



Θαλάσσιες μεταφορές: κανόνες μεταφοράς και ασφάλειας

Τα τελευταία χρόνια, μια σειρά από οδηγίες και κανονισμούς της ΕΕ έχουν βελτιώσει σημαντικά τα πρότυπα ασφάλειας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Οι βελτιώσεις οφείλονται κυρίως στις τρεις δέσμες νομοθετικών μέτρων που εγκρίθηκαν μετά τα ναυάγια των πλοίων Erika και Prestige.

Νομική βάση και στόχοι

Ο τίτλος VI, ιδίως το άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο γ, καθώς και το άρθρο 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελούν τη νομική βάση. Η ασφάλεια στη θάλασσα αποτελεί θεμελιώδη συνιστώσα της πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές, με στόχο την προστασία των επιβατών, των μελών του πληρώματος, του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών. Δεδομένης της παγκόσμιας διάστασης των θαλάσσιων μεταφορών, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) αναπτύσσει ενιαία διεθνή πρότυπα. Μεταξύ των κυριότερων διεθνών συμφωνιών συγκαταλέγονται η Διεθνής Σύμβαση για την Αποφυγή Ρυπάνσεως της Θάλασσας από Πλοία (MARPOL), η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) και η Διεθνής Σύμβαση για Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW). Ενώ η ταχεία τροποποίηση της νομοθεσίας της ΕΕ ώστε να ενσωματωθούν αυτές οι βασιζόμενες στο διεθνές δίκαιο συμφωνίες αποτελεί σημαντικό στόχο της πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές, πρόσθετα μέτρα θεσπίζονται επίσης σε επίπεδο ΕΕ.

Επιτεύγματα

A. Κατάρτιση και επαγγελματικά προσόντα

Η [οδηγία 94/58/ΕΚ](#), της 22ας Νοεμβρίου 1994, σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών προσέδωσε ισχύ δικαίου της ΕΕ στη Σύμβαση STCW του 1978. Η σύμβαση υπεβλήθη σε σημαντικές τροποποιήσεις το 1995, και εκ νέου το 2010, επιφέροντας αντίστοιχες αναθεωρήσεις της οδηγίας της ΕΕ, η πλέον πρόσφατη έκδοση της οποίας είναι η [οδηγία 2012/35/ΕΕ](#) της 21ης Νοεμβρίου 2012. Η οδηγία αυτή καθορίζει τους κανόνες για τα πρότυπα κατάρτισης και απόκτησης ικανοτήτων για την πιστοποίηση των ναυτικών και ρυθμίζει την ειδική επιμόρφωση. Η οδηγία ασχολείται επίσης με τις υποχρεώσεις των κρατών μελών σχετικά με την εκπαίδευση των ναυτικών, τις προδιαγραφές επικοινωνίας μεταξύ των μελών του πληρώματος καθώς και τον έλεγχο των πιστοποιητικών του πληρώματος (έλεγχος από το κράτος λιμένα). Περιλαμβάνει επίσης την ενίσχυση των μέτρων για την καταπολέμηση της απάτης πιστοποίησης, την αύξηση των προτύπων για τη σωματική ικανότητα και την επικαιροποίηση της κατάρτισης σε θέματα ασφάλειας.

Η πρόταση της Επιτροπής [COM\(2016\)0082](#) θα καταργήσει την [οδηγία 96/50/ΕΚ](#) του Συμβουλίου και την οδηγία [91/672/ΕΟΚ](#) του Συμβουλίου, και θα προβλέψει σταδιακή εφαρμογή μέσω μεταβατικών μέτρων όσον αφορά την επέκταση των απαιτήσεων περί επαγγελματικών προσόντων, πέραν του επιπέδου του κυβερνήτη σκάφους, για να καλύψει όλο

το πλήρωμα εσωτερικής ναυσιπλοΐας της ΕΕ. Η επικαιροποιημένη οδηγία θα θεσπίζει την υποχρέωση τα μέλη του πληρώματος καταστρώματος και τα πρόσωπα που είναι αρμόδια για τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης να κατέχουν πιστοποιητικά επαγγελματικών προσόντων. Οι κυβερνήτες σκάφους που ταξιδεύουν σε επικίνδυνες συνθήκες θα πρέπει να έχουν ειδική προς τούτο άδεια και θα πρέπει να υποχρεούνται να αποδείξουν ότι διαθέτουν επιπλέον ικανότητες. Η εν λόγω πρόταση τέθηκε σε ψηφοφορία στην επιτροπή TRAN στις 10 Νοεμβρίου 2016 και η συμφωνία που προέκυψε από τις διοργανικές διαπραγματεύσεις πρόκειται να υποβληθεί σε ψηφοφορία στην Ολομέλεια τον Νοέμβριο του 2017.

B. Εξοπλισμός πλοίων

Η [οδηγία 96/98/EK](#), της 20ής Δεκεμβρίου 1996, σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων αποσκοπεί στη διασφάλιση της ενιαίας εφαρμογής της Σύμβασης SOLAS όσον αφορά τον εξοπλισμό των εμπορικών πλοίων, καθιστώντας τα ψηφίσματα του ΔΝΟ που απορρέουν από αυτήν δεσμευτικά. Η [οδηγία 2012/32/ΕΕ](#) τροποποίησε την [οδηγία 96/98/EK](#) με την αντικατάσταση του Παραρτήματος Α για να προσαρμοστεί αυτή στις πλέον πρόσφατες τροποποιήσεις των διεθνών συμβάσεων και των εφαρμοστέων προτύπων δοκιμών. Η [οδηγία 2014/90/ΕΕ](#), της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων ενίσχυσε την εφαρμογή και τον έλεγχο της τήρησης των εν λόγω κανόνων.

Γ. Ασφάλεια επί των πλοίων και στις λιμενικές εγκαταστάσεις

Ο Κώδικας ISPS (Διεθνής Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων) εγκρίθηκε το 2002, κατά τη διάρκεια διάσκεψης του ΔΝΟ, σε συνδυασμό με τροποποιήσεις άλλων διεθνών συμφωνιών. Στόχος του κώδικα είναι η βελτίωση της προστασίας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Ο [κανονισμός \(ΕΚ\) αριθ. 725/2004](#), της 31ης Μαρτίου 2004, σχεδιάστηκε προκειμένου να διασφαλιστεί η ενιαία ερμηνεία και εφαρμογή των αποφάσεων που εγκρίνονται από τον ΔΝΟ. Η στρατηγική της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα ξεκίνησε με την έκδοση μιας απόφασης του Συμβουλίου, στις 24 Ιουνίου 2014, με την οποία εγκρίνεται ως πολιτικό και στρατηγικό μέτρο για να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά οι προκλήσεις της ασφάλειας στη θάλασσα με την αξιοποίηση όλων των συναφών μέσων σε διεθνές, ενωσιακό και εθνικό επίπεδο.

Δ. Ασφάλεια επιβατηγών πλοίων και επιθεώρηση των πλοίων

Η [οδηγία 94/57/EK](#), της 22ας Νοεμβρίου 1994, καθόρισε κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτιλιακών αρχών (νηογνώμονες). Η ασφάλεια των πλοίων που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια μεταξύ δύο λιμένων της ΕΕ ρυθμίζεται από την [οδηγία 2009/45/EK](#), της 6ης Μαΐου 2009, η οποία ενοποίησε και αναδιατύπωσε τους κανόνες και τις προδιαγραφές ασφάλειας για τα επιβατηγά πλοία που είχαν θεσπισθεί με την [οδηγία 98/18/EK](#). Η [οδηγία 98/41/EK](#), της 18ης Ιουνίου 1998, σχετικά με την καταγραφή των προσώπων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία κατέστησε εφικτό τον έλεγχο του αριθμού των επιβατών και τη μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα κατά τις επιχειρήσεις διάσωσης σε περίπτωση ατυχήματος.

Η Επιτροπή υπέβαλε το 2016 τρεις νομοθετικές προτάσεις, οι οποίες τέθηκαν σε ψηφοφορία στην επιτροπή TRAN στις 11 Απριλίου 2017 και στην Ολομέλεια στις 4 Οκτωβρίου 2017. Η πρώτη πρόταση [COM\(2016\)0369](#), η οποία τροποποιεί την [οδηγία 2009/45/EK](#), επιδιώκει να αποσαφηνίσει και να απλουστεύσει τους κανόνες και τα πρότυπα ασφάλειας για τα επιβατηγά πλοία, ώστε να γίνει ευκολότερη η επικαιροποίηση, παρακολούθηση και επιβολή τους. Οι τροποποιήσεις περιλαμβάνουν την αφαίρεση αντιφατικών και εσφαλμένων παραπομπών, την παροχή νέων ορισμών των διαφόρων τύπων πλοίων, την αποσαφήνιση του ορισμού του ισοδύναμου υλικού, με εξαίρεση τα πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων, και την απλούστευση των ορισμών των θαλάσσιων περιοχών. Θα δημιουργηθεί μια βάση δεδομένων από την

Επιτροπή για να αυξηθεί η διαφάνεια και να διευκολυνθεί η κοινοποίηση των εξαιρέσεων, των αντιστοιχιών και των πρόσθετων μέτρων ασφαλείας. Η δεύτερη πρόταση, [COM\(2016\)0370](#), θα τροποποιήσει την [οδηγία 98/41/EK](#) προκειμένου να ενημερωθούν και να αποσαφηνιστούν οι ισχύουσες απαιτήσεις για την καταμέτρηση και την καταγραφή των επιβατών και του πληρώματος επιβατηγών πλοίων. Οι τροποποιήσεις περιλαμβάνουν την επικαιροποίηση του ορισμού των «λιμενικών περιοχών», προκειμένου να εισάγονται πληροφορίες σχετικά με την ιθαγένεια των επιβαινόντων και να αντικατασταθεί η υποχρέωση των εταιρειών να αποθηκεύουν καταλόγους των επιβατών και του πληρώματος με την αντ' αυτού αποθήκευσή τους στην εθνική ενιαία θυρίδα. Η τρίτη πρόταση, [COM\(2016\)0371](#), αφορά την απλούστευση της ισχύουσας νομοθεσίας της ΕΕ στον τομέα της ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων, με την τροποποίηση της [οδηγίας 2009/16/EK](#) και την κατάργηση της [οδηγίας 1999/35/EK](#). Η εν λόγω πρόταση θα επικαιροποιήσει και θα αποσαφηνίσει τις υφιστάμενες απαιτήσεις για τον έλεγχο οχηματαγωγών πλοίων go-go και ταχύπλοων σκαφών. Μεταξύ των στοιχείων της πρότασης περιλαμβάνεται η ευθυγράμμιση των διατάξεων σχετικά με τις εκθέσεις επιθεώρησης, τις απαγορεύσεις απόπλου, τις προσφυγές, τις δαπάνες, τη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και τις κυρώσεις. Η πρόταση θα παράσχει ένα σύστημα επιθεωρήσεων των πλοίων πριν από την έναρξη τακτικού δρομολογίου, οι οποίες μπορούν να συνδυαστούν με έλεγχο από το κράτος σημαίας σε ετήσια βάση. Στις 23 Οκτωβρίου 2017, το Συμβούλιο έδωσε το πράσινο φως για την ψηφοφορία του Κοινοβουλίου επί των τριών νομοθετικών προτάσεων.

Ε. Εξελίξεις μετά τα ατυχήματα των πλοίων Erika και Prestige

Μετά από τα ναυάγια των πετρελαιοφόρων Erika (1999) και Prestige (2002), οι προδιαγραφές ασφαλείας της Ένωσης για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ενισχύθηκαν σημαντικά για ακόμη μία φορά.

1. Η δέσμη νομοθετικών μέτρων «Erika I»

Η [οδηγία 2001/105/EK](#), της 19ης Δεκεμβρίου 2001, ενίσχυσε και ενοποίησε τις νομοθετικές διατάξεις της [οδηγίας 94/57/EK](#) για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων (βλέπε την προηγούμενη ενότητα). Ειδικότερα, καθιέρωσε ένα σύστημα ευθύνης σε περίπτωση που στοιχειοθετηθεί αμέλεια. Η [οδηγία 2001/106/EK](#), της 19ης Δεκεμβρίου 2001, κατέστησε υποχρεωτικό τον έλεγχο από το κράτος λιμένα για ορισμένα εν δυνάμει επικίνδυνα πλοία και εισήγαγε μια «μαύρη λίστα» πλοίων στα οποία δύναται να απαγορευτεί η είσοδος στα λιμάνια της ΕΕ.

Ο [κανονισμός \(ΕΚ\) αριθ. 417/2002](#), της 18ης Φεβρουαρίου 2002 καθόρισε συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για τον σταδιακό τερματισμό της χρήσης πετρελαιοφόρων μονού κύτους και την αντικατάστασή τους με ασφαλέστερα πετρελαιοφόρα διπλού κύτους. Μετά την καταστροφή του πετρελαιοφόρου Prestige, εγκρίθηκε αυστηρότερο χρονοδιάγραμμα με τον [κανονισμό \(ΕΚ\) αριθ. 1726/2003](#) της 22ας Ιουλίου 2003. Στη συνέχεια, ο [κανονισμός \(ΕΕ\) αριθ. 530/2012](#), της 13ης Ιουνίου 2012, για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, κατέργησε τον [κανονισμό \(ΕΚ\) αριθ. 417/2002](#), και αντιμετώπισε ορισμένες πιθανές εξαιρέσεις δυνάμει των κανόνων του ΔΝΟ. Ο εν λόγω κανονισμός προβλέπει ότι, όσον αφορά τη μεταφορά βαρέων κλασμάτων πετρελαίου, μόνον διπλού κύτους πετρελαιοφόρα θα επιτρέπεται να φέρουν τη σημαία κράτους μέλους, και απαγορεύει σε όλα τα μονού κύτους πετρελαιοφόρα, ανεξαρτήτως σημαίας, να εισέρχονται σε λιμένες ή υπεράκτιους σταθμούς ή να αγκυροβολούν σε περιοχές υπό τη δικαιοδοσία των κρατών μελών.

2. Η δέσμη νομοθετικών μέτρων «Erika II»

Η [οδηγία 2002/59/EK](#), της 27ης Ιουνίου 2002, προβλέπει τη θέσπιση κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης και ενημέρωσης για την κυκλοφορία των πλοίων (SafeSeaNet). Εναπόκειται

στον πλοιοκτήτη οποιουδήποτε πλοίου που επιθυμεί να καταπλεύσει σε λιμένα κράτους μέλους να παράσχει, εκ των προτέρων, διάφορες πληροφορίες στις αρμόδιες λιμενικές αρχές, ιδιαίτερα όταν μεταφέρει επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία. Η οδηγία κατέστησε υποχρεωτικό τον εξοπλισμό των πλοίων με συστήματα αυτόματου εντοπισμού (AIS) και συστήματα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (συστήματα VDR ή «μαύρα κουτιά»). Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών έχουν το δικαίωμα να απαγορεύουν την αναχώρηση πλοίων υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Με τον [κανονισμό \(ΕΚ\) αριθ. 1406/2002](#), της 27ης Ιουνίου 2002, συστάθηκε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA). Αποστολή του EMSA είναι να παρέχει επιστημονική και τεχνική στήριξη στα κράτη μέλη και στην Επιτροπή καθώς και να διασφαλίζει ότι εφαρμόζονται οι κανόνες ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές. Οι αρμοδιότητές του επεκτάθηκαν σημαντικά με την πάροδο του χρόνου και συμπεριλαμβάνουν πλέον την καταπολέμηση της ρύπανσης (επιχειρησιακή συνδρομή κατόπιν αιτήσεως κρατών μελών) και τα δορυφορικά συστήματα παρακολούθησης. Ο [κανονισμός \(ΕΕ\) αριθ. 100/2013](#), της 15ης Ιανουαρίου 2013, τροποποίησε τον κανονισμό για τον EMSA, και αποσαφήνισε τα κύρια και δευτερεύοντα καθήκοντα του Οργανισμού, καθώς και λεπτομέρειες σχετικά με τον ρόλο που καλείται να διαδραματίσει στο πλαίσιο της διευκόλυνσης της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής με:

- την ανάπτυξη και τη λειτουργία του Ευρωπαϊκού Κέντρου Δεδομένων για την ταυτοποίηση και τον εξ αποστάσεως εντοπισμό σκαφών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (LRIT) και το SafeSeaNet·
- την παροχή των συναφών δεδομένων θέσης πλοίων και γεωσκόπησης στις αρμόδιες εθνικές αρχές και τους αρμόδιους φορείς της Ένωσης· και
- την παροχή επιχειρησιακής στήριξης στα κράτη μέλη σχετικά με τις έρευνες που αφορούν σοβαρά ατυχήματα.

3. Η τρίτη δέσμη νομοθετικών μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα και τον έλεγχο από το κράτος λιμένα.

Έπειτα από σκληρές διαπραγματεύσεις, το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο κατέληξαν τον Δεκέμβριο του 2008 σε συμφωνία σχετικά με την τρίτη δέσμη νομοθετικών μέτρων που περιλαμβάνει δύο κανονισμούς και έξι οδηγίες:

- αναδιτύπωση της οδηγίας για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα ([οδηγία 2009/16/ΕΚ](#) της 23ης Απριλίου 2009) με σκοπό τη διασφάλιση αποτελεσματικότερων και συχνότερων επιθεωρήσεων χάρη σε νέους μηχανισμούς εποπτείας που συνδέονται με το εκάστοτε προφίλ επικινδυνότητας· με αυτόν τον τρόπο, η οδηγία 2009/16/ΕΚ θα ενσωματώσει οι διαδικασίες, τα εργαλεία και οι εργασίες του Μνημονίου συνεννόησης του Παρισιού στο πεδίο εφαρμογής του δικαίου της ΕΕ·
- την [οδηγία 2009/21/ΕΚ](#), της 23ης Απριλίου 2009, για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας, που επιτρέπει τον αποτελεσματικότερο έλεγχο της συμμόρφωσης των πλοίων υπό σημαία κράτους μέλους με τις διεθνείς διατάξεις·
- την [οδηγία 2009/17/ΕΚ](#) της 23ης Απριλίου 2009 για τροποποίηση της οδηγίας σχετικά με τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης (SafeSeaNet), με σκοπό τη βελτίωση του νομικού πλαισίου όσον αφορά τους τόπους καταφυγής των πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο και την περαιτέρω ανάπτυξη της πλατφόρμας SafeSeaNet·
- τον [κανονισμό \(ΕΚ\) αριθ. 391/2009](#) και την [οδηγία 2009/15/ΕΚ](#), της 23ης Απριλίου 2009, για τη θέσπιση κοινών κανόνων και προτύπων για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου των πλοίων, προκειμένου να καθιερωθεί ένα ανεξάρτητο σύστημα ποιοτικού

ελέγχου με σκοπό την εξάλειψη των εναπομενουσών ελλείψεων στις διαδικασίες επιθεώρησης και πιστοποίησης που εφαρμόζονται στον παγκόσμιο στόλο·

- την [οδηγία 2009/18/EK](#), της 23ης Απριλίου 2009, για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, η οποία θεσπίζει ενιαίες αρχές για τη διεξαγωγή ερευνών εν πλω για ατυχήματα και συμβάντα τα οποία αφορούν πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους της Ένωσης και τα οποία συμβαίνουν εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης ή των εσωτερικών υδάτων ενός κράτους μέλους. Επίσης, η οδηγία θέσπισε ένα σύστημα για τη συγκέντρωση των πορισμάτων, το λεγόμενο «πλαίσιο μόνιμης συνεργασίας» μεταξύ του EMSA, της Επιτροπής και των κρατών μελών·
- τον [κανονισμό \(ΕΚ\) αριθ. 392/2009](#), της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος (βάσει της Σύμβασης των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του 2002)·
- την [οδηγία 2009/20/EK](#), της 23ης Απριλίου 2009, που καθορίζει τις απαιτήσεις για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα όσον αφορά τα πιστοποιητικά ασφάλισης των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις (οι οποίες υπόκεινται σε περιορισμό δυνάμει της Σύμβασης για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις του 1976 όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του 1996).

Ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Το Κοινοβούλιο έχει υποστηρίξει τις πρωτοβουλίες που σχετίζονται με την ασφάλεια στη θάλασσα και έχει εργαστεί για την επίτευξη προόδου σε αυτόν τον τομέα. Οι δύο δέσμες νομοθετικών μέτρων «Erika» έλαβαν την στήριξη του Κοινοβουλίου και η νομοθετική διαδικασία ολοκληρώθηκε το συντομότερο δυνατόν, εξασφαλίζοντας την υλοποίηση βελτιώσεων. Το Κοινοβούλιο συνέστησε επίσης τη δημιουργία ευρωπαϊκής ακτοφυλακής, την πλοήγηση σε θαλάσσιες περιοχές που είναι περιβαλλοντικά ευαίσθητες και όπου η πλεύση είναι δύσκολη, και μια σαφή δομή λήψης αποφάσεων και έκδοσης εντολών στα κράτη μέλη για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης στη θάλασσα (ιδίως όσον αφορά τον υποχρεωτικό ορισμό τόπου ή λιμένα καταφυγής).

Στο πλαίσιο της [αναθεώρησης](#) της [οδηγίας](#) για το κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης (SafeSeaNet), το Κοινοβούλιο εξασφάλισε, επιπλέον, ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να ορίσουν μια αρμόδια αρχή για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τον καλύτερο τρόπο πρόληψης των ναυαγίων και τον λιμένα που θα πρέπει να υποδεχθεί ένα πλοίο που χρειάζεται βοήθεια.

Το νομικό πλαίσιο για τους λιμένες καταφυγής, που το Κοινοβούλιο έχει ήδη ζητήσει επανειλημμένως, αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη βελτίωση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές. Κατ' αυτόν τον τρόπο, από την πρώτη έως την τρίτη δέσμη νομοθετικών μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα (ιδίως χάρη στο έργο της Προσωρινής Επιτροπής για τη Βελτίωση της Ασφάλειας στη Θάλασσα (MARE) το 2004), το Κοινοβούλιο ήταν η κινητήρια δύναμη που συνέβαλε σε σημαντικές βελτιώσεις της ασφάλειας στη θάλασσα.

Στο [υψηφισμό](#) του για τον EMSA, το Κοινοβούλιο ζήτησε την επέκταση των δραστηριοτήτων του Οργανισμού. Ειδικότερα, υποστήριξε ότι τα συστήματα παρακολούθησης της κυκλοφορίας του Οργανισμού θα μπορούσαν να συμβάλλουν στη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου χωρίς σύνορα που θα καθιστούσε δυνατή τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ κρατών μελών χωρίς διατυπώσεις επιπρόσθετες από αυτές που χρειάζονται για

τις οδικές μεταφορές. Το Κοινοβούλιο, εγκρίνοντας από κοινού με το Συμβούλιο τον [κανονισμό \(ΕΕ\) αριθ. 911/2014](#), της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με την πολυετή χρηματοδότηση της δράσης του EMSA για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία και από εγκαταστάσεις πετρελαίου και φυσικού αερίου, συνέβαλε στη διάθεση χρηματοδότησης ύψους 160,5 εκατομμυρίων ευρώ στον Οργανισμό για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2014 έως την 31η Δεκεμβρίου 2020.

Christina Ratcliff

11/2017