

KVALITEETNE LAEVANDUS,  
OHUTUMAD MERED,



PUHTAMAD OOKEANID



# SISUKORD

1 EESSÕNA

2 SISSEJUHATUS

4 KESKKOND

KESKKONNAKAITSE

Tõhus toimetulek laevaheitmetega  
Õhusaaste vähendamine  
Lammutamise kontrolli all hoidmine  
Koolitus ja koostöö

6 LAEVAD JA SADAMAD

PAREM KONTROLL EHITUSE JA  
HOOLDUSE ÜLE

Sadamariigi kontrolli järjepidevus

8 MEREMEHED

PAREMINI KOOLITATUD  
MEREMEHED

10 REOSTUSTÖRJE

VÕITLUS NAFTAREOSTUSEGA

14 LIIKLUS

PAREM LAEVADE JÄLGIMINE JA MERESEIRE

16 KAVAD AASTANI 2015



Palju lisateavet Euroopa Liidu kohta saate internetist Euroopa Liidu portaalist „Europa“ (<http://europa.eu>).  
Kataloogimisandmed on esitatud väljaande lõpus.

Lissabon: Euroopa Meresõiduohutuse Amet, 2009

© Euroopa Meresõiduohutuse Amet, 2009.  
Illustratsioonide autorid on loetletud tagakaane siseküljel.  
Allikale viitamisel on reprodutseerimine lubatud.  
Trükitud Belgias.  
Trükitud valgele kloorivabale paberile.

Tere tulemast tutvuma Euroopa Meresõiduohutuse Ametiga! Käesolev trükis pakub vastuseid järgmistele küsimustele: mis on Euroopa Meresõiduohutuse Amet ehk EMSA? Milleks ta on loodud? Millega ta tegeleb?

Alustuseks vaadeldgem EMSA tegevust üldisemas mereohutuse kontekstis. Isegi uusimat tehnoloogiat kasutades on suurte kaubakoguste ja suure hulga reisijate vedu merel ohtlik tegevus. Lähiminevikus toimunud reisiravlaeva õnnetused (Estonia, Herald of Free Enterprise ja Express Samina) on nõudnud sadade Euroopa Liidu kodanike elu. Tuhanded on saanud vigastada või kaotanud merel pereliikmeid või sõpru. Laevanduses töötamisega kaasneb veelgi suurem risk. Meremehi ähvardab sageli surma või vigastuste oht.

Laevaõnnetused mõjutavad inimeste elu ka teisiti. Aastakümneid on Euroopa rannikuid laastanud reostus, mille on põhjustanud õnnetuste või sihiliku tegevuse tagajärjel laevadelt merre voolanud nafta. Ohtlikud lastid on üha sagedasemad, kusjuures sellist lasti vedavate laevade arv ja suurus kasvab. Kõigele lisaks toimub ELi vetes igal aastal laevadega tuhandeid väiksemaid õnnetusi ja vahejuhtumeid. Kasvava liiklustihedusega vetes on nende probleemide tekitatud otsene ja kaudne majanduslik kahju väga suur.

Merel ei ole ohud midagi uut ning paljud ametiasutused – k.a. Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) ja hilisemal ajal ELi institutsioonid – on nende probleemidega aastaid tegelenud. Meresõiduohutuse küsimused tõusid eriti teravalt päevakorda seoses tankeri Erika uppumisega Prantsusmaa ranniku lähedal 1999. aastal ja tankeri Prestige uppumisega Hispaania ranniku lähedal 2002. aastal. Nende õnnetuste järel otsustati luua asutus, mis annaks ELi otsusetegijatele tehnilist ja täidesaatmisega seotud abi. See asutus peaks lahendama mitmesuguseid hetkel teadaolevaid ja tulevikus esile kerkivaid mereohutusprobleeme.

Sellistel kaalutlustel loodigi 2003. aastal EMSA. Ameti ülesanne on olnud pakkuda Euroopa Komisjonile ja liikmesriikidele teatud olulistest ohutusvaldkondades tehnilist tuge ja nõu ning jälgida ELi õigusaktide rakendamist eri liikmesriikides ning organisatsioonides.

Lisaks on EMSA-le antud praktilisi ülesandeid naftareostuse tõrje, satelliitseire ning laevade kaugtuvastuse ja –seire (LRIT) valdkonnas. Üldeesmärk on aidata oluliselt kaasa ohutuse pidevale paranemisele ELi vetes. Selle saavutamiseks teeb amet koostööd paljude huvigruppidega ning eelkõige Euroopa institutsioonide, liikmesriikide ametiasutuste, rahvusvaheliste organisatsioonide ja merendusettevõtetega.

ELi meretranspordi mahtu arvestades on ameti ülesanne aukartustäratav. ELi 27 liikmesriigil on 1200 kaubasadamat ja 100 000 km pikkune rannajoon. Sadamate kaudu kulgeb 90% ELi väliskaubandusest ja 40% liikmesriikide omavahelisest kaubandusest. Igal aastal läbib ELi sadamaid 400 miljonit reisijat. Samal ajal suureneb pidevalt tankerite arv ja nendega veetakse üha suuremas koguses naftat ja muid ohtlikke aineid, muu hulgas Vahemere, Läänemere, Musta mere ja Põhja-Jäämere tundlikel aladel.

Käesolev trükis tutvustab lühidalt EMSA tööd, andes ülevaate ameti kõige olulisematest ülesannetest ja tegevussuundadest. Loomulikult ei ole see ülevaade ammendav ega kirjelda kõiki ülesandeid. Põhjalikumat teavet EMSA tegevuse kohta pakub ameti kodulehekülj (www.emsa.europa.eu).



# SISSEJUHATUS

Viimaste aastate globaliseerumine on suurendanud maailmakaubandust, mis omakorda on märgatavalt laiendanud laevandust. Mida enam veeliiklus sageneb, seda enam on vaja jälgida meresõiduohutust.

Vaatamata majanduslangusele veab praegusel ajal rohkem laevu enam kaupu, kui viimase 20 aasta jooksul. Vajadus tarnida kaupu ülemaailmsel turul on andnud rohkem tööd olemasolevatele laevadele ning suurendanud ka nõudlust uute laevade ja väljaõppinud meeskondade järele. 2008. aastal külastas Euroopa sadamaid 22 752 kaubalaeva, mis on 3,9% rohkem kui 2007. aastal. Euroopa vetes seilavad laevad teostasid 2008. aastal 694 500 sadamakülastust (5,8% rohkem kui 2007. aastal).

Kuna 80% maailma kaubavahetusest toimub meritsi, on meretransport rahvusvahelise kaubanduse selgroog. Euroopa Liidu kui maailma tähtsaima ekspordija ja suuruselt teise importija jaoks tagab laevandus transporditeenused Euroopa ning kogu ülejäänud maailma vahel ja kolmandate riikide vahel kõikjal maailmas. Euroopa veetranspordi sektoris töötab hinnanguliselt üle kolme miljoni inimese, sektori käive on ligikaudu 200 miljardit eurot ja lisaväärtus kokku ligikaudu 100 miljardit eurot.

Olgugi, et ELi veed on nüüd üldiselt ohutumad kui minevikus, toimub igal aastal siiski sadu õnnetusi ja vahejuhtumeid (tabel 1). Õnnetusjuhtumite arvu vähendamiseks ja meresõiduohutuse suurendamiseks on vaja õnnetustest koheselt õppust võtta. Registreeritud õnnetuste arv on viimase paari aasta jooksul pidevalt kasvanud, peegeldades laevade arvu kasvu ja tihenenud liiklust. Lisaks kehvadele ilmaoludele nähakse tänapäeval suurema osa õnnetuste põhjusena inimfaktorit, nagu ebapiisav väljaõpe, ebapiisav mehitatus ja meeskonna väsimus. Nende probleemidega tegelevad meresõiduohutuse eest vastutajad. Samuti on mured kliimamuutuste, merekeskkonna ja julgeolekuohtude pärast poliitiliste küsimustena merendusvaldkonna seadusandjate päevakorras üle kogu maailma.

Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO, [www.imo.org](http://www.imo.org)) on ülemaailmne seadusandja. IMO on Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni asutus, mille liikmete hulka kuulub 168 riiki ja mille eesmärk on kindlaks määrata parim viis, millega tagada ohutu, turvaline ja puhas laevandus selle tööstusharu ülemaailmse konkurentsi tingimustes. Iga riik esindab oma huve, seistes oma kaubalaevastiku huvide eest, ning neid nimetatakse üldiselt „lipuriikideks“. Kõik ELi liikmesriigid on esindatud IMOs, mille peakorter asub Londonis. IMO kehtestab reeglid, mis määravad ära, kuidas laevu tuleb ehitada, hooldada, käitada, mehitada ning lõpuks jäätmena kõrvaldada.

ELi tasemel on Euroopa Komisjon aktiivne IMO poolt vastuvõetud rahvusvaheliste eeskirjade kujundamisel siduvateks ning jõustatavateks õigusaktideks. See näitab, et Euroopa Komisjon ja ELi liikmesriigid võtavad meresõiduohutust väga tõsiselt. Lisaks sellele, et tagatakse laevade ehitamine, hooldamine ning käitamine kooskõlas rahvusvaheliste nõuetega, on merenduse valdkonnas oluline teema ka keskkonnakaitse. Suundumused reisijate- ja kaubaveos ning kuhjuvad tõendid kaasnevate keskkonnoahtude kohta ning üha muutuvad tavad merendussektoris on olnud tõukejõuks ülivajalikele algatustele, et vähendada mitmesuguseid laevadelt pärinevaid saasteliike ja heiteid.

Mitmed meresõiduohutuse algatused on viimastel aastatel aidanud kaasa juhuslikult põhjustatud naftareostuse märgatavale vähenemisele nii ELi vetes kui ka lähiumbruses. Sellele vaatamata on hinnanguliselt 80% laevadelt pärinevast kogureostusest põhjustatud käitusheidetest. Sellise reostuse moodustavad vanaõlid või tankide puhastamise käigus tekkivad jäägid. Sageli on sellised heited sihilikud ning vastuolus rahvusvaheliste eeskirjadega. Kunagi ei tohi unustada ka järjekordse suurõnnetuse võimalikkust.

Alates asutamisest 2003. aastal on EMSA tööks olnud ennetamine, jõustamine ja tõrje. Selleks hindab EMSA ELi õigusnormide praktilist rakendamist ja mõju. Samuti annab ta Euroopa Komisjonile ning ELi liikmesriikidele vajalikku abi ja oskusteavet ühenduse õigusaktide nõuetekohaseks kohaldamiseks kõigis meresõiduohutuse valdkondades.

EMSA nõustab komisjoni ja ELi liikmesriike uute õigusaktide ettevalmistamise käigus mitmesugustes meresõiduohutusega seotud tehnilistes küsimustes. Ta aitab kaasa ka ELi liikmesriikide seisukohtade kooskõlastamisele IMO arutusel olevates küsimustes. Kui uus meresõiduohutus ja –turvalisust käsitlev õigusakt on heaks kiidetud, abistab EMSA Euroopa Komisjoni rahvusvaheliste ja ELi õigusaktide täitmise järelevalvet, kontrollides, kuidas nõudeid praktikas ellu viiakse.

Tabel 1. Õnnetused ja reostus Euroopa vetes 2004-2008 registreeritud laevaõnnetuste koguarv

Aasta	2004	2005	2006	2007	2008	Kogu-summa
Registreeritud õnnetuste koguarv	593	659	740	990	1037	<b>4019</b>
sh <b>rasked</b> õnnetused	194	233	319	471	360	<b>1577</b>
sh reostust põhjustanud	30	21	19	24	36	<b>130</b>

Allikas: EMSA Marinfo andmebaas / Lloyds'i mereteabeüksus.

Ohutuse ja turvalisuse tagamiseks suureneb vajadus jälgida täpselt laevade liikumist Euroopa vetes ja ühendada eri teabesüsteemid. Vajatakse üksikasjalikke andmeid laevade liikumise, lasti, nende valdajate huvide, meeskonna jms kohta, et optimeerida liiklust, võimaldada õnnetuse korral kiiret reageerimist ja takistada terroriakte. EMSA-l on põhiroll eri teabesüsteemide integreerimisel, tehes tihedat koostööd liikmesriikide ametiasutustega.

Laevadelt pärineva reostusega võitlemiseks on EMSA-le antud pädevus korraldada naftareostuse tõrjet ja laevade järelevalvet. Sihiliku reostuse korral saab EMSA reostaja satelliitpiltide abil tuvastada ja teavitada asjaomast liikmesriiki, võimaldamaks kindlakstehtud laevaomaniku suhtes rakendade vajalikke meetmeid. Ulatusliku naftareostuse puhuks on EMSA loonud naftareostuse tõrje laevastiku, mis on väga kiiresti valmis abistama liikmesriikide laevu, et koguda nafta kokku enne rannikule jõudmist ja hoida ära veelgi suurem keskkonnakahju.





# KESKKONNAKAITSE

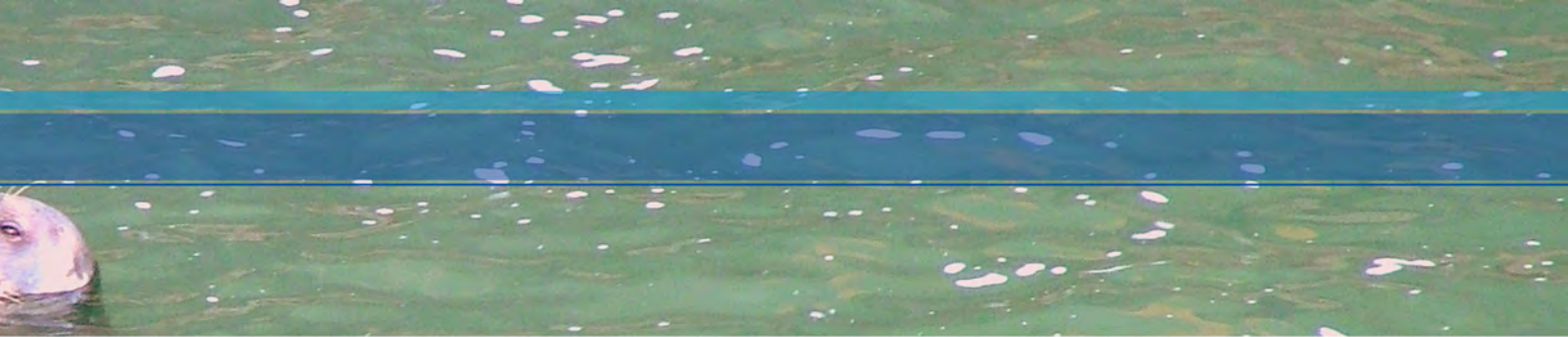


## Tõhus toimetulek laevaheitmetega

ELi sadamaid külastab väga palju laevu ja lisaks sõidab palju laevu ELi vetest läbi või lähedalt mööda. Kõigil neil on valida, kas vabaneda heitmetest ja lastijäätmetest sadamarajatistes või heita need ebaseaduslikult merre. Tegelikult tehakse pidevalt nii üht kui ka teist ning tagajärjed võivad olla merekeskkonna jaoks rängad. Eriti puudutab see selliseid poolsuletud merealaseid nagu Läänemeri, Vahemeri ja Must meri.

Tagamaks selliste heitmete üleandmise laevadelt ettenähtud sadamarajatistele, tuleb vaadata rajatiste ligipääsetavust ja sobivust ning nende kasutamise kulusid laevaomanikele ja operaatoritele. Jõupingutusi, millega julgustada sadamaid ehitama sobivaid ja mõistliku hinnatasemega rajatiseid, toetavad direktiiv 2000/59/EÜ ja IMO merereostuse vältimise (MARPOLi) konventsioon. Liikmesriikidele on antud suur otsustamisvabadus, kuidas nõuete täitmine tegelikult saavutada. EMSA inspektorid külastavad liikmesriikide ametiasutusi, sadamaid ja isegi laevu, et koguda võimalikult täpseid andmeid selle kohta, kuidas laevaheitmeid ning lastijäätmeid tegelikult käideldakse.

Samal ajal kontrollkäikudega selgitatakse välja ja analüüsitakse konkreetseid valupunkte ning häid tavasid ning teavitatakse neist uuringute ja seminaride kaudu. Nende paralleelsete tegevuste abil saadakse laevaheitmete tegelikust käitlemisest üha täpsem ülevaade, mis võimaldab kavandada tõhusamaid strateegiaid jäätmete ebaseaduslikust merreheitmisest tuleneva reostuse vähendamiseks ja vältimiseks. Näiteks on EMSA hiljuti käsitlenud liikmesriikide sadamates rakendatavaid tasusüsteeme seoses keskkonnasõbralike nn roheliste laevadega, mida võib ELi sadamates soodsamalt kohelda.



### Õhusaaste vähendamine

Mereliikluse kasv tähendab ühtlasi laevadelt lähtuva õhusaaste suurenemist. See on probleem sadamalinnades, kus laevadelt lähtuv õhusaaste on sageli peamine õhu saastumise põhjus. Laevadelt õhku paisatud saasteained võivad levida ka sadade kilomeetrite kaugusele ja suurendada õhukvaliteedi probleeme sisemaal. Samal ajal väheneb õhusaaste maismaal asuvatest allikatest, sest sõidukite, tööstusrajatiste ja kütustega seotud meetmed hakkavad mõju avaldama. Sageli väga kulukad meetmed saasteainete õhkuheite vähendamiseks maismaal peaksid käima käsikäes samasuguste jõupingutustega merel.

Laevades kasutatavatele kütustele on nüüd teatavad nõuded kehtestatud. Direktiiviga 2005/33/EÜ (koosmõjus IMO MARPOLi konventsiooniga) on kehtestatud laevakütuste väävlisisalduse piirnormid, samuti kütuseproovide võtmise meetodid ja analüüsitulemuste esitamise nõuded. EMSA hindab nimetatud meetmete mõju ja aitab seda suurendada meetmete tegelikku toimimist uurides, näiteks kontrollib ta laevakütuse kvaliteeti asjakohastes ELi sadamates ning laevade pardal. Koos liikmesriikide pädevate asutustega korraldatakse regulaarselt seminare, et teha kindlaks nii edusammud kui ka probleemid laevamootorite väävli- ja lämmastikuoksiidide heidet käsitlevate eeskirjade rakendamisel.

Laevanduse peamine väljakutse lähiaastatel on laevade kasvahoonegaaside heite vähendamine. Seda valdkonda reguleerivaid õigusnorme veel ei ole, kuid EMSA-l on palutud komisjoni mitmel moel abistada, näiteks laevade liikumise ja heidete kohta üksikasjalike andmete kogumisel, et saada parem ülevaade CO<sub>2</sub> heite olukorrast. Andmed võetakse aluseks tulevaste rahvusvaheliste või Euroopa Liidu õigusaktide koostamisel selles valdkonnas.

ELi poliitikavaldkondade raames on tehtud veel algatusi, mis käsitlevad laevavärvide valdkonda (veeorganismide nakke tõrjevahendid), ballastvee käitlemist, saastekahjuga seotud vastutust ja hüvitisi ning laevade keskkonnoohutut lammutamist. Kõigis neis valdkondades on EMSA tegevus aidanud kujundada ELi lähenemisviisi kõnealustele keskkonnoohtudele.

### Lammutamise kontrolli all hoidmine: hällist hauani

Laevad, mille tööiga lõpeb, lammutatakse, et taaskasutada nende põhikomponenti - terast. See protsess võimaldab väärtuslikud materjalid ringlusse võtta ja aitab kaasa tegevlaevastiku uuendamisele ning seega tõhusale ja ohutule transpordile. Kuid kasutuselt kõrvaldatud laevad sisaldavad suurtes kogustes ohtlikke aineid ja seega nõuab laevade lammutamine järelevalvet. See, kuidas lammutamise käigus vabanetakse ohtlikest ainetest valmistab rahvusvahelisel tasandil üha suuremat muret. Viimastel aastatel on palju kritiseeritud keskkonna- ja töötingimusi Lõuna-Aasia nn lammutamisrandadel, kuhu jõuab suurem osa kasutusest kõrvaldatud laevadest. Tempo, millega laevu kasutamisest kõrvaldatakse, arvatavasti tõuseb edaspidi märkimisväärselt ühelt poolt turutingimuste halvenemise ja teiselt poolt ohutusnõuete pideva karmistumise tõttu, nagu ühekordse põhjaga tankerite järkjärgulise kasutusest kõrvaldamise tähtaeg 2010. aastal.

Laevalammutusrajatistega seotud keskkonna-, tervishoiu- ja ohutusküsimuste reguleerimise ergutamiseks kogub EMSA tehnilist oskusteavet näiteks nimetatud rajatiste sertifitseerimise võimaluste ja nõuete kohta, et aidata kaasa laevade lammutamise ELi strateegia ja samuti selles valdkonnas kavandatud IMO konventsiooni väljatöötamisele.

### Koolitus ja koostöö

EMSA-l on põhjalik meresõiduohutust käsitlev koolitus- ja koostööprogramm, mille eesmärk on parandada teadmisi ELi meresõiduohutuse õigusnormidest. Koolitust pakutakse peamiselt ELi / EMP liikmesriikide merendusvaldkonna ametnikele. Koolitusprogramm, mis kavandatakse igaks aastaks koostöös liikmesriikidega, sisaldab praegu rohkem kui 20 seminari, õppust ja ekspertide külastust aastas. Amet pakub koolitust ja toetust ka ELi kandidaatriikidele ning võimalikele kandidaatriikidele.



# PAREM KONTROLL E HITUSE JA

Laevade ehitamise ning hoolduse uusimatele ohutusnõuetele vastavuse tagamiseks tuleb nende projekteerimine, ehitamine ja hooldus heaks kiita rahvusvaheliselt välja töötatud kontrolli- ja sertifitseerimiskorra kohaselt.

Laevade registreerimisriigid (lipuriigid) vastutavad oma jurisdiktsiooni alla kuuluvate laevade eest. Riigid võivad volitada neid ülesandeid täitma ka klassifikatsiooniühinguid. Klassifikatsiooniühingud on rahvusvahelised organisatsioonid, kes väljastavad eri tüüpi tunnistusi kahes peamises kategoorias: klassitunnistused näitavad vastavust ühingu enda reeglitele ja konventsioonidega ettenähtud tunnistused näitavad vastavust rahvusvahelistele õigusaktidele. Kuigi maailmas tegutseb sel alal üle 50 organisatsiooni, on Euroopa Liidus praegu tunnustatud ainult 13 klassifikatsiooniühingut, nende seas kõik suured ühingud, kelle järelevalve all olevate ja sertifitseeritud laevade veosed moodustavad 90% maailma kaubaveomahust. ELi liikmesriigid tohivad oma laevade järelevalve ja sertifitseerimise kohustuse delegeerida ainult nendele 13-le tunnustatud ühingule.

Peamine klassifikatsiooniühinguid käsitlev ELi õigusakt on direktiiv 94/57/EÜ (muudetud), milles on sätestatud hulk olulisi ühingute tunnustamise kriteeriume. Tagamaks nende tunnustatud ühingute tegevuse jätkuv vastavus kvaliteedinõuetele ja ettenähtud kriteeriumidele, tuleb iga ühingut kord kahe aasta jooksul hinnata. Komisjon on andnud selle ülesande EMSA-le, kelle inspektorid külastavad selleks klassifikatsiooniühingute peakontoreid ning väljavalitud piirkondlikke ja/või kohalikke esindusi, samuti üksikuid laevu ja laevatehaseid kogu maailmas. EMSA hindamisrühmad viivad läbi keskmiselt 20 inspekteerimist aastas. Inspekteerimise järel esitab EMSA tulemuste kohta aruande Euroopa Komisjonile. Kui leitakse tõsiseid puudusi või püsivaid probleeme, võib komisjon nõuda parandusmeetmete kasutuselevõtmist ja/või määrata trahvi.

## Sadamariigi kontrolli järjepidevus

ELi sadamariikide ülesanne on inspekteerida nende sadamaid külastavaid välisriikide laevu (sadamariigi kontroll). Sadamariigi kontroll on meresõiduohutuse seisukohast väga tähtis, kuna vaatamata sellele, et esmane vastutus laevade korrasoleku eest lasub lipuriikidel, ei suuda nad täita oma ülesannet alati järjepidevalt. Sadamariikidel on õigus nõuda tuvastatud puudujääkide kõrvaldamiseks vajalikke parandustöid ning nad võivad laeva seni kinni pidada, kuni tööd on teostatud. Kui laeva peetakse teatud ajavahemiku jooksul kinni korduvalt, võib keelata laeva sisenemise kõikidesse ELi sadamatesse, kuni laevaomanik on tõestanud, et laev on nõuetekohaselt merekõlblik (nn keelav klausel).

Sadamariigi kontroll on üks valdkondi, kus EMSA tegutseb Euroopa Komisjoni nimel ja käsikäes liikmesriikidega. Samuti teeb EMSA tihedat koostööd Pariisi vastastikuse mõistmise memorandumiga raames, mis liidab 27 osaleva riigi mereadministratsiooni sadamariigi kontrolli ühtlustamiseks Euroopa mereriikides ning Põhja-Atlandi piirkonnas.

Tabel 2. Klassifikatsiooniühingud, mida hindab EMSA

A. ELis täielikult tunnustatud	Kandevõime (t)	% laevadest	Laevade arv	% laevadest
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%
<b>Kokku</b>	<b>1 020 560</b>	<b>100%</b>	<b>38 545</b>	<b>100%</b>
B. ELis osaliselt tunnustatud				
Polski Rejestr Stratkow – 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 - RINAVE (PT)	50	2.2%	41	8.4%
<b>Kokku</b>	<b>2 310</b>	<b>100%</b>	<b>491</b>	<b>100%</b>



# HOOLDUSE ÜLE

Aastaid on iga liikmesriik pidanud vastavalt ELi direktiivile 95/21/EÜ kontrollima vähemalt 25% tema sadamatesse sisenevatest laevadest. Pärast direktiivi põhjalikku läbivaatamist kehtestatakse uus kontrollikord.

Uue korra oluline osa on osalisriikidele kehtestatud individuaalsete kohustuste asendamine piirkondlike kohustustega. Uue korra eesmärk on esiteks kõigi ELi piirkonda sisenevate laevade kontrollimine vähemalt kord aastas ja teiseks laevanduse läbipaistvuse suurendamine, tuues paremini esile vastutavad osapooled. Lipuriikide ja tunnustatud ühingute liigitamise süsteemi täiendatakse samalaadse süsteemiga reederitele.

Üleminek piirkondlikele kohustustele nõuab ja ühtlasi ka tagab liikmesriikide töömeetodite jätkuva ühtlustamise. Ühtlustamine võimaldab olemasolevaid vahendeid otstarbekalt kasutada, hoides jälgimise all probleemseid laevu terves piirkonnas ja vähendades samal ajal eeskujulike laevade liigset kontrollimist.

EMSA-I on ülesanne hakata koostöös liikmesriikidega välja töötama, rakendama ja haldama uut süsteemi toetavat andmebaasi. Süsteem põhineb kõigi sadamariikide igapäevastel toimingutel ja on sadamariigi kontrolli piirkondliku toimimise nurgakivi.

Vajaliku väljaõppega ja kvalifitseeritud sadamakontrolli inspektorite osa selle süsteemi järjepidevas toimimises on rõhutanud ja tunnustanud nii tööstusharu kui ka liikmesriigid. Ühtse korra tulemuslikkus tagatakse kontrollikriteeriumide, aruandluskorra ja koolituspõhimõtete edasise ühtlustamisega. Amet korraldab vajalikku sadamariigi kontrolli alast koolitust, kasutades muu hulgas liikmesriikidesse tehtud külastuste käigus kogutud teadmisi. EMSA arendab piirkonnas töötavate sadamariigi kontrolli inspektorite kutseoskuste parandamise eesmärgil ka tipp tehnoloogilist kaugõppevahendit.

Tabel 3. Pariisi memorandumiga ühinenud sadamariikide panus inspekteerimiste üldarvu

Memorandumiga ühinenud sadamariik	Laevade arv	Inspekteerimiste arv	Inspekteerimised, mille käigus avastati puudusi	Kinnipidamiste arv	Kinnipidamised seoses registreeritud omaniku puudustega	Puudusi tuvastanud inspekteerimiste %	Kinnipidamiste %	Inspekteeritud laevade % (25% kohustus)	Memorandumriikide inspekteerimiste %
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
<b>Kokku</b>	<b>78025</b>	<b>24647</b>	<b>14322</b>	<b>1220</b>	<b>174</b>	<b>58.11</b>	<b>4.95</b>	<b>31.59</b>	<b>100.00</b>

Allikas: Pariisi memorandum, 2008. aasta andmed.

2007. aastal andis EMSA Pariisi memorandumiga ühinenud piirkonna inspektorite käsutusse elektroonilise abivahendi Rulecheck, mis võimaldab kiiret juurdepääsu kõigi rahvusvaheliste laevaohutust, tööjõudu ja Pariisi memorandumiga menetlusi käsitlevate eeskirjade uusimatele versioonidele. Kuna laevaohutust käsitlevate eeskirjade kogum on mahukas ja keeruline, on sülearvutiga kaasavõetav elektrooniline eeskirjaotsing inspektorite tööd oluliselt lihtsustanud.

Amet jälgib pidevalt sadamariigi kontrolli süsteemi tõhusust ELi piirkonnas. Analüüsi tulemusi võetakse arvesse koolitussüsteemide kavandamisel ning need võivad olla aluseks ka menetluste kohandamisele ja / või tulevastele õigusnormidele.





## PAREMINI KOOLITATUD



Hinnanguliselt juhtub ligikaudu 80% mereõnnetustest inimliku vea tõttu.

Kõige levinumad on juhtumid, kui kaptenisillal tehakse vale otsus, eriti rasketes sõidu- ja/ või ilmastikutingimustes. Õnnetus võib olla tingitud ka mootori või mõne muu seadme rikkest, mille mõju võib võimendada meeskonna viletsast väljaõppest tulenev suutmatuse olukord kiiresti lahendada. Seetõttu on esmatähtis, et meremeeste väljaõppe vastaks kõige kõrgematele standarditele.

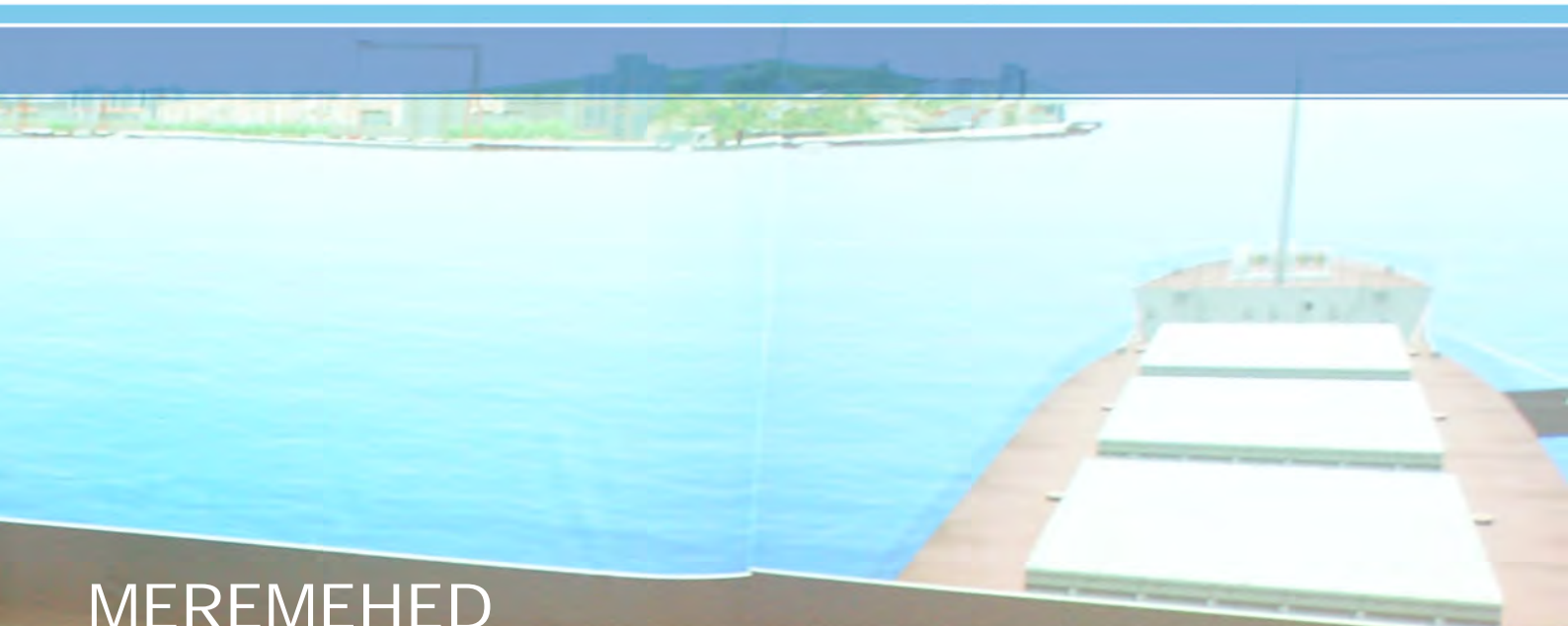


Ligikaudu 75% Euroopa Liidus registreeritud laevadel töötavatest meremeestest on pärit riikidest, mis ei kuulu Euroopa Liitu, ja saanud väljaõppe koolides, mis asuvad rohkem kui 50 riigis väljaspool Euroopa Liitu. See raskendab nende hariduse, väljaõppe ja kvalifikatsiooni hindamist. Olukorra tõhusamaks hindamiseks, võimaldab IMO meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon laevu registreerivatel riikidel kontrollida, kuidas täidetakse rahvusvahelisi nõudeid meremeeste päritoluriikides.



Varem pidi iga ELi liikmesriik ise tegelema ELi mittekuuluvate riikide mereharidus- ja väljaõppesüsteemide hindamisega. Kattuvate kontrollkäikude vältimiseks otsustati korraldada seda tööd tsentraliseeritult. See ülesanne anti Euroopa Komisjonile, kes delegeeris tehnilise töö EMSA-le. Ühe ELi asutuse määramise lisaväärtus on mastaabisääst ja kõikide hindamiste järjepidevuse tagamine.





## MEREMEHEDE

EMSA inspektorid hindavad iga viie aasta järel asjaomast haridussüsteemi igas ELi-välises riigis, kus koolitatakse ELis registreeritud laevadel töötavaid meremehi. Arvestades piiratud vahendeid, tähendab see aastas 35 või enama õppeasutuse hindamist kuues kuni kaheksas riigis.

Kodule lähemal alustas EMSA 2007. aastal ELi liikmesriikide külastamist, et kontrollida, kuidas nad täidavad oma kohustusi selles valdkonnas. Niisamuti kui ELi-välistes riikides, hõlmavad ka ELi liikmesriikidesse tehtavad kontrollkäigud mereadministratsioonide osakondi ja väljavalitud õppeasutusi, mida inspekteeritakse iga viie aasta järel.

Inspekteerimise tulemused edastatakse liikmesriigi pädevale asutusele ja Euroopa Komisjonile, kellel on õiguslik pädevus nõuda vajaduse korral parandusmeetmete kasutuselevõtmist.





# VÕITLUS NAFTAREOSTUSEGA



Naftaõnnetused ei ole ka tulevikus välistatud ja võivad mõjutada suurel määral keskkonda, kohalikku majandust ning kalandust.

Tankerivedude kasv, mis on osaliselt seotud naftaekspordi kasvuga, tõstab tulevikus riskitaset. Rahalise poole pealt ei tohiks unustada, et puhastustööd on väga kallid. Ainuüksi Erika ja Prestige'i õnnetuse tagajärgede likvideerimisele on kulunud üle miljardi euro.

Suure tankerilekke rahalist ja keskkonnakahju aitaks oluliselt vähendada nafta kogumine merest enne reostuse rannale jõudmist. Samas näitas Prestige'i katastroof 2002. aastal selgelt, et Euroopas ei ole piisavalt reostustõrjelaevu, mis suudaksid suurte leketega tõhusalt toime tulla.

Joonis 1. Suuremad reostusjuhtumid Euroopa vetes aastatel 2004–2008



Allikas: EMSA Marinfo andmebaas / Lloyds'i mereteabeüksus.

Kõike seda arvestades on EMSA-le tehtud ülesandeks luua laevade, seadmete ja muu varustuse võrgustik, et aidata liikmesriikidel laevadelt lähtuva reostusega toime tulla. Naftareostuseks valmisoleku ja reostustõrje tegevuskava alusel sõlmib EMSA lepingud laevadega, mida saaks kiiresti – tavaliselt 24 tunni jooksul – muuta moodsa tehnikaga naftakogumisalusteks. Laevad tegelevad tavaolukorras oma igapäevatöödega, kuid vajadusel saab neile paigaldada vastava varustuse ja asuda kiiresti reostust likvideerima.





Joonis 2. EMSA valmisolekus naftakogumisalused: varustuse ja laevade paiknemine.



Laevad, millega EMSA on lepingu sõlminud ja mille ülesanne on toetada suurema õnnetuse korral riikide naftatõrjealuseid, on suured ja nende tankide mahutavus on tavaliselt ligikaudu 500 m<sup>3</sup>.

EMSA on korraldanud selle teenuse hankekonkurssi alates 2006. aastast. Alates 2009. aastast on valmisolekus naftakogumislaevastik Euroopa kõigis suuremates merepiirkondades Läänemere Musta mereni ning sellesse kuuluvad laevad on valmis tegutsema enamikus Vahemere, Atlandi ookeani ja Põhjamere osades. EMSA jätkab selle teenuse korraldamist ning optimeerib järgmistel aastatel laevade koosseisu ja paigutust.

Lisateavet laevade tehniliste andmete ja varustuse paiknemise kohta esitavad joonis 2 ja tabel 4.

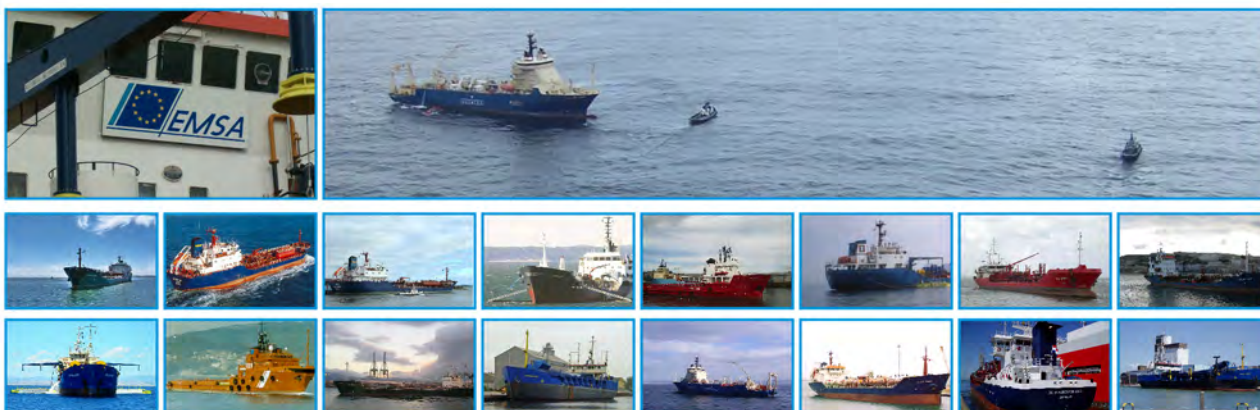
Tagamaks nende laevade ja meeskondade valmisolek suuremale naftaõnnetusele reageerimiseks, osaleb EMSA regulaarsetel õppustel ja harjutustel, mida korraldatakse piirkondlike reostustõrjekoostöö lepete raames, s.t koos HELCOMi, REMPECi jt lepingute osalisriikidega.



# REOSTUSTÖRJE

Tabel 4. EMSA valmisolekus naftakogumislaevad ja nende tehnilised andmed (2009)

Nimi	Tüüp	Tegevuspiirkond ja varustus	Tankide mahutavus (m3)
<b>OW Copenhagen</b>	Punkerlaev	Copenhagen & Skagen (DK)	4360
<b>OW Aalborg</b>	Punkerlaev	Copenhagen & Skagen (DK)	4360
<b>Aktea OSRV</b>	Naftatanker	Piraeus (EL)	3000
<b>Forth Fisher</b>	Naftasaaduste tanker	Cobh (IE)	4754
<b>Galway Fisher</b>	Naftasaaduste tanker	Cobh (IE)	4754
<b>Mersey Fisher</b>	Naftasaaduste tanker	Cobh (IE)	5028
<b>Salina Bay</b>	Punkerlaev	La Spezia (IT)	2800
<b>Mistra Bay</b>	Punkerlaev	Valetta (MT)	1805
<b>Santa Maria</b>	Punkerlaev	Valetta (MT)	2421
<b>Galp Marine</b>	Punkerlaev	Sines (PT)	3023
<b>Bahia Tres</b>	Punkerlaev	Algeciras (ES)	7413
<b>Bahia Uno</b>	Punkerlaev	Algeciras (ES)	3800
<b>GSP Orion</b>	Varustuslaev	Constanta (RO)	1334
<b>Ria de Vigo</b>	Varustuslaev	Vigo (ES)	1522
<b>Interballast III</b>	Süvendi	Oostende (BE)	1886
<b>DC Vlaanderen-3000</b>	Süvendi	Oostende (BE)	2744







Lisaks selgus juba varakult, et riskihinnanguid ja EMSA edasisi meetmeid on vaja ka muust kui naftast põhjustatud merereostuse puhuks.

Täpset teavet selle kohta, kuidas toimida teiste saasteainetega, nagu ohtlikud ja kahjulikud ained, on raske saada ja see nõuab keemiaekspertide kaasamist. Neid meetmeid on kirjeldatud EMSA ohtlike ja kahjulike ainete reostuseks valmisoleku ning reostustõrje tegevuskavas ja neid käivitatakse järk-järgult.

#### MAR-ICE

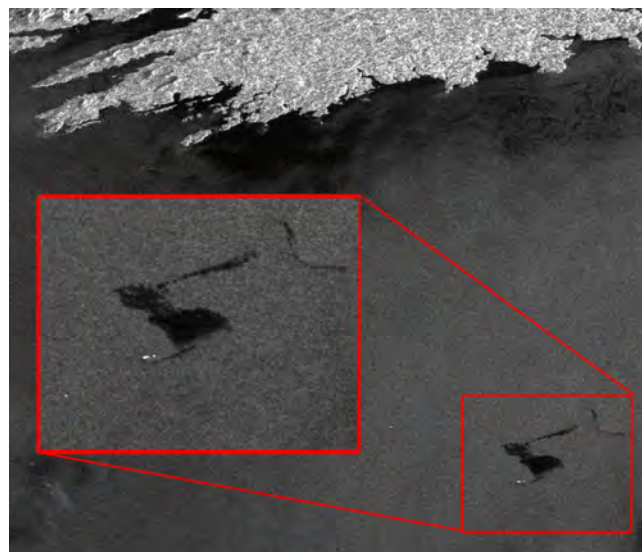
Soovides kiirendada Euroopas teabe liikumist laevaõnnetuste korral, millega kaasneb mere reostumine kemikaalidega, loodi koostöös keemiatööstusega võrgustik MAR-ICE. Lühend MAR-ICE tuleb ingliskeelsetest sõnadest „Marine Intervention in Chemical Emergencies”, mis tähendab mereoperatsioone keemiaõnnetuste korral. Võrgustik käivitus 2009. aasta alguses ja pakub kõigile ELi liikmesriikidele ja EFTA rannikuriikidele teavet, mis on vajalik merel juhtunud keemiaõnnetuste likvideerimiseks.

#### CleanSeaNet

Enamasti satub nafta merre siis, kui tankerid või muud laevad merel oma naftatanke puhastavad. Et toetada liikmesriike reostusevastases võitluses, käivitas EMSA 2007. aastal õlilaikude avastamiseks satelliitseire võrgustiku CleanSeaNet. Seda illegaalset teguviisi oli seni väga raske avastada ja järelikult oli selle eest ka väga raske vastutusele võtta.

Süsteem pakub satelliitpilte, mis aitavad kindlaks teha ja jälgida võimalikke naftaheiteid ning mida toetavad muud seirevõimalused, nagu kohapealne kontroll patrull-laevadega ja liikmesriikide erilennukitega.

Joonis 3. CleanSeaNeti abil saadud pilt naftareostusest Iirimaa ranniku lähedal



CleanSeaNeti tugi on väga oluline ka avariilise reostuse seirel ja suurõnnetuste tagajärgede likvideerimisel. Süsteemi on täiendatud uute teabevahetust võimaldavate funktsioonidega, mis pakuvad uusi võimalusi EMSA muudest süsteemidest saadav andmeid kasutades. Lisatud on SafeSeaNetist saadav liiklusseire teave (vt allpool) ning ilma- ja mereteavet ning radariandmetega kombineeritud satelliitpilte kasutades loob CleanSeaNet selgema ja täpsema ülevaate. Nii saavad liikmesriigid ühest allikast põhjalikku teavet reostustõrjetegevuse kavandamiseks, samuti tõendusmaterjali saastaja kindlakstegemiseks.

EMSA on Euroopa Komisjoni ja liikmesriikide jaoks ainuke allikas, kust saada pilte, andmeid ja muud teavet merereostuse tõrje meetmete kavandamiseks ELi tasandil. Lisaks toetab EMSA koostööd, pakub koolitust ning levitab selle valdkonnaga seotud teadmisi ja häid tavasid. EMSA eesmärk on anda tõhus panus kogu ELi rannajoone kaitsmiseks nii tahtmatult kui ka tahtlikult tekitatud nafta- ja teiste saasteainete reostuse eest.



# PAREM LAEVADE JÄLGIMINE

Igal ajahetkel paikneb Euroopa vetes üle 20 000 kaubandusliku otstarbega laeva.

Kui 1999. aastal juhtus õnnetus tankeriga Erika, ei olnud tema lasti kohta täpseid andmeid. Kuna Euroopa sadamates lastitakse ja lossitakse nii palju laevu, on teave lasti, laeva ohutuse ja sihtsadamate kohta meresõiduohutuse, merekeskkonna kaitse ja ettevõtjate seisukohalt ülivajalik. Ometi tegeleb selle teabega nii kohalikul kui ka rahvusvahelisel tasandil hulgaliselt üksusi. Sageli on teabevahetus keeruline, sest näiteks sadamavõimud kasutavad andmete võrdlemiseks, säilitamiseks ja edastamiseks erinevaid võimalusi ja paljud IT-süsteemid ei ühildu omavahel. Infot edastatakse erinevalt, tihti faksi, telefoni või meili teel.

Seetõttu on liikmesriigid ja Euroopa Komisjon teinud alates 2002. aastast koostööd, et leida nendele teabevahetusprobleemidele lahendus ja rakendada ELi direktiiv 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem (VTMIS). Koostöö tulemusena loodi EMSA hallatav võrgustik SafeSeaNet, mille eesmärk on meresõitu puudutava andmevahetuse ühtlustamine.

SafeSeaNet ühendab suurt hulka merendusasutusi üle Euroopa. Sõnumite kujul esitatud teavet kogutakse mitmesugustelt kohalikest pädevatelt asutustelt, nagu kaldajaamad ja sadama valdajad. Teavet esitatakse peaaegu reaalajas riigiasutustele üle Euroopa. Euroopa Liidu rannajoon on kõige paremini kaetud automaatsete identifitseerimissüsteemidega (AIS), mis võtavad pidevalt vastu signaale mööduvatelt laevadelt. EMSA teeb liikmesriikidega koostööd jaamade vastuvõtuulatuse parandamiseks, et Euroopat ümbritsevad mered oleksid täielikult kaetud.

Täpsem laevade jälgimine aitab probleemsete laevade varajase avastamise abil vältida reostust põhjustavaid vahejuhtumeid. SafeSeaNet võib anda teateid laeva tegevuse kohta (õnnetus, reostus, laevasõidueeskirjade rikkumine) või andmeid pardal veetavate ohtlike materjalide





# JÄRGI JA MERESFIIR

kohta. Laeva sihtkoha ja lasti sisu teadmine lühendab aega, mis kulub abi saabumiseks, kui seda peaks vaja minema. SafeSeaNet muudab sujuvamaks ka lasti- ja asukohaandmete teatamise sadamates ja laeva pardal, see aga vähendab töökoormust ning kulusid.

2009. aastal algavad kontrollkäigud kõikidesse ELi rannikuriikidesse, sh pädevatesse asutustesse, kaubasadamatesse ja laevaliiklust jälgivatesse kaldajaamadesse, et teha kindlaks, millisel tasemel kontrollitakse Euroopa meredel ohtlikke või saastavaid kaupu vedavaid laevu.

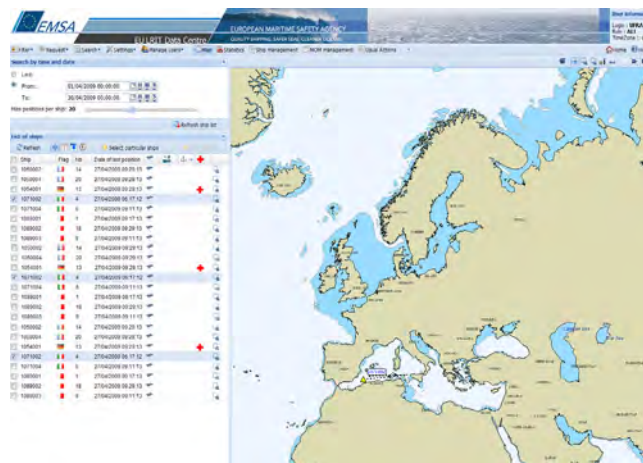
## Laevade jälgimine ELi vetest kaugemal

Rahvusvaheline Mereorganisatsioon otsustas luua ohutuse, turvalisuse, otsingu- ja päästetegevuse (SAR) ning keskkonnakaitse eesmärgil süsteemi, mis pakuks teavet kõikjal maailmas seilavate laevade kohta. See kaugtuvastus- ja seiresüsteem (LRIT) peaks andma laeva kohta teavet vähemalt iga kuue tunni tagant. Iga lipuriik, sh ELi lipuriigid, vastutab selliste teadete andmise eest tema lipu all sõitvate laevade kohta. Järgides nõukogu 2007. aasta oktoobris avaldatud resolutsiooni, loob EMSA kõigi Euroopa lipuriikide nimel andmekeskuse, mis edastab LRIT-teavet kõigile osalevatele liikmesriikidele ja vahetab taotluse korral teavet teiste maailma andmekeskustega. 2009. aasta keskel tegevust alustavast ELi LRIT-andmekeskusest saab suurim rahvusvaheline LRIT-süsteemi andmekeskus ja see hakkab jälgima ligikaudu 10 000 laeva, töödeldes seega vähemalt 40 000 asukohateadet päevas. Lisaks ELi lipu all sõitvate laevade jälgimisele hakkab ELi LRIT-andmekeskus liikmesriikidele taotluse korral andma LRIT-teavet iga kolmanda riigi laeva kohta, mis suundub ELi vetesse või sõidab ELi vetes.

## Mereseiresüsteemide integreerimine

Sellised süsteemid on osa EMSA eesmärgist koguda ja levitada võimalikult palju eri allikatest pärit teavet. 2009. aastal need süsteemid integreeritakse, et anda liikmesriikidele ja Euroopa Komisjonile põhjalik ülevaade ELis

Joonis 4. LRIT-andmekeskus



toimuvast laevaliiklustest. Väikese ja suure ulatusega süsteemide teave ühendatakse. Koondatakse eri andmebaasides sisalduv teave laevade, lasti, kontrollitulemuste jm kohta. Teave võimalike ebaseaduslike merreheidete kohta EMSA naftareostuse Euroopa satelliitseire süsteemist CleanSeaNet kombineeritakse sama piirkonda hõlmava SafeSeaNeti liiklusteabega ja reaaliajasaabuvate satelliitpiltidega. Merenduse tugiteenuste koondnimetuse all peaks see ühtne teeninduskeskus hakkama oöpäev läbi tööle 2009. aasta teisel poolel. Nii saab EMSAst peamine mereteabe pakkuja Euroopa Liidus ja Euroopa Liidu kohta.

Võttes lähtekohaks Euroopa Komisjoni nn sinise raamatu „Euroopa Liidu integreeritud merenduspoliitika“, meretranspordi kümne aasta strateegia ja sellest tulenevad algatused mereseire vallas, jätkab EMSA laevadega seotud teabe vahetamiseks töösuhete arendamist teiste ELi ametite ja Euroopa algatustega. Võimaluse korral osaleb ta Euroopa mereseire võrgustiku loomiseks käivitunud tegevuses. Ta toetab komisjoni SafeSeaNeti ja teiste merendusvaldkonna rakenduste arendamisel saadud tehniliste kogemustega. Samuti vaatab ta üle oma mereteabesüsteemid, et oleks võimalik jagada teavet teistele ELi asutustele ja ametitele mereseire korraldamiseks.





## KAVAD AASTANI



EMSA on küllaltki noor asutus. Esimene, kuuest inimesest koosnev töörühm alustas tegevust alles 2003. aasta mais. Viie aastaga on ära tehtud väga palju, et luua organisatsioon, mis suudaks toime tulla talle ELi õigusaktidega usaldatud ülesannetega. 2006. aasta oli eriti oluline, sest siis kolis amet Brüsselist Lissaboni, mis on tema peakontori ametlik asukoht.

Endiselt on tähtsaim tegevus seotud meresõiduohutust ja reostuse vältimist käsitlevate ELi õigusaktide nõuetekohase rakendamisega. 2010. aasta lähenedes on amet oluliselt tugevam ning tema põhiülesanded on täpsustunud ja laienenud. 2009. aasta kujuneb teiseks verstapostiks, kuna rohkem kui 200 töötajat said endale püsivad ametiruumid spetsiaalselt ehitatud hoones Lissaboni kesklinnas.

Ameti tegevuse keskmes on ühiste probleemide lahendamine pidevas dialoogis liikmesriikide ekspertide, Euroopa Komisjoni ja vajaduse korral merendussektori esindajatega. See protsess on väga dünaamiline, sest tegevusse kaasatakse uusi liikmesriike ning rahvusvahelisel ja ELi tasandil ühist lähenemist vajavad valdkonnad laienevad.





# 2015

ELi poliitika ja õigusloome vallas kavandatakse mitut uut ettepanekut, mille vastuvõtmine mõjutab tulevikus otseselt ameti tööd.

Seda elavat konteksti arvestades tekib aja jooksul kuni 2015. aastani tõenäoliselt juurde uusi ülesandeid ning laienevad olemasolevad. Iseäranis mereseire valdkonnas on EMSA omandanud suured kogemused andmete riskasutamisel ja analüüsil. EMSA on kujunemas merendusteabe kogumise ja edastamise keskuseks. Kõikjal eri ametkondade ja teenistuste tegevuse kokkupuutevaldkondades – meresõiduohutus, piirikontroll, julgeolek, kalapüük – on võimalusi arenguks, koostöö tugevnemiseks ja integratsiooniks. Koos töötades saavutamegi oma ühise eesmärgi – kvaliteetse laevanduse, ohutumad mered ja puhtamad ookeanid.

#### Kust saada ELi väljaandeid

ELi väljaanded on saadaval ELi raamatupoes (<http://bookshop.europa.eu>), kus on võimalik esitada tellimus endale sobiva müügiesindaja kaudu. Väljaannete talitusel on ülemaailmne müügiesindajate võrk. Nende kontaktandmete saamiseks tuleks saata faks numbril (352)29 2942758.

#### Illustratsioonid

EMSA töötajad, José R. Rodríguez Montero, Pembrokeshire Coast National Park Authority / TivThomas, Marine Photobank / RussianDoors, Flickr Creative Commons / a.o. Micke-fi, shaire productions, enidanc, Pembrokeshire Dave, Superlative Retrospectiveness, Håkan Dahlström, hr Hayata.

#### Euroopa Meresõiduohutuse Amet

Ohutum ja puhtam laevandus Euroopa Liidus  
Luxembourg: Euroopa Ühenduste Ametlike Väljaannete Talitus, 2009  
20 lk. 21,0x29,7 cm  
ISBN 978-9295032-23



## EMSA

Euroopa Meresõiduohutuse Amet on üks Euroopa Liidu detsentraliseeritud asutustest.

Lissabonis asuv amet osutab Euroopa Komisjonile tehnilist abi ELi meresõiduohutust käsitlevate õigusaktide väljatöötamisel ja rakendamisel. Lisaks on talle antud praktilised ülesanded seoses naftareostuse tõrje, satelliitseire ning laevade kaugtuvastuse ja -seirega.



[www.emsa.europa.eu](http://www.emsa.europa.eu)

