



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ:

“Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (EMSA)”

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ: ΒΑΓΓΕΛΑΤΟΥ ΕΙΡΗΝΗ

ΕΠΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΙΔΕΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

Α.Γ.Μ: 3629

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 2019

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ



ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΘΕΜΑ: "Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφαλείας της Ναυσιπλοΐας"

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΙΔΕΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ: ΒΑΓΓΕΛΑΤΟΥ ΕΙΡΗΝΗΣ

Α.Μ.: 3629

ΗΜ/ΝΙΑ ΑΝΑΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: 09/05/2017

ΗΜ/ΝΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότητα</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
<i>ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ</i>				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	3
2. ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ.....	4
3. ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ.....	5
4. ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ.....	6
<i>ΤΜΗΜΑ Α' : Επιχειρησιακές Υπηρεσίες</i>	
<i>A.1 Ανθρώπινο Δυναμικό και Εσωτερική Υποστήριξη</i>	
<i>A.2 Νομική και Χρηματοοικονομική Υποστήριξη</i>	
<i>A.3 Υποστήριξη Λειτουργιών</i>	
<i>ΤΜΗΜΑ Β' : Ασφάλεια και Πρότυπα</i>	
<i>B.1 Επισκέψεις και Επιθεωρήσεις</i>	
<i>B.2 Ασφάλεια του Πλοίου</i>	
<i>B.3 Περιβάλλον και οικοδόμηση ικανοτήτων</i>	
<i>ΤΜΗΜΑ Γ' : Επιχειρήσεις</i>	
<i>Γ.1 Υπηρεσίες Αντιμετώπισης της Ρύπανσης</i>	
<i>Γ.2 Αναφορές και επικοινωνία των πλοίων και των λιμένων</i>	
<i>Γ.3 Ναυτική Επιτήρηση</i>	
<i>ΤΜΗΜΑ Δ' : Ψηφιοποίηση και Ανάπτυξη Εφαρμογών</i>	
5. ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ.....	16
6. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ.....	17
7. ΠΟΙΟΥΣ ΩΦΕΛΕΙ Ο EMSA.....	17
8. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΣΤΗΝ Ε.Ε ΤΑ ΕΤΗ 2015- 2016.....	18
9. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΩΝ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 2017-2018.....	35
10. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 2017- 2018.....	38
11. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑΣ.....	65
12. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	72
13. ΠΗΓΕΣ.....	83

1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εργασία θα ασχοληθεί με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (EMSA- European Maritime Safety Agency).

Όπως είναι αναμενόμενο, μετά από κάθε σοβαρό ατύχημα στην ιστορία της Ναυτιλίας, θεσπίζεται μια νέα σύμβαση με σκοπό να αποτρέψουν παρόμοια γεγονότα. Ένα πολύ γνωστό παράδειγμα είναι η δημιουργία της Διεθνούς Σύμβασης Solas "Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (Solas '74)¹, η οποία θεσπίστηκε για πρώτη φορά μετά το τραγικό ατύχημα του υπερωκεάνιου επιβατηγού RMS Titanic το 1914.

Η ίδρυση της EMSA ωθήθηκε σε μεγάλο βαθμό από δύο ατυχήματα. Το πρώτο ήταν η πετρελαιοκηλίδα που δημιούργησε το MV Erika το 1999 στις ακτές της Γαλλίας και το δεύτερο η πετρελαιοκηλίδα που έγινε από το πετρελαιοφόρο Prestige το 2002 στις ακτές της Galicia της Ισπανίας².

Η οργάνωση αυτή ιδρύθηκε με σκοπό να επενδύσει σε πιο αποτελεσματικές μεθόδους αντιμετώπισης ατυχημάτων που έχουν μεγαλύτερο μέγεθος καθώς και στην πιο συλλογική ενέργεια και των κρατών.

Με την εργασία αυτή λοιπόν, θα αναλύσουμε τι ακριβώς διαπραγματεύεται η οργάνωση αυτή, ποιοι είναι οι στόχοι της και ποιους τρόπους και μέσα χρησιμοποιεί για να τους πετύχει.

¹ Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη δημιουργία της SOLAS βλέπε παράρτημα.

² Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τα ναυάγια βλέπε παράρτημα.

2.ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (EMSA – European Maritime Safety Agency) ιδρύθηκε το 2002 από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα κράτη της Ε.Ε , έπειτα από ορισμένα ατυχήματα που συνέβησαν στα Ευρωπαϊκά χωρικά ύδατα, όπως αυτά των πετρελαιοφόρων Erika και Prestige, καθώς και του επιβατηγού Estonia³, έκρινε σωστό να δημιουργήσει μια ειδικευμένη οργάνωση, η οποία θα είχε ως στόχο την επιτήρηση και επίβλεψη των πλοίων που βρίσκονται εντός των συνόρων της και την τυχόν πρόκληση ατυχημάτων από αυτά. Έτσι, σε αυτή την περίπτωση να μπορούν εκτελέσουν διαδικασίες σχετικά με την όσο το δυνατόν καλύτερη αντιμετώπιση του εκάστοτε συμβάντος.

Ο EMSA έχει την έδρα στην πρωτεύουσα της Πορτογαλίας, Λισσαβόνα. Το 2009 τα γραφεία μετακόμισαν σε νέες ειδικά διαμορφωμένες εγκαταστάσεις στο κέντρο της πόλης. Διευθυντής του Οργανισμού από το 2012 είναι ο Φιλανδός Markku Mylly. Το προσωπικό της αποτελείται από 250 άτομα και έχει υπό τον έλεγχό της ένα μικρό δίκτυο (στο τέλος του 2009 συνολικά 16) σκαφών ανάκτησης πετρελαίου σε ετοιμότητα.

3.ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

Ο EMSA διοικείται από εκτελεστικό διευθυντή. Εκείνος υποστηρίζεται άμεσα από μια μονάδα εκτελεστικού γραφείου, καθώς και 3 προϊσταμένους των τμημάτων, έναν σύμβουλο σε θέματα πολιτικής, έναν λογιστή και έναν συντονιστή εσωτερικού ελέγχου. Ο Οργανισμός διαθέτει 11 επιμέρους μονάδες που κατατάσσονται σε 3 τμήματα - επιχειρησιακές υπηρεσίες, ασφάλεια και πρότυπα, επιχειρήσεις.

Ο εκτελεστικός διευθυντής του EMSA λογοδοτεί σε διοικητικό συμβούλιο, το οποίο συνεδριάζει περίπου 3 φορές τον χρόνο και αποτελείται από:

- 28 κυβερνητικούς αντιπροσώπους, έναν από κάθε χώρα της ΕΕ
- 2 κυβερνητικούς αντιπροσώπους χωρίς δικαίωμα ψήφου από την Ισλανδία και τη Νορβηγία
- 4 αντιπροσώπους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής
- 4 αντιπροσώπους του ναυτιλιακού κλάδου.



Το διοικητικό συμβούλιο του EMSA συζητεί και εγκρίνει το πρόγραμμα εργασίας, τον προϋπολογισμό και τον πίνακα προσωπικού, το πολυετές σχέδιο πολιτικής και την ετήσια έκθεση σχετικά με τις επιδόσεις του οργανισμού.

4.ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

Τμήμα Α: Επιχειρησιακές Υπηρεσίες

Η αποστολή αυτού του τμήματος είναι η παροχή ποιότητας και συνεχής υποστήριξης στην οργάνωση, σχετικά με την διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού, τα νομικά, χρηματοοικονομικά και λογιστικά θέματα που προκύπτουν, το πρωτόκολλο, την σωστή οργάνωση και επίβλεψη.

Ο επικεφαλής του τμήματος δέχεται υποστήριξη από δύο λειτουργικές ομάδες: η πρώτη επιβλέπει, διοργανώνει και υπολογίζει τα έξοδα του προϋπολογισμού και η δεύτερη εξασφαλίζει τα σχετικά συμβόλαια και τις νομικές διαδικασίες.

A.1 Ανθρώπινο Δυναμικό και Εσωτερική Υποστήριξη

Το υποτίμημα αυτό ασχολείται με ότι αφορά το ανθρώπινο δυναμικό της οργάνωσης. Δηλαδή, ασχολείται με την εκτέλεση και εφαρμογή του πρωτόκολλου σχετικά με τα προνόμια και τα δικαιώματα των υπαλλήλων, με την εφαρμογή των κανόνων προσωπικού (Staff Regulations- SR) και ακόμα με την επαγγελματική εξέλιξη του προσωπικού, την πρόσληψη, την αμοιβή του και την ευημερία του.

Επίσης, το υποτίμημα είναι υποχρεωμένο να αρχειοθετεί και να διαχειρίζεται τα e-mail και οποιοδήποτε αρχείο υπάρχει, καθώς και την εκτύπωση τους σχετικά με οποιοδήποτε γεγονός της οργάνωσης.

A.2 Νομική και χρηματοοικονομική Υποστήριξη

Το δεύτερο υποτίμημα των Επιχειρησιακών Υπηρεσιών παρέχει συμβουλές στον εκτελεστικό διευθυντή σχετικά με θέματα νομικά. Δηλαδή την νομική επαλήθευση των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων και νομικών δεσμεύσεων, την σύνταξη και την ενημέρωση των σχετικών κανόνων, οδηγιών, προτύπων και διαδικασιών, τη διαχείριση του αρχείου συμβολαίων, τον εξ ορθολογισμό των διοικητικών διαδικασιών και την εισαγωγή των ηλεκτρονικών συμβάσεων.

Επίσης, τον ενημερώνει για θέματα σχετικά με τον προϋπολογισμό. Δηλαδή, για την χρηματοοικονομική επαλήθευση όλων των σχετικών συναλλαγών, για την ανάπτυξη και τη συντήρηση των εργαλείων διαχείρισης, για καταχωρήσεις τιμολογίων και για την ενημέρωση σχετικών κανόνων, κατευθυντήριων γραμμών, προτύπων και διαδικασιών.

Σε αυτό το υποτίμημα περιλαμβάνεται ακόμα και διατήρηση και η λειτουργία των εγκαταστάσεων και υποδομών του EMSA, συμπεριλαμβανομένων των θεμάτων ασφαλείας και περιβάλλοντος.

A.3 Υποστήριξη Λειτουργιών

Η αποστολή αυτής της μονάδας είναι να καθορίσει και να εφαρμόσει στρατηγική, αρχιτεκτονική καθώς και υπηρεσίες και πολιτικές για την ασφαλή και αξιόπιστη ανάπτυξη και λειτουργία των ναυτιλιακών και εταιρικών εφαρμογών της EMSA, με σκοπό να μπορέσουν να αυξήσουν την επιχειρηματική τους αποδοτικότητα και να υποστηρίξουν ενεργά και γρήγορα τις εξελισσόμενες επιχειρηματικές ανάγκες.

Τμήμα Β : Ασφάλεια και Πρότυπα

Το τμήμα Β είναι υπεύθυνο για την τεχνική και επιστημονική βοήθεια προς την επιτροπή και τα κράτη-μέλη για την ορθή ανάπτυξη και εφαρμογή της νομοθεσίας της Ε.Ε σχετικά με την ασφάλεια στη ναυτιλία, στη θάλασσα, την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία. Μέσω επισκέψεων και επιθεωρήσεων ελέγχει αν γίνεται σωστή εφαρμογή της νομοθεσίας της Ε.Ε.

Τμήμα Β.1: Επιθεωρήσεις και Επισκέψεις

Η μονάδα αυτή είναι υπεύθυνη για τις δραστηριότητες στους τομείς των προτύπων για τους ναυτικούς, της ασφάλειας στη θάλασσα, των επισκέψεων στα κράτη-μέλη και της ανάλυσης για την παρακολούθηση και την παροχή υποστήριξης στις εφαρμογές της νομοθεσίας της Ε.Ε για τη ναυτιλία.

B.1.1 Συμμόρφωση με τους κανόνες

Το υποτμήμα αυτό φροντίζει για τις επισκέψεις στα κράτη-μέλη, τη λειτουργία και την οργάνωση των συστημάτων που εφαρμόζονται για την επιχειρησιακή εκτέλεση των κανονισμών και των οδηγιών της Ε.Ε σχετικά με τη ναυτιλία, σε στενή συνεργασία με τις επιχειρησιακές μονάδες του EMSA που έχουν ειδική αρμοδιότητα για τα σχετικά νομοθετικά μέσα.

B.1.2 Πρότυπα για τους ναυτικούς

Το δεύτερο υποτμήμα είναι υπεύθυνο για τις επισκέψεις και επιθεωρήσεις στα κράτη-μέλη και σε τρίτες χώρες. Είναι επίσης υπεύθυνο για τη συντήρηση και την ενίσχυση του STCW-IS, δηλαδή του συστήματος πληροφοριών που αποθηκεύει πληροφορίες σχετικά με τα πιστοποιητικά και τις θεωρήσεις αναγνώρισης. Τέλος, είναι υπεύθυνο για την συνδρομή προς την Επιτροπή και τα κράτη-μέλη σχετικά με τα θέματα της STCW³.

³ Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την STCW βλέπε παράρτημα.

B.1.3 Ναυτιλιακή Ασφάλεια

Το τρίτο υποτιμήμα ασχολείται με την παροχή τεχνικής βοήθειας στην επιτροπή και στην εποπτεύουσα αρχή που έχει οριστεί από την Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών⁴ κατά την παρακολούθηση της εφαρμογής, από μέρους των κρατών-μελών, των απαιτήσεων ασφαλείας στη θάλασσα, για την ενίσχυση της ασφαλείας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.

B.1.4 Ανάλυση και Αξιολόγηση

Το τελευταίο υποτιμήμα έχει την ευθύνη για τις αναλύσεις και εκτιμήσεις σχετικά με τη συνολική εφαρμογή των κανονισμών και των οδηγιών για τα θαλάσσια ύδατα σε όλα τα κράτη-μέλη. Ακολουθεί μια ολιστική προσέγγιση, σε στενή συνεργασία με τις μονάδες/τομείς που έχουν την ευθύνη για τον συγκεκριμένο τομέα της νομοθεσίας και βασίζεται στις επισκέψεις που πραγματοποιεί ο EMSA και στις διαθέσιμες πληροφορίες στο εσωτερικό του οργανισμού. Η ανάλυση στοχεύει στο προσδιορισμό των ευρημάτων, στην κατάρτιση σχετικών διδαγμάτων και στη διευκόλυνση της διάδοσης ορθών εργασιακών πρακτικών.

Τμήμα B.2: Ασφάλεια του πλοίου

Η μονάδα B.2 είναι υπεύθυνη για την παροχή τεχνικής βοήθειας σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια των πλοίων, τον εξοπλισμό των πλοίων, την ταξινόμηση των εταιρειών και τη διεύρυνση ατυχημάτων.

B.2.1 Ασφάλεια πλοίου και εξοπλισμός θαλάσσης

Το υποτιμήμα αυτό παρέχει τεχνικές συμβουλές στα κράτη μέλη και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την εφαρμογή και την ανάπτυξη της νομοθεσίας της Ε.Ε σχετικά με τον εξοπλισμό των πλοίων και τα πρότυπα ασφαλείας των πλοίων. Βοηθά την Επιτροπή και τα κράτη-μέλη σε διάφορα θέματα σχετικά με την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων, τα αλιευτικά σκάφη, την ασφάλεια χύδην φορτίου, τη διαχείριση της ασφαλείας και την πιστοποίηση του εξοπλισμού των πλοίων. Η δραστηριότητα περιλαμβάνει εργασίες όπως :την υποστήριξη των κρατών-μελών και της Επιτροπής για εργασίες στο πλαίσιο του Δ.Ν.Ο⁵ σχετικά με θέματα αρμοδιότητας της Ε.Ε, την ανάθεση μελετών (π.χ. σχετικά με το αποδεκτό επίπεδο κίνδυνου των επιβατηγών πλοίων σε σχέση με τα στερεότυπα των ζημιών).

⁴ Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την ΕΦΤΑ βλέπε παράρτημα.

⁵ Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τον Δ.Ν.Ο βλέπε παράρτημα.

B.2.2 Κοινότητες κατάταξης

Το υποτμήμα αυτό διενεργεί επιθεωρήσεις των νηογνομόνων που διερευνούν και πιστοποιούν πλοία στο διεθνές εμπόριο και που ενεργούν ως αναγνωρισμένοι οργανισμοί εξ ονόματος των κρατών μελών. Αυτές οι επιθεωρήσεις διεξάγονται σε παγκόσμιο επίπεδο και τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων αποτελούν σημαντική συνεισφορά για την τακτική αξιολόγηση εκ μέρους της Επιτροπής των εν λόγω οργανισμών.

B.2.3 Επιθεώρηση ατυχημάτων

Το υποτμήμα αυτό είναι υπεύθυνο για την τεχνική βοήθεια σχετικά με τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Είναι επίσης υπεύθυνη για τη συντήρηση και την ενίσχυση του EMCIP, της Ευρωπαϊκής πλατφόρμας πληροφοριών για τα θαλάσσια ατυχήματα, ένα εργαλείο για την αποθήκευση και την ανάλυση των δεδομένων ατυχημάτων και των εκθέσεων ερευνών που παρέχουν τα κράτη μέλη.

Τμήμα Β.3 : Περιβάλλον και οικοδόμηση ικανοτήτων

Το τμήμα αυτό είναι υπεύθυνο για την παροχή τεχνικής βοήθειας και στατιστικών στοιχείων στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη σχετικά με θέματα εφαρμογής και επιβολής, καθώς και πιθανές τροποποιήσεις της νομοθεσίας της ΕΕ σχετικά με τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα, την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία και την προστασία του περιβάλλοντος . Είναι επίσης αρμόδιο για δραστηριότητες κατάρτισης και ανάπτυξης ικανοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της βοήθειας προς τις χώρες της διεύρυνσης και των δικαιούχων της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας (ΕΠΓ). Επίσης φιλοξενεί τη Μονάδα Διαχείρισης της EQUASIS⁶.

B.3.1 Εκπαίδευση και συνεργασία

Το υποτμήμα αυτό παρέχει κατάρτιση και τεχνική βοήθεια στα κράτη μέλη της ΕΕ, την Ισλανδία και τη Νορβηγία μέσω σεμιναρίων, εκπαιδευτικών συναντήσεων, ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών και ηλεκτρονικής μάθησης με στόχο την περαιτέρω βελτίωση της αποτελεσματικής και εναρμονισμένης εφαρμογής της σχετικής ναυτικής νομοθεσίας της ΕΕ. Επίσης, παρέχει κατάρτιση και τεχνική βοήθεια στις χώρες της διεύρυνσης και στις δικαιούχους χώρες της ευρωπαϊκής γειτονικής πολιτικής (ΕΠΓ) μέσω του SAFEMED III και του TRACECA II.

⁶ Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την Μονάδα EQUASIS βλέπε παράρτημα.

B.3.2 Θαλάσσιο περιβάλλον και Έλεγχος Κράτους Λιμένα

Η μονάδα αυτή παρέχει τεχνική και επιστημονική βοήθεια στην Επιτροπή και στα κράτη μέλη στον τομέα της πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία και της προώθησης της βιώσιμης ναυτιλίας. Περιλαμβάνει την ανάπτυξη, την εφαρμογή και την επιβολή της υφιστάμενης ή της προτεινόμενης διεθνούς και κοινοτικής νομοθεσίας (π.χ. εγκαταστάσεις λιμενικών απορριμμάτων, ελαχιστοποίηση των αποβλήτων επί πλοίων, ανακύκλωση πλοίων, ατμοσφαιρική ρύπανση (SO_x, NO_x), εναλλακτικές μεθόδους μείωσης των εκπομπών, εναλλακτικά καύσιμα και καθαρότερη ισχύς, εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, διαχείριση των υδάτων ερματισμού, διήθηση από αντιρρυπαντικές βαφές, κυρώσεις για τη ρύπανση από πλοία και κανόνες περί ευθύνης και αποζημίωσης).

Είναι επίσης υπεύθυνο για την τεχνική βοήθεια σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2009/16 / ΕΚ όπως τροποποιήθηκε (έλεγχος από το κράτος του λιμένα). Αυτό περιλαμβάνει τη συμμετοχή σε όλα τα όργανα του μνημονίου συμφωνίας του Παρισιού για τον έλεγχο του κράτους του λιμένα.

B.3.3 Υποστήριξη Επιθεώρησης Πλοίου

Το επόμενο υποτμήμα είναι υπεύθυνο για την ανάπτυξη, τη φιλοξενία και τη συντήρηση εργαλείων υποστήριξης της εφαρμογής και παρακολούθησης της σχετικής νομοθεσίας της ΕΕ και των δραστηριοτήτων επιθεώρησης πλοίων, όπως οι THETIS, THETIS-EU, THTIS-MRV, RuleCheck και MaKCs, η πλατφόρμα eLearning. Είναι επίσης υπεύθυνο για την ανάλυση και τη διάδοση πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια και το περιβάλλον που σχετίζονται με τα πλοία και τις δραστηριότητές τους, χρησιμοποιώντας τα διαθέσιμα εσωτερικά εργαλεία και την παραγωγή αντικειμενικών, αξιόπιστων και σχετικών στατιστικών στοιχείων και ανάλυσης τάσεων προς όφελος του Οργανισμού, την Επιτροπή, τα κράτη μέλη και τη ναυτιλιακή κοινότητα γενικότερα.

Τμήμα Γ: Επιχειρήσεις

Το Τμήμα αυτό παρέχει επιχειρησιακή βοήθεια στα κράτη μέλη και στην Επιτροπή στον τομέα της ετοιμότητας και της αντιμετώπισης της ρύπανσης στη θάλασσα από πλοία και εγκαταστάσεις πετρελαίου και φυσικού αερίου. Επιπλέον, το Τμήμα Γ διευκολύνει την τεχνική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής στον τομέα της υποβολής εκθέσεων σχετικά με τα πλοία και τα λιμάνια και για θαλάσσια επιτήρηση στη θάλασσα. Διατηρούνται και αναπτύσσονται ορισμένα συστήματα (π.χ. SafeSeaNet, CleanSeaNet, αναγνώριση και παρακολούθηση μεγάλης εμβέλειας) για να προσφέρουν υπηρεσίες θαλάσσιας πληροφόρησης από κυβερνήσεις σε κυβερνήσεις. Αυτό περιλαμβάνει μια πλατφόρμα ολοκληρωμένων θαλάσσιων υπηρεσιών πληροφόρησης, προσαρμοσμένη στις απαιτήσεις των χρηστών.

Το Τμήμα αποτελείται από τέσσερις μονάδες και έχει επίσης ένα οριζόντιο κελί "συντονισμού και καινοτομίας".

Τμήμα Γ.1 Υπηρεσίες αντιμετώπισης της ρύπανσης

Η μονάδα Γ1 παρέχει στα κράτη μέλη και στην Επιτροπή τεχνική, επιχειρησιακή και επιστημονική βοήθεια στον τομέα της ακούσιας ή εκούσιας θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία και εγκαταστάσεις πετρελαίου και φυσικού αερίου και, εφόσον ζητηθεί, παρέχει υποστήριξη κατά τρόπο οικονομικά αποδοτικό στην καταπολέμηση της ρύπανσης μηχανισμών των κρατών μελών. Η μονάδα Γ1 συμμετέχει στις τεχνικές συνεδριάσεις των περιφερειακών συμφωνιών κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής.

Γ.1.1 Συνεργασία και πληροφορίες

Το υποτμήμα αυτό αναπτύσσει και συντονίζει τις δραστηριότητες συνεργασίας στον τομέα της ετοιμότητας και της αντίδρασης στη θαλάσσια ρύπανση, για τις υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, τα κράτη μέλη της ΕΕ και άλλους συναφείς οργανισμούς. Συγκεκριμένα, συλλέγονται και διαδίδονται επιστημονικές και τεχνικές πληροφορίες σχετικά με τις επιλογές στην αντίδραση πετρελαιοκηλίδας, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης χημικών ουσιών διασποράς. Το σχέδιο δράσης για τα επικίνδυνα και επιβλαβή χημικά (HNS) του EMSA υλοποιείται μέσω δραστηριοτήτων όπως η διατήρηση του δικτύου MAR-ICE και η παροχή εργαλείων υποστήριξης λήψης αποφάσεων για την αντιμετώπιση της ρύπανσης.

Γ.1.2 Διαχείριση συμβάσεων και προγραμματισμός

Το δεύτερο υποτμήμα διαχειρίζεται και αναπτύσσει τις συμβάσεις που είναι αναγκαίες για τη δημιουργία των υπηρεσιών αντίδρασης στην πετρελαιοκηλίδα του EMSA για τα ευρωπαϊκά ύδατα, αντιμετωπίζοντας τυχόν οικονομικές και νομικές πτυχές που σχετίζονται με τη σύμβαση. Αυτό επιτυγχάνεται μέσω της ανάπτυξης και του συντονισμού των σύνθετων διαδικασιών δημόσιων συμβάσεων, καθώς και των συνεχών αναθεωρήσεων και της επικαιροποίησης του δημοσιονομικού και πολυετούς δημοσιονομικού σχεδιασμού.

Γ.1.3 Υποστήριξη Απάντησης

Τα καθήκοντα αυτού του υποτμήματος περιλαμβάνουν: συμμετοχή σε διεθνείς ασκήσεις αντίδρασης σε πετρελαιοκηλίδα, εκπαίδευση βάσει συμβάσεων και επαλήθευση της ετοιμότητας των ρυθμίσεων, διεξαγωγή μελετών σχετικά με την τεχνική και επιχειρησιακή κατάσταση του δικτύου των πλοίων και την εφαρμογή βελτιώσεων, όπου ενδείκνυται. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή παρέχουν, κατόπιν αιτήματος, τεχνική και επιστημονική βοήθεια για την υποστήριξη των ενεργειών απόρριψης, είτε επιτόπου είτε εξ αποστάσεως. Η βοήθεια αυτή μπορεί να αποτελείται από σκάφη ανάκτησης πετρελαίου, εξειδικευμένο εξοπλισμό αντίδρασης πετρελαιοκηλίδας ή / και διασκορπιστικά.

Τμήμα Γ.2 Αναφορά σκαφών και λιμένων

Η αποστολή της Μονάδας Γ.2 είναι να εξασφαλίσει την αποτελεσματική λειτουργία, την παρακολούθηση και την εξέλιξη των δομικών στοιχείων του συστήματος πληροφοριών της ΕΕ για την κυκλοφορία των πλοίων, όπως το SafeSeaNet και τον εντοπισμό και την παρακολούθηση των πλοίων μεγάλης εμβέλειας (LRIT) όπως η περαιτέρω ανάπτυξη της ηλεκτρονικής διαβίβασης των διατυπώσεων υποβολής δηλώσεων, μεταξύ άλλων μέσω του Εθνικού Ενιαίου Παραθύρου (NSW) και του eManifest.

Γ.2.1 Αναφορά πλοίου και λιμένα

Το υποτμήμα αυτό συνεργάζεται με τα κράτη μέλη και τα θεσμικά όργανα της ΕΕ για την εφαρμογή, διατήρηση και ανάπτυξη των πρωτοβουλιών της ΕΕ για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας των πλοίων στους τομείς που καλύπτονται από την οδηγία 2002/59 / ΕΚ (όπως τροποποιήθηκε) και την οδηγία 2010/65 / ΕΕ μέσω της συνεργασίας με τα κράτη μέλη για τη λειτουργία του SafeSeaNet, του Κέντρου δεδομένων Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αναγνώριση και παρακολούθηση της συνεργασίας μεγάλων αποστάσεων (EU LRIT CDC) και της διεθνούς ανταλλαγής δεδομένων LRIT (LRIT IDE). Επιπλέον, παρέχεται βοήθεια στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στα κράτη μέλη για τα θέματα LRIT στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ). Το τμήμα είναι επίσης υπεύθυνο για την τεχνική εφαρμογή της οδηγίας σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής εκθέσεων και ιδίως για την ενίσχυση της NSW, την ανάπτυξη του eManifest, τις αξιολογήσεις από ομότιμους, τις επισκέψεις στα κράτη μέλη στον τομέα του VTΜIS. Το τμήμα συνεργάζεται με την Επιτροπή και την EUROSTAT για την ανάπτυξη ναυτικών στατιστικών και συντονίζει τα προγράμματα κατάρτισης που σχετίζονται με όλες τις εφαρμογές θαλάσσιων πληροφοριών του Τμήματος Γ.

Γ.2.2 Υπηρεσίες υποστήριξης ναυτιλίας

Το ΜSΣ παρέχει μια λειτουργική και τεχνική υπηρεσία 24 ώρες το 24ωρο, με την ευθύνη για τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας και της σταθερότητας των συστημάτων, παρακολουθώντας τη συνέχεια των εισερχόμενων και εξερχόμενων ροών δεδομένων, την αναφορά ποιότητας και τη διαχείριση περιστατικών που συνδέονται με όλες τις θαλάσσιες εφαρμογές της Υπηρεσίας. Σε περίπτωση θαλάσσιων καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, το ΜSΣ λειτουργεί ως ενιαίο σημείο επαφής για την κινητοποίηση των επιχειρησιακών υπηρεσιών του ΕΜSΑ και θα υποβάλει έκθεση στον ΕΜSΑ και στην Επιτροπή σχετικά με θαλάσσια ατυχήματα, σύμφωνα με το σχέδιο έκτακτης ανάγκης του ΕΜSΑ.

Τμήμα Γ.3 Ναυτική επιτήρηση

Αυτή η μονάδα έχει δύο κύριες δραστηριότητες:

- 1) Διαχείριση των σημερινών απαιτήσεων και των πιθανών εξελίξεων των υπηρεσιών θαλάσσιας πληροφόρησης που παρέχονται μέσω του Οργανισμού σε διάφορους (θεσμικούς) χρήστες.
- 2) Διαχείριση της προμήθειας και καθημερινών λειτουργιών της συνεισφοράς δεδομένων των παρατηρητών της γης από τους δορυφόρους και τα συστήματα αεροναυτιλιακών συστημάτων με τηλεχειρισμό στις προοπτικές θαλάσσιας ενημέρωσης του Οργανισμού.

Γ.3.1 Θεσμικές Υπηρεσίες

Το υποτμήμα είναι υπεύθυνο για την επιχειρηματική διαχείριση του σημερινού φάσματος των υπηρεσιών θαλάσσιας πληροφόρησης που παρέχονται σε διαφορετικές κοινότητες χρηστών. Η συνεχιζόμενη ανάπτυξη των υπηρεσιών ενεργοποιείται μέσω της επαφής με τα ενδιαφερόμενα μέρη, της συλλογής και της μετάφρασης των απαιτήσεων των επιχειρήσεων / δεδομένων τους σε λειτουργικές προδιαγραφές.

Γ.3.2 Υπηρεσίες παρατήρησης Γης

Το υποτμήμα αυτό είναι υπεύθυνο για τη γενική προμήθεια και την καθημερινή παροχή του εκτεταμένου χαρτοφυλακίου δορυφορικών δεδομένων γεωσκόπησης, όπως προέρχεται από το ραντάρ σύνθεσης και τους οπτικούς δορυφόρους, για την υποστήριξη των επιχειρησιακών απαιτήσεων πολλών κοινοτήτων θαλάσσιων χρηστών. Αυτό το τμήμα διαχειρίζεται το CleanSeaNet, την ευρωπαϊκή υπηρεσία ανίχνευσης και παρακολούθησης των πετρελαιοκηλίδων, καθώς και την εφαρμογή των Υπηρεσιών Επιτήρησης Θαλάσσιων Μεταφορών του Copernicus όπως ανατέθηκε από την Επιτροπή στον Οργανισμό.

Γ.3.3 Υπηρεσίες RPAS

Το υποτμήμα αυτό είναι υπεύθυνο για τη γενική προμήθεια και καθημερινή παροχή δεδομένων βασισμένων στο Σύστημα Απομαγνητοφώνησης Αεροσκάφους, όπως προέρχεται από εικόνες και ροή βίντεο, για την υποστήριξη των επιχειρησιακών απαιτήσεων πολλών κοινοτήτων θαλάσσιων χρηστών. Αυτός είναι ένας νέος τεχνικός τομέας και θα ξεκινήσει με την υποστήριξη για την ανίχνευση και παρακολούθηση πετρελαιοκηλίδων (CleanSeaNet), την παρακολούθηση των εκπομπών πηγών πλοίων (ανίχνευση SOx) καθώς και την ανίχνευση δοχείων. Η επιχειρησιακή υποστήριξη RPAS σε άλλες υπηρεσίες παραδόθηκε για χρήση το 2017.

Τμήμα Δ: Ψηφιοποίηση και Ανάπτυξη Εφαρμογών

Οι εφαρμογές του EMSA εξελίσσονται ολοένα και περισσότερο, ώστε να καταστούν ένα ενοποιημένο, ολοκληρωμένο οικοσύστημα θαλάσσιων πληροφοριών, ενώ η μονάδα Δ οργανώνει την αρχιτεκτονική του συστήματος εφαρμογών, την παράδοση και την επικύρωση των συστημάτων EMSA. Η μονάδα είναι υπεύθυνη για: τον κύκλο ζωής των εφαρμογών, τον συντονισμό με τις επιχειρησιακές μονάδες (Τμήμα Β, Γ), τον συντονισμό με τις επιχειρήσεις (Μονάδα Γ.2.2 - Υπηρεσίες Θαλάσσιας Υποστήριξης), τις τεχνικές προδιαγραφές και τεχνικές διαβουλεύσεις και τον συντονισμό των αναθετουσών εταιρειών. Είναι επίσης υπεύθυνη για τον σχεδιασμό ολοκληρωμένων υπηρεσιών, διευκολύνοντας τον διάλογο με τα κράτη μέλη και συντονίζοντας την ανάπτυξη ολοκληρωμένων συστημάτων ναυτιλίας τόσο σε επιχειρησιακό όσο και σε τεχνικό επίπεδο.

Δ.1 Ολοκληρωμένος σχεδιασμός υπηρεσιών

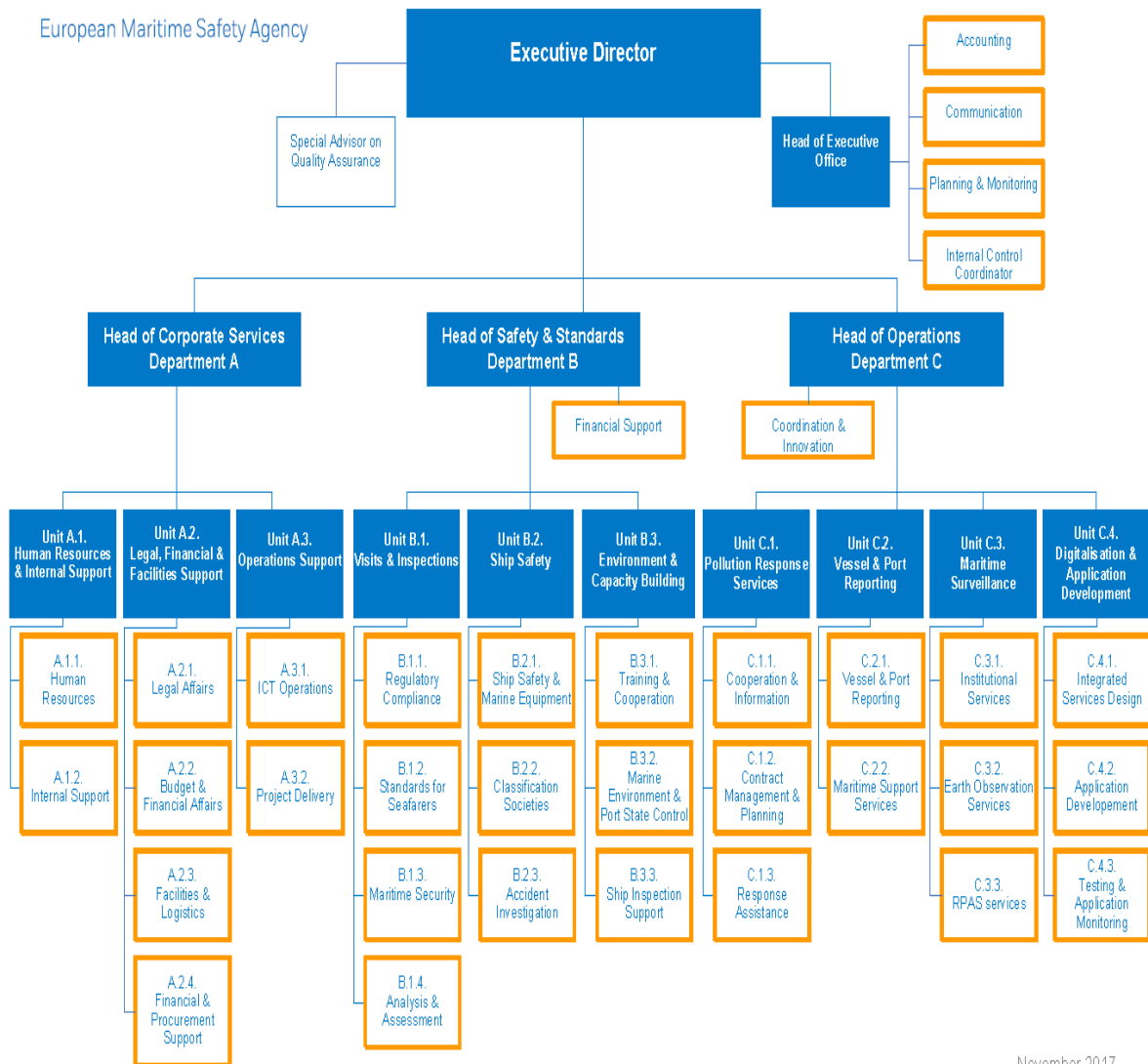
Το τμήμα Δ.1 είναι υπεύθυνο για τη συντονισμένη διαχείριση των απαιτήσεων των χρηστών για ολοκληρωμένες θαλάσσιες υπηρεσίες (IMS) και για τη διασφάλιση της καταλληλότητας, της επικαιρότητας και της προσαρμογής των θαλάσσιων υπηρεσιών του EMSA που σχετίζονται με τις ανάγκες των χρηστών των κρατών μελών. Έχουν αναληφθεί εργασίες για τη συλλογή και τη μετάφραση απαιτήσεων στις προδιαγραφές λειτουργικών υπηρεσιών. Εστιάζοντας στη σωστή διαμόρφωση των νέων υπηρεσιών σύμφωνα με τις απαιτήσεις, συλλέγοντας ανατροφοδότηση των χρηστών για βελτίωση και υποστήριξη της ενσωμάτωσης των υπηρεσιών του EMSA σε άλλα ναυτικά έργα και συστήματα της ΕΕ.

Δ.2 Ανάπτυξη Εφαρμογής

Η ενότητα Δ.2 είναι υπεύθυνη για τον τεχνικό σχεδιασμό, την ανάπτυξη και τον κύκλο ζωής των αιτήσεων του EMSA. Εστιάζεται στον επανασχεδιασμό των εφαρμογών για τη στήριξη της διαλειτουργικότητάς τους στο πλαίσιο ενός ολοκληρωμένου περιβάλλοντος θαλάσσιων υπηρεσιών. Αυτό πρέπει να παρέχει ολοκληρωμένες και έγκαιρες πληροφορίες στους ναυτιλιακούς χρήστες, ενώ παράλληλα προετοιμάζεται για την εισαγωγή σύγχρονων τεχνολογιών και κλιμάκωσης για να ανταποκριθεί στις μελλοντικές απαιτήσεις απόδοσης. Το τμήμα είναι επίσης υπεύθυνο για την εισαγωγή βελτιώσεων αρχιτεκτονικής λογισμικού.

Δ.3 Δοκιμή και Παρακολούθηση Εφαρμογής

Το τμήμα Δ.3 είναι υπεύθυνο για την τεχνική και επιχειρηματική επικύρωση και επαλήθευση των αιτήσεων, τη διαχείριση εφαρμογών, την ανάπτυξη εφαρμογών και την προετοιμασία των συστημάτων παρακολούθησης εφαρμογών. Οι νέες εκδόσεις δοκιμάζονται από το τμήμα πριν προχωρήσουν στην παραγωγή. Η ενότητα λειτουργεί με διαδικασίες αυτοματοποίησης στη διαχείριση κατασκευής και δοκιμών.



November 2017

Εικόνα 1: Τμήματα Οργάνωσης

5.ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

Οι στόχοι του EMSA είναι οι εξής:

1. Να επικουρεί την Επιτροπή στην προετοιμασία της νομοθεσίας της ΕΕ στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα και της πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία
2. Να επικουρεί την Επιτροπή στην αποτελεσματική εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την ασφάλεια στη θάλασσα, ιδίως παρακολουθώντας τη γενική λειτουργία του καθεστώτος ελέγχου του κράτους λιμένα της ΕΕ,
3. Να οργανώνουν εκπαιδευτικές δραστηριότητες, να αναπτύσσουν τεχνικές λύσεις και να παρέχουν τεχνική βοήθεια σχετικά με την εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ
4. Να συμβάλλουν στην ανάπτυξη κοινής μεθοδολογίας για τη διερεύνηση των θαλάσσιων ατυχημάτων
5. Να παρέχουν στοιχεία για την ασφάλεια στη θάλασσα και τη ρύπανση από τα πλοία και συμβάλλουν στη βελτίωση του προσδιορισμού και της επιδίωξης των πλοίων που πραγματοποιούν παράνομες απορρίψεις

Στο πλαίσιο αυτό, ο EMSA συνεργάζεται στενά με τις θαλάσσιες υπηρεσίες των κρατών μελών.

6.ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

Κάθε 5 χρόνια, ο EMSA επανεξετάζει τη στρατηγική και τους στόχους του. Μετά από ευρείες διαβουλεύσεις με το διοικητικό συμβούλιο και τα όργανα της ΕΕ, ο EMSA καταρτίζει ένα πολυετές πρόγραμμα εργασίας στο οποίο βασίζεται το λεπτομερές ετήσιο πρόγραμμα εργασίας.

Ο EMSA συνεργάζεται στενά με άλλες οργανώσεις και θεσμικούς οργανισμούς της ΕΕ, όπως:

1. η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ελέγχου της Αλιείας (EFCA)
2. ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Διαστήματος
3. ο Frontex
4. το Κέντρο Θαλασσιών Αναλύσεων και Επιχειρήσεων για τα Ναρκωτικά
5. η EU Navfor.⁷

7.ΠΟΙΟΥΣ ΟΦΕΛΕΙ Ο EMSA

Οι κυριότερες ομάδες-στόχοι του EMSA είναι:

1. τα θεσμικά όργανα της ΕΕ
2. οι ναυτιλιακές αρχές των κρατών μελών της ΕΕ
3. οι ναυτιλιακές αρχές των παράκτιων κρατών της ΕΖΕΣ.

Σε διεθνές επίπεδο, ο EMSA στηρίζει:

1. τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό
2. χώρες που βρέχονται από τη Μεσόγειο Θάλασσα, τον Εύξεινο Πόντο και τη Κασπία Θάλασσα στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας

⁷ Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την EU Navfor βλέπε παράρτημα.

8.ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΣΤΗΝ Ε.Ε ΓΙΑ ΤΑ **ΕΤΗ 2015-2016**

Περίληψη των κυριότερων σημείων

Οι προσθήκες στην οδηγία 2008/106/EC καθιέρωσαν έναν μηχανισμό συγκέντρωσης πληροφοριών σχετικά με τα πιστοποιητικά και τις εγκρίσεις που εκδόθηκαν για τους ναυτικούς από τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. Ο στόχος είναι να χρησιμοποιηθεί σαν πρωτεύουσα πηγή πληροφοριών για στατιστικές αναλύσεις καθώς και από τα κράτη-μέλη και την Επιτροπή της Ε.Ε για την έκδοση και εφαρμογή νέων κανονισμών ασφαλείας.

ΕΤΟΣ 2015

Τα αποτελέσματα για το έτος 2015 δείχνουν ότι 18.662 Πλοίαρχοι Α τάξεως και Αξιωματικοί έχουν στην κατοχή τους ισχύοντα πιστοποιητικά ικανότητας (Certificates of Competency – CoCs) που έχουν εκδοθεί από τα κράτη-μέλη της Ε.Ε ενώ 102.861 Πλοίαρχοι Α τάξεως και Αξιωματικοί έχουν στην κατοχή τους ισχύοντα πιστοποιητικά ικανότητας που έχουν εκδοθεί από χώρες που δεν είναι κράτη μέλη της Ε.Ε, αλλά με εγκρίσεις που εκδοθήκαν από αυτά εγκρίνεται η πιστοποίησή τους.

Πλοίαρχοι και Αξιωματικοί με ισχύοντα πιστοποιητικά ικανότητας για το 2015

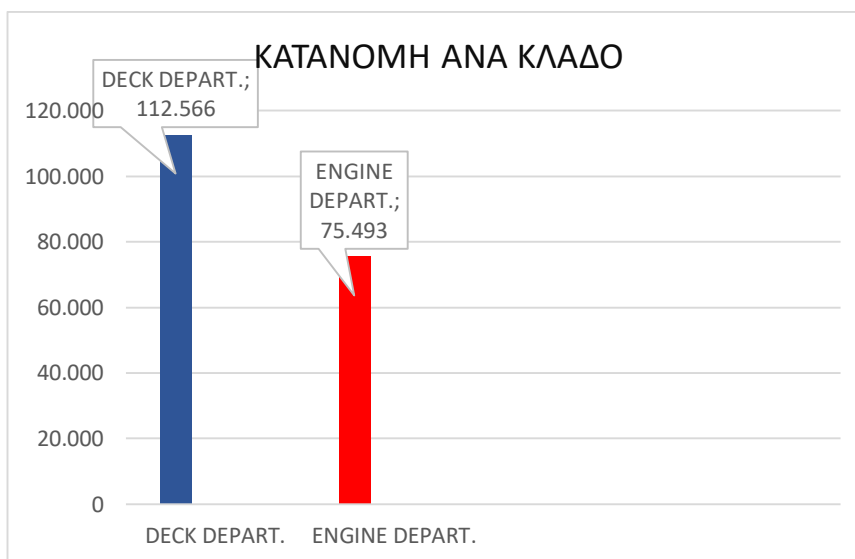
1. Συνολικά

Ο συνολικός αριθμός Πλοιάρχων και Αξιωματικών ανέρχεται στις 182.662. Από αυτό τον αριθμό το 3,59% είχε στην κατοχή του πιστοποιητικά για να εργάζεται και στο τμήμα του καταστρώματος αλλά και της μηχανής. Το 0,05% είχε στην κατοχή του πάνω από ένα πιστοποιητικό που είχε εκδοθεί από περισσότερα από ένα κράτη-μέλη της Ε.Ε.

2. Κατανομή ανά κράτος-μέλος

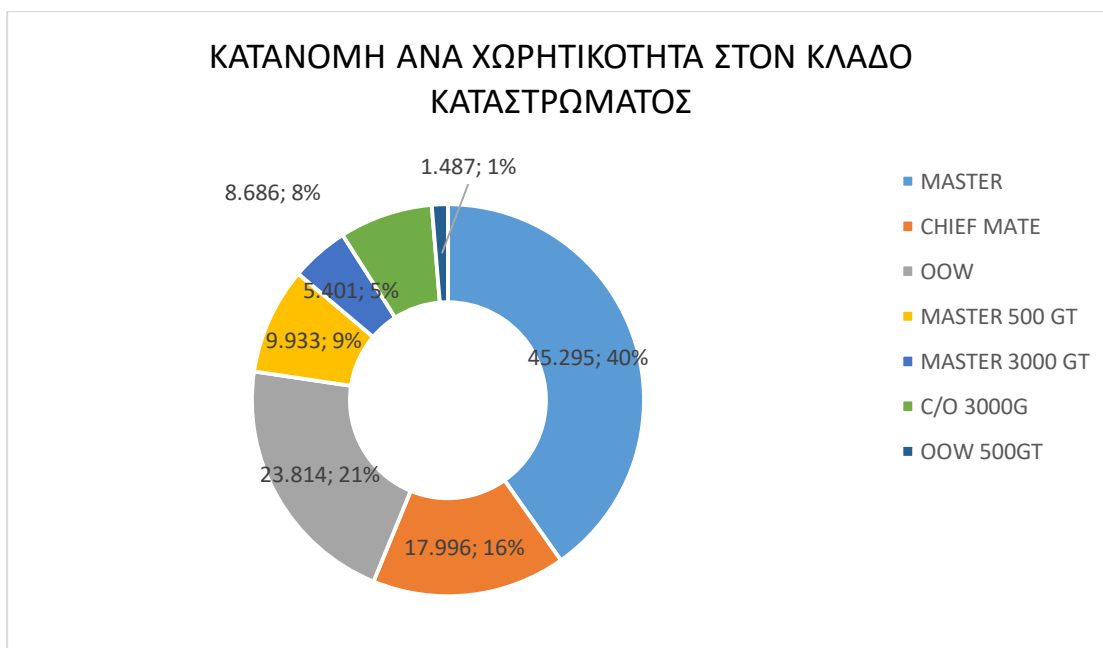
- Έξι κράτη-μέλη (Ηνωμένο Βασίλειο, Πολωνία, Γαλλία, Κροατία, Ισπανία και Ελλάδα) κατέχουν το 55,97% του συνολικού αριθμού των πλοιάρχων και αξιωματικών που διαθέτουν ισχύοντα πιστοποιητικά ικανότητας.
- 18 κράτη-μέλη εξέδωσαν πιστοποιητικά για λιγότερο από 10.000 πλοιάρχους και αξιωματικούς
- Το Λουξεμβούργο δεν εξέδωσε πιστοποιητικά ικανότητας.

3. Κατανομή ανά κλάδο



4. Κατανομή ανά χωρητικότητα

Κατάστρωμα



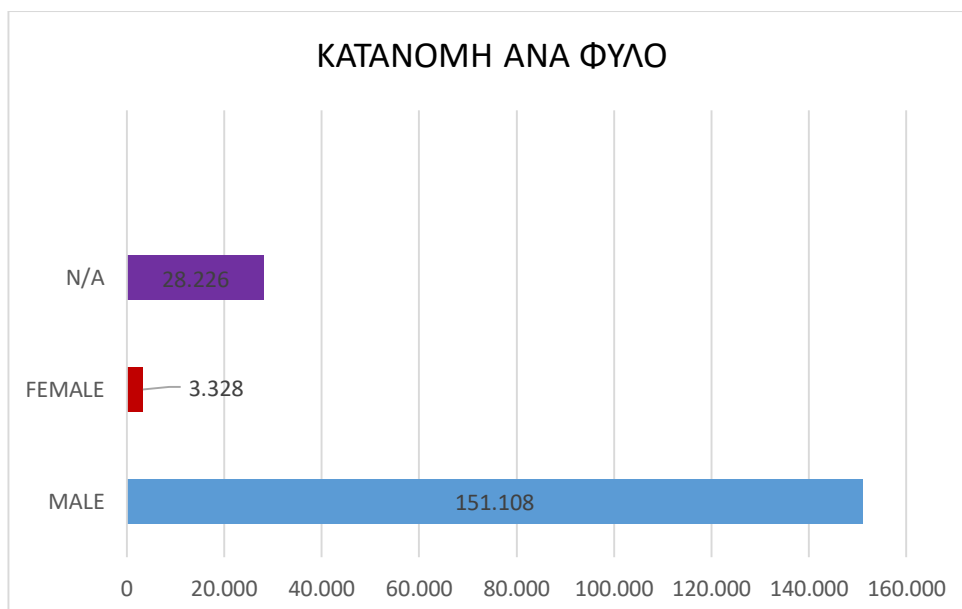
Μηχανή



5. Κατανομή ανά φύλο

Η κατανομή αυτή προέκυψε από τις πληροφορίες που παρείχαν 24 κράτη-μέλη, οι οποίες ήταν σε θέση να τις παρέχουν. Κατά συνέπεια, αναφέρεται στο 84,55% του συνολικού αριθμού των πλοιαρχών και αξιωματικών(περίπου 154.436) που κατέχουν πιστοποιητικά ικανότητας.

Μπορεί να δηλωθεί με σιγουριά ότι κατά το έτος 2015, το 97.85% του συνολικού αριθμού ανήκαν στο ανδρικό φύλο, ενώ μόνο 2,15% στο γυναικείο, σύμφωνα με τον αριθμό των αξιωματικών που ήταν γνωστό το φύλο τους.

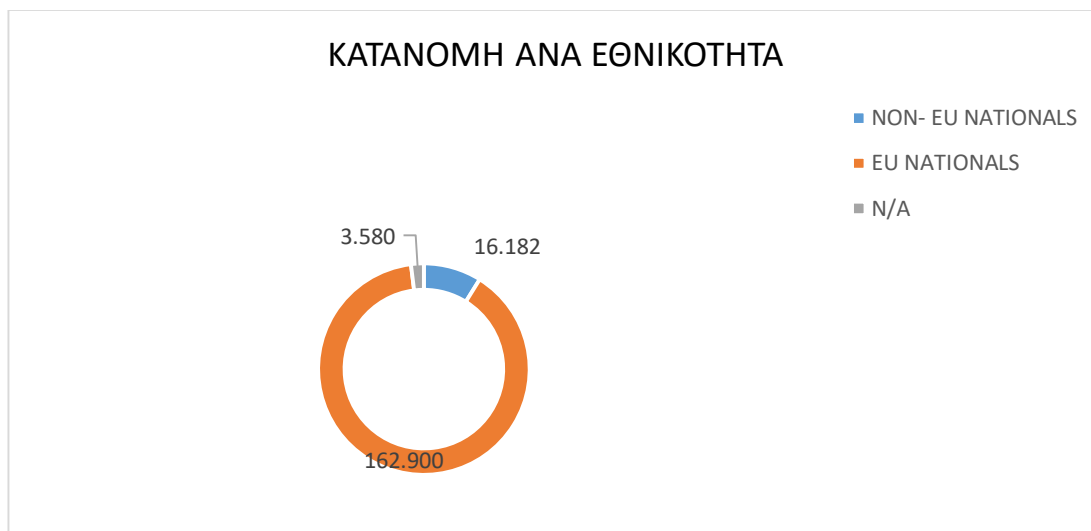


Προκύπτει επίσης το συμπέρασμα ότι οι άνδρες αξιωματικοί ακολουθούν τη γενική κατανομή ανά κλάδο, δηλαδή 60% στο κατάστρωμα και 40% στη μηχανή, σε αντίθεση με τις γυναίκες αξιωματικούς όπου το 87,98% επέλεξε να εργασθεί ως αξιωματικός καταστρώματος.

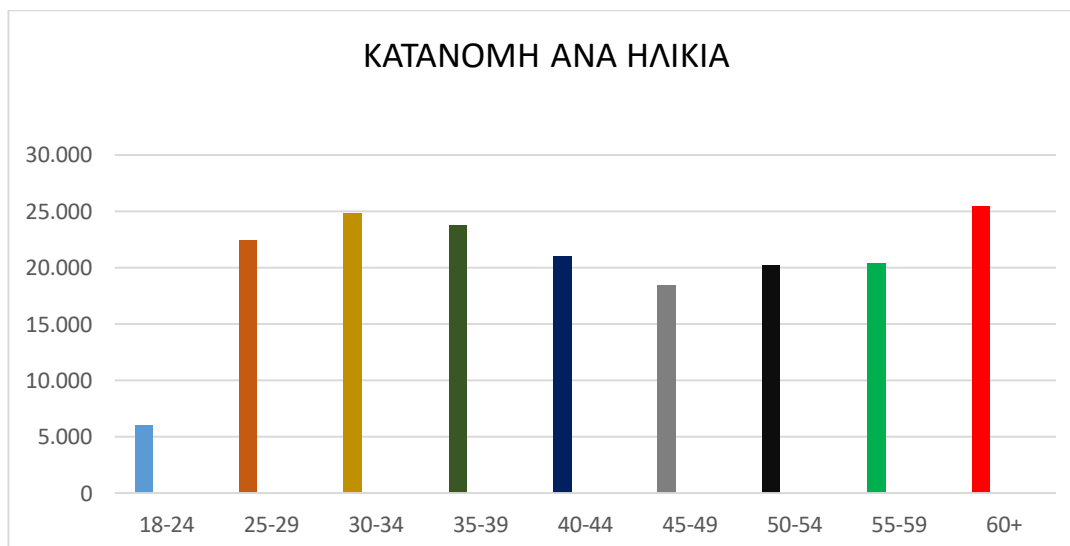
6. Κατανομή ανά εθνικότητα

Οι πληροφορίες προήλθαν από 26 κράτη-μέλη και δείχνουν ότι αφορούν 179.082 πλοίαρχους και αξιωματικούς, δηλαδή το 98,04% του συνολικού αριθμού αξιωματικών σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Προκύπτει ότι 16.182 πλοίαρχοι και αξιωματικοί προέρχονται από 105 χώρες που δεν ανήκουν στην Ε.Ε, εκ των οποίων οι 16 βρίσκονται στην Ευρώπη, οι 29 στην Ασία, 31 στην Αφρική, 23 στην Αμερική και 6 στην Αυστραλία.



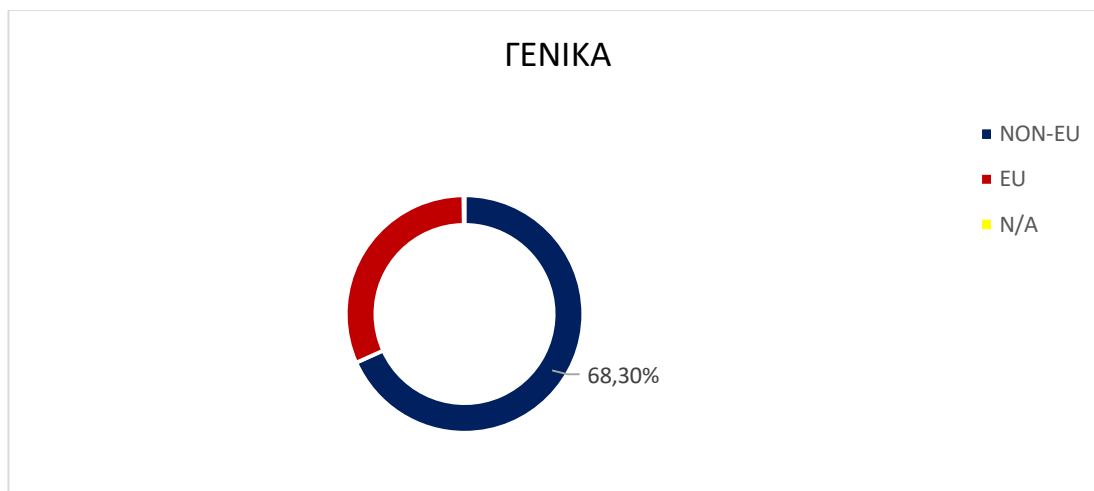
7. Κατανομή ανά ηλικία



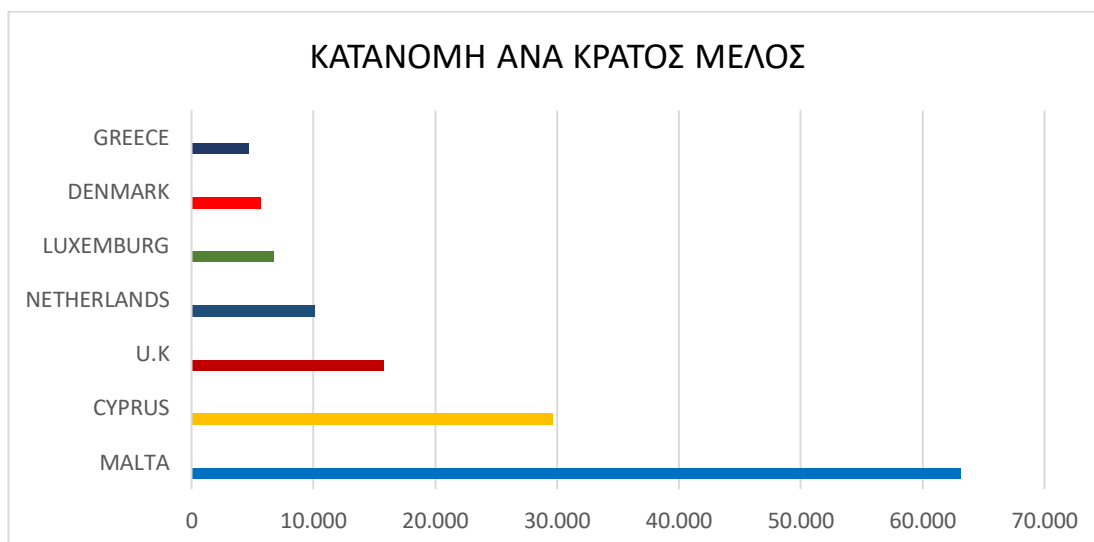
Πλοίαρχοι και αξιωματικοί με έγκυρες θεωρήσεις που βεβαιώνουν την αναγνώρισή τους

1. Συνολικά

Ο συνολικός αριθμός πλοίαρχων και αξιωματικών που κατέχουν έγκυρες θεωρήσεις που πιστοποιούν την αναγνώρισή τους ανέρχεται στις 150.601. Από αυτό τον αριθμό, το 0,18% είναι πιστοποιημένο για να εργάζεται και στον κλάδο καταστρώματος αλλά και μηχανής, ενώ 2,57% είχε θεωρήσεις από περισσότερα από 1 κράτος-μέλος της Ε.Ε.

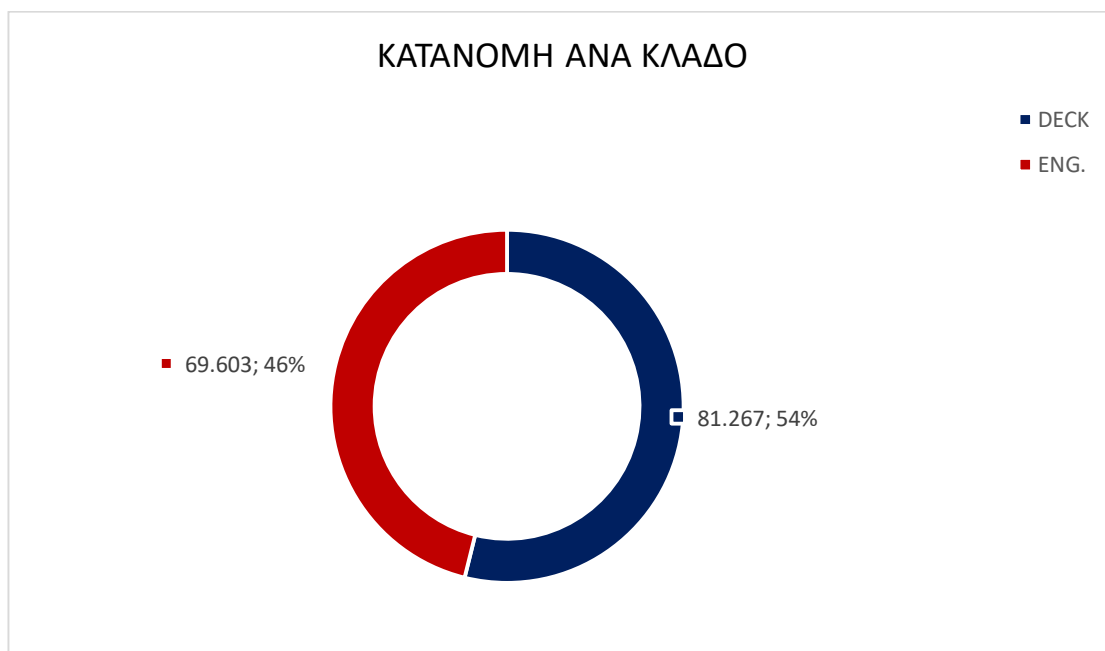


2. Κατανομή ανά κράτος-μέλος

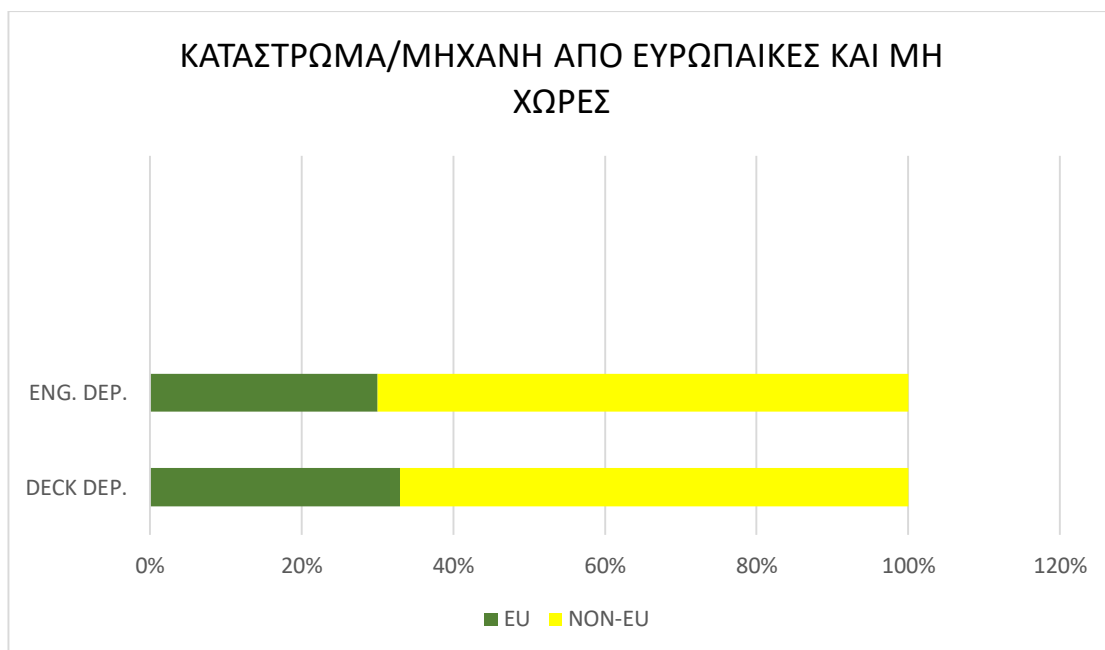


Όπως φαίνεται από το γράφημα, η Μάλτα και η Κύπρος αποτελούν το 61,62% το συνολικού αριθμού των αξιωματικών που κατέχουν έγκυρες θεωρήσεις που βεβαιώνουν την αναγνώρισή τους. Αν υπολογιστούν και αμέσως επόμενες τέσσερις χώρες το ποσοστό αυξάνεται περίπου στο 90%.

3. Κατανομή ανά κλάδο



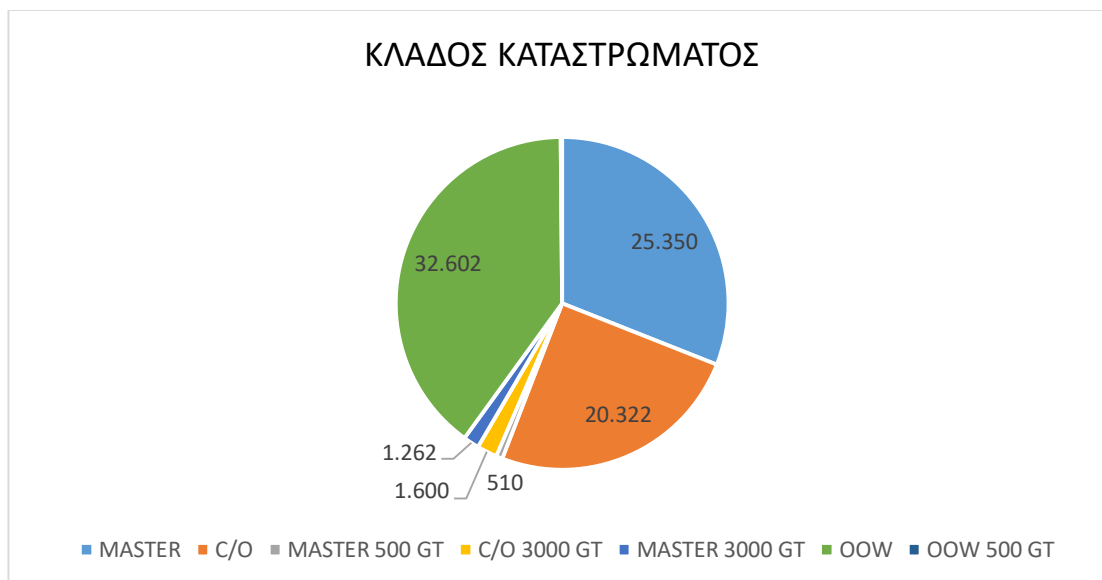
Το παραπάνω γράφημα εικονογραφεί ότι το ποσοστό των αξιωματικών γέφυρας ήταν κατά 17% περισσότερο από των αξιωματικών μηχανής.



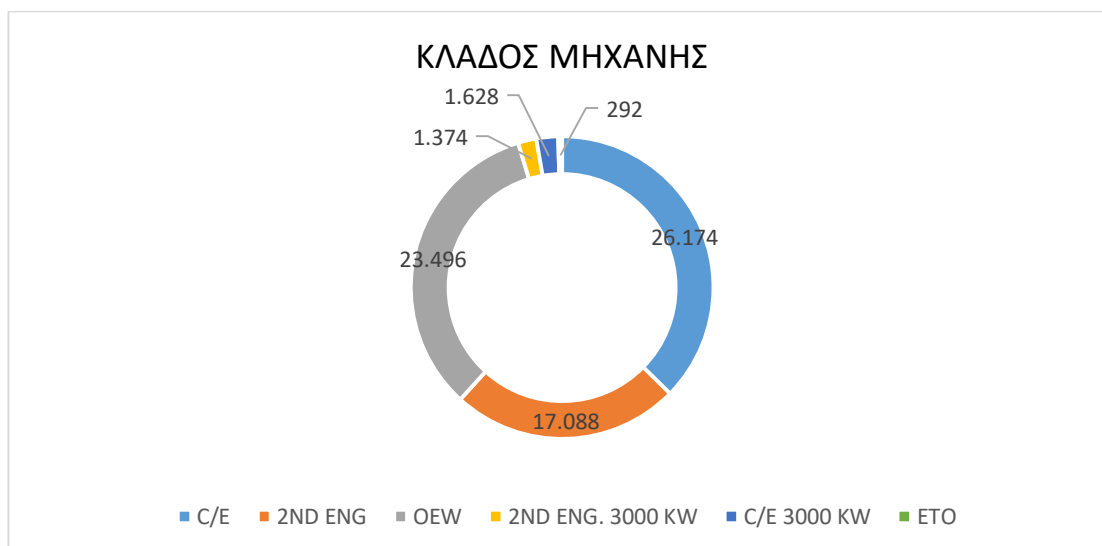
4. Κατανομή ανά χωρητικότητα

Κατάστρωμα

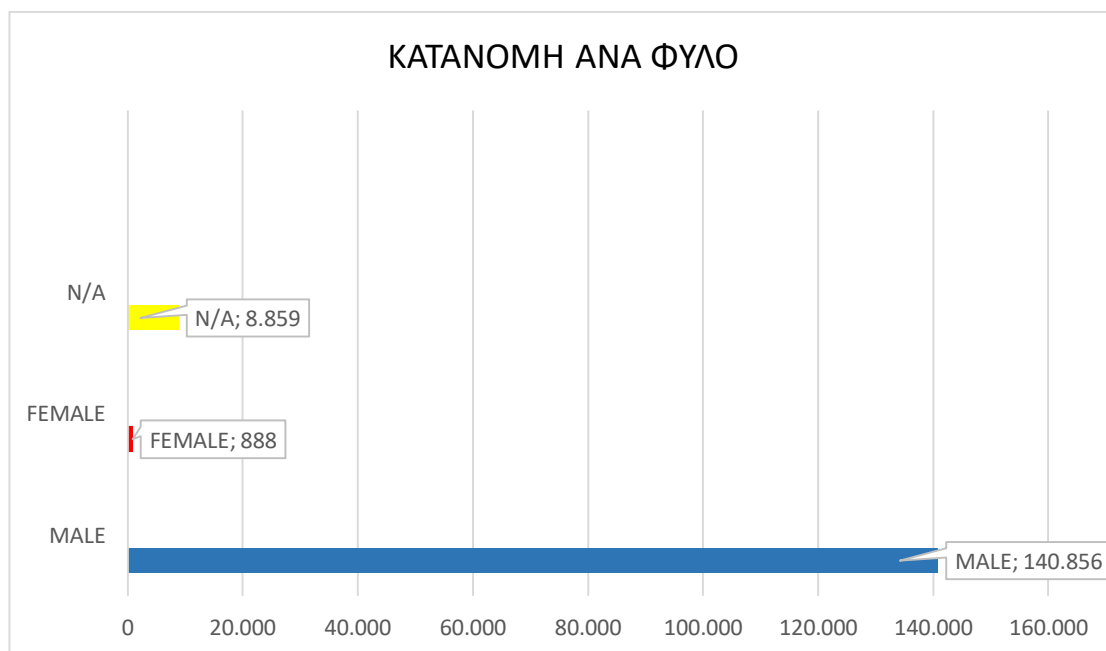
Από το γράφημα φαίνεται ότι από το συνολικό αριθμό πλοιάρχων και αξιωματικών το 96,32% υπηρετούσε σε πλοία χωρητικότητας 3.000 MT και άνω, ενώ το 56,20% εκτελούσε υποχρεώσεις manager σε πλοία της ίδιας χωρητικότητας.



Μηχανή



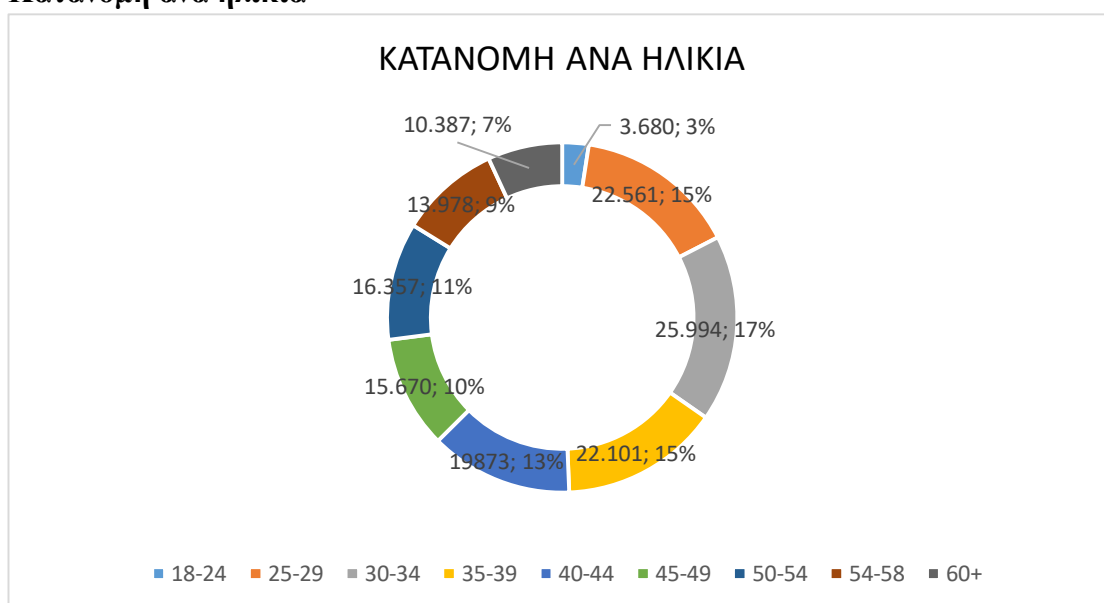
5. Κατανομή ανά φύλο



6. Κατανομή ανά εθνικότητα

Τα δεδομένα που διατίθενται από 24 χώρες κράτη-μέλη δείχνουν ότι δεν υπάρχει μεγάλη απόκλιση μεταξύ των αξιωματικών που κατέχουν πιστοποιητικά ικανότητας εκδιδόμενα από κράτη-μέλη της Ε.Ε και από αυτούς που κατέχουν βεβαιώσεις για την αναγνώριση της ικανότητας τους από χώρες εκτός της Ε.Ε.

7. Κατανομή ανά ηλικία



ΕΤΟΣ 2016

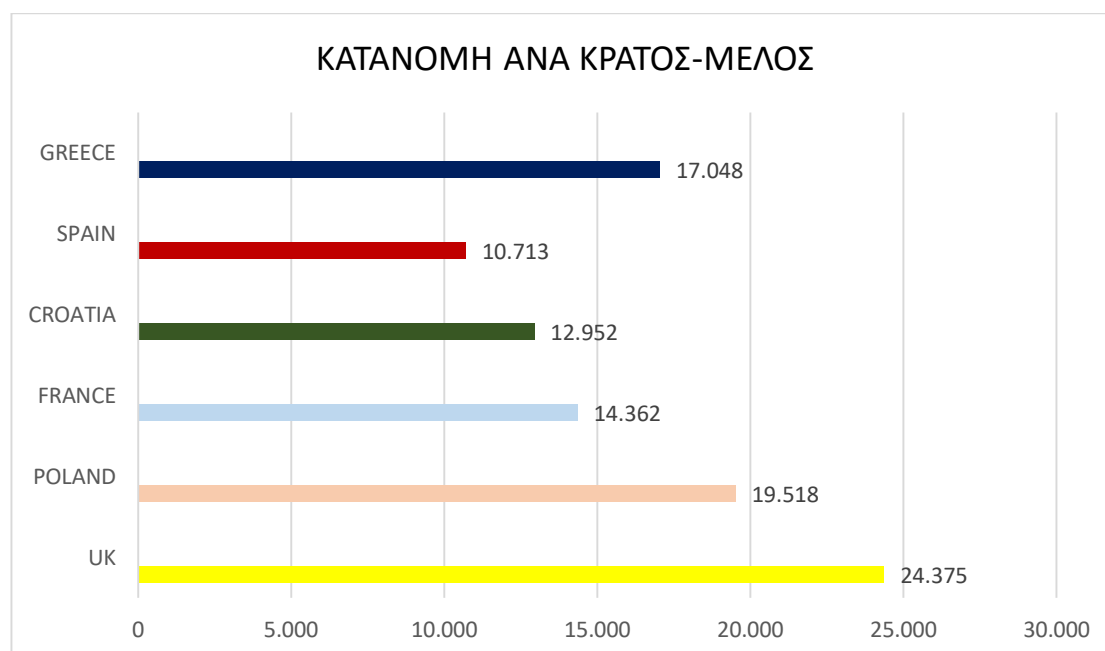
Τα αποτελέσματα για το έτος 2016 δείχνουν ότι 174.780 Πλοίαρχοι Α τάξεως και Αξιωματικοί έχουν στην κατοχή τους ισχύοντα πιστοποιητικά ικανότητας (Certificates of Competency – CoCs) που έχουν εκδοθεί από τα κράτη-μέλη της Ε.Ε ενώ 87.802 Πλοίαρχοι Α τάξεως και Αξιωματικοί έχουν στην κατοχή τους ισχύοντα πιστοποιητικά ικανότητας που έχουν εκδοθεί από χώρες που δεν είναι κράτη μέλη της Ε.Ε, αλλά με εγκρίσεις που εκδοθήκαν από αυτά εγκρίνεται η πιστοποίησή τους.

Πλοίαρχοι και Αξιωματικοί με ισχύοντα πιστοποιητικά ικανότητας για το 2016

1. Συνολικά

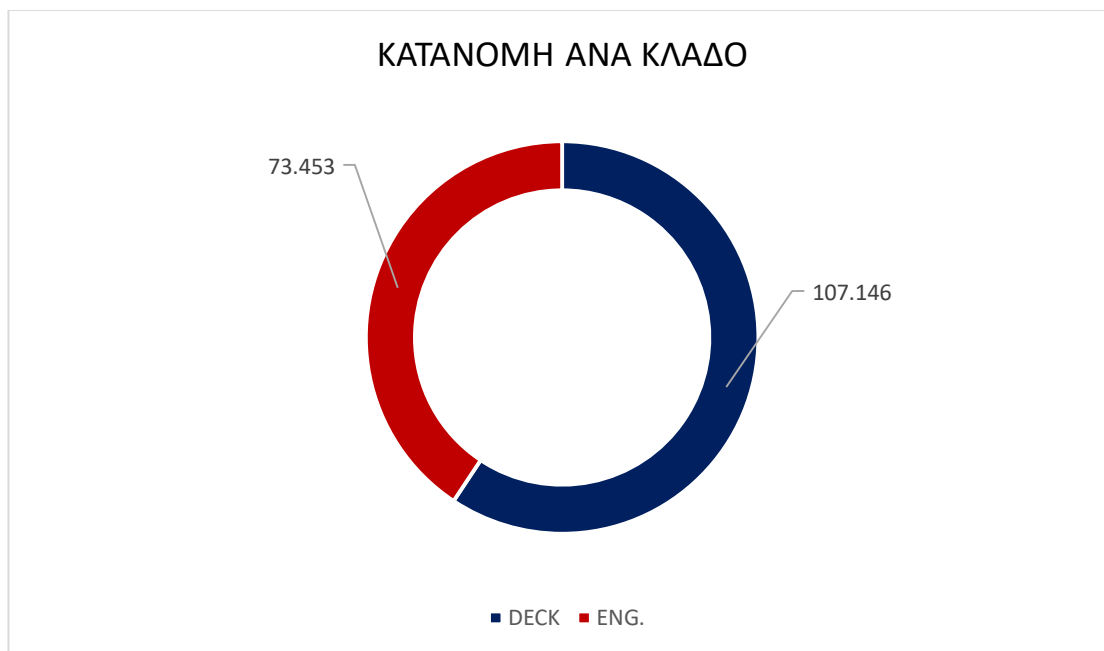
Ο συνολικός αριθμός Πλοιάρχων και Αξιωματικών ανέρχεται στις 174.780. Από αυτό τον αριθμό το 5,03% είχε στην κατοχή του πιστοποιητικά για να εργάζεται και στο τμήμα του καταστρώματος αλλά και της μηχανής. Το 0,08% είχε στην κατοχή του πάνω από ένα πιστοποιητικό που είχε εκδοθεί από περισσότερα από ένα κράτη-μέλη της Ε.Ε.

2. Κατανομή ανά κράτος-μέλος



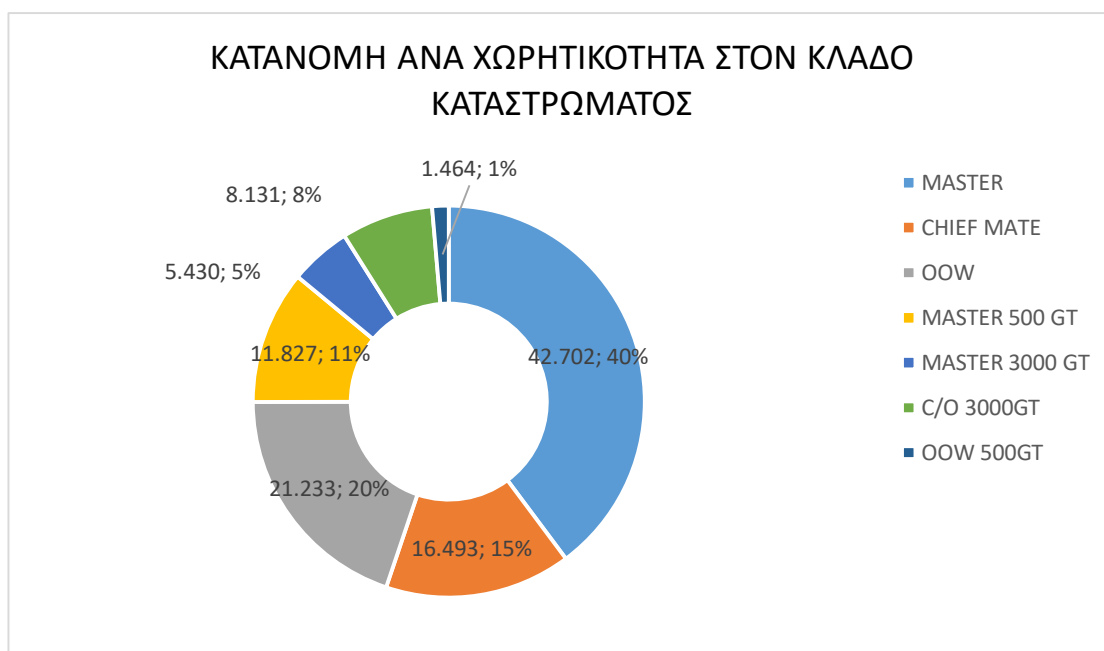
3. Κατανομή ανά κλάδο

Οι πλοίαρχοι και οι αξιωματικοί που διαθέτουν ισχύοντα πιστοποιητικά ικανότητας είναι κατά 46% περισσότεροι από τους αξιωματικούς που υπηρετούν στον κλάδο της μηχανής. Πιο αναλυτικά στον κλάδο του καταστρώματος υπάγονται 107.146 αξιωματικοί, ενώ στις μηχανής 73.453 αξιωματικοί.

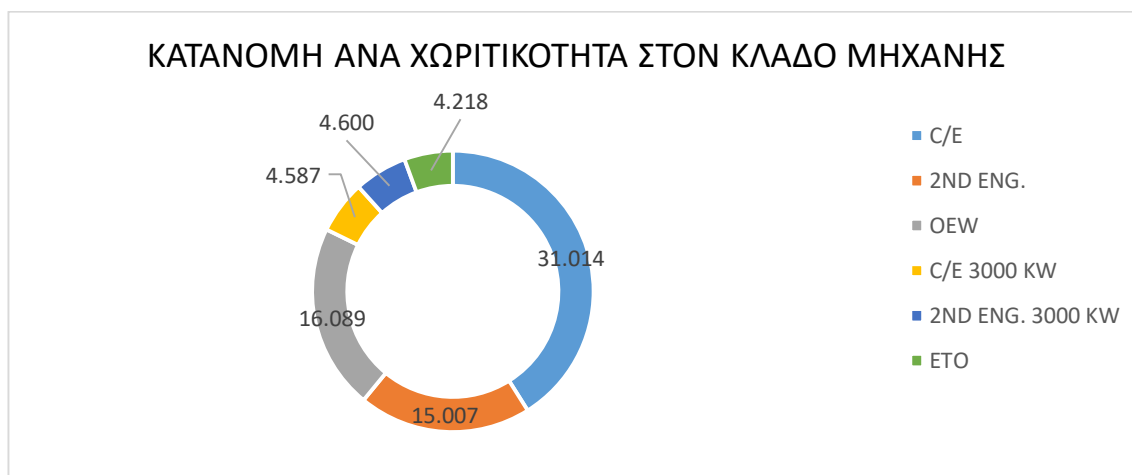


4. Κατανομή ανά χωρητικότητα

Κατάστρωμα



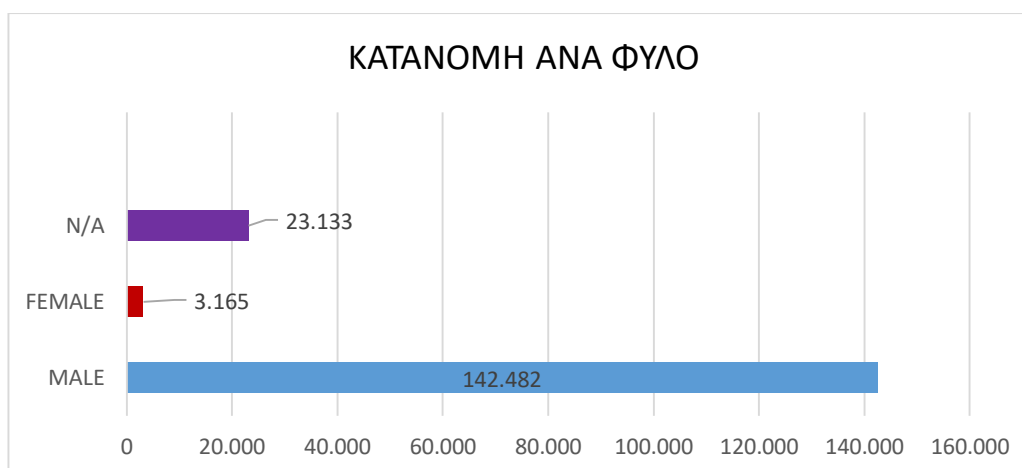
Μηχανή



5. Κατανομή ανά φύλο

Η κατανομή αυτή προέκυψε από τις πληροφορίες που παρείχαν 24 κράτη-μέλη, οι οποίες ήταν σε θέση να τις παρέχουν. Κατά συνέπεια, αναφέρεται στο 83,33% του συνολικού αριθμού των πλοιαρχών και αξιωματικών(περίπου 145.647) που κατέχουν πιστοποιητικά ικανότητας.

Μπορεί να δηλωθεί με σιγουριά ότι κατά το έτος 2015, το 97,83% του συνολικού αριθμού ανήκαν στο ανδρικό φύλο, ενώ μόνο 2,17% στο γυναικείο, σύμφωνα με τον αριθμό των αξιωματικών που ήταν γνωστό το φύλο τους.

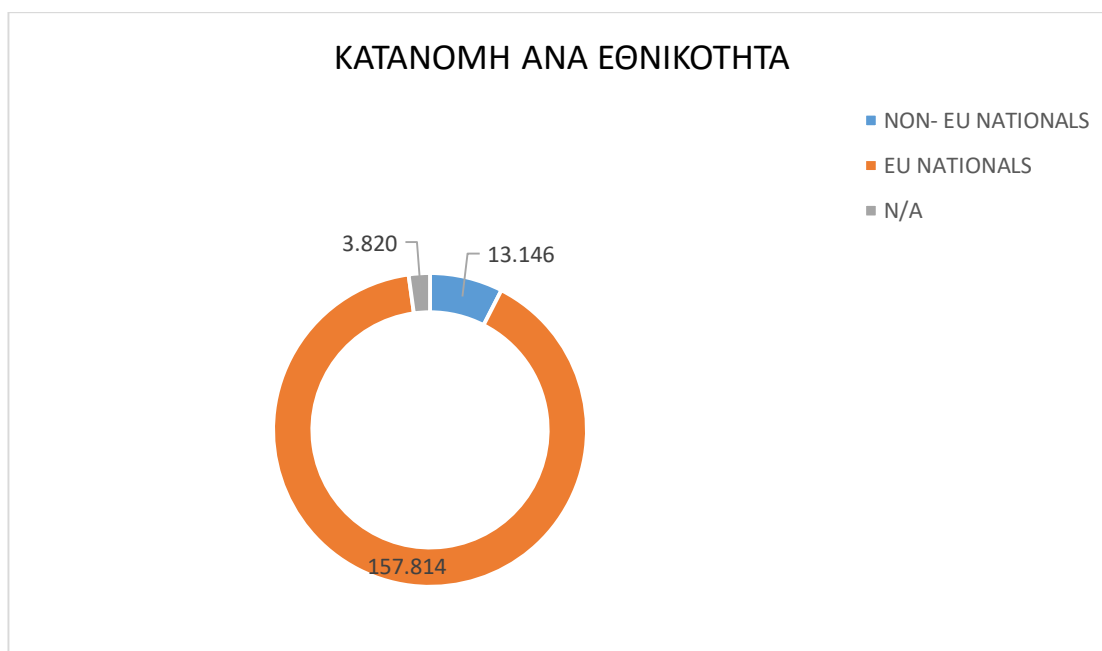


Προκύπτει επίσης το συμπέρασμα ότι οι άνδρες αξιωματικοί ακολουθούν τη γενική κατανομή ανά κλάδο, δηλαδή 60% στο κατάστρωμα και 40% στη μηχανή, σε αντίθεση με τις γυναίκες αξιωματικούς όπου το 86,60% επέλεξε να εργασθεί ως αξιωματικός καταστρώματος.

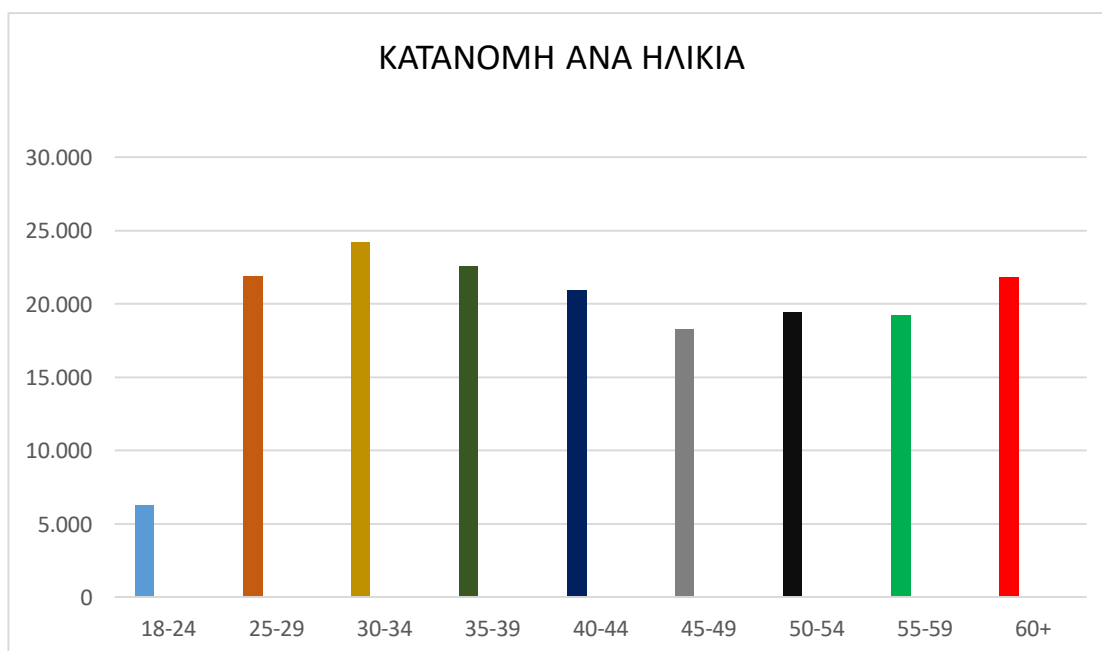
6. Κατανομή ανά εθνικότητα

Οι πληροφορίες προήλθαν από 26 κράτη-μέλη και δείχνουν ότι αφορούν 170.960 πλοιάρχους και αξιωματικούς, δηλαδή το 97,81% του συνολικού αριθμού αξιωματικών σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Προκύπτει ότι 13.146 πλοίαρχοι και αξιωματικοί προέρχονται από 102 χώρες που δεν ανήκουν στην Ε.Ε, εκ των οποίων οι 14 βρίσκονται στην Ευρώπη, οι 29 στην Ασία, 32 στην Αφρική, 22 στην Αμερική και 5 στην Αυστραλία



7. Κατανομή ανά ηλικία

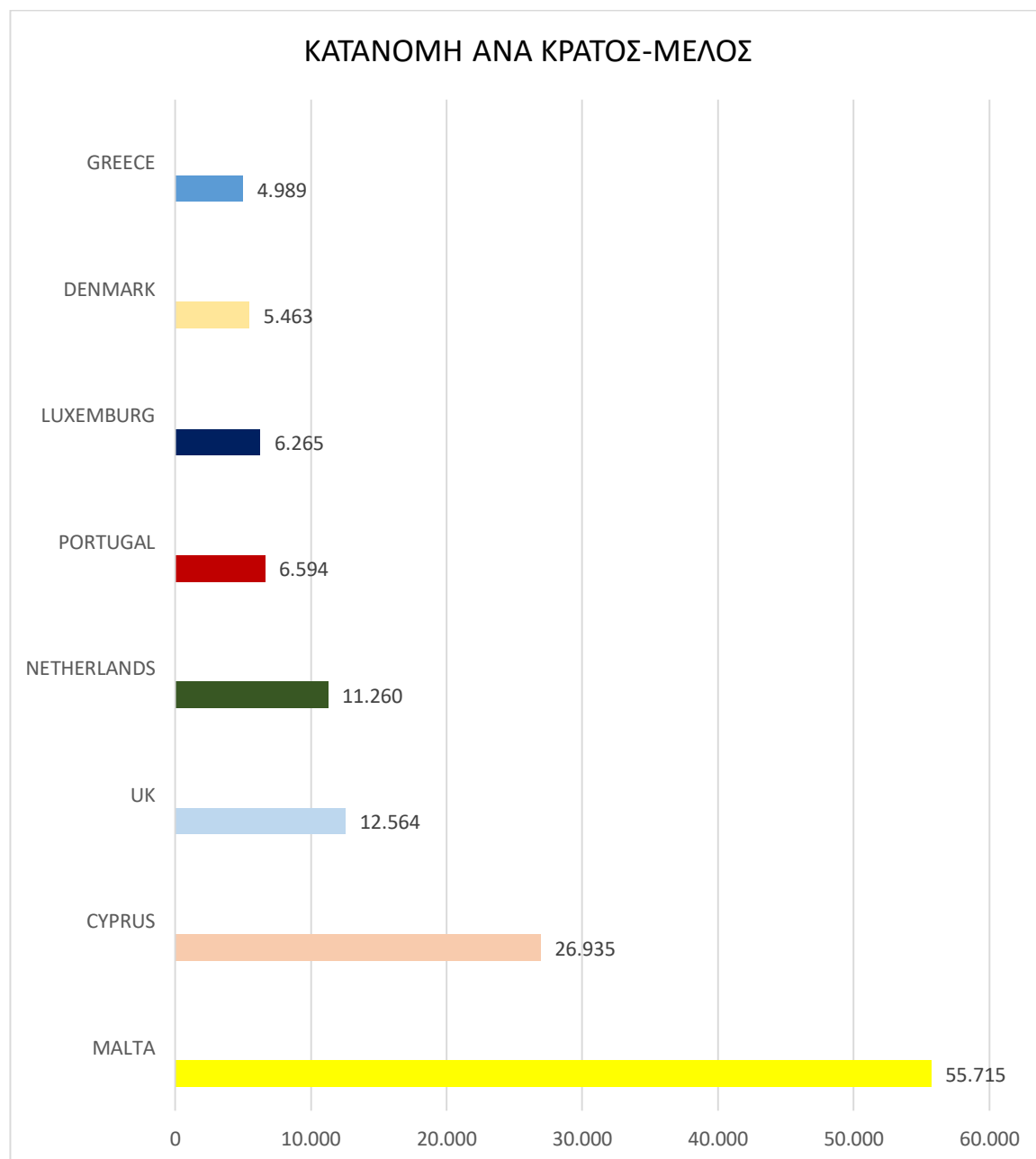


Πλοίαρχοι και αξιωματικοί με έγκυρες θεωρήσεις που βεβαιώνουν την αναγνώρισή τους

1. Συνολικά

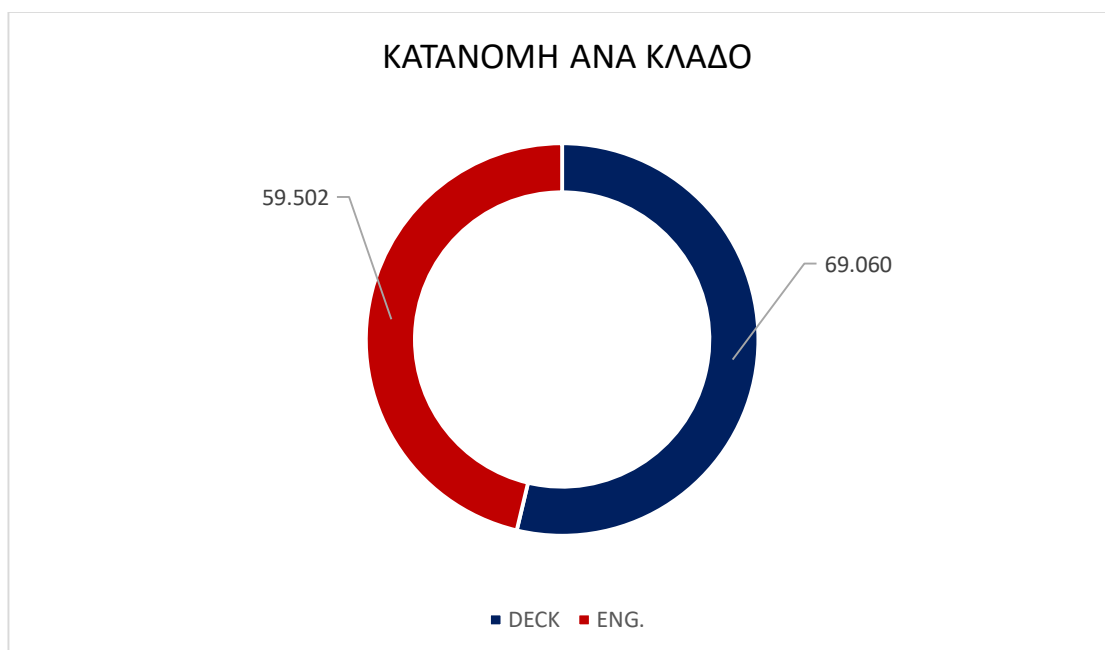
Ο συνολικός αριθμός πλοίαρχων και αξιωματικών που κατέχουν έγκυρες θεωρήσεις που πιστοποιούν την αναγνώρισή τους ανέρχεται στις 128.354. Από αυτό τον αριθμό, το 0,16% είναι πιστοποιημένο για να εργάζεται και στον κλάδο καταστρώματος αλλά και μηχανής, ενώ 9,54% είχε θεωρήσεις από περισσότερα από 1 κράτος-μέλος της Ε.Ε.

2. Κατανομή ανά κράτος-μέλος



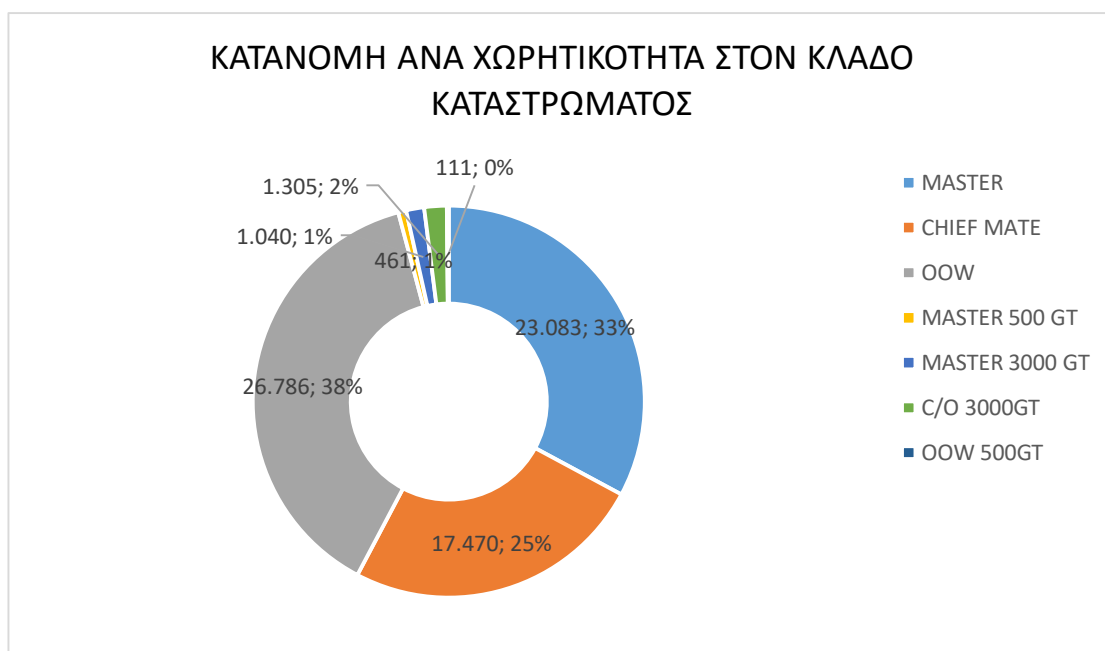
3. Κατανομή ανά κλάδο

Οι πλοίαρχοι και οι αξιωματικοί που διαθέτουν ισχύοντα πιστοποιητικά ικανότητας είναι κατά 16% περισσότεροι από τους αξιωματικούς που υπηρετούν στον κλάδο της μηχανής. Πιο αναλυτικά στον κλάδο του καταστρώματος υπάρχουν 69.060 αξιωματικοί, ενώ στην μηχανή 59.502 αξιωματικοί.

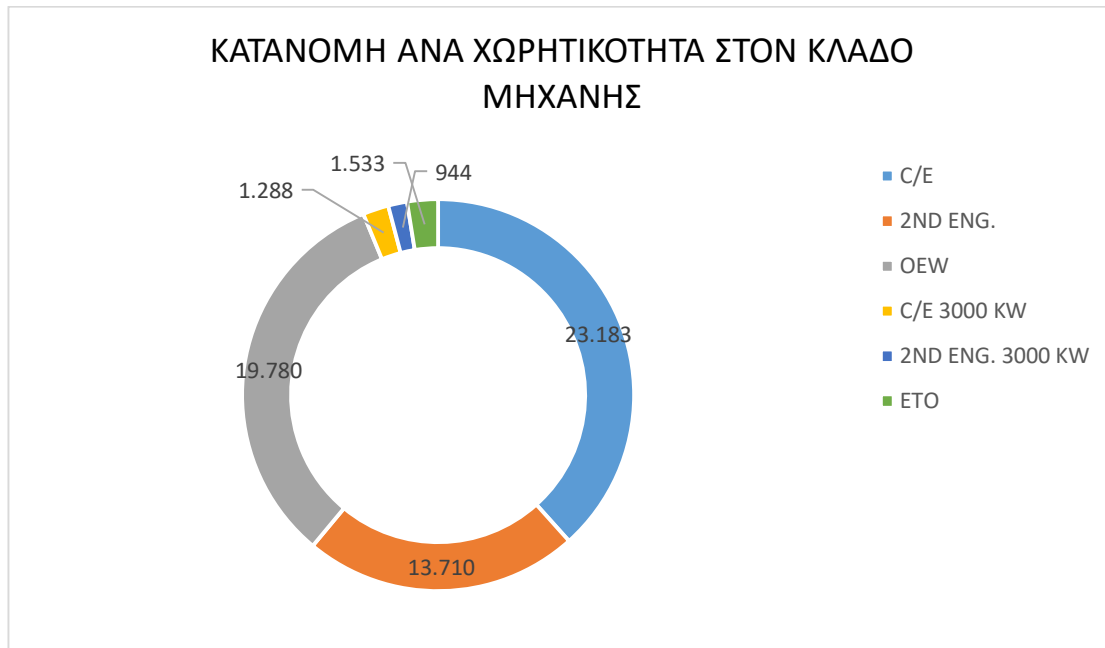


4. Κατανομή ανά χωρητικότητα

Κατάστρωμα

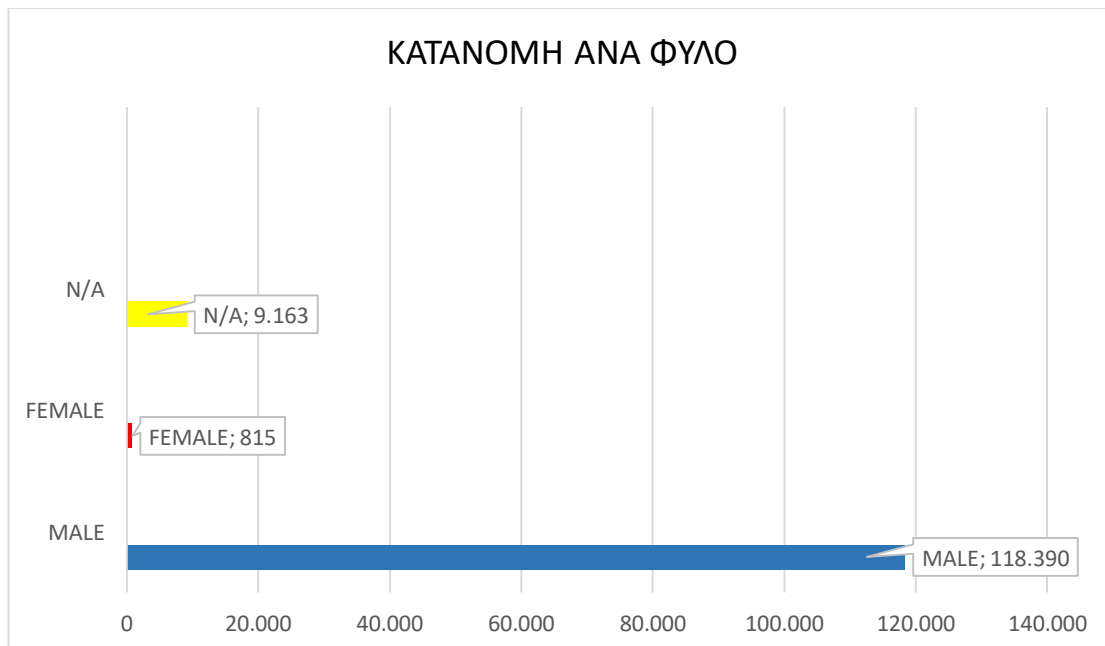


Μηχανή



5. Κατανομή ανά φύλο

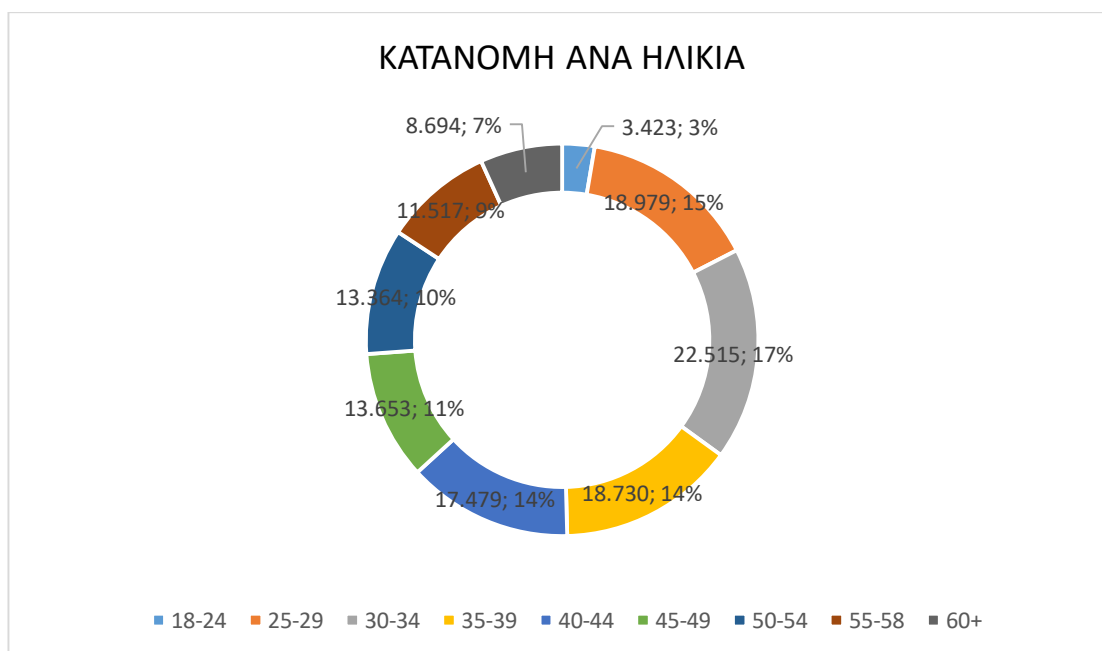
Η κατανομή αυτή προέκυψε από τις πληροφορίες που παρείχαν 21 κράτη-μέλη, οι οποίες ήταν σε θέση να τις παρέχουν. Κατά συνέπεια, αναφέρεται στο 92,86% του συνολικού αριθμού των πλοιάρχων και αξιωματικών(περίπου 119.191) που κατέχουν πιστοποιητικά ικανότητας.



6. Κατανομή ανά εθνικότητα

Τα δεδομένα που διατίθενται από 24 χώρες κράτη-μέλη δείχνουν ότι δεν υπάρχει μεγάλη απόκλιση μεταξύ των αξιωματικών που κατέχουν πιστοποιητικά ικανότητας εκδιδόμενα από κράτη-μέλη της Ε.Ε και από αυτούς που κατέχουν βεβαιώσεις για την αναγνώριση της ικανότητας τους από χώρες εκτός της Ε.Ε.

7. Κατανομή ανά ηλικία



9.ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΩΝ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 2016-2017

- ΕΤΟΣ 2016

Κατά το 2016 σημειώθηκαν 106 θάνατοι, 957 τραυματίες, 26 πλοία χάθηκαν και πραγματοποιήθηκαν 123 έρευνες.

Με 3145 ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα το 2016, ο συνολικός αριθμός που αναφέρθηκε στο EMCIP από την εγκατάστασή του ανήλθε στα 16500. Από το 2014, ο αριθμός των αναφερθέντων ατυχημάτων φαίνεται να έχει σταθεροποιηθεί σε περίπου 3200 περιστατικά ετησίως. Ενώ ο αριθμός των πολύ σοβαρών και σοβαρών ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων παρέμεινε σε επίπεδα παρόμοια με τα προηγούμενα έτη, διαπιστώθηκε περιορισμένη αλλά συνεχής αύξηση των λιγότερο σοβαρών ατυχημάτων. Ωστόσο, εξακολουθεί να υπάρχει κάποια "υπόγεια" αναφορά θαλάσσιων ατυχημάτων και συμβάντων, μολοντί έχει σημειωθεί συνεχής βελτίωση από την εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας της ΕΕ το 2011. Οι εκτιμήσεις δείχνουν ότι η "υπόγεια" αναφορά αφορά κυρίως τις λιγότερο σοβαρές απώλειες και περιστατικά.

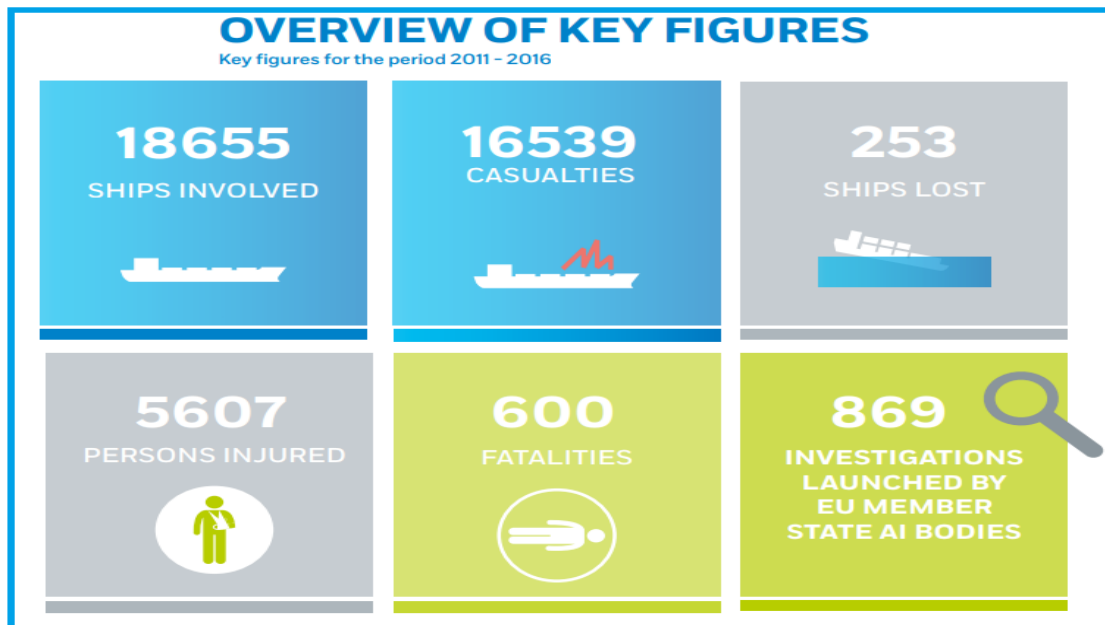
Κατά την περίοδο 2011-2016, τα μισά από τα θύματα είχαν ναυτιλιακό χαρακτήρα, όπως επαφές, προσάραξη ή σύγκρουση. Μεταξύ των εργατικών ατυχημάτων, το 40% αποδόθηκε στην ολίσθηση και την πτώση προσώπων. Η ανθρώπινη εσφαλμένη ενέργεια αντιπροσώπευε το 60% των ατυχημάτων και το 71% των ατυχημάτων συσχετίστηκε με τις λειτουργικές διαδικασίες του πλοίου. Από όλες τις απώλειες, το 42% πραγματοποιήθηκε σε λιμενικές ζώνες. Ο αριθμός των χαμένων πλοίων μειώθηκε κατά 50% από το 2014. Το 2016, ο αριθμός των φορτηγών πλοίων που εμπλέκονται σε ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα μειώθηκε στα 1400. Σημαντική μείωση των θανάτων παρατηρήθηκε το 2016, φθάνοντας στο χαμηλότερο επίπεδο του 2012.

Παρά τη μείωση του αριθμού των αλιευτικών σκαφών που χάθηκαν το 2016, παρατηρήθηκε σημαντική αύξηση θανάτων και τραυματισμών.

Παρά το γεγονός ότι κατά την περίοδο 2011-2016 ο αριθμός των θανάτων στα επιβατηγά πλοία κυριαρχείται από το πλοίο Costa Concordia (32 θανάτους και 17 τραυματίες το 2012) και το πλοίο Norman Atlantic (11 θανάτους και 31 τραυματίες) από το 2014 η μείωση των θανάτων και των τραυματισμών είναι εμφανής.

Μείωση των σκαφών υπηρεσίας που χάθηκαν σημειώθηκε το 2016, καθώς και ο αριθμός των θανάτων και των τραυματισμών. Τέλος, για τα πλοία άλλων τύπων, οι δείκτες αυτοί αποκάλυψαν αύξηση κατά 2%

Κατά τη χρονική περίοδο 2011-2016, τα ερευνητικά όργανα των κρατών μελών της ΕΕ έχουν ξεκινήσει 869 έρευνες και δημοσιεύθηκαν 695 εκθέσεις. Μεταξύ των 1300 συστάσεων ασφαλείας που εκδόθηκαν, το 28% αφορούσε επιχειρησιακές πρακτικές, ιδίως τις ασφαλείς εργασιακές πρακτικές. Οι μισές από τις συστάσεις για την ασφάλεια απευθύνθηκαν σε ναυτιλιακές εταιρείες και το ποσοστό θετικών απαντήσεων ήταν περίπου 66%.



- ΕΤΟΣ 2017

Με 3301 περιστατικά που αναφέρθηκαν το 2017, ο συνολικός αριθμός περιστατικών που καταγράφηκαν στο EMCIP έχει αυξηθεί σε πάνω από 20000. Αυτό αντιπροσωπεύει κατά μέσο όρο 3315 θύματα ετησίως τα τελευταία τέσσερα χρόνια.

Ο αριθμός των πολύ σοβαρών ατυχημάτων μειώθηκε κατ' εξακολούθηση από το 2014 με 74 που αναφέρθηκαν το 2017. Παρόμοια βελτίωση σημειώθηκε για τον αριθμό των πλοίων που χάθηκαν, με 12 εκθέσεις σε σύγκριση με 41 το 2014.

Κατά την περίοδο 2011-2017, 405 ατυχήματα οδήγησαν σε συνολικά 683 απώλειες ζωών, οι οποίες αντιπροσωπεύουν σημαντική μείωση από το 2015. Το πλήρωμα ήταν η πιο πληγείσα κατηγορία θυμάτων με 555 θανάτους.

Το 2017 αναφέρθηκαν 1018 τραυματίες. Ο αριθμός αυτός παρέμεινε σχετικά σταθερός από το 2014, περίπου 1000 ανά έτος. Και πάλι, το πλήρωμα αντιπροσωπεύει την κύρια κατηγορία ατόμων που τραυματίστηκαν στη θάλασσα (5329 κατά την περίοδο 2011-2017).

Ενώ ο αριθμός των περιστατικών που αφορούν τα φορτηγά πλοία και τα πλοία υπηρεσίας σταθεροποιήθηκε και ο αριθμός των επιβατηγών πλοίων και των «άλλων πλοίων» μειώθηκε ελαφρά το 2017, παρατηρήθηκε συνεχής αύξηση σε σχέση με τα αλιευτικά σκάφη από το 2014.

Πάνω από 1500 φορτηγά πλοία συμμετείχαν σε ατυχήματα που οδήγησαν σε 25 θανάτους το 2017, ο οποίος είναι ο μικρότερος αριθμός από τότε που ισχύει η κοινοτική νομοθεσία.

Με συνολικό αριθμό σχεδόν 120, τα αλιευτικά σκάφη παραμένουν η κατηγορία πλοίων με τον μεγαλύτερο αριθμό πλοίων που χάθηκαν κατά την περίοδο 2011-2017.

Ωστόσο, ο αριθμός των αλιευτικών σκαφών που χάθηκαν μειώθηκε από 21 σε 6 σε δύο χρόνια. Επιπλέον, σημειώθηκε μείωση από 60 σε 13 ζωές που χάθηκαν το 2017.

Σχεδόν οι μισές απώλειες που υπήρξαν σε επιβατηγό πλοίο αφορούσαν πορθμεία. Ενώ δεν χάθηκαν πλοία το 2017, ο αριθμός των θανάτων συνέχισε να μειώνεται με λιγότερους από πέντε θανάτους.

Κανένα υπηρεσιακό πλοίο δεν χάθηκε το 2017. Ενώ ο αριθμός των θανάτων παρέμεινε πανομοιότυπος, αναφέρθηκαν λιγότεροι τραυματισμοί.

200 άλλοι τύποι πλοίων έχουν εμπλακεί σε θαλάσσιο ατύχημα. Παρά τον περιορισμένο αριθμό των πλοίων αυτών, αυτό είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των θανάτων και των τραυματισμών, κυρίως σε σκάφη αναψυχής με κινητήρες ή ιστία.

Οι μισές απώλειες σχετίζονταν με ζητήματα πλοήγησης, όπως επαφές, προσaráξεις και συγκρούσεις. Όσον αφορά τα εργατικά ατυχήματα, το 40% αποδόθηκε στην ολίσθηση και την πτώση των προσώπων.

Ενώ η φάση αναχώρησης φαίνεται να είναι η ασφαλέστερη φάση ενός ταξιδιού για τα περισσότερα πλοία, σημειώθηκε ότι οι απώλειες σημειώθηκαν κυρίως στα εσωτερικά ύδατα και στα λιμάνια.

Το ανθρώπινο λάθος αντιπροσώπευε το 58% των τυχαίων συμβάντων και το 70% των τυχαίων συμβάντων προέκυψε από λειτουργικές διαδικασίες του πλοίου.

Οι φορείς διερεύνησης των κρατών μελών της ΕΕ έχουν ξεκινήσει 1070 έρευνες για την περίοδο 2011-2017 και έχουν εκδοθεί σχεδόν 900 εκθέσεις. Μεταξύ των συστάσεων ασφαλείας του 2000 που εκδόθηκαν, το 40% αφορούσε επιχειρησιακές πρακτικές και ειδικότερα ασφαλείς εργασιακές πρακτικές. Οι μισές από τις συστάσεις ασφαλείας απευθύνονταν στις ναυτιλιακές εταιρείες και το θετικό ποσοστό απάντησης ήταν περίπου 50%.

KEY FIGURES FOR 2011-2017



10. Η ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ **2017-2018**

Μέσω αυτής της επισκόπησης, οι αναγνώστες θα δουν τον ευρύτατο και πολύπλευρο ρόλο του EMSA στον τομέα της ναυτιλίας καθώς και τη δέσμευσή να παρέχει πολύτιμες και στοχευμένες υπηρεσίες που βασίζονται σε μια ευρεία βάση κοινής γνώσης και εμπειρίας.

• ΕΤΟΣ 2017

Κεφάλαιο 1: Ναυτιλιακές Μεταφορές και Επιτηρήσεις- Πληροφορίες σχετικά με τα Πλοία, τις μεταφορές και την κυκλοφορία των πλοίων.

Θαλάσσια Πλατφόρμα Ανταλλαγής Πληροφοριών

Η παροχή ολοκληρωμένης επισκόπησης της δραστηριότητας στη θάλασσα αποτελεί πρόκληση για τις περισσότερες χώρες. Για την αποτελεσματική εφαρμογή των θαλάσσιων πολιτικών, οι κυβερνήσεις και οι αρχές χρειάζονται λεπτομερείς και αξιόπιστες γνώσεις για το τι συμβαίνει στη θάλασσα, σε πραγματικό χρόνο. Μέσω της διασυνδεδεμένης γραφικής διεπαφής χρήστη (SEG) του SafeSeaNet Ecosystem, οι χρήστες έχουν πρόσβαση σε βασικές θαλάσσιες εφαρμογές και στα σύνολα δεδομένων τους είτε από συσκευές κινητής τηλεφωνίας και tablet είτε από επιτραπέζιους και φορητούς υπολογιστές. Η διεπαφή SEG συγκεντρώνει τις υπηρεσίες πληροφόρησης του SafeSeaNet (SSN), της αναγνώρισης και εντοπισμού μεγάλων αποστάσεων (LRIT), των ολοκληρωμένων θαλάσσιων υπηρεσιών (IMS) και του CleanSeaNet (CSN):

1. SSN - Τα πλοία που διέρχονται από τα ύδατα της ΕΕ παρακολουθούνται καθημερινά σε πραγματικό χρόνο μέσω του συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και πληροφοριών της Ευρωπαϊκής Ένωσης SafeSeaNet. Το σύστημα αυτό επιτρέπει την ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των εθνικών συστημάτων που διαχειρίζονται οι ναυτιλιακές αρχές σε ολόκληρη την Ευρώπη.
2. LRIT - Τα πλοία που διέρχονται διεθνή ύδατα παρακολουθούνται μέσω του συστήματος LRIT, το οποίο εισήχθη από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό το 2006. Το EMSA λειτουργεί το Συνεταιριστικό Κέντρο Δεδομένων LRIT, μέσω του οποίου οι χρήστες των κρατών μελών έχουν πρόσβαση στις πληροφορίες LRIT των πλοίων τους σε όλο τον κόσμο, πλοίου που είναι δεσμευμένο ή πλέει εντός 1000 ναυτικών μιλίων από τα ύδατα της ΕΕ.
3. Η IMS - Οι Ολοκληρωμένες Υπηρεσίες Ναυτιλιακών Υπηρεσιών του EMSA επιτρέπουν την ενσωμάτωση και τη συσχέτιση δεδομένων από εφαρμογές του EMSA και εξωτερικές πηγές για την παροχή στοχοθετημένων υπηρεσιών πληροφόρησης
4. Το CSN - CleanSeaNet είναι το δορυφορικό σύστημα παρακολούθησης πετρελαιοκηλίδας και υπηρεσίας ανίχνευσης πλοίων της EMSA. Τα σκάφη που ανιχνεύονται μέσω δορυφόρου κοντά σε πετρελαιοκηλίδα μπορεί να συσχετιστούν με εκθέσεις κυκλοφορίας των πλοίων για να βοηθήσουν στην αναγνώριση της πηγής της διαρροής

Παρακολούθηση της κυκλοφορίας σκαφών μέσω του SAFESEANET

Το σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και το σύστημα πληροφοριών της ΕΕ, SafeSeaNet, περιέχει δεδομένα σχετικά με τους ακόλουθους βασικούς τομείς: θέση του πλοίου, πληροφορίες σχετικά με την άφιξη και την αναχώρηση του πλοίου, του φορτίου (για πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα), λεπτομέρειες σχετικά με τα απόβλητα και τα κατάλοιπα φορτίου που μεταφέρονται / πρόκειται να εκφορτωθούν, πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου και κάθε ατύχημα ή περιστατικό που ενέχει δυνητικό κίνδυνο για τη ναυτιλία, απειλή για την ασφάλεια στη θάλασσα, την ασφάλεια των ατόμων ή το περιβάλλον. Το σύστημα βοηθά τους φορείς έρευνας και διάσωσης, τα κέντρα αντιμετώπισης της ρύπανσης και τις υπηρεσίες θαλάσσιας κυκλοφορίας για την πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με το φορτίο και παρέχει πληροφορίες σχετικά με τα περιστατικά / ατυχήματα που πλήττουν τα πλοία που πλέουν στα ύδατα της ΕΕ.

Η ανάπτυξη των κεντρικών βάσεων δεδομένων (πλοίο, οργανισμοί και τοποθεσίες) συνεχίστηκε το 2017. Τόσο οι βάσεις δεδομένων των κεντρικών οργανισμών όσο και των τοποθεσιών διατέθηκαν στα κράτη μέλη, με τους χρήστες να μπορούν να καταχωρούν και να ενημερώνουν τις πληροφορίες τους απευθείας στο σύστημα. Οι κεντρικές βάσεις δεδομένων παρέχουν επίσης ένα σύνολο υπηρεσιών διαδικτύου που επιτρέπουν την ανταλλαγή πληροφοριών μέσω διασύνδεσης συστήματος σε σύστημα με τα εθνικά συστήματα των κρατών μελών.

Τον Σεπτέμβριο πραγματοποιήθηκε στη Νορβηγία μια τρίτη επιτραπέζια άσκηση για καταφύγια πλοίων που χρήζουν βοήθειας. Τόσο το SafeSeaNet όσο και η βάση δεδομένων Central Hazmat χρησιμοποιήθηκαν ενεργά από τους συμμετέχοντες για να βοηθήσουν στη διαδικασία λήψης αποφάσεων γύρω από την προσομοίωση σύγκρουσης στη θάλασσα με πετρελαιοφόρο και χημικό δεξαμενόπλοιο.

Παρακολούθηση της κυκλοφορίας των πλοίων μέσω του LRIT

Ο EMSA εκμεταλλεύεται το Κέντρο Συνεργατικών Δεδομένων LRIT της ΕΕ (EU LRIT CDC) το οποίο διανέμει πληροφορίες για την ταυτοποίηση και την παρακολούθηση μεγάλων αποστάσεων σε πλοία με σημαία ΕΕ ανά τον κόσμο για λογαριασμό όλων των ευρωπαϊκών κρατών σημαίας και ανταλλάσσει πληροφορίες με άλλα κέντρα δεδομένων ανά τον κόσμο. Το EU LRIT CDC είναι ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα δεδομένων στο σύστημα LRIT, εντοπίζοντας πάνω από 8.000 πλοία την ημέρα. Σε αυτό συσχετίζεται η παγκόσμια διεθνής ανταλλαγή δεδομένων LRIT, η οποία εξυπηρετεί 57 κέντρα δεδομένων LRIT παγκοσμίως και καλύπτει 122 συμβαλλόμενες κυβερνήσεις και φιλοξενείται και λειτουργεί από τον EMSA. Το 2017, ο EMSA λειτούργησε με νέες κυκλοφορίες τόσο του LRIT CDC της ΕΕ όσο και του LRIT IDE σε ανταπόκριση των αλλαγών στο σύστημα LRIT, σύμφωνα με τα πρότυπα επιδόσεων του IMO.

Ολοκληρωμένες Ναυτικές Υπηρεσίες

Μέσω των Ολοκληρωμένων Ναυτικών Υπηρεσιών (IMS) του EMSA, υπάρχει η επιχειρησιακή και τεχνική δυνατότητα ενσωμάτωσης και συσχέτισης δεδομένων από εφαρμογές του EMSA και εξωτερικές πηγές για μια ποικιλία διαφορετικών υπηρεσιών βασισμένων στις ανάγκες των χρηστών.

Οι δυνατότητες δορυφορικού AIS έχουν οδηγήσει, για παράδειγμα, σε μια εκτεταμένη γεωγραφική περιοχή στην οποία μπορούν να εντοπιστούν τα πλοία χρησιμοποιώντας το σύστημα AIS. Νέες ροές δεδομένων βρίσκονται επίσης στο στάδιο της προσθήκης καθώς οι συμβάσεις γίνονται σε εξέλιξη για συστήματα αεροναυτιλίας με τηλεχειρισμό και η υπηρεσία θαλάσσιας επιτήρησης του Copernicus προσφέρει δεδομένα από τους δορυφόρους της γεωσκόπησης.

Ο συνολικός αριθμός χρηστών IMS αυξήθηκε από 920 το 2016 σε πάνω από 1.500 το 2017 και ο αριθμός των κρατών μελών ανήλθε σε 26. Οι υπηρεσίες συνεχίστηκαν να παρέχονται στις αρχές των κρατών μελών καθώς και στους οργανισμούς της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένου του FRONTEX (παρακολούθηση της αλιείας), EU Navfor (καταπολέμηση της πειρατείας) και MAOC-N (επιβολή του νόμου - ναρκωτικά).

Τα εργαλεία παρακολούθησης της αυτοματοποιημένης συμπεριφοράς (ABM) παρέχονταν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους στους χρήστες του IMS για να τα υποστηρίξουν στις λειτουργίες θαλάσσιας επιτήρησης, προσφέροντας μια βελτιωμένη εικόνα κατάστασης. Μέσω των διαφορετικών αλγορίθμων που χρησιμοποιούνται, ανιχνεύονται μοτίβα όπως η είσοδος σε μια περιοχή ενδιαφέροντος, οι συναντήσεις στη θάλασσα, οι προσεγγίσεις στην ακτή, οι παρασυρόμενες και οι αποκλίσεις από τις συνήθεις διαδρομές και οι χειριστές ειδοποιούνται αυτόματα σε πραγματικό χρόνο. Το σύστημα διαθέτει πάνω από 20 αλγόριθμους με δυνατότητα προσθήκης περισσώτερων, καθώς αυξάνεται το σύστημα ανάλογα με τις ανάγκες των χρηστών.

Απλούστευση των διαδικασιών αναφοράς

Ο EMSA εξακολουθεί να υποστηρίζει την εφαρμογή της οδηγίας σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής εκθέσεων που αποσκοπεί στην απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών που εφαρμόζονται στα πλοία που φθάνουν ή / και αναχωρούν από τους λιμένες της ΕΕ. Η οδηγία καθόρισε την υποχρέωση των κρατών μελών να δημιουργήσουν ενιαία εθνικά παράθυρα, μέσω των οποίων θα υποβάλλονταν ηλεκτρονικά οι πληροφορίες και θα διατέθηκαν, ανάλογα με τις ανάγκες, σε διάφορες διαφορετικές αρχές. Το 2017, το EMSA ανέπτυξε κατευθυντήριες γραμμές για αυτά τα εθνικά ενιαία παράθυρα ώστε να συμβάλει στη διασφάλιση της εναρμονισμένης εφαρμογής της οδηγίας. Επιπλέον, σε πέντε κράτη μέλη (Κροατία, Εσθονία, Γερμανία, Ιταλία και Ισπανία) διενεργήθηκαν αξιολογήσεις από ομότιμους - προκειμένου να εντοπιστούν οι βέλτιστες πρακτικές καθώς και οποιεσδήποτε ανησυχίες.

Το δοκιμαστικό σχέδιο eManifest αποσκοπεί να καταδείξει πώς οι πληροφορίες σχετικά με το φορτίο, που απαιτούνται από τις ναυτιλιακές και τις τελωνειακές αρχές, μπορούν να υποβάλλονται μαζί με τις άλλες διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων που προβλέπει η οδηγία με εναρμονισμένο τρόπο. Ως εργαλείο για αυτό το πιλοτικό έργο, ο EMSA πραγματοποιεί δοκιμές και βελτιώνει το Ευρωπαϊκό Ενιαίο Ναυτικό Παράθυρο (EMSW) σε συντονισμό με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα συμμετέχοντα κράτη μέλη και τους εκπροσώπους της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Υπηρεσίες Υποστήριξης Ναυτιλίας

Το κέντρο παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας υποστήριξης (MSS) είναι ένα γραφείο υποστήριξης 24 ώρες το 24ωρο για τους χρήστες των συστημάτων παρακολούθησης και παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων που φιλοξενεί ο EMSA. Παρέχει συνεχή παρακολούθηση αυτών των συστημάτων ώστε να εξασφαλιστεί υψηλή διαθεσιμότητα και απόδοση, καθώς και να διευκολυνθεί η έγκαιρη διαχείριση περιστατικών. Το κέντρο MSS είναι το πρώτο σημείο επαφής για τα κράτη μέλη κάθε φορά που απαιτείται βοήθεια στο πλαίσιο του σχεδίου έκτακτης ανάγκης του EMSA. Το σχέδιο αυτό ενεργοποιήθηκε επτά φορές το 2017.

Σύστημα πληροφοριών THETIS

Το σύστημα πληροφοριών THETIS δημιουργήθηκε για να επιτρέψει στις αρχές του κράτους λιμένα στην ΕΕ και σε άλλες χώρες του ΜΣ του Παρισίου (Καναδά, Ισλανδία, Νορβηγία και Ρωσία) να διαχειρίζονται δεδομένα ελέγχου σε ένα μόνο παράθυρο. Δίνει τη δυνατότητα στις εν λόγω αρχές να στοχεύουν τα σωστά σκάφη για επιθεώρηση, βοηθά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρέχοντας στατιστικά στοιχεία για τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων και βοηθά στην παρακολούθηση της απόδοσης των κρατών μελών σε σχέση με τις διεθνείς και ευρωπαϊκές νομικές υποχρεώσεις τους. Το 2017, περίπου 18 000 επιθεωρήσεις ελέγχου του κράτους λιμένα καταγράφηκαν από 600 χρήστες από 28 χώρες.

Νέες λειτουργίες εξακολουθούν να προστίθενται στο σύστημα, υποστηρίζοντας έτσι ένα ευρύτερο φάσμα αρχών των κρατών μελών και διευκολύνοντας την επιβολή ενός ευρύτερου συνόλου ευρωπαϊκών νόμων. Οι διατάξεις της οδηγίας για το θείο, η οδηγία για τις λιμενικές υποδομές και, πιο πρόσφατα, ο κανονισμός για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών CO₂ (MRV), καλύπτονται όλα σε αυτό το ευέλικτο σύστημα. Κατά συνέπεια, στο σύστημα ελέγχθηκαν περίπου 12 000 επιθεωρήσεις για το θείο και περίπου 3.000 λιμενικές επιθεωρήσεις σχετικά με τις εγκαταστάσεις λιμενικής εξυπηρέτησης το 2017. Η νέα μονάδα MRV τέθηκε σε λειτουργία στις 7 Αυγούστου 2017, επιτρέποντας στις εταιρείες που είναι υπεύθυνες για τη λειτουργία μεγάλων πλοίων να αναφέρουν τις εκπομπές CO₂ τους. Η ανάπτυξη είναι το πρώτο από τα πολλά βήματα για τη συμπερίληψη των θαλάσσιων μεταφορών στη συνολική πολιτική της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου.

Ο EMSA συνέχισε επίσης να ενισχύει το εργαλείο απογραφής εκπομπών κατά τη διάρκεια του έτους. Το εργαλείο αυτό ποσοτικοποιεί τις εκπομπές SO_x, NO_x και PM που προκύπτουν από την καύση καυσίμων πλοίων από διεθνείς και εγχώριες ναυτιλιακές εταιρείες. Συγκεκριμένα, η κάλυψη της τοπικής ρύπανσης επεκτάθηκε ώστε να συμπεριληφθεί η Μεσόγειος Θάλασσα και η Θάλασσα της Ιρλανδίας.

Copernicus

Το 2017 πραγματοποίησε το πρώτο πλήρες έτος λειτουργίας της υπηρεσίας θαλάσσιας επιτήρησης του Copernicus, μέσω της οποίας ο EMSA παρέχει δορυφορικές εικόνες για να υποστηρίξει την καλύτερη κατανόηση και τη βελτίωση της παρακολούθησης των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στη θάλασσα. Ο EMSA είναι υπεύθυνος εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την υλοποίηση όλων των συναφών τεχνικών και επιχειρησιακών δραστηριοτήτων κατά τη διάρκεια της συμφωνίας ανάθεσης (2015-2020). Οι υπηρεσίες που παραδόθηκαν το 2017 επεκτάθηκαν για να καλύψουν τις κοινότητες χρηστών σε διάφορους τομείς δραστηριότητας: τον έλεγχο της αλιείας (725), την ασφάλεια και την ασφάλεια στη θάλασσα (159), την επιβολή του νόμου (453), τα τελωνεία (509), την άμυνα και τη στήριξη διεθνών οργανισμών). Συνολικά, παραδόθηκαν λιγότερες από 2.000 υπηρεσίες που αποτελούνται από προϊόντα Παρατηρήσεως της Γης και προστιθέμενης αξίας. Οι νέοι χρήστες υποστηρίζονται μέσω μιας επαναληπτικής διαδικασίας στην οποία καθορίζουν τις απαιτήσεις των χρηστών τους και οι υπάρχοντες χρήστες λαμβάνουν κατάρτιση για να εξασφαλίσουν το μέγιστο όφελος από τις προσφερόμενες υπηρεσίες

Κεφάλαιο 2: Επισκέψεις και Έλεγχοι για την παρακολούθηση της εφαρμογής της νομοθεσίας της Ε.Ε

Κοινότητες Κατάταξης

Οι εταιρείες ταξινόμησης αναπτύσσουν και εφαρμόζουν τεχνικά πρότυπα για το σχεδιασμό, την κατασκευή και την αξιολόγηση πλοίων. Περίπου 12 οργανισμοί ταξινόμησης αναγνωρίζονται από την ΕΕ και επιθεωρούνται από τον EMSA ως μέρος των βασικών καθηκόντων του. Με βάση τις υποβληθείσες εκθέσεις, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προβαίνει στις σχετικές αξιολογήσεις και λαμβάνει αποφάσεις πολιτικής ή / και ζητεί διορθωτικά μέτρα.

Το 2017, ο EMSA διενήργησε 22 επιθεωρήσεις αναγνωρισμένων οργανισμών, οι τόποι και το πεδίο εφαρμογής των οποίων καθορίστηκαν βάσει κινδύνου. Οι πρώτες επιθεωρήσεις του Ινδικού Ναυτιλιακού Μητρώου μετά την αναγνώρισή του το 2016 πραγματοποιήθηκαν, για παράδειγμα. Επίσης, στο πλαίσιο της διαρθρωτικής εκστρατείας πυροπροστασίας ro-pax, επισκεφθήκαμε έξι πλοία για να ελέγξουμε την ορθή εφαρμογή ορισμένων διορθωτικών μέτρων. Τέλος, ο EMSA υπέβαλε αξιολογήσεις στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τέσσερις αναγνωρισμένους οργανισμούς.



Πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών

Πολλά πλοία που είναι νηολογημένα στην ΕΕ επανδρώνονται από ναυτικούς που δεν είναι υπήκοοι της ΕΕ. Για να διασφαλιστεί ότι τα εν λόγω μέλη του πληρώματος είναι κατάλληλα εκπαιδευμένα, ο EMSA διενεργεί επιθεωρήσεις των συστημάτων ναυτικής εκπαίδευσης, κατάρτισης και πιστοποίησης της χώρας καταγωγής τους. Η συμμόρφωση αξιολογείται βάσει της σύμβασης STCW του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (Πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών). Το 2017 πραγματοποιήθηκαν επιθεωρήσεις στο Μαρόκο, τις Φιλιππίνες, τη Σενεγάλη και τη Νότια Αφρική.

Στο πλαίσιο της διαδικασίας παρακολούθησης, ο EMSA αξιολόγησε τα σχέδια διορθωτικών ενεργειών που υπέβαλαν πέντε χώρες εκτός της ΕΕ σε απάντηση στις εκθέσεις επιθεώρησης και στις επακόλουθες αξιολογήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Ενθαρρυντικά, οι ενέργειες των επιθεωρούμενων χωρών δείχνουν σημαντική βελτίωση των συστημάτων τους.

Μια άλλη σημαντική εξέλιξη το 2017 ήταν η στατιστική ανασκόπηση που δημοσίευσε ο EMSA στην ευρωπαϊκή αγορά εργασίας. Τα στοιχεία δείχνουν ότι 182.662 πλοίαρχοι και αξιωματικοί

διαθέτουν έγκυρα πιστοποιητικά επάρκειας (CoC) εκ δοθέντα από τα κράτη μέλη της ΕΕ, ενώ άλλοι 102 861 πλοίαρχοι και αξιωματικοί κατέχουν πρωτότυπες συναντήσεις που εκδόθηκαν από τρίτες χώρες με θεωρήσεις που έχουν εκδοθεί από κράτη μέλη της ΕΕ. Η επανεξέταση βασίζεται σε δεδομένα που έχουν καταχωριστεί από τα κράτη μέλη της ΕΕ και καταγράφονται στο Σύστημα Πληροφοριών STCW (STCW IS) του EMSA μέχρι το τέλος του 2015.

Παρακολούθηση της εφαρμογής της ναυτιλιακής νομοθεσίας της Ε.Ε

Ο EMSA επικουρεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ στις προσπάθειές τους να επιτύχουν μια συγκλίνουσα και αποτελεσματική εφαρμογή της ναυτικής νομοθεσίας της ΕΕ διενεργώντας επισκέψεις στα κράτη μέλη, την Ισλανδία και τη Νορβηγία. Το 2017 πραγματοποιήθηκαν επισκέψεις για την παρακολούθηση της εφαρμογής πέντε οδηγιών της ΕΕ: για την έρευνα ατυχημάτων, σχετικά με την περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων πλοίων, στον έλεγχο του κράτους του λιμένα, στον εξοπλισμό πλοίων, και για την ασφάλεια των αλιευτικών σκαφών.

Δεδομένου ότι ο έλεγχος από το κράτος του λιμένα αποτελεί ένα από τα αποτελεσματικότερα μέσα για να εξακριβωθεί ότι τα πλοία συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανονισμούς για την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης, ο EMSA επισκέπτεται επίσης τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών και τους λιμένες τους για να επαληθεύσει την ενδεδειγμένη εφαρμογή της οδηγίας του κράτους λιμενικού ελέγχου της ΕΕ. Το 2017 πραγματοποιήθηκαν πέντε επισκέψεις στα κράτη μέλη.

Οι επισκέψεις δίνουν στα κράτη μέλη την ευκαιρία να προγραμματίσουν καλύτερα τους πόρους, να αξιολογήσουν τις απαιτήσεις κατάρτισης και να αναθεωρήσουν τυχόν κενά και ελλείψεις, προκειμένου να βελτιωθεί το επίπεδο συμμόρφωσης με τη νομοθεσία της ΕΕ. Αυτό ενισχύει τη συνεργασία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των κρατών μελών και διευκολύνει τη μεγαλύτερη συνοχή και τους κοινούς στόχους.

Ναυτιλιακή Ασφάλεια

Η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας αναφέρεται γενικά στα μέτρα που λαμβάνονται για την προστασία από παράνομες πράξεις όπως η πειρατεία, η ένοπλη ληστεία, η τρομοκρατία και η θαλάσσια βία. Ο EMSA επικουρεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στον τομέα αυτόν παρακολουθώντας την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 725/2004 για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Παρέχει επίσης τεχνική βοήθεια στην Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ για την ασφάλεια των πλοίων.

Οι εκθέσεις επιθεώρησης του EMSA αναφέρουν λεπτομερώς τα μέτρα ασφαλείας, τις διαδικασίες και τις δομές ασφαλείας των χωρών στις οποίες πραγματοποιήθηκε επίσκεψη και παρέχουν συστάσεις όπου χρειάζεται. EMSA τότε βοηθά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην απάντησή της στις διορθωτικές ενέργειες που πρότειναν οι ενδιαφερόμενες χώρες. Το 2017, πραγματοποιήθηκαν δέκα αποστολές, με αποτέλεσμα 17 εκθέσεις.

Ο EMSA εξακολουθεί να συμμετέχει στην επιτροπή θαλάσσιας ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (MARSEC) και στη συμβουλευτική ομάδα ενδιαφερομένων για την ασφάλεια στη θάλασσα υπό την προεδρία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Επίσης, το 2017, ο EMSA διοργάνωσε σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Φόρουμ Λειτουργιών Ακτοφυλακής εργαστήριο για την πρόληψη των επιθέσεων στον κυβερνοχώρο στον θαλάσσιο τομέα.

Ανάλυση και Έρευνα

Ο EMSA καταρτίζει εκθέσεις για καθεμία από τις επισκέψεις και επιθεωρήσεις που διεξάγει και στη συνέχεια αναλύει τις εκθέσεις για τον προσδιορισμό τυχόν κοινών συμπερασμάτων και εξάγει γενικά συμπεράσματα σχετικά με την αποτελεσματικότητα των εφαρμοζόμενων μέτρων. Δύο αναλύσεις ολοκληρώθηκαν το 2017:

- τα πρώτα θέματα που εντοπίστηκαν κατά τις επισκέψεις των κρατών μελών σχετικά με τη διαχείριση της κυκλοφορίας των πλοίων και τα συστήματα πληροφοριών, καθώς και με τα καταφύγια πλοίων που χρειάζονται βοήθεια
- και το δεύτερο αφορά τις διαπιστώσεις από τις επισκέψεις των κρατών μελών σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας για τον έλεγχο του κράτους του λιμένα.

Επιπλέον, πραγματοποιήθηκε στη Νορβηγία η τρίτη επιτραπέζια άσκηση σε καταφύγια σε μια προσπάθεια να ενισχυθεί η εφαρμογή της οδηγίας για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας των σκαφών και να αντληθούν διδάγματα από τα συμπεράσματα της οριζόντιας ανάλυσης. Η προσομοίωση που χρησιμοποιήθηκε για τη συγκεκριμένη άσκηση περιλάμβανε τη χορήγηση καταφυγίου σε περίπτωση απειλής χημικής ρύπανσης.

Κεφάλαιο 3: Παροχή τεχνικής και επιστημονικής συνδρομής και διευκόλυνση της τεχνικής συνεργασίας

Επιθεώρηση Ατυχημάτων

Ο EMSA βοηθά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη να βελτιώσουν την ασφάλεια στη ναυτιλία με την ανάλυση των εκθέσεων διερεύνησης ατυχημάτων και την παραγωγή στατιστικών για τα θαλάσσια ατυχήματα. Η ευρωπαϊκή πλατφόρμα πληροφόρησης για τα θαλάσσια ατυχήματα (EMCIP) που λειτουργεί από τον EMSA είναι μια κεντρική βάση δεδομένων όπου τα κράτη μέλη αποθηκεύουν και αναλύουν πληροφορίες σχετικά με ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα. Με βάση τις πληροφορίες που προέρχονται από το EMCIP, το EMSA δημοσίευσε το τέταρτο έτος της ετήσιας επισκόπησης των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων το 2017. Ο αριθμός των συμβάντων που αναφέρθηκαν για το 2016 ήταν 3 145.

Αυτά τα δεδομένα έχουν πολύτιμο δυναμικό για την ασφάλεια στη θάλασσα. Για να διερευνήσει αυτό το δυναμικό, το EMSA ανέπτυξε μια μεθοδολογία το 2017 για να αναλύσει τα δεδομένα EMCIP και να ανιχνεύσει πιθανά ζητήματα ασφάλειας. Η μεθοδολογία αυτή θα εφαρμοστεί και θα δοκιμαστεί με βάση τα δεδομένα που θα διατηρηθούν για τα αλιευτικά σκάφη στις αρχές του 2018.

Ο EMSA φιλοξενεί επίσης το Μόνιμο Πλαίσιο Συνεργασίας (PCF) όπου τα κράτη μέλη και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνεργάζονται για να διευκολύνουν τη συνεργασία μεταξύ των φορέων διερεύνησης ατυχημάτων. Το 2017 πραγματοποιήθηκε το πρώτο σεμινάριο για το ανθρώπινο στοιχείο κατά την έρευνα ατυχημάτων και ο EMSA εξακολούθησε να παρέχει δραστηριότητες κατάρτισης σε ερευνητές ατυχημάτων από κράτη μέλη της ΕΕ και γειτονικές χώρες.



Εξοπλισμός Ναυτιλίας και Πρότυπα Ασφαλείας στο πλοίο

Ο EMSA συμβάλλει στην ασφάλεια των πλοίων και του εξοπλισμού πλοίων παρακολουθώντας προσεκτικά την ανάπτυξη προτύπων ασφαλείας. Το 2017, ο EMSA συνέβαλε στον έλεγχο της καταλληλότητας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη νομοθεσία για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων, παρέχοντας δεδομένα και πραγματοποιώντας αναλύσεις. Ως αποτέλεσμα, προτάθηκαν από την Επιτροπή τρεις τροποποιητικές οδηγίες, οι οποίες εγκρίθηκαν από το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο και στη συνέχεια δημοσιεύθηκαν στην Επίσημη Εφημερίδα τον Νοέμβριο του 2017. Επίσης, στο πλαίσιο του ελέγχου της καταλληλότητας, ο EMSA συνέταξε οδηγό για μικρά επιβατηγά πλοία, η οποία ολοκληρώθηκε με την υποστήριξη των κρατών μελών και της βιομηχανίας και υποβλήθηκε στην Επιτροπή τον Δεκέμβριο.

Ο EMSA εξακολούθησε να βασίζεται στο έργο που αναπτύχθηκε στον τομέα των πυρκαγιών στα καταστρώματα οχημάτων των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων ro-ro, κυρίως διευκολύνοντας τις συζητήσεις μεταξύ των φορέων διερεύνησης ατυχημάτων και των ναυτικών διοικήσεων καθώς και συντονίζοντας τη διαβούλευση σχετικά με δύο υποβολές και ένα έγγραφο IMO. Ως συνέχεια της μελέτης Firesafe I, ο EMSA διαχειρίζεται το Firesafe II, το οποίο προωθείται βάσει ειδικής σύμβασης-πλαisiού.

Ο EMSA εξακολούθησε να υποστηρίζει την Επιτροπή σχετικά με την οδηγία για τον εξοπλισμό των θαλάσσιων μεταφορών, ο πρώτος κανονισμός εφαρμογής της οποίας εγκρίθηκε και στη συνέχεια δημοσιεύθηκε τον Φεβρουάριο του 2017. Περιλαμβάνει κατάλογο προτύπων για τον εξοπλισμό πλοίων και για πρώτη φορά ορίζει τις αντίστοιχες ημερομηνίες εφαρμογής. Σύμφωνα με το άρθρο 11 της οδηγίας, δόθηκε βοήθεια στην τεχνική γραμματεία της MarED για τους κοινοποιημένους οργανισμούς που εκτελούν αξιολογήσεις συμμόρφωσης με βάση την οδηγία για τον εξοπλισμό πλοίων.

Πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία

Ο EMSA παρείχε τεχνική και επιστημονική βοήθεια στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στα κράτη μέλη κατά το 2017 στον τομέα της πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία, δεδομένου ότι πολλές νομοθετικές πράξεις είτε συζητήθηκαν, είτε εγκρίθηκαν είτε τέθηκαν σε ισχύ. Η συνδρομή αυτή κάλυψε:

- συνεισφορές στις εκθέσεις αξιολόγησης και αξιολόγηση των επιπτώσεων της οδηγίας για τις λιμενικές υποδομές (παροχή αξιόπιστων στατιστικών στοιχείων και σύνταξη προτάσεων για το καθεστώς επιβολής και τη νέα βάση δεδομένων για τις επιθεωρήσεις)
- διεξαγωγή τεχνικών εργαστηρίων (ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών για την εφαρμογή της οδηγίας για το περιεχόμενο των θαλασσιών καυσίμων σε θείο και παρουσίαση και οριστικοποίηση των κατευθυντήριων γραμμών του EMSA για την τροφοδοσία υγροποιημένου φυσικού αερίου προς λιμενικές αρχές και διοικήσεις)
- διοργάνωση εκπαιδευτικών μαθημάτων για τους επιθεωρητές του θείου και τους επιθεωρητές των λιμενικών εγκαταστάσεων υποδοχής
- ανάπτυξη εκπαιδευτικών μαθημάτων για τους εκπροσώπους των κρατών σημαίας σχετικά με τη χρήση του THETIS-MRV για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση του κανονισμού για το CO₂
- ολοκληρώνοντας μια μελέτη για τα επικίνδυνα υλικά που περιλαμβάνεται στον Κανονισμό Ανακύκλωσης Πλοίων της ΕΕ (PFOS και HBCDD).

Σε διεθνές επίπεδο, ο EMSA εξακολούθησε να παρέχει τεχνική βοήθεια στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με μέτρα για την ενίσχυση της ενεργειακής απόδοσης της διεθνούς ναυτιλίας, συζητήσεις για το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων για τις θαλάσσιες μεταφορές (που καλύπτουν την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου) ανάπτυξη του Δείκτη Σχεδιασμού Ενεργειακής Απόδοσης (EEDI).

Εκπαίδευση και Συνεργασία

Το 2017, ο EMSA διοργάνωσε 18 εκπαιδευτικές συναντήσεις, σεμινάρια και ανταλλαγές βέλτιστων πρακτικών στις οποίες συμμετείχαν 431 συμμετέχοντες από τα κράτη μέλη της ΕΕ, την Ισλανδία και τη Νορβηγία. Μέσω αυτής της μορφής τεχνικής βοήθειας, οι δικαιούχοι έλαβαν ενημερωμένες πληροφορίες σχετικά με επιλεγμένα τεχνικά θέματα και επωφελήθηκαν από τις ανταλλαγές τόσο με τον EMSA όσο και με άλλους ενδιαφερόμενους σχετικά με τη γενική αποτελεσματικότητα και την εναρμόνιση των προτύπων. Επιπλέον, αναπτύχθηκαν 14 νέες ενότητες εξ αποστάσεως μάθησης σχετικά με τη ναυτική νομοθεσία της ΕΕ και τέθηκαν στη διάθεσή τους

μέσω της πλατφόρμας ηλεκτρονικής μάθησης του EMSA, MaKCs. Έξι από τα μαθήματα κατάρτισης διεξήχθησαν από τον EMSA για τις χώρες διεύρυνσης (Αλβανία, Βοσνία-Ερζεγοβίνη, ΠΓΔΜ, Μαυροβούνιο, Σερβία, Τουρκία) που περιλαμβάνονται στη συμφωνία επιχορήγησης που υπογράφηκε μεταξύ του EMSA και της Γενικής Διεύθυνσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις διαπραγματεύσεις γειτονίας και διεύρυνσης.

Η τεχνική βοήθεια που δόθηκε στις χώρες δικαιούχους του SAFEMED (Αλγερία, Αίγυπτος, Ιορδανία, Ισραήλ, Λίβανος, Λιβύη, Μαρόκο, Παλαιστίνη και Τυνησία) είχε ως αποτέλεσμα έξι εκπαιδευτικές συνεδρίες στις οποίες συμμετείχαν 30 συμμετέχοντες. Το 2017, το EMSA ολοκλήρωσε επιτυχώς το έργο TRACECA, το οποίο ακολουθείται από ένα νέο έργο για τις περιοχές του Εύξεινου Πόντου και της Κασπίας Θάλασσας (BCSEA) που αναμένεται να διαρκέσει μέχρι τον Ιανουάριο του 2021. Αυτό προσφέρει στις δικαιούχους χώρες (Αζερμπαϊτζάν, Γεωργία, Καζακστάν, Τουρκία και Τουρκμενιστάν) τεχνική βοήθεια σε ορισμένους βασικούς τομείς, όπως το κράτος σημαίας, το κράτος του λιμένα, το VTMISS, το ανθρώπινο στοιχείο, η περιβαλλοντική προβολή και η διεθνής ασφάλεια πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων. Τόσο οι δικαιούχες χώρες SAFEMED όσο και η BCSEA είχαν πρόσβαση σε μερικά από τα επιχειρησιακά εργαλεία του EMSA, συμπεριλαμβανομένου του CleanSeaNet.

Κατά το 2017, ο EMSA συνέχισε να φιλοξενεί και να υποστηρίζει το σύστημα πληροφοριών RuleCheck, μέσω του οποίου οι υπάλληλοι ελέγχου του κράτους του λιμένα έχουν άμεση πρόσβαση στην επικαιροποιημένη νομοθεσία της ΕΕ, τις συμβάσεις του ΔΝΟ και της ΔΟΕ και τα έγγραφα του μνημονίου του μνημονίου του Παρισιού. Το RuleCheck είναι πλέον διαθέσιμο στα κράτη σημαίας. Η πλατφόρμα ηλεκτρονικής μάθησης, MaKCs, διατηρήθηκε επίσης, προσφέροντας αφιερωμένες σειρές μαθημάτων στους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα για επιθεωρήσεις πλοίων. Αυτές οι υπηρεσίες επεκτάθηκαν επίσης στις χώρες SAFEMED και BCSEA.



Υποστήριξη Επιθεώρησης Πλοίου

Πολύτιμες πληροφορίες για την ασφάλεια και την ποιότητα του παγκόσμιου εμπορικού στόλου μπορούν να βρεθούν στο διαδίκτυο, δωρεάν μέσω του συστήματος πληροφοριών Equasis. Δημοσιεύοντας αξιόπιστες και αντικειμενικές πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων και τη λειτουργία τους, το σύστημα αυτό συμβάλλει στην ενθάρρυνση της ποιότητας της ναυτιλίας και στην εξάλειψη των πρακτικών που δεν ανταποκρίνονται στα πρότυπα. Ο EMSA φιλοξενεί τη μονάδα διαχείρισης του συστήματος, η οποία εστιάζεται κυρίως στις επιθεωρήσεις ελέγχου του κράτους λιμένα, στις εταιρείες ταξινόμησης και στην κάλυψη προστασίας και αποζημίωσης. Τα δεδομένα που παρέχονται από τα καθεστώτα ελέγχου του κράτους του λιμένα, τις κοινωνικές τάξεις και άλλους οργανισμούς που βασίζονται στον κλάδο, υπολογίζουν κατά μέσο όρο 33 911 μεμονωμένους χρήστες (βάσει των αριθμών 2017) που προβάλλουν τις σελίδες της βάσης δεδομένων Equasis σε 2 169 εκατομμύρια φορές το 2017. Το EMSA ο ρόλος περιλαμβάνει: την επάνδρωση ενός γραφείου υποστήριξης χρηστών για να διασφαλιστεί η ομαλή λειτουργία του συστήματος. την προετοιμασία εξαμηνιαίων συνεδριάσεων για το συντακτικό συμβούλιο και την εποπτική επιτροπή · χειρισμού της διαπίστευσης των παρεχόμενων δεδομένων · και δημοσιεύοντας την ετήσια έκθεση Equasis για τον παγκόσμιο εμπορικό στόλο. Το 2017, ο ιστότοπος επανασχεδιάστηκε και τέθηκε σε λειτουργία τον Απρίλιο του 2017.

Παράλληλα είναι το σύστημα πληροφοριών MARINFO, το οποίο συλλέγει δεδομένα από εμπορικές πηγές παγκοσμίως σχετικά με τα χαρακτηριστικά του πλοίου, τα ατυχήματα, τις κινήσεις, την ιδιοκτησία και την ιστορία των πλοίων. Το σύστημα αυτό είναι ιδιαίτερα χρήσιμο για το προσωπικό της EMSA κατά την προετοιμασία των επισκέψεων και των επιθεωρήσεων τους, καθώς και για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά την εκ των υστέρων αξιολόγηση των νομικών διατάξεων. Η MARINFO έλαβε πάνω από 70 αιτήματα δεδομένων το 2017.

Κεφάλαιο 4: Ανίχνευση, Προετοιμασία και Ανταπόκριση κατά της ρύπανσης

Δίκτυο πλοίων ανταπόκρισης για την αντιμετώπιση πετρελαιοκηλίδας

Ένα δίκτυο δοχείων αντίδρασης πετρελαιοκηλίδας βρίσκεται σε ετοιμότητα σε ολόκληρη την Ευρώπη για να ενισχύσει την ικανότητα των μεμονωμένων κρατών μελών της ΕΕ να προστατεύουν τις ακτές τους από τη θαλάσσια ρύπανση. Ο EMSA διατηρεί επιχειρησιακές συμβάσεις για καθένα από τα σκάφη αυτού του δικτύου, κυρίως παρακολουθώντας και αξιολογώντας την απόδοση των συμβεβλημένων σκαφών κατά τη διάρκεια τριμηνιαίων ασκήσεων και διεθνών ασκήσεων. Στα τέλη του 2017, 17 πλήρως εξοπλισμένα πλοία πετρελαιοκηλίδας ήταν διαθέσιμα για κινητοποίηση.

Ενώ η ΕΕ είχε ένα ακόμη έτος χωρίς μεγάλη καταστροφή πετρελαϊκής ρύπανσης, η βύθιση της Αγίας Ζώνης II στον Πειραιά τον Σεπτέμβριο μολύνει πολλά χιλιόμετρα ακτογραμμής και οδήγησε την Ελλάδα να συνάψει σύμβαση με ένα από τα πλοία αντίδρασης πετρελαϊκής αντίδρασης του EMSA. Το σχέδιο έκτακτης ανάγκης ενεργοποιήθηκε σε αυτό και έξι άλλες φορές το 2017.

Στο πλαίσιο των διαδικασιών ρουτίνας, πραγματοποιήθηκαν 70 ασκήσεις για να ελεγχθεί η ποιότητα της υπηρεσίας και να εξασφαλιστεί ότι το σκάφος, ο εξοπλισμός και το πλήρωμα θα πληρούν τα πρότυπα που ορίζει ο Οργανισμός. Επιπλέον, πραγματοποιήθηκαν 11 επιχειρησιακές ασκήσεις με τα κράτη μέλη, χρησιμοποιώντας 12 από τα συμβεβλημένα σκάφη ανταπόκρισης

του EMSA και δύο από τα συστήματα παροχής υπηρεσιών συντήρησης εξοπλισμού. Η νέα Υπηρεσία Εξυπηρέτησης Εξοπλισμού για την Αδριατική Θάλασσα άρχισε επίσης να λειτουργεί πλήρως το 2017. Με την υπηρεσία αυτή και τις δύο υφιστάμενες στη Βόρεια Θάλασσα και τη Βαλτική Θάλασσα, οι αρχές των κρατών μελών μπορούν να ζητήσουν την ταχεία κινητοποίηση εξειδικευμένου, αυτόνομου εξοπλισμού - πυροβόλα και ολοκληρωμένα συστήματα περιορισμού και ανάκτησης πετρελαίου - για χρήση σε σκάφη της ευκαιρίας.

Το 2017, ο EMSA συνέχισε να εκπληρώνει την εντολή του να προσφέρει υπηρεσίες αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρύπανσης που προκαλούν οι εγκαταστάσεις πετρελαίου και φυσικού αερίου. Τέσσερα σκάφη εξοπλίστηκαν για την εφαρμογή θαλάσσιου διασκορπιστή, με συσχετισμένα αποθέματα διασποράς 200 τόνων το καθένα, στις Καναρίους Νήσους, την Κύπρο, τη Μάλτα και την Πορτογαλία.

Ανίχνευση και Αποκατάσταση της θαλάσσιας ρύπανσης

Το EMSA συμβάλλει στον εντοπισμό, τον εντοπισμό και την παρακολούθηση της προέλευσης των παράνομων απορρίψεων μέσω της δορυφορικής εικόνας που βασίζεται στην υπηρεσία γνωστή ως CleanSeaNet. Η υπηρεσία είναι διαθέσιμη σε 28 παράκτια κράτη (και τα 23 παράκτια κράτη της ΕΕ, δύο παράκτια κράτη της ΕΖΕΣ, Ισλανδία και Νορβηγία, τρεις υποψήφιες χώρες, Αλβανία, Μαυροβούνιο και Τουρκία). Το 2017, η υπηρεσία ήταν επίσης διαθέσιμη στη Γροιλανδία. Μέσω των σχεδίων συνεργασίας SAFEMED και BCSEA, η υπηρεσία διατέθηκε επίσης σε όλη την περιοχή της Μεσογείου, της Μαύρης και της Κασπίας Θάλασσας.

Συνολικά, παραδόθηκαν 4.066 εικόνες ανάλυσης: 3.816 σε χρήστες παράκτιων κρατών. 177 στη Γροιλανδία. και 73 σε δικαιούχους χώρες SAFEMED και BCSEA. Συνολικά ανιχνεύθηκαν 4 899 πιθανές διαρροές, οι μισές από τις οποίες κατατάχθηκαν στην υψηλότερη κατηγορία πιθανότητας όσον αφορά την ανίχνευση υδρογονανθράκων.

Το 2017, ο δορυφόρος της Ευρωπαϊκής Διαστημικής Υπηρεσίας, Sentinel-1B, εισήχθη σε δραστηριότητες του CleanSeaNet προσθέτοντας το υπάρχον Sentinel-1A. Και οι δύο άδειες δεδομένων Sentinel 1 παρέχονται δωρεάν στο EMSA, επιτρέποντας έτσι σαφή οικονομικά οφέλη και μεγιστοποίηση της παραγωγής.

Το CleanSeaNet παρείχε υποστήριξη σε επτά αιτήματα έκτακτης ανάγκης από τα κράτη μέλη και την Επιτροπή με συνολικά 32 παραγγελίες. Ένα τέτοιο αίτημα ήρθε από την Ελλάδα, μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Αγίας Ζώνης III, για να παρακολουθήσει τον Σαρωνικό κόλπο.

Το 2017 σημάδεψε επίσης τη δέκατη επέτειο του CleanSeaNet και παρείχε την ευκαιρία να κοιτάξουμε πίσω σε μια υπηρεσία που παρείχε σχεδόν 25 000 εικόνες για κάλυψη 4 300 εκατομμυρίων τετραγωνικών μέτρων θαλάσσιας επιφάνειας. Κατά τη διάρκεια αυτής της δεκαετίας, ο αριθμός των πιθανών διαρροών που εντοπίστηκαν στα ευρωπαϊκά ύδατα είχε μειωθεί κατά το ήμισυ από ένα μέσο όρο 11 πιθανών διαρροών ανά εκατομμύριο km² που παρακολουθήθηκαν το 2007 σε πέντε πιθανές διαρροές ανά εκατομμύριο km² που παρακολουθήθηκαν το 2017. Το CleanSeaNet έχει αποδειχθεί μέχρι στιγμής σημαντικό πόρος για την παρακολούθηση θαλάσσιων περιοχών, παρέχοντας εντοπίσματα που επιτρέπουν άμεση συνέχεια δράσης.

Συνεργασία για την αποτελεσματική προετοιμασία κατά της ρύπανσης και την αντιμετώπιση της

Ο EMSA υποστηρίζει τις δυνατότητες ετοιμότητας και αντίδρασης των κρατών μελών για περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης. Ο ρόλος αυτός περιλαμβάνει τη διάδοση βέλτιστων πρακτικών και την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, των περιφερειακών συμφωνιών, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και άλλων σχετικών διεθνών οργανισμών.

Ο EMSA ανταλλάσσει πληροφορίες με τα κράτη μέλη σχετικά με τις χημικές ουσίες και την επεξεργασία τους στο θαλάσσιο περιβάλλον, προκειμένου να τους βοηθήσει να αντιμετωπίσουν τις διαρροές που ενέχουν επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες. Το MAR-ICE είναι μια υπηρεσία που παρέχει πληροφορίες από εμπειρογνώμονες σε περίπτωση θαλάσσιου χημικού συμβάντος. Το δίκτυο MAR-ICE ενεργοποιήθηκε πέντε φορές για ασκήσεις και ασκήσεις και μία φορά για μια πραγματική απελευθέρωση κατά τη διάρκεια μιας εθνικής άσκησης. Ειδικά φύλλα δεδομένων διατίθενται επίσης για περισσότερες από 200 χημικές ουσίες μέσω της διαδικτυακής πύλης MAR-CIS η οποία είναι πλέον διαθέσιμη μέσω μιας νέας εφαρμογής για κινητές συσκευές και διατίθεται τόσο σε απευθείας σύνδεση όσο και εκτός σύνδεσης.

Ευρωπαϊκή Συνεργασία για τη σωστή λειτουργία των ακτοφυλακών

Η EFCA, ο Frontex και ο EMSA συνεργάζονται για την παροχή αποτελεσματικής και οικονομικά αποδοτικής στήριξης στις αρχές των κρατών μελών που ασκούν τις λειτουργίες των ακτοφυλακών. Αυτή η ενισχυμένη συνεργασία ακολουθεί την έγκριση του ευρωπαϊκού πακέτου των συνόρων και των ακτοφυλακών από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο το 2016. Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε ένα πιλοτικό πρόγραμμα μήκους 18 μηνών που θα χρησιμεύσει ως δοκιμαστικό κρεβάτι για συνεργασία στον τομέα των ευρωπαϊκών ακτών λειτουργίες φρουράς. Το δοκιμαστικό σχέδιο κατέληξε σε επιτυχή κατάληξη τον Ιούνιο του 2017, τα αποτελέσματα των οποίων παρουσιάστηκαν σε περισσότερους από 110 συμμετέχοντες που εκπροσωπούσαν διάφορους ευρωπαϊκούς και εθνικούς φορείς κατά τη διάρκεια του εργαστηρίου κλεισίματος. Οι τομείς συνεργασίας κάλυψαν:

- ανταλλαγή πληροφοριών - το EMSA μοιράστηκε ολοκληρωμένα θαλάσσια δεδομένα με την EFCA για να τα βοηθήσει να εντοπίσουν παράνομη, λαθραία και άναρχη αλιεία. Ομοίως, ο EMSA προσέφερε προσαρμοσμένες πληροφορίες στον Frontex για τη στήριξη της ανίχνευσης, ταυτοποίησης και εντοπισμού σκαφών για ενίσχυση της επιτήρησης των συνόρων
- κοινές υπηρεσίες θαλάσσιας επιτήρησης - ο EMSA διενήργησε επίδειξη διάρκειας μιας εβδομάδας από απομακρυσμένο σύστημα αεροσκαφών (RPAS) στην Ισπανία, του οποίου ο πολλαπλός χαρακτήρας επέτρεψε την αντιμετώπιση των καθηκόντων και των τριών οργανισμών, δηλαδή παρακολούθηση και ανίχνευση της θαλάσσιας ρύπανσης, παρακολούθηση των εκπομπών πλοίων, τον έλεγχο της αλιείας. Η επίδειξη έδωσε επίσης την ευκαιρία στις αρχές των κρατών μελών να παρακολουθήσουν τις τρέχουσες αποστολές πτήσης

- η EMSA συνέβαλε ενεργά στη διαδικασία αυτή, η οποία καλύπτει την επιχειρησιακή συνεργασία, την κατάρτιση, την E & A και την επίγνωση της κατάστασης και αναμένεται να χρησιμεύσει ως βάση για ένα εγχειρίδιο ευρωπαϊκής συνεργασίας για τις λειτουργίες της ακτοφυλακής.

Οι τρεις οργανισμοί έχουν πλέον υπογράψει τριμερή συμφωνία εργασίας, η πρώτη διευθύνουσα επιτροπή της οποίας διοργάνωσε η EFCA το 2017 και είχε ως αποτέλεσμα την έγκριση ετήσιου στρατηγικού σχεδίου και τη σύσταση τριών τεχνικών υποεπιτροπών για τη συνέχιση των δράσεων.

- **ΕΤΟΣ 2018**

Το αρχείο Outlook 2018 του EMSA περιέχει τις συγκεκριμένες ενέργειες και τα μέτρα που σχεδιάζει να λάβει το 2018 για την επίτευξη των πολυετών στρατηγικών στόχων του. Η έκδοση οργανώνεται ανά δραστηριότητα με προγραμματισμένες εξελίξεις που περιγράφονται σε σύντομη αφήγηση. Το αποτέλεσμα αναφέρεται στην αντίστοιχη Ενοποιημένη Ετήσια Έκθεση Δραστηριότητας, η οποία παρουσιάζει τα αποτελέσματα που επιτεύχθηκαν σε σχέση με τους καθορισθέντες στόχους. Οι δραστηριότητες του Οργανισμού μπορούν να διακριθούν ευρέως σε πέντε θεματικούς τομείς που αντικατοπτρίζονται επίσης στην οργάνωση της δομής του Οργανισμού.

Κεφάλαιο 1: Ναυτιλιακές Μεταφορές και Επιτηρήσεις- Πληροφορίες σχετικά με τα πλοία, τις μεταφορές και την κυκλοφορία των πλοίων

Θαλάσσια Πλατφόρμα Ανταλλαγής Πληροφοριών

Η παροχή ολοκληρωμένης επισκόπησης της δραστηριότητας στη θάλασσα αποτελεί πρόκληση για τις περισσότερες χώρες. Για την αποτελεσματική εφαρμογή των θαλάσσιων πολιτικών, οι κυβερνήσεις και οι αρχές χρειάζονται λεπτομερείς και αξιόπιστες γνώσεις για το τι συμβαίνει στη θάλασσα, σε πραγματικό χρόνο.

Μέσω του SEG (SafeSeaNet Ecosystem Graphical User Interface), οι χρήστες έχουν πρόσβαση σε βασικές θαλάσσιες εφαρμογές και τα σύνολα δεδομένων τους είτε από συσκευές κινητής τηλεφωνίας και tablet είτε από επιτραπέζιους και φορητούς υπολογιστές. Αυτή η διεπαφή συγκεντρώνει τις υπηρεσίες πληροφοριών SafeSeaNet (SSN), αναγνώριση και παρακολούθηση μεγάλης εμβέλειας (LRIT), ολοκληρωμένες θαλάσσιες υπηρεσίες (IMS) και CleanSeaNet (CSN). Με αυτόν τον τρόπο, η διεπαφή προσφέρει μια πολύτιμη προσαρμοσμένη εικόνα της θαλάσσιας κυκλοφορίας.

Παρακολούθηση της κυκλοφορίας των πλοίων στα Ευρωπαϊκά ύδατα

Οι πληροφορίες σχετικά με το σκάφος και το ταξίδι σε ολόκληρη την ΕΕ μοιράζονται μεταξύ των στοχοθετημένων χρηστών μέσω του συστήματος SafeSeaNet. Οι ροές πληροφοριών και οι λειτουργίες του συστήματος αποσκοπούν στην ενίσχυση της ασφάλειας και της ασφάλειας στη θάλασσα, καθώς και στην αύξηση της αποτελεσματικότητας της θαλάσσιας κυκλοφορίας και των μεταφορών. Ο EMSA εργάζεται για να παρέχει στις εθνικές διοικήσεις (λιμενικές αρχές, παράκτιους σταθμούς, έρευνα και διάσωση, υπηρεσίες θαλάσσιας κυκλοφορίας, φορείς αντιμετώπισης της ρύπανσης κλπ.) 24ωρη πρόσβαση στο σύστημα.

Είναι σημαντικό ότι ο EMSA συνεργάζεται με τις εθνικές αρχές για να εξασφαλίσει την αλληλεπίδραση των συστημάτων τους με το SafeSeaNet. Αυτό επιτρέπει στο SafeSeaNet να χρησιμεύσει ως ευρωπαϊκή πλατφόρμα ανταλλαγής θαλάσσιων δεδομένων. Οι υποχρεωτικές λειτουργίες καλύπτουν τη συλλογή και τη διανομή δεδομένων σχετικά με την παρακολούθηση της κυκλοφορίας των πλοίων, τις πληροφορίες για τις λιμενικές κλήσεις, τα επικίνδυνα και ρυπογόνα φορτία, τα υπολείμματα ασφαλείας, τα απόβλητα και το φορτίο και τις εκθέσεις περιστατικών και ατυχημάτων. Οι διάφορες κεντρικές βάσεις δεδομένων που αποτελούν μέρος του οικοσυστήματος SafeSeaNet συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας των δεδομένων στις επιμέρους εθνικές βάσεις δεδομένων.

Το 2018, καταβλήθηκαν προσπάθειες για την περαιτέρω βελτίωση της κοινής γραφικής διεπαφής χρήστη για όλες τις εφαρμογές που διατίθενται στο οικοσύστημα SafeSeaNet. Η πρόσβαση καθορίζεται μέσω της κοινής κονσόλας διαχείρισης που δημιουργήθηκε το 2017. Οι νέες εξελίξεις προσφέρουν στους χρήστες μια σειρά χαρακτηριστικών, όπως πρόσβαση σε ολοκληρωμένες ροές δεδομένων, αυξημένες επιλογές απεικόνισης δεδομένων και νέες διεπαφές μηχανήματος προς μηχανή. Δύο βάσεις δεδομένων που δημιουργήθηκαν πρόσφατα αναπτύχθηκαν περαιτέρω το 2018: η κεντρική βάση δεδομένων πλοίων που λαμβάνει και αποθηκεύει ενημερωμένες πληροφορίες σχετικά με τα αναγνωριστικά του πλοίου. και την κεντρική βάση δεδομένων Hazmat για πληροφορίες σχετικά με επικίνδυνα και ρυπογόνα εμπορεύματα, η οποία θα χρησιμεύσει ως εργαλείο αναφοράς για τις εθνικές αρχές.

Απλούστευση των διαδικασιών αναφοράς

Το 2018, ο EMSA θα υποστηρίξει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά την αναθεώρηση της οδηγίας για τις διατυπώσεις υποβολής εκθέσεων, με την επεξεργασία μέτρων για τη διευκόλυνση της συνολικής αποτελεσματικότητας των πλοίων σε σχέση με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων. Το πρωτότυπο θαλάσσιου ενιαίου παραθύρου (MSW), το οποίο περιλαμβάνει δεδομένα φορτίου, θα διατίθεται και θα δοκιμάζεται από τους συμμετέχοντες πιλότους eManifest στα κράτη μέλη και στον ναυτιλιακό κλάδο.

Το πρωτότυπο MSW είναι εκεί όπου όλα τα δεδομένα - συμπεριλαμβανομένου του eManifest - αναφέρονται και στη συνέχεια διατίθενται στις διάφορες αρμόδιες αρχές των κρατών μελών. Καλύπτει τις ροές πληροφοριών μεταξύ των παροχών δεδομένων πλοίων, των αρμόδιων δημόσιων αρχών και άλλων κρατών μελών μέσω του συστήματος SafeSeaNet.

Υπηρεσίες Υποστήριξης Ναυτιλίας

Το κέντρο παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας υποστήριξης (MSS) είναι ένα γραφείο υποστήριξης που λειτουργεί 24 ώρες το 24ωρο για τους χρήστες των συστημάτων παρακολούθησης και παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων που φιλοξενεί ο EMSA. Παρέχει συνεχή παρακολούθηση αυτών των συστημάτων, διευκολύνοντας τη διαχείριση των πρόωρων περιστατικών και τα πρότυπα υψηλής απόδοσης. Οι μέσοι χρόνοι ανατροφοδότησης ανέρχονται σε περίπου 20 λεπτά για επείγοντα αιτήματα και 30 λεπτά για μη επείγοντα αιτήματα. Το κέντρο MSS αποτελεί το πρώτο σημείο επαφής για τα κράτη μέλη όταν απαιτείται βοήθεια σε περίπτωση ατυχημάτων ρύπανσης. Το 2018 το κέντρο παρείχε στους χρήστες έγκαιρη βοήθεια και υπηρεσίες παρακολούθησης.

FRONTEX

Ο EMSA υποστηρίζει τον Frontex όσον αφορά τη διεξαγωγή επιχειρήσεων για την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης και του διασυνοριακού εγκλήματος κατά μήκος των ευρωπαϊκών θαλάσσιων συνόρων. Η υφιστάμενη συμφωνία επιπέδου υπηρεσιών μεταξύ του Frontex και του EMSA ανανεώθηκε το 2016 για άλλα τρία χρόνια. Η συμφωνία αυτή καθορίζει τους όρους των υπηρεσιών που παρέχονται στον Frontex, συμπεριλαμβανομένης της υποστήριξης για την εφαρμογή του ευρωπαϊκού συστήματος επιτήρησης των συνόρων (EUROSUR). Οι δραστηριότητες το 2018 αποφασίζονται βάσει ετήσιου προγράμματος και υπηρεσίας που συμφωνήθηκε μεταξύ των οργανισμών.

EFCA

Ο EMSA υποστηρίζει την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ελέγχου της Αλιείας (EFCA) κατά τη διεξαγωγή κοινών σχεδίων ανάπτυξης για την παρακολούθηση των αλιευτικών εκστρατειών μέσω της πλατφόρμας Ολοκληρωμένων Θαλάσσιων Υπηρεσιών του Οργανισμού. Τα εργαλεία και οι υπηρεσίες επιτήρησης (όπως συστήματα απομακρυσμένου χειριστή αεροσκαφών και ναύλωση πλοίων) παρέχονται σύμφωνα με μια συμφωνία επιπέδου υπηρεσιών που ανανεώνεται κάθε χρόνο. Η συμφωνία αυτή καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους οι δύο οργανισμοί συνεργάζονται για να υποστηρίξουν τις εθνικές αρχές που ασκούν λειτουργίες ακτοφυλακής καθώς και για να διευκολύνουν την εφαρμογή της νομοθεσίας σχετικά με τα παράνομα, λαθραία και άναρχα αλιεύματα.

Σύστημα πληροφόρησης THETIS και συναφείς ενότητες

Το σύστημα πληροφοριών THETIS δημιουργήθηκε για να επιτρέπει στις αρχές του κράτους λιμένα στις χώρες της ΕΕ και του ΜΣ του Παρισιού (Καναδά, Ισλανδία, Νορβηγία και Ρωσία) να διαχειρίζονται τα δεδομένα των επιθεωρήσεων σε ένα μόνο παράθυρο. Δίνει τη δυνατότητα στις εν λόγω αρχές να στοχεύουν τα σωστά σκάφη για επιθεώρηση, βοηθά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρέχοντας στατιστικά στοιχεία για τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων και βοηθά στην παρακολούθηση της απόδοσης των κρατών μελών σε σχέση με τις διεθνείς και ευρωπαϊκές νομικές υποχρεώσεις τους.

Έχουν προστεθεί νέες λειτουργίες στο σύστημα, υποστηρίζοντας έτσι ένα ευρύτερο φάσμα αρχών των κρατών μελών και διευκολύνοντας την επιβολή ενός ευρύτερου συνόλου ευρωπαϊκών νόμων. Οι διατάξεις της οδηγίας για το θείο, της οδηγίας για τις εγκαταστάσεις λιμενικής υποδοχής και του κανονισμού παρακολούθησης, αναφοράς και επαλήθευσης του CO₂ είναι όλες ή

βρίσκονται υπό επεξεργασία στις νέες ενότητες αυτού του ευέλικτου συστήματος (THETIS-EU και THETIS-MRV).

Το 2018 θα προστεθούν στη λειτουργική μονάδα THETIS (συμπεριλαμβανομένων στοιχείων υπολογιστών καυσίμων και εξαρτημάτων παρακολούθησης προμηθευτών καυσίμων) και θα ενισχυθεί η λειτουργία της νέας οδηγίας για τις επιθεωρήσεις για την ασφαλή λειτουργία των οχηματαγωγών Ro-Ro και των επιβατηγών ταχύπλοων σκαφών. Στα μέσα του 2017, άρχισε να λειτουργεί το σύστημα παρακολούθησης, αναφοράς και επαλήθευσης των εκπομπών THETIS-MRV CO₂.

Copernicus

Ως εμπιστευόμενος φορέας για την υπηρεσία θαλάσσιας επιτήρησης του Copernicus, ο EMSA παρέχει δορυφορικές εικόνες για να υποστηρίξει την καλύτερη κατανόηση και τη βελτίωση της παρακολούθησης των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στη θάλασσα. Κατά τη διάρκεια της συμφωνίας ανάθεσης (2015-2020), ο EMSA είναι υπεύθυνος εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την υλοποίηση όλων των συναφών τεχνικών και επιχειρησιακών δραστηριοτήτων. Ενώ οι δραστηριότητες του έτους 2018 θα κατευθύνονται από το ετήσιο σχέδιο εφαρμογής του σχεδίου για την παρακολούθηση της θαλάσσιας εποπτείας του Copernicus, οι υπηρεσίες αναμένεται να καλύπτουν τους τομείς ελέγχου της αλιείας (EFCA), επιβολής του νόμου (MAOC-N), ασφάλειας και ασφάλειας στη ναυτιλία, και το θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένης της παρακολούθησης της ρύπανσης.

Κεφάλαιο 2: Επισκέψεις και Έλεγχοι για την παρακολούθηση της εφαρμογής της νομοθεσίας της Ε.Ε

Παρακολούθηση της εφαρμογής της ναυτιλιακής νομοθεσίας της Ε.Ε

Ο EMSA παρακολουθεί από την αρχή την εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ στα κράτη μέλη. Οι επισκέψεις στα κράτη μέλη παρέχουν μια πολύτιμη σχέση μεταξύ των νομικών στόχων και της επιχειρησιακής εφαρμογής. Με τον τρόπο αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι σε θέση να αξιολογήσει το βαθμό στον οποίο εφαρμόζεται η νομοθεσία της ΕΕ στον τομέα αυτό. Παρέχουν μια αλυσίδα ανατροφοδότησης σχετικά με την αποτελεσματικότητα της νομοθεσίας και εντοπίζουν κενά όπου δεν πληρούνται οι νομικοί στόχοι.

Οι επισκέψεις το 2018 θα καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα τομέων εφαρμογής:

- ο τρίτος κύκλος επισκέψεων ελέγχου από το κράτος λιμένα θα συνεχιστεί (5-6 επισκέψεις)
- θα παρακολουθείται η συμμόρφωση με την περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων πλοίων (4-5 επισκέψεις)
- θα πραγματοποιηθεί ο δεύτερος κύκλος επισκέψεων σχετικά με την οδηγία για τον εξοπλισμό πλοίων (3-4 επισκέψεις)
- ένας νέος κύκλος επισκέψεων σχετικά με την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην θα ξεκινήσει το 2018, μετά από το εργαστήριο πριν από τον κύκλο που πραγματοποιήθηκε τον Δεκέμβριο του 2017.

Αυτές οι επισκέψεις θα ακολουθήσουν τη νέα μεθοδολογία για τις επισκέψεις που εγκρίθηκε από το διοικητικό συμβούλιο του EMSA τον Νοέμβριο του 2015.

Κοινότητες Κατάταξης

Οι εταιρείες ταξινόμησης αναπτύσσουν και εφαρμόζουν τεχνικά πρότυπα για το σχεδιασμό, την κατασκευή και την αξιολόγηση πλοίων. Από τις 50 διαφορετικές κοινωνίες ταξινόμησης παγκοσμίως, 12 αναγνωρίζονται σε επίπεδο ΕΕ και επιθεωρούνται τακτικά από τον EMSA. Με βάση τις υποβληθείσες εκθέσεις, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διενεργεί δύο ετήσιες αξιολογήσεις και λαμβάνει αποφάσεις πολιτικής ή / και ζητεί διορθωτικά μέτρα. Ο γενικός στόχος είναι να βελτιωθεί η ποιότητα των εργασιών πιστοποίησης που έχουν αναλάβει αυτοί οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί.

Το 2018, ο EMSA θα διεξάγει μέχρι και 20 επιθεωρήσεις με βάση ένα πρόγραμμα που θα αποφασιστεί από κοινού με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και θα επικεντρωθεί σε ορισμένους παράγοντες, όπως ο αυξημένος κίνδυνος, όπως προκύπτει από προηγούμενα ευρήματα και μη συμμορφώσεις ή το μέγεθος και η γεωγραφική εξάπλωση των δραστηριοτήτων συγκεκριμένης αναγνωρισμένης οργάνωσης.

Ναυτιλιακή Ασφάλεια

Η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας αναφέρεται γενικά στα μέτρα που λαμβάνονται για την προστασία από παράνομες πράξεις όπως η πειρατεία, η ένοπλη ληστεία, η τρομοκρατία και η θαλάσσια βία. Ο EMSA επικουρεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ κατά την εκτέλεση των επιθεωρήσεων τους για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Το 2018 αναμένονται περίπου 12-15 αποστολές βάσει αιτημάτων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και καθορίζονται μέσω των πληροφοριών που συλλέγονται από διάφορες πηγές, συμπεριλαμβανομένων των προηγούμενων επιθεωρήσεων, και περίπου 2-3 από τη Νορβηγία και την Ισλανδία κατόπιν αιτήματος της Εποπτεύουσας Αρχής της ΕΖΕΣ. Ο EMSA θα παρακολουθήσει επίσης ζητήματα που προκύπτουν από το εργαστήριο για την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο που διεξήχθη τον Δεκέμβριο του 2017 στο πλαίσιο του Φόρουμ Ευρωπαϊκών Λειτουργιών Ακτοφυλακής.

Έλεγχος Κράτους Λιμένα

Το 2018 ο EMSA θα συνεχίσει να υποστηρίζει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή καθώς συμμετέχει στα όργανα του μνημονίου συμφωνίας του Παρισιού σχετικά με τον έλεγχο του κράτους του λιμένα. Θα υποστηριχθεί επίσης η διασφάλιση της ορθής εφαρμογής ενός συστήματος επιθεωρήσεων για την ασφαλή λειτουργία των οχηματαγωγών Ro-Ro και των επιβατηγών ταχύπλοων σκαφών. Για τους υπαλλήλους ελέγχου του κράτους του λιμένα στην περιοχή του ΜΣ του Παρισιού, το EMSA θα παρέχει συνεχή πρόσβαση στη βάση δεδομένων επιθεώρησης πλοίων (μέσω της THETIS), καθώς και στους επικαιροποιημένους κανόνες και κανονισμούς (μέσω του RuleCheck) και στα ευέλικτα μαθήματα ηλεκτρονικής μάθησης μέσω MaKCs).

Έρευνα και Ανάλυση

Ο EMSA καταρτίζει εκθέσεις για καθεμία από τις επισκέψεις και τις επιθεωρήσεις που διεξάγει και στη συνέχεια αναλύει τις εκθέσεις για τον εντοπισμό κοινών συμπερασμάτων και εξάγει γενικά συμπεράσματα σχετικά με την αποτελεσματικότητα των εφαρμοζόμενων μέτρων. Αυτή η στήριξη είναι ζωτικής σημασίας για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να εντοπίσει καλές πρακτικές, να αντλήσει διδάγματα και να βελτιώσει την ισχύουσα νομοθεσία. Η εστίαση σε αυτόν τον τομέα το 2018 αναμένεται να είναι στο ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών.

Πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών

Πολλά πλοία που είναι νηολογημένα στην ΕΕ είναι επανδρωμένα από ναυτικούς που δεν είναι υπήκοοι των κρατών μελών της ΕΕ. Για να διασφαλιστεί ότι τα εν λόγω μέλη του πληρώματος διαθέτουν επαρκή εκπαίδευση και κατάρτιση, ο EMSA διενεργεί επιθεωρήσεις στις προμηθεύτριες χώρες. Το προσωπικό του EMSA διεξάγει τέτοιες επιθεωρήσεις για περισσότερα από δέκα χρόνια, αξιολογώντας το επίπεδο συμμόρφωσής τους με τις απαιτήσεις της σύμβασης του IMO για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών. Ο EMSA διαχειρίζεται επίσης το σύστημα πληροφοριών STCW. Το σύστημα αυτό περιέχει αντικειμενικές και συγκρίσιμες πληροφορίες σχετικά με τους ναυτικούς που διαθέτουν πιστοποιητικά / θεωρήσεις της ΕΕ και, ως εκ τούτου, μπορούν να εργάζονται στα πλοία νηολογημένα στην ΕΕ. Το 2018 ο EMSA θα διεξάγει έως και πέντε επιθεωρήσεις σε χώρες εκτός της ΕΕ και μέχρι τέσσερις επισκέψεις σε χώρες της ΕΕ.

Κεφάλαιο 3: Παροχή τεχνικής και επιστημονικής συνδρομής και διευκόλυνση της τεχνικής συνεργασίας

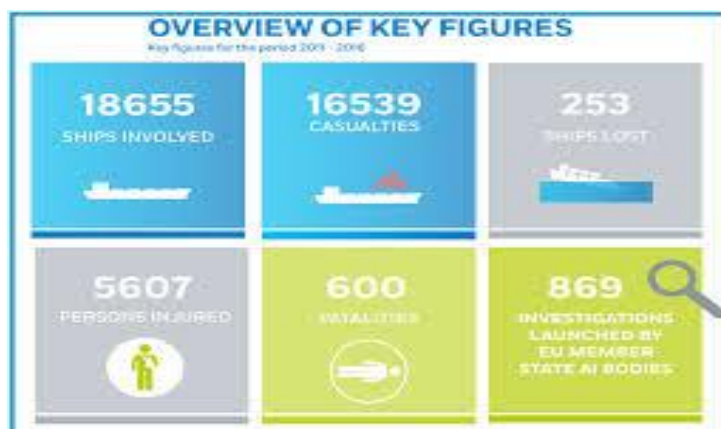
Επιθεώρηση Ατυχημάτων

Οι τεχνικές έρευνες σχετικά με τα ναυτικά ατυχήματα συμβάλλουν στην αύξηση του συνολικού επιπέδου ασφάλειας της ναυσιπλοΐας στην Ευρώπη, συμβάλλοντας στην πρόληψη τέτοιων ατυχημάτων που θα μπορούσαν να οδηγήσουν και πάλι σε απώλεια ζωής, απώλεια πλοίων και ρύπανση. Ο ρόλος του EMSA σε αυτή τη διαδικασία περιλαμβάνει τη συγκέντρωση των οργάνων διερεύνησης ατυχημάτων των κρατών μελών για την ενθάρρυνση μιας πιο ομοιόμορφης προσέγγισης καθώς και την παροχή τεχνικής υποστήριξης και κατάρτισης.

Ο EMSA διαχειρίζεται τη βάση δεδομένων EMCIP των ατυχημάτων που κατοικούν οι φορείς διερεύνησης ατυχημάτων. Οι πληροφορίες που περιέχονται σε αυτή τη βάση δεδομένων αποτελούν πολύτιμη βάση για την ορθή λήψη αποφάσεων σε τομείς όπως η σταθερότητα των ζημιών των επιβατών και οι πυρκαγιές των οχημάτων Ro-Ro. Περίπου 4.000 θύματα και περιστατικά καταγράφονται κατά μέσο όρο κάθε χρόνο στη βάση δεδομένων.

Μέχρι τα μέσα του 2018, τα όργανα διερεύνησης ατυχημάτων μπορούν να αναμένουν να βρουν μια αποτελεσματικότερη και φιλικότερη προς το χρήστη πλατφόρμα, οι βελτιώσεις της οποίας περιλαμβάνουν άμεση βοήθεια στους ανακριτές και απλοποιημένη ανάλυση δεδομένων. Ο EMSA θα συμμετάσχει ενεργά στην ανάλυση των δεδομένων του EMCIP για να προσδιορίσει τα διδάγματα που πρέπει να αντληθούν σε επίπεδο ΕΕ.

Η επισκόπηση των δημοσιεύσεων σχετικά με τα ναυτικά ατυχήματα και περιστατικά θα δημοσιευθεί στον δικτυακό τόπο του EMSA προς το τέλος του 2018, καλύπτοντας τα δεδομένα που προέρχονται από το EMCIP από τη δημιουργία του το 2011.



Εξοπλισμός Ναυτιλίας και Πρότυπα Ασφαλείας στο πλοίο

Ο EMSA συμβάλλει στην ασφάλεια των πλοίων και του θαλάσσιου εξοπλισμού σε ευρωπαϊκό επίπεδο παρακολουθώντας με προσοχή την ανάπτυξη και εφαρμογή εναρμονισμένων προτύπων ασφαλείας. Παρέχει επίσης τεχνική υποστήριξη στα κράτη μέλη και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε διεθνές επίπεδο μέσω των εργασιών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ).

Ο EMSA διατηρεί τον κατάλογο των προτύπων ασφαλείας που έχουν εγκριθεί από το κράτος σημαίας για τον εξοπλισμό πλοίων, καθώς και τη βάση δεδομένων MarED που περιέχει λεπτομέρειες σχετικά με τον εξοπλισμό που επιτρέπεται να χρησιμοποιείται στα εμπορικά σκάφη με σημαία της ΕΕ. Όλα αυτά διέπονται από την ευρωπαϊκή οδηγία για τον θαλάσσιο εξοπλισμό.

Το ενδεχόμενο χάσμα ασφαλείας που εντοπίζεται μεταξύ της τροποποιημένης σύμβασης SOLAS 2009 και της συμφωνίας της Στοκχόλμης (οδηγία 2003/25 / ΕΚ) θα αποτελέσει επίσης στόχο, δεδομένου ότι ο EMSA παρέχει τεχνικές συμβουλές στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με τη μελέτη της σχετικά με το επίπεδο ασφαλείας των απαιτήσεων ευστάθειας για τους επιβάτες επιβατών πλοία.

Η ασφάλεια πυρκαγιάς κατά του οχήματος Ro-Ro θα παραμείνει στην ημερήσια διάταξη καθώς ο EMSA συντονίζει τις τεχνικές συζητήσεις μεταξύ των διοικήσεων των κρατών μελών και των φορέων διερεύνησης ατυχημάτων. Ο EMSA θα παρακολουθήσει τα ζητήματα που προκύπτουν από τις μελέτες Firesafe που θα διεξαχθούν το 2016 και το 2017.

Θα συνεχιστούν οι ενέργειες παρακολούθησης της λεγόμενης REFIT ή κανονιστικής ικανότητας της νομοθεσίας για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων που ξεκίνησε το 2014, απλουστεύοντας τη σχετική νομοθεσία που διέπει τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας, την εγγραφή ατόμων επί του σκάφους και τις υποχρεωτικές έρευνες για το οχηματαγωγό Ro-Ro υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών υψηλής ταχύτητας, μεταξύ άλλων.

Υποστήριξη Επιθεώρησης Πλοίου

Οι επιθεωρήσεις των πλοίων χρησιμοποιούνται για να επαληθεύσουν ότι η κατάσταση ενός πλοίου και του εξοπλισμού του πληρούν τις απαραίτητες νομικές απαιτήσεις και ότι το πλοίο είναι επανδρωμένο και λειτουργεί σύμφωνα με τους εν λόγω κανόνες. Η αύξηση της διαφάνειας σε αυτόν τον τομέα, με τη δημοσίευση αξιόπιστων και αντικειμενικών πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων και τη λειτουργία τους, συμβάλλει στην ενθάρρυνση της ποιοτικής ναυτιλίας και στην εξάλειψη των πρακτικών που δεν ανταποκρίνονται στα πρότυπα.

Ο EMSA φιλοξενεί τη μονάδα διαχείρισης της Equasis, μια ηλεκτρονική βάση δεδομένων που παρέχει λεπτομέρειες σχετικά με τις επιθεωρήσεις ελέγχου του κράτους λιμένα, τις πληροφορίες που σχετίζονται με τα πλοία από τους νηογνώμονες και τα ειδικά δεδομένα του πλοίου P & I. Οι πληροφορίες παρέχονται από τις περιοχές ελέγχου του κράτους λιμένα (μνημόνιο συμφωνίας του Παρισιού, μνημόνιο συμφωνίας της Καραϊβικής, μνημόνιο συμφωνίας Ινδικού Ωκεανού, αμερικανική ακτοφυλακή κ.λπ.) καθώς και οργανώσεις που βασίζονται στη βιομηχανία. Το 2018 η Equasis θα συνεχίσει να ασχολείται με τις προτεραιότητες που προσδιορίζονται στην πενταετή στρατηγική της, φέρνοντας περισσότερους παρόχους δεδομένων και προσελκύοντας νέα μέλη. Μια στατιστική έκθεση για τον παγκόσμιο ναυτιλιακό στόλο δημοσιεύεται κάθε χρόνο βάσει δεδομένων που προέρχονται από τη βάση δεδομένων Equasis.

Ο EMSA διαχειρίζεται επίσης το σύστημα πληροφοριών MARINFO, το οποίο συλλέγει δεδομένα από εμπορικές πηγές παγκοσμίως σχετικά με τα χαρακτηριστικά του πλοίου, τα ατυχήματα, τις κινήσεις, την ιδιοκτησία και την ιστορία των πλοίων. Αυτό το εσωτερικό σύστημα παρέχει πολύτιμες πληροφορίες στο προσωπικό της EMSA κατά την προετοιμασία των επισκέψεων και επιθεωρήσεων τους, καθώς και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά την αξιολόγηση των νομικών διατάξεων.

Πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία

Ο EMSA προσφέρει εμπειρογνωμοσύνη στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος, βοηθώντας την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη να αντιμετωπίσουν μια ευρεία ποικιλία ζητημάτων ρύπανσης από πλοία και εκπομπών. Η βοήθεια το 2018 θα κατευθυνθεί προς την εφαρμογή της νομοθεσίας σχετικά με τις εκπομπές CO₂, την περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων πλοίων, τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής, την ανακύκλωση των πλοίων και τα εναλλακτικά καύσιμα.

Το Ευρωπαϊκό Φόρουμ για την Αειφόρο Ναυτιλία παρέχει μια πλατφόρμα διαρθρωμένου διαλόγου μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών της ναυτιλιακής βιομηχανίας και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι προκλήσεις περιβαλλοντικής βιωσιμότητας που αντιμετωπίζει ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ. Ο EMSA ήταν ιδιαίτερα δραστήριος σε αυτόν τον τομέα ως τεχνική γραμματεία του φόρουμ.

Στο διεθνές μέτωπο, ο EMSA θα συμβάλλει στις ευρείες εξελίξεις στον ΔΝΟ, συμπεριλαμβανομένης μεταξύ άλλων της ενίσχυσης της ενεργειακής απόδοσης της διεθνούς ναυτιλίας, ενός παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων, των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, της διαχείρισης των υδάτων έρματος και της ασφαλούς ανακύκλωσης πλοίων.

Εκπαίδευση και Συνεργασία

Το ευρύ χαρτοφυλάκιο κατάρτισης της EMSA προσφέρει υποστήριξη στις εθνικές ναυτιλιακές αρχές στα καθημερινά καθήκοντά τους ως αρχές σημαίας, λιμένα ή παράκτιου κράτους. Περιλαμβάνει μαθήματα ηλεκτρονικής μάθησης που διατίθενται στα κράτη μέλη, στην ΕΖΕΣ και στις χώρες της διεύρυνσης και της ευρωπαϊκής πολιτικής γειτονίας. Τα μαθήματα σχεδιάζονται για να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των ναυτιλιακών διοικήσεων που συναντώνται στο πλαίσιο του Συμβουλευτικού Δικτύου Τεχνικής Βοήθειας (CNTA). Το 2018, ο EMSA σχεδιάζει να κρατήσει έως και 18 εκπαιδευτικές συνεδριάσεις για τα κράτη μέλη και έξι για τις χώρες της διεύρυνσης.

Ο EMSA θα εξακολουθήσει να διατηρεί το σύστημα πληροφοριών RuleCheck το οποίο δημιουργήθηκε για να ενημερώνει τους επιθεωρητές σχετικά με τους περίπλοκους διεθνείς κανόνες που διέπουν τις επιθεωρήσεις πλοίων που αφορούν τον έλεγχο από το κράτος λιμένα, υποδεικνύοντας σαφώς τους κανόνες που ισχύουν για ένα επιλεγμένο πλοίο κατά τη στιγμή της επιθεώρησης. Το σύστημα θα επεκταθεί περαιτέρω ώστε να καλύπτει και τις αρχές που εκτελούν λειτουργίες ακτοφυλακής, καθώς και όλο και περισσότερες ομάδες χρηστών.

Η MaKCs, η πλατφόρμα ηλεκτρονικής μάθησης, κυρίως για τους υπαλλήλους ελέγχου του κράτους του λιμένα, θα συμπληρωθεί περαιτέρω το 2018 με πρόσθετες ενότητες σχετικά με το δίκαιο της ΕΕ, ώστε τα MaKCs να ξεπεράσουν τον έλεγχο από το κράτος λιμένα και να επιτρέψουν σε ένα ευρύτερο κοινό να επωφεληθεί από αυτό το εξαιρετικά ευέλικτο μαθησιακό περιβάλλον. Συγκεκριμένα, η στήριξη θα δοθεί το 2018 στις αρχές του κράτους της σημαίας.

Ο EMSA θα επιδιώξει επίσης να επεκτείνει τις ικανότητές του κατάρτισης μέσω νέων τεχνολογιών - η εικονική πραγματικότητα και οι 3D προσομοιώσεις θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για να καταστήσουν την μαθησιακή εμπειρία ακόμη πιο ελκυστική και εμβληματική.

Γειτονικές Ευρωπαϊκές Χώρες

Μέσω του σχεδίου SAFEMED, ο EMSA συνεργάζεται με τις χώρες εταίρους της νότιας Μεσογείου προκειμένου να συμβάλει στην ενίσχυση της τεχνικής τους ικανότητας στους τομείς της ασφάλειας στη θάλασσα, της ασφάλειας και της θαλάσσιας ρύπανσης. Οι δικαιούχοι περιλαμβάνουν την Αλγερία, την Αίγυπτο, το Ισραήλ, την Ιορδανία, τον Λίβανο, τη Λιβύη, το Μαρόκο, την Παλαιστίνη και την Τυνησία. Η τρέχουσα φάση του έργου αναμένεται να ολοκληρωθεί έως το 2021.

Σεμινάρια, εργαστήρια και εκπαιδευτικά σεμινάρια θα πραγματοποιηθούν το 2018 και θα δοθεί πρόσβαση στις αρμόδιες αρχές των δικαιούχων χωρών τόσο στο RuleCheck όσο και στο MaKCs. Η διαδικασία προσομοίωσης της αντίδρασης στη ρύπανση από πετρέλαιο αναμένεται να συγκεντρώσει εμπειρογνώμονες από τα κράτη μέλη και τους ομολόγους τους στις δικαιούχους χώρες. Η άσκηση θα συνεπάγεται την ανάπτυξη των σκαφών αναγκαστικών πετρελαιοκηλίδων του EMSA, καθώς και τη συμμετοχή του Κέντρου Συντονισμού για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Ομοίως, ο EMSA συνεργάζεται με τις γειτονικές χώρες της Ανατολικής Ευρώπης γύρω από τις θάλασσες της Μαύρης και της Κασπίας. Αυτή η τρέχουσα φάση του έργου αναμένεται επίσης να ολοκληρωθεί έως το 2021 και αποσκοπεί στην προώθηση μιας εναρμονισμένης προσέγγισης της ασφάλειας στη θάλασσα, της ασφάλειας και της θαλάσσιας ρύπανσης.

Κεφάλαιο 4: Ανίχνευση, Προετοιμασία και Ανταπόκριση κατά της ρύπανσης

Λειτουργικές Υπηρεσίες κατά της ρύπανσης

Ο EMSA προσφέρει μια σειρά υπηρεσιών αντιμετώπισης της ρύπανσης για την προστασία των περιοχών εντός και γύρω από την ευρωπαϊκή ακτογραμμή. Διαφορετικές επιλογές διατίθενται στα κράτη μέλη κατόπιν αιτήματος μέσω του Κέντρου Συντονισμού για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Αυτά μπορούν να επιλεγούν με βάση τις ιδιαίτερες συνθήκες της διαρροής και τον τύπο του εμπλεκόμενου ρύπου.

Οι υπηρεσίες του EMSA στοχεύουν στη θαλάσσια ρύπανση τόσο από τα πλοία όσο και από τις εγκαταστάσεις πετρελαίου και φυσικού αερίου και προορίζονται να συμπληρώσουν την ικανότητα των παράκτιων κρατών σε περίπτωση σημαντικής διαρροής στη θάλασσα. Οι υπηρεσίες βρίσκονται επίσης στη διαδικασία διάθεσης σε χώρες που μοιράζονται περιφερειακή θαλάσσια λεκάνη μέσω των έργων γειτονίας της ανατολικής και νότιας Ευρώπης.

το επίκεντρο αυτών των υπηρεσιών είναι ένα δίκτυο πετρελαιοφόρων που παραμένει σε κατάσταση αναμονής ανά πάσα στιγμή. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σχετικός εξοπλισμός και χερσαία αποθέματα, λαμβάνοντας υπόψη διάφορες ιδιαιτερότητες, όπως η ποσότητα του επικίνδυνου φορτίου που μεταφέρεται, η πυκνότητα της κυκλοφορίας πλοίων, καθώς και η υφιστάμενη ικανότητα αντίδρασης της παράκτιας πολιτείας. Τα τελευταία χρόνια, τα διασκορπιστικά έχουν επίσης διατεθεί σε επιλεγμένες θέσεις ως επιλογή απάντησης. Επιπλέον, υπάρχει στη Βαλτική Θάλασσα, τη Βόρεια Θάλασσα και την Αδριατική Θάλασσα υπηρεσία παροχής βοήθειας στον εξοπλισμό, η οποία προσφέρει εξειδικευμένο εξοπλισμό για χρήση από τα σκάφη.

Το 2018, ο EMSA θα συμμετάσχει στη διοργάνωση διεθνών θαλάσσιων ασκήσεων πολλών εταιρών και πολλαπλών χρήσεων με τα κράτη μέλη καθώς και με την EFCA και τον Frontex στο πλαίσιο της συνεχιζόμενης συνεργασίας για τις λειτουργίες ακτοφυλακής.

Ανίχνευση και Αποκατάσταση της θαλάσσιας ρύπανσης

Η δορυφορική παρακολούθηση πετρελαιοκηλίδας και η υπηρεσία ανίχνευσης πλοίων της EMSA, CleanSeaNet, αναλύει εικόνες από δορυφόρους παρατήρησης της γης για τον εντοπισμό πιθανών πετρελαιοκηλίδων στην επιφάνεια της θάλασσας. Η δορυφορική αποστολή Sentinel-1, ακολουθούμενη από τα Radarsat-2 και TerraSar-X, είναι ο κύριος προμηθευτής εικόνων από το ραντάρ σύνθεσης και τους οπτικούς δορυφόρους. Αυτά τα δεδομένα μπορούν να συσχετιστούν με εκθέσεις κυκλοφορίας των πλοίων για τον εντοπισμό των πιθανών πηγών διαρροής, καθιστώντας το σύστημα ισχυρό αποτρεπτικό παράγοντα για τους πιθανούς ρυπαίνοντες.

Μέσω του Κέντρου Δεδομένων Παρατήρησης της Γης (EODC) του EMSA, το οποίο διαχειρίζεται και διανέμει τις πληροφορίες ΕΟ (ανίχνευση πετρελαιοκηλίδας, ανίχνευση πλοίων, ανίχνευση δραστηριότητας), η υπηρεσία CleanSeaNet είναι επίσης προσβάσιμη από το οικοσύστημα SafeSeaNet (SEG).

Με την ίδρυση μιας υπηρεσίας για συστήματα αεροπλάνων με τηλεχειρισμό το 2017, ο EMSA θα καταστήσει τη συγκεκριμένη υπηρεσία διαθέσιμη στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και θα τους παράσχει έτσι τη λειτουργική ικανότητα για τον εντοπισμό, την παρακολούθηση και την αντιμετώπιση της ρύπανσης. Ο Οργανισμός θα επιδιώξει αφενός να ενισχύσει την πρόσβαση στους

δορυφόρους και αφετέρου να συμπληρώσει τις δορυφορικές εικόνες με τις υπηρεσίες παρακολούθησης του προγράμματος RPAS, ώστε να καταστεί δυνατή η πιο ευέλικτη και εντατική ανίχνευση και παρακολούθηση των παράνομων απορρίψεων.

Συνεργασία για την αποτελεσματική προετοιμασία κατά της ρύπανσης και την αντιμετώπιση της

Ο προσεκτικός σχεδιασμός είναι απαραίτητος για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης. Ο ρόλος του EMSA περιλαμβάνει τη διάδοση βέλτιστων πρακτικών και την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, των περιφερειακών συμφωνιών, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και άλλων σχετικών διεθνών οργανισμών.

Απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή για τις χημικές διαρροές επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών, δεδομένης της ευρείας ποικιλίας ιδιοτήτων τους και του τρόπου με τον οποίο μπορούν να επηρεάσουν το περιβάλλον. Ο EMSA παρέχει εξειδικευμένες πληροφορίες και εμπειρογνομosύνη στα κράτη μέλη μέσω του δικτύου χημικών εμπειρογνομomώνων MAR-ICE, της βάσης δεδομένων MAR-CIS για τις χημικές ουσίες, καθώς και μέσω του εργαλείου αξιολόγησης της χρήσης διασκορπιστή DUET. Όλα αυτά παρέχονται ως μέρος του Σχεδίου Δράσης για επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες.

Κεφάλαιο 5: Διαχείριση ποιότητας ελέγχου, πόρων και επικοινωνίας

Η αποτελεσματική και αποδοτική διοίκηση είναι απαραίτητη όχι μόνο για την ομαλή λειτουργία του Οργανισμού αλλά και, ακόμη πιο σημαντικό, για την εκπλήρωση των στόχων του. Το 2018, ο EMSA θα συνεχίσει να παρακολουθεί την απόδοσή του και να αυξάνει την αποτελεσματικότητά όπου είναι δυνατόν.

Τον Δεκέμβριο του 2016, οι επισκέψεις και οι επιθεωρήσεις του EMSA έλαβαν πιστοποίηση ISO9001: 2015 από την TÜV Rheinland Portugal. Αυτές οι δραστηριότητες έχουν πλέον τεθεί σε τριετή κύκλο ετήσιας επαλήθευσης και επαναπιστοποίησης.

Το διοικητικό συμβούλιο, του οποίου το κύριο καθήκον είναι να εποπτεύει τις εργασίες του Οργανισμού, για παράδειγμα την έγκριση του προγράμματος εργασίας, του προϋπολογισμού και του πίνακα προσωπικού, θα συνεδριάσει τρεις φορές το 2018. Σύμφωνα με τον ιδρυτικό κανονισμό, μια δεύτερη αξιολόγηση του Οργανισμού πραγματοποιήθηκε το 2017 και έφερε σειρά συστάσεων. Οι συστάσεις αυτές θα μεταφραστούν σε σχέδιο δράσης που θα εκδοθεί από το διοικητικό συμβούλιο στις αρχές του 2018.

Ο EMSA θα προωθήσει την ανάπτυξη του προσωπικού και την αναδιάταξη προκειμένου να βελτιωθεί η συνολική αποτελεσματικότητα και να αυξηθεί η κινητικότητα ως απάντηση στις νέες προτεραιότητες. Θα συνεχιστούν επίσης οι προσπάθειες για την εξασφάλιση αποτελεσματικού ελέγχου εγγράφων, αρχείων καταγραφής και αρχειοθέτησης στο πλαίσιο του Οργανισμού.

Στον τομέα των ΤΠΕ, ο EMSA θα δώσει προτεραιότητα στην παροχή υπηρεσιών και τη συνέχεια της επιχείρησης, επιδιώκοντας τη βελτίωση των επιδόσεων. Το γενικό καθήκον το 2018 θα είναι η υποστήριξη αποτελεσματικών, αξιόπιστων, σταθερών και ασφαλών διαδικασιών με ομαλές απελευθερώσεις των εφαρμογών / υποδομών, των νέων εφαρμογών και των πιλότων, όλα σύμφωνα με το εξελισσόμενο τοπίο των ΤΠΕ στην EMSA.

Η επικοινωνία εξακολουθεί να αποτελεί καίρια πτυχή των δραστηριοτήτων και των προσπαθειών του EMSA το 2018 θα κατευθυνθεί προς τέσσερις τομείς εστίασης σύμφωνα με την επικοινωνιακή στρατηγική 2014-2020: παροχή γενικής υποστήριξης επικοινωνίας για την εξασφάλιση ενημερωμένων πληροφοριών · αυξάνοντας τη φιλικότητα προς το χρήστη. εξορθολογισμό της χρήσης των πόρων · και, προσαρμόζοντας τις πληροφορίες στο κοινό-στόχο του Οργανισμού.

11. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑΣ ΣΤΟΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα είναι ένας ενδιαφέρουσα και δυναμικός χώρος εργασίας που προσφέρει μια σειρά ευκαιριών σταδιοδρομίας όχι μόνο για ναυτικούς εμπειρογνώμονες αλλά και για επαγγελματίες στον τομέα των διοικητικών, νομικών και ΤΠΕ.

Οι όροι εργασίας και οι συμβατικοί όροι του προσωπικού της EMSA βασίζονται στον κανονισμό υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων και στο καθεστώς που εφαρμόζεται στο λοιπό προσωπικό των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, καθώς οι περισσότεροι υπάλληλοι του EMSA υπάγονται στις δύο αυτές κατηγορίες. Ο Οργανισμός διαθέτει πολύ λίγους μόνιμους υπαλλήλους και μπορεί επίσης να προσλαμβάνει αποσπασμένους εθνικούς εμπειρογνώμονες.

Οι διαδικασίες πρόσληψης και επιλογής του EMSA εξασφαλίζουν ότι ο EMSA απασχολεί προσωπικό υψηλού επιπέδου ικανότητας, αποτελεσματικότητας και ακεραιότητας που προσλαμβάνεται από την ευρύτερη δυνατή γεωγραφική βάση μεταξύ των υπηκόων των κρατών μελών της ΕΕ, της Νορβηγίας ή της Ισλανδίας. Δεν προβλέπεται καμία θέση για τους υπηκόους συγκεκριμένου κράτους μέλους.

Ο EMSA είναι εργοδότης με ίσες ευκαιρίες. Το προσωπικό επιλέγεται με την επιφύλαξη φυλετικών, πολιτικών, φιλοσοφικών ή θρησκευτικών πεποιθήσεων, φύλου ή γενετήσιου προσανατολισμού και χωρίς να γίνεται αναφορά στην οικογενειακή τους κατάσταση ή την οικογενειακή τους κατάσταση.

Γενικές πληροφορίες πρόσληψης

Οι επιτυχόντες υποψήφιοι είτε θα προσφερθούν σε θέση στον Οργανισμό είτε θα τοποθετηθούν σε εφεδρικό κατάλογο. Οι επιτυχόντες υποψήφιοι θα προσφέρονται με σύμβαση έκτακτου υπαλλήλου τριετούς διάρκειας σύμφωνα με το καθεστώς που εφαρμόζεται στο λοιπό προσωπικό των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (CEOS), με δυνατότητα ανανέωσης (ανάλογα με τη δημοσιονομική κατάσταση). Οι κατάλογοι αποθεμάτων μπορούν να συμβουλευθούν τη διοίκηση του Οργανισμού, όπως και τότε προκύπτουν κενές θέσεις. Οι υποψήφιοι πρέπει να είναι υπήκοοι κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή της Ισλανδίας ή της Νορβηγίας, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν πλήρη δικαιώματα ως πολίτες. Οι υποψήφιοι πρέπει να έχουν εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που τους επιβάλλουν οι νόμοι που αφορούν τη στρατιωτική θητεία και να πληρούν τις απαιτήσεις περί χαρακτήρα για τα σχετικά καθήκοντα.

Για κάθε διαδικασία επιλογής, οι υποψήφιοι πρέπει να αναφέρονται στις οδηγίες που δημοσιεύονται στην πρόσκληση υποβολής υποψηφιοτήτων. Κάθε πρόσκληση υποβολής αιτήσεων περιέχει τις λεπτομέρειες του προφίλ που ζητά ο Οργανισμός και τις απαιτήσεις που θα ληφθούν αποκλειστικά υπόψη για τη θέση.

Όλα τα στοιχεία που πρέπει να υποβληθούν στους φακέλους των υποψηφίων πρέπει να υποβληθούν εκ νέου: δεν επιτρέπεται να γίνεται αναφορά σε προγενέστερες αιτήσεις. Κανένα υλικό που περιέχεται στα αρχεία των υποψηφίων δεν θα επιστραφεί

Η διαδικασία επιλογής

Όλοι οι υποψήφιοι θα λάβουν απόδειξη παραλαβής για την αίτησή τους. Για κάθε διαδικασία επιλογής διορίζεται μια εξεταστική επιτροπή. Η εξεταστική επιτροπή αξιολογεί όλες τις αιτήσεις και επιλέγει τους υποψήφιους που πληρούν τα κριτήρια επιλογής και ταιριάζει καλύτερα τα κριτήρια επιλογής που απαιτούνται στην προκήρυξη κενής θέσης. Οι επιλεγμένοι υποψήφιοι θα κληθούν να περάσουν μία ή περισσότερες γραπτές εξετάσεις σχετικά με το προφίλ της εργασίας και να λάβουν μέρος σε μια συνέντευξη επιλογής.

Στους υποψηφίους απαγορεύεται αυστηρά η άμεση ή έμμεση επαφή με τα μέλη της εξεταστικής επιτροπής. Οποιαδήποτε παράβαση αυτού του κανόνα θα οδηγήσει σε έκπτωση από τη διαδικασία επιλογής.

Κατά τη διάρκεια της φάσης πρόσληψης, οι επιλεγμένοι υποψήφιοι θα αξιολογηθούν από την εξεταστική επιτροπή. Μετά τις συνεντεύξεις, η εξεταστική επιτροπή θα καταρτίσει κατάλογο των πλέον κατάλληλων υποψηφίων. Η αρμόδια για τους διορισμούς αρχή επιλέγει τους επιτυχόντες και τους ενημερώνει σχετικά. Μόλις ληφθεί αυτή η απόφαση, όλοι οι υποψήφιοι θα λάβουν μια ενημερωτική επιστολή που θα τους ενημερώνει για την επιτυχία τους, την εγγραφή τους σε εφεδρικό κατάλογο ή την αποτυχία τους.

Σημειώστε ότι μια δεσμευτική δέσμευση μπορεί να γίνει μόνο μετά την επαλήθευση όλων των όρων και θα λάβει τη μορφή σύμβασης υπογεγραμμένης από τον εκτελεστικό διευθυντή.

Εάν καταρτιστεί εφεδρικός κατάλογος, θα παραμείνει σε ισχύ για διάστημα ενός έτους από την εγκατάστασή του και μπορεί να παραταθεί. Ως εκ τούτου, οι υποψήφιοι των οποίων τα ονόματα περιλαμβάνονται σε εφεδρικό κατάλογο θα μπορούσαν να λάβουν σύμβαση κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου. Οι υποψήφιοι που περιλαμβάνονται σε εφεδρικό κατάλογο μπορούν επίσης να εξεταστούν για διαφορετική θέση εντός του ίδιου βαθμού, εάν οι προδιαγραφές της εργασίας και η φύση του ρόλου είναι παρόμοιες. Πρέπει να σημειωθεί ότι η ηλικία συνταξιοδότησης των υπαλλήλων είτε είναι αυτομάτως σε ηλικία 65 ετών είτε, κατόπιν αιτήματος του υπαλλήλου, σε ηλικία 63 ετών ή όταν ο υπάλληλος είναι μεταξύ 55 και 63 ετών και ικανοποιεί, όπως ορίζεται στο καθεστώς που εφαρμόζεται στο λοιπό προσωπικό, τις προϋποθέσεις για την άμεση καταβολή σύνταξης.

Λάβετε υπόψη ότι οι διαδικασίες επιλογής χρειάζονται αρκετούς μήνες για να ολοκληρωθούν και ότι δεν θα διατεθούν πληροφορίες κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου. Μόλις ολοκληρωθεί η διαδικασία επιλογής, η κατάστασή της θα εμφανιστεί στον ιστότοπό μας.

Εκπαίδευση, πιστοποιητικά και διπλώματα

Οι υποψήφιοι πρέπει να φέρουν τα πρωτότυπα και να παράσχουν επίσης φωτοαντίγραφα των πιστοποιητικών ή των διπλωμάτων που να αποδεικνύουν ότι έχουν ολοκληρώσει τις σπουδές του επιπέδου που απαιτείται από την προκήρυξη της διαδικασίας επιλογής. Το πρώτο πτυχίο / δίπλωμα που αποκτά ο υποψήφιος που δίνει πρόσβαση στην κατηγορία προσλήψεων και είναι σχετικό με την προκήρυξη κατά τη διαδικασία επιλογής, υπολογίζεται για συμμετοχή στην διαδικασία επιλογής.

Στην περίπτωση ειδικευμένου ή συμπληρωματικού επιπέδου κατάρτισης, οι υποψήφιοι πρέπει να διευκρινίσουν εάν το μάθημα ήταν πλήρους ή μερικής απασχόλησης, ποια θέματα καλύπτονταν και ποια ήταν η επίσημη διάρκεια του μαθήματος.

Μόνο τα διπλώματα που χορηγούνται από τις αρχές των κρατών μελών της ΕΕ και τα διπλώματα που αναγνωρίζονται ως ισοδύναμα από τους αρμόδιους φορείς των κρατών μελών της ΕΕ γίνονται αποδεκτά. Εάν οι κύριες σπουδές έλαβαν χώρα εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο τίτλος του υποψηφίου πρέπει να έχει αναγνωριστεί από φορέα που έχει ανατεθεί επίσημα για το σκοπό αυτό από ένα από τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (όπως ένα εθνικό υπουργείο Παιδείας) και ένα έγγραφο που βεβαιώνει ότι πρέπει που υποβλήθηκε μαζί με την αίτηση έως την ημερομηνία λήξης της προθεσμίας. Αυτό θα επιτρέψει στην επιτροπή επιλογής να αξιολογήσει με ακρίβεια το επίπεδο των προσόντων.

Εμπειρία

Η επαγγελματική πείρα που συνδέεται με τους τομείς δραστηριότητας του Οργανισμού λαμβάνεται υπόψη και υπολογίζεται μόνο από τη στιγμή που ο υποψήφιος έλαβε το πιστοποιητικό ή το δίπλωμα που απαιτείται για την εισαγωγή. Όταν οι συμπληρωματικές περιόδους κατάρτισης και σπουδών συνοδεύονται από περιόδους επαγγελματικής δραστηριότητας, μόνο αυτές θεωρούνται ως επαγγελματική πείρα.

Οι υποψήφιοι πρέπει να προσκομίσουν δικαιολογητικά που επιβεβαιώνουν τη διάρκεια και τη φύση της εμπειρίας τους. Εάν, για λόγους εμπιστευτικότητας, ο υποψήφιος δεν είναι σε θέση να παράσχει την απαραίτητη δήλωση για την τρέχουσα απασχόλησή του, πρέπει να προσκομίσει φωτοαντίγραφο της σύμβασης, την επιστολή πρόσληψης ή / και το πρώτο φύλλο αμοιβής και ο υποψήφιος πρέπει, ένα αντίγραφο του τελευταίου μισθού.

Οι ελεύθεροι επαγγελματίες ή αυτοαπασχολούμενοι υποψήφιοι πρέπει να προσκομίσουν είτε πιστοποιητικό (ή ισοδύναμο) είτε αντίγραφο της εγγραφής στο σχετικό εμπορικό μητρώο ή οποιοδήποτε άλλο επίσημο έγγραφο (π.χ. φορολογικό έγγραφο) που να δείχνει σαφώς τη διάρκεια της σχετικής επαγγελματικής εμπειρία.

Εάν οι υποψήφιοι πραγματοποίησαν πρακτική άσκηση, πρέπει να προσκομίσουν αποδεικτικά στοιχεία για το εάν αυτά ήταν αμειβόμενα ή όχι.

Γλωσσικές απαιτήσεις

Η κύρια γλώσσα εργασίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα είναι τα αγγλικά. Οι υποψήφιοι πρέπει επομένως να έχουν πολύ καλή γνώση της προφορικής αγγλικής γλώσσας, καθώς και γραπτώς, με ικανοποιητική γνώση τουλάχιστον μίας άλλης επίσημης γλώσσας της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο βαθμό που απαιτείται για την εκπλήρωση των προαναφερθέντων καθηκόντων. Οι επίσημες γλώσσες είναι τα εξής: Βουλγαρικά, Τσέχικα, Δανικά, Ολλανδικά, Αγγλικά, Εσθονικά, Φινλανδικά, Γαλλικά, Γερμανικά, Ελληνικά, Ουγγρικά, Ιρλανδικά, Ιταλικά, Λετονικά, Λιθουανικά, Μάλτα, Πολωνικά, Πορτογαλικά.

Έσες ευκαιρίες

Ο Οργανισμός εφαρμόζει πολιτική ίσων ευκαιριών και δέχεται αιτήσεις αδιακρίτως λόγω φύλου, φυλής, χρώματος, εθνικής ή κοινωνικής προέλευσης, γενετικών χαρακτηριστικών, γλώσσας, θρησκευτικών, πολιτικών ή άλλων πεποιθήσεων ή απόψεων που ανήκουν σε εθνική μειονότητα, γέννηση, αναπηρία, ηλικία, γενετήσιος προσανατολισμός, οικογενειακή κατάσταση ή οικογενειακή κατάσταση.

Δοκιμαστική περίοδος

Οι επιτυχείς υποψήφιοι που προσλαμβάνονται υποβάλλονται σε αρχική περίοδο δοκιμασίας 6 μηνών.

Προστασία δεδομένων

Ο σκοπός της επεξεργασίας των δεδομένων που υποβάλλετε είναι να διαχειριστείτε την (τις) αίτησή σας (-εις) ενόψει ενδεχόμενης προεπιλογής και πρόσληψης στον Οργανισμό.

Ο Οργανισμός δεν δημοσιοποιεί τα ονόματα των επιτυχόντων στους εφεδρικούς πίνακες. Εντούτοις, είναι δυνατόν, για τους σκοπούς της πρόσληψης και των σχετικών σκοπών σχεδιασμού, τα μέλη της διοίκησης του Οργανισμού να έχουν πρόσβαση στους καταλόγους προσλήψεων και, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, στο έντυπο υποψηφιότητας ενός υποψηφίου (χωρίς δικαιολογητικά τα οποία διατηρούνται εμπιστευτικά από τη Μονάδα Ανθρώπινου Δυναμικού). Τα αρχεία αιτήσεων φυλάσσονται για πέντε έτη από την ημερομηνία ίδρυσης του εφεδρικού πίνακα, μετά τον οποίο καταστρέφονται.

Τα προσωπικά δεδομένα που ζητάμε από εσάς θα εξεταστούν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από την ΕΕ οργάνων και οργανισμών και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών.

Προσωρινοί πράκτορες

Γενικά, οι συμβάσεις εργασίας των προσωρινών υπαλλήλων έχουν διάρκεια τριών ετών. Μπορούν να ανανεωθούν για άλλα τρία χρόνια και για δεύτερη φορά για αόριστο χρονικό διάστημα.

Οι θέσεις έκτακτων υπαλλήλων ταξινομούνται ανάλογα με τη φύση των καθηκόντων, τα τρέχοντα επίπεδα εμπειρογνομosύνης στον Οργανισμό και τη διαθεσιμότητα του προϋπολογισμού, στις ακόλουθες ομάδες:

Ομάδα καθηκόντων διοίκησης (AD): περιλαμβάνει δώδεκα βαθμούς από AD 5 έως AD 16 που αντιστοιχούν σε τεχνικά, επιχειρησιακά, διοικητικά, συμβουλευτικά και επιστημονικά καθήκοντα. Ομάδα καθηκόντων βοηθών (AST): περιλαμβάνει έντεκα βαθμούς από AST 1 έως AST 11 που αντιστοιχούν σε εκτελεστικά, τεχνικά και υπηρεσιακά καθήκοντα.

Οι έκτακτοι υπάλληλοι υποχρεούνται να υπηρετούν δοκιμαστική περίοδο εννέα μηνών.

Συμβασιούχοι πράκτορες

Οι περισσότεροι συμβασιούχοι πράκτορες στον EMSA έχουν αρχική διάρκεια σύμβασης 3 ετών. Η σύμβαση μπορεί να ανανεωθεί για πρώτη περίοδο ορισμένου χρόνου και μετά τη δεύτερη ανανέωσή της μπορεί να μετατραπεί σε σύμβαση αορίστου χρόνου.

Οι θέσεις των συμβασιούχων υπαλλήλων ταξινομούνται σε τέσσερις ομάδες καθηκόντων που αντιστοιχούν στα καθήκοντα και στις ευθύνες:

- Ομάδα λειτουργιών IV: περιλαμβάνει έξι βαθμούς που αντιστοιχούν σε διοικητικά, συμβουλευτικά και ισοδύναμα τεχνικά καθήκοντα.
- Ομάδα λειτουργιών III: περιλαμβάνει πέντε βαθμούς που αντιστοιχούν σε εκτελεστικά καθήκοντα, σύνταξη, λογιστική και άλλα ισοδύναμα τεχνικά καθήκοντα.
- Ομάδα λειτουργιών II: περιλαμβάνει τέσσερις βαθμούς που αντιστοιχούν σε καθήκοντα γραφείου και γραμματείας, διαχείριση γραφείων και άλλα ισοδύναμα καθήκοντα.
- Ομάδα λειτουργιών I: περιλαμβάνει τρεις βαθμίδες που αντιστοιχούν σε εργασίες υπηρεσίας χειρωνακτικής και διοικητικής υποστήριξης.

Οι συμβασιούχοι υπάλληλοι υποχρεούνται να υπηρετούν τις ακόλουθες δοκιμαστικές περιόδους: 6 μήνες εάν χρησιμοποιείται στην ομάδα λειτουργιών I, 9 μήνες εάν χρησιμοποιείται στην ομάδα καθηκόντων II-IV

Ο EMSA δημοσιεύει διαδικασίες πρόσληψης για συμβασιούχους υπαλλήλους μέσω της ανακοίνωσης κενών θέσεων στον ιστότοπο του Οργανισμού. Η προκήρυξη της διαδικασίας επιλογής θα παράσχει πληροφορίες σχετικά με τους όρους και τις βασικές απαιτήσεις που απαιτούνται για τη θέση. Ο Οργανισμός μπορεί επίσης να προσλαμβάνει συμβασιούχους υπαλλήλους από την Υπηρεσία Επιλογής Προσωπικού των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων - τους καταλόγους εφεδρείας CAST της EPSO.

Αποσπασμένοι εθνικοί εμπειρογνώμονες

Το προσωπικό των δημόσιων φορέων μπορεί να εργάζεται στο EMSA ως «αποσπασμένοι εθνικοί εμπειρογνώμονες». Αποσπασμένοι εθνικοί εμπειρογνώμονες αποσπώνται στον Οργανισμό ενώ παραμένουν στην υπηρεσία του εθνικού εργοδότη τους και συνεχίζουν να καταβάλλουν τον εθνικό μισθό τους από τον εργοδότη τους. Λαμβάνουν από τον Οργανισμό ημερήσια αποζημίωση διαμονής ανά ημερολογιακή ημέρα για τη διάρκεια της απόσπασής τους. Ως εκ τούτου, οι υποψήφιοι για θέση ΑΕΕ πρέπει να υποστηρίζονται από τις εθνικές αρχές τους.

Ο Οργανισμός χρησιμοποιεί εθνικούς εμπειρογνώμονες στους τεχνικούς τομείς στους οποίους είναι διαθέσιμη η προηγμένη εμπειρία στις εθνικές διοικήσεις (π.χ. στο κράτος ελέγχου του λιμένα). Ταυτόχρονα, η ανταλλαγή εμπειριών μέσω αποσπασμένων εθνικών εμπειρογνομώνων συμβάλλει στην ανάπτυξη αποτελεσματικών και ομαλών εργασιακών σχέσεων μεταξύ των ναυτιλιακών διοικήσεων των κρατών μελών και του EMSA.

Εκπαιδευόμενοι

Το πρόγραμμα πρακτικής άσκησης απευθύνεται κυρίως σε πρόσφατους πτυχιούχους πανεπιστημίων.

Το πρόγραμμα πρακτικής άσκησης στοχεύει στην παροχή στους εκπαιδευόμενους επαγγελματικής εμπειρίας στον τομέα της νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα, της αντίδρασης στη ρύπανση στη θάλασσα και της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών σε θέματα ασφάλειας στη θάλασσα. Η ενδοϋπηρεσιακή κατάρτιση επιτρέπει στους εκπαιδευόμενους να αποκτήσουν πρακτική εμπειρία μέσω της εργασίας τους και να εφαρμόσουν τις γνώσεις που έχουν αποκτήσει κατά τη διάρκεια των ακαδημαϊκών σπουδών ή της επαγγελματικής τους σταδιοδρομίας στους τομείς της ασφάλειας στη θάλασσα, της επικοινωνίας ή της διοίκησης.

Οι ανακοινώσεις πρακτικής άσκησης δημοσιεύονται δύο φορές το χρόνο. Οι υποψήφιοι καλούνται να συμβουλευθούν τακτικά τον ιστότοπό μας και να ακολουθούν τις οδηγίες κάθε κλήσης. Οι περιόδους πρακτικής άσκησης διαρκούν τουλάχιστον 3 μήνες και το πολύ 6 μήνες. Οι ημερομηνίες έναρξης κανονικά είναι η 1η Μαρτίου και η 1η Σεπτεμβρίου. Το ποσό της επιχορήγησης που θα καταβάλει ο EMSA στους εκπαιδευόμενους θα δημοσιευθεί με κάθε πρόσκληση.

Εθνικός εμπειρογνώμονας στην επαγγελματική κατάρτιση

Το πρόγραμμα επαγγελματικής πρακτικής άσκησης στοχεύει στην παροχή εμπειρογνομόνων NEPT (εθνικών εμπειρογνομόνων στον τομέα της επαγγελματικής κατάρτισης) με εμπειρία στις μεθόδους εργασίας του EMSA όσον αφορά την ανταπόκριση στη θαλάσσια ρύπανση, τα συστήματα πληροφόρησης για την κυκλοφορία των πλοίων και τη νομοθεσία της ΕΕ για τη ναυτική ασφάλεια. Η ενδοϋπηρεσιακή κατάρτιση τους δίνει τη δυνατότητα να αποκτήσουν πρακτική εμπειρία και να κατανοήσουν την καθημερινή εργασία του EMSA και να τους δώσουν την ευκαιρία να εργαστούν σε ένα πολυπολιτισμικό περιβάλλον, επιτρέποντας παράλληλα στο προσωπικό των εθνικών διοικήσεων να θέσει στην πράξη, τις γνώσεις που έχουν αποκτήσει στις σπουδές τους.

Οι επαγγελματικές ασκήσεις που προσφέρει ο EMSA διαρκούν από τρεις έως πέντε μήνες και διοργανώνονται δύο φορές το χρόνο, συνήθως ξεκινώντας από τον 1ο ή τον 16ο από τους μήνες Μάρτιο και Οκτώβριο.

Παρακαλείσθε να σημειώσετε ότι οι NEPT εξακολουθούν να καταβάλλονται από τον εργοδότη τους χωρίς καμία οικονομική αποζημίωση από τον EMSA.

Τα άτομα που έχουν ήδη αποσπαστεί ως ΑΕΕ ή έχουν εργαστεί βάσει σύμβασης εργασίας σε ένα από τα όργανα ή τους οργανισμούς της Κοινότητας δεν είναι επιλέξιμα για επαγγελματική άσκηση.

12.ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΜΕΡΟΣ Α΄

1. Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS)

Η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) είναι μια διεθνής ναυτιλιακή συνθήκη που ορίζει τα ελάχιστα πρότυπα ασφαλείας για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των εμπορικών πλοίων. Η σύμβαση απαιτεί από τα υπογράφοντα κράτη σημαίας να διασφαλίσουν ότι τα πλοία που φέρουν σήμανση από αυτά συμμορφώνονται τουλάχιστον με αυτά τα πρότυπα.

Η τρέχουσα έκδοση της SOLAS είναι η έκδοση του 1974, γνωστή ως SOLAS 1974, η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 25 Μαΐου 1980. Από τον Νοέμβριο του 2018, η σύμβαση SOLAS 1974 είχε 164 συμβαλλόμενα κράτη, τα οποία φέρουν περίπου το 99% των εμπορικών πλοίων ανά τον κόσμο σε ολική χωρητικότητα. Η SOLAS στις διαδοχικές της μορφές θεωρείται γενικά ως η σημαντικότερη από όλες τις διεθνείς συνθήκες που αφορούν την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων. Η πρώτη έκδοση υιοθετήθηκε το 1914, ως απάντηση στην καταστροφή του Τιτανικού, η δεύτερη το 1929, η τρίτη το 1948 και η τέταρτη το 1960. Η έκδοση του 1974 περιλαμβάνει τη διαδικασία σιωπηρής αποδοχής - η οποία προβλέπει ότι μια τροποποίηση θα τεθεί σε ισχύ την ορισμένη ημερομηνία, εκτός εάν, πριν από την ημερομηνία αυτή, έχουν ληφθεί αντιρρήσεις σχετικά με την τροπολογία από συμφωνημένο αριθμό συμβαλλομένων μερών.

Κατά συνέπεια, η Σύμβαση του 1974 ενημερώθηκε και τροποποιήθηκε επανειλημμένα. Η ισχύουσα σήμερα σύμβαση αναφέρεται μερικές φορές ως SOLAS, 1974, όπως τροποποιήθηκε.

2. Πετρελαιοφόρα M/V Erika και M/V Prestige

Το πετρελαιοφόρο Erika στις 8 Δεκεμβρίου του 1999, έφυγε από τη Δουνκέρκη της Γαλλίας, με προορισμό το Λιβόρνο της Ιταλίας, με βαρύ φορτίο περίπου 20.000 τόνων μαζούτ.

Όταν εισήλθε στον Βискаϊκό Κόλπο, το πλοίο βρέθηκε σε μια δυνατή καταιγίδα. Στις 12 Δεκεμβρίου 1999, έσπασε στα δύο και βυθίστηκε, απελευθερώνοντας χιλιάδες τόνους πετρελαίου στη θάλασσα, σκοτώνοντας τη θαλάσσια ζωή και καταστρέφοντας τις ακτές γύρω από τη Βρετάνη της Γαλλίας. Θεωρείται η μεγαλύτερη περιβαλλοντική καταστροφή που έπληξε ποτέ τη χώρα. Το 26 ετών πετρελαιοφόρο Prestige, στις 13 Νοεμβρίου 2002 βρίσκεται στα ανοικτά των ακτών της Γαλικίας στην Ισπανία φορτωμένο με 77.000 τόνους βαρύ μαζούτ. Κατά τη διάρκεια μιας καταιγίδας, έγινε έκρηξη σε μια δεξαμενή και στις 19 Νοεμβρίου 2002 βυθίστηκε, περίπου 130 μίλια από τις ακτές της Γαλικίας. Εκτιμάται ότι χύθηκαν 60.000 μετρικοί τόνοι βαρύ μαζούτ. Η διαρροή μόλυνε χιλιάδες χιλιόμετρα ακτογραμμής και περισσότερες από χίλιες παραλίες στην ισπανική, γαλλική και πορτογαλική ακτή, προκαλώντας επίσης μεγάλη ζημιά στον τοπικό αλιευτικό κλάδο. Η διαρροή είναι η μεγαλύτερη περιβαλλοντική καταστροφή στην ιστορία της Ισπανίας και της Πορτογαλίας.

3. Διεθνής Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης

Η διεθνής σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών του 1978 εγκρίθηκε στις 7 Ιουλίου 1978 με διάσκεψη στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) στο Λονδίνο και άρχισε να ισχύει στις 28 Απριλίου 1984. Ο κύριος σκοπός της σύμβασης είναι η προώθηση της ασφάλειας της ζωής και της ιδιοκτησίας στη θάλασσα και η προστασία της θαλάσσιου περιβάλλοντος θεσπίζοντας με κοινή συμφωνία διεθνή πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών για τους ναυτικούς.

Η σύμβαση STCW του 1978 ήταν η πρώτη που καθόρισε ελάχιστες βασικές απαιτήσεις για την εκπαίδευση, την πιστοποίηση και τη φύλαξη των ναυτικών σε διεθνές επίπεδο. Προηγουμένως, οι ελάχιστες προδιαγραφές κατάρτισης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών αξιωματικών και αξιολογήσεων καθορίζονταν από μεμονωμένες κυβερνήσεις, συνήθως χωρίς να γίνεται αναφορά για την πρακτική τους σε άλλες χώρες. Ως αποτέλεσμα, τα ελάχιστα πρότυπα και διαδικασίες διέφεραν ευρέως, παρόλο που η ναυτιλία είναι ένας διεθνής κλάδος. Η σύμβαση προβλέπει ελάχιστα πρότυπα σχετικά με την εκπαίδευση, την πιστοποίηση και την τήρηση φυλακών για τους ναυτικούς που οι χώρες είναι υποχρεωμένες να πληρούν ή να υπερβαίνουν.

Ένα ιδιαίτερα σημαντικό χαρακτηριστικό της Σύμβασης είναι ότι ισχύει για πλοία μη συμβαλλομένων κρατών όταν επισκέπτονται λιμένες κρατών που είναι Μέρη της Σύμβασης. Το άρθρο X απαιτεί από τα συμβαλλόμενα μέρη να εφαρμόζουν τα μέτρα ελέγχου στα πλοία όλων των σημαιών στο βαθμό που είναι αναγκαίο για να εξασφαλιστεί ότι δεν παρέχεται ευνοϊκότερη μεταχείριση στα πλοία που έχουν το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία κράτους που δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος από ό,τι σημαία κράτους που είναι συμβαλλόμενο μέρος. Οι δυσκολίες που θα μπορούσαν να προκύψουν για τα πλοία κρατών που δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης είναι ένας λόγος για τον οποίο η σύμβαση έχει λάβει τέτοια ευρεία αποδοχή. Μέχρι το 2018, η σύμβαση STCW είχε 164 συμβαλλόμενα μέρη, τα οποία αντιπροσωπεύουν το 99,2% της παγκόσμιας ναυτιλιακής χωρητικότητας.

4. Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών (European Free Trade Association- EFTA)

Η Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών (EZEΣ) είναι οργανισμός που ιδρύθηκε το 1960 από ευρωπαϊκά κράτη που δίσταζαν να ενταχθούν πλήρως στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα, με σκοπό την προώθηση του ελεύθερου εμπορίου και της οικονομικής ολοκλήρωσης μεταξύ των μελών της και του οφέλους των εμπορικών εταίρων τους σε όλο τον κόσμο. Τα κράτη αυτά ήταν επτά: Αυστρία, Δανία, Ελβετία, Ηνωμένο Βασίλειο, Νορβηγία, Πορτογαλία και Σουηδία. Αργότερα έγιναν μέλη η Φινλανδία (συνδεδεμένο μέλος το 1961 και πλήρες το 1986), η Ισλανδία (1970) και το Λιχτενστάιν (1991). Οι χώρες που έγιναν μέλη της ΕΟΚ και αργότερα της ΕΕ σταδιακά αποχώρησαν (η Δανία και το Ηνωμένο Βασίλειο το 1972, η Πορτογαλία το 1985, η Αυστρία, Σουηδία και Φινλανδία το 1995). Το 1994 τέθηκε σε ισχύ ο Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος που συνέδεσε τις αγορές των μελών της ΕΖΕΣ με την ενιαία αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

5. Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization- IMO)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization) ή αλλιώς IMO, είναι ένας πολυεθνικός, διακυβερνητικός Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, ο οποίος επιβλέπει την σωστή και ασφαλή επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ των χωρών-μελών του στον τομέα της ναυσιπλοΐας. Αποτελεί οργανισμό του ΟΗΕ, διακρατικού χαρακτήρα, και ιδρύθηκε στην Γενεύη το 1948 ως IMCO (International Maritime Cooperation Organization) και που μετονομάστηκε σε IMO το 1982, με έδρα το Λονδίνο. Η έδρα του IMO βρίσκεται ακόμα στην πρωτεύουσα του Ηνωμένου Βασιλείου.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός καλύπτει τους τομείς της ασφάλειας στα πλοία και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση που προκαλεί ο ανθρώπινος παράγοντας, κατά την διάρκεια των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων του. Την πρώτη δραστηριότητα ανέλαβε από παλαιότερους οργανισμούς όπως τον IMCO, ο οποίος με τη σειρά του είχε δημιουργηθεί για τη ενοποίηση των κανόνων ναυσιπλοΐας και ασφάλειας. Η δεύτερη δραστηριότητά του δημιουργήθηκε λίγο μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, όταν τα επίπεδα ρύπανσης της θάλασσας έγιναν ιδιαίτερα επικίνδυνα (λόγω της ανυπαρξίας σχετικής νομοθεσίας). Οι πρώτες προσπάθειες για τη δημιουργία ενός τέτοιου οργάνου ξεκίνησαν μετά την βύθιση του Τιτανικού το 1914. Καθώς τότε κάθε χώρα είχε τους δικούς της κανόνες ασφάλειας πολλά πλοία βρίσκονταν ιδιαίτερα ευάλωτα στον τομέα αυτόν – όπως και ο Τιτανικός. Καθώς πολλές χώρες δεν είχαν ασχοληθεί ιδιαίτερα με τις νομοθεσίες τέτοιου είδους και καθώς άλλες δεν ήταν πρόθυμες να μοιραστούν την εμπειρία τους, ήταν προφανές ότι οποιαδήποτε αδράνεια θα οδηγούσε σε ακόμα μεγαλύτερα ναυτικά ατυχήματα. Οι πρώτοι οργανισμοί, αν και εν μέρει πέτυχαν τον σκοπό τους, αποτελούσαν πρωτοβουλίες μεμονωμένων κρατών που όμως οι δύο Παγκόσμιοι Πόλεμοι σταμάτησαν την όποια δραστηριότητά τους.

Αντίθετα, ο IMO τελεί υπό την αιγίδα του ΟΗΕ με ανεπτυγμένες και ιδιαίτερα αυστηρές προδιαγραφές και δεσμευτικές δυνάμεις τουλάχιστον για τις Χώρες-μέλη. Οι εκδόσεις του, SOLAS (Safety Of Life At Sea) και MARPOL, που αφορούν η πρώτη την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα και η δεύτερη στη προστασία από τη ρύπανση στη Θάλασσα, παρέχουν δεσμευτικούς κανόνες για όλες τις νέες κατασκευές πλοίων που ισχύουν παγκοσμίως. Οι κανόνες αυτοί αναβαθμίζονται τακτικά ανάλογα με την ανάπτυξη της ναυπηγικής και λαμβάνοντας υπόψιν τις παρατηρήσεις και υποδείξεις των νηογνομόνων. Όλοι οι ναυπηγοί και τα ναυπηγικά γραφεία υποχρεούνται να ναυπηγούν τα πλοία σύμφωνα με τις προδιαγραφές αυτές.

Ταυτόχρονα, λαμβάνει υπόψιν του και τομείς ναυτικής υποδομής, όπως το ικανοποιητικό επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτών, αλλά και την σωστή διαχείριση όλων των τύπων φορτίων, από πετρέλαιο μέχρι τα πλέον επικίνδυνα φορτία. Αυτό γίνεται δυνατό με την χρήση αυστηρών μέτρων, προδιαγραφών και διαδικασιών

6. Μονάδα Διαχείρισης Equasis

Ο ρόλος της βιομηχανίας στην προώθηση της ποιότητας και της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές ήταν στο επίκεντρο της ποιοτικής ναυτιλιακής εκστρατείας που δρομολόγησε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου τον Νοέμβριο του 1997. Σκοπός της εκστρατείας ήταν να συγκεντρώσει όλους τους παράγοντες που εμπλέκονται στους διάφορους τομείς των θαλάσσιων επιχειρήσεων σε μια προσπάθεια βελτίωσης της ασφάλειας στη θάλασσα. Βασίστηκε στον διάλογο μεταξύ της ναυτιλιακής βιομηχανίας και των δημόσιων αρχών και τα εργαλεία της ήταν, κατά κύριο λόγο, εθελοντικά μέτρα. Όπως απέδειξε η ποιοτική ναυτιλιακή εκστρατεία, ένα από τα μεγαλύτερα εμπόδια για μια γνήσια ποιοτική κουλτούρα στη ναυτιλία είναι η έλλειψη διαφάνειας στις πληροφορίες σχετικά με την ποιότητα των πλοίων και των χειριστών τους. Παρόλο που συλλέγονται και διατίθενται πολλές σχετικές πληροφορίες, είναι διασκορπισμένες και συχνά είναι δύσκολη η πρόσβαση. Ένα από τα κύρια συμπεράσματα της διάσκεψης ποιοτικής ναυτιλίας στη Λισαβόνα τον Ιούνιο του 1998 ήταν μια ομόφωνη έκκληση από τους συμμετέχοντες που εκπροσωπούν το σύνολο των επαγγελματιών του κλάδου (συμπεριλαμβανομένων των πλοιοκτητών, των κατόχων φορτίων, των ασφαλιστών, των μεσιτών, των νηογνομόνων, τερματικών σταθμών), προκειμένου να καταστούν πιο προσιτές οι πληροφορίες αυτές. Απαντώντας σε αυτή την πρόσκληση, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η γαλλική ναυτιλιακή διοίκηση αποφάσισαν να συνεργαστούν για την ανάπτυξη ενός συστήματος πληροφοριών το οποίο συγκεντρώνει τις υπάρχουσες πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων τόσο από δημόσιες όσο και από ιδιωτικές πηγές και τις καθιστά διαθέσιμες στο Διαδίκτυο.

Οι κύριες αρχές που συνδέονται με τη δημιουργία του συστήματος πληροφοριών Equasis ήταν οι εξής:

1. Το Equasis πρέπει να είναι ένα εργαλείο που αποσκοπεί στη μείωση της ναυτιλίας που δεν ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές και θα πρέπει να περιορίζεται στις πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων.
2. Το Equasis δεν έχει κανέναν εμπορικό σκοπό. Αντιμετωπίζει μια δημόσια ανησυχία και πρέπει να ενεργήσει αναλόγως.
3. Το Equasis πρέπει να είναι μια διεθνής βάση δεδομένων που καλύπτει ολόκληρο τον παγκόσμιο στόλο.
4. Απαιτείται ενεργή συνεργασία με όλους τους παράγοντες που εμπλέκονται στη ναυτιλιακή βιομηχανία.
5. Το Equasis θα είναι ένα εργαλείο που χρησιμοποιείται για την καλύτερη επιλογή των πλοίων, αλλά θα χρησιμοποιηθεί σε εθελοντική βάση και δεν θα υπάρξει νομική πίεση στη βιομηχανία να το χρησιμοποιήσει.

Η οργάνωση και η αποτελεσματική λειτουργία του Equasis θα συμβάλει στην προώθηση της ανταλλαγής αμερόληπτων πληροφοριών και διαφάνειας στις θαλάσσιες μεταφορές και θα επιτρέψει στα άτομα που ασχολούνται με τις θαλάσσιες μεταφορές να ενημερώνονται καλύτερα σχετικά με τις επιδόσεις των πλοίων και των ναυτιλιακών οργανώσεων με τις οποίες ασχολούνται. Ο ιστότοπος Equasis τέθηκε σε λειτουργία στις 17 Μαΐου 2000.

7. EU Navfor

Η Ευρωπαϊκή Ένωση ανησυχεί για τις επιπτώσεις της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στη Σομαλία στη θάλασσα στο Κέρας της Αφρικής και στον Δυτικό Ινδικό Ωκεανό. Η πειρατεία στη Σομαλία χαρακτηρίζεται από εγκληματίες που αναλαμβάνουν τον έλεγχο των πλοίων που διέρχονται από την Περιοχή Υψηλών Κινδύνων της Περιφέρειας και ζητούν λύτρα για το πλήρωμα, το σκάφος και το φορτίο: αυτό φέρει όλα τα χαρακτηριστικά του οργανωμένου εγκλήματος. Τα πληρώματα που κρατούνται όμηροι από τους πειρατές αντιμετωπίζουν συχνά παρατεταμένη περίοδο αιχμαλωσίας, με μέσο όρο 5 μήνες, αν και ορισμένοι όμηροι κρατήθηκαν για σχεδόν τρία χρόνια. Επιπλέον, η πειρατεία επηρεάζει το διεθνές εμπόριο και την ασφάλεια στη θάλασσα και τις οικονομικές δραστηριότητες και την ασφάλεια των χωρών της περιοχής.

Ως αποτέλεσμα και ως μέρος της Ολοκληρωμένης προσέγγισής του στη Σομαλία, η ΕΕ ξεκίνησε το Δεκέμβριο του 2008 την ναυτική δύναμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ATALANTA (EU NAVFOR) στο πλαίσιο της Κοινής Ευρωπαϊκής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας (ΚΠΑΑ) και σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του ΟΗΕ των ψηφισμάτων του Συμβουλίου Ασφαλείας (UNSCR) και του διεθνούς δικαίου.

Σύμφωνα με την κοινή δράση 851 του Συμβουλίου της ΕΕ, η οποία βασίζεται σε διάφορα ψηφίσματα των Ηνωμένων Εθνών, η επιχείρηση ATALANTA:

- Προστατεύει τα σκάφη του Παγκόσμιου Επισιτιστικού Προγράμματος (ΠΕΠ), της Αποστολής της Αφρικανικής Ένωσης στη Σομαλία (AMISOM) και άλλων ευάλωτων πλοίων.
- Αποτρέπει και καταστέλλει την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία στη θάλασσα.
- Παρακολουθεί τις αλιευτικές δραστηριότητες στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας.
- Υποστηρίζει άλλες αποστολές της ΕΕ και διεθνείς οργανισμούς που εργάζονται για την ενίσχυση της ασφάλειας και της ικανότητας της ναυσιπλοΐας στην περιοχή.

Στις 30 Ιουλίου 2018 το Συμβούλιο της ΕΕ παρατάθηκε τη θητεία της επιχείρησης ATALANTA μέχρι το Δεκέμβριο του 2020.

ΜΕΡΟΣ Β΄

Παρακάτω παρατίθεται η ομιλία του Ευθύμιου Μητρόπουλου, Γενικού Γραμματέα του IMO(2004-2011), στη Συνδιάσκεψη με θέμα "Εξετάζοντας το μέλλον: η εξέλιξη των καθηκόντων του EMSA", Ασφαλής και καθαρή ναυτιλία - μια περιφερειακή συμβολή σε ένα παγκόσμιο ζήτημα.

Κ. Πρόεδρε του Διοικητικού Συμβουλίου της EMSA, κ. Εκτελεστική Διευθνή του EMSA, Εξοχότατοι, κ. Υπουργέ Εξωτερικών της Πολωνίας, Ναύαρχοι, Αντιπρόσωποι του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, IACS και Ένωση Εφοπλιστών της ΕΚ, επικεφαλής διεθνών και εθνικών ναυτιλιακών οργανισμών, συναδέλφους ομιλητές και αγαπητοί φίλοι, Κυρίες και κύριοι, Καλημέρα!

Με μεγάλη μου χαρά είμαι εδώ μαζί σας σήμερα και χαίρομαι που έχω την ευκαιρία να συμμετάσχω και σε αυτό το συνέδριο και, σε πιο προσωπικό επίπεδο, να αποχαιρετήσω τους φίλους και συναδέλφους μου Jørgen και Willem. Αυτή είναι μια συνάντηση που δεν θα έχανα για ολόκληρο τον κόσμο.

Μου ζητήθηκε να μιλήσω για τη συμβολή που μπορεί να έχει ένας περιφερειακός οργανισμός, όπως ο EMSA, σε ένα παγκόσμιο ζήτημα, δηλαδή την ασφαλή και καθαρή ναυτιλία.

Εάν με επιτρέπετε, θα μπορούσα να προσθέσω και "ασφαλή" σε αυτή τη λίστα. Δεν είναι μόνο αυτές οι φιλοδοξίες ζωτικής σημασίας για το διεθνές ναυτιλιακό εμπόριο και τη βιομηχανία, είναι επίσης καθολικές: μπορούμε όλοι να τις υιοθετήσουμε και όλοι μπορούμε να προσπαθήσουμε να τις επιτύχουμε. Και γι' αυτό, ένας σημαντικός στόχος για μένα, κατά τη διάρκεια της θητείας μου ως Γενικού Γραμματέα του IMO, ήταν η οικοδόμηση μιας αρμονικής σχέσης εργασίας μεταξύ του Οργανισμού, της παγκόσμιας ρυθμιστικής αρχής της ναυτιλίας και των φορέων που έχουν περιφερειακές ευθύνες στο θέμα αυτό. Επιτρέψτε μου να πω από την αρχή ότι η απάντηση που είχα από την «Ευρώπη», συλλογικά, ήταν υποδειγματική και, ως τέτοια, υπήρξε, για μένα, πηγή μεγάλης ικανοποίησης.

Δεν νομίζω ότι κανείς θα μπορούσε να αμφισβητήσει την ανάγκη για μια διεθνή υπηρεσία με παγκόσμια εντολή να ρυθμίζει τη ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο. Προκύπτει από το γεγονός ότι η ναυτιλία είναι ίσως η πιο διεθνής από όλες τις μεγάλες βιομηχανίες του κόσμου. Η αλυσίδα ιδιοκτησίας και διαχείρισης που περιβάλλει ένα συγκεκριμένο σκάφος μπορεί να αγκαλιάσει πολλές διαφορετικές χώρες. Δεν είναι ασυνήθιστο να διαπιστώσουμε ότι ο ιδιοκτήτης, ο διαχειριστής, ο αποστολέας, ο τραπεζίτης, ο ναυλωτής, ο ασφαλιστής και ο νηογνώμονας, για να μην αναφέρουμε τους αξιωματικούς και το πλήρωμα, έχουν διαφορετικές εθνικότητες και ότι κανένα από αυτά δεν προέρχεται από τη χώρα της οποίας κυματίζει στην πρύμνη του πλοίου και, βεβαίως, από τη χώρα στην οποία κατασκευάστηκε το πλοίο.

Επιπλέον, επειδή τα βασικά φυσικά περιουσιακά στοιχεία της ναυτιλίας - τα ίδια τα πλοία - κινούνται συνεχώς μεταξύ χωρών και μεταξύ διαφορετικών δικαιοδοσιών, υπάρχει μια υπερβολική λογική υπέρ ενός πλαισίου διεθνών προτύπων για τη ρύθμιση της βιομηχανίας. Χωρίς διεθνώς αναγνωρισμένα και αποδεκτά πρότυπα, ίσως έχετε την γελοία κατάσταση ότι ένα πλοίο αφήνει τη χώρα Α δεσμευμένη με φορτίο για τη χώρα Β, πλήρως συμβατή με τις απαιτήσεις της χώρας Α για τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τον εξοπλισμό, την επάνδρωση και τη λειτουργία του πλοίου, έχει τις

δικές του, διαφορετικές απαιτήσεις. Είναι σαφές ότι πρέπει να υπάρχει μια κοινή προσέγγιση, έτσι ώστε τα πλοία να μπορούν να πραγματοποιούν ομαλά και ανεμπόδιστα το εμπόριο σε ολόκληρο τον κόσμο και οι χώρες που δέχονται ξένα πλοία να έχουν την πεποίθηση ότι, αποδεχόμενοι τους στα λιμάνια ή τους τερματικούς σταθμούς τους, ασφάλειας και περιβαλλοντικής ακεραιότητας με υπερβολικό κίνδυνο.

Φυσικά, θα κηρύξω στους μετασχηματισμένους, αν έσπευδα να εξηγήσω ότι ο IMO, με τα 170 κράτη μέλη του, αναπτύσσει και υιοθετεί αυτά τα διεθνή πρότυπα. Και πιστεύω ότι η συνεχώς βελτιούμενη ιστορία της ναυτιλίας, από πλευράς ασφάλειας και περιβαλλοντικών επιπτώσεων, μαρτυρά το γεγονός ότι κάνουμε καλή δουλειά.

Τονίζω τη λέξη "εμείς", διότι όλα τα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι επίσης μέλη του IMO. Επιπλέον, πολλοί από αυτούς - οι περισσότεροι από τους οποίους θα έπρεπε να πω - είναι ενεργοί και σημαντικοί συμμετέχοντες στο έργο του Οργανισμού. Αν και δεν μπορεί να αμφισβητηθεί η σταδιακή μετατόπιση του συνολικού κέντρου βάρους της ναυτιλίας προς τα ανατολικά, είναι εξίσου αληθές ότι μερικά από τα καλύτερα ναυτικά μυαλά εξακολουθούν να υπάρχουν στην Ευρώπη. Με βάση τη συσσωρευμένη εμπειρία και την τεχνογνωσία πολλών γενεών, φέρνουν διορατικότητα και εξουσία στον IMO, από τον οποίο προκύπτει το διεθνές κανονιστικό πλαίσιο της ναυτιλίας.

Οι πολύ σεβαστές, αλλά συχνά διαφορετικές, απόψεις των ευρωπαϊκών χωρών έχουν τεράστια αξία για τη δημιουργία των τεχνικών θεμελίων που στηρίζουν το ρυθμιστικό πλαίσιο. Φυσικά, μπορούμε να παρατηρήσουμε αυξανόμενες προσπάθειες για την επίτευξη συναίνεσης μεταξύ των χωρών της Ευρώπης σε πολλά από τα θέματα που συζητήθηκαν στο IMO. Αλλά δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η συμμετοχή των ευρωπαϊκών εθνών στο έργο του Οργανισμού προσθέτει μεμονωμένα την πνευματική αυστηρότητα στη διαδικασία και κάνει πολύ για να εξασφαλίσει ότι τα αποτελέσματα είναι τεχνικά υγιή, καλά ισορροπημένα και λειτουργικά.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως οντότητα, έχει καθεστώς παρατηρητή στο IMO - με την ιδιότητα αυτή, συμβάλλει πολύ θετικά στο έργο του Οργανισμού. Στο πλαίσιο των προσπαθειών μου για την οικοδόμηση στενών δεσμών μεταξύ του IMO και της Ευρώπης, έχω σημειώσει τακτική συνάντηση με τους Ευρωπαίους Επιτρόπους για τις μεταφορές, το περιβάλλον, την κλιματική δράση και τις θαλάσσιες υποθέσεις και την αλιεία, προκειμένου να διασφαλίσουμε ότι υπάρχει καλός διάλογος επικοινωνίας μεταξύ των οργανώσεών μας, και ότι οι τομείς αμοιβαίου ενδιαφέροντος μπορούν να συζητηθούν και να αντιμετωπιστούν. Το αποτέλεσμα είναι μια καλή εργασιακή σχέση, η οποία λειτουργεί προς όφελος όχι μόνο των ίδιων των οργανώσεων, αλλά και των ενδιαφερομένων των οποίων τα συμφέροντα εξυπηρετούμε και του ευρύτερου κοινού. Βασίζεται στην κοινή αντίληψη ότι, σε παγκόσμια θέματα, ο IMO νομοθετεί και η Επιτροπή μέσω του εκτελεστικού της τμήματος EMSA επιδιώκει την εφαρμογή και την επιβολή των προτύπων του IMO στους ευρωπαϊκούς λιμένες και τα ευρωπαϊκά ύδατα.

Ενώ οι παγκόσμιοι κανονισμοί που αναπτύχθηκαν και υιοθετήθηκαν από τον IMO είναι ευρύτατοι και καλύπτουν τις περισσότερες πτυχές της διεθνούς ναυτιλίας - από το πακέτο CAD/CAM του Ναυπηγείου έως τη μονάδα ανακύκλωσης, μπορεί να πείτε - κανένα σύνολο κανονισμών, όσο περιεκτικό, εφαρμόζονται σωστά. Και φυσικά, με ελάχιστες εξαιρέσεις, ο IMO δεν μπορεί - δεν συμμετέχει σε θέματα εφαρμογής και επιβολής - σε χώρους όπου οι περιφερειακές οργανώσεις, όπως ο EMSA, έχουν ένα σημαντικό - απαραίτητο, θα έλεγα - να διαδραματίσουν ρόλο.

Υπάρχουν πολυάριθμα παραδείγματα δραστηριοτήτων και δυνατοτήτων του EMSA στο τεχνικό μέτωπο, τα οποία χρησιμεύουν για τη στήριξη και την ενίσχυση του διεθνούς κανονιστικού πλαισίου του IMO με την εξασφάλιση της ορθής εφαρμογής. Στον τομέα του ελέγχου των πλοίων στα ευρωπαϊκά ύδατα, για παράδειγμα, ο EMSA διαχειρίζεται τη βάση δεδομένων Thetis και παρέχει κοινά προγράμματα κατάρτισης για τους οργανισμούς ελέγχου του κράτους του λιμένα. Επίσης ανέλαβε να αναπτύξει και να λειτουργήσει συστήματα παρακολούθησης της κυκλοφορίας της ΕΕ, ιδίως το SafeSeaNet, καθώς και τη διαχείριση του συστήματος της ΕΕ για τον εντοπισμό και την παρακολούθηση των πλοίων μακρινών αποστάσεων. Επιπλέον, ο EMSA παρακολουθεί τις πετρελαιοκηλίδες στις ευρωπαϊκές θαλάσσιες περιοχές και συμβάλλει στην εφαρμογή και την επιβολή της Σύμβασης MARPOL με τον εντοπισμό ρυπαντών μέσω της δορυφορικής υπηρεσίας Clean Sea Net. Ο EMSA διαθέτει επίσης επιχειρησιακή μονάδα αντιμετώπισης της ρύπανσης και διαθέτει στόλο 20 σκαφών αντιμετώπισης της ρύπανσης (σε σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα), τα οποία κατανέμονται κατά μήκος των ακτών της ΕΕ. Υπάρχουν, φυσικά, πολλά ακόμη παραδείγματα που θα μπορούσα να αναφέρω - αλλά είμαι βέβαιος ότι τα γνωρίζετε πολύ καλύτερα από ό, τι εγώ!

Ό,τι κάνει ο EMSA δεν περιορίζεται στην περιφερειακή σφαίρα: η επιθεώρηση αναγνωρισμένων οργανισμών με έδρα την ΕΕ, για παράδειγμα, η οποία περιλαμβάνει αρκετούς σημαντικούς νηογνώμονες, διεξάγεται σε παγκόσμια βάση, όπως και η επιθεώρηση των εθνικών εκπαιδευτικών ιδρυμάτων ναυτιλίας σε όλους τους ναυτικούς- παροχή χωρών που εκδίδουν διπλώματα αναγνωρισμένα από την ΕΕ και τα κράτη μέλη της - δραστηριότητα που υποστηρίζει τη Σύμβαση του IMO για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών.

Από όλα αυτά, δεν είναι δύσκολο να συμπεράνουμε ότι ο EMSA έχει προχωρήσει πολύ από τότε που ξεκίνησε για πρώτη φορά το 2003. Από προσωπικό μόλις 6 ατόμων που αρχικά δεν είχε σταθερή κατοικία, ο EMSA απασχολεί σήμερα 240 άτομα και στεγάζεται σε αυτό το υπέροχο, σχεδόν καινούριο, μόνιμο κτίριο έδρας, στο άνοιγμα του οποίου ήταν χαρά μου να συμμετάσχω το 2006.

Το γεγονός ότι ο EMSA αναπτύχθηκε σε τόσο μικρό χρονικό διάστημα σε μια τόσο σημαντική, ικανή και αποτελεσματική υπηρεσία είναι απολύτως κατάλληλη, δεδομένης της θαλάσσιας κληρονομιάς της Ευρώπης και της σημασίας της ναυτιλίας στα μέλη της. Κανείς δεν μπορούσε να διαφωνήσει με τον ισχυρισμό ότι η ναυτιλία και ο ναυτιλιακός κόσμος, ως σύνολο, αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της ταυτότητας και της ευημερίας της περιοχής. Σκεφτείτε, για μια στιγμή, ότι, από άποψη όγκου, το 90 τοις εκατό του εμπορίου μεταξύ της Ευρώπης και του υπόλοιπου κόσμου μεταφέρεται δια θαλάσσης. Μεταξύ αρκετών κρατών μελών της ΕΕ, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων έχουν καταστεί βασικό στοιχείο για τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, την εξασφάλιση της εδαφικής συνοχής και την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης σε ολόκληρη την ήπειρο. Τα επιβατηγά πλοία και οι υπηρεσίες πορθμείων έχουν άμεσο αντίκτυπο στην ποιότητα ζωής των πολιτών στα νησιά και στις απομακρυσμένες περιφέρειες, όπως δείχνουν τα περισσότερα από 400 εκατομμύρια επιβάτες που ταξιδεύουν κάθε χρόνο μέσω ευρωπαϊκών λιμένων.

Όχι μόνο αυτό, αλλά η Ευρώπη διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στον σημερινό παγκόσμιο ναυτιλιακό κόσμο. Αναφέρθηκα ήδη στον κεντρικό ρόλο που συνεχίζουν να αναλαμβάνουν οι ευρωπαϊκές χώρες στη διαμόρφωση των στόχων, των πολιτικών και των στρατηγικών του IMO.

Οι ευρωπαίοι ιδιοκτήτες και οι ναυτιλιακές εταιρείες κατέχουν πάνω από το 40% του συνολικού στόλου του κόσμου σε χωρητικότητα νεκρού φορτίου, ενώ στην Ευρώπη σήμερα, 1,5 εκατομμύρια άνθρωποι αναζητούν απασχόληση στις θαλάσσιες μεταφορές και συναφείς δραστηριότητες - και

περίπου το 70%, σε τομείς όπως η ναυπηγική, η επιστήμη, η ναυτική αρχιτεκτονική, η μηχανική, η ηλεκτρονική, η κατασκευή θαλάσσιου εξοπλισμού, ο χειρισμός φορτίων και η εφοδιαστική.

Κυρίες και κύριοι, μερικοί από εσάς, όπως ξέρω, ήσασταν παρόντες στην Πολωνία τον Μάιο, όταν είχα το προνόμιο να απευθυνθώ σε μια διάσκεψη που θα σηματοδοτήσει τη φετινή Ευρωπαϊκή Ναυτική Ημέρα. Όπως σημείωσα με την ευκαιρία αυτή, «οι χώρες της Ευρώπης και άλλοι σε όλο τον κόσμο αναγνωρίζουν τώρα σαφώς τη σημαντική συμβολή των θαλάσσιων δραστηριοτήτων στις οικονομίες τους και στην ευημερία του λαού τους. Υπάρχει μια σαφής αναγνώριση ότι οι θαλάσσιες δραστηριότητες αποτελούν ουσιαστικό στοιχείο και πρόκληση για τη βιώσιμη ανάπτυξη και η εντατικοποίησή τους αποτελεί μια σημαντική δοκιμασία. Μια ολοκληρωμένη και συντονισμένη προσέγγιση, η οποία θα διασφαλίζει την ασφάλεια και τη ναυτιλία στις θαλάσσιες μεταφορές και τη βιώσιμη ανάπτυξη των διαφόρων θαλάσσιων πόρων και δραστηριοτήτων, είναι το Άγιο Δισκοπότηρο της θαλάσσιας πολιτικής. "

Με την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική της Ευρώπης που παρέχει το προσχέδιο μιας τέτοιας ολοκληρωμένης προσέγγισης και με τον EMSA να ενεργεί ως επιχειρησιακός βραχίονας εξασφαλίζοντας ότι οι προσδοκίες των υπευθύνων χάραξης πολιτικής θα υλοποιηθούν στην πράξη, ο ναυτιλιακός τομέας της Ευρώπης θα μπορούσε δύσκολα να είναι καλύτερος. Και μέσω αυτού του μηχανισμού (να επιστρέψω ειδικά στο θέμα που μου ζητήθηκε να απευθυνθώ σήμερα), διατηρείται η περιφερειακή συμβολή της Ευρώπης στα παγκόσμια ζητήματα που αντιμετωπίζει ο IMO. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός προσβλέπει σε μια σταθερά προοδευτική συνεργασία με τον EMSA και την Επιτροπή προς υποστήριξη των κοινών μας στόχων και, ειδικότερα, για κοινές πρωτοβουλίες, όπως τα προγράμματα SAFEMED που εκτελούνται από την REMPEC στη Μεσόγειο, τα οποία είμαστε έτοιμοι να συνεχίσετε με κάθε νέα φάση που θα μπορούσε να αναπτυχθεί.

Μεγάλο μέρος της πίστης για την εξαιρετική συλλογική συμβολή της Ευρώπης στα θέματα που ανέφερα πριν από λίγο καιρό μπορεί να βρεθεί στην πόρτα ενός εύρωστου θεσμικού μοντέλου, με την καρδιά του EMSA. Και αν και δεν πρέπει να διακρίνω ποιος θα πρέπει να πιστώνεται με αυτό το επίτευγμα, πιστεύω ότι θα με συγχωρήσετε ότι προσφέρω σήμερα ένα ειδικό αφιέρωμα στον παλιό μου φίλο και συνάδελφο στην αναζήτηση ποιοτικής ναυτιλίας, Willem de Ruiter. Ο Willem, ο οποίος αποχωρεί από τη θέση του ως εκτελεστικού διευθυντή του EMSA στα τέλη του τρέχοντος έτους (όλοι οι μεγάλοι άνδρες παύουν ταυτόχρονα - τι; ...) είναι βετεράνος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αφού διορίστηκε στη Διεύθυνση Γενικός Διευθυντής Ενέργειας και Μεταφορών, ήδη από το 1985. Από τότε έχει εξυπηρετήσει με μεγάλη διάκριση τη ναυτιλία και την Ευρώπη, παρουσιάζοντας μια βαθιά κατανόηση των ζητημάτων που αντιμετώπισαν και της προθυμίας και της ετοιμότητας να αναζητήσει αποτελεσματικές και λειτουργικές λύσεις και για να τα δουν. Υπάρχουν τόσα πολλά παραδείγματα που θα μπορούσαμε να αναφέρουμε, αλλά πιστεύω ότι η επιδεξιότητά του στην αναζήτηση πλήρους και ολοκληρωμένης απάντησης της Ευρώπης στις καταστροφές τύπου Erika και Prestige αξίζει ιδιαίτερης αναφοράς στο πλαίσιο αυτό.

Στις αρχές του 2003, διορίστηκε ως ο πρώτος εκτελεστικός διευθυντής του EMSA. Αυτό, μόλις οκτώ χρόνια αργότερα, είναι σε θέση να μεταβιβάσει έναν τόσο καλά καθιερωμένο, σεβαστό και, πάνω απ' όλα, αποτελεσματικό θεσμό, είναι μαρτυρία όχι μόνο για το όραμα και την προνοητικότητα του, αλλά και για την τεράστια αφοσίωσή του, τη σταθερή και ατρόμητη στάση και τον ισχυρό προσδιορισμό. Ήμουν έτοιμος να ζωγραφίσω τον Willem ως τον άνθρωπο που έχει «την ικανότητα,

το θάρρος και τις ανθρώπινες ιδιότητες που σημαίνουν όλους τους μεγάλους ηγέτες», όταν συνειδητοποίησα ότι ήταν οι λέξεις που χρησιμοποίησε ο Andrew Lambert για να τονίσει, στο βιβλίο του με τίτλο «Admirals», χάρη ενός άλλου μεγάλου ολλανδού, του ναυάρχου Michiel de Ruyter, ήρωα του τρίτου Αγγλο-ολλανδικού πολέμου του 1672.

Αλλά φαίνεται ότι το "μέγαλο" είναι στα γονίδια κάθε Ολλανδού που έχει το ίδιο όνομα! ... Με τον Willem, έχω κάτι πολύ σημαντικό από κοινού: είμαστε παντρεμένοι με ολλανδές γυναίκες - έτσι, καταλαβαίνουμε ο ένας τον άλλο καλά! ... Willem, θα μας λείψεις, αυτό είναι πολύ σίγουρο - όπως άλλωστε και ο κ. Jørgen Hammer Hansen, ο διακεκριμένος και ευρέως σεβαστός πρόεδρος του εκτελεστικού συμβουλίου του EMSA, ο οποίος επίσης αποχωρεί στο τέλος του έτους - αλλά στην περίπτωση του Jørgen, αυτό δεν θα έμοιαζε έκπληξη, όπως είχε πριν από την είσοδό του στον Οργανισμό, κέρδισε τι εντυπώσεις του στο πεδίο της μάχης του IMO! Κύριοι, θα είναι δύσκολο να βρεθεί αντικαταστάτης!

Κυρίες και κύριοι, έχουμε μια γεμάτη ατζέντα και μια σειρά διακεκριμένων ομιλητών για να ακούσετε, σε αυτό που υπόσχεται να είναι ένα συναρπαστικό πρωινό. Θα ολοκληρώσω λοιπόν χρησιμοποιώντας αυτή την ευκαιρία για να σας προσφέρω όλους τους αποχαιρετισμούς μου. Είναι χαρά να εργάζομαι τόσο αρμονικά, εποικοδομητικά και γόνιμα με πολλούς από εσάς εδώ και πολλά χρόνια - ειδικά κατά τη διάρκεια της θητείας μου ως Γενικού Γραμματέα του IMO. Κατά τη διάρκεια της διεθνούς μου σταδιοδρομίας, πάντα προσπάθησα να τηρήσω το σύνθημα «Να γεφυρώσω τα κενά - να χτίσω γέφυρες» και μου αρέσει να πιστεύω ότι ανάμεσα σε εμάς έχουμε οικοδομήσει έναν άθραυστο σύνδεσμο - έναν ισχυρό και σταθερό και ως εκ τούτου, προορίζεται να εξυπηρετήσει όλους εκείνους που στηρίζονται σε μια ασφαλή και καθαρή ναυτιλιακή βιομηχανία για πολλά, πολλά χρόνια ακόμα.

Σας ευχαριστώ.

13.ΠΗΓΕΣ

1. Official website of EMSA, About the Organization, Αναζήτηση 6 Οκτωβρίου 2018 από <http://www.emsa.europa.eu/about.html>
2. Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, Σύντομη παρουσίαση, Αναζήτηση 6 Οκτωβρίου 2018 από https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/emsa_el
3. European Maritime Safety Agency, Αναζήτηση 7 Οκτωβρίου 2018 από https://en.wikipedia.org/wiki/European_Maritime_Safety_Agency
4. SOLAS Convention, Αναζήτηση 7 Οκτωβρίου 2018 από https://en.wikipedia.org/wiki/SOLAS_Convention
5. SOLAS Convention, Official Website of IMO, Αναζήτηση 8 Οκτωβρίου 2018 από [http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\).-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas).-1974.aspx)
6. M/V Erika, Αναζήτηση 8 Οκτωβρίου 2018 από http://www.oilfield-wiki.com/wiki/MV_Erika
7. M/V Erika, Αναζήτηση 8 Οκτωβρίου 2018 από https://en.wikipedia.org/wiki/MV_Erika
8. STCW Convention, Official Website of IMO, Αναζήτηση 9 Οκτωβρίου 2018 από <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/STCW-Convention.aspx>
9. STCW Convention, Αναζήτηση 9 Οκτωβρίου 2018 από https://en.wikipedia.org/wiki/STCW_Convention
10. EFTA Official Website, Αναζήτηση 9 Οκτωβρίου 2018 από <http://www.efta.int/>
11. EFTA, Αναζήτηση 9 Οκτωβρίου 2018 από https://en.wikipedia.org/wiki/European_Free_Trade_Association
12. IMO, About the Organization, Αναζήτηση 10 Οκτωβρίου 2018 από <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>
13. IMO, e-nautilia website, , Αναζήτηση 10 Οκτωβρίου 2018 από http://www.e-nautilia.gr/blog-post_2778/
14. Equasis Official Website, Αναζήτηση 10 Οκτωβρίου 2018 από http://www.equasis.org/EquasisWeb/public/About?fs=About&P_ABOUT=MainConcern.html
15. M/V Prestige Oil Spill, Αναζήτηση 13 Οκτωβρίου 2018 από https://en.wikipedia.org/wiki/Prestige_oil_spill
16. EMSA Facts and Figures 2017 Official Website of EMSA, , Αναζήτηση 16 Οκτωβρίου 2018 από <http://www.emsa.europa.eu/about/items.html?cid=80&id=3328>
17. EMSA Outlook 2018 Official Website of EMSA, , Αναζήτηση 20 Οκτωβρίου 2018 από, <http://www.emsa.europa.eu/news-a-press-centre/external-news/item/3222-emsa-outlook-2017-3222.html>

18. Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2018, Official Website of EMSA, Αναζήτηση 16 Μαρτίου 2018 από <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/accident-investigation/items.html?cid=141&id=3406>
19. Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2017, Official Website of EMSA, Αναζήτηση 17 Μαρτίου 2018 από <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/accident-investigation/items.html?cid=141&id=3156>
20. Statistics on Seafarers in E.U 2015, Official Website of EMSA, Αναζήτηση 15 Νοεμβρίου 2018 από <http://emsa.europa.eu/emsa-homepage/2-news-a-press-centre/news/3094-seafarer-statistics-in-the-eu-statistical-review-2015-data-stcw-is.html>
21. Statistics on Seafarers in E.U 2016, Official Website of EMSA, Αναζήτηση 20 Νοεμβρίου 2018 από <http://emsa.europa.eu/news-a-press-centre/external-news/item/3321-seafarer-statistics-in-the-eu-statistical-review-2016-data-stcw-is.html>
22. European Maritime Safety Agency
Maritime Conference “Looking forward: the evolution of EMSA’s tasks”, Safe and clean shipping – a regional contribution to a global issue, 11 November 2011, Speech by E.E. Mitropoulos, Secretary-General, IMO <file:///C:/Users/user/AppData/Local/Temp/European%20Maritime%20Safety%20Agency%20%20E2%80%9CLooking%20forward%20the%20evolution%20of%20EMSA%E2%80%99s%20tasks%E2%80%9D.html>
23. EU Navfor Official Website, Αναζήτηση 5 Μαΐου 2019 από <https://eunavfor.eu/mission/>