

ΟΝΟΜΑ:ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΕΦΑΛΑΣ

**ΕΡΓΑΣΙΑ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ:
ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ**

ΟΙ ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Πρώτη αιτία: Η ΠΡΩΤΗ ΚΑΙ ΚΥΡΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΕΝΩΣ ΤΕΡΑΣΤΙΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΠΟΥ ΜΕΤΕΦΕΡΕ ΜΙΑ ΤΕΡΑΣΤΙΑ ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ.....

Πληροφορίες ναυαγίου: Το δυστύχημα του εμπορικού πλοίου «Eurobulker X», το οποίο κόπηκε στα δύο στο Λευκαντί της Εύβοιας, προκάλεσε μια τεράστια για τα ελληνικά δεδομένα οικολογική καταστροφή στον Νότιο Ευβοϊκό και εγείρει το μείζον θέμα της προστασίας των θαλασσών από τα ναυτικά ατυχήματα και τα βιομηχανικά απόβλητα.

Και αυτό γιατί η ρύπανση που προκαλείται από τα πετρελαιοειδή τα οποία διαφεύγουν από τη φορτοεκφόρτωση στις χερσαίες εγκαταστάσεις φθάνει την ποσότητα του πετρελαίου που καταλήγει στη θάλασσα έπειτα από ναυτικά ατυχήματα. Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος, από τους 42.000 τόνους πετρελαίου που καταλήγουν κάθε χρόνο στα νερά της Μεσογείου οι 20.000 τόνοι προέρχονται από τις διαρροές των 60 διυλιστηρίων των χωρών της περιοχής. Και αυτές είναι μόνο οι ποσότητες οι οποίες καταγράφονται αφού, κατά τις εκτιμήσεις του Παγκόσμιου Ταμείου για τη Φύση, μόνο το 30% των απορρίψεων εντοπίζεται από τις αρχές.

Στην Ελλάδα κίνδυνος σοβαρού ατυχήματος ελλοχεύει στις περιοχές γύρω από τα διυλιστήρια πετρελαίου, στα μεγάλα εμπορικά λιμάνια και σε θαλάσσιες περιοχές με συχνές διελεύσεις πλοίων.

Τραυματισμένες ήδη από βιομηχανικά και αστικά απόβλητα είναι, σύμφωνα με το UNEP (Πρόγραμμα για το Περιβάλλον του ΟΗΕ), εννέα από αυτές τις περιοχές, για την αποκατάσταση των οποίων υπολογίζεται ότι απαιτούνται 195 εκατ. δολάρια.

Η κατάσταση επιδεινώνεται από την κυκλοφορία στις ελληνικές θάλασσες γερασμένων και κακοσυντηρημένων πλοίων ελλήνων πλοιοκτητών που δρουν ανεξέλεγκτοι πίσω από ξένες σημαίες, ακατάλληλων για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων.

Παρ' όλα αυτά, τέτοια μικρά δεξαμενόπλοια μεταφέρουν πετρέλαιο για τις ενεργειακές ανάγκες των νησιών του Αιγαίου και όχι μόνο. Η ευθύνη των αρμοδίων αρχών είναι μεγάλη αφού οι έλεγχοι δεν επαρκούν ή γίνονται για το θεαθήναι από υπηρεσιακούς παράγοντες οι οποίοι χρηματίζονται, με αποτέλεσμα χιλιάδες κυβικά μέτρα πετρελαίου να καταλήγουν κάθε χρόνο στις ελληνικές θάλασσες.

Δεύτερη αιτία: Η ΔΕΥΤΕΡΗ ΑΙΤΙΑ ΕΧΕΙ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΕΝΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟ (**Costa Concordia**) ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΑΠΕΙΛΕΙ ΝΑ ΚΑΤΑΣΤΡΕΨΕΙ ΣΟΒΑΡΑ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΑΝΙΔΑ ΤΗΣ....

Πληροφορίες απηλής Μεσογείου: Σε «ωρολογιακή βόμβα» για τα θαλάσσια οικοσυστήματα της Μεσογείου εξελίσσεται το ναυάγιο του κρουαζιερόπλοιου Costa Concordia. Λήψη από τηλεκατευθυνόμενο όχημα αποκάλυψε ότι οι βράχοι που στηρίζουν το ναυάγιο έχουν αρχίσει να καταρρέουν. Παρότι η επίσημη εκδοχή κάνει λόγο για ομαλή εξέλιξη της διαδικασίας απάντλησης των καυσίμων, οι πληροφορίες δείχνουν ότι το ναυάγιο μήκους 300 μέτρων, πλάτους 35 μέτρων και βάρους 114.500 τόνων ισορροπεί επικίνδυνα σε δύο ανισομεγέθους βράχους. Ανάμεσα βρίσκεται άμμος η οποία οδηγεί σε αβαθή.

Τρίτη αιτία: Η ΤΡΙΤΗ ΑΙΤΙΑ ΕΙΝΑΙ ΚΑΙ Η ΚΥΡΙΑ, ΕΠΕΙΔΗ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΚΥΡΙΩΣ ΣΤΑ ΕΙΔΗ ΤΩΝ ΨΑΡΙΩΝ ΠΟΥ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ ΘΑΛΑΣΣΑ. ΕΙΝΑΙ Η ΑΛΙΕΙΑ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΑ ΣΤΗΝ ΧΩΡΑ ΜΑΣ ΕΠΗΡΕΑΖΟΝΤΑΣ ΑΡΚΕΤΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟ ΘΑΛΑΣΣΑ...

Πληροφορίες αλιείας στην Μεσόγειο: «Αν και οι θάλασσές μας είναι από τις πλουσιότερες στην Ευρώπη, η υπεραλίευση και οι παράνομες αλιευτικές πρακτικές, όπως π.χ. το ψάρεμα με δυναμίτη, έχουν μειώσει σημαντικά τα ιχθυοαποθέματά μας» τονίζει η Αναστασία Μήλιου, υδροβιολόγος του Ινστιτούτου Θαλάσσιας Προστασίας «Αρχιπέλαγος». Στη Μεσόγειο υφίστανται επαρκή στοιχεία για το 63% των ιχθυοαποθεμάτων. Εξ αυτών, το 80% υπεραλιεύονται και ορισμένα έχουν φτάσει σε χαμηλό επίπεδο. Σε ολόκληρη την ΕΕ ο όγκος της αλιευτικής παραγωγής μειώνεται? λένε οι ερευνητές? με ρυθμό 2% ετησίως από το 1993...

Πάνω από το 54% των ιχθυοαποθεμάτων της Μεσογείου, ποσοστό το οποίο προκύπτει από το δείγμα επιστημονικών μελετών, υπεραλιεύονται. Για την αντιμετώπιση αυτής της προβληματικής κατάστασης η Ε.Ε. υιοθέτησε ήδη από το 2006 το «Μεσογειακό Κανονισμό» (Μ.Κ), για στη βελτίωση της διαχείρισης της αλιείας. Στόχοι του: η αιφόρος αλιεία, η προστασία του ευαίσθητου θαλάσσιου περιβάλλοντος και η επαναφορά των αλιευτικών αποθεμάτων σε υγιή επίπεδα. Ο Μ.Κ εφαρμόζεται στα κράτη μέλη της Ε.Ε. γύρω από τη Μεσόγειο. Για να δοθεί στα Κράτη Μέλη το απαραίτητο χρονικό περιθώριο να προετοιμαστούν για ορισμένες διατάξεις του συμφωνήθηκε μάλιστα μια μακρά μεταβατική περίοδος 3 ετών. Από την 1η Ιουνίου όμως, ο κανονισμός βρίσκεται σε πλήρη ισχύ και η εφαρμογή του είναι υποχρεωτική. Ωστόσο, κάποια από τα Κράτη Μέλη, μέχρι στιγμής έχουν σε μεγάλο βαθμό αποτύχει να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την πλήρη εφαρμογή του Μ.Κ. Η Κομισιόν εκφράζει τη λύπη της για αυτό το γεγονός. Καλεί τα Κράτη Μέλη να αναλάβουν επείγοντως δράση ώστε να εφαρμοστούν οι διατάξεις του Μεσογειακού Κανονισμού που βασίζονται σε επιστημονικά τεκμηριωμένα μέτρα και στοχεύουν στην αειφορία.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:

Europa Press releases RAPID, Περιβάλλον

Το Βήμα