

ŻEGLUGA WYSOKIEJ JAKOŚCI,
BEZPIECZEŃSTWO MÓRZ,

CZYSTOŚĆ OCEANÓW

TREŚĆ

1	PRZEDMOWA	
2	WSTĘP	
4	ŚRODOWISKO	OCHRONA ŚRODOWISKA Skuteczne usuwanie odpadów ze statków Ograniczanie zanieczyszczenia powietrza Kontrola złomowania statków – od kołyski po grób Szkolenie i współpraca
6	STATKI I PORTY	ULEPSZONA KONTROLA BUDOWY I OBSŁUGI STATKÓW Spójność kontroli państwa portu
8	MARYNARZE	PRAWIDŁOWE SZKOLENIE MARYNARZY
10	REAGOWANIE NA ZANIECZYSZCZENIA	ZWALCZANIE ZANIECZYSZCZENIA ROPĄ I I PRODUKTAMI ROROPOCHODNYM
14	RUCH MORSKI	POPRAWA SYSTEMU MONITOROWANIA RUCHU MORSKIEGO
16	PERSPEKTYWY NA ROK 2015	

Bardzo wiele informacji na temat Unii Europejskiej znajduje się w internecie. Dostęp do nich można uzyskać za pomocą serwera Europa (<http://europa.eu>). Dane bibliograficzne zawarto na końcu niniejszej publikacji.

Lizbona: Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu, 2009

© Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu, 2009.
Informacje na temat autorów zdjęć zamieszczone są po wewnętrznej stronie tylnej okładki.
Kopiowanie jest dozwolone pod warunkiem wskazania źródła.
Wydrukowano w Belgii.
Wydrukowano na białym papierze niechlorowanym.

PRZEDMOWA

Witamy w Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu. Niniejsza broszura udzieli Państwu odpowiedzi na następujące pytania: Co to jest Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA)? Dlaczego została utworzona? oraz czym się zajmuje?

Na początku warto umiejscowić działania Agencji w szerszym kontekście bezpieczeństwa na morzu. Transport dużych ładunków i dużej liczby pasażerów drogą morską jest niebezpieczną działalnością, nawet przy wykorzystaniu najnowszych technologii. W niedalekiej przeszłości setki obywatele UE straciły życie w katastrofach promów (Estonia, Herald of Free Enterprise oraz Express Samina). Tysiące uległy obrażeniom lub straciły rodzinę lub przyjaciół na morzu. Ryzyko jest jeszcze większe dla osób, które pracują na statkach. Marynarze są często narażeni na ryzyko śmierci lub obrażeń.

Wypadki na morzu mogą mieć również inny wpływ na życie ludzkie. Od dziesiątków lat wybrzeża Europy odczuwają katastrofalne skutki zanieczyszczeń spowodowanych przypadkowymi lub celowymi rozlewami ropy i produktów ropopochodnych ze statków. Coraz częściej przewożone są ładunki niebezpieczne. Wzrasta również liczba i wielkość statków, które przewożą te ładunki. Oprócz tego na wodach unijnych co roku występuje tysiące wypadków statków i niebezpiecznych zdarzeń o mniejszej skali. Rzeczywiste i potencjalne koszty ekonomiczne tych problemów na wodach, na których wzrasta ruch statków są ogromne.

Niebezpieczeństwa związane z morzem nie są niczym nowym i wiele organów, w tym Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO), zajmuje się nimi od wielu lat. Jednakże kwestie bezpieczeństwa na morzu znalazły się ponownie w centrum zainteresowania wraz zatonięciem zbiornikowca Erika u brzegów Francji w 1999 r. i Prestige u brzegów Hiszpanii w 2002 r. Te katastrofy doprowadziły do podjęcia decyzji o utworzeniu nowego organu unijnego, który spełniałby funkcje techniczne i operacyjne w imieniu unijnych decydentów. Organizacja ta musi podołać wielu różnym wyzwaniom związanych z bezpieczeństwem na morzu, zarówno bieżącym, jak i w przyszłości.

W tym celu w 2003 r. utworzono EMSA. Obowiązki Agencji obejmują zapewnianie wsparcia technicznego i doradztwa Komisji Europejskiej oraz państwom członkowskim w pewnych kluczowych obszarach dotyczących bezpieczeństwa, a także monitorowanie wdrażania przepisów wspólnotowych przez państwa członkowskie i różne organizacje.

Dodatkowo EMSA jest odpowiedzialna za zadania operacyjne w obszarach reagowania na zanieczyszczenia ropą i produktami ropopochodnymi, monitorowania satelitarnego oraz systemu dalekiego zasięgu do identyfikacji i śledzenia statków (LRIT). Celem ogólnym jest przyczynienie się w znaczącym stopniu do zwiększania bezpieczeństwa na wodach unijnych. Aby osiągnąć ten cel, Agencja współpracuje z różnymi zainteresowanymi grupami, zaś w szczególności z instytucjami unijnymi, władzami państw członkowskich, organami międzynarodowymi oraz przemysłem morskim.

Biorąc pod uwagę zaangażowanie UE w transport morski, zadania stojące przed Agencją są poważne.

27 państw członkowskich Unii Europejskiej posiada 1200 portów handlowych i ponad 100 000 km linii brzegowej. W ich ramach odbywa się ok. 90 % unijnego handlu zagranicznego oraz ok. 40 % wymiany handlowej między państwami Unii. Przez unijne porty przewija się 400 mln pasażerów rocznie. Na tym tle wzrasta liczba zbiornikowców transportujących coraz większe ilości ropy i jej pochodnych oraz innych niebezpiecznych substancji przez takie wrażliwe obszary jak Morze Śródziemne, Morze Bałtyckie, Morze Czarne i Arktyka.

Niniejsza broszura stanowi wprowadzenie do zagadnień związanych z działalnością EMSA i przedstawia jej najważniejsze zadania i działania. Naturalnie nie omówiono w niej wszystkich zagadnień i zadań. Więcej informacji na temat naszej działalności znaleźć można na stronie internetowej Agencji (www.emsa.europa.eu).

WSTĘP

Globalizacja doprowadziła w ostatnich latach do wzrostu handlu światowego, co z kolei oznacza, że wzrosło znaczenie żeglugi morskiej. Wraz ze wzrostem natężenia ruchu morskiego zwiększa się potrzeba dodatkowego nadzoru nad bezpieczeństwem morskim.

Mimo obecnej złej sytuacji ekonomicznej, ilość statków i transportowanych towarów jest największa od 20 lat. Konieczność dostarczania towarów między różnymi rynkami na świecie doprowadziła do wzrostu eksploatacji istniejących statków oraz zwiększenia zapotrzebowania na nowe statki i wykwalifikowanych marynarzy. W 2008 r. do europejskich portów zawinęły 22 752 statki handlowe (wzrost o 3,9 % w stosunku do 2007 r.). Odnotowano 694 500 wejść do portów i wyjść z portów w odniesieniu do statków pływających po wodach europejskich (wzrost o 5,8 % w stosunku do 2007 r.).

Ponieważ ponad 80 % światowego handlu korzysta z transportu morskiego, pozostaje on podstawą handlu międzynarodowego. Dla Unii Europejskiej, która jest największym na świecie eksporterem i drugim pod względem rozmiaru importerem, żegluga stanowi środek transportu pomiędzy Europą a resztą świata oraz pomiędzy krajami trzecimi i wszystkimi obszarami na świecie. Szacuje się, że w europejskim przemyśle morskim, generującym obrót o wysokości ok. 200 mld EUR, z wartością dodaną ok. 100 mld EUR, zatrudnionych jest bezpośrednio ponad trzy miliony osób.

Mimo że wody unijne są obecnie co do zasady bezpieczniejsze niż w przeszłości, co roku zdarzają się jednak setki wypadków (tabela 1). W celu dalszego podniesienia poziomu bezpieczeństwa niezbędne jest wyciągnięcie z nich wniosków. W ciągu ostatnich kilku lat stale rośnie liczba zgłaszanych wypadków, co odzwierciedla wzrost liczby statków i zwiększenie ruchu z ich udziałem. Obecnie, oprócz złych warunków pogodowych, za przyczynę większości wypadków morskich uznaje się czynniki ludzkie, takie jak niewystarczające przeszkolenie, zbyt niski poziom obsadzenia statku załogą oraz zmęczenie; przyczynami tymi zajmują się podmioty odpowiedzialne za bezpieczeństwo na morzu. Inne zagadnienia, takie jak kwestie związane z klimatem, siedliska morskie i zagrożenia dla bezpieczeństwa znajdują się na liście zadań podejmowanych przez morskie instytucje legislacyjne na całym świecie.

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO, www.imo.org) jest organem ustanawiającym przepisy w zakresie prawa morskiego obejmujące swym zasięgiem cały świat. IMO jest agencją Organizacji Narodów Zjednoczonych, do której należy 169 państw z całego świata. Określa ona najlepsze możliwe podejście mające na celu zapewnienie bezpiecznej i czystej żeglugi morskiej w konkurencyjnym środowisku światowego przemysłu. Państwa reprezentują swoje interesy narodowe – interesy swoich flot i statków handlowych i określane są ogólnie jako „państwa bandery”. W Międzynarodowej Organizacji Morskiej, której siedziba mieści się w Londynie, reprezentowane są wszystkie państwa członkowskie Unii Europejskiej. IMO ustanawia zasady budowy i utrzymywania statków, ich eksploatacji, obsadzania załogą i złomowania.

Komisja Europejska bierze udział w kształtowaniu międzynarodowych zasad prawodawstwa ustalanych przez IMO oraz przekształcaniu ich w obowiązujące i wykonalne przepisy prawa. Pokazuje to wysoki poziom zaangażowania Komisji Europejskiej i państw członkowskich UE w zagadnienia związane z bezpieczeństwem na morzu. Sektor gospodarki morskiej zajmuje się nie tylko nadzorem nad budową, konserwacją i eksploatacją statków zgodnie z zasadami międzynarodowymi; coraz pilniejszym zagadnieniem jest dla niego ochrona środowiska. Trendy widoczne w ruchu statków i towarów wraz z rosnącą liczbą dowodów na zagrożenie dla środowiska naturalnego oraz zmianę praktyk przemysłowych przyspieszyły powstanie ważnych inicjatyw mających na celu zredukowanie różnego rodzaju zanieczyszczeń, których źródłem są statki.

Inicjatywy podjęte w związku z bezpieczeństwem na morzu doprowadziły w ostatnich latach do znacznego zmniejszenia przypadkowego zanieczyszczenia wód w UE i wokół niej ropą i produktami ropopochodnymi. Niemniej jednak ocenia się, że ok. 80 % sumy całkowitej ilości zanieczyszczeń powodowanych przez statki pochodzi ze zrzutów operacyjnych. Są to zrzuty odpadów olejowych z maszynowni lub scieków powstających w wyniku mycia zbiorników. Wiele z tych zdarzeń to świadome łamanie przepisów międzynarodowych. Nie należy również zapominać, że zawsze istnieje ryzyko wystąpienia kolejnej katastrofy.

Od momentu utworzenia w 2003 r. EMSA pracuje nad zapobieganiem wdrażaniem i reagowaniem. W tym celu dokonuje oceny wdrażania w praktyce oraz wpływu istniejących przepisów unijnych. Zapewnia także Komisji Europejskiej oraz państwom członkowskim niezbędną pomoc i doświadczenie niezbędne do właściwego zastosowania prawodawstwa wspólnotowego we wszystkich dziedzinach bezpieczeństwa na morzu.

EMSA udziela Komisji i państwom członkowskim UE porad technicznych w odniesieniu do wielu zagadnień związanych z bezpieczeństwem na morzu, kiedy przygotowują one nowe przepisy prawa. Ma również wkład w uzgadnianie stanowisk państw członkowskich UE, kiedy dane zagadnienie omawiane jest na forum IMO. Po zatwierdzeniu nowego przepisu dotyczącego bezpieczeństwa i ochrony na morzu, EMSA monitoruje zgodność z przepisami międzynarodowymi i unijnymi, i wspiera Komisję Europejską sprawdzając, jakie przełożenie na praktykę mają wymogi legislacyjne.

Tabela 1. Wypadki i zanieczyszczenia
Całkowita liczba zgłoszonych wypadków statków w pobliżu wód europejskich w latach 2004-2008

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Całkowita liczba zgłoszonych wypadków	593	659	740	990	1037	4019
Poważne wypadki	194	233	319	471	360	1577
Wypadki związane z zanieczyszczeniami	30	21	19	24	36	130

Źródło: baza danych EMSA Marinfo/ Lloyds Marine Intelligence Unit.

Ze względu na konieczność zachowania właściwego poziomu bezpieczeństwa i ochrony na morzach, coraz bardziej znacząca jest potrzeba ścisłego monitorowania wszystkich ruchów statków na wodach europejskich oraz zintegrowania różnych systemów informacyjnych. W celu umożliwienia szybkiego reagowania na wypadki i przeciwdziałania aktom terrorystycznym, konieczne jest dostarczanie spójnych informacji na temat ruchów statków, transportowanych przez nie ładunków oraz interesów podmiotów odpowiedzialnych za statki i ich załogi.

EMSA odgrywa centralną rolę w integrowaniu różnych systemów informacyjnych w ścisłej współpracy z władzami państw członkowskich.

Aby przeciwdziałać zanieczyszczeniu morza przez statki powierzono Agencji zadanie reagowania na rozlewy olejowe oraz monitorowania ruchu statków. Jeśli spowodowanie zanieczyszczenia było celowe, EMSA ma możliwość zidentyfikowania podmiotu zanieczyszczającego dzięki obrazom satelitarnym oraz poinformowania danego państwa członkowskiego, aby mogło ono podjąć właściwe działania wobec zidentyfikowanego właściciela statku. Na wypadek wystąpienia znacznego rozlewu ropy na morzu EMSA utworzyła flotę statków reagującą na zanieczyszczenia, udzielającą bardzo szybkiej pomocy państwom członkowskim w usuwaniu ropy i jej pochodnych, zanim sięgną one lądu. Dzięki temu zapobiega się wystąpieniu jeszcze większych klęsk ekologicznych.



OCHRONA ŚRODOWISKA



Skuteczne usuwanie odpadów ze statków


Do portów unijnych wpływa bardzo dużo statków, wiele przepływa również przez wody unijne lub w ich pobliżu. Wszystkie te statki mogą albo złożyć swoje odpady i pozostałości ładunku w porcie, albo zrzucić je nielegalnie na morzu. W praktyce statki regularnie stosują obydwa rozwiązania, co może mieć katastrofalne skutki dla morskiego środowiska naturalnego, zwłaszcza w przypadku częściowo zamkniętych obszarów morskich, takich jak Morze Bałtyckie, Morze Śródziemne i Morze Czarne.

W celu zapewnienia zdawania przez statki takich substancji we wskazanych miejscach w portach należy uwzględnić dostępność, odpowiednie przystosowanie i koszty stosowania odpowiedniej infrastruktury ponoszone przez armatorów i operatorów. Wysiłki mające na celu stworzenie takiej infrastruktury udostępnianej po odpowiednich cenach oparte są na dyrektywie 2000/59/WE oraz konwencji Międzynarodowej Organizacji Morskiej o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Konwencji Marpol). Państwom członkowskim pozostawiono duży margines swobody w sposobach realizowania wymogów. Inspektorzy Agencji odwiedzają władze państw członkowskich, porty, a nawet statki w celu uzyskania jak najpełniejszych informacji na temat postępowania z odpadami oraz pozostałościami ładunku w praktyce.

Oprócz przeprowadzania inspekcji wyszczególnia się i bada konkretne trudności lub najlepsze praktyki, lub też rozpowszechnia się je w drodze badań i warsztatów. Te równoległe działania pozwalają stworzyć coraz dokładniejszy obraz gospodarowania odpadami ze statków w praktyce, pomagający w tworzeniu skuteczniejszych strategii zmniejszania ilości zanieczyszczeń nielegalnie usuwanych do morza oraz zapobiegania im. Przykładowo EMSA prowadzi ostatnio prace na temat systemu opłat stosowanego w portach państw członkowskich w odniesieniu do „ekologicznych statków”, które mogą oczekiwać szczególnie korzystnego traktowania w portach unijnych.

Ograniczanie zanieczyszczenia powietrza

Zwiększony ruch morski oznacza również więcej emisji do atmosfery zanieczyszczeń pochodzących ze statków. Jest to szczególnie ważne w miastach portowych, w których emisje ze statków są niejednokrotnie głównym źródłem zanieczyszczeń powietrza. Emisje ze statków mogą się również przemieszczać na odległości rzędu setek kilometrów i przyczyniać do problemów z jakością powietrza na lądzie. Co więcej, zanieczyszczenie powietrza



pochodzące ze źródeł ulokowanych na lądzie zmniejsza się, ponieważ działania podejmowane w odniesieniu do pojazdów, instalacji przemysłowych i paliw zaczynają przynosić skutki.

Działaniom podejmowanym na rzecz redukcji emisji na lądzie i wiążącym się niejednokrotnie z dużymi nakładami finansowymi powinny towarzyszyć podobne wysiłki odnoszące się do mórz i oceanów.

Paliwo wykorzystywane przez statki jest obecnie w pewnym stopniu poddane regulacjom. Wartości graniczne odnoszące się do zawartości siarki w paliwach żeglugowych, jak również standardy pobierania próbek paliw oraz wymogi dotyczące przedstawiania wyników przedstawione są w dyrektywie 2005/33/WE (w połączeniu z konwencją Marpol). EMSA ocenia i pomaga wzmacniać wpływ tych środków poprzez badanie ich realizacji w praktyce, na przykład poprzez sprawdzanie jakości paliwa bunkrowego w portach unijnych i na pokładach statków. Regularnie organizowane są warsztaty przeprowadzane z udziałem właściwych władz państw członkowskich w celu zapewnienia postępu i rozwiązania problemów związanych z wdrożeniem zasad dotyczących emisji tlenków siarki i azotu z silników statków.

W najbliższych latach poważnym wyzwaniem w przemyśle okrętowym będzie redukcja emisji gazów cieplarnianych ze statków. W tym obszarze nie powstały jeszcze wymogi prawne, jednakże Agencja została poproszona o udzielenie pomocy Komisji w różnorodny sposób, na przykład w uzyskiwaniu szczegółowych informacji na temat ruchów statków oraz emisji ze statków w celu uzyskania lepszego obrazu obecnego stanu emisji CO₂. Dane takie wykorzystywane będą jako podstawa dla potencjalnego przyszłego prawodawstwa unijnego na tym polu.

W obszarze polityki unijnej podjęto również inicjatywę w odniesieniu do farby pokrywającej statki (systemy przeciwporostowe), zarządzania wodami balastowymi, odpowiedzialności i odszkodowań za szkody spowodowane zanieczyszczeniami oraz przyjaznego dla środowiska recyklingu statków. We wszystkich tych obszarach działania Agencji przyczyniły się do zmiany sposobu podchodzenia Unii do tych zagrożeń dla środowiska.

Kontrola złomowania statków

Na zakończenie okresu użytkowania statki poddawane są demontażowi w celu odzyskania ich głównego składnika – stali. Proces ten umożliwia odzyskanie cennych materiałów i przyczynia się do odmłodzenia czynnej floty, a przez to do podniesienia wydajności i bezpieczeństwa transportu. Jednakże takie tzw. statki wyeksploatowane zawierają również cały wachlarz niebezpiecznych substancji, dlatego też ich złomowanie wymaga nadzoru.

Sposób usuwania takich substancji podczas procesu złomowania jest przedmiotem rosnącego zainteresowania na forum międzynarodowym. Warunki środowiskowe i warunki pracy na tzw. „plażach” złomowych w Azji Południowej, na które trafia znaczna część przestarzałych statków z całego świata, poddawano w ostatnich latach poważnej krytyce. Ponadto oczekuje się, że tempo wycofywania statków z eksploatacji znacznie wzrośnie wskutek pogarszania się warunków rynkowych z jednej strony, a z drugiej zaostrzających się standardów bezpieczeństwa statków – bliskiego (2010 r.) ostatecznego terminu wycofania zbiornikowców jednokadłubowych.

W celu przyspieszenia reakcji prawodawców na zagadnienia związane ze środowiskiem naturalnym, zdrowiem i bezpieczeństwem MESA gromadzi wiedzę techniczną, na przykład na temat opcji i standardów certyfikacji infrastruktury złomowania statków w celu sformułowania unijnej strategii demontażu statków oraz planowanej konwencji IMO dotyczącej tego zagadnienia.

Szkolenie i współpraca

EMSA realizuje szeroki program szkolenia i współpracy w zakresie bezpieczeństwa morskiego, mający na celu poprawę wiedzy o prawodawstwie unijnym w tym obszarze. Beneficjentami szkoleń są głównie urzędnicy pracujący w administracji morskiej państw członkowskich UE/EOG. Program szkoleń, przygotowywany co roku w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi, obejmuje obecnie ponad 20 seminariów, warsztatów i wizyt specjalistów rocznie. Agencja oferuje również szkolenia i wsparcie dla państw będących kandydatami lub potencjalnymi kandydatami na członków UE.

ULEPSZONA KONTROLA BUDOWY

W celu zagwarantowania, że budowa i obsługa statków będą zgodne z najnowszymi wymaganiami w zakresie bezpieczeństwa, konieczne jest zatwierdzenie ich konstrukcji i zasad utrzymania w oparciu o procedury kontroli i certyfikacji sformułowane na poziomie międzynarodowym.

Odpowiedzialność za to spoczywa na państwach, które rejestrują statki pod swoją jurysdykcją (tzw. państwa bandery). Państwa mogą również upoważniać towarzystwa klasyfikacyjne do przeprowadzania tych działań w ich imieniu. Towarzystwa klasyfikacyjne to międzynarodowe organy wydające różne rodzaje świadectw w dwóch głównych kategoriach: „świadectwa klasy” dotyczące zgodności z zasadami samych towarzystw oraz „świadectwa ustawowe” dotyczące zgodności z przepisami międzynarodowymi. Mimo że w taką działalność zaangażowanych jest na świecie ponad 50 towarzystw, zaledwie 13 z nich uznawanych jest obecnie przez Unię Europejską – w tym wszystkie duże towarzystwa dokonujące przeglądów i zatwierdzeń statków stanowiących odpowiednik 90 % światowego tonażu ładunków. Państwa członkowskie UE mogą przekazać swoje uprawnienia certyfikacyjne dotyczące statków jedynie tym 13 uznanym organizacjom.

Podstawę przepisów UE dotyczących towarzystw klasyfikacyjnych stanowi dyrektywa 94/57/WE z późniejszymi zmianami, która określa istotne kryteria uznawania organizacji. W celu zapewnienia, że uznane organizacje dochowują standardów jakości i spełniają przewidziane kryteria, każda organizacja musi być poddawana co dwa lata ocenie. Komisja zleciła przeprowadzanie takiej weryfikacji Agencji; w tym celu jej pracownicy dokonujący oceny odwiedzają główne siedziby towarzystw i ich niektóre biura regionalne lub lokalne, jak również poszczególne statki i stocznie na całym świecie. Zespoły kontrolne EMSA przeprowadzają rocznie ok. 20 inspekcji. Po ich zakończeniu EMSA przedstawia wyniki Komisji Europejskiej. Komisja może wymagać podjęcia działań naprawczych lub nałożyć kary finansowe, jeśli stwierdzone zostanie poważne naruszenie lub problem o charakterze trwałym.

Spójność kontroli państwa portu

Unijne państwa portu mają obowiązek dokonywania kontroli zagranicznych statków zawijających

do ich portów (kontrola państwa portu). Proces ten ma ogromne znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego, ponieważ mimo że utrzymanie dobrego stanu statków jest przede wszystkim obowiązkiem państw bandery, nie zawsze są one w stanie spełniać ten obowiązek konsekwentnie. Państwa portu mają prawo wymagać podjęcia odpowiednich działań w celu zlikwidowania braków i mogą zatrzymać statki do czasu zakończenia tych działań. Jeśli statek zatrzymywany jest kilkakrotnie w określonym przedziale czasowym, można uniemożliwić mu dostęp do portów unijnych do momentu, aż armator wykaże, że statek jest w stanie umożliwiającym mu żeglugę (tzw. przepis o zakazie).

Kontrola państwa portu to jeden z obszarów, w których EMSA działa w imieniu Komisji Europejskiej i we współpracy z państwami członkowskimi. Obszar ten powiązany jest również ściśle z paryskim protokołem ustaleń (Paris Memorandum of Understanding - MoU) podpisanym przez 27 organów administracji morskiej, których celem jest zharmonizowanie kontroli państwa portu na wodach państw nadbrzeżnych UE oraz północnego Atlantyku.

Tabela 2. Towarzystwa klasyfikacyjne ocenione przez Agencję

A. Pełne uznanie przez UE	Tonaż (nośność)	% floty	Liczba statków	% floty
Nippon Kaiji Kyokai – NK (JP)	229 740	22.5%	6 086	15.8%
Lloyd's Register of Shipping – LR (UK)	184 790	18.1%	5 501	14.3%
American Bureau of Shipping – ABS (US)	176 430	17.3%	5 648	14.7%
Det Norske Veritas – DNV (NO)	164 780	16.2%	4 055	10.5%
Germanischer Lloyd – GL (DE)	86 510	8.5%	4 899	12.7%
Bureau Veritas – BV (FR)	74 690	7.3%	4 940	12.8%
Korean Register of Shipping – KR (KR)	39 090	3.8%	1 623	4.2%
China Classification Society – CCS (CN)	38 370	3.8%	1 906	4.9%
Russian Register of Ships – RS (RU)	13 510	1.3%	2 573	6.7%
Registro Italiano Navale – RINA (IT)	12 660	1.2%	1 314	3.4%
Suma	1 020 560	100%	38 545	100%
B. Ograniczone uznanie przez UE				
Polski Rejestr Statków – PRS (PL)	1 760	76.2%	237	48.2%
Hellenic Register of Shipping – HRS (EL)	500	21.6%	213	43.4%
Registro Internacional Naval Portuguesa - RINA (PT)	50	2.2%	41	8.4%
Suma	2 310	100%	491	100%

I OBSŁUGI STATKÓW

Przez lata, zgodnie z przepisami dyrektywy 95/21/WE, poszczególne państwa członkowskie miały obowiązek przeprowadzenia inspekcji co najmniej 25 % liczby statków przybywających do ich portów. Po dokonaniu szczegółowego przeglądu tej dyrektywy wprowadzony zostanie nowy reżim kontroli.

Jego kluczowym elementem jest odejście od zobowiązań poszczególnych państw na rzecz zobowiązań regionalnych. Celem nowego reżimu jest przeprowadzanie kontroli każdego statku wpływającego do portów unijnych co najmniej raz do roku oraz poprawa przejrzystości przemysłu morskiego poprzez wskazanie odpowiedzialnych stron zaangażowanych w żeglugę. Istniejąca metoda szeregowania państw bandery i uznanych organizacji uzupełniona zostanie o podobny system dotyczący przedsiębiorstw.

Zmiana w kierunku zobowiązań o charakterze regionalnym zapewni dalszą harmonizację procedur roboczych państw członkowskich i wprowadzi jej wymóg. Harmonizacja umożliwi zoptymalizowanie wykorzystania dostępnych zasobów poprzez zidentyfikowanie statków o złych parametrach w całym regionie, a jednocześnie zmniejszenie obciążenia wynikającego z przeprowadzania nadmiernych ilości kontroli statków o właściwych parametrach.

EMSA otrzymała zadanie utworzenia, wdrożenia i obsługi, w bliskiej współpracy z państwami członkowskimi, bazy danych wspierającej nowy reżim kontroli. System ten zostanie włączony do codziennych działań wszystkich państw portu i stanie się kluczowym elementem właściwego funkcjonowania państw portu w kontekście regionalnym.

Przemysł okrętowy i państwa członkowskie uznały i podkreślają, że w celu umożliwienia spójnego funkcjonowania tej strategii niezbędna jest właściwie wyszkolona i wykwalifikowana kadra portowa. Sukces jednolitego reżimu będzie możliwy dzięki dalszej harmonizacji kryteriów inspekcji, procedur sprawozdawczości i zasad szkoleniowych. Agencja organizuje niezbędne szkolenie w zakresie procedur kontroli państwa portu przy użyciu, między innymi, informacji zdobytych podczas wizyt w państwach członkowskich. Stworzenie przez EMSA nowoczesnego narzędzia do nauki na odległość dla urzędników przeprowadzających kontrole państwa portu, zatrudnionych w regionie, ma również na celu dalsze podnoszenie przez nich poziomu kwalifikacji.

Tabela 3. Udział poszczególnych państw portu, które podpisały paryski protokół ustaleń w całości kontroli

Państwo portu MoU	Pojedyncze statki	Kontrole	Kontrole z zaobserwowanymi brakami	Zatrzymania	Zatrzymanie związane z brakami RO	% kontroli z zaobserwowanymi brakami	% zatrzymań	% statków poddanych indywidualnej kontroli (zobowiązanie 25 %)	% kontroli w całości MoU
BE	5246	1481	843	70	17	56.92	4.73	28.23	6.01
BG	1362	528	397	30	5	75.19	5.68	38.77	2.14
CA	1739	553	208	23	7	37.61	4.16	31.80	2.24
HR	1490	401	289	33	4	72.07	8.23	26.91	1.63
CY	1059	329	212	55	4	64.44	16.72	31.07	1.33
DK	2436	659	314	23	2	47.65	3.49	27.05	2.67
EE	1571	383	125	4	0	32.64	1.04	24.38	1.55
FI	1332	492	138	3	0	28.05	0.61	36.94	2.00
FR	5889	1780	1087	91	5	61.07	5.11	30.23	7.22
DE	5427	1403	784	47	6	55.88	3.35	25.85	5.69
EL	3075	1003	439	45	12	43.77	4.49	32.62	4.07
IS	382	103	33	1	0	32.04	0.97	26.28	0.42
IE	1390	435	202	30	4	46.44	6.90	31.29	1.76
IT	6567	1929	1270	212	30	65.84	10.99	29.37	7.83
LV	1864	515	229	5	0	44.47	0.97	27.63	2.09
LT	1406	441	325	9	0	73.70	2.04	31.37	1.79
MT	817	294	223	21	4	75.85	7.14	35.99	1.19
NL	5820	1633	873	41	2	53.46	2.51	28.06	6.63
NO	2343	734	269	22	4	36.65	3.00	31.33	2.98
PL	2343	789	447	33	1	56.65	4.18	33.67	3.20
PT	2684	986	529	39	8	53.65	3.96	36.74	4.00
RO	1907	1101	811	31	3	73.66	2.82	57.73	4.47
RU	3325	1470	953	54	7	64.83	3.67	44.21	5.96
SL	779	298	113	53	14	37.92	17.79	38.25	1.21
ES	6608	2324	1620	165	24	69.71	7.10	35.17	9.43
SE	2686	763	262	9	0	34.34	1.18	28.41	3.10
UK	6478	1820	1327	71	11	72.91	3.90	28.10	7.38
Suma	78025	24647	14322	1220	174	58.11	4.95	31.59	100.00

Źródło: Paryski protokół ustaleń, dane za 2007 r.

W 2007 r. EMSA przedstawiła inspektorom z obszaru MoU „Rulecheck” – narzędzie elektroniczne umożliwiające szybkie odwołanie się do najbardziej aktualnych wersji wszystkich przepisów międzynarodowych dotyczących bezpieczeństwa morskiego, pracy na statkach oraz procedur MoU. Ponieważ zasady rządzące bezpieczeństwem na morzu są liczne i złożone, dostępność elektronicznej wyszukiwarki przepisów, zainstalowanej na laptopach inspektorów, w znaczny sposób ułatwiła ich pracę.

Skuteczność systemu kontroli państwa portu jest stale monitorowana przez Agencję. Rezultaty przeprowadzanych przez nią analiz wdrażane są w systemach szkolenia i mogą prowadzić do zmian w procedurach lub ustanowienia nowych przepisów.



PRAWIDŁOWE



Szacuje się, że przyczyną ok. 80 % wypadków na morzu jest błąd ludzki.

Szczególnym przykładem jest podejmowanie złych decyzji przez osoby na mostku, zwłaszcza w trudnych warunkach nawigacyjnych lub pogodowych. Błędy takie mogą być również skutkiem nieprawidłowego funkcjonowania silników lub innych urządzeń, pogorszonego dodatkowo brakiem umiejętności szybkiej naprawy sytuacji przez załogę wskutek niewystarczającego szkolenia. Dlatego też istotne jest, by marynarze byli szkoleni zgodnie z najwyższymi standardami.



Około 75 % marynarzy pływających na statkach zarejestrowanych w Unii Europejskiej pochodzi spoza UE; marynarze ci szkoleni byli w pozaunijnych instytucjach szkoleniowych w ponad 50 krajach. Wskutek tego trudno jest ocenić jakość ich wykształcenia, szkolenia i kwalifikacji. Aby umożliwić skuteczne monitorowanie tej sytuacji, Międzynarodowa konwencja IMO o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (Konwencja STCW) daje państwom rejestrującym statki możliwość weryfikowania sposobu wdrażania międzynarodowych standardów przez kraje szkolące marynarzy, którzy służą następnie na tych statkach.



W przeszłości każde państwo członkowskie UE musiało osobno przeprowadzać ocenę systemów kształcenia i szkolenia marynarzy w państwach



SZKOLENIE MARYNARZY

spoza UE. W celu uniknięcia powielania się inspekcji uznano, że działania takie należy podejmować centralnie. Zadanie to zlecono Komisji Europejskiej, która oddelegowała Agencję do wykonania prac technicznych. Zlecenie takich działań jednemu organowi unijnemu powoduje powstanie wartości dodanej dzięki powstaniu ekonomii skali i zagwarantowaniu spójnego podejścia w przypadku wszystkich ocen.

Inspektorzy EMSA co pięć lat przeprowadzają ocenę systemu kształcenia każdego państwa pozaunijnego, z którego pochodzą marynarze pracujący na statkach zarejestrowanych w UE. W praktyce – przy wykorzystaniu ograniczonych środków – oznacza to przeprowadzanie kontroli co najmniej 35 instytucji w sześciu-ośmiu państwach rocznie.

Na własnym terenie EMSA rozpoczęła wizyty w państwach członkowskich UE w 2007 roku w celu zweryfikowania sposobów wdrażania zobowiązań na tym obszarze. Tak samo jak w przypadku państw spoza UE wizyty w państwach członkowskich UE obejmują inspekcje administracji morskiej oraz wybranych instytucji kształcenia i szkolenia morskiego, które kontrolowane są w cyklu pięcioletnim.

Wnioski z inspekcji przekazywane są właściwym władzom krajowym oraz Komisji Europejskiej, która ma moc prawną zażądania w stosownych przypadkach działań naprawczych.



ZWALCZANIE ZANIECZYSZCZENIA

Katastrofy związane z zanieczyszczeniami olejowymi mogą wydarzyć się ponownie w przyszłości, przynosząc poważne skutki dla środowiska, gospodarki lokalnej i rybołówstwa.

Wzrost eksploatacji zbiornikowców – częściowo związany ze wzrostem eksportu ropy i jej pochodnych – przyczynia się do zwiększenia poziomu ryzyka. Z finansowego punktu widzenia należy również wziąć pod uwagę, że operacje oczyszczania są kosztowne. Na zwalczanie skutków samych tylko katastrof zbiornikowców Erika i Prestige wydano sporo ponad 1 mld EUR.

Poważne skutki finansowe i środowiskowe dużych wycieków ze zbiornikowców można znacząco zmniejszyć usuwając ropę i jej pochodne z morza zanim dotrą do brzegów. Jednakże katastrofa zbiornikowca Prestige w 2002 r. pokazała wyraźnie, że w Europie nie ma wystarczającej liczby statków ratowniczych przystosowanych do działań przy zanieczyszczeniach, które mogłyby skutecznie likwidować skutki poważnych wycieków.

Rysunek 1. Poważne wypadki związane z zanieczyszczeniami na wodach europejskich w latach 2004-2008



Źródło: Baza danych EMSA Marinfo / Jednostka wywiadowcza Lloyds Marine.

W takim kontekście Agencji przydzielono zadanie stworzenia sieci statków, wyposażenia i innych zasobów mających pomóc państwom członkowskim w zwalczaniu zanieczyszczeń morza spowodowanych przez statki. W oparciu o Plan działań w zakresie gotowości do zwalczania zanieczyszczeń olejami oraz do reagowania na zanieczyszczenia Agencja zawiera umowy ze statkami handlowymi, które mogą w krótkim czasie – zazwyczaj w ciągu 24 godzin – zostać przekształcone w statki usuwające rozlewy olejowe wyposażone w najnowocześniejszy sprzęt. Statki te realizują zasadniczo inne codzienne działania, mają jednakże możliwość szybkiego załadunku wyposażenia i szybkiego reagowania na wycieki w razie potrzeby.

ROPA I PRODUKTAMI

Rysunek 2. Statki Agencji do zwalczania rozlewów zdolne do natychmiastowego podjęcia zadań – lokalizacja zapasów i statków



Statki zakontraktowane przez Agencję są dużymi statkami i mają wspierać potencjał reagowania na poziomie krajowym – zazwyczaj o wydajności rzędu ok. 500 m³ – w przypadku zaistnienia poważnego wypadku.

Agencja oferuje tę usługę od 2006 r., zaś od 2009 r. wszechstronna flota będących w pogotowiu statków do reagowania na rozlewy (Oil Spill Recovery Vessels – OSRV) dostępna jest na wszystkich ważniejszych obszarach morskich UE, od Morza Bałtyckiego po Morze Czarne i obejmuje statki dostępne w większości części Morza Śródziemnego, Oceanu Atlantyckiego i Morza Północnego. Agencja będzie nadal oferować tę usługę oraz optymalizować w najbliższych latach w miarę potrzeby konfigurację statków i ich lokalizację.

Więcej informacji na temat specyfikacji technicznej statków oraz lokalizacji zapasów znajduje się na rysunku 2 i w tabeli 4.

W celu zapewnienia gotowości statków i ich załóg do reagowania na poważne wypadki związane z zanieczyszczeniami EMSA bierze udział w regularnych próbnym alarmach i ćwiczeniach organizowanych w ramach porozumień regionalnych dotyczących reagowania na zanieczyszczenia z państwami partnerskimi będącymi członkami HELCOM, REMPEC i innych porozumień.

REAKCJA NA ZANIECZYSZCZENIA

Tabela 4. Zdolne do natychmiastowego podjęcia działań statki EMSA do zwalczania rozlewów oraz ich specyfikacje techniczne (2009)

Nazwa	Typ	Obszar operacyjny i wyposażenie	Pojemność zbiornika (m3)
<i>OW Copenhagen</i>	Bunkierka/zbiornikowiec	Copenhagen & Skagen (DK)	4360
<i>OW Aalborg</i>	Bunkierka/zbiornikowiec	Copenhagen & Skagen (DK)	4360
<i>Aktea OSRV</i>	Zbiornikowiec na ropę i jej pochodne	Piraeus (EL)	3000
<i>Forth Fisher</i>	Zbiornikowiec	Cobh (IE)	4754
<i>Galway Fisher</i>	Zbiornikowiec	Cobh (IE)	4754
<i>Mersey Fisher</i>	Zbiornikowiec	Cobh (IE)	5028
<i>Salina Bay</i>	Bunkierka/zbiornikowiec	La Spezia (IT)	2800
<i>Mistra Bay</i>	Bunkierka/zbiornikowiec	Valetta (MT)	1805
<i>Santa Maria</i>	Bunkierka/zbiornikowiec	Valetta (MT)	2421
<i>Galp Marine</i>	Bunkierka/zbiornikowiec	Sines (PT)	3023
<i>Bahia Tres</i>	Bunkierka/zbiornikowiec	Algeciras (ES)	7413
<i>Bahia Uno</i>	Bunkierka/zbiornikowiec	Algeciras (ES)	3800
<i>GSP Orion</i>	Serwisowiec	Constanta (RO)	1334
<i>Ria de Vigo</i>	Serwisowiec	Vigo (ES)	1522
<i>Interballast III</i>	Pogłębiarka	Ostend (BE)	1886
<i>DC Vlaanderen-3000</i>	Pogłębiarka	Ostend (BE)	2744





Na samym początku ustalono również, że konieczne jest wdrożenie oceny ryzyka i dalszych działań Agencji w celu zajęcia się zanieczyszczeniami na morzu innymi niż zanieczyszczenia olejowe.

Uzyskanie precyzyjnych informacji na temat sposobów usuwania innych zanieczyszczeń, takich jak substancje niebezpieczne i szkodliwe (HNS) jest trudne i wymaga zaangażowania specjalistów z dziedziny chemii.

Działania takie identyfikowane są w ramach Planu działań w zakresie gotowości do zwalczania zanieczyszczeń substancjami niebezpiecznymi i szkodliwymi oraz do reagowania na zanieczyszczenia i są regularnie wdrażane.

MAR-ICE

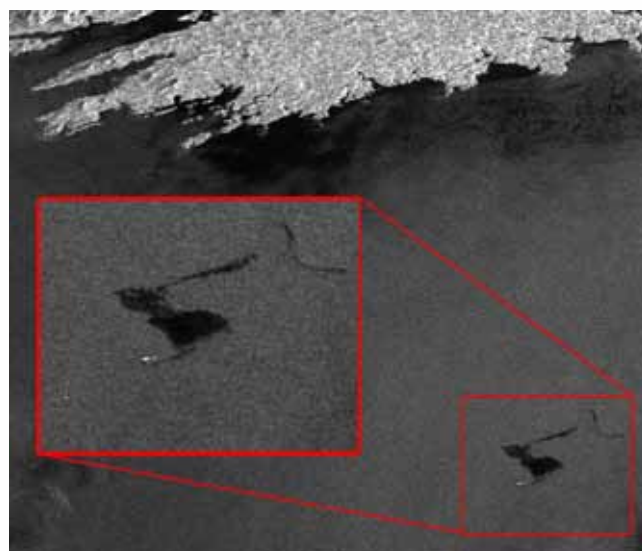
W celu usprawnienia przepływu w Europie informacji dotyczących wypadków morskich związanych z zanieczyszczeniami chemikaliami, we współpracy z sektorem przemysłu chemicznego utworzono sieć MAR-ICE. MAR-ICE to skrótowa nazwa Morskiej Sieci Interwencji w Zagrożeniach Chemicznych (Marine Intervention in Chemical Emergencies Network). Rozpoczęła ona swoją działalność na początku 2009 r. i świadczy usługi informacyjne wszystkim państwom członkowskim UE oraz państwom nadbrzeżnym EFTA w celu umożliwienia podejmowania interwencji w sytuacjach zagrożeń o charakterze chemicznym.

CleanSeaNet

Większość rozlewów występuje gdy zbiornikowce i inne statki czyszczą zbiorniki ropy i jej pochodnych na morzu. Usługą mającą służyć wsparciu państw członkowskich w walce z zanieczyszczeniami jest stworzony w 2007 r. przez Agencję system CleanSeaNet – system nadzoru satelitarnego wykrywający plamy ropy i produktów ropopochodnych. Taka praktyka jest nielegalna, jednakże trudno było ją wykryć, a w konsekwencji – ścigać.

Większość rozlewów występuje gdy zbiornikowce i inne statki czyszczą zbiorniki ropy i jej pochodnych na morzu. Usługą mającą służyć wsparciu państw członkowskich w walce z zanieczyszczeniami jest stworzony w 2007 r. przez Agencję system CleanSeaNet – system nadzoru satelitarnego wykrywający plamy ropy i produktów ropopochodnych. Praktyka pozbywania się odpadów olejowych na morzu jest nielegalna, jednakże trudno było ją wykryć, a w konsekwencji – ścigać.

Rysunek 3. Obraz CleanSeaNet pokazujący wyciek ropy przy brzegach Irlandii



CleanSeaNet odgrywa również rolę przy monitorowaniu przypadkowych zanieczyszczeń oraz wspieraniu reagowania na wystąpienie poważnych wydarzeń. System został dodatkowo wzbogacony o nowe funkcje umożliwiające wymianę informacji i zwiększanie jego funkcjonalności dzięki wykorzystaniu danych z istniejących systemów wykorzystywanych przez Agencję. Dodano informacje z monitoringu ruchu morskiego (zobacz poniżej) i dzięki temu oraz dzięki dodaniu informacji pogodowych i oceanograficznych oraz danych z satelity radiolokacyjnego CleanSeaNet uzyskano wyraźniejszy i bardziej szczegółowy obraz. Umożliwia to państwom członkowskim uzyskanie z jednego źródła szeroko zakrojonych informacji przydatnych w działaniach zwalczania zanieczyszczeń oraz w precyzyjnym identyfikowaniu podmiotu zanieczyszczającego.

Agencja jest jedynym źródłem, z którego Komisja Europejska i państwa członkowskie mogą uzyskać obrazy, dane i inne informacje przydatne w podejmowaniu działań reagowania na zanieczyszczenia obszarów morskich na poziomie unijnym. Agencja promuje również współpracę, oferuje szkolenia oraz rozpowszechnia wiedzę i najlepsze praktyki działań na morzu. Celem EMSA jest przyczynianie się w znaczącym stopniu do ochrony całej linii brzegowej Unii Europejskiej przed przypadkowymi i celowymi wyciekami ropy, jej pochodnych i innych zanieczyszczeń.

POPRAWA SYSTEMU MONITOROWANIA



W każdym dowolnym momencie na wodach europejskich znajduje się ponad 20 000 statków handlowych.

Kiedy wydarzyła się katastrofa zbiornikowca Erika w 1999 r., nie były znane dokładne dane dotyczące wielkości przewożonego przez niego ładunku. W sytuacji, kiedy tak wiele statków dokonuje załadunków i wyładunków w portach europejskich, informacje na temat ładunków, rejestrów bezpieczeństwa statków i portów docelowych mają kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa na morzu, ochrony środowiska morskiego oraz dla podmiotów gospodarczych. Z tych informacji korzystają liczne podmioty na poziomie lokalnym i krajowym. Wymiana takich informacji jest niejednokrotnie trudna, ponieważ organy takie jak władze portowe na różne sposoby segregują, przechowują i przekazują dane, zaś ich systemy informatyczne mogą być niekompatybilne. Informacje przekazuje się na różne sposoby, często faksem, telefonicznie lub pocztą elektroniczną.

Dlatego też od 2002 r. państwa członkowskie i Komisja Europejska pracują wspólnie nad stworzeniem rozwiązania problemów z wymianą informacji oraz nad wdrożeniem dyrektywy 2002/59/WE ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (VTMIS). Skutkiem tych działań było powołanie europejskiej sieci SafeSeaNet, zarządzanej przez EMSA, harmonizującej sposoby wymiany informacji na tematy związane z żeglugą morską.

SafeSeaNet wiąże ze sobą dużą liczbę władz morskich z całej Europy. Informacje zawarte w przekazywanych wiadomościach pochodzą z różnych źródeł lokalnych określanych jako lokalne właściwe organy, takich jak stacje nadbrzeżne i władze portowe. Informacje te są przekazywane w czasie rzeczywistym organom publicznym w całej Europie. Unia Europejska posiada najdokładniej kontrolowaną linię brzegową dzięki stacjom odbiorczym systemu automatycznej identyfikacji (AIS) cały czas odbierającym sygnały od przepływających statków. Agencja współpracuje z państwami członkowskimi dążąc do poprawy zasięgu odbioru tych stacji w celu osiągnięcia całkowitego pokrycia obszarów morskich otaczających Europę.

Bardziej precyzyjne systemy monitorowania statków zapobiegą zanieczyszczeniom dzięki

RUCHU MORSKIEGO

wczesnemu wykrywaniu statków stanowiących zagrożenie. SafeSeaNet może dostarczać raporty dotyczące działań statku (wypadki, zanieczyszczenia, naruszenie zasad nawigacji itp.) lub szczegółowe informacje na temat przewożonych niebezpiecznych substancji. Wiedza o tym, dokąd statek płynie, i jaki ładunek przewozi, skróci czas reagowania na ewentualny wypadek. SafeSeaNet usprawnia również proces przekazywania informacji na temat ładunków i pozycji w portach i na pokładach statków, co zmniejsza obciążenie pracą i koszty.

W 2009 r. rozpoczną się wizyty kontrolne we wszystkich nadbrzeżnych państwach członkowskich – w tym we właściwych organach krajowych, portach handlowych i stacjach nadbrzeżnych monitorujących ruch morski – mające na celu ustanowienie nowego poziomu kontroli statków transportujących towary niebezpieczne i zanieczyszczające po morzach wokół Europy.

Śledzenie statków poza wodami europejskimi

Międzynarodowa Organizacja Morska przyjęła decyzję o utworzeniu systemu udzielającego informacji na temat statków żeglujących w dowolnym miejscu na świecie dla celów bezpieczeństwa, ochrony, poszukiwań i ratownictwa oraz ochrony środowiska. System dalekosiężnej identyfikacji i śledzenia statków (LRIT) ma na celu dostarczanie informacji o każdym statku co najmniej co sześć godzin. Wszystkie państwa bandery, w tym unijne państwa bandery, mają obowiązek przedstawiania takich raportów w odniesieniu do statków pływających pod ich banderą. Na mocy rezolucji Rady z października 2007 r. EMSA tworzy obecnie w imieniu wszystkich europejskich państw bandery centrum danych, które będzie przekazywać informacje LRIT wszystkim uczestniczącym w nim państwom członkowskim i podawać je innym centrom danych na całym świecie na ich wniosek. Unijne Centrum Danych LRIT, które zacznie działać w połowie 2009 r. będzie największym centrum danych w całym międzynarodowym systemie LRIT – będzie śledzić ok. 10 000 statków generujących co najmniej 40 000 raportów o pozycjach dziennie. Oprócz działań związanych ze śledzeniem statków pływających pod banderami unijnymi zadaniem Unijnego Centrum Danych LRIT będzie przekazywanie państwom członkowskim na ich wniosek informacji LRIT na temat dowolnego statku pływającego pod banderą kraju trzeciego zmierzającego na wody unijne lub po nich płynącego.

Integrowanie morskich systemów nadzoru

Systemy takie są realizacją zadania Agencji

Rysunek 4. Centrum Danych LRIT



polegającego na gromadzeniu i rozpowszechnianiu coraz większej ilości informacji z różnych źródeł. Od 2009 r. EMSA będzie integrować te systemy, tak aby dostarczać państwom członkowskim i Komisji Europejskiej wszechstronny obraz ruchu statków w UE.

Powiązane zostaną informacje o krótkim i długim zasięgu. Informacje na temat statków, ładunków statków, wyników kontroli itp. zawarte w różnych bazach danych zostaną zebrane w jednym miejscu. Informacje na temat potencjalnych nielegalnych zrzutów ropy i jej pochodnych pochodzące z systemu CleanSeaNet – europejskiego systemu wykrywania rozlewów – połączone zostaną z informacjami na temat ruchu dla tego samego obszaru morskiego pochodzącymi z systemu SafeSeaNet oraz zdjęć satelitarnych przekazywanych w czasie rzeczywistym. Ten ujednolicony system pod ogólną nazwą „służba wsparcia systemów morskich” (Maritime Support Services) ma zacząć działać w trybie ciągłym w drugiej połowie 2009 r. Agencja idzie więc w kierunku zostania głównym dostawcą danych morskich o Unii Europejskiej i dla niej.

Od niebieskiej księgi „Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej”, która była kamieniem węgielnym Agencji, poprzez dziesięcioletnią strategię transportu morskiego i późniejsze inicjatywy w obszarze nadzoru morskiego, Agencja rozwija i będzie nadal rozwijać stosunki robocze z innymi agencjami unijnymi i inicjatywami europejskimi w celu dzielenia się informacjami dotyczącymi statków. W miarę możliwości, Agencja będzie uczestniczyć w ciągłych działaniach mających na celu stworzenie europejskiej sieci nadzoru morskiego; będzie wspierać Komisję wiedzą techniczną zgromadzoną podczas tworzenia systemu SafeSeaNet oraz innych odpowiednich instrumentów morskich; dokona również przeglądu swoich systemów informacji morskich, tak aby umożliwić przekazywanie informacji innym organom i agencjom unijnym w celu realizowania nadzoru morskiego.



PERSPEKTYWY

EMSA jest dość młodą agencją. Pierwsza sześciuosobowa grupa zaczęła pracę dopiero w maju 2003 r. W ciągu pierwszych pięciu lat wykonano znaczną pracę mającą na celu stworzenie organizacji zdolnej do realizacji zadań powierzonych Agencji przez unijnego prawodawcę. Szczególne znaczenie miał rok 2006, ponieważ to wtedy Agencja przeniósła się z Brukseli do Lizbony (Portugalia), która stała się jej siedzibą.

Priorytetem dla Agencji są wszelkie działania mające na celu właściwe wdrażanie prawodawstwa unijnego w obszarze bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniom. Im bliżej roku 2010, tym Agencja jest mocniejsza, zaś jej główne zadania zostały skonsolidowane, a ich zakres poszerzony. Rok 2009 jest tu symbolicznym kamieniem milowym, ponieważ ponad 200 pracowników przeniósło się do stałego budynku w centrum Lizbony zbudowanego specjalnie dla Agencji.

Kluczowym elementem pracy Agencji jest znalezienie rozwiązań dla wspólnych problemów w stałym dialogu ze specjalistami z państw członkowskich, Komisji Europejskiej i – w stosownych przypadkach – przemysłu.

Jest to niezwykle dynamiczny proces, ponieważ nowe państwa członkowskie stają się integralnym uczestnikiem tych działań, zaś zakres tematów, które wymagają wspólnego podejścia na poziomie międzynarodowym i unijnym poszerza się.



NA ROK 2015

Obecnie opracowywanych jest kilka projektów zmian polityki i prawodawstwa w UE, zaś ich przyjęcie w przyszłości będzie miało bezpośredni wpływ na pracę Agencji.

W tej ciągle zmieniającej się sytuacji okres do 2015 r. przyniesie najprawdopodobniej nowe zadania i rozszerzenie zadań już istniejących. EMSA rozwinęła znaczny potencjał w szczególności w obszarze nadzoru morskiego w dziedzinie wzajemnego poszerzania i analizy danych. Agencja staje się w szybkim tempie głównym podmiotem gromadzącym i udostępniającym informacje morskie. Tam, gdzie stykają się ze sobą obszary działań wielu organów i służb zajmujących się bezpieczeństwem morskim, kontrolą graniczną, obroną, rybołówstwem, istnieje zawsze potencjał dalszych zmian, zacieśnienia współpracy i integracji. Pracując razem możemy osiągnąć wspólny cel, jakim jest wysokiej jakości żegluga, bezpieczeństwo mórz i czystość oceanów.

Jak otrzymać publikacje unijne?

Publikacje unijne dostępne są w księgarni UE (<http://bookshop.europa.eu>), gdzie można złożyć zamówienie w wybranej przez siebie agencji sprzedaży. Biuro Publikacji ma sieć agencji sprzedaży na całym świecie. Dane kontaktowe tych agencji uzyskać można wysyłając faks na numer: (352)29 2942758.

Autorzy zdjęć

Pracownicy EMSA, José R. Rodríguez Montero, Pembrokeshire Coast National Park Authority/TivThomas, Marine Photobank/RussianDoors, Flickr Creative Commons/a.o. Mickefi, shaireproductions, enidanc, PembrokeshireDave, SuperlativeRetrospectiveness, Håkan Dahlström, MrHayata.

Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu
Bezpieczna i ekologiczna żegluga w Unii Europejskiej
Luksemburg: Urząd Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich, 2009
20 stron, 21,0x29m, 7 cm

Informacje o EMSA

Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu z siedzibą w Lizbonie jest jedną ze zdecentralizowanych agencji Unii Europejskiej.

Świadczy ona pomoc techniczną Komisji Europejskiej w zakresie tworzenia i wdrażania prawodawstwa wspólnotowego w obszarze bezpieczeństwa na morzu. Dodatkowo odpowiedzialna jest za zadania operacyjne w obszarach reagowania na rozlewy olejowe, monitorowania satelitarnego oraz systemu dalekiego zasięgu do identyfikacji i śledzenia statków.



www.emsa.europa.eu

