



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ: ΒΑΣΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ

Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Print: ISBN 978-92-95032-78-1, doi 10.2808/96665, TN-01-22-247-EL-C

PDF: ISBN 978-92-95032-55-2, doi 10.2808/383527, TN-01-22-247-EL-N

Η παρούσα έκθεση και κάθε σχετικό υλικό διατίθενται στο διαδίκτυο στη διεύθυνση <http://emsa.europa.eu/emsafe>

© Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα 2022

Επιτρέπεται η αναπαραγωγή με αναφορά της πηγής. Για κάθε χρήση ή αναπαραγωγή φωτογραφιών ή άλλου υλικού που δεν καλύπτεται από τα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας του EMSA, πρέπει να ζητείται άδεια απευθείας από τους κατόχους δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας.

Εικόνα εξωφύλλου: © jpgfactory

Η έρευνα που διεξήχθη πριν από την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ευρωπαϊκή Ένωση στις 31 Ιανουαρίου 2020 και δημοσιεύτηκε μετέπειτα ενδέχεται να περιλαμβάνει δεδομένα που αφορούν τα 28 κράτη μέλη της ΕΕ. Μετά την ημερομηνία αυτή, η έρευνα λαμβάνει υπόψη μόνο τα 27 κράτη μέλη της ΕΕ (ΕΕ 28 εκτός από το Ηνωμένο Βασίλειο), εκτός αν ορίζεται διαφορετικά.

Τηλέφωνο: +351 21 1209 200

Διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου:

<http://emsa.europa.eu/contact/contacts.html>

Δικτυακός τόπος: <http://emsa.europa.eu/>



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ: ΒΑΣΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ

Εισαγωγή

Η πρώτη έκδοση της Ευρωπαϊκής Έκθεσης για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSAFE) που δημοσιεύεται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) συμπίπτει με την 20ή επέτειο της λειτουργίας του Οργανισμού. Η έκθεση παρέχει ολοκληρωμένη και τεκμηριωμένη επισκόπηση ενός ευρέος φάσματος θεμάτων σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα, καθώς και διεξοδική ανάλυση συγκεκριμένων τεχνικών τομέων. Η έκθεση EMSAFE συνδυάζει πληροφορίες από όλες τις βάσεις δεδομένων που φιλοξενεί ο EMSA, π.χ. τις EMCIP, SafeSeaNet, THETIS, STCW-IS, παρέχοντας κατ' αυτόν τον τρόπο δυνατότητες διασταυρούμενης ανάλυσης δεδομένων και πρόσβασης σε αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση της ασφάλειας στη θάλασσα στην ΕΕ.

Ο EMSA θα ήθελε να ευχαριστήσει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που υπέβαλαν στοιχεία και παρατηρήσεις σχετικά με την παρούσα έκθεση, ενισχύοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την εγκυρότητα της. Ειδικότερα, ο EMSA εκτιμά τη συμβολή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (ΓΔ MOVE), των κρατών μελών, της IACS (Διεθνής Ένωση Νηογυμνώνων), της ECSA (Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας), της ETF (Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές), της ένωσης Sea Europe, της CLIA (Διεθνής Ένωση Εταιρειών Κρουαζιέρας), της IUMI (Διεθνής Ένωση Ναυτασφαλίσεων), του Ινστιτούτου Θαλάσσιων Ερευνών των Κάτω Χωρών (MARIN), της πλατφόρμας DIMECC/OneSea, της INTERTANKO (Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Δεξαμενοπλοίων), της Wartsila, του Κυπριακού Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου και της Βασιλικής Ένωσης Εφοπλιστών των Κάτω Χωρών.

Το παρόν έγγραφο συνοψίζει τα κύρια ζητήματα που εξετάζονται στην πρώτη έκθεση EMSAFE.

Θαλάσσιες μεταφορές και ασφάλεια

Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι η κινητήρια δύναμη της παγκόσμιας οικονομίας. Σχεδόν το 80 % του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευμάτων κατ' όγκο πραγματοποιείται μέσω των θαλάσσιων μεταφορών. Οι ευρωπαϊκοί λιμένες συγκαταλέγονται στους πιο πολυσύχναστους παγκοσμίως, έχοντα διακινήσει 3 587 εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων ετησίως το 2019, 6 % περισσότερους από ό,τι το 2016. Το 2019 το 37

% του συνολικού όγκου των εμπορικών συναλλαγών αντιστοιχούσε σε εγχώριες και ενδοενωσιακές μεταφορές. Επιπλέον, περισσότεροι από 418,8 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάστηκαν σε επιβατηγά πλοία και αποβιβάστηκαν από αυτά σε λιμένες της ΕΕ το 2019, δηλαδή 13 % περισσότεροι από ό,τι το 2016.

Ωστόσο, η πιο ζωτική συνιστώσα των θαλάσσιων μεταφορών, η οποία στηρίζει τόσο την τρέχουσα λειτουργία τους όσο και τη μελλοντική τους πρόοδο, είναι η ασφάλεια. Το υφιστάμενο πλαίσιο για την ασφάλεια στη θάλασσα —τόσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και διεθνώς— έχει εξελιχθεί κατά τη διάρκεια πολλών δεκαετιών. Η ανάπτυξη του πλαισίου αυτού οφείλεται σε μεγάλο βαθμό σε μεμονωμένα καταστροφικά ατυχήματα, με πρώτο το ναυάγιο Τιτανικού πάνω από έναν αιώνα πριν.

Δεδομένου ότι η ναυτιλία έχει μια εγγενώς διεθνή διάσταση, η ασφάλειά της ρυθμίζεται κατ' αρχάς από διεθνείς συμβάσεις. Η κύρια σύμβαση για την ασφάλεια, η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS 74), έχει κυρωθεί από 167 κράτη και καλύπτει το 98,89 % της παγκόσμιας εμπορικής χωρητικότητας. Παρόμοιο είναι και το ποσοστό του στόλου που καλύπτεται από δύο άλλες βασικές συμβάσεις για την ασφάλεια, τη σύμβαση περί διεθνών κανονισμών προς αποφυγήν συγκρούσεων εν θαλάσση, 1972 (COLREG) και τη διεθνή σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως. Όσον αφορά τα αλιευτικά σκάφη, έχει αναπτυχθεί ένα διεθνές μέσο (η συμφωνία του Κέιπ Τάουν για την εφαρμογή των διατάξεων του πρωτοκόλλου και της σύμβασης του Τορεμολίνος), το οποίο όμως δεν ισχύει επί του παρόντος.

Ναυτικοί και ασφάλεια

Η παρουσία ναυτικών με κατάλληλα προσόντα είναι απαραίτητη ώστε να εξασφαλίζεται η ασφάλεια των λειτουργιών των πλοίων και έχει ζωτική σημασία για το μέλλον του ναυτιλιακού τομέα στο σύνολό του. Έως το τέλος του 2019, 216 000 πλοίαρχοι και αξιωματικοί ήταν κάτοχοι έγκυρων πιστοποιητικών ικανότητας (ΠΙ) που είχαν εκδοθεί από κράτη μέλη της ΕΕ, ενώ άλλοι 120 590 πλοίαρχοι και αξιωματικοί ήταν κάτοχοι αρχικού ΠΙ που είχε εκδοθεί από τρίτες χώρες με θεωρήσεις που είχαν εκδοθεί από κράτη μέλη της ΕΕ και βεβαιώνουν την αναγνώρισή τους (ΘΒΑ). Συνολικά, 330 000 πλοίαρχοι και αξιωματικοί είναι εγγεγραμμένοι ως πιθανό πλήρωμα που υπηρετεί επί πλοίων τα οποία φέρουν τη σημαία κράτους μέλους της ΕΕ. Ωστόσο, **οι ηλικίες των ναυτικών αυξάνονται** και η πρόσληψη

και η διατήρηση του προσωπικού επί των πλοίων εξακολουθούν να αποτελούν πρόκληση για το μέλλον.

Βήματα προς τη σωστή κατεύθυνση αποτελούν οι προσπάθειες για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των ναυτικών, όπως η σύμβαση ναυτικής εργασίας. Παρ' όλα αυτά, τα στοιχεία από τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα δείχνουν ότι **περίπου το 25 % των ελλείψεων που διαπιστώθηκαν σχετίζονται με τον ανθρώπινο παράγοντα** και οι περισσότερες από αυτές εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του τίτλου 4 της σύμβασης ναυτικής εργασίας, ο οποίος αφορά την υγειονομική περίθαλψη, την προστασία της ασφάλειας και την πρόληψη ατυχημάτων των ναυτικών.

Η εκπαίδευση των ναυτικών αποτελεί σημαντικό μέρος της διαδικασίας ασφάλειας. Οι ναυτικοί επί πλοίων που φέρουν σημαία κράτους μέλους της ΕΕ μπορούν να έχουν λάβει κατάρτιση, εκπαίδευση και πιστοποίηση τόσο εντός όσο και εκτός της ΕΕ. Η αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τη σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW) από τρίτες χώρες διεξάγεται κεντρικά από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ώστε να είναι δυνατή η αναγνώριση των ΠΙ τους από τα κράτη μέλη και, ως εκ τούτου, να τους επιτρέπεται να εργάζονται επί πλοίων που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους της ΕΕ. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με τη συνδρομή του EMSA, ο οποίος διενεργεί τις αναγκαίες επιτόπιες επιθεωρήσεις, αξιολογεί εξ ονόματος των κρατών μελών της ΕΕ και σύμφωνα με τη σύμβαση STCW τα εκπαιδευτικά συστήματα που εφαρμόζονται σε τρίτες χώρες. Για τον σκοπό αυτόν, πραγματοποιήθηκαν **περισσότερες από 70 επιθεωρήσεις ναυτικών αρχών, ιδρυμάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης σε τρίτες χώρες ανά τον κόσμο** με αντικείμενο την αξιολόγηση της συμμόρφωσής τους με τη διεθνή σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (σύμβαση STCW). Ως αποτέλεσμα των επιθεωρήσεων αυτών, αναγνωρίστηκαν τα συστήματα 49 τρίτων χωρών.

Η πανδημία COVID-19 —με φαινόμενα ναυτικών να μην μπορούν να αποβιβάσουν ούτε να επιβιβάσουν σε πλοία και, σε ορισμένες περιπτώσεις, προσβεβλημένων μελών του πληρώματος και επιβατών να μην μπορούν να αποβιβάσουν για να λάβουν κατάλληλη υγειονομική περίθαλψη— έδειξε πόσο ευάλωτες είναι οι συνθήκες στα πλοία και κατέστησε εμφανή μια νέα διάσταση που πρέπει να εξεταστεί.

Η αύξηση της αυτοματοποίησης στα πλοία μπορεί να δημιουργήσει νέες προκλήσεις για τους ναυτικούς, καθώς μια νέα μορφή ναυτιλίας θα απαιτεί νέα προσόντα. Μένει επίσης να διαπιστωθεί αν η ενδεχόμενη μείωση των πληρωμάτων λόγω της αυξημένης αυτοματοποίησης θα μπορούσε επίσης να αυξήσει την κόπωση. Παρ' όλα αυτά, η αυτοματοποίηση μπορεί να προσφέρει νέες ευκαιρίες που συνδέονται με τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και τη δυνατότητα εργασίας στην ξηρά.

Συμμόρφωση

Η εφαρμογή της νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα στην ΕΕ αποτελεί ευθύνη των κρατών μελών ως κρατών σημαίας, κρατών λιμένα και παρακτίων κρατών.

Κράτος σημαίας

Το 2020 έπλεαν υπό τη σημαία κρατών μελών της ΕΕ περίπου 13 000 πλοία με αριθμό ΔΝΟ, εξαιρουμένων των αλιευτικών σκαφών. Ο αριθμός αυτός αντιπροσωπεύει ποσοστό 14 % του παγκόσμιου στόλου όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων και ποσοστό 18 % με βάση το μέγεθος (μετρούμενο σε ολική χωρητικότητα, η οποία είναι δείκτης της ικανότητας μεταφοράς φορτίου). Περίπου το 20 % του παγκόσμιου στόλου ανήκει σε πολίτες ή εταιρείες της ΕΕ.

Οι τύποι πλοίων που αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο ποσοστό του στόλου των κρατών μελών της ΕΕ (μη συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών σκαφών) είναι άλλα σκάφη εργασίας (30 %), ακολουθούμενα από τα επιβατηγά πλοία (19 %) και τα δεξαμενόπλοια (17 %), εκ των οποίων, αντίστοιχα, το 45 % είναι πλοία RoPax και το 45 % είναι δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν χημικά προϊόντα.

Ο στόλος της ΕΕ αυξάνεται, αλλά με βραδύτερο ρυθμό από ό,τι ο παγκόσμιος στόλος. Κατά την τελευταία πενταετία το μερίδιο των πλοίων με σημαία κρατών μελών της ΕΕ αυξήθηκε κατά 3,4 %, ενώ ο παγκόσμιος στόλος αυξήθηκε κατά περίπου 7 %.

Η ηλικία ενός πλοίου αποτελεί σημαντική συνιστώσα για την ασφάλεια, καθώς προσδιορίζει τα πρότυπα ασφαλείας που εφαρμόζονται στο πλοίο. Η μέση ηλικία του στόλου των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι συγκρίσιμη με τη μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου. Τα επιβατηγά πλοία και τα πλοία RoPax είναι ο παλαιότερος τύπος πλοίων του στόλου της ΕΕ, με μέσο όρο ηλικίας τα 28 και τα 27 έτη αντίστοιχα, ενώ ο

νεότερος τύπος είναι πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και δεξαμενόπλοια μεταφοράς φυσικού αερίου, με μέσο όρο ηλικίας τα 10 έτη, ακολουθούμενα από πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με μέσο όρο ηλικίας τα 11 έτη και από δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων με μέσο όρο ηλικίας τα 12 έτη.

Η πλειονότητα των σημαίων των κρατών μελών της ΕΕ περιλαμβάνονται στον λευκό κατάλογο του μνημονίου συνεννόησης (ΜΣ) των Παρισίων, δηλαδή στις σημαίες με καλές επιδόσεις όσον αφορά την ασφάλεια. Μόνο δύο περιλαμβάνονται στον γκριζό κατάλογο, δηλαδή στις σημαίες με ορισμένα ζητήματα ασφάλειας, και καμία στον μαύρο κατάλογο.

Τα κράτη σημαίας αναθέτουν ολοένα περισσότερες αρμοδιότητες, ιδίως όσον αφορά τη διενέργεια των προβλεπόμενων υποχρεωτικών ελέγχων, σε αναγνωρισμένους οργανισμούς. Αυτό σημαίνει ότι μέρος των γνώσεων και της πείρας των κρατών σημαίας της ΕΕ ανατίθεται ουσιαστικά σε τρίτους, γεγονός που ενισχύει τη σημασία της διατήρησης ενός κεντρικού επιπέδου εμπειρογνωσίας της ΕΕ. Τα κράτη σημαίας είναι υπεύθυνα για την εποπτεία των δραστηριοτήτων των οργανισμών που έχουν αναγνωρίσει, αλλά οι έλεγχοι των κρατών σημαίας (IMSAS) από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) δείχνουν ότι, **όσον αφορά την ανάθεση αρμοδιοτήτων σε αναγνωρισμένους οργανισμούς, οι συχνότερες διαπιστώσεις αφορούν αδυναμίες στο πρόγραμμα εποπτείας των αρχών.**

Σε παγκόσμιο επίπεδο, υπάρχουν 95 οργανισμοί αναγνωρισμένοι από τουλάχιστον μία σημαία, **αλλά μόνο 12 αναγνωρίζονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και επιθεωρούνται τακτικά από τον EMSA.** Κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, πραγματοποιήθηκαν για πρώτη φορά έλεγχοι εξ αποστάσεως. Ορισμένα κράτη σημαίας τάχθηκαν υπέρ της συνέχισης αυτής της πρακτικής, καθώς μπορεί να εξοικονομήσει σημαντικό κόστος. Ωστόσο, η έλλειψη εναρμόνισης των διαδικασιών θα μπορούσε να συνεπάγεται κινδύνους για την ασφάλεια. Η ΕΕ ανέλαβε την πρωτοβουλία, σε επίπεδο ΔΝΟ, να χρησιμοποιεί εξ αποστάσεως ελέγχους αποκλειστικά και μόνο σε εξαιρετικές περιστάσεις και να διενεργεί μεταγενέστερο φυσικό έλεγχο ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν υπονομεύεται το επίπεδο ασφάλειας.

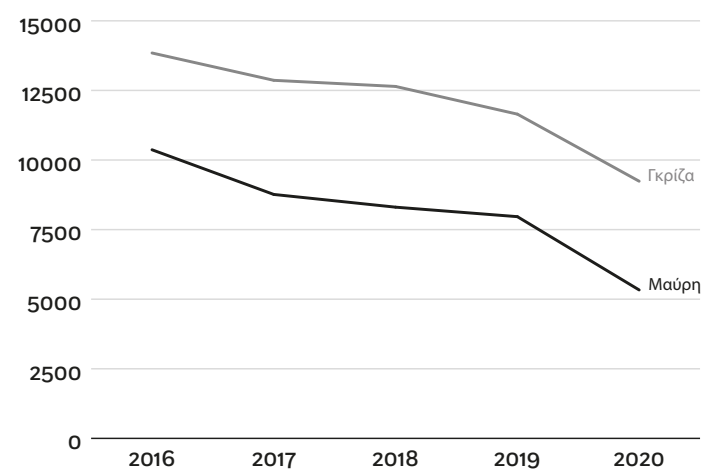
Δεδομένου ότι δεν υπάρχει κεντρική βάση δεδομένων για τις επιθεωρήσεις των κρατών σημαίας, δεν είναι δυνατή η ανάλυση των ελλείψεων που διαπιστώθηκαν. Ωστόσο, **σχεδόν το 40 % των ελλείψεων που διαπιστώθηκαν στο ειδικό καθεστώς για τις**

επιθεωρήσεις πλοίων RoPax και ταχύπλων σκαφών αφορούν την πυρασφάλεια.

Κράτος λιμένα

Ο έλεγχος από το κράτος λιμένα λειτουργεί ως πολύ αποτελεσματική δεύτερη γραμμή εξακρίβωσης της εφαρμογής. Στο πλαίσιο αυτό αξίζει να επισημανθεί το έργο όλων των επιθεωρητών ελέγχου από το κράτος σημαίας στην ΕΕ, οι οποίοι διενεργούν **περισσότερες από 14 000 επιθεωρήσεις κάθε χρόνο. Σε μία στις δύο επιθεωρήσεις διαπιστώνεται τουλάχιστον μία έλλειψη**, ενώ πάνω από το **50 % του συνόλου των ελλείψεων που καταγράφονται σχετίζονται με την ασφάλεια** [εμπίπτουν στο πλαίσιο της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS)]. Οι συχνότερα αναφερόμενες ελλείψεις είναι εκείνες που σχετίζονται με την πυρασφάλεια, ανεξάρτητα από τον τύπο του πλοίου.

Ελλιμενισμοί στην ΕΕ πλοίων με γκριζες και μαύρες σημαίες τρίτων χωρών



Τα ύδατα της ΕΕ είναι από τα πιο πολυσύχναστα στον κόσμο, γεγονός που έχει άμεσο αντίκτυπο στην ασφάλεια στη θάλασσα. Το 2020 υπήρξαν πάνω από 680 000 προσεγγίσεις πλοίων σε λιμένες της ΕΕ, ενώ το ένα τέταρτο σχεδόν των πλοίων που κατέπλευσαν σε λιμένες της ΕΕ κατά την τελευταία πενταετία έφεραν σημαίες τρίτων χωρών και **σχεδόν όλα (92 %) ήταν νηολογημένα σε χώρες που περιλαμβάνονται στον λευκό κατάλογο του ΜΣ των Παρισίων.** Το συγκεκριμένο έτος μόνο το 5 % των πλοίων με σημαία τρίτης χώρας που κατέπλευσαν σε λιμένες της ΕΕ ήταν νηολογημένα σε χώρες που περιλαμβάνονται στον γκριζό κατάλογο του ΜΣ των Παρισίων και μόνο το 3 % ήταν νηολογημένα σε χώρες με πιο σημαντικά

ζητήματα ασφάλειας (μαύρος κατάλογος του ΜΣ των Παρισίων). Τα περισσότερα πλοία με σημαία τρίτης χώρας που κατέπλευσαν σε λιμένες της ΕΕ προήλθαν από τον Παναμά, την Αντίγκουα και Μπαρμπούντα και τη Λιβερία.

Η ελλιπής δήλωση επικίνδυνων και ρυπογόνων εμπορευμάτων (hazmat) θέτει το πλήρωμα, το φορτίο και τους λιμένες παραλαβής σε σοβαρό κίνδυνο. **Το 2020 το ποσοστό των δηλώσεων hazmat που δεν υποβλήθηκαν (στο ευρωπαϊκό σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων SafeSeaNet) προσέγγιζε το 9 % για τα πλοία που απέπλευσαν από λιμένες της ΕΕ και το 12 % για τα πλοία που κατέπλευσαν από λιμένες τρίτων χωρών**, αντίστοιχα.

Η ανάπτυξη ενός πλήρως λειτουργικού ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας θα αποτελέσει τη βάση για την ανταλλαγή ακριβέστερων δεδομένων μεταξύ των ναυτιλιακών παραγόντων, σε συνδυασμό με τη μείωση του διοικητικού φόρτου που συνδέεται επί του παρόντος με τις υποχρεώσεις υποβολής δηλώσεων. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα καταστεί δυνατή η βελτίωση της ποιότητας, της επικαιρότητας και της διαθεσιμότητας των πληροφοριών που ανταλλάσσονται.

Παράκτιο κράτος

Τα παράκτια κράτη έχουν ορισμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις βάσει διαφόρων διεθνών πράξεων, μεταξύ των οποίων μία από τις πιο κρίσιμες είναι η σύμβαση για την έρευνα και διάσωση. Στην ΕΕ και διεθνώς, η έρευνα και η διάσωση εμπίπτουν στην εθνική αρμοδιότητα και πραγματοποιούνται μέσω συμφωνιών συνεργασίας σε διάφορες περιφέρειες της ΕΕ. **Οι περισσότερες περιπτώσεις ενεργοποίησης της σύμβασης για την έρευνα και διάσωση στην ΕΕ (60 %) αφορούσαν ατυχήματα στα οποία ενεπλάκησαν αλιευτικά σκάφη.**

Η κλιματική αλλαγή ανοίγει νέες οδούς διέλευσης στην Αρκτική, όχι μόνο για τη μεταφορά εμπορευμάτων, αλλά και για τη μεταφορά επιβατών σε κρουαζιερόπλοια (τα οποία ταξιδεύουν ολοένα περισσότερο και στην Ανταρκτική). Αυτό έχει επιπτώσεις στην έρευνα και τη διάσωση σε αυτές τις απομονωμένες και δυσπρόσιτες περιοχές.

Εφαρμογή της ναυτιλιακής νομοθεσίας της ΕΕ

Η εφαρμογή της ναυτιλιακής νομοθεσίας της ΕΕ ελέγχεται τακτικά μέσω επισκέψεων που πραγματοποιεί ο EMSA εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Από την ίδρυση του EMSA το 2002 έχουν πραγματοποιηθεί περισσότερες από **200 επισκέψεις** καθώς και περισσότερες από **300 επιθεωρήσεις** παγκοσμίως σχετικά με τις δραστηριότητες των αναγνωρισμένων από την ΕΕ οργανισμών. Οι επισκέψεις στα κράτη μέλη είναι κάτι πολύ περισσότερο από απλούς ελέγχους. Παρέχουν στις ναυτιλιακές αρχές την ευκαιρία να αυξήσουν την αποτελεσματικότητά τους αντλώντας διδάγματα από τις βέλτιστες πρακτικές που εφαρμόζονται ήδη σε άλλα κράτη μέλη, συμβάλλοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στη βελτίωση των επιδόσεων ασφάλειας. Η οριζόντια ανάλυση ενός συνολικού κύκλου επισκέψεων παρέχει στις αρχές ένα σημείο αναφοράς για την ασφάλεια με το οποίο μπορούν να συγκρίνουν τις δικές τους δραστηριότητες, συμβάλλοντας έτσι σε μεγαλύτερη εναρμόνιση. Παρέχει επίσης στους νομοθέτες της ΕΕ άμεση ανατροφοδότηση σχετικά με πρακτικά ζητήματα που ανακύπτουν κατά την εφαρμογή του δικαίου της ΕΕ.

Ατυχήματα

Κατά την τελευταία πενταετία σημειώθηκαν **κατά μέσο όρο 3 200 ατυχήματα ετησίως** σε πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της ισχύουσας νομοθεσίας της ΕΕ, από το οποίο εξαιρούνται, μεταξύ άλλων, τα αλιευτικά σκάφη μήκους κάτω των 15 μέτρων. Περιστατικά (πολύ σοβαρά) με συνέπειες όπως απώλεια ανθρώπινης ζωής, απώλεια ολόκληρου του πλοίου ή σοβαρή ζημία στον εξοπλισμό αντιπροσωπεύουν το 2,4 % του συνόλου των ατυχημάτων που αναφέρθηκαν. Τα ατυχήματα (σοβαρά) με συνέπειες όπως ζημία του πλοίου σε βαθμό που δεν είναι κατάλληλο να εκτελέσει πλόες, σοβαρούς τραυματισμούς ή μη σοβαρή ζημία στο περιβάλλον αντιστοιχούν συνολικά σε ποσοστό 24,9 % του συνόλου των ατυχημάτων.

Περίπου το 90 % όλων των θυμάτων ναυτικών ατυχημάτων κατά την τελευταία πενταετία ήταν μέλη πληρώματος μεταξύ του 2014 και του 2020 καταγράφηκαν 490 θάνατοι. Τα ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται **φορτηγά πλοία**, τα οποία είναι τα συνηθέστερα πλοία του στόλου, έχουν ως αποτέλεσμα τους περισσότερους καταγεγραμμένους θανάτους, ακολουθούμενα από ατυχήματα με **αλιευτικά σκάφη**, τα οποία εξακολουθούν να είναι ο πλέον ευάλωτος στα

ατυχήματα τύπος πλοίων.

Τα καταφύγια —χώροι στους οποίους μπορεί να μεταβεί ένα πλοίο που χρήζει συνδρομής προκειμένου να σταθεροποιήσει την κατάστασή του και, κατ' επέκταση, να μειώσει τους κινδύνους για την ανθρώπινη ζωή και το περιβάλλον— είναι ζωτικής σημασίας όταν συμβαίνουν ατυχήματα στη θάλασσα. Οι επιχειρησιακές κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ για τα καταφύγια και οι σχετικές τακτικές ασκήσεις επί χάρτου παρέχουν πρακτικά εργαλεία στις αρχές σε αυτές τις περιπτώσεις. Ωστόσο, **η πανδημία COVID-19** έδειξε ότι η έννοια του καταφυγίου, όπως ορίζεται επί του παρόντος, δεν ανταποκρίνεται σε μια ανθρωπιστική κρίση αυτού του είδους στον τομέα της υγείας και, ως εκ τούτου, ένας παρόμοιος μηχανισμός για τέτοιες καταστάσεις θα μπορούσε να έχει προστιθέμενη αξία.

Νέες εξελίξεις: ασφάλεια των πλοίων και εξοπλισμός πλοίων

Ο κύκλος της πρότασης, συζήτησης, έγκρισης και εφαρμογής νέων απαιτήσεων για την ασφάλεια είναι μια σύνθετη και χρονοβόρα διαδικασία. Για παράδειγμα, το ζήτημα της πυρκαγιάς σε πλοία RoPax ανέκυψε για πρώτη φορά το 2015 μετά την καταστροφή του Norman Atlantic, κατά την οποία 11 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους. Ωστόσο, **είναι πιθανό ότι τα νέα πρότυπα που αναπτύχθηκαν για την αντιμετώπιση του προβλήματος δεν θα καταστούν υποχρεωτικά πριν το 2026.**

Στις περισσότερες περιπτώσεις, τα **αναβαθμισμένα πρότυπα δεν έχουν αναδρομική ισχύ λόγω των δυσανάλογων οικονομικών και τεχνικών επιπτώσεών τους**, γεγονός που σημαίνει ότι μπορεί να περάσουν δεκαετίες για να έχουν οι αλλαγές στην ασφάλεια αντίκτυπο στο σύνολο του στόλου. Ένα εύστοχο παράδειγμα είναι οι απαιτήσεις ευστάθειας μετά από βλάβη για τα επιβατηγά πλοία. Από μια ανάλυση του στόλου υπό σημαία κρατών μελών της ΕΕ προκύπτει ότι το 40 % των επιβατηγών πλοίων που βρίσκονται επί του παρόντος σε λειτουργία ναυπηγήθηκαν πριν από το 1990. Έκτοτε, οι απαιτήσεις ευστάθειας μετά από βλάβη έχουν αναβαθμιστεί σημαντικά τρεις φορές.

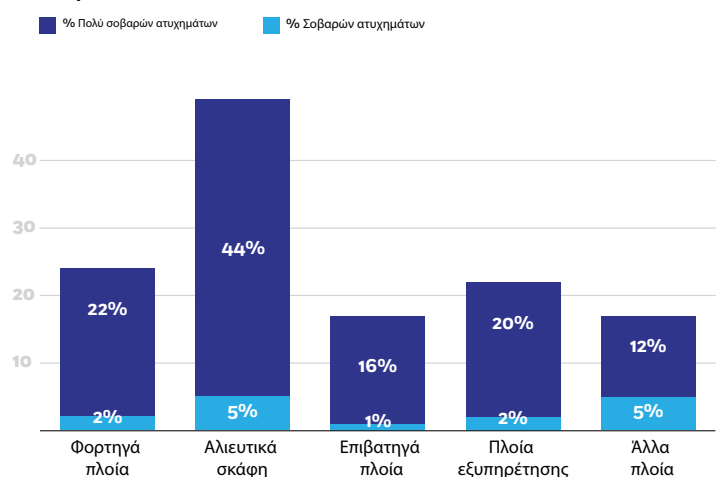
Τα σημαντικότερα θέματα του τρέχοντος θεματολογίου της ΕΕ για την ασφάλεια περιλαμβάνουν την πυρασφάλεια στα πλοία RoPax, τη μεταφορά οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα σε πλοία, τη διασύνδεση μεταξύ οδικών και θαλάσσιων

μεταφορών, τις πυρκαγιές φορτίου σε πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και την απώλεια εμπορευματοκιβωτίων, ζητήματα ασφάλειας που συνδέονται με τις αναδυόμενες τεχνολογίες (μη επανδρωμένα σκάφη) και την αναθεώρηση τριών βασικών οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της οδηγίας για τη διερεύνηση ατυχημάτων, της οδηγίας σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα και την οδηγία για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας.

Όσον αφορά τον αλιευτικό στόλο της ΕΕ, σχεδόν 75 000 σκάφη είναι νηολογημένα στην ΕΕ των 27. Εξ αυτών, μόλις 3 % εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας της ΕΕ για την ασφάλεια των αλιευτικών σκαφών (μήκους άνω των 24 μέτρων).

Επιπλέον, παρόλο που τα αλιευτικά σκάφη αντιπροσωπεύουν το 17 % του συνολικού αριθμού των πλοίων που εμπλέκονται στα αναφερόμενα ατυχήματα, **οι απώλειες αλιευτικών σκαφών αντιστοιχούν σε ποσοστό μεγαλύτερο από το 55 % του συνολικού αριθμού απολεσθέντων σκαφών**, τάση η οποία παρατηρήθηκε τα τελευταία χρόνια. Επιπλέον, το ποσοστό των πολύ σοβαρών ατυχημάτων και των σοβαρών ατυχημάτων είναι **πολύ υψηλότερο για τα αλιευτικά σκάφη** σε σύγκριση με το σύνολο του στόλου. Το 50 % περίπου του συνόλου των ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται αλιευτικά σκάφη αναφέρθηκε ως πολύ σοβαρό ή σοβαρό, ενώ ο μέσος όρος για όλες τις κατηγορίες πλοίων ήταν 27 %.

Ποσοστό πολύ σοβαρών και σοβαρών περιστατικών ανά τύπο πλοίου



Όσον αφορά την ασφάλεια του εξοπλισμού πλοίων, αξίζει να σημειωθεί ότι η διαδικτυακή πύλη της οδηγίας για τον εξοπλισμό πλοίων (MED) που αναπτύχθηκε από τον EMSA, με περισσότερες από **190 000 μηνιαίες εγγραφές από 5 412 εγγεγραμμένους χρήστες παγκοσμίως**, περιλαμβάνει μια νέα έκδοση για φορητές συσκευές η οποία παρέχει δυνατότητα σάρωσης ηλεκτρονικών ετικετών. Η δυνατότητα αυτή θα μπορούσε να είναι χρήσιμη ιδίως για τις αρχές εποπτείας της αγοράς και θα μειώσει τις πιθανότητες παρουσίας μη σύμμορφου εξοπλισμού επί των πλοίων, καθώς θα διευκολύνει την εξακρίβωση της συμμόρφωσης.

Νέες εξελίξεις: ασφάλεια και βιωσιμότητα

Οι προσπάθειες να επιτευχθούν οι στόχοι για τις εκπομπές στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας θα πρέπει να συνδυαστούν με προσπάθειες για τη διατήρηση της ασφάλειας των πλοίων, δεδομένου ειδικότερα ότι η χρήση νέων καυσίμων (υδροποιημένο φυσικό αέριο, υδρογόνο, υγραέριο, μεθανόλη, αμμωνία και βιοκαύσιμα) και τεχνολογιών παροχής ισχύος (μπαταρίες και κυψέλες καυσίμου) συνδέεται με κινδύνους για την ασφάλεια.

Τα συστήματα τροφοδότησης πλοίων με κυψέλες καυσίμου αναπτύσσονται ως εναλλακτική λύση έναντι των επαναφορτιζόμενων στοιχείων και των μπαταριών. Οι κυψέλες καυσίμου έχουν το πλεονέκτημα ότι δεν χρειάζεται να φορτίζονται αν υπάρχει συνεχής τροφοδοσία καυσίμου, αλλά έχουν μειονεκτήματα όσον αφορά τη χαμηλή πυκνότητα ισχύος και τους κινδύνους που συνδέονται με τη χρήση του υδρογόνου.

Ο εξηλεκτρισμός θα πρέπει να εξεταστεί από δύο διαφορετικές οπτικές. Από τη μία, τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες ενδέχεται να πρέπει να συνδεθούν σε **δίκτυο ηλεκτροδότησης από ξηράς** κατά τη φόρτωση ή εκφόρτωση του φορτίου τους. Η διαδικασία αυτή συνδέεται με κινδύνους στη διασύνδεση μεταξύ πλοίου και σταθμού φόρτισης από ξηράς. Κατόπιν αιτήματος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο EMSA καταρτίζει οδηγίες για την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς, οι οποίες αφορούν κυρίως τον λιμένα, ενώ ο ΔΝΟ καταρτίζει κατευθυντήριες γραμμές που επικεντρώνονται στο πλοίο. Η δεύτερη οπτική εξετάζει την **εγκατάσταση μπαταριών ως πρωτογενούς πηγής ενέργειας στα πλοία**. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να εξεταστούν συγκεκριμένοι κίνδυνοι και μέτρα ασφάλειας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή

ζήτησε από τον EMSA να αρχίσει να επεξεργάζεται το θέμα αυτό από κοινού με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Η μετάβαση σε εναλλακτικά καύσιμα δεν περιορίζεται στις θαλάσσιες μεταφορές. Στροφή προς τη βιωσιμότητα θα σημειωθεί και στις χερσαίες μεταφορές προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι για τις εκπομπές. Στην ΕΕ, τα **οχήματα που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα αυξήθηκαν κατά 29 %** μεταξύ του 2019 και του 2021, γεγονός που σημαίνει ότι τόσο τα επιβατηγά όσο και τα φορτηγά πλοία πρέπει να προετοιμαστούν για τον μετριασμό των κινδύνων που συνεπάγεται για την ασφάλεια η μεταφορά οχημάτων αυτού του τύπου.

Νέες εξελίξεις: ασφάλεια και ψηφιακή μετάβαση

Η έκδοση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών πλοίων έχει τη δυνατότητα να αποφέρει σημαντικά οφέλη αποδοτικότητας. Κάτι τέτοιο συνεπάγεται ότι οι επιθεωρητές αφιερώνουν λιγότερο χρόνο στον έλεγχο των εγγράφων επί του πλοίου, με αποτέλεσμα να μπορούν να επικεντρωθούν στην κατάσταση του πλοίου.

Η αυξημένη χρήση ψηφιακών, ενοποιημένων και αυτοματοποιημένων συστημάτων στα πλοία συνδέεται με κινδύνους στον κυβερνοχώρο οι οποίοι ενδέχεται να επηρεάσουν την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων. Γενικά, η ασφάλεια στον κυβερνοχώρο αφορά την προστασία των ψηφιακών υπηρεσιών από σκόπιμες επιθέσεις. Ωστόσο, οι ψηφιακές υπηρεσίες επί των πλοίων είναι δυνατόν να απειληθούν από ακούσιες, καλοπροαίρετες ενέργειες, οι οποίες μπορούν να επηρεάσουν τη συνολική ασφάλειά τους. Παραδείγματα αυτού του είδους θα μπορούσαν να είναι η αστοχία κατά τη συντήρηση λογισμικού και η αδυναμία διόρθωσης. Παρόλο που είναι πλέον υποχρεωτική η συμπερίληψη των κυβερνοκινδύνων στο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του πλοίου, ο κλάδος και οι εθνικές αρχές είναι δυνατόν να συναντήσουν δυσκολίες κατά την εφαρμογή και τον έλεγχο των μέτρων για την αντιμετώπιση αυτών των κινδύνων επί των πλοίων.

Νέες εξελίξεις: ασφάλεια και αυτονομία

Η αυτοματοποίηση κερδίζει έδαφος στον χώρο της ναυτιλίας συνεπιφέροντας διαφοροποιήσεις όσον αφορά τα επίπεδα αυτονομίας των πλοίων. Τα αυτόνομα πλοία προσφέρουν νέες ευκαιρίες στον κλάδο, αλλά δημιουργούν επίσης προκλήσεις (καθώς διαθέτουν συστήματα λήψης αποφάσεων τα οποία αντικαθιστούν τη διαδικασία λήψης κρίσιμων αποφάσεων από το πλήρωμα για την αποφυγή συγκρούσεων, την αντίδραση σε δυσμενείς μετεωρολογικές συνθήκες και την αποφυγή τους, την αντιμετώπιση των κινδύνων για την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο κ.λπ.). Η έλλειψη κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου (ορολογία, ευθύνη, πρότυπα κ.λπ.) ενδέχεται προς το παρόν να παρεμποδίσει την αυξανόμενη αυτοματοποίηση των πλοίων. Παρ' όλα αυτά, η διαδικασία αυτοματοποίησης αναμένεται να είναι σταδιακή. Είναι πιθανό ότι, κατά τη διάρκεια των πρώτων ετών λειτουργίας της, τηλεχειριζόμενα, άκρως αυτόνομα πλοία θα πλέουν στις ίδιες διαδρομές και θα προσεγγίζουν τους ίδιους λιμένες με τα παραδοσιακά επανδρωμένα πλοία. Προκλήσεις οι οποίες είναι δύσκολο να προβλεφθούν ενδέχεται να προκύψουν όσον αφορά, μεταξύ άλλων, τις επιθεωρήσεις, τους ελιγμούς στη θάλασσα και στους λιμένες, την παρακολούθηση της υβριδικής κυκλοφορίας και τα προσόντα και τις δεξιότητες του προσωπικού του πλοίου και του προσωπικού ξηράς.

Συμπεράσματα

Συνολικά, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η ΕΕ έχει αναπτύξει ένα εύρωστο σύστημα ασφάλειας στη θάλασσα. Στο μέλλον θα βρεθούμε αντιμέτωποι με πολλές προκλήσεις, αλλά ένα είναι βέβαιο —η χαλάρωση των προσπαθειών μας στον τομέα της ασφάλειας δεν μπορεί να αποτελέσει επιλογή. Αντιθέτως, για να αποφευχθεί η επιστροφή σε εποχές πλημμελούς τήρησης των προτύπων ναυτιλίας οι οποίες σηματοδεύτηκαν από ατυχήματα όπως αυτά των πλοίων Erika και Prestige, η ΕΕ θα πρέπει να συνεχίσει να επενδύει στο πλαίσιο της για την ασφάλεια στη θάλασσα και να το ενισχύει.

Το κράτος σημαίας διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο, ως πρώτη γραμμή άμυνας. Ωστόσο, το μεγαλύτερο μέρος του έργου επιθεώρησης έχει ανατεθεί σε αναγνωρισμένους οργανισμούς και, ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να διασφαλιστούν η κατάλληλη παρακολούθηση και εποπτεία σε επίπεδο ΕΕ. Οι

επιδόσεις του δεύτερου επιπέδου ελέγχου, του ελέγχου από το κράτος λιμένα, είναι αξιοσημείωτες και τα σχετικά αποτελέσματα μπορούν εύκολα να αναλυθούν μέσω της πλατφόρμας πληροφοριών THETIS.

Από την άποψη του κλάδου, ο στόλος των κρατών μελών της ΕΕ συνεχίζει να αυξάνεται, μολονότι με βραδύτερο ρυθμό από ό,τι ο παγκόσμιος στόλος, και η βιομηχανία εξοπλισμού πλοίων της ΕΕ κατέχει ηγετική θέση σε παγκόσμιο επίπεδο. Παρ' όλα αυτά, τα ναυπηγεία της ΕΕ εξακολουθούν να καταγράφουν απώλειες μεριδίου αγοράς (επί του παρόντος αντιστοιχεί σε μόλις 3 % της παγκόσμιας ολικής χωρητικότητας) σε σύγκριση με την Ασία.

Όσον αφορά το ηλικιακό προφίλ, η μέση ηλικία του στόλου της ΕΕ είναι παρόμοια με εκείνη του παγκόσμιου στόλου. Η παλαιότερη κατηγορία είναι ο στόλος επιβατηγών πλοίων, με μέση ηλικία τα 28 έτη, ενώ τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και τα πλοία μεταφοράς αερίου έχουν μέση ηλικία τα 10 έτη.

Η παρουσία ναυτικών με κατάλληλα προσόντα είναι απαραίτητη ώστε να εξασφαλίζεται η ασφάλεια των λειτουργιών των πλοίων και έχει ζωτική σημασία για το μέλλον του ναυτιλιακού τομέα. Ωστόσο, οι ηλικίες των ναυτικών αυξάνονται και η πρόσληψη και η διατήρηση του προσωπικού επί των πλοίων εξακολουθούν να αποτελούν πρόκληση για το μέλλον. Ταυτόχρονα, οι επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα δείχνουν ότι περίπου το 25 % του συνόλου των ελλείψεων που διαπιστώνονται σχετίζονται με τον ανθρώπινο παράγοντα.

Όσον αφορά την ασφάλεια των πλοίων, ο αριθμός των ατυχημάτων παρουσιάζει σταθερή τάση, με σημαντική μείωση το 2020, πιθανότατα λόγω των επιπτώσεων της νόσου COVID-19 στη θαλάσσια κίνηση. Η τρωτότητα των αλιευτικών σκαφών, τα μεγάλα επιβατηγά πλοία και οι πυρκαγιές σε επιβατηγά πλοία go-go και σε πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αποτελούν ορισμένες από τις μεγαλύτερες προκλήσεις που απομένει να αντιμετωπιστούν.

Οι προσπάθειες να επιτευχθούν οι στόχοι για τις εκπομπές στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας θα πρέπει να συνδυαστούν με προσπάθειες για τη διατήρηση της ασφάλειας των πλοίων, δεδομένου ειδικότερα ότι η χρήση νέων καυσίμων (υδροποιημένο φυσικό αέριο, υδρογόνο, υγραέριο, μεθάνολ, αμμωνία και βιοκαύσιμα) και τεχνολογιών παροχής ισχύος (μπαταρίες και κυψέλες καυσίμου) συνδέεται με κινδύνους για την ασφάλεια.

Η ψηφιακή μετάβαση έχει τη δυνατότητα να αποφέρει νέες βελτιώσεις της αποδοτικότητας, με τα ηλεκτρονικά πιστοποιητικά των πλοίων και τις ηλεκτρονικές ετικέτες για τον εξοπλισμό πλοίων να αποτελούν δύο πιθανά μελλοντικά οφέλη. Η αυξημένη αυτοματοποίηση είναι επίσης βέβαιο ότι θα ωφελήσει τον ναυτιλιακό κλάδο διανοίγοντας μεγαλύτερες ευκαιρίες. Ωστόσο, η αυτοματοποίηση μπορεί επίσης να δημιουργήσει μια νέα σειρά προκλήσεων για την ασφάλεια, καθώς και ανάγκες για επικαιροποίηση της εκπαίδευσης και των προσόντων του πληρώματος.

Συνολικά, κατά τα επόμενα έτη θα σημειωθούν πολλές εξελίξεις οι οποίες θα επηρεάσουν την ασφάλεια στη θάλασσα στην ΕΕ. Ο EMSA θα συνεχίσει να στηρίζει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα κράτη μέλη, τον κλάδο και άλλους σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς με σκοπό την ενίσχυση της ασφάλειας κατά τις επόμενες δεκαετίες, όπως και κατά τα πρώτα είκοσι χρόνια της ύπαρξής του.



Επικοινωνήστε με την ΕΕ

Αυτοπροσώπως

Σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση υπάρχουν εκατοντάδες κέντρα πληροφόρησης Europe Direct. Μπορείτε να βρείτε τη διεύθυνση του πλησιέστερου σε εσάς κέντρου στην ηλεκτρονική διεύθυνση: https://european-union.europa.eu/contact-eu_en

Τηλεφωνικά ή μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου

Η Europe Direct είναι μια υπηρεσία που απαντά στις ερωτήσεις σας σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Μπορείτε να επικοινωνείτε με αυτήν την υπηρεσία:

- καλώντας χωρίς χρέωση τον αριθμό: 00 800 6 7 8 9 10 11 (ορισμένα δίκτυα τηλεφωνίας ενδέχεται να χρεώνουν τις κλήσεις αυτές)
- καλώντας τον αριθμό: +32 22999696
- μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στη διεύθυνση: https://european-union.europa.eu/contact-eu_en

Βρείτε πληροφορίες σχετικά με την ΕΕ

Στο διαδίκτυο

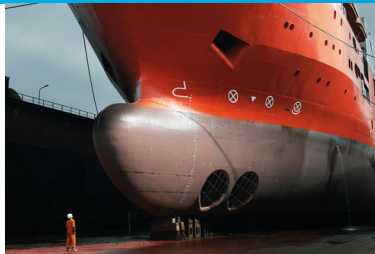
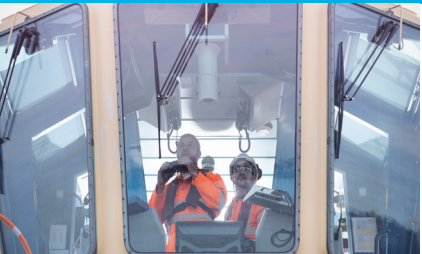
Информация за Европейския съюз на всички официални езици на ЕС е достъпна на уебсайта Europa на адрес: <https://europa.eu> публикации на ЕС Можете да изтеглите или поръчате безплатни и платени публикации на ЕС на адрес: <https://op.europa.eu/publications>. Множество безплатни публикации могат да бъдат получени, като се свържете с Europe Direct или местния информационен център (вж. https://european-union.europa.eu/contact-eu_en).

Στη νομοθεσία της ΕΕ και σε σχετικά έγγραφα

Για πρόσβαση σε νομικές πληροφορίες της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένου του συνόλου της ενωσιακής νομοθεσίας από το 1952 σε όλες τις επίσημες γλώσσες, μεταβείτε στον ιστότοπο EUR-Lex, στην ακόλουθη διεύθυνση: <http://eur-lex.europa.eu>

Στα δημόσια δεδομένα από την ΕΕ

Η Πύλη Δημόσιων Δεδομένων της ΕΕ (<http://data.europa.eu/euodp>) παρέχει πρόσβαση σε σύνολα δεδομένων από την ΕΕ. Μπορείτε να τηλεφορτώσετε και να χρησιμοποιήσετε τα δεδομένα δωρεάν για εμπορικούς και μη εμπορικούς σκοπούς.



ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) είναι ένας από τους αποκεντρωμένους οργανισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο Οργανισμός έχει την έδρα του στη Λισαβόνα της Πορτογαλίας και αποστολή του είναι η διασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας ναυσιπλοΐας, ναυτικής ασφάλειας και πρόληψης και αντιμετώπισης της ρύπανσης που προέρχεται από πλοία καθώς και της αντιμετώπισης της ρύπανσης της θάλασσας που προκαλείται από εγκαταστάσεις πετρελαίου και φυσικού αερίου. Γενικός στόχος του είναι η προαγωγή ενός ασφαλούς, καθαρού και οικονομικά βιώσιμου ναυτιλιακού τομέα στην ΕΕ.

Για περισσότερες πληροφορίες

Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249-206 Lisboa
Portugal

Τηλ. +351 21 1209 200 / Φαξ +351 21 1209 210
emsa.europa.eu / Twitter: @EMSA_Lisbon