

DROŠĀKA UN TĪRĀKA KUĢU SATIKSME EIROPAS SAVIENĪBĀ



SATURS

1	Priekšvārds
2	Kā EMSA nodrošinās uzlabojumus
2	Uzlabota būvniecības un ekspluatācijas kontrole
4	Labākas un mērķtiecīgākas pārbaudes
6	Uzlabota kuģu satiksmes uzraudzība
7	Pienācīga jūrnieku apmācība
8	Cīņa ar piesārņojumu
10	No negadījumiem gūto mācību pielietošana
11	Efektīva kuģu atkritumu apsaimniekošana
12	Labāka kuģu drošība
13	Perspektīvas 2010. gadā
14	Noderīga informācija
14	Organizācijas shēma
16	Attīstības vēsture

Papildus informācija par Eiropas Savienību ir pieejama Internetā. Tai var piekļūt izmantojot Eiropas serveri (<http://europa.eu>).

Katolģizēšanas dati ir atrodami šīs publikācijas beigās.

Luksemburga: Eiropas Kopienu Oficiālo publikāciju birojs, 2006

ISBN 92-95032-15-2

© Eiropas Kopienas, 2006

Pārpublicēšanas gadījumā atsauce obligāta.

lespiests Itālijā

IESPIESTS UZ BALTA, HĻORU NESATUROŠA PAPĪRA

PRIEKŠVārds

Es vēlētos sākt šo iepazīstināšanu ar Aģentūru, atbildot uz sekojošiem jautājumiem: kas ir Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA) un kādēļ tā pastāv?

Lielu (bīstamu) kravu daudzumu un liela pasažieru skaita pārvadāšana pa jūru būtībā ir bīstama darbība, pat ja tam tiek izmantotas modernas tehnoloģijas. Nesenā pagātnē simtiem ES pilsoņu ir gājuši bojā prāmju katastrofās (*Estonia*, *Herald of Free Enterprise* un *Express Samina*), bet tūkstošiem citu cilvēku vajadzēja tikt galā ar problēmām un turpināt dzīvot. Arī ievērojams skaits jūrnieku ir tikuši nogalināti vai ievainoti daudzos citos negadījumos, un daudziem citiem bija jāsamierinās ar sekām. Jāpiebilst, ka, no kuģiem, kuru skaits un izmēri nemitīgi pieaug, nejauši vai tiši pie attiecīgo valstu krastiem noplūstot naftai, vairākus gadu desmitus no piesārņojuma ir cietuši šo valstu pilsoņi. Turklāt katru gadu notiek simtiem mazāku kuģu negadījumu un tūkstošiem incidentu, un faktiskās un potenciālās visu šo problēmu radītās izmaksas vidē ar augošu satiksmes blīvumu ir milzīgas.

Lai gan ES institūcijas ar šiem jautājumiem jau ir nodarbojušās daudzus gadus, tankkuģa *Erika* nogrimšana Atlantijas okeāna Francijas piekrastē 1999.gadā, kurai sekoja tankkuģa *Prestige* nogrimšana 2002.gadā, bija pēdējais piliens. Tādēļ tajā laikā centieni uzlabot situāciju aktivizējās un tika uzsākts milzums jaunu iniciatīvu. Viena no šīm uzsāktajām iniciatīvām bija lēmums izveidot organizāciju, kura varētu darboties kā ES lēmumu pieņēmēju operatīvā vara ar pilnvarojumu un spēju uzņemties daudzu konkrētu problēmu risināšanu gan šobrīd, gan nākotnē. Ņemot vērā šos apsvērumus, tika izveidota EMSA, kas līdz šim ir nodrošinājusi tehnisku atbalstu un informāciju Eiropas Komisijai un dalībvalstīm noteiktajās galvenajās drošības jomās un kontrolējusi veidus, kuros dalībvalstis un organizācijas īsteno ES likumdošanu. Turklāt tai tika dots arī operatīvs uzdevums reaģēšanas naftas produktu piesārņojuma gadījumā jomā.



Galvenais mērķis ir veikt nozīmīgu ieguldījumu, pakāpeniski uzlabojot drošību ES ūdeņos. Lai to sasniegtu, Aģentūra pilnībā atzīst efektīvas sadarbības svarīgumu ar daudzām dažādām ieinteresētām pusēm un jo īpaši ar Eiropas institūcijām, dalībvalstu iestādēm, starptautiskajām organizācijām un jūrniecības nozari.

Šis uzdevums ir nozīmīgs, palielinot ES līdzdalības nozīmi jūras transportā. Vispārīgi skatoties, ES 25 dalībvalstīm ir vairāk nekā 600 nozīmīgu ostu tūkstošiem kilometru garā piekrastes līnijā, un caur tām tiek veikti aptuveni 90 % no ES ārējās tirdzniecības un aptuveni 35 % no tirdzniecības starp ES valstīm. Tai pašā laikā nepārtraukti augošs tankkuģu skaits pārvadā pieaugošu naftas produktu apjomu un citas bīstamas vielas caur tādiem jutīgiem apgabaliem kā Vidusjūra un Baltijas jūra.

Šī brošūra ir paredzēta kā ievads informācijai par Aģentūras darbu un sniedz pārskatu par visnozīmīgākajām darba programmas daļām. Tomēr ir arī daudzi citi uzdevumi, kuri šeit nav minēti. Papildu informāciju var iegūt internetā (www.emsa.europa.eu).

Willem de Ruyter,
izpilddirektors



KĀ EMSA NODROŠINĀS UZLABOJUMUS

Uzlabota būvniecības un ekspluatācijas kontrole

Lai nodrošinātu, ka kuģi tiek uzbūvēti un ekspluatēti saskaņā ar pēdējām drošības prasībām, jāapstiprina to projektēšana, būve un ekspluatācija un jāveic pārbaudes un sertifikācijas procedūras. Valstis, kuras reģistrē kuģus (karoga valstis), ir atbildīgas par iepriekšminēto attiecībā uz kuģiem, kas ir to jurisdikcijā, bet var pilnvarot klasifikācijas sabiedrības, lai veiktu dažus no šiem uzdevumiem viņu vārdā. Klasifikācijas sabiedrības ir starptautiskas organizācijas, kuras izsniedz daudzu dažādu veidu sertifikātus divās galvenajās kategorijās. Klasifikācijas apliecība ietver atbilstību pašu sabiedrību noteikumiem, turpretim likumā noteiktie sertifikāti ietver atbilstību starptautiskiem noteikumiem. Lai gan pastāv vairāk nekā 50 organizāciju, kuras nodarbojas ar šādu darbu visā pasaulē, Eiropas Savienība pašlaik ir atzinusi tikai 12 klasifikācijas sabiedrības. Tās ietver visas lielās sabiedrības, kuras pārbauda un sertificē kuģus, kas pārstāv



Kuģis sausajā dokā

vairāk nekā 90 % no pasaules kravu pārvadājumu tonnāžas, un ES dalībvalstīm ir atļauts deleģēt savus kuģu klasifikācijas pienākumus tikai šīm 12 atzītajām organizācijām.

Galvenais ES tiesību akts, kas attiecas uz klasifikācijas sabiedrībām, ir Direktīva 94/57/EK (grozīta pēc *Erika* avārijas). Direktīva nosaka vairākus svarīgus kritērijus ES atzīto organizāciju darbam. Lai nodrošinātu to, ka šīs organizācijas uztur

2

EMSA novērtētās klasifikācijas sabiedrības

A. Starptautiski ES atzītās:				
	kuģi	pasaulē	Mdwt	pasaulē
<i>Nippon Kaiji Kyokai-NKK</i> (Japāna)	6 059	15 %	192,7	21 %
<i>Lloyd's Register of Shipping-LR</i> (AK)	6 056	15 %	176,1	19 %
<i>American Bureau of Shipping-ABS</i> (ASV)	4 158	10 %	161,8	18 %
<i>Det Norske Veritas-DNV</i> (Norvēģija)	3 908	9 %	144,5	16 %
<i>Bureau Veritas-BV</i> (Francija)	4 300	10 %	62,7	7 %
<i>Germanischer Lloyd-GL</i> (Vācija)	4 143	10 %	60,0	7 %
<i>China Classification Society-CCS</i> (Ķīna)	2 006	5 %	33,0	4 %
<i>Korean Register of Shipping-KR</i> (Koreja)	1 312	3 %	25,7	3 %
<i>Russian Maritime Register-RS</i> (Krievija)	2 537	6 %	14,2	1,6 %
<i>Registro Italiano Navale-RINA</i> (Itālija)	807	2 %	10,3	1,1 %
B. Ierobežota ES atzīšana:				
<i>Hellenic Register of Shipping-HRS</i> (Grieķija)	340	0,8 %	1,1	0,1 %
<i>Registro Internacional Naval-Rinave</i> (Portugāle)	27	0,1 %	0,08	0,01 %

Klasifikācijas sabiedrības A kategorijā ietver 90 % no pasaules kravu pārvadājumu tonnāžas.

Avots: Eiropas Komisijas Enerģētikas un transporta ģenerāldirektorāts.



augstākos kvalitātes standartus, tās tiek pakļautas periodiskiem novērtējumiem, kurus veic Eiropas Komisijas vārdā. Katra no ES atzītajām klasifikācijas sabiedrībām jānovērtē vienreiz divos gados, un Komisija ir pilnvarojusi Aģentūru veikt šo uzdevumu. EMSA eksperti apmeklē klasifikācijas sabiedrību galvenos birojus un arī apmeklē reģionālos un/vai vietējos birojus, kā arī atsevišķus kuģus un kuģu būvētavas.

Pirms došanās vizītē ir nepieciešama nozīmīga sistemātiska sagatavošanās un plānošana. Lai noteiktu galvenos jautājumus un efektīvi veiktu darbu, EMSA pārbauda arī sabiedrību darbību, balstoties uz datiem un informāciju no ostas valsts kontroles sistēmām un citiem avotiem. Visbeidzot, gan uz vietas, gan pēc novērtējuma jāpastāda ziņojums. Balstoties uz iegūtajiem da-

tiem, Eiropas Komisija var pieprasīt korektīvu darbību un/vai ierosināt sankcijas, ja sabiedrību darba metodēs atrasti nopietni trūkumi.

Šobrīd tiek veltīts daudz pūļu, lai uzlabotu kuģu drošības standartus. Nopietno nelaimes gadījumu rezultātā, kuri notikuši pēdējo gadu laikā, starptautiskajās jūrniecības aprindās ir pieprasījums pēc drošākiem kuģiem. Starptautiskos kuģu drošības standartus ir izstrādājusi un noteikusi Starptautiskā jūrniecības organizācija (SJO), un EMSA eksperti šajā darbā piedalās Eiropas Komisijas vārdā. Pēdējā laikā ir vērojams būtisks progress standartu jomā divkāršā korpusa tankkuģiem, ieskaitot to drošu ekspluatāciju, kā arī jautājumus par balkeru konstrukciju.



Labākas un mērķtiecīgākas pārbaudes

Papildus karoga valstu un klasifikācijas sabiedrību darbam, lai nodrošinātu to, ka kuģi tiek būvēti un ekspluatēti pareizi, ES ostas valstīm ir uzdevums pārbaudīt ārzemju kuģus, kuri tās apmeklē (ostas valsts kontrole). Saskaņā ar ES Direktīvu 95/21/EK dalībvalstu iestādes pārbaudes ostās veic regulāri, jo katrai dalībvalstij jāpārbauda vismaz 25 % no kuģiem, kuri ienāk tās ostās katru gadu. Šis ostas valsts kontroles process ir īpaši svarīgs kuģošanas drošībai, jo, lai gan karoga valstīm ir primārā atbildība par to kuģu stāvokli, tās ne vienmēr izturas pret šo pienākumu ar nepieciešamo nopietnību. Kad ostas valsts kontroles sistēma atklāj, ka ienākušajam ārvalsts kuģim ir nopietni trūkumi, jāveic nepieciešamie remontdarbi, un ostas valstis ir tiesīgas aizturēt kuģus līdz tiek pabeigti remontdarbi. Ja kuģi noteiktā laika periodā aiztur atkārtoti, pieeja visām ES ostām var tikt aizliegta uz tik ilgu laiku, kamēr kuģa īpašnieks nav uzskatāmi pierādījis, ka kuģis ir atbilstošā stāvoklī (tā sauktais aizlieguma nosacījums).

Ļoti svarīgi ir nodrošināt to, ka visas ostas valsts kontroles amatpersonas, kuras nodarbinātas ES piekrastes valstīs, darbojas saskaņoti. Tas nozīmē izmantot vienādus pārbaudes kritērijus, ziņošanas procedūras, apmācības principus utt. EMSA ir vairāki uzdevumi ostas valsts kontroles jomā, un Aģentūras personāls:

- * dodas vizītēs uz dalībvalstīm, lai novērtētu, vai viņu ostas valsts kontroles sistēmas un procedūras pilnībā atbilst ES likumdošanai;
- * publicē un atjauno ES aizliegto kuģu sarakstu;
- * nodrošina tehnisko atbalstu Eiropas Komisijai, palīdzot uzlabot Eiropas un starptautiskos tiesību aktus šajā jomā;
- * sadarbībā ar dalībvalstīm organizē mācības, lai uzlabotu direktīvas īstenošanu;
- * veic riska novērtējumu un statistikas pētījumus, lai iegūtu rezultātus, kurus var izmantot, lai izstrādātu mērķus un procedūras ne-

4

ES/EEZ ostas valsts kontroles dati (2004. gads)

Valsts	Ienākušo kuģu skaits	Pārbaudes	Pārbaudītie (%)	Pārbaudes ar trūkumiem	Aizturēšanas	Aizturētie (%)
Beļģija	5 200	1 364	26,23	460	51	3,74
Dānija	2 400	613	25,54	227	27	4,40
Vācija	4 704	1 778	37,80	865	60	3,37
Grieķija	3 156	1 082	34,28	591	63	5,82
Spānija	5 932	2 231	37,61	1 448	116	5,20
Francija	6 436	1 773	27,55	1 041	59	3,33
Īrija	1 323	410	30,99	211	20	4,88
Itālija	6 446	2 422	37,57	1 657	346	14,29
Nīderlande	5 343	1 436	26,87	878	81	5,64
Polija	1 914	634	33,12	335	26	4,10
Portugāle	2 867	964	33,62	556	63	6,54
Slovēnija	673	231	34,32	116	48	20,78
Somija	1 245	351	27,71	104	6	1,71
Zviedrija	2 776	745	26,84	241	10	1,34
AK	6 286	1 778	29,29	1 220	104	5,85
Islande	313	80	25,56	28	4	5,00
Norvēģija	1 800	681	37,83	219	13	1,91

Avots: Rādītāji no Parīzes saprašanās memoranda: izņemot Kipru, Igauniju, Latviju, Lietuvu, Maltu (nav pilntiesīgas locekles).

pārtrauktai ES ostas valsts kontroles darba uzlabošanai.

Ši ir viena no daudzām jomām, kur EMSA strādā Eiropas Komisijas vārdā un ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm. Tā sadarbojas arī ar Parīzes saprašanās memorandu (*Paris Memorandum of Understanding*), kas sastāv no 22 jūras administrācijām, un cenšas sasniegt saskaņotu ostas valsts kontroli visos Eiropas piekrastes valstu un Ziemeļatlantijas baseina ūdeņos.



Glābšanas laivas apmācības



Plaša korozija dažu kuģu konstrukcijas elementos



Uzlabota kuģu satiksmes uzraudzība

Jebkurā brīdī Eiropas ūdeņos ir vairāk par 20 000 komerciālu kuģu. Situācijā, kad Eiropas ostās tiek iekrauti un izkrauti tik daudzi kuģi, informācija par kravu, ierakstiem par kuģa drošību un galamērķa ostām ir ļoti svarīga drošībai uz jūras, jūras vides aizsardzībai un uzņēmējiem. Līdz šim ar šo informāciju rīkojās neskaitāms daudzums darbinieku vietējā un nacionālā līmenī. Ļoti bieži informācijas apmaiņa ir sarežģīta, jo tādas organizācijas kā ostas iestādes izmanto dažādus veidus, lai savāktu, uzglabātu un pārsūtītu datus, un daudzām ir nesavienojamas IT sistēmas. Informācija tiek nosūtīta dažādos veidos, bieži pa faksu, tālruni vai e-pastu.

Tādēļ kopš 2002.gada dalībvalstis un Eiropas Komisija strādā kopā pie tā, lai izstrādātu risinājumu šīm informācijas apmaiņas problēmām un īstenotu ES Direktīvu 2002/59/EK, kura izveido Kopienas kuģu satiksmes vadības sistēmu. Tās ir izstrādājušas Viseiropas tīklu *SafeSeaNet*, lai saskaņotu veidu, kādā tiek apmainīti jūras satiksmes dati.

SafeSeaNet savieno lielu skaitu Eiropas jūrnieceības iestāžu, kurām visām ir sava IT sistēma un veidi, kā uzglabāt datus un piekļūt tiem. Sistēma šīs dažādās datubāzes apvieno vienā tīklā un seko informācijas ierakstiem caur centrālo indeksa sistēmu. Šis indekss (kuru EMSA vada Eiropas Komisijas Datu centrā Luksemburgā) uzglabā atsauces par datu atrašanās vietām, bet ne par faktiskiem datiem. Nacionālām kompetentām iestādēm (NKI), kuras iecēlusi katra dalībvalsts, būs vispārē-



VTS kontroles telpa

ja atbildība par sistēmas pareizu funkcionēšanu katrā valstī. Informācija ziņojumos tiek vākta no dažādiem vietējiem avotiem, pazīstamām kā vietējās kompetentās iestādes (VKI), piemēram, krasta stacijas un ostas iestādes.

Pilnvarotie lietotāji piekļūst nepieciešamajiem datiem, nosūtot pieprasījumu (izmantojot noteiktu formātu), kuru izmanto centrālais indekss, lai noteiktu atrašanās vietu un atjaunotu datus no attiecīgā piegādātāja. Tad datus nosūta personai, kura izdarījusi pieprasījumu. Sistēma ir elastīga un lietotājam draudzīga, pieejama visu diennakti un nodrošina ātru atbildi uz ikvienu informācijas pieprasījumu.

Precīzāka ziņojumu pārvaldība un kuģu izsekošana palīdzēs novērst piesārņojuma gadījumus, nodrošinot, ka operatīvi tiek noteikti kuģi, kas rada risku. *SafeSeaNet* var nodrošināt pieeju ziņojumiem attiecībā uz kuģa "izturēšanos" (avārijas, piesārņojums, navigācijas noteikumu pārkāpšana utt.) vai informāciju par kuģa pārvadātiem bīstamiem materiāliem. Informācija par kuģa galamērķi un pārvadāto kravu uzlabos reaģēšanu avārijas gadījumā. Turklāt ne mazāk svarīgi ir tas, ka ar *SafeSeaNet* palīdzību tiks vienkāršoti procesi ostās un uz kuģiem, kas savukārt samazinās veicamā darba apjomu un arī palīdzēs samazināt izmaksas.



Kuģa komandtiltņa treniēris



SafeSeaNet valstis

Pienācīga jūrnieku apmācība

Ir aprēķināts, ka aptuveni 80 % no nelaimes gadījumiem uz jūras notiek cilvēka kļūdas rezultātā. Lielisks piemērs tam ir gadījumi, kad apkalpe uz kuģa komandtiltīņa pieņem nepareizu lēmumu, it īpaši sarežģītos navigācijas un/vai laika apstākļos. Tie var notikt arī dzinēju vai cita aprīkojuma nepareizas darbības rezultātā, kurai seko kuģa apkalpes nespēja ātri novērst radušos situāciju. Tāpēc ir ļoti svarīgi, ka jūrnieki tiek apmācīti saskaņā ar visaugstākajiem standartiem.

Ņemot to vērā, ir svarīgi atzīmēt, ka aptuveni 75 % jūrnieku uz ES reģistrētiem kuģiem ir no valstīm ārpus ES un tiek apmācīti skolās, kas atrodas valstīs ārpus ES. Turklāt uz kuģiem, kas reģistrēti ES dalībvalstīs, strādā vairāk nekā 40 tautību cilvēku no dažādām valstīm ārpus ES. Tas sarežģī viņu apmācību un kvalifikāciju kvalitātes novērtēšanu, un līdz ar to arī dalībvalstīs reģistrēto kuģu drošības un vides noteikumu izpildes nodrošināšanu. Lai nodrošinātu efektīvu situācijas uzraudzību, SJO Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu (*STCW*) dod valstīm, kuras reģistrē kuģus, iespēju pārbaudīt apmācības kvalitāti valstīs, kuras nodrošina jūrniekus to kuģiem.

Šī iespēja veikt novērtējumus ir būtisks elements, bet katrai ES dalībvalstij individuāli novērtēt visas jūrniecības mācību iestādes aptuveni 40 valstīs ārpus ES būtu ļoti neefektīvi. Ņemot to vērā, tika nolemts, ka darbs jāuzsāk centrāli, tādēļ tas tika deleģēts Eiropas Komisijai, kura savukārt tehnisko darbu deleģēja EMSA. Tas ne tikai nodrošina daudz lielāku efektivitāti, bet arī garantē vienotu pieeju novērtējumiem.

EMSA eksperti reizi piecos gados novērtē apmācības sistēmu, kas izveidota katrā valstī ārpus ES, kurā ir apmācīti jūrnieki, kas strādā uz ES reģistrētiem kuģiem. Praksē tas nozīmē 8 līdz 12 novērtējumus katru gadu un pēc tam situācijas pārskatīšanu, lai redzētu, vai novērtējumu skaits un apjoms ir pietiekams. Tādējādi EMSA ir galvenā loma, lai nodrošinātu, ka valstis ārpus ES nodrošina ES valstu kuģiem jūrniekus, kas tiek apmācīti saskaņā ar *STCW* konvencijas prasībām.

Jūrnieku nodrošināšana no valstīm ārpus ES

Valstis ārpus ES, kas nodrošina ES karoga kuģus		Valstis ārpus ES, kas nodrošina globālo kuģu satiksmi		
Valsts	% jūrnieku*	Valsts	% jūrnieku	Jūrnieku skaits**
Filipīnas	46,5	Filipīnas	28,5	206 000
Ukraina	11,4	Krievija	7,3	53 000
Krievija	9,0	Ukraina	6,2	45 000
Rumānija	4,7	Ķīna	5,4	39 000
Indija	4,5	Indija	5,0	36 000
Indonēzija	3,1	Dienvīdkoreja	2,5	18 000
Turcija	3,0	Horvātija	2,3	17 000
Bulgārija	2,6	Rumānija	2,0	14 000

* % jūrnieku no valstīm ārpus ES, kurus ES reģistrētiem kuģiem nodrošinājusi norādītā valsts.

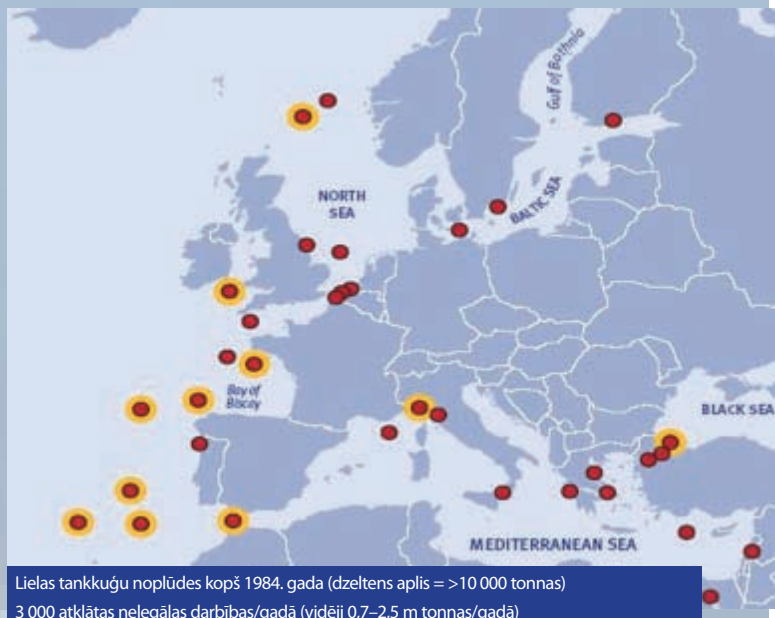
** Šādi rādītāji par jūrnieku, kas strādā uz ES karoga kuģiem, skaitu vēl neeksistē: 724 000 jūrnieku kopumā strādā visā pasaulē uz tirdzniecības kuģiem (92 000 uz kruiža kuģiem).

Cīņa ar piesārņojumu

Naftas produktu piesārņojuma katastrofas nākotnē var notikt atkal, un tām ir liela ietekme uz apkārtējo vidi, vietējo ekonomiku un zivsaimniecību. Tankkuģu skaita un izmēru palielināšanās paaugstinās nākotnes riska līmeni, un satiksme galvenajos kuģu satiksmes maršrutos, tādus kā Baltijas jūras un Melnās jūras/Vidusjūras maršruti, nākotnē būtiski pieaugs. Tam galvenais iemesls būs Krievijas jēlnaftas eksporta pieaugums. Runājot par finansiālo pusi, jāatceļas arī, ka daudz vairāk par 1 miljardu eiro tika iztērēts, lai likvidētu tikai tankkuģu *Erika* un *Prestige* avāriju sekas.

Nopietnas finansiālas un ekoloģiskas lielāko tankkuģu noplūdes sekas var būtiski samazināt, savācot naftas produktus jūrā pirms tie tiek izskaloti krastā. Tomēr *Prestige* avārija 2002.gadā skaidri parādīja, ka Eiropā nav pietiekams skaits kuģu, kas piesārņojuma gadījumā reaģētu ar tādu jaudu, lai efektīvi novērstu lielas noplūdes.

Tādēļ EMSA tika uzticēta atbildība par kuģu, aprīkojuma un citu resursu tīkla izveidošanu, lai palīdzētu dalībvalstīm novērst piesārņojumu no kuģiem. Pirmais solis bija iegūt labu izpratni par pašreizējo situāciju, un, lai to izdarītu, no piekrastes ES valstīm tika savākta plaša informācija. Tā sniedza precīzu ainu par iespējām un atbildības sadalījumu dažādās valstīs un parādīja pašreizējās situācijas priekšrocības un trūkumus gar visu piekrastes līniju. Šī informācija veidoja pamatu Darbības plānam par gatavību un reaģēšanu naftas produktu piesārņojuma gadījumā. Darbības plāna mērķis ir nodrošināt papildu at-



balstu dalībvalstīm tajās jomās, kur tas visvairāk nepieciešams. Uz šā pamata Aģentūra noslēdz līgumus ar komerckuģiem, kuri var īsā laikā tikt pārveidoti par naftas produktu savākšanas kuģiem ar modernu aprīkojumu. Tie parasti veic citus ikdienas uzdevumus, bet, kad nepieciešams, var iekraut aprīkojumu un ātri reaģēt uz noplūdēm.



Naftas produktu savākšana, izmantojot „slaucīšanas ierīces”





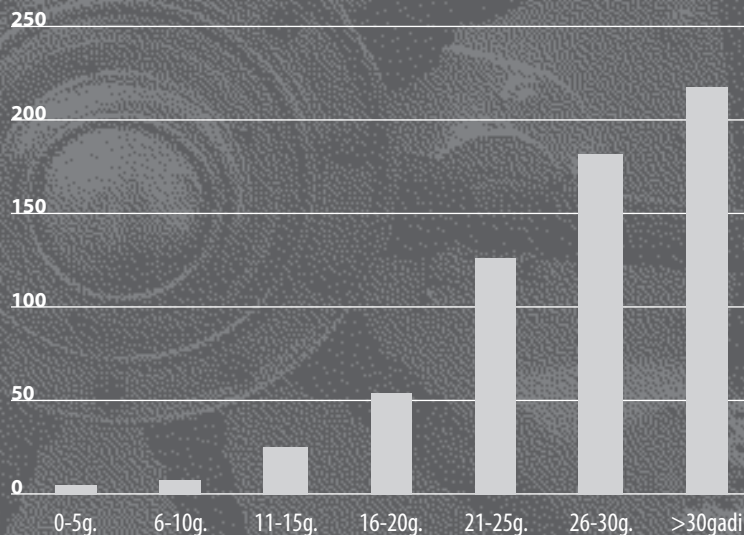
Darbības plāns tiek īstenots divās dažādās fāzēs. Pirmā fāze, kurai līgumi tika noslēgti 2005.gadā, ietver kuģus, kuri no 2006.gada marta pieejami Baltijas jūrā, Atlantijas okeāna piekrastē, Lamanša rietumu pieejā un Vidusjūrā. Otrā fāze ietver tīkla nostiprināšanu un paplašināšanu, lai no 2007.gada ietvertu Melno jūru.

EMSA ir arī atbildīga par atbalsta sniegšanu piesārņojuma uzraudzībai, jo ES līmenī pastāv nepieciešamība pēc operētājsistēmas, lai noteiktu naftas produktu plankumus, izmantojot satelītattēlus. Vidējā un ilgtermiņā šāda sistēma varētu palīdzēt vienkāršāk noteikt un noņemt tos, kuri ir atbildīgi par ES piekrastes ūdeņu piesārņošanu. Aģentūrai ir mērķis kļūt par kontaktiestādi, kas atļautu Eiropas Komisijai un dalībvalstīm iegūt attēlus, datus un citu informāciju, lai atbalsētu jūras piesārņojuma novēršanas pasākumus. Aģentūra arī veicinās sadarbību un izplatīs zinā-

šanas un labāko praksi šajā jomā. Kopumā mērķis ir veikt efektīvu ieguldījumu visas ES piekrastes līnijas aizsardzībai no nejaušas un tīšas naftas produktu un citu piesārņotāju noplūdēm.



Kuģu bojāeja pēc vecuma grupas (2000.–2005. gads)



No negadījumiem gūto mācību pielietošana

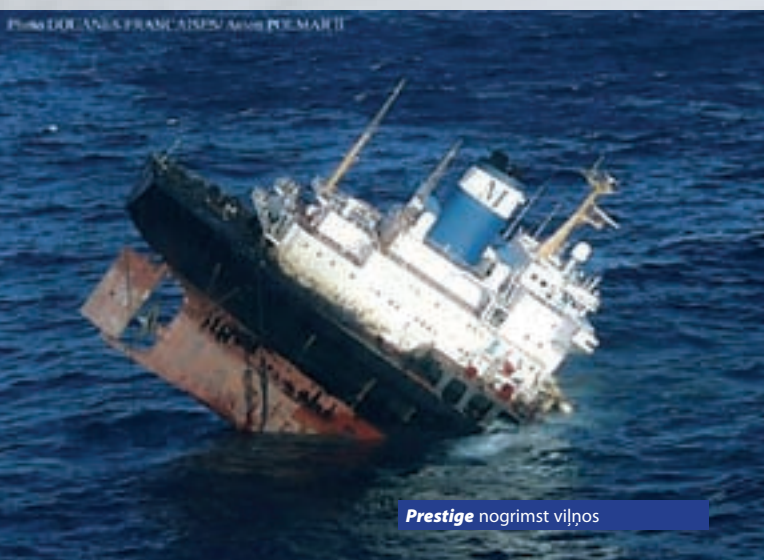
Lai gan ES ūdeņi tagad kopumā ir drošāki nekā iepriekš, katru gadu joprojām notiek simtiem incidentu un negadījumu. Tāpēc, lai drošības situāciju varētu turpmāk uzlabot, ir būtiski, ka mēs turpinām mācīties no negadījumiem, kad tie notiek. ES dalībvalstis šajā nolūkā negadījumus ir izmeklējušas jau daudzus gadus, taču līdz šim izmantotās pieejas visā Savienībā ir ievērojami atšķirušās. Ņemot to vērā, ir skaidrs, ka situācijas uzlabošanai vajadzētu censties izveidot augstas kvalitātes sistēmu, kas ir spējīga izmeklēt visus negadījumus un incidentus un kas nodrošina plašu pieeju rezultātiem. Ja tas tiks izdarīts, būs lielākas zināšanas par cēloņiem un sekām, kuras savukārt nodrošinās lielākas iespējas jūrniecības jomā strādājošajiem efektīvai situācijas uzlabošanai.



Avārijas sekas, ietriecoties tiltā

Saskaņā ar dibināšanas Regulu (EK) 1406/2002 EMSA uzdevums ir izstrādāt kopēju procedūru negadījumu izmeklēšanai, kuru var izmantot visas dalībvalstis. To paveicot, ES ietvaros tiks nodrošināta konsekventākas pieejas izmantošana. Nozīmīgs šā uzdevuma blakusprodukts būs spēja plaši izplatīt vislabāko praksi visā negadījumu izmeklēšanas jomā.

Vēl viens būtisks EMSA uzdevums ir ES jūras negadījumu datubāzes izveide un uzturēšana, ievietojot datubāzē dalībvalstu piegādātos datus vienotā formātā. Tas kļūs par vienu no vissvarīgākajiem negadījumu informācijas avotiem Eiropā un to izmantos Eiropas Komisija un dalībvalstis, nākotnē pieņemot lēmumus par kuģošanas drošību.



Prestige nogrimst viļņos

Kuģu radīto atkritumu norādošo līmeņu ilustrācija

Atkritumu veids	Kuģa veids	Radītie atkritumi
Nogulsnes *	Kuģi, kas izmanto smago degvielu Kuģi, kas izmanto kuģu dīzeļdegvielu	1,5–2 % no patēriņa 0,5 % no patēriņa
Elļains sateču ūdens	Vidējais kuģis (30 000 dwt)	20 m ³ /mēnesī
Kuģa apkalpes atkritumi	Visi	3 kg uz personu dienā
Ar kravu saistītie atkritumi**	Tipisks ģenerālkravas kuģis***	49,3 kg/dienā

* Vidējs 35,000 gt panamax balkeris (tipisks vidējais kuģis):

- patērē aptuveni 35 tonnas degvielas dienā,
- rada aptuveni 0,7 tonnas nogulšņu dienā.

** Tas attiecas uz MARPOL V pielikumu. Jāņem vērā, ka kravas atlikumi nepieder pie kuģa radītajiem atkritumiem.

*** Citu veidu kuģi rada ievērojami mazāk ar kravu saistītu atkritumu.

Avots: Eiropas Jūras ostu organizācija:

- Kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanas plāns (2000. gads);
- Seminārs par ostas pieņemšanas iekārtām kuģu radītajiem atkritumiem un kravas atlikumiem (2001. gads).

Efektīva kuģu atkritumu apsaimniekošana

Ņemot vērā milzīgo kuģu skaitu, kuri ieiet ES ostās un tos, kuri neapstājoties šķērso ES ūdeņus vai pārvietojas to tuvumā, kuģu atkritumu pārvaldība ir nozīmīgs jautājums. Visiem šiem kuģiem ir izvēle nodot atkritumus un/vai kravas atlikumus ostas iekārtās vai izgāzt tos jūrā, un praksē regulāri tiek veiktas abas darbības. Ņemot vērā nesenās un nākotnē iespējamās izaugsmes tendences kuģu un kravu satiksmē, ir kļuvis skaidrs, ka, turpinoties pašreizējam nelikumīgās izvadīšanas jūrā līmenim, tas radīs katastrofālas sekas jūras videi (it īpaši pusaizvērtos jūras apgabalos, tādos kā Baltijas jūras, Vidusjūras un Melnās jūras reģioni). Tādēļ tiek domāts par to, kā nodrošināt šādu vielu izvadīšanu atbilstošās iekārtās ostās.

Kuģu īpašnieki un operatori savukārt saka, ka atkritumu pieņemšanas iekārtas ostās bieži ir prasībām neatbilstošas un, pat ja šādas iekārtas pastāv, tās bieži ir nepieņemami dārgas. Rezultātā ostas tiek pamudinātas izveidot atbilstošas

iekārtas par pieņemamu cenu. Šos centienus atbalsta likumdošana, un šajā gadījumā Direktīvai 2000/59/EK (kopā ar MARPOL Starptautisko konvenciju par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu) ir īpašs mērķis būtiski samazināt nelegālo atkritumu izvadīšanu jūrā. Direktīva dod uzdevumu dalībvalstīm nodrošināt piemērotas atkritumu pieņemšanas iekārtas ostās, bet dod tām lielu brīvību attiecībā uz to, kā nodrošināt iekārtas vispiemērotākā veidā.

EMSA pašreiz ciešā sadarbībā ar Eiropas Komisiju novērtē, vai Direktīvas par ostas pieņemšanas iekārtām mērķi ir sasniegti. Atbalstot šīs aktivitātes, tiek veikti pētījumi un organizēti semināri, lai veicinātu vislabākās prakses izplatīšanu. Tiek vākta arī informācija par dalībvalstīs izmantotajām maksas sistēmām, lai šajā jomā varētu iegūt precīzu ainu, kas ļautu pilnībā informētu lēmumu pieņemšanu turpmākajos likumdošanas procesos.

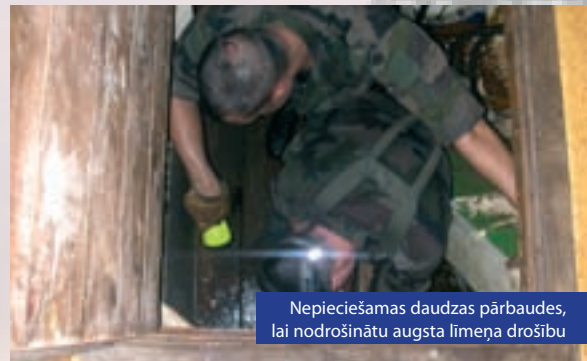


Limburg pēc teroristu uzbrukuma pie Adenas

Šajā sistēmā EMSA galvenā loma ir nodrošināt tehnisko atbalstu Eiropas Komisijai, lai uzraudzītu ar kuģiem saistīto drošības pasākumu īstenošanu dalībvalstīs. Lai to izdarītu, Aģentūras darbinieki, iekļaujoties Eiropas Komisijas darba grupas sastāvā, pārbauda dalībvalsts kuģu drošības organizācijas, attiecīgās kompānijas un atzītās aizsardzības organizācijas, kuras veic nepieciešamo sertifikāciju. Lai nodrošinātu, ka pārbaudes tiek veiktas atbilstoši, augstā kvalitātē, EMSA palīdz Komisijai izstrādāt metodoloģiju.

Labāka kuģu drošība

Tāpat kā citos transporta veidos uz kuģiem un ostās vienmēr bijusi nepieciešamība pēc atbilstoša drošības līmeņa, bet kopš teroristu uzbrukumiem Ņujorkā, Madridē, Londonā un citās pilsētās jautājumam ir piešķirta vēl lielāka prioritāte. Sevišķi kopš 2001.gada 11.septembra ieguldīts daudz darba, lai izveidotu drošāku kuģu satiksmes vidi ne tikai Amerikas Savienotajās Valstīs, bet arī ES un citos pasaules reģionos.



Nepieciešamas daudzas pārbaudes, lai nodrošinātu augsta līmeņa drošību

12

Lai gan Eiropas Savienībā drošība vienmēr pārsvarā ir bijusi katras dalībvalsts atbildība, terorisms ir ļoti starptautisks temats. Tādējādi plašas pārrobežu prasības, kas saistītas ar to, tagad aizvien vairāk tiek ņemtas vērā ES līmenī. Lai risinātu šīs problēmas, tika pieņemti attiecīgi ES tiesību akti, un jūrniecības nozarē tika ieviesta ES Regula 725/2004, lai panāktu, ka pēc iespējas visās ES dalībvalstīs tiek nodrošināti atbilstoši ar kuģiem un ostām saistītie drošības līmeņi. Galvenais regulas mērķis ir transponēt Starptautiskā kuģu un ostu iekārtu aizsardzības (ISPS) kodeksa prasības Eiropas Kopienas tiesībās.



Viegli ievainojami uzbrukuma mērķi



PERSPEKTĪVAS 2010. GADĀ

EMSA ir ļoti jauna aģentūra. Tā tika izveidota tikai 2003.gada maijā, kad sešu cilvēku grupa uzsāka pirmās aktivitātes. Kopš tā laika ir paveikts liels darbs, lai izveidotu organizāciju, kas ir spējīga veikt tai uzticētos uzdevumus ES likumdošanas ietvaros, un paredzams, ka tā līdz 2010.gadam kļūs vēl nozīmīgāka. Īpaši svarīgs ir 2006.gads, jo tad notiks pārcelšanās no Briseles uz Lisabonu Portugālē, kas ir Aģentūras oficiālā un galīgā atrašanās vieta.

Laikā līdz 2010.gadam gaidāms, ka Aģentūras pamatzdevumi būs nostiprināti un paplašināti. Šajā laikā kā prioritātes saglabāsies visas aktivitātes saistībā ar Kopienas likumdošanas atbilstošu īstenošanu kuģošanas drošības un piesārņojuma novēršanas jomā.

Risinājumu vispārējām problēmām atrašana nepārtrauktā dialogā ar dalībvalstu ekspertiem, Eiropas Komisiju un rūpniecības nozarēm ir

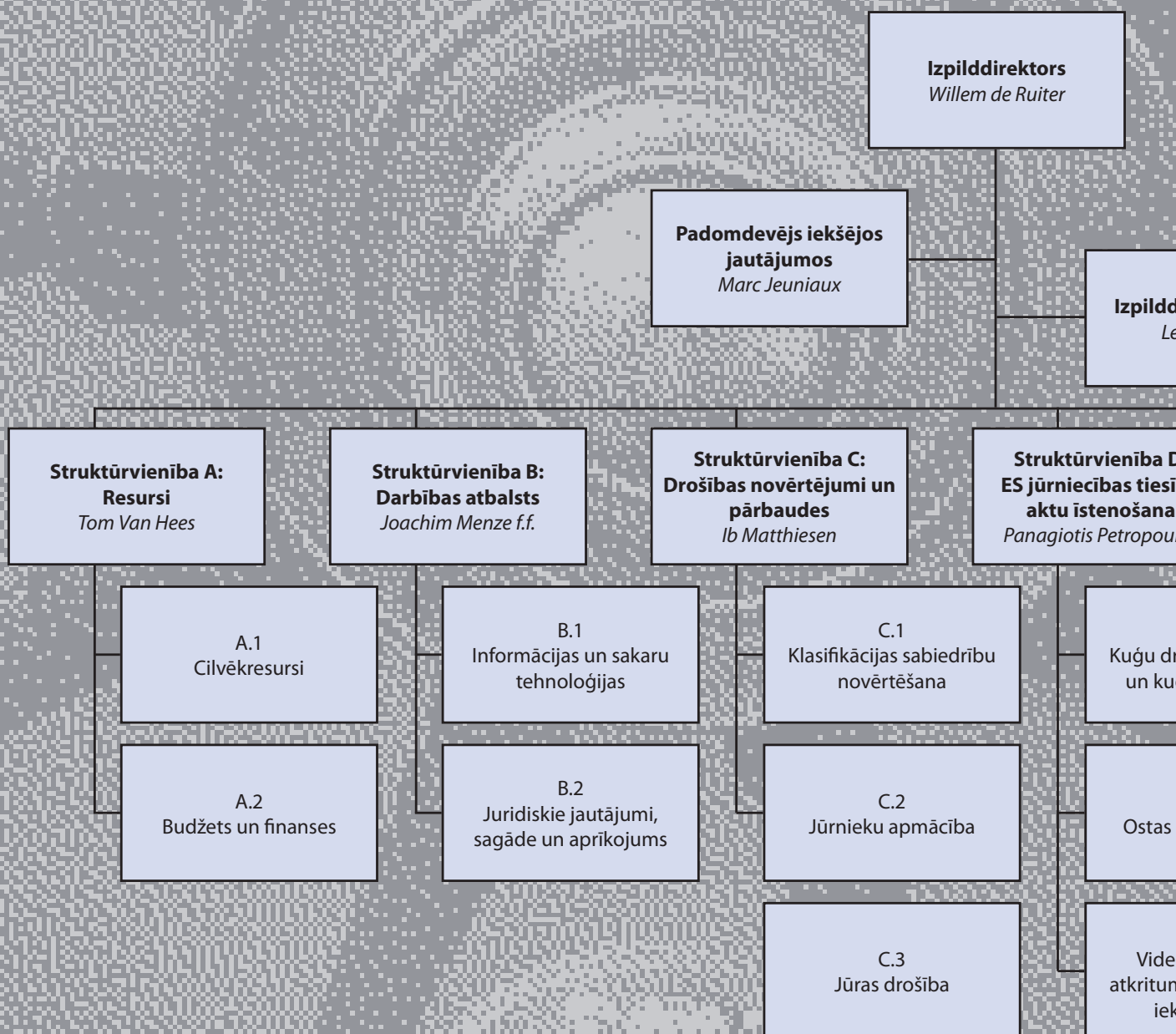
Aģentūras aktivitāšu pašā centrā. Šis ir ļoti dinamisks process, jo dalībvalstu skaits pieaug un jautājumu loks, kas pieprasa kopēju pieeju starptautiskā un ES līmenī, palielinās. Šajā kontekstā Aģentūrai var tikt doti jauni uzdevumi. Īpaši liela uzmanība tiks pievērsta jaunās attīstības, nostiprinātas sadarbības un integrācijas darbības laukumam, kur saskaras kuģošanas drošības iestāžu un drošības dienestu (kas nodarbojas ar preterorismu, robežu kontroli utt.) aktivitātes.

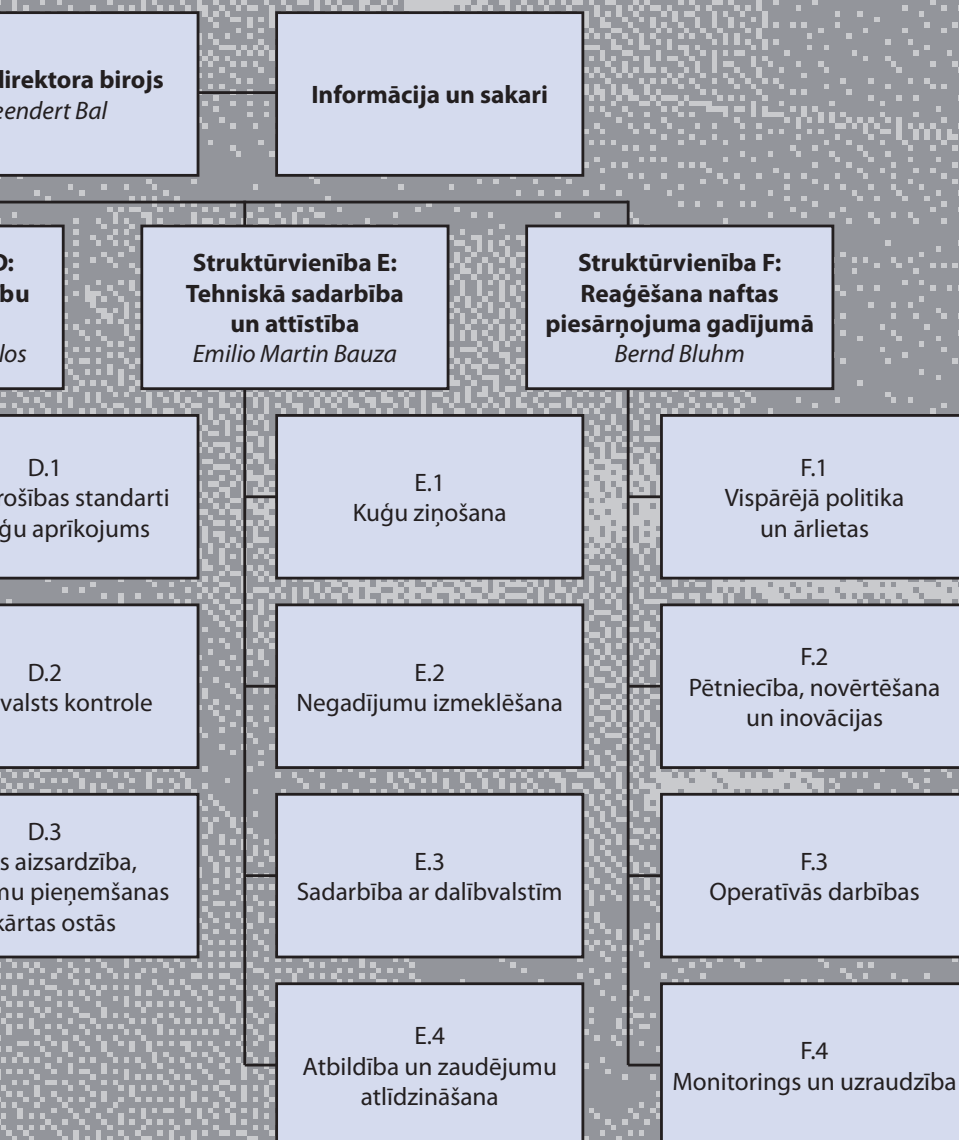
EMSA ir pilnībā gatava uzņemties savu lomu plašākā virzībā uz drošāku kuģu satiksmi un tīrākām jūrām Eiropas Savienībā un ap to.



NODERĪGA INFORMĀCIJA

Organizācijas shēma





Attīstības vēsture

- 6.12.2000:** Eiropas Komisija ierosina Padomei un Parlamentam kā daļu no *Erika II* "paketes" izveidot Eiropas Jūras drošības aģentūru.
- 27.6.2002:** Regulas (EK) 1406/2002 par Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) dibināšanu publikācija *Oficiālajā Vēstnesī*.
- 4.12.2002:** Pirmā EMSA Administratīvās padomes sanāksme, ko apmeklēja komisāre *Loyola de Palacio*.
- 29.1.2003:** Izpilddirektora, Administratīvās padomes priekšsēdētāja un priekšsēdētāja vietnieka iecelšana.
- 1.5.2003:** Izpilddirektors uzņemas pienākumus un sāk veidot Aģentūru.
- 13.12.2003:** Valstu vai valdību vadītāji izlemj, ka Aģentūras mītne būs Lisabonā.
- 3.2.2004:** Pirmais klasifikācijas sabiedrības novērtējums.
- 25.6.2004:** Administratīvā padome pieņem dalībvalstu apmeklējumu politiku.
- 13.7.2004:** Pirmā vizīte ES kandidātvalstī, lai novērtētu tās progresu ES jūrcitības tiesību aktu ieviešanā.
- 28.7.2004:** EMSA paraksta saprašanās memorandu ar Portugāles vadību un Eiropas Narkotiku un narkomānijas uzraudzības centru par divu Eiropas organizāciju galvenās mītnes izveidi Lisabonā.
- 20.10.2004:** Tehnisko atbildību par *SafeSeaNet* kuģu/kravas uzraudzības sistēmu Eiropas Komisija nodod EMSA.
- 22.10.2004:** EMSA Administratīvā padome tās 9.sanāksmē, kas pirmoreiz tika organizēta Lisabonā, pieņem Rīcības plānu par gatavību un reaģēšanu uz naftas produktu piesārņojumu.
- 22.11.2004:** Pirmā vizīte dalībvalstī, lai novērtētu ostas valsts kontroles sistēmas un procedūras.
- 5.3.2005:** Oficiālā iepirkumu procedūra, lai noslēgtu līgumus par naftas produktu savākšanas kuģiem, tika uzsākta *Oficiālajā Vēstnesī* ar "Uzaicinājumu iesniegt pieteikumus".
- 10.5.2005:** Pirmā vizīte jaunā dalībvalstī tehniskās palīdzības nodrošināšanas dalībvalstīm ietvaros.
- 25.5.2005:** Eiropas Komisija ierosina piešķirt Aģentūrai finansējumu 154 miljonu eiro apmērā septiņu gadu laikam (2007–2013), lai tā varētu cīnīties ar kuģu radīto piesārņojumu.
- 13.6.2005:** Pirmā vizīte ārpuskopienas valstī, lai novērtētu jūrnieku mācību iestādes un metodes.
- 25.10.2005:** Sākas jūras nelaimes gadījumu datubāzes izmēģināšana.
- 25.11.2005:** Parakstīti pirmie līgumi ar naftas produktu savākšanas kuģiem.

Eiropas Jūras drošības aģentūra

Drošāka un tīrāka kuģu satiksme Eiropas Savienībā

Luksemburga: Eiropas Kopienu Oficiālo publikāciju birojs

2006 – 16 lpp. – 21.0x29.7 cm

ISBN 92-95032-15-2

Attēli:

AFCAN, Alstom, BP, Douanes Françaises, ESPO, Eiropas Komisija, GDF, ITOPE, LAMOR, Le Cedre, Louis Dreyfus, Maersk, Netherlands Coastguard, Parīzes saprašanās memorands, Marseļas osta, SIRC, Swedish Maritime Administration, Tankship Management Ltd, TRYG Insurance, US Coastguard.

Tmekā vietne: www.emsa.europa.eu

