένουν σε πιο γενικό επίπεδο, ενώ οι περιβαλλοντικοί περιορισμοί προβλέπεται να αντιμετωπιστούν πρωτίστως στο στάδιο της αδειοδότησης του έργου μέσω επακόλουθων εκτιμήσεων περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Γενικά, τα κράτη μέλη εδραιώνουν την εφαρμογή της προσέγγισης που βασίζεται στο οικοσύστημα στα υφιστάμενα περιβαλλοντικά πλαίσια της ΕΕ, ειδικότερα στην ΟΠΘΣ, στη νομοθεσία για το δίκτυο Natura 2000 και στα εθνικά συστήματα παρακολούθησης των θαλασσών. Η ευθυγράμμιση με τους στόχους της καλής περιβαλλοντικής κατάστασης αναφέρεται συχνά, αλλά μόνο σε ορισμένα σχέδια μετουσιώνεται η ευθυγράμμιση αυτή σε δομημένα πλαίσια αξιολόγησης βάσει χαρακτηριστικών ποιοτικής περιγραφής ή σε αναλύσεις σωρευτικών επιπτώσεων που καθοδηγούν άμεσα τις επιλογές σχεδιασμού[17]. Σε άλλες περιπτώσεις, οι αναφορές στη λειτουργία και την ανθεκτικότητα του οικοσυστήματος έχουν σε μεγάλο βαθμό αφηγηματικό χαρακτήρα. Η εφαρμογή της προσέγγισης που βασίζεται στο οικοσύστημα αντικατοπτρίζει επίσης τις διαφορές στα μοντέλα διακυβέρνησης. Τα κεντρικά

---

[14] Σύμφωνα με την οδηγία 2001/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2001, σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων.

[15] Οδηγία 2008/56/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική).

[16] Σύμφωνα με την οδηγία 2009/147/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Νοεμβρίου 2009, περί της διατηρήσεως των άγριων πτηνών (πρόκειται για την κωδικοποιημένη έκδοση της αρχικής οδηγίας 79/409/ΕΟΚ) και την οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας.

[17] Η παρατήρηση αυτή υποστηρίζεται από την αξιολόγηση της εφαρμογής της ΟΠΘΣ από την Επιτροπή. Στην τελική έκθεση [COM (2020) 259] επισημαίνεται ότι η πρόοδος στον τομέα του καθορισμού οριακών τιμών για τον προσδιορισμό της καλής περιβαλλοντικής κατάστασης υπήρξε αργή και ότι υπάρχουν σημαντικές διαφορές όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο τα κράτη μέλη ορίζουν και προσδιορίζουν την καλή περιβαλλοντική κατάστασης μεταξύ των χαρακτηριστικών ποιοτικής περιγραφής, κάτι που υποδηλώνει ότι ο καθορισμός χαρακτηριστικών ποιοτικής περιγραφής παραμένει ελλιπής και άνισος ως βάση αξιολόγησης.

συστήματα τείνουν να βασίζονται σε εκτιμήσεις περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε εθνικό επίπεδο προκειμένου να ενσωματώσουν παραμέτρους που αφορούν το οικοσύστημα. Στο μεταξύ, τα πολυεπίπεδα ή ομοσπονδιακά συστήματα κατανέμουν την εφαρμογή της προσέγγισης που βασίζεται στο οικοσύστημα μεταξύ εθνικών και υποεθνικών διαδικασιών, με αποτέλεσμα ενίοτε την άνιση εφαρμογή μεταξύ των θαλάσσιων λεκανών. Οι προσεγγίσεις σχεδιασμού με βάση τη θαλάσσια λεκάνη ή την πρόσοψη έχουν βοηθήσει ορισμένα κράτη μέλη να προσαρμόσουν τις αξιολογήσεις των οικοσυστημάτων στις περιφερειακές οικολογικές συνθήκες, στηρίζοντας μια πιο τοποκεντρική εφαρμογή της προσέγγισης που βασίζεται στο οικοσύστημα.

Παραδείγματα ορθής πρακτικής[18]:

- Η Ιρλανδία εφάρμοσε ΣΕΠΕ βάσει στόχων, στο πλαίσιο της οποίας κάθε πολιτική του εθνικού πλαισίου θαλάσσιου σχεδιασμού δοκιμάστηκε σε σχέση με στρατηγικούς περιβαλλοντικούς στόχους που καλύπτουν όλες τις πτυχές της οδηγίας ΣΕΠΕ (βιοποικιλότητα, ανθρώπινη υγεία, ύδατα, κλίμα, τοπίο, πολιτιστική κληρονομιά κ.λπ.). Η ΣΕΠΕ παρέχει στοιχεία που αποδεικνύουν την πλήρη διαδρομή ελέγχου/οριοθέτησης του πεδίου, τις επαναληπτικές διαδικασίες δοκιμής με τη χρήση στόχων της ΣΕΠΕ, καθώς και την ολοκληρωμένη δήλωση επιπτώσεων σε περιοχές του δικτύου Natura και την ενδεδειγμένη αξιολόγηση. Η δήλωση ΣΕΠΕ εξηγεί τον τρόπο με τον οποίο η διαβούλευση και η αξιολόγηση άλλαξαν το εθνικό πλαίσιο θαλάσσιου σχεδιασμού. Πρόκειται για παράδειγμα στο οποίο η ΣΕΠΕ επηρέασε σαφώς το περιεχόμενο του σχεδίου.
- Η ΣΕΠΕ της Δανίας για το 2023 αξιολογεί κάθε τροποποίηση του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου με βάση και τα 11 χαρακτηριστικά ποιοτικής περιγραφής της ΟΠΘΣ, χρησιμοποιώντας ειδικούς ανά χαρακτηριστικό πίνακες πίεσης προκειμένου να εξετάσει τον τρόπο με τον οποίο η απομάκρυνση των περιοχών υδατοκαλλιέργειας και εξόρυξης ή η επέκταση των ζωνών υπεράκτιας ανανεώσιμης ενέργειας και αποθήκευσης CO_2 επηρεάζει την καλή περιβαλλοντική κατάσταση. Αυτή η δομημένη προσέγγιση ενισχύει την άμεση σύνδεση μεταξύ της ανάλυσης πίεσης, των στόχων της καλής περιβαλλοντικής κατάστασης και των τελικών αποφάσεων για τη χωροθέτηση.
- Η ΣΕΠΕ της Εσθονίας συνδυάζει την ανάλυση πίεσης της ΟΠΘΣ με τη μοντελοποίηση σωρευτικών επιπτώσεων (PlanWise4Blue)[19]. Τα αποτελέσματα των μοντέλων που καταδεικνύουν υψηλούς κινδύνους για τα πτηνά και τις νυχτερίδες — ιδίως λόγω της ανάπτυξης ομαδοποιημένων αιολικών πάρκων στον Κόλπο της Ρίγας— οδήγησαν στη μετεγκατάσταση περιοχών αιολικής ενέργειας και στην καθιέρωση στοχευμένου μετριασμού για εξορυκτικές δραστηριότητες, δραστηριότητες υδατοκαλλιέργειας και αμυντικές δραστηριότητες.

[18] Ανατρέξτε στην υποστηρικτική μελέτη για περαιτέρω παραδείγματα σε εθνικό επίπεδο. Λαμπρό παράδειγμα πολυκρατικής προσέγγισης για την ενσωμάτωση της ΣΕΠΕ είναι το έργο «Στρατηγικός σχεδιασμός με βάση το οικοσύστημα για ένα βιώσιμο μέλλον στη Βαλτική Θάλασσα» (SEABAS), το οποίο χρηματοδοτείται επί του παρόντος από το πρόγραμμα Interreg για την περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας.

[19] PlanWise4Blue | The European Maritime Spatial Planning Platform.

Συνολικά, από τις τελευταίες αναθεωρήσεις των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων αποδεικνύεται ότι έχει σημειωθεί σαφής πρόοδος όσον αφορά την εφαρμογή του άρθρου 5 παράγραφος 1, με τη συστηματικότερη χρήση περιβαλλοντικών δεδομένων, την ανάλυση σωρευτικής πίεσης και τη σύνδεση με τους στόχους της ΟΠΘΣ. Ταυτόχρονα, η πρακτική εφαρμογή της προσέγγισης που βασίζεται στο οικοσύστημα εξακολουθεί να μην είναι ομοιόμορφη μεταξύ των χωρών. Αυτό αντικατοπτρίζει, εν μέρει, τις διαφορετικές εθνικές ερμηνείες της έννοιας και την απουσία ενός πιο λειτουργικού πλαισίου σε επίπεδο ΕΕ. Παρότι οι παράγοντες που βασίζονται στο οικοσύστημα αντιμετωπίζονται ευρέως μέσω της ΣΕΠΕ και των σχετικών διαδικασιών, υπάρχει περιθώριο οι αναλύσεις αυτές να μετουσιωθούν σε μελλοντικούς κύκλους σχεδιασμού συστηματικότερα σε σαφώς διατυπωμένες χωροταξικές διατάξεις, κριτήρια λήψης αποφάσεων και ρυθμίσεις παρακολούθησης στο πλαίσιο των ίδιων των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων.

2.2.2. Συνεκτίμηση περιβαλλοντικών, οικονομικών και κοινωνικών πτυχών, καθώς και ζητημάτων ασφάλειας

Συνολικά, τα κράτη μέλη λαμβάνουν συστηματικά υπόψη τις περιβαλλοντικές, οικονομικές, κοινωνικές πτυχές, καθώς και τα ζητήματα ασφάλειας κατά την κατάρτιση και την εφαρμογή των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο β) της οδηγίας για τον ΘΧΣ. Οι περιβαλλοντικές παράμετροι έχουν, γενικά, τύχει της μεγαλύτερης προσοχής και έχουν ενσωματωθεί με συνέπεια στα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια, κάτι που καταδεικνύει τους ισχυρούς δεσμούς με τις διαδικασίες της ΣΕΠΕ και την ευθυγράμμιση με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την περιβαλλοντική νομοθεσία της ΕΕ. Οι οικονομικές πτυχές λήφθηκαν υπόψη κυρίως μέσω της χωροταξικής οργάνωσης βασικών θαλάσσιων τομέων, ιδίως των υπεράκτιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, των θαλάσσιων μεταφορών, των λιμένων και άλλων δραστηριοτήτων της γαλάζιας οικονομίας (όπως η υδατοκαλλιέργεια). Παράλληλα, οι κοινωνικές παράμετροι έχουν ενσωματωθεί με πιο άνισο τρόπο, συχνά μέσω διαβούλευσης με τους ενδιαφερόμενους φορείς (για παράδειγμα με τον τομέα της αλιείας) και μέσω στόχων σχεδιασμού υψηλού επιπέδου και όχι μέσω ειδικών αναλυτικών πλαισίων. Οι πτυχές της ασφάλειας, και ειδικότερα οι περιορισμοί που σχετίζονται με τη θαλάσσια ασφάλεια και την άμυνα, αντικατοπτρίζονται συνήθως σε χωροταξικούς προσδιορισμούς περιοχών, μέτρα δρομολόγησης και ζώνες αποκλεισμού ή περιορισμού.

Παραδείγματα[20] παραμέτρων ασφάλειας στα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια:

Οι απαιτήσεις ασφάλειας έχουν ενσωματωθεί σε διάφορα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια. Η Ιρλανδία απαιτεί εκτιμήσεις κινδύνου πλοήγησης σε επίπεδο έργου και έρευνας και διάσωσης [με τη χρήση εργαλείων, όπως η εργαλειοθήκη που αναπτύχθηκε από τη Διεθνή Οργάνωση Ναυτοπλοϊκών Βοηθημάτων (IALA)], σύμφωνα με τον εθνικό σχεδιασμό έκτακτης ανάγκης και άμυνας. Τα σχέδια πρόσοψης της Γαλλίας περιλαμβάνουν ειδικά τμήματα ανάλυσης κινδύνου και τομείς δράσης για τη θαλάσσια επιτήρηση και την ικανότητα αντίδρασης. Η Σουηδία προωθεί συστήματα διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας —τα οποία αναμένεται να μειώσουν τις συγκρούσεις και τις προσαράξεις κατά περισσότερο από 60 %— και προσδιορίζει τις αναβαθμίσεις λιμένων και διαύλων ναυσιπλοΐας που απαιτούνται για την αντιμετώπιση των κενών ασφάλειας. Τα παραδείγματα αυτά καταδεικνύουν τον τρόπο με τον οποίο ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός μπορεί

[20] *Ανατρέξτε στην υποστηρικτική μελέτη για περαιτέρω παραδείγματα.*

να ενισχύσει τη θαλάσσια ασφάλεια μέσω διαρθρωμένης αξιολόγησης και συντονισμού με εξειδικευμένες αρχές.

Οι πρόσφατες εξελίξεις καταδεικνύουν ότι υπήρξε σταδιακή μετάβαση από μια περιγραφική προσέγγιση σε μια πιο διαρθρωμένη συνεκτίμηση των αντισταθμισμάτων μεταξύ των στόχων. Σε αρκετά κράτη μέλη, οι αναθεωρήσεις των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων επιδιώκουν όλο και περισσότερο να εξισορροπήσουν την επιθυμία να επιταχυνθεί η ανάπτυξη υπεράκτιας ενέργειας με την ανάγκη προστασίας της βιοποικιλότητας, να καταστεί δυνατή η συνύπαρξη της αλιείας με άλλους τομείς και να διασφαλιστεί η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Τα ζητήματα ασφάλειας αποκτούν όλο και μεγαλύτερη σημασία υπό το πρίσμα του αυξανόμενου ανταγωνισμού για τον θαλάσσιο χώρο και της ανάγκης προστασίας κρίσιμων υποδομών, ενώ οι οικονομικοί και περιβαλλοντικοί στόχοι καθορίζονται πλέον σαφέστερα σε επίπεδο θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων απ' ό,τι κατά τον πρώτο κύκλο σχεδιασμού.

Παρά την πρόοδο αυτήν, εξακολουθούν να υφίστανται διαφορές όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής των κοινωνικοοικονομικών αναλύσεων και των αναλύσεων ασφάλειας, καθώς και τον βαθμό στον οποίο εφαρμόζονται στην πράξη. Για τις περιβαλλοντικές πτυχές ακολουθούνται πιο καθιερωμένες μεθοδολογίες και η διαθεσιμότητα δεδομένων είναι καλύτερη, ενώ οι κοινωνικές επιπτώσεις και οι σωρευτικές κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις συχνά λαμβάνονται υπόψη με ποιοτικούς όρους. Συνολικά, ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο ως στρατηγικό πλαίσιο για την αντιστάθμιση περιβαλλοντικών, οικονομικών, κοινωνικών πτυχών και ζητημάτων ασφάλειας, παρόλο που οι μεθοδολογίες αναμένεται να αναπτυχθούν περαιτέρω καθώς τα κράτη μέλη εισέρχονται στους επόμενους κύκλους σχεδιασμού.

2.2.3. Προώθηση της συνεκτικότητας

Από τον πρώτο κύκλο εφαρμογής, τα κράτη μέλη ενέτειναν σταδιακά τις προσπάθειές τους για την προώθηση της συνεκτικότητας μεταξύ του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού και των σχετικών πολιτικών, στρατηγικών και διαδικασιών σχεδιασμού, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 6 παράγραφος 2 στοιχείο γ) της οδηγίας για τον ΘΧΣ. Όλα τα παράκτια κράτη μέλη αναγνωρίζουν πλέον ρητά τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό ως συντονιστικό πλαίσιο για την ευθυγράμμιση των περιβαλλοντικών, τομεακών και χωροταξικών στόχων στο θαλάσσιο περιβάλλον, ακόμα και όταν ο βαθμός συνεκτικότητας των διαφόρων πολιτικών ποικίλλει από χώρα σε χώρα.

Η συνεκτικότερη προσέγγιση για την επίτευξη αυτού του στόχου μπορεί να διαπιστωθεί στις πολιτικές για το θαλάσσιο περιβάλλον[21], οι οποίες έχουν ευθυγραμμιστεί με τους στόχους και τα αποδεικτικά στοιχεία που απαιτούνται βάσει της ΟΠΘΣ και των οδηγιών για τα πτηνά[22] και τους οικοτόπους[23]. Σε πολλές περιπτώσεις, οι περιβαλλοντικές απαιτήσεις αντικατοπτρίζονται στον χωροταξικό προσδιορισμό περιοχών, σε όρους σχεδιασμού ή διατάξεις διασφάλισης, που υποστηρίζονται από διαδικασίες στρατηγικής εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Σε

[21] Βλ. επίσης την αξιολόγηση της ΟΠΘΣ, SWD(2025) 50, μέρος 1 — κεφάλαιο για τη συνοχή.

[22] Οδηγία 2009/147/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Νοεμβρίου 2009, περί της διατηρήσεως των αγρίων πτηνών (Κωδικοποιημένη έκδοση).

[23] Οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας.

άλλα κράτη μέλη, η συνεκτικότητα προσεγγίζεται περισσότερο μέσω παραπομπών υψηλού επιπέδου και διαδικαστικού συντονισμού, με συγκεκριμένη ενσωμάτωση της πολιτικής σε μεταγενέστερα στάδια ή κατά περίπτωση.

Τα περισσότερα κράτη μέλη παραπέμπουν ρητά σε συνδέσεις με την ΟΠΘΣ και την οδηγία πλαίσιο για τα ύδατα[24] (ΟΠΥ), συχνά μέσω της ευθυγράμμισης των περιβαλλοντικών στόχων και των χωροταξικών προσδιορισμών περιοχών. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι ίδιες αρχές επιβλέπουν την εφαρμογή της οδηγίας για τον ΘΧΣ και της ΟΠΘΣ, κάτι που διευκολύνει την ανταλλαγή δεδομένων και εμπειρογνωσίας.

Παράδειγμα ορθής πρακτικής[25]: Η Γαλλία χρησιμοποιεί ένα πλήρως ολοκληρωμένο μέσο σε επίπεδο πρόσοψης (*Documents Stratégiques de Façade*, στο εξής: DSF), το οποίο λειτουργεί ταυτόχρονα ως θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο και στρατηγικό πλαίσιο για την εφαρμογή της ΟΠΘΣ. Οι περιβαλλοντικές υποχρεώσεις (δίκτυο Natura 2000, στόχοι της ΟΠΘΣ, υποχρεώσεις βάσει της ΟΠΥ) ενσωματώνονται στους χάρτες χρήσης των DSF και στο ειδικό σχέδιο δράσης για κάθε πρόσοψη (που περιλαμβάνει θεματικούς τομείς δράσης), διασφαλίζοντας ότι η καθοδήγηση σχετικά με τον χωροταξικό σχεδιασμό και τα μέτρα διαχείρισης συγκεντρώνονται σε ένα ενιαίο έγγραφο σχεδιασμού.

Πέρα από την περιβαλλοντική πολιτική, ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός χρησιμοποιείται πλέον πιο σθεναρά για τη βελτίωση του συντονισμού με τα πλαίσια για την ενέργεια, τις θαλάσσιες μεταφορές, την ανάπτυξη των λιμένων και τον παράκτιο σχεδιασμό. Από τις πρόσφατες αναθεωρήσεις των σχεδίων και τις στοχευμένες επικαιροποιήσεις προκύπτει μια τάση προς την ανάπτυξη σαφέστερης κατανόησης του τρόπου με τον οποίο ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός αλληλεπιδρά με τις εθνικές τομεακές στρατηγικές, ειδικότερα όταν υπάρχουν σημαντικές χωρικές επιπτώσεις. Οι διαφορές στις δομές διακυβέρνησης, στους κύκλους σχεδιασμού και στην επιβολή νομικών υποχρεώσεων εξακολουθούν να επηρεάζουν την ευθυγράμμιση, αλλά ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός αναγνωρίζεται όλο και περισσότερο ως σταθερό πλαίσιο αναφοράς για τη διαχείριση αυτών των αλληλεπιδράσεων.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, και ιδίως σε πυκνοκατοικημένες περιοχές, ο συνεκτικός σχεδιασμός προϋποθέτει επίσης ότι εξετάζεται η κοινή χρήση του χώρου από διάφορους ενδιαφερόμενους φορείς. Οι συνέργειες και οι ευκαιρίες συστέγασης εξετάζονται όλο και περισσότερο σε αρκετά κράτη μέλη, μεταξύ άλλων μέσω αναδυόμενων προσεγγίσεων σε περιοχές πολλαπλής χρήσης, οι οποίες κατά κανόνα περιλαμβάνουν υπεράκτιες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και υδατοκαλλιέργεια, ή συνδυάζουν στόχους για τις ενεργειακές υποδομές και τη βιοποικιλότητα. Παρότι σε όλα τα κράτη μέλη υπάρχουν μηχανισμοί για την αξιολόγηση των αλληλεπιδράσεων, οι προσεγγίσεις αυτές εξακολουθούν να είναι σε μεγάλο βαθμό διερευνητικές και βασίζονται σε πειραματισμό βάσει έργων και όχι σε επίσημες διαδικασίες σχεδιασμού. Μια πραγματική προσέγγιση «πολλαπλών χρήσεων εκ του σχεδιασμού» θα απαιτούσε επίσης την ισχυρή δέσμευση και την έγκαιρη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων φορέων.

[24] Οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2000, για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων.

[25] Ανατρέξτε στην υποστηρικτική μελέτη για περαιτέρω παραδείγματα.

Συνολικά, η πείρα που έχει αποκτηθεί από την εφαρμογή του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού καταδεικνύει τη σταδιακή μετάβαση από τους επίσημους ελέγχους συνέπειας στον ουσιαστικότερο συντονισμό. Παρότι τα κράτη μέλη έχουν διαφορετικές προσεγγίσεις, υπάρχει μια κοινή τάση προς την ενσωμάτωση της συνεκτικότητας στις συνήθεις ρυθμίσεις διακυβέρνησης, η οποία υποστηρίζεται από διυπουργικούς μηχανισμούς συντονισμού, κοινά συστήματα δεδομένων και επαναληπτικές επανεξετάσεις των σχεδίων. Η τάση αυτή αναμένεται να συνεχιστεί καθώς ωριμάζει ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός και καθώς τα κράτη μέλη εισέρχονται στους επακόλουθους κύκλους σχεδιασμού.

2.2.4. Αλληλεπιδράσεις ξηράς–θάλασσας

Όλα τα κράτη μέλη έχουν λάβει υπόψη τις αλληλεπιδράσεις ξηράς–θάλασσας στα οικεία πλαίσια θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, όπως απαιτείται από το άρθρο 4 παράγραφος 2 και το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο α) της οδηγίας για τον ΘΧΣ. Ωστόσο, το βάθος, η εμβέλεια και η ένταση των αλληλεπιδράσεων ξηράς–θάλασσας ποικίλουν σημαντικά μεταξύ των χωρών, αντικατοπτρίζοντας τις διαφορές στις συνταγματικές ρυθμίσεις, τις διοικητικές εξουσίες και τις κανονιστικές παραδόσεις, ειδικότερα όσον αφορά την κατανομή των αρμοδιοτήτων μεταξύ των αρχών θαλάσσιου και χερσαίου χωροταξικού σχεδιασμού.

Τα περισσότερα κράτη μέλη αντιμετωπίζουν τις αλληλεπιδράσεις ξηράς–θάλασσας ως οριζόντιο ζήτημα αντί να τις αντιμετωπίζουν μέσω μιας πλήρως ολοκληρωμένης προσέγγισης σχεδιασμού. Τα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια προσδιορίζουν συνήθως βασικές διασυνδέσεις, όπως οι λιμένες και η πρόσβαση των πλοίων, οι συνδέσεις ενέργειας και δικτύου, η προστασία των ακτών, οι περιβαλλοντικές πιέσεις που προέρχονται από την ξηρά και η οικολογική συνδεσιμότητα κατά μήκος της ακτογραμμής. Οι διαδικασίες της ΣΕΠΕ υποστήριζαν συχνά την ενσωμάτωση αυτών των διασυνδέσεων, τονίζοντας τις σωρευτικές επιπτώσεις των πολιτικών για τη θάλασσα και τις παράκτιες περιοχές και την ανάγκη συνεπείας μεταξύ τους.

Έχουν παρατηρηθεί πιο προηγμένες προσεγγίσεις, στο πλαίσιο των οποίων οι θεσμικές ρυθμίσεις επιτρέπουν τον στενό συντονισμό μεταξύ των συστημάτων θαλάσσιου και χερσαίου σχεδιασμού. Στις περιπτώσεις αυτές, τα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια παρέχουν σαφέστερη καθοδήγηση σχετικά με την ευθυγράμμιση των υπεράκτιων χρήσεων με τις χερσαίες υποδομές, τα πλαίσια ανάπτυξης των παράκτιων περιοχών και τους στόχους περιβαλλοντικής διαχείρισης. Αρκετά κράτη μέλη έχουν λάβει περισσότερο υπόψη τις αλληλεπιδράσεις ξηράς–θάλασσας στις πρόσφατες επικαιροποιήσεις των οικείων θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων, ιδίως ως απάντηση στην αυξημένη ανάπτυξη υπεράκτιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, στην ανάπτυξη λιμένων και στις ανάγκες προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή.

Αντιθέτως, στα κράτη μέλη με πιο κατακερματισμένες δομές διακυβέρνησης ή ισχυρό διαχωρισμό μεταξύ των αρμοδιοτήτων χερσαίου και θαλάσσιου σχεδιασμού (όπου τα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια καλύπτουν μόνο την αποκλειστική οικονομική ζώνη), οι αλληλεπιδράσεις ξηράς–θάλασσας λήφθηκαν συχνά υπόψη μέσω γενικών αναφορών, με την εφαρμογή να επαφίεται σε μεγάλο βαθμό στη λήψη αποφάσεων σε επίπεδο έργου και στις τομεακές διαδικασίες αδειοδότησης.

2.2.5. Συμμετοχή των ενδιαφερόμενων φορέων και συμμετοχή του κοινού

Όλα τα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει ρυθμίσεις για τη διασφάλιση της συμμετοχής των ενδιαφερόμενων φορέων και του κοινού στον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο δ) και το άρθρο 9 της οδηγίας για τον ΘΧΣ. Η συμμετοχή του κοινού βασίζεται καθολικά στις θεσμοθετημένες διαδικασίες σχεδιασμού και εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, διασφαλίζοντας ελάχιστες και σύννομες ευκαιρίες διαβούλευσης. Δεδομένου ότι ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός περιλαμβάνει σημαντικές περιβαλλοντικές παραμέτρους και επιπτώσεις, τα κράτη μέλη πρέπει να εφαρμόζουν τις αρχές της οδηγίας για τη συμμετοχή του κοινού[26] κατά τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων φορέων και του κοινού στη διαδικασία θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, ιδίως κατά τη διενέργεια της στρατηγικής εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Πέραν αυτών των βασικών απαιτήσεων, οι προσεγγίσεις όσον αφορά τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων φορέων διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των εθνικών πλαισίων, αντικατοπτρίζοντας τις διαφορές στις συνταγματικές δομές, στις διοικητικές παραδόσεις, στις νοοτροπίες σχεδιασμού και στα ρυθμιστικά πλαίσια.

Η συμμετοχή των ενδιαφερόμενων φορέων στα κράτη μέλη έχει εξελιχθεί γενικά από μια πρωτίστως επίσημη διαδικασία διαβούλευσης σε ένα πιο δομημένο και, σε ορισμένες περιπτώσεις, συνεχές μοντέλο συμμετοχής. Η πρώτη γενιά θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων βασιζόταν σε μεγάλο βαθμό σε δημόσιες διαβουλεύσεις που διεξάγονταν κατά τη διάρκεια της προπαρασκευαστικής φάσης του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου και της διαδικασίας στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησης. Πιο πρόσφατα σχέδια και υπό εξέλιξη επανεξετάσεις συμπληρώνουν όλο και περισσότερο τις δημόσιες διαβουλεύσεις με στοχευμένες τομεακές διαβουλεύσεις, θεματικά εργαστήρια, διμερείς ανταλλαγές απόψεων και ψηφιακά εργαλεία, όπως διαδραστικές πλατφόρμες χαρτογράφησης[27].

Υπάρχει σαφής τάση ενίσχυσης της διατομεακής συμμετοχής, ειδικότερα μεταξύ των αρχών και των ενδιαφερόμενων φορέων στους τομείς της ενέργειας, των θαλάσσιων μεταφορών, του περιβάλλοντος, της αλιείας και της παράκτιας ανάπτυξης. Σε αρκετά κράτη μέλη έχουν συσταθεί μόνιμα ή ημιμόνιμα συμβουλευτικά ή συντονιστικά όργανα, καθώς και διυπουργικές επιτροπές, για τη στήριξη της εφαρμογής και της παρακολούθησης, επιτρέποντας την επέκταση του διαλόγου με τους ενδιαφερόμενους φορείς πέραν του σταδίου της έγκρισης και στην παρακολούθηση και την επανεξέταση. Όπου υπάρχουν τέτοιες ρυθμίσεις, συμβάλλουν στην αύξηση της διαφάνειας, της προβλεψιμότητας και της κοινής χρήσης των αποτελεσμάτων του ΘΧΣ.

Παραδείγματα ορθής πρακτικής:

[26] Οδηγία 2003/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαΐου 2003, σχετικά με τη συμμετοχή του κοινού στην κατάρτιση ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων που αφορούν το περιβάλλον και με την τροποποίηση όσον αφορά τη συμμετοχή του κοινού και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη, των οδηγιών 85/337/ΕΟΚ και 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου.

[27] Μελέτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων φορέων στον ΘΧΣ, 2023 – https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/media/document/15560.

- Η Κύπρος παρουσιάζει μια άρτια σχεδιασμένη και διαφανή διαδικασία διαβούλευσης. Περιλαμβάνει δύο στάδια διαβούλευσης σε εθνικό επίπεδο, τα οποία συνδυάζουν παρουσιάσεις ανά πόλη με μια διαδικτυακή πλατφόρμα για την υποβολή γραπτών παρατηρήσεων, και καθιστά όλα τα σχέδια χαρτών προσβάσιμα στο κοινό. Είναι σημαντικό ότι οι παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν οδήγησαν σε απτές αλλαγές στο θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο. Για παράδειγμα, οι μονάδες υδατοκαλλιέργειας μετεγκαταστάθηκαν για την αποφυγή συγκρούσεων με τις ενεργειακές υποδομές, θεσπίστηκαν ειδικές ζώνες απόληξης καλωδίων για τη μείωση των κινδύνων ναυσιπλοΐας και επισημοποιήθηκαν περιοχές πολλαπλών χρήσεων για τη διαχείριση της συνύπαρξης μεταξύ δραστηριοτήτων, όπως η ενέργεια, οι μεταφορές, ο τουρισμός, η πολιτιστική κληρονομιά και η άμυνα. Ο τρόπος με τον οποίο οι παρατηρήσεις διαμόρφωσαν το τελικό σχέδιο τεκμηριώθηκε σε ενοποιημένη έκθεση παρατηρήσεων και απαντήσεων, διασφαλίζοντας την πλήρη ιχνηλασιμότητα.
- Στις Κάτω Χώρες, οι ενδιαφερόμενοι φορείς στον τομέα της αλιείας συμμετέχουν στον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό μέσω μιας διαρθρωμένης και συνεχούς διαδικασίας συμμετοχής, η οποία εφαρμόστηκε ειδικότερα κατά την αναθεώρηση του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου της Βόρειας Θάλασσας που συνδέεται με την επέκταση των υπεράκτιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Πέραν των θεσμοθετημένων δημόσιων διαβουλεύσεων, οργανώσεις αλιείας, όπως η VisNed (ολλανδική ένωση αλιείας) και η POV (ολλανδική οργάνωση παραγωγών προϊόντων αλιείας), συμμετέχουν σε ειδικό τομεακό διάλογο και στοχευμένες ανταλλαγές απόψεων. Η διαδικασία αυτή εξετάζει ζητήματα αλιείας, όπως η πρόσβαση σε αλιευτικές περιοχές, η ασφάλεια και η συνύπαρξη, καθώς και οι περιβαλλοντικοί και ενεργειακοί στόχοι, η στήριξη της διαφάνειας και τα τεκμηριωμένα αντισταθμίσματα. Εξακολουθούν να υπάρχουν προκλήσεις, συμπεριλαμβανομένων των χωρικών συγκρούσεων, των κινδύνων για την ασφάλεια και των κενών στα δεδομένα. Διερευνώνται καινοτόμες λύσεις, όπως η δυναμική χωροθέτηση και η συνεργατική έρευνα [π.χ. οικολογικό πρόγραμμα υπεράκτιας αιολικής ενέργειας (Wozep)], για την εξισορρόπηση ανταγωνιστικών συμφερόντων. Η ολλανδική προσέγγιση ευθυγραμμίζεται με την οδηγία για τον ΘΧΣ και περιλαμβάνει διεθνή συνεργασία με τις γειτονικές χώρες της Βόρειας Θάλασσας.

Ταυτόχρονα, το επίπεδο, η συνέχεια και η ισορροπία της συμμετοχής των ενδιαφερόμενων φορέων παραμένουν άνισα. Ενώ οι θεσμικοί ενδιαφερόμενοι φορείς και οι άρτια οργανωμένοι τομεακοί φορείς —ιδίως οι ναυτιλιακές βιομηχανίες μεγάλης κλίμακας— ενσωματώνονται γενικά σε ικανοποιητικό επίπεδο στις διαδικασίες σχεδιασμού, η συμμετοχή των τοπικών κοινοτήτων, της αλιείας μικρής κλίμακας, των επιχειρήσεων υδατοκαλλιέργειας, των μικρότερων οικονομικών φορέων και των οργανώσεων της κοινωνίας των πολιτών συνεχίζει να εμφανίζει πολύ μεγαλύτερες διακυμάνσεις και συχνά περιορίζεται σε ad hoc διαβουλεύσεις, αντί να ενσωματώνεται με συστηματικό και διαρκή τρόπο καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου σχεδιασμού. Οι περιορισμοί της ικανότητας των διοικήσεων και των ενδιαφερόμενων φορέων, οι διαφορετικές εντολές μεταξύ των επιπέδων διακυβέρνησης και η πολυπλοκότητα των διαδικασιών ΘΧΣ εξακολουθούν να αποτελούν εμπόδια για μια πιο συνεκτική και χωρίς αποκλεισμούς συμμετοχή σε ορισμένα κράτη μέλη.

2.2.6. Χρήση των βέλτιστων διαθέσιμων δεδομένων και ανταλλαγή δεδομένων

Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός στα κράτη μέλη υποστηρίζεται από ευρεία και ολοένα και πιο δομημένη χρήση δεδομένων, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο ε) και το άρθρο 10 της οδηγίας για τον ΘΧΣ. Όλα τα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια βασίζονται σε συνδυασμό υφιστάμενων περιβαλλοντικών, κοινωνικοοικονομικών και τομεακών συνόλων δεδομένων και, ειδικότερα, σε δεδομένα που παράγονται βάσει της νομοθεσίας της ΕΕ, ιδίως της ΟΠΘΣ, των οδηγιών για τα πτηνά και τους οικοτόπους και των σχετικών τομεακών πλαισίων, τα οποία συμπληρώνονται από πηγές σε επίπεδο θαλάσσιας λεκάνης ή σε επίπεδο ΕΕ, όπως το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Παρατηρήσεων και Δεδομένων της Θάλασσας (EMODnet), η υπηρεσία παρακολούθησης θαλάσσιου περιβάλλοντος του Copernicus και ο Ευρωπαϊκός Άτλας των Θαλασσών.

Στις περισσότερες περιπτώσεις, οι αρχές οργανώνουν τη χρήση των δεδομένων μέσω ειδικών εθνικών διαδικασιών ή πλατφορμών που ενοποιούν τη συμβολή διαφόρων αρμόδιων αρχών και συστημάτων παρακολούθησης.

Η στρατηγική εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΣΕΠΕ) χρησιμεύει συνήθως ως ο πρωταρχικός μηχανισμός για την οργάνωση και την επικύρωση περιβαλλοντικών δεδομένων, τα οποία στη συνέχεια ενσωματώνονται στα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια. Οι τιμές βάσης για το περιβάλλον, οι αναλύσεις πίεσης και οι εκτιμήσεις σωρευτικών επιπτώσεων βασίζονται συνήθως σε δεδομένα παρακολούθησης της ΟΠΘΣ, απογραφές του δικτύου Natura 2000, εθνική χαρτογράφηση του θαλάσσιου βυθού, σύνολα δεδομένων για την αλιεία και τη ναυτιλία, καθώς και σε ειδικές ανά τομέα πληροφορίες (π.χ. υπεράκτια ενέργεια, λιμένες, καλώδια). Αρκετά κράτη μέλη βασίζονται συγκεκριμένα σε χαρακτηριστικά ποιοτικής περιγραφής της ΟΠΘΣ, δείκτες και κύκλους αξιολόγησης που χρησιμεύουν ως περιβαλλοντικός κορμός για τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιούνται τα δεδομένα για τα οικεία θαλάσσια χωροταξικά σχέδια, ενώ άλλα τα αξιοποιούν πιο έμμεσα, ώστε να χρησιμεύσουν ως συνεκτιμώμενα αποδεικτικά στοιχεία που θα συμβάλουν στην ανάπτυξη των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων και στις αποφάσεις αδειοδότησης.

Πολλά κράτη μέλη έχουν επενδύσει σε εθνικές ή περιφερειακές υποδομές θαλάσσιων δεδομένων με σκοπό τη στήριξη του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού. Παραδείγματα τέτοιων υποδομών είναι οι θαλάσσιες γεωπύλες, οι κοινές πλατφόρμες συστημάτων γεωγραφικών πληροφοριών (ΣΓΠ) και τα υποστηρικτικά εργαλεία λήψης αποφάσεων που επιτρέπουν τη χωρική επικάλυψη των χρήσεων, των περιορισμών και των περιβαλλοντικών ευαισθησιών. Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα συστήματα αυτά έχουν σχεδιαστεί με σκοπό να υποστηρίζουν όχι μόνο την κατάρτιση των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων, αλλά και τις ΣΕΠΕ, τις ενδεδειγμένες αξιολογήσεις και τις επακόλουθες εγκρίσεις σε επίπεδο έργου, βελτιώνοντας τη συνέπεια μεταξύ των σταδίων του σχεδιασμού και της αδειοδότησης.

Ταυτόχρονα, παρατηρούνται σημαντικές διαφορές στη συγκρισιμότητα των δεδομένων και στην επιχειρησιακή χρήση των δεδομένων μεταξύ των κρατών μελών, οι οποίες αντικατοπτρίζουν τις διαφορές στη διαθεσιμότητα των δεδομένων και στην τεχνική ικανότητα. Σε αρκετές περιπτώσεις, οι περιορισμοί των δεδομένων αναγνωρίζονται ρητά στα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια ή στις ΣΕΠΕ, ιδίως σε σχέση με τις οικοσυστημικές υπηρεσίες, τις σωρευτικές πιέσεις, τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής και τις κοινωνικοοικονομικές αλληλεπιδράσεις. Όπου υπάρχουν κενά δεδομένων, τα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια ακολουθούν συνήθως προληπτικές προσεγγίσεις, αναβάλλουν τη λεπτομερή ανάλυση για

επόμενους κύκλους σχεδιασμού ή βασίζονται σε αξιολογήσεις σε επίπεδο έργου για τη βελτίωση των αποδεικτικών στοιχείων.

Παραδείγματα ορθής πρακτικής:

- Η Ισπανία χρησιμοποιεί την πλατφόρμα INFOMAR για την εναρμόνιση των συνόλων δεδομένων και των κριτηρίων αδειοδότησης για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, την ΟΠΘΣ και τις αρχές διαχείρισης των ακτών, διευκολύνοντας την επιχειρησιακή ευθυγράμμιση μεταξύ των τομέων πολιτικής.
- Ειδικότερα, τα κράτη μέλη της Βαλτικής και της Βόρειας Θάλασσας κάνουν συστηματική χρήση των περιφερειακών συνόλων δεδομένων και εργαλείων που έχουν αναπτυχθεί στο πλαίσιο των έργων της HELCOM-VASAB, της OSPAR και θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού με τη χρηματοδότηση της ΕΕ.

2.2.7. Συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και σε επίπεδο θαλάσσιας λεκάνης

Η συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών στον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό έχει ενισχυθεί περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο στ) και το άρθρο 11 της οδηγίας για τον ΘΧΣ. Η συνεργασία αποτελεί τυπικό χαρακτηριστικό των διαδικασιών θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, ειδικότερα στις κοινές θαλάσσιες λεκάνες, και ενσωματώνεται μέσω συνδυασμού επίσημων διαδικασιών, περιφερειακών πλαισίων και συνεργασίας βάσει έργων. Ωστόσο, ο βαθμός και το είδος της συνεργασίας, καθώς και η πρακτική της επιρροή στα αποτελέσματα του σχεδιασμού, ποικίλλουν σημαντικά μεταξύ των θαλάσσιων λεκανών και των χωρών.

Τα περισσότερα κράτη μέλη διαθέτουν μηχανισμούς διαβούλευσης, συντονισμού και ανταλλαγής πληροφοριών με γειτονικές χώρες. Κατά κανόνα, λαμβάνουν τη μορφή διαβουλεύσεων για τις ΣΕΠΕ και τον ΘΧΣ, διμερών συναντήσεων και συμμετοχής σε περιφερειακές δομές θαλάσσιων λεκανών. Οι διασυνοριακές διαβουλεύσεις βάσει του πλαισίου της ΣΕΠΕ εξακολουθούν να είναι ο πιο συστηματικός και νομικά ισχυρός δίαυλος συνεργασίας, διασφαλίζοντας την έγκαιρη κοινοποίηση, την ανταλλαγή εγγράφων και τη συνεκτίμηση των διασυνοριακών περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Σε αρκετές περιπτώσεις, οι διαδικασίες αυτές έχουν συμβάλει στην καλύτερη ευθυγράμμιση των βάσεων τεκμηρίωσης, των εκτιμήσεων περιβαλλοντικών επιπτώσεων και των παραδοχών σχεδιασμού μεταξύ των χωρών.

Πέραν των επίσημων διαβουλεύσεων, η συνεργασία οργανώνεται συχνά μέσω των υφιστάμενων περιφερειακών πλαισίων διακυβέρνησης, όπως η ομάδα εργασίας HELCOM-VASAB για τον ΘΧΣ στη Βαλτική Θάλασσα, οι δομές που σχετίζονται με τη σύμβαση OSPAR και η πρωτοβουλία για τη λεκάνη της ευρύτερης Βόρειας Θάλασσας στον Βορειοανατολικό Ατλαντικό, καθώς και μέσω της συντονισμένης εφαρμογής του πρωτοκόλλου για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών της σύμβασης της Βαρκελώνης. Τα πλαίσια αυτά παρέχουν κοινές αρχές, καθοδήγηση και φόρουμ διαλόγου, τα οποία, με τη σειρά τους, συμβάλλουν στην ευθυγράμμιση των προσεγγίσεων του χωροταξικού σχεδιασμού, ειδικότερα όσον αφορά τους στόχους για το περιβάλλον, τη ναυτιλία και την υπεράκτια ενέργεια. Επιπλέον, τα χρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα και οι πλατφόρμες διαδραματίζουν συμπληρωματικό ρόλο διευκολύνοντας τις κοινές μελέτες, τις κοινές μεθοδολογίες και τις

πιλοτικές εφαρμογές, ιδίως όσον αφορά τις εκτιμήσεις σωρευτικών επιπτώσεων, τις προσεγγίσεις με βάση το οικοσύστημα και τη διασυνοριακή χρήση δεδομένων[28].

Παράδειγμα ορθής πρακτικής:

Η πρωτοβουλία για τη λεκάνη της ευρύτερης Βόρειας Θάλασσας (GNSBI) — Αφού δρομολογήθηκε το 2023 από τις Κάτω Χώρες και τη Γαλλία, η GNSBI συγκεντρώνει εννέα χώρες που βρέχονται από την ευρύτερη Βόρεια Θάλασσα (BE, DK, FR, DE, IE, NL, NO, SE, UK). Στόχος της είναι να βελτιώσει τη συνεκτικότητα του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού και της θαλάσσιας διαχείρισης σε ολόκληρη τη λεκάνη, ευθυγραμμίζοντας τις προτεραιότητες σε τομείς όπως η υπεράκτια ενέργεια, η αλιεία/υδατοκαλλιέργεια, η ναυτιλία και η διατήρηση της φύσης, και στηρίζοντας μια βασισμένη στο οικοσύστημα, διασυνοριακή προσέγγιση για τη βελτιστοποίηση του τρόπου με τον οποίο χρησιμοποιούνται τα κοινά ύδατα. Σε συνεργασία με υφιστάμενα φόρουμ, όπως η Ενεργειακή Συνεργασία των Βορείων Θαλασσών (NSEC) και οι συμβάσεις του Όσλο και του Παρισιού για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του βορειοανατολικού Ατλαντικού (σύμβαση OSPAR), ενισχύει τον συντονισμό μεταξύ υπουργών, αρχών και ενδιαφερόμενων φορέων και προωθεί την ανταλλαγή δεδομένων και γνώσεων. Έξι εθελοντικοί τεχνικοί άξονες δράσης (διακυβέρνηση, πολλαπλή / κοινή χρήση, διατήρηση της φύσης, σωρευτικές επιπτώσεις, μακροπρόθεσμες αλιευτικές προοπτικές και ανταλλαγή γνώσεων) παρέχουν ένα διαρθρωμένο πλαίσιο για την αντιμετώπιση των σωρευτικών πιέσεων και τη διατήρηση των οικολογικών ορίων.

Στην πράξη, η συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και σε επίπεδο θαλάσσιας λεκάνης εξακολουθεί να έχει ποικίλο αντίκτυπο σε συγκεκριμένες αποφάσεις χωροταξικού σχεδιασμού. Παρότι έχει διαπιστωθεί ότι ορισμένα κράτη μέλη ευθυγραμμίζονται όσον αφορά τις επιλογές χωροθέτησης, τους διαδρόμους ή τις περιβαλλοντικές διασφαλίσεις, σε πολλές περιπτώσεις η συνεργασία εξυπηρετεί κυρίως τη στήριξη της αμοιβαίας ευαισθητοποίησης και της ανταλλαγής πληροφοριών και όχι την επίτευξη κοινών ή συντονισμένων αποτελεσμάτων σχεδιασμού. Οι διαφορές στους κύκλους σχεδιασμού, το νομικό καθεστώς των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων, οι διοικητικές εξουσίες και οι εθνικές προτεραιότητες εξακολουθούν να αποτελούν εμπόδια για τη βαθύτερη ολοκλήρωση.

2.2.8. Συνεργασία με τρίτες χώρες

Τα περισσότερα κράτη μέλη συνεργάζονται με τρίτες χώρες, ιδίως όταν συντρέχουν επιτακτικοί λόγοι, όπως όταν υπάρχουν κοινές θαλάσσιες λεκάνες, μεταναστευτικά οικοσυστήματα ή διασυνοριακές θαλάσσιες δραστηριότητες. Στην πράξη, η συνεργασία αυτή επιδιώκεται κυρίως μέσω υφιστάμενων δομών, όπως οι περιφερειακές συμβάσεις για τις

[28] Με την πάροδο των ετών η ΕΕ έχει παράσχει σημαντική χρηματοδοτική στήριξη για την ανάπτυξη της πολυκρατικής συνεργασίας στον τομέα του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού. Για παράδειγμα, το πρόγραμμα Interreg για τη Βαλτική Θάλασσα στηρίζει έργα συνεργασίας επί του θέματος εδώ και περισσότερα από 20 έτη. Άλλα προγράμματα Interreg έχουν επίσης παράσχει χρηματοδοτική στήριξη, μεταξύ άλλων το πρόγραμμα Interreg για τη Νότια Βαλτική (π.χ. έργο SEAPLANSPACE) και το πρόγραμμα Interreg για τη Βόρεια Θάλασσα (π.χ. έργο NORSAIC).

θάλασσες, οι διεθνείς οργανισμοί και τα έργα της ΕΕ[29], και όχι μέσω επίσημων διμερών συμφωνιών θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού. Τα κράτη μέλη που έχουν κοινά θαλάσσια σύνορα με τρίτες χώρες στη Βαλτική Θάλασσα, στη Μεσόγειο Θάλασσα, στον Εύξεινο Πόντο και τον βορειοανατολικό Ατλαντικό αναφέρουν συστηματικότερη διμερή συνεργασία. Σε ορισμένες θαλάσσιες λεκάνες, οι γεωπολιτικές εξελίξεις έχουν επηρεάσει τη συνέχεια και την έκταση της περιφερειακής και διμερούς συνεργασίας.

Διαπιστώθηκε ότι η συνεργασία με τρίτες χώρες έχει αναπτυχθεί περισσότερο στο επίπεδο της χάραξης στρατηγικής και της ανταλλαγής πληροφοριών. Τα κράτη μέλη συμμετέχουν συνήθως σε περιφερειακές πλατφόρμες και τεχνικά φόρουμ για τους σκοπούς της ανταλλαγής δεδομένων, της ευθυγράμμισης των στόχων για το περιβάλλον και της συζήτησης των τομεακών εξελίξεων, ειδικότερα σε σχέση με την προστασία του περιβάλλοντος, την ασφάλεια της ναυτιλίας, την αλιεία και την υδατοκαλλιέργεια, καθώς και τις αναδυόμενες χρήσεις, όπως οι υπεράκτιες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Οι αλληλεπιδράσεις αυτές συμβάλλουν στην ενίσχυση της ευαισθητοποίησης και στη βελτίωση της αμοιβαίας κατανόησης, αλλά σπανίως οδηγούν σε συντονισμένες ή από κοινού συμφωνηθείσες λύσεις χωροταξικού σχεδιασμού. Σε αρκετές περιπτώσεις, τα χρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα ή οι περιφερειακές πρωτοβουλίες με καθορισμένο χρονοδιάγραμμα ήταν η αιτία της συνεργασίας, με αποτέλεσμα την επίτευξη κατακερματισμένων αποτελεσμάτων ή τη διακοπή της συνεργασίας μετά τη διακοπή της χρηματοδότησης των έργων.

Από τα στοιχεία αποδεικνύεται ότι η συνεργασία με τρίτες χώρες είναι αποτελεσματικότερη όταν ενσωματώνεται σε μακροχρόνιες περιφερειακές δομές και όταν συνδέεται με περιβαλλοντικές υποχρεώσεις που απορρέουν από διεθνείς συμβάσεις. Ωστόσο, οι συστηματικοί μηχανισμοί για τη μετουσίωση της εν λόγω συνεργασίας σε συγκεκριμένες διατάξεις για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό ή σε συντονισμένα μέτρα χωροταξικού σχεδιασμού εξακολουθούν να είναι περιορισμένοι. Συνολικά, έχει σημειωθεί πρόοδος όσον αφορά τη διατήρηση του διαλόγου και την ανταλλαγή πληροφοριών. Ωστόσο, μια διαρκής πρόκληση για τους μελλοντικούς κύκλους σχεδιασμού έγκειται στην ικανότητα των κρατών μελών να ενσωματώσουν βαθύτερα και με μεγαλύτερη συνέπεια ζητήματα τρίτων χωρών στην εφαρμογή του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού.

2.3. Προκλήσεις κατά την εφαρμογή

Η πείρα από την εφαρμογή του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού που αποκτήθηκε μετά τον προηγούμενο κύκλο υποβολής εκθέσεων επιβεβαίωσε ότι ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός αποτελεί πλέον κεντρικό και καθιερωμένο στοιχείο της θαλάσσιας διακυβέρνησης της ΕΕ. Λειτουργεί όλο και περισσότερο ως πλαίσιο αναφοράς για την οργάνωση των διαφόρων χρήσεων του θαλάσσιου χώρου και την υποστήριξη του συντονισμού των πολιτικών σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο θαλάσσιας λεκάνης. Ταυτόχρονα, εντοπίζονται ορισμένοι τομείς στους οποίους ο ρόλος του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού θα μπορούσε να

[29] Σε αρκετά υπό εξέλιξη έργα για τον ΘΧΣ που χρηματοδοτούνται από την ΕΕ συμμετέχουν τρίτες χώρες (π.χ. MEDIGREEN, NESBp). Τα προγράμματα Interreg, με τη συμμετοχή τρίτων χωρών σε ισότιμη βάση με τα κράτη μέλη, προσφέρουν επίσης την ιδιαίτερη δυνατότητα ανάπτυξης συνεργασίας στον τομέα του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού με τρίτες χώρες, ενώ υπάρχουν πολλαπλά παραδείγματα τέτοιων έργων στο πρόγραμμα Interreg για τον Εύξεινο Πόντο, στο πρόγραμμα Interreg ADRION (που καλύπτει την Αδριατική Θάλασσα και το Ιόνιο Πέλαγος) και στη Μεσόγειο.

ενισχυθεί περαιτέρω ώστε να ανταποκρίνεται στους εξελισσόμενους στόχους πολιτικής και στις αυξανόμενες απαιτήσεις για τον θαλάσσιο χώρο.

Η πρώτη πρόκληση αφορά τον διατομεακό συντονισμό μεταξύ των διαφόρων επιπέδων διακυβέρνησης. Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός παρέχει ήδη ένα κοινό χωροταξικό πλαίσιο στο οποίο λαμβάνονται υπόψη περιβαλλοντικοί, οικονομικοί και κοινωνικοί στόχοι. Ωστόσο, οι αυξανόμενες αλληλεπιδράσεις μεταξύ των πολιτικών για την ενέργεια, το περιβάλλον, την αλιεία, την υδατοκαλλιέργεια, τις μεταφορές, την ασφάλεια και την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή συνεπάγονται αυξανόμενες προσδοκίες για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, ώστε να διευκολυνθεί η συνεκτικότητα όχι μόνο μεταξύ τομέων, αλλά και μεταξύ εθνικών, περιφερειακών και τοπικών αρχών. Σε πολλά κράτη μέλη, η ευθύνη για την εφαρμογή του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού κατανέμεται σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης, αυξάνοντας την πολυπλοκότητα των διαδικασιών συντονισμού. Παρότι στις περισσότερες περιπτώσεις εφαρμόζονται μηχανισμοί συντονισμού, η αποτελεσματικότητά τους ποικίλλει και η πείρα από την εφαρμογή τους υποδηλώνει ότι υπάρχει περιθώριο περαιτέρω ενίσχυσης του ρόλου του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού ως σταθερού πυλώνα συντονισμού που συνδέει τομεακές πολιτικές, στρατηγικές, στόχους και μέσα εφαρμογής σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης. Επιπλέον, η αυξανόμενη ζήτηση χώρου ενισχύει την ανάγκη συνεργασίας μεταξύ των τομέων σε αλληλεπικαλυπτόμενες ή παρακείμενες περιοχές και, ως εκ τούτου, την ανάγκη ο σχεδιασμός να υιοθετήσει εξαρχής μια προσέγγιση «πολλαπλής χρήσης εκ του σχεδιασμού» και σε στενή συνεργασία με τους ενδιαφερόμενους φορείς.

Μια άλλη πρόκληση αφορά την περιφερειακή διάσταση και τη διάσταση της θαλάσσιας λεκάνης του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού. Η συνεργασία σε επίπεδο θαλάσσιας λεκάνης έχει καταστεί σύνηθες χαρακτηριστικό των διαδικασιών θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού και υποστηρίζεται από περιφερειακές συμβάσεις, έργα χρηματοδοτούμενα από την ΕΕ και καθιερωμένες πλατφόρμες συνεργασίας. Ωστόσο, οι γεωπολιτικές παράμετροι, οι διαφορές στους κύκλους σχεδιασμού, οι εθνικές εντολές και οι προσεγγίσεις ως προς την εφαρμογή μπορούν δυνητικά να περιορίσουν τον βαθμό στον οποίο οι περιφερειακοί στόχοι αντικατοπτρίζονται συστηματικά στα χωροταξικά αποτελέσματα. Η ενίσχυση των περιφερειακών προσεγγίσεων θα μπορούσε να συμβάλει στην επίτευξη μεγαλύτερης συνέπειας όσον αφορά τον τρόπο αντιμετώπισης των κοινών πιέσεων, των σωρευτικών επιπτώσεων και των διασυνοριακών αναγκών σε υποδομές, με παράλληλο σεβασμό των εθνικών αρμοδιοτήτων.

Μια πρόσθετη πρόκληση αφορά τη σημασία της μεγαλύτερης συνεκτικότητας των μέσων με τις περιβαλλοντικές πολιτικές, και ειδικότερα με την ΟΠΘΣ και τις σχετικές απαιτήσεις και τα πλαίσια διατήρησης και αποκατάστασης της φύσης, καθώς και με τους στόχους της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή. Οι διαδικασίες θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού ευθυγραμμίζονται γενικά σε ικανοποιητικό βαθμό με τις πολιτικές αυτές από διαδικαστική άποψη, ιδίως μέσω των ΣΕΠΕ και της κοινοχρησίας δεδομένων. Ωστόσο, δεδομένου ότι οι στόχοι πολιτικής επικεντρώνονται όλο και περισσότερο στην κατάσταση, την ανθεκτικότητα και την αποκατάσταση των οικοσυστημάτων, καθώς και στην προσαρμογή τους στην κλιματική αλλαγή, υπάρχει περιθώριο περαιτέρω αποσαφήνισης του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, ώστε να διασφαλιστεί ότι στηρίζει τη μετουσίωση των στόχων αυτών σε επιλογές χωροταξικού σχεδιασμού. Οι τρόποι αποσαφήνισης του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού περιλαμβάνουν τη μεγαλύτερη συνεκτίμηση των αλληλεπιδράσεων ξηράς–θάλασσας, της τρωτότητας των ακτών και των χωρικών επιπτώσεων των αλλαγών που προκαλούνται από το

κλίμα, καθώς και τη διατήρηση της στήριξης για τη βιώσιμη ανάπτυξη τομέων της γαλάζιας οικονομίας.

Μια άλλη αναδυόμενη πρόκληση αφορά την οργάνωση και τη χρήση δεδομένων και γνώσεων. Έχει σημειωθεί σημαντική πρόοδος όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών θαλάσσιων δεδομένων και υποστηρικτικών εργαλείων λήψης αποφάσεων για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, συχνά με βάση πρωτοβουλίες σε επίπεδο ΕΕ και περιφερειακή συνεργασία. Καθώς εξελίσσεται ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός, παρατηρείται αυξανόμενο ενδιαφέρον για την ενίσχυση των δεσμών με τα συστήματα παρατήρησης και παρακολούθησης των ωκεανών, προκειμένου να υποστηριχθεί ο προσαρμοστικός σχεδιασμός, να βελτιωθεί η κατανόηση των σωρευτικών επιπτώσεων και να ενισχυθεί η βάση τεκμηρίωσης για τη λήψη αποφάσεων σε όλους τους τομείς πολιτικής.

Τέλος, ο αυξανόμενος αριθμός πρωτοβουλιών της ΕΕ σχετικά με τον θαλάσσιο χώρο υποδηλώνει την ανάγκη για μεγαλύτερη συνεκτικότητα και απλούστευση σε ολόκληρο το τοπίο πολιτικής. Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός αναμένεται όλο και περισσότερο να λειτουργεί στο πλαίσιο της διασύνδεσης μεταξύ πολλαπλών τομέων, στρατηγικών, σχεδίων και απαιτήσεων υποβολής εκθέσεων. Παρότι αυτό αντικατοπτρίζει τις δυνατότητές του ως δύναμης ολοκλήρωσης, υπογραμμίζει επίσης πόσο σημαντικό είναι για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό να εξορθολογίσει, αντί να αυξήσει, την υφιστάμενη πολυπλοκότητα της διακυβέρνησης. Η περαιτέρω ευθυγράμμιση των στόχων, των χρονοδιαγραμμάτων και των ροών πληροφοριών μεταξύ των πολιτικών θα μπορούσε να ενισχύσει την αποτελεσματικότητα του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού ως βασικού μέσου σχεδιασμού και συντονισμού.

Συνολικά, οι προκλήσεις που περιγράφονται ανωτέρω υποδηλώνουν ευκαιρίες αξιοποίησης των στέρεων θεμελίων που έχει θέσει η οδηγία για τον ΘΧΣ. Η πείρα από τους διαδοχικούς κύκλους σχεδιασμού παρέχει στέρεη βάση για την εξέταση του τρόπου με τον οποίο ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός θα μπορούσε να ενισχυθεί περαιτέρω ως κεντρικός πυλώνας της διακυβέρνησης των ωκεανών της ΕΕ, μεταξύ άλλων στο πλαίσιο της επικείμενης επανεξέτασης της οδηγίας για τον ΘΧΣ και της ανάπτυξης της μελλοντικής πράξης για τους ωκεανούς, όπως ανακοινώθηκε στο σύμφωνο για τους ωκεανούς που εγκρίθηκε τον Ιούνιο του 2025[30].

3. ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ

Μετά την έκδοση της οδηγίας για τον ΘΧΣ, το πολιτικό και νομικό πλαίσιο που διέπει τα θαλάσσια ύδατα της ΕΕ έχει εξελιχθεί σημαντικά. Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός λειτουργεί πλέον σε ένα πλαίσιο στο οποίο ο ρυθμός ανάπτυξης υπεράκτιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας αυξάνεται, οι στόχοι για την προστασία και την αποκατάσταση του περιβάλλοντος ενισχύονται, τα ζητήματα ασφάλειας και ανθεκτικότητας αποκτούν ολοένα και πιο κεντρικό ρόλο και υπάρχει αυξανόμενη προσδοκία για ολοκληρωμένη διακυβέρνηση των ωκεανών. Οι εξελίξεις αυτές τονίζουν τη στρατηγική σημασία του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού ως βασικού συντονιστικού μέσου, αποκαλύπτοντας παράλληλα τους περιορισμούς του όσον αφορά τον σχεδιασμό και την εφαρμογή του.

Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός αναγνωρίζεται ευρέως ως ένα από τα λίγα μέσα που μπορούν να συνδέσουν τις τομεακές πολιτικές, τους στόχους για το περιβάλλον και τη λήψη

[30] COM(2025) 281 final· https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/european-ocean-pact_el.

χωροταξικών αποφάσεων σε όλους τους θαλάσσιους τομείς. Ταυτόχρονα, η πείρα που αποκτήθηκε από την εφαρμογή του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού έχει αναδείξει διαρθρωτικές προκλήσεις. Σε αυτές συγκαταλέγονται η ασυνεπής ερμηνεία βασικών εννοιών, όπως η προσέγγιση που βασίζεται στο οικοσύστημα, η μεταβλητή αντιμετώπιση των αλληλεπιδράσεων ξηράς–θάλασσας, η άνιση συνεκτίμηση των ενδιαφερόμενων φορέων στον τομέα της θάλασσας, οι κατακερματισμένες προσεγγίσεις όσον αφορά τα δεδομένα και την παρακολούθηση, καθώς και η περιορισμένη ικανότητα συντονισμού των αποτελεσμάτων του διασυνοριακού σχεδιασμού και του σχεδιασμού τρίτων χωρών.

Στο πλαίσιο αυτό, ανακοινώθηκε μια μελλοντική πράξη για τους ωκεανούς στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού συμφώνου για τους ωκεανούς, το οποίο θεσπίζει ένα ενιαίο πλαίσιο της ΕΕ για την προστασία της υγείας των ωκεανών και τη βιώσιμη ανάπτυξη της γαλάζιας οικονομίας. Η πράξη για τους ωκεανούς προορίζεται να αποτελέσει εμβληματική πρωτοβουλία για τη διακυβέρνηση των ωκεανών, η οποία θα βασιστεί στην αναθεώρηση της οδηγίας για τον ΘΧΣ. Στόχος της εν λόγω πράξης θα είναι η ενίσχυση και ο εκσυγχρονισμός του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού ως στρατηγικού εργαλείου που θα εξυπηρετεί τις προτεραιότητες του συμφώνου για τους ωκεανούς και την υλοποίησή τους, μέσω του αυξημένου διατομεακού συντονισμού σε εθνικό επίπεδο και μέσω μιας καλύτερα οργανωμένης προσέγγισης για τις θαλάσσιες λεκάνες. Τα πορίσματα της παρούσας έκθεσης εφαρμογής θα αποτελέσουν έγκαιρη βάση τεκμηρίωσης για την επανεξέταση της οδηγίας 2014/89/ΕΕ και την ανάπτυξη της μελλοντικής πράξης για τους ωκεανούς.

Εν κατακλείδι, από την παρούσα έκθεση προκύπτει ότι ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός στην ΕΕ έχει εισέλθει σε νέα φάση ωριμότητας, ενώ υπάρχουν ορισμένες επίμονες προκλήσεις. Πολλά κράτη μέλη βρίσκονται πλέον στον δεύτερο ή στον τρίτο κύκλο σχεδιασμού τους και εστιάζουν όλο και περισσότερο στην επανεξέταση και τη διενέργεια στοχευμένων επικαιροποιήσεων των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων και στην παρακολούθηση της εφαρμογής τους. Αυτό δημιουργεί την ευκαιρία για μετάβαση σε έναν πιο συμπεριληπτικό, ολιστικό και στοχευμένο σχεδιασμό, με σαφέστερους κανόνες λήψης αποφάσεων, ισχυρότερους δεσμούς με την παρακολούθηση και την προσαρμοστική διαχείριση και βελτιωμένη συνεκτικότητα μεταξύ των πολιτικών και των θαλάσσιων λεκανών.