

VARNEJŠI IN ČISTEJŠI LADIJSKI PROMET V EVROPSKI UNIJI



KAZALO

1	Uvodna beseda
2	Kako bo EMSA zagotavljala dodano vrednost
2	Boljši nadzor gradnje in vzdrževanja
4	Boljši in enotnejši inšpekcijski nadzor
6	Boljše spremljanje prometa
7	Zagotovitev ustrezne usposobljenosti pomorščakov
8	Preprečevanje onesnaževanja
10	Pridobivanje novih spoznanj na podlagi nesreč in njihova uporaba
11	Učinkovito ravnanje z ladijskimi odpadki
12	Večja ladijska varnost
13	Predvidevanja do leta 2010
14	Koristne informacije
14	Organizacijska shema
16	Zgodovina razvoja

Veliko dodatnih informacij o Evropski uniji je na voljo na internetu. Dostop je možen na strežniku Europa (<http://europa.eu>).

Kataloški podatki so navedeni na koncu te publikacije.

Luksemburg: Urad za uradne publikacije Evropskih skupnosti, 2006

ISBN 92-95032-19-5

© Evropske skupnosti, 2006

Ponatis je dovoljen samo skupaj z navedbo vira.

Printed in Italy

NATISNJENO NA NEKLORIRANEM PAPIRJU

UVODNA BESEDA

Naj to predstavitev Agencije začnem z odgovori na vprašanja: Kaj je Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA) in zakaj je bila ustanovljena?

Prevažanje velikih količin (nevarnega) tovora in velikega števila potnikov po morju je samo po sebi nevarna dejavnost, tudi z uporabo sodobne tehnologije. V zadnjem času je v nesrečah potniških trajektov umrlo na stotine državljanov EU (Estonija, Herald of Free Enterprise in Express Samina), medtem ko se jih je moralo na tisoče po nesreči spet postaviti na noge in živeti naprej. Veliko pomorščakov je umrlo ali bilo poškodovanih tudi v številnih drugih nesrečah, po katerih je bilo zopet veliko tistih, ki so se morali spopadati s posledicami. Prebivalci so veliko desetletij trpeli tudi zaradi posledic onesnaževanja svojih obal, ki so ga povzročili naključni ali namerni izpusti nafte z ladij, katerih število in velikost stalno naraščata. Poleg tega se vsako leto zgodi na stotine manjših ladijskih nesreč in na tisoče nezgod, dejanski in potencialni gospodarski stroški vseh teh težav pa so gromozanski, in sicer v okolju, v katerem gostota prometa narašča.

Čeprav se institucije EU s temi vprašanji ukvarjajo že več let, se zdi, da je potopitev tankerja Erika v francoskih obalnih vodah Atlantika leta 1999, ki ji je leta 2002 sledila potopitev tankerja Prestige, izbila sodu dno. Takrat so se dejansko začela prizadevanja za izboljšanje razmer in začele so se izvajati številne pobude. Ena od sprejetih pobud je bila odločitev o ustanovitvi organizacije, ki bi delovala kot tehnična in operativna pomoč nosilcem odločanja v EU, bila pa bi pooblaščen in usposobljen za odpravljanje številnih različnih ugotovljenih težav, tako sedaj kot v prihodnosti. V skladu s tem je bila ustanovljena EMSA. Od te organizacije se je doslej zahtevalo, da Evropski komisiji in državam članicam zagotavlja tehnično pomoč in svetovanje na določenih ključnih varnostnih področjih in da spremlja načine, na katere različne države članice in orga-



nizacije izvajajo zakonodajo EU. Zaupana ji je bila tudi operativna naloga na področju odzivanja na onesnaženje z nafto. Splošni cilj je močno prispevati k postopnemu izboljšanju varnosti v vodah EU. Da bi to dosegla, Agencija v celoti priznava pomen uspešnega sodelovanja z mnogimi različnimi zainteresiranimi stranmi, zlasti z evropskimi institucijami, organi držav članic, mednarodnimi organi in pomorsko industrijo.

Ta naloga je zelo pomembna glede na to, v kakšnem obsegu je EU vključena v pomorski promet. Kot pojasnilo naj povemo, da ima 25 držav članic EU vzdolž svoje, na tisoče kilometrov dolge obale več kot 600 večjih pristanišč, ki obvladujejo približno 90 odstotkov zunanje trgovine EU in približno 35 odstotkov trgovine med državami EU. Ob vsem tem pa je tudi vse več tankerjev, ki prevažajo vse večje količine nafte in drugih nevarnih snovi prek občutljivih območij, kot sta Sredozemsko in Baltsko morje.

Ta brošura predstavlja uvod v delo Agencije in zagotavlja pregled informacij o najpomembnejših delih delovnega programa. Ta pa vsebuje še veliko drugih nalog, ki niso omenjene. Dodatne informacije so na voljo na spletni strani (www.emsa.europa.eu).

Willem de Ruiter
Izvršni direktor



KAKO BO **EMSA** ZAGOTAVLJALA DODANO VREDNOST

Boljši nadzor gradnje in vzdrževanja

Da bi zagotovili gradnjo in vzdrževanje ladij v skladu z najnovejšimi varnostnimi zahtevami, je treba njihovo konstruiranje, gradnjo in vzdrževanje odobriti, pri tem pa upoštevati nadzorne in certifikacijske postopke. Države, ki registrirajo ladje (države ladijske zastave), so pristojne za registriranje plovil, ki sodijo pod njihovo jurisdikcijo, lahko pa pooblastijo klasifikacijske zavode, da opravijo te naloge v njihovem imenu. Klasifikacijski zavodi so večnacionalni organi, ki izdajajo različne vrste spričeval v okviru dveh glavnih skupin. Spričevala o klasi zajemajo skladnost s predpisi klasifikacijskih zavodov, medtem ko predpisana spričevala zajemajo skladnost z mednarodnimi predpisi. Čeprav se s tovrstnim delom po svetu ukvarja več kot 50 organizacij, Evropska unija trenutno priznava samo 12 klasifikacijskih zavodov. Sem sodijo vsi veliki zavodi, ki nadzorujejo in certificirajo plovila, ki predsta-



Plovilo v suhem doku

vljajo več kot 90 % svetovne tonaže za prevoz tovora, države članice EU pa lahko prenesejo svoje odgovornosti v zvezi z razvrščanjem ladij samo na teh 12 priznanih organov.

Glavna zakonodaja EU, ki obravnava klasifikacijske zavode, je Direktiva 94/57/ES (kakor je bila spremenjena po nesreči tankerja Erika). Direktiva določa številna pomembna merila za delo, ki ga opravijo priznani klasifikacijski zavodi s strani

Klasifikacijski zavodi, ki jih je ocenila EMSA

A. Mednarodno priznani v EU:				
	ladij	svet.	M dwt	svet.
Nippon Kaiji Kyokai-NKK (Japonska)	6 059	15 %	192,7	21 %
Lloyd's Register of Shipping-LR (ZK)	6 056	15 %	176,1	19 %
American Bureau of Shipping-ABS (ZDA)	4 158	10 %	161,8	18 %
Det Norske Veritas-DNV (Norveška)	3 908	9 %	144,5	16 %
Bureau Veritas-BV (Francija)	4 300	10 %	62,7	7 %
Germanischer Lloyd-GL (Nemčija)	4 143	10 %	60,0	7 %
China Classification Society-CCS (Kitajska)	2 006	5 %	33,0	4 %
Korean Register of Shipping-KR (Koreja)	1 312	3 %	25,7	3 %
Russian Maritime Register-RS (Rusija)	2 537	6 %	14,2	1,6 %
Registro Italiano Navale-RINA (Italija)	807	2 %	10,3	1,1 %
B. Omejeno priznani v EU:				
Hellenic Register of Shipping-HRS (Grčija)	340	0,8 %	1,1	0,1 %
Registro Internacional Naval-Rinave (Portug.)	27	0,1 %	0,08	0,01 %

Zavodi iz skupine A zajemajo več kot 90 % svetovne tonaže za prevoz tovora.

Vir: Generalni direktorat Evropske komisije za energetiko in promet



EU. Da bi zagotovili, da ti klasifikacijski zavodi ohranjajo najvišje standarde kakovosti, jih je treba v imenu Evropske komisije redno ocenjevati. Vsak s strani EU priznan klasifikacijski zavod je treba oceniti enkrat na dve leti, Komisija pa je to nalogo zaupala agenciji EMSA. Ocenjevalci Agencije obiščejo sedeže klasifikacijskih zavodov ter regionalne in /ali lokalne urade, pa tudi posamezne ladje in ladjedelnice.

Pred ogledom je treba opraviti obsežne metodične priprave in načrtovanje. Da bi opredelila ključna vprašanja in učinkovito ter uspešno opravila delo, agencija EMSA preskuša tudi sistem stalnega spremljanja uspešnosti zavodov na podlagi podatkov in informacij s strani pomorske inšpekcije in drugih virov. Med ocenjevalnim ciklusom je treba, tako na kraju samem

kot po opravljeni oceni, opraviti obsežno poročilo. Na podlagi ugotovitev Evropska komisija lahko zahteva popravne ukrepe in/ali predlaga sankcije, če so bile v njihovih delovnih postopkih ugotovljene hujše pomanjkljivosti.

Trenutno se veliko truda vlaga v izboljšanje standardov ladijske varnosti. Zaradi hudih nesreč, ki so se zgodile v zadnjih letih, se v mednarodni skupnosti pomorskih prevozov pojavlja splošna zahteva po stabilnejših ladjah. Mednarodne standarde za ladijsko varnost pripravlja in določa Mednarodna pomorska organizacija (IMO), pri tem delu pa v imenu Evropske komisije sodelujejo tudi strokovnjaki agencije EMSA. V zadnjem času je bil dosežen pomemben napredek na področju standardov za tankerje z dvojnimi trupom, vključno z njihovim varnim vzdrževanjem, in standardov konstruiranja ladij za razsuti tovor.

Boljši in enotnejši inšpekcijski nadzor

Države ladijske zastave in klasifikacijski zavodi so pristojni za zagotavljanje ustrezne izgradnje in vzdrževanja ladij, države pristanišča v EU pa imajo nalogo, da pregledajo tuje ladje, ki se v njih ustavijo (pomorska inšpekcija). Inšpekcijski organi držav članic morajo inšpekcijske preglede v pristaniščih izvajati pogosto, saj mora vsaka država članica v skladu z Direktivo EU 95/21 vsako leto pregledati vsaj 25 odstotkov posameznih ladij, ki vplujejo v njena pristanišča. Ta postopek pomorske inšpekcije je zlasti pomemben za pomorsko varnost, kajti četudi so za dobro stanje svojih ladij odgovorne predvsem države ladijske zastave, te svoje odgovornosti vedno ne jemljejo tako resno, kot bi morale. Če se s sistemom pomorske inšpekcije ugotovi, da ima gostujoča tuja ladja velike pomanjkljivosti, je treba opraviti potrebna popravila, v pristojnosti držav pristanišča pa je, da plovila lahko pridržijo, dokler ta popravila niso dokončana. Če je bila ladja v določenem obdobju večkrat pridržana, se ji lahko zavrne vplutje v vsa pristanišča

EU, dokler njen ladjar ne dokaže, da je ladja v ustreznem stanju (tako imenovana določba o prepovedi vplutja).

Zlasti pomembno je zagotoviti usklajeno delovanje vseh pomorskih inšpektorjev, zaposlenih v pomorskih inšpekcijah obalnih držav EU. To pomeni uporabo enakih inšpekcijskih meril, postopkov poročanja, načel usposabljanja itd. EMSA ima na področju pomorske inšpekcije številne naloge, osebje Agencije pa:

- obiskuje države članice, da oceni, ali so njihovi sistemi in postopki pomorske inšpekcije popolnoma v skladu z zakonodajo EU;
- objavlja in posodablja seznam ladij s prepovedjo vplutij v EU pristanišča;
- zagotavlja tehnično pomoč Evropski komisiji in ji pomaga izboljšati evropske in mednarodne predpise na tem področju;
- v sodelovanju z državami članicami organizira usposabljanje za boljše izvajanje Direktive EU 95/21;

4

Evidenca pomorskih inšpekcij EU/EGP (2004)

Država	Ocenjeno število postankov ladij	Inšpekcijski pregledi	Pregledano (%)	Pregledi z ugotovljenimi pomanjkljivostmi	Pridržanja	Pridržanih (%)
Belgija	5200	1364	26,23	460	51	3,74
Danska	2400	613	25,54	227	27	4,40
Finska	1245	351	27,71	104	6	1,71
Francija	6436	1773	27,55	1041	59	3,33
Nemčija	4704	1778	37,80	865	60	3,37
Grčija	3156	1082	34,28	591	63	5,82
Islandija	313	80	25,56	28	4	5,00
Irska	1323	410	30,99	211	20	4,88
Italija	6446	2422	37,57	1657	346	14,29
Nizozemska	5343	1436	26,87	878	81	5,64
Norveška	1800	681	37,83	219	13	1,91
Poljska	1914	634	33,12	335	26	4,10
Portugalska	2867	964	33,62	556	63	6,54
Slovenija	673	231	34,32	116	48	20,78
Španija	5932	2231	37,61	1448	116	5,20
Švedska	2776	745	26,84	241	10	1,34
Združeno kraljestvo	6286	1778	29,29	1220	104	5,85

Podatki iz Pariškega memoranduma: brez Cipra, Estonije, Latvije, Litve, Malte (ki še niso polnopravne članice)

- izvaja ocene tveganja in statistične študije za pridobitev rezultatov, ki se lahko uporabijo za razvoj ciljev in postopkov za stalno izboljševanje uspešnosti pomorske inšpekcije v EU.

To je eno od mnogih področij, na katerih deluje EMSA v imenu Evropske komisije in z roko v roki z državami članicami. Tesno sodeluje tudi s Pariškim memorandumom, ki ga sestavlja 22 sodelujočih pomorskih uprav, njegov cilj pa je uskladitev pomorske inšpekcije v vseh vodah evropskih obalnih držav in severnoatlantskega bazena.



Vaja z rešilnimi čolni



Močna korozija na **delih konstrukcije** nekaterih plovil

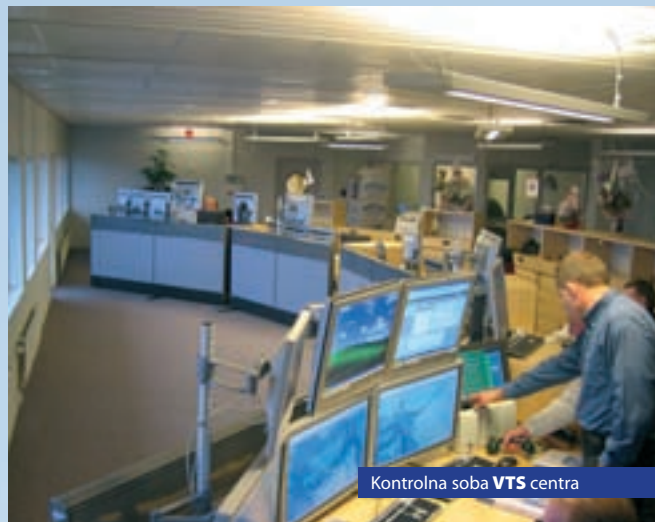


Boljše spremljanje prometa

Ob katerem koli času je v evropskih vodah na morju več kot 20.000 trgovskih ladij. Pri tako velikem številu plovil, ki natovarjajo in raztovarjajo v evropskih pristaniščih, so informacije o tovoru, evidenci o ladijski varnosti in namembnih pristaniščih življenjsko pomembne za varnost na morju, varstvo morskega okolja in gospodarske subjekte. Pa vendar so te informacije obravnavane zelo različno na lokalni in nacionalni ravni. Zelo pogosto je izmenjava informacij otežena, ker organi, kot so pristaniške oblasti, uporabljajo različne načine za primerjanje, shranjevanje in prenos podatkov, mnogi pa imajo tudi nezdružljive sisteme informacijske tehnologije. Informacije se pošiljajo na različne načine, pogosto po faksu, telefonu ali elektronski pošti.

Zato si države članice in Evropska komisija že od leta 2002 skupaj prizadevajo poiskati rešitev za težave, povezane z izmenjavo informacij, in za izvajanje Direktive EU 2002/59/ES o vzpostavitvi sistema za upravljanje ladijskega prometa v Skupnosti. Razvile so vseevropsko omrežje, imenovano SafeSeaNet, katerega namen je zagotoviti skladno izmenjevanje pomorskih podatkov.

SafeSeaNet povezuje veliko pomorskih oblasti iz vse Evrope, od katerih ima vsaka svoj sistem informacijske tehnologije in načine za shranjevanje podatkov in dostop do njih. Sistem te različne zbirke podatkov povezuje v omrežje in spremlja informacije prek centralnega indeksnega sistema. V tem indeksu (ki ga vodi agencija EMSA v podatkovnem središču Evropske komisije v Luksemburgu) je navedeno, kje se podatki nahajajo, niso pa navedeni dejanski po-



Kontrolna soba VTS centra

datki. Pristojni nacionalni organi, ki jih imenujejo posamezne države članice, so na splošno odgovorni za pravilno delovanje sistema v svoji državi. Informacije, ki jih vsebujejo sporočila, se zbirajo iz različnih lokalnih virov, znanih pod imenom pristojni lokalni organi, kot so obalne postaje in pristaniške oblasti.

Pooblašчени uporabniki dobijo dostop do podatkov, ki jih zahtevajo, na podlagi poslanega zahtevka (za kar uporabijo poseben format), ki se uporablja v centralnem indeksu za iskanje in priklic podatkov pri ustreznem ponudniku. Podatki se nato pošljejo osebi, ki je oddala zahtevek. Sistem je prilagodljiv in prijazen za uporabnike, na voljo je 24 ur na dan in zagotavlja hiter odziv na vsako zahtevo po informacijah.

Vodenje točnejšega obveščanja in spremljanja ladij bo pripomoglo k preprečevanju nesreč z onesnaževanjem, saj omogoča zgodnje odkrivanje plovil, ki pomenijo tveganje. To pa zato, ker lahko omrežje SafeSeaNet zagotovi dostop do poročil o delovanju ladij (nesreča, onesnaženje, kršitev navigacijskih predpisov itd.) ali do podatkov o nevarnih snoveh, ki jih prevaža ladja. Poznavanje podatkov, kam je ladja namenjena in kaj prevaža, bo skrajšalo čas, potreben za ukrepanje ob nesreči, če se zgodi najhujše. Kot zadnje, a ne najmanj pomembno omenimo, da se bodo



Države iz omrežja SafeSeaNet



Simulator ladijskega komandnega mosta

zaradi omrežja SafeSeaNet racionalizirali postopki v pristaniščih in na ladjah, zaradi česar se bodo zmanjšali stroški in obseg potrebnega dela.

Zagotovitev ustrezne usposobljenosti pomorščakov

Po ocenah se približno 80 odstotkov nesreč na morju zgodi zaradi človeške napake. Izrazit je primer, ko osebe na poveljniškem mostu ladje sprejmejo napačne odločitve, zlasti v slabih navigacijskih in/ali vremenskih razmerah. Lahko pa se nesreče zgodijo zaradi napake v delovanju motorjev ali druge opreme, zaradi katere posadka ne more hitro popraviti razmer. Zato je življenjsko pomembno, da se pomorščaki usposobijo v skladu z najvišjimi standardi.

Glede na to je pomembno omeniti, da približno 75 odstotkov pomorščakov na ladjah, ki so registrirane v EU, izhaja iz držav, ki niso članice EU in se je usposabljal v šolah izven držav članic EU. Poleg tega so na ladjah, ki so registrirane v državah članicah EU, zaposleni državljani iz več kot 40 različnih držav, ki niso članice EU. Zato je težje oceniti kakovost/vrednost njihovega usposabljanja in usposobljenosti ter zagotoviti varnost in okoljevarstveno zaščito ladij, registriranih v državah članicah. Da bi omogočili učinkovito

spremljanje položaja, Mednarodna konvencija o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov (STCW) omogoča državam, ki registrirajo ladje, da preverijo kakovost usposabljanja pomorščakov v državah, iz katerih so pomorščaki, ki plujejo na njihovih ladjah.

Zmožnost izvajanja ocen je ključen element, vendar bi bilo to zelo neučinkovito, če bi vsaka država članica EU posebej ocenila vse ustanove za pomorsko usposabljanje v približno 40 državah, ki niso članice EU. Zato so se odločile, da je treba to delo opraviti centralno; prenesle so ga na Evropsko komisijo in ta je tehnično delo prenesla na agencijo EMSA. To poleg veliko večje učinkovitosti zagotavlja tudi enoten pristop k ocenjevanju.

Strokovnjaki agencije EMSA enkrat na pet let ocenijo izobraževalni sistem, ki so ga vzpostavile države, ki niso članice EU in usposablja pomorščake, ki delajo na ladjah, registriranih v EU. V praksi to pomeni od osem do dvanajst ocen letno, ki jim sledi presoja razmer, da se preveri, ali je bilo ocen dovolj in ali so bile dovolj temeljite. Tako ima agencija EMSA osrednjo vlogo pri zagotavljanju, da iz držav, ki niso članice EU, prihajajo pomorščaki, usposobljeni v skladu z zahtevami iz Konvencije STCW.

Pomorščaki iz držav, ki niso članice EU

Države, ki niso članice EU, katerih pomorščaki plujejo na ladjah, pod zastavo EU		Države, ki niso članice EU, katerih pomorščaki plujejo na ladjah pod ostalimi svetovnimi zastavami		
Država	% pomorščakov*	Država	% pomorščakov	Št. pomorščakov**
Filipini	46,5	Filipini	28,5	206.000
Ukrajina	11,4	Rusija	7,3	53.000
Rusija	9,0	Ukrajina	6,2	45.000
Romunija	4,7	Kitajska	5,4	39.000
Indija	4,5	Indija	5,0	36.000
Indonezija	3,1	Južna Koreja	2,5	18.000
Turčija	3,0	Hrvaška	2,3	17.000
Bolgarija	2,6	Romunija	2,0	14.000

* % pomorščakov, ki ne prihajajo iz EU in so na ladjah, ki so registrirane v državah EU

** neznanost število pomorščakov, ki delajo na ladjah, katere plujejo pod zastavo EU

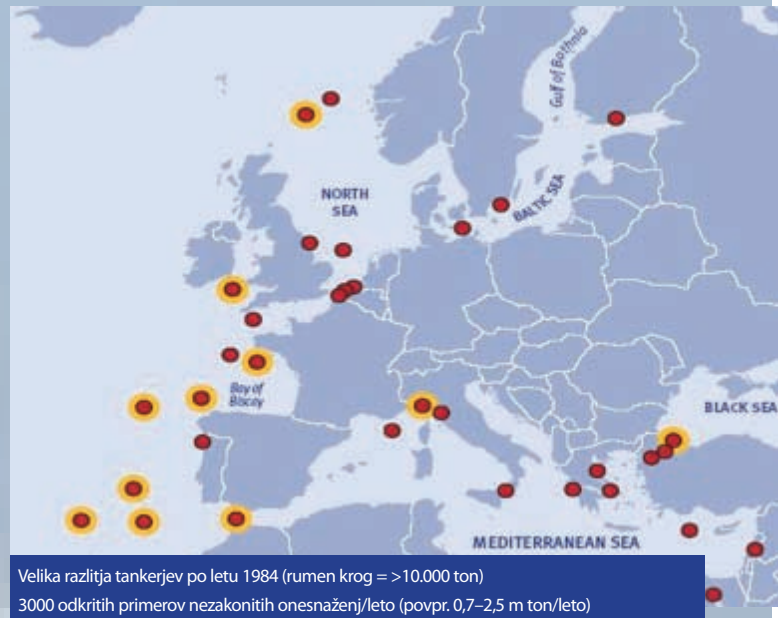
Na trgovskih ladjah po vsem svetu dela skupaj 724,000 pomorščakov (92,000 na potniških ladjah / križarkah)

Preprečevanje onesnaževanja

Nesreče, ki povzročijo onesnaženje morja z nafto, se lahko v prihodnje ponovno zgodijo, njihov vpliv na okolje, lokalno gospodarstvo in ribištvo pa je velik. Povečanje števila tankerjev in njihove velikosti bo v prihodnje tveganje še povečalo, promet na glavnih ladijskih poteh, kot so zlati poti v Baltskem in Črnem morju/sredozemske poti, pa se bo v prihodnjih letih bistveno povečal. K temu bo največ prispevala rast ruskega izvoza surove nafte. Po finančni strani pa je treba upoštevati tudi, da je bila več kot ena milijarda evrov porabljena samo za odpravljanje posledic nesreč tankerjev Erika in Prestige.

Hude finančne in ekološke posledice velikih razlitij iz tankerjev se lahko bistveno zmanjšajo, če se nafta odstrani z morja, preden ta doseže obalo. Nesreča tankerja Prestige leta 2002 je jasno pokazala, da v Evropi ni dovolj ladij za ukrepanje ob onesnaženju, katerih zmogljivosti bi zadoščale za učinkovito odpravljanje posledic pri velikih razlitjih.

Agenciji EMSA je bila zato zaupana odgovornost za vzpostavitev omrežja plovil, opreme in drugih virov za pomoč državam članicam pri odpravljanju onesnaževanja, ki ga povzročijo ladje. Prvi korak je bil dobro se seznaniti z obstoječimi razmerami in v ta namen so bile zbrane obsežne informacije iz obalnih držav članic EU. Iz teh informacij je razvidna natančna slika zmogljivosti in pristojnosti v različnih državah, pa tudi prednosti in pomanjkljivosti sedanjega sistema vzdolž celotne obale. Informacije so bile podlaga za Akcijski načrt za pripravljenost na onesna-



ženje z nafto in odziv nanj, katerega cilj je zagotoviti dodatno podporo državam članicam na področjih, kjer so potrebe največje. Na tej podlagi je Agencija najela komercialna plovila, ki se lahko v zelo kratkem času preoblikujejo v plovila za lovljenje nafte z najsodobnejšo opremo. Ta plovila običajno opravljajo druge vsakodnevne naloge, po potrebi pa lahko naložijo opremo in se hitro odzovejo na razlitje.



Usposabljanje častnikov na poveljniškem mostu





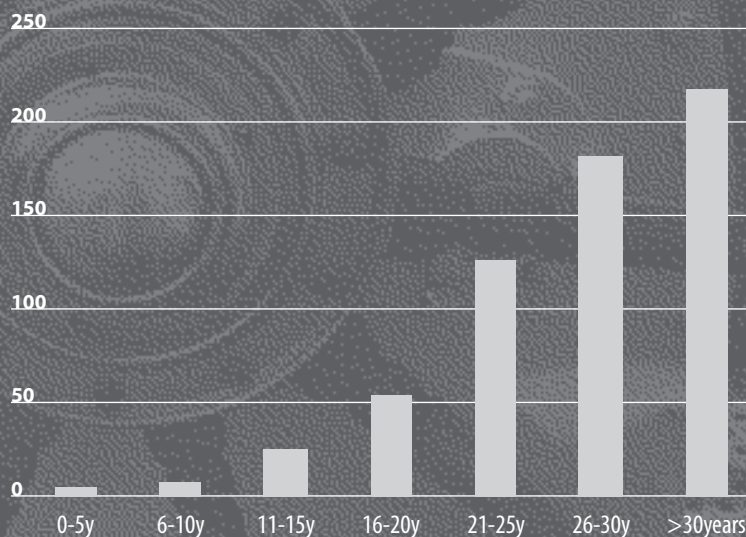
Akcijski načrt se izvaja v dveh različnih fazah. Faza I, za katero so bile pogodbe podpisane leta 2005, vključuje zagotavljanje razpoložljivih plovil od marca 2006 v Baltskem morju, na atlantski obali, na zahodnih dostopnih poteh do Rokavskega preliva in v Sredozemskem morju. Faza II vključuje krepitev omrežja in njegovo širitev za vključitev Črnega morja leta 2007.

Med odgovornosti agencije EMSA spada tudi podpora nadzoru nad onesnaževanjem, na ravni EU namreč obstaja potreba po operativnem sistemu za odkrivanje naftnih madežev na podlagi satelitskih slik. Srednjeročno in dolgoročno bi moral takšen sistem omogočiti lažje odkrivanje odgovornih za onesnaženje obalnih voda EU. Cilj Agencije je postati informacijska točka, ki bo Evropski komisiji in državam članicam pomagala pridobiti slike, podatke in druge informacije za pomoč pri njihovih dejavnostih v zve-

zi z onesnaževanjem morja. Agencija bo tudi spodbujala sodelovanje ter širjenje znanja in najboljše prakse na tem področju. Splošni cilj je učinkovito prispevati k varovanju celotne obale EU pred nenamernimi in namernimi razlitji nafte in drugih onesnaževal.



Izgube ladij po starostnih skupinah (2000–2005)



Pridobivanje novih spoznanj na podlagi nesreč in njihova uporaba

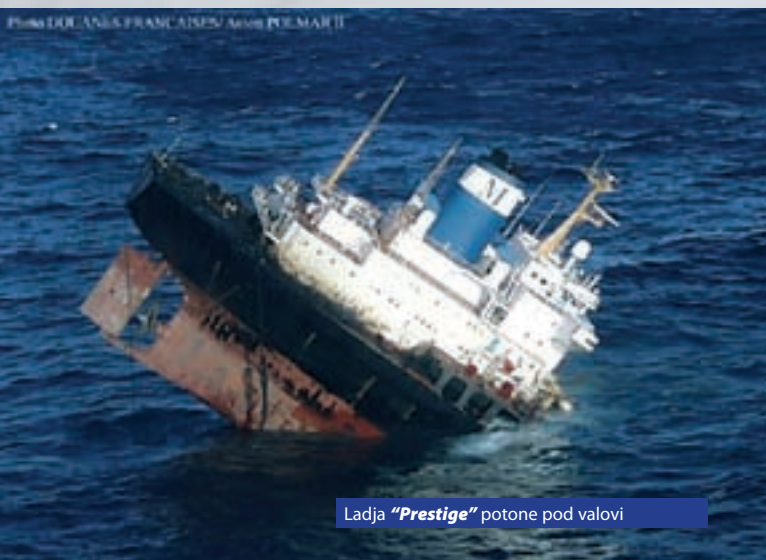
Čeprav so zdaj vode EU na splošno varnejše kot v preteklosti, se še vedno vsako leto zgodi na stotine nesreč in nezgod. Zato je za zagotovitev možnosti za nadaljnje izboljšanje varnostne bilance bistveno, da ob morebitnih nesrečah še naprej pridobivamo nova spoznanja. Države članice EU v ta namen že več let preiskujejo nesreče, vendar so se do sedaj pristopi, ki so se uporabljali v Evropski uniji, zelo razlikovali. Glede na to je očitno, da si je treba za izboljšanje razmer zastaviti cilj za vzpostavitev enotnega, visoko kakovostnega sistema, ki bo omogočal preiskovanje vseh nesreč in nezgod in zagotavljal širok dostop do rezultatov. Šele potem bo poznavanje vzrokov in posledic nesreč boljše, kar bo pomorski skupnosti zagotovilo boljše možnosti za učinkovitejše ukrepanje.

10



EMSA ima v skladu s svojo ustanovitveno uredbo (ES) 1406/2002 nalogo razviti skupen postopek za preiskovanje nesreč, ki se bo uporabljal v vseh državah članicah. Ko bo ta naloga končana, bo to omogočilo sprejem enotnejšega pristopa v vsej EU. Pomemben stranski proizvod te naloge bo možnost splošnega širjenja najboljše prakse v skupnosti, ki preiskuje nesreče.

Druga temeljna naloga, ki je bila zaupana agenciji EMSA, je vzpostavitev in vzdrževanje zbirke podatkov o pomorskih nesrečah v EU, ki bo vsebovala podatke, ki jih bodo v enotni obliki zagotavljale države članice. Ta zbirka bo postala edini najpomembnejši vir informacij o nesrečah v Evropi, ki jo bodo uporabljale Evropska komisija in države članice kot pomoč pri odločanju o pomorski varnosti v prihodnje.



Ponazoritev okvirnih stopenj ladijskih odpadkov

Vrsta odpadkov	Tip ladje	Nastali odpadki
Talog	Ladje, ki uporabljajo <u>težko pogonsko gorivo</u> Ladje, ki uporabljajo <u>dizelsko pogonsko gorivo</u>	1,5–2 % porabe 0,5 % porabe
Oljnata kalužna voda	Povprečno plovilo (prib. 30.000 dwt)	prib ¹ . 20 m ³ /mesec
Odpadki posadke	Vse	3 kg/osebo/dan
Odpadki, povezani s tovorom **	Tipična ladja za prevoz generalnega tovora***	49,3 kg/dan

* Povprečna ladja za razsutni tovor tipa panamax z bruto tonažo 35.000 (tipična povprečna ladja):

- porabi približno 35 ton goriva na dan
- proizvede približno 0,7 tone **taloga** na dan

** To se nanaša na MARPOL, Prilogo V. Pomni! (**Ostanki tovora se ne uvrščajo med odpadke, nastale na ladji**).

*** Drugi tipi ladij proizvedejo bistveno manj odpadkov, povezanih s tovorom.

Viri: Organizacija evropskih morskih pristanišč:

- Načrt za ravnanje z ladijskimi odpadki (2000)
- Delavnica o pristaniških zmogljivostih za sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovora (2001)

Učinkovito ravnanje z ladijskimi odpadki

Glede na ogromno število ladij, ki se ustavljajo v pristaniščih EU, in vseh ostalih ladij, ki plujejo po vodah EU ali blizu njih, ne da bi ustavile, je ravnanje z ladijskimi odpadki zelo pomembno vprašanje. Vsa ta plovila imajo na izbiro, da svoje odpadke in/ali ostanke tovora odložijo v pristaniških zmogljivostih ali pa jih odvržejo v morje; v praksi se običajno odločajo za obe možnosti. Glede na nedavne in prihodnje trende rasti v ladijskem in tovarnem prometu je postalo očitno, da če bo nedovoljeno izpuščanje v morje še naprej ostalo na sedanji ravni, bo to pomenilo potencialno katastrofo za morsko okolje (zlasti v polzaprtih morskih območjih, kot so območje Baltskega, Sredozemskega in Črnega morja). Zato se skušajo najti načini za zagotovitev, da se bodo takšne snovi raztovarjale v ustreznih pristaniških zmogljivostih.

Po drugi strani pa lastniki in upravljalci ladij pravijo, da so zmogljivosti za sprejem odpadkov v pristaniščih pogosto nezadostne, če pa že so, so pa nesprejemljivo drage. Zato se pri-

stanišča spodbuja, naj zagotovijo ustrezne zmogljivosti po sprejemljivih cenah. Ta prizadevanja podpira zakonodaja in poseben cilj Direktive 2000/59/ES je (skupaj s Konvencijo MARPOL o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij) je bistveno zmanjšati nedovoljene izpuste v morje. Direktiva nalaga državam članicam nalogo, da zagotovijo razpoložljivost ustreznih zmogljivosti za sprejem odpadkov v svojih pristaniščih, pri čemer pa jim daje svobodno izbiro najustreznejšega načina za zagotovitev teh zmogljivosti.

EMSA trenutno v tesnem sodelovanju z Evropsko komisijo ocenjuje, ali so bili izpolnjeni cilji iz Direktive o pristaniških zmogljivostih za sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovora. V podporo tem dejavnostim se izvajajo študije in organizirajo delavnice, ki naj bi pripomogle k razširjanju najboljše prakse. Zbirajo se tudi informacije o sistemih pristojbin, ki se uporabljajo v državah članicah, da se bo lahko ustvarila točna slika o različnih sistemih, kar bo omogočilo popolnoma obveščeno odločanje v prihodnjih zakonodajnih postopkih.



Limburg po terorističnem napadu pred obalo pristanišča Aden

V tem okviru je osnovna vloga Agencije EMSA Evropski komisiji zagotoviti tehnično pomoč pri spremljanju izvajanja ukrepov za ladijsko zaščito v državah članicah. V ta namen osebje Agencije kot sestavni del ekipe Evropske komisije pregleduje organizacije za ladijsko zaščito v državah članicah, ustrezna podjetja in priznane varnostne organizacije, ki izvajajo potrebno certificiranje. Da bi zagotovili enotno in visoko kakovostno izvajanje inšpekcijskih teh pregledov, EMSA pomaga Komisiji pri razvoju ustrezne metodologije.

Večja ladijska varnost

Tako kot tudi pri drugih načinih prevoza je bilo tudi pri tem vedno treba zagotavljati ustrezno stopnjo varnosti na ladjah in pristaniščih. Po terorističnih napadih v New Yorku, Madridu, Londonu in drugih mestih pa se to vprašanje obravnava še bolj prednostno. Zlasti po 11. septembru 2001 je bilo vloženega veliko dodatnega truda v ustvarjanje boljše zaščite okolja za ladijski promet, ne samo v Združenih državah Amerike, temveč tudi v EU in drugih regijah po svetu.

Medtem ko je bila zaščita v EU vedno pretežno odgovornost posameznih držav članic, pa je terorizem mednarodno vprašanje. Posledično se na ravni EU vse bolj upoštevajo z njim povezane obsežne zahteve za prečkanje meje. Za obravnavanje teh vprašanj je bila zato sprejeta zakonodaja EU. Na področju pomorstva pa se je začela izvajati Uredba EU 725/2004, da bi čim bolj zagotovili ustrezno raven zaščite na ladjah in v pristaniščih v vseh državah članicah EU. Glavni namen uredbe je prenesti zahteve iz Mednarodnega kodeksa o zaščiti ladij in pristanišč (ISPS) v zakonodajo Skupnosti.



Zagotovitev visoke **zaščitne** ravni zahteva veliko preverjanja



Ranljive tarče



PREDVIDEVANJA DO LETA 2010

EMSA je zelo mlada agencija. Šele maja 2003 je pionirska skupina šestih ljudi začela izvajati prve dejavnosti. Od takrat je bil dosežen velik napredek pri oblikovanju organizacije, sposobne opravljati naloge, ki so ji zaupane v okviru zakonodaje EU, do leta 2010 pa se bo še znatno okrepila. Zlasti pomembno je leto 2006, saj je to leto selitve iz Bruslja v Lizbono na Portugalskem, kjer bo uradni in dokončni sedež Agencije.

V obdobju do leta 2010 se bodo osnovne naloge Agencije predvidoma okrepile in razširile. Vse dejavnosti, povezane s pravilnim izvajanjem zakonodaje Skupnosti na področju pomorske varnosti in preprečevanja onesnaževanja, bodo v tem času še naprej prednostna naloga.

Iskanje rešitev za skupne težave v stalnem dialogu s strokovnjaki držav članic, Evropske komisije in iz same gospodarske panoge (kjer je

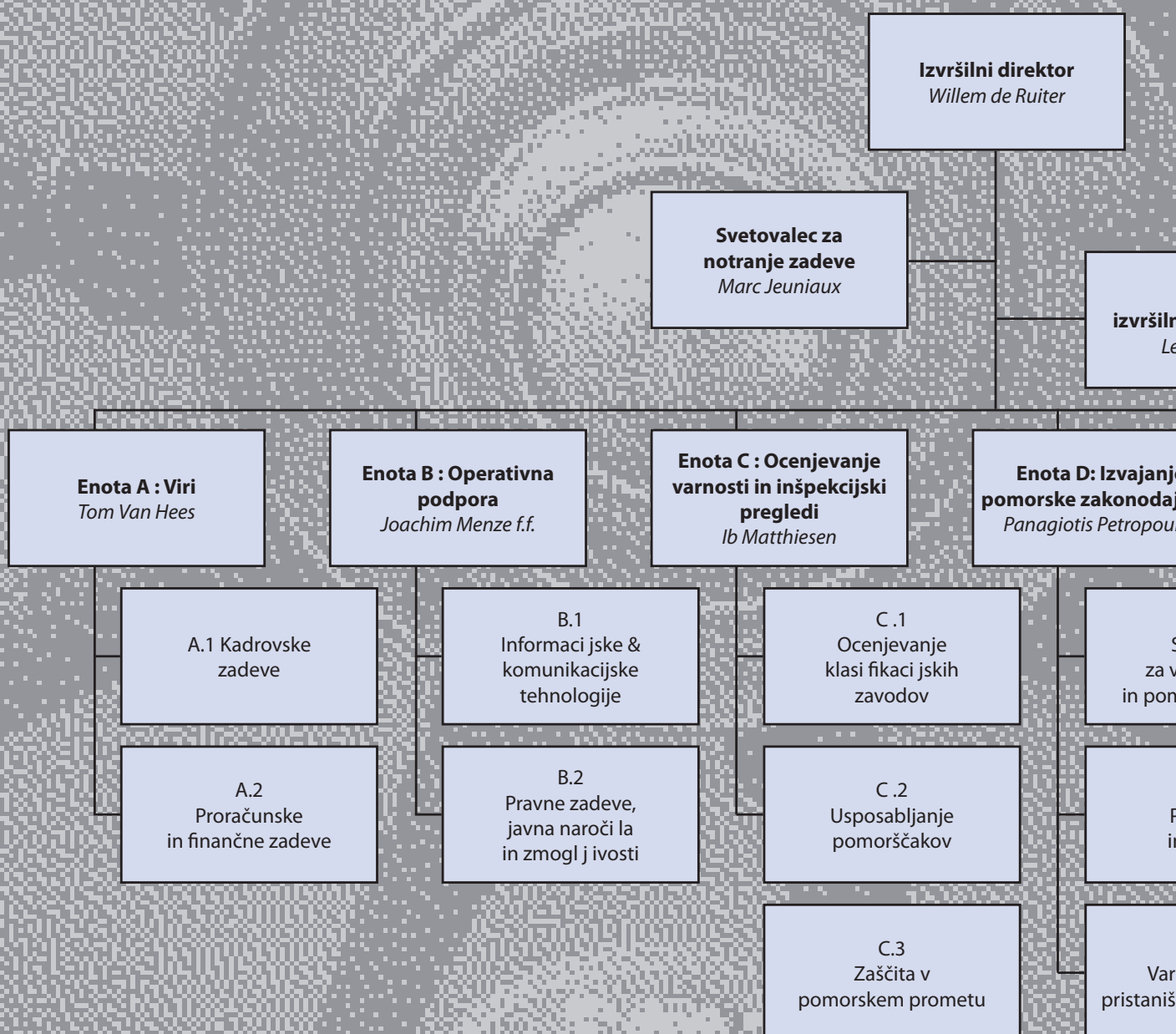
ustrezno) je v samem središču dejavnosti Agencije. To je zelo dinamičen proces, ker se število držav članic veča, večja pa se tudi obseg vprašanj, ki zahtevajo skupen pristop na mednarodni ravni in na ravni EU. V tem okviru Agencija lahko dobi nove naloge. Možnosti za nov razvoj, okrepljeno sodelovanje in povezovanje so zlasti na področjih, kjer se dejavnosti organov za pomorsko varnost in varnostnih služb med seboj dotaknejo (boj proti terorizmu, mejna kontrola itd.)

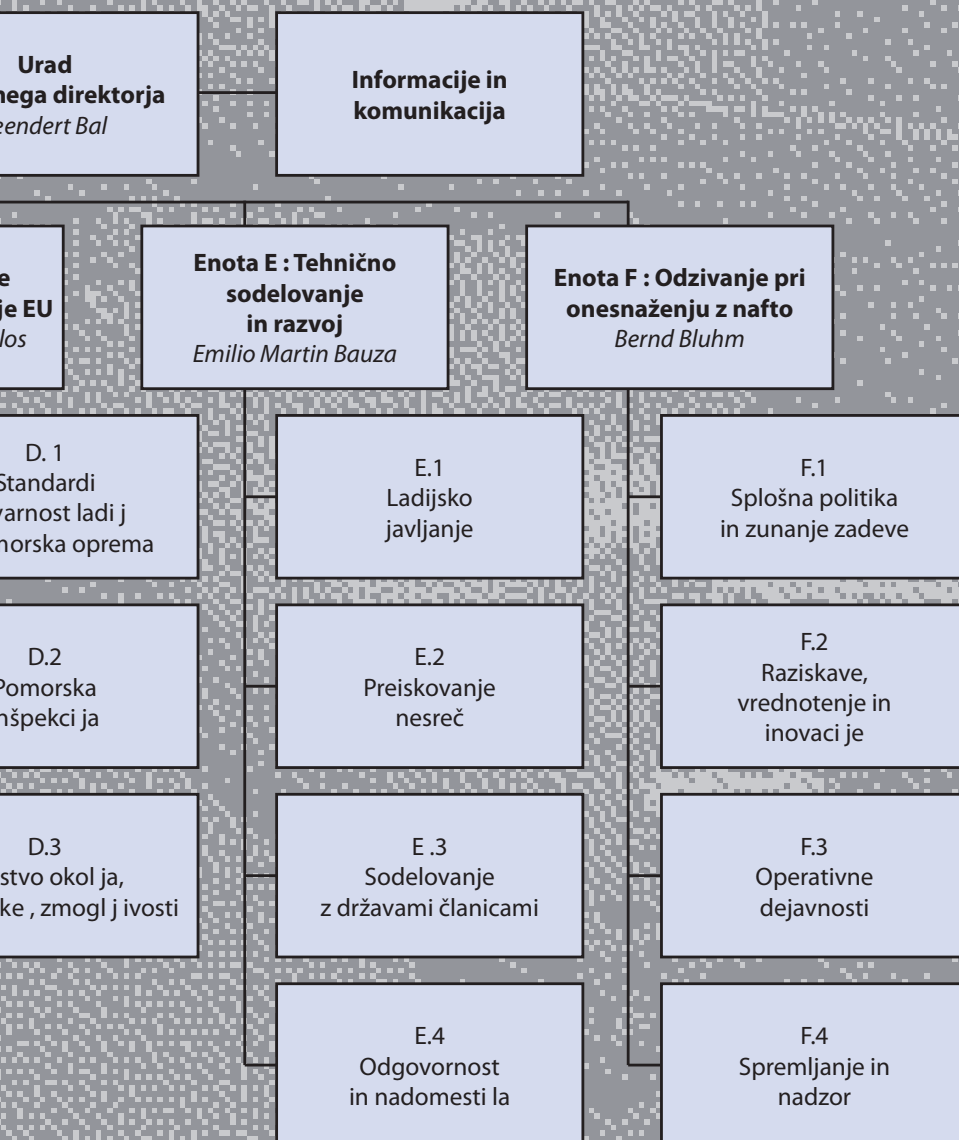
Agencija EMSA je popolnoma pripravljena, da prevzame svojo vlogo pri večjem premiku k varnejšemu ladijskemu prometu in čistejšim morjem v Evropski uniji in okoli nje.



KORISTNE INFORMACIJE

Organizacijska shema





Zgodovina razvoja

- 6. 12. 2000:** Evropska komisija predlaga Svetu in Parlamentu ustanovitev Evropske agencije za pomorsko varnost v okviru "paketa" Erika II.
- 27. 6. 2002:** Objava v *Uradnem listu* Uredbe (ES) 1406/2002 o ustanovitvi Evropske agencije za pomorsko varnost (EMSA).
- 4. 12. 2002:** Prvo zasedanje, ki se ga udeleži komisar Loyola de Palacio iz upravnega odbora Agencije.
- 29. 1. 2003:** Imenovanje izvršnega direktorja, predsednika in podpredsednika upravnega odbora.
- 1. 5. 2003:** Izvršni direktor prevzame svojo funkcijo in začne izgrajevati Agencijo.
- 13. 12. 2003:** Voditelji držav ali vlad se odločijo, da bo sedež Agencije v Lizboni.
- 3. 2. 2004:** Prvo ocenjevanje klasifikacijskega zavoda.
- 25. 6. 2004:** Upravni odbor sprejme usmeritev glede obiskov v državah članicah.
- 13. 7. 2004:** Prvi obisk v državi kandidatki za vstop v EU, da se oceni njen napredek pri izvajanju pomorske zakonodaje EU.
- 28. 7. 2004:** EMSA podpiše Memorandum o soglasju s portugalsko vlado in Evropskim centrom za spremljanje drog in zasvojenosti z drogami o vzpostavitvi sedeža obeh evropskih teles v Lizboni.
- 20. 10. 2004:** Tehnična odgovornost za sistem spremljanja plovil/tovora Safe-SeaNet se prenese z Evropske komisije na Agencijo EMSA.
- 22. 10. 2004:** Upravni odbor Agencije EMSA sprejme akcijski načrt za pripravljenost na onesnaženje z nafto in odziv nanj na svojem 9. zasedanju, ki je prvič potekalo v Lizboni.
- 22. 11. 2004:** Prvi obisk države članice, da se oceni sisteme in postopke pomorske inšpekcije.
- 5. 3. 2005:** Formalni postopek javnih naročil za sklenitev pogodb s plovili za lovljenje nafte objavljen v *Uradnem listu* skupaj z "razpisom za prijavo interesa".
- 10. 5. 2005:** Prvi obisk nove države članice v okviru zagotavljanja tehnične pomoči državam članicam.
- 25. 5. 2005:** Evropska komisija predlaga za Agencijo finančni paket v vrednosti 154 milijonov EUR za obdobje sedmih let (2007–2013), ki naj bi ji omogočil ublažiti onesnaževanje, ki ga povzročijo ladje.
- 13. 6. 2005:** Prvi obisk države, ki ni članica EU, da se oceni njene ustanove in metode za usposabljanje pomorščakov.
- 25. 10. 2005:** Začne se preskušanje zbirke podatkov o pomorskih nezgodah.
- 25. 11. 2005:** Podpisan prvi niz pogodb za plovila za lovljenje nafte v pripravljenosti.

Evropska agencija za pomorsko varnost

Varnejši in čistejši ladijski promet v Evropski uniji

Luksemburg: Urad za uradne publikacije Evropskih skupnosti

2006 — 16 str. — 21 x 29,7 cm

ISBN 92-95032-19-5

Slike:

AFCAN, Alstom, BP, Douanes Françaises, ESPO, Evropska komisija, GDF, ITOPE, LAMOR, Le Cedre, Louis Dreyfus, Maersk, nizozemska obalna straža, Pariški memorandum, pristanišče Marseilles, SIRC, Švedska pomorska uprava, Tankship Management Ltd, TRYG Insurance, obalna straža ZDA

Spletna stran: www.emsa.europa.eu

