

KVALITNÁ LODNÁ DOPRAVA,
BEZPEČNEJŠIE MORIA,



ČISTEJŠIE OCEÁNY

OBSAH

1 PRED SLOV

2 ÚVOD

4 ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

OCHRANA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

Efektívne zaobchádzanie s odpadom z lodí

Znižovanie znečistenia ovzdušia

Kontrola likvidácie – od kolísky po hrob

Odborná príprava a spolupráca

6 LODE A PRÍSTAVY

ZLEPŠENÁ KONTROLA KONŠTRUKCIE A
ÚDRŽBY

8 NÁMORNÍCI

DOSTATOČNÁ ODBORNÁ PRÍPRAVA
NÁMORNÍKOV

10 ZÁSAHY PROTI
ZNEČIŠŤOVANIU

BOJ PROTI ZNEČIŠTENIU ROPOU

14 DOPRAVA

ZLEPŠENÉ SLEDOVANIE PLAVIDIEL A NÁMORNÝ
DOHLAD

16 VÝHLAD NA ROK 2015

Viac doplňujúcich informácií o Európskej únii je k dispozícii na internete. Dostupné sú cez server Európa (<http://europa.eu>). Katalogizačné údaje nájdete na konci tejto publikácie.

Lisabon: Európska námorná bezpečnostná agentúra, 2009

(c) Európska námorná bezpečnostná agentúra, 2009. Informácie o autoroch fotografií sú uvedené na vnútornej strane obalu na konci publikácie. Reprodukcia je povolená len s uvedením zdroja.



Vitajte v Európskej námornej bezpečnostnej agentúre. Táto brožúra vám poskytne odpoveď na nasledovné otázky: „Čo je Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA)?“, „Prečo vznikla a čím sa zaoberá?“

Na začiatok je vhodné začleniť činnosti agentúry do širšieho kontextu bezpečnosti na mori. Prevažanie veľkého množstva nákladov a veľkého počtu cestujúcich po mori je nebezpečnou činnosťou, aj keď sa využíva najmodernejšia technológia. V nedávnej minulosti zahynuli stovky občanov EÚ pri haváriách trajektov (Estonia, Herald of Free Enterprise a Express Samina). Tisíccky ďalších sa zranili alebo stratili na mori rodinných príslušníkov alebo priateľov. Pre tých, ktorí pracujú v lodnej doprave, sú riziká ešte väčšie. Námorníci sú často vystavení riziku úmrtia alebo úrazu.

Nehody v lodnej doprave môžu ovplyvniť životy ľudí aj iným spôsobom. Počas mnohých desaťročí pobrežia Európy trpia zničujúcimi účinkami znečistenia v dôsledku náhodne alebo úmyselne vypustenej ropy z lodí. Nebezpečné náklady sú čoraz častejšie a počet a veľkosť lodí, ktoré ich prepravujú, narastá. Navyše každý rok dochádza vo vodách EÚ k tisíciam nehôd a incidentov menších lodí. Súčasné, skutočné a potenciálne ekonomické náklady súvisiace s týmito problémami sú obrovské, a to vo vodách, v ktorých hustota dopravy narastá.

Nebezpečenstvá na mori nie sú ničím novým a mnohé orgány vrátane Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) a v poslednej dobe aj inštitúcie EÚ sa zaoberajú týmito otázkami už dlhé roky. Otázky námornej bezpečnosti sa však rýchlo stali stredobodom pozornosti, keď sa potopil ropný tanker Erika pri pobreží Francúzska v roku 1999, po ktorom nasledovalo potopenie tankera Prestige pri pobreží Španielska v roku 2002. Tieto katastrofy viedli k rozhodnutiu zriadiť novú inštitúciu EÚ, ktorá by mohla pôsobiť ako technický a operačný nástroj subjektov EÚ s rozhodovacími právomocami. Táto organizácia by sa mala zaoberať rôznymi úlohami v oblasti námornej bezpečnosti, identifikovaných v súčasnosti a aj v budúcnosti.

V tomto zmysle bola v roku 2003 zriadená agentúra EMSA. Od agentúry sa vyžaduje, aby poskytovala technickú podporu a poradenstvo Európskej komisii a členským štátom v niektorých kľúčových bezpečnostných oblastiach a aby sledovala spôsoby, akými rôzne členské štáty a organizácie implementujú právne predpisy EÚ.

Agentúra EMSA bola okrem toho poverená operatívnymi úlohami v oblasti riešenia problémov v súvislosti s ropným znečistením, sledovania prostredníctvom satelitov a identifikácie a určovania polohy plavidiel na diaľku (LRIT). Celkovým cieľom je výrazne prispievať k postupnému zlepšeniu bezpečnosti vo vodách EÚ. Agentúra spolupracuje na dosiahnutí tohto cieľa s mnohými rôznymi záujmovými skupinami a predovšetkým s európskymi inštitúciami, orgánmi členských štátov, medzinárodnými subjektami a námorným priemyslom.

Význam poslania agentúry je veľmi veľký, vzhľadom na mieru zapojenia EÚ do námornej dopravy. 27 členských štátov EÚ má 1200 obchodných prístavov a 100 000 kilometrov pobrežia. Tieto prístavy zabezpečujú približne 90 % zahraničného obchodu EÚ a asi 40 % obchodu medzi krajinami EÚ. Cez prístavy EÚ každoročne prechádza 400 miliónov pasažierov. V tejto súvislosti stále narastá počet tankerov, ktoré prepravujú čoraz väčšie objemy ropy a iných nebezpečných látok cez také citlivé oblasti ako je Stredozemné, Baltické, Čierne more a Severný ľadový oceán.

Táto brožúra má stručne predstaviť agentúru EMSA a poskytnúť prehľad o jej najvýznamnejších úlohách a činnostiach. Prirodzene, neposkytuje úplné informácie a niektoré jej úlohy nie sú opísané. Ak máte záujem o ďalšie informácie o našej činnosti, pozývame vás na návštevu internetovej stránky agentúry EMSA (www.emsa.europa.eu).

ÚVOD

V priebehu posledných rokov viedla globalizácia k nárastu svetového obchodu, čo následne znamenalo značné rozšírenie lodnej dopravy. S nárastom lodnej dopravy sa zväčšuje aj potreba zvýšeného dohľadu nad námornou bezpečnosťou.

Napriek súčasnému hospodárskemu útlmu dnes prepravuje viac lodí oveľa viac tovaru ako tomu bolo za posledných 20 rokov. Potreba dopravovať tovar na svetové trhy smerovala k väčšiemu využívaniu existujúcich lodí a zvýšila dopyt po nových plavidlách a kvalifikovaných posádkach. V roku 2008 navštívilo európske prístavy 22 752 obchodných plavidiel, čo predstavuje nárast o (+3,9 % v porovnaní s rokom 2007). Lode plávajúce v európskych vodách zaznamenali v roku 2008 694 500 pohybov v prístavoch (nárast o +5.8% v porovnaní s rokom 2007).

Vzhľadom na to, že okolo 80 % svetového obchodu sa prepravuje po mori, námorná doprava zostáva základným pilierom medzinárodného obchodu. V prípade EÚ, ktorá je najdôležitejším svetovým vývozcom a druhým najväčším dovozcom, lodná doprava zabezpečuje dopravné služby medzi Európou a zvyškom sveta a medzi tretími krajinami vo všetkých oblastiach zemegule. Odhaduje sa, že viac ako tri milióny ľudí pracuje priamo v sektore európskej lodnej dopravy a vytvárajú obrat približne 200 miliárd EUR s pridanou hodnotou, ktorá dosahuje približne 100 miliárd EUR.

Hoci sú vody EÚ teraz vo všeobecnosti bezpečnejšie ako v minulosti, každý rok sa ešte vždy vyskytnú stovky havárií a nehôd (tabuľka 1). Pre ďalšie zlepšovanie záznamov o bezpečnosti je nevyhnutné brať si ponaučenie z nehôd, ktoré sa už stali, s cieľom pokračovať v zlepšovaní námornej bezpečnosti. Zaznamenané nehody v posledných rokoch ustavične narastali, čo odzrkadľovalo nárast počtu plávajúcich lodí a hustoty lodnej dopravy. V súčasnosti sa okrem zlých poveternostných podmienok zodpovednosť za väčšinu nehôd pripisuje ľudským faktorom, ako je nedostatočná odborná príprava, nižší počet členov posádky a únava, ktoré majú riešiť tí, ktorí zodpovedajú za námornú dopravu. Ďalšie faktory, ako sú napríklad obavy, ktoré súvisia s klimatickou zmenou, morskými biotopmi a hrozbami pre bezpečnosť, určujú

politický program pre námorných zákonodarcov na celej planéte.

Medzinárodná námorná organizácia (IMO, www.imo.org) je celosvetovým zákonodárnym orgánom. Je to agentúra Organizácie Spojených národov, ktorá spája 168 štátov sveta s cieľom stanoviť najvhodnejší prístup k zabezpečeniu bezpečnej, a čistej lodnej dopravy v konkurenčnom prostredí svetového priemyslu. Štáty zastupujú svoje národné záujmy, a to záujmy svojich flotíl obchodných plavidiel a vo všeobecnosti sa opisujú ako tzv. vlajkové štáty. V IMO, ktorá sídli v Londýne, sú zastúpené všetky členské štáty EÚ. IMO stanovuje pravidlá, ktoré určujú, ako sa lode majú stavať, udržiavať, prevádzkovať, akú majú mať posádku a ako sa majú nakoniec likvidovať.

Na úrovni EÚ je to Európska komisia, ktorá zohráva aktívnu úlohu v preberaní medzinárodných pravidiel stanovených organizáciou IMO a ktorá ich implementuje do právnych predpisov, ktoré sú záväzné a vykonateľné. Je to dôkazom vysokej úrovne angažovanosti Európskej komisie a členských štátov EÚ vo vzťahu k otázkam námornej bezpečnosti. Popri zabezpečení toho, aby sa lode stavali, udržiavali a prevádzkovali v súlade s medzinárodnými pravidlami, ochrana životného prostredia taktiež predstavuje naliehavú otázku pre sektor námornej dopravy. Trendy v lodnej doprave a doprave nákladov spojené s narastajúcim množstvom dôkazov o rizikách pre životné prostredie, ktoré s tým súvisia, a s meniacimi sa priemyselnými praktikami, tak dali podnet na vznik veľmi potrebných iniciatív na zníženie rôznych druhov znečistenia a emisií z lodí.

Niekoľko iniciatív v oblasti námornej bezpečnosti viedlo v posledných rokoch k významnému zníženiu náhodného ropného znečistenia vo vodách EÚ a v ich blízkosti. Napriek tomu sa odhaduje, že približne 80 % celkového znečistenia z lodí pochádza z ich vypúšťania do mora počas prevádzky. Ide o vypúšťanie odpadových olejov alebo vypúšťanie z nádrží v dôsledku čistiacich operácií. Mnohé z týchto vypúšťaní sú úmyselné a predstavujú porušenie medzinárodných pravidiel. Nesmie sa tiež zabúdať, že potenciál pre ďalšiu katastrofu je tu vždy.

Agentúra EMSA od svojho založenia v roku 2003 pracuje na prevencii, presadzovaní práva a reakcií na tieto javy. S týmto cieľom EMSA posudzuje praktickú implementáciu a vplyv existujúcich pravidiel EÚ. EMSA tiež poskytuje Európskej komisii a členským

štátom EÚ potrebnú pomoc a odborné skúsenosti na účely náležitého uplatňovania právnych predpisov Spoločenstva vo všetkých oblastiach námornej bezpečnosti.

Keď Komisia a členské štáty EÚ pripravujú nové právne predpisy, EMSA im poskytuje technické poradenstvo v mnohých otázkach súvisiacich s námornou bezpečnosťou. EMSA tiež prispieva ku koordinácii stanovísk členských štátov EÚ, keď sa o danej téme rokuje v organizácii IMO. Keď sa schvaľuje nový právny predpis o námornej bezpečnosti a zabezpečení, agentúra EMSA monitoruje jeho súlad s medzinárodnými a európskymi právnymi predpismi, čím podporuje Európsku komisiu prostredníctvom overovania, ako boli požiadavky právnych predpisov uvedené do praxe.

Tabuľka 1. Nehody a znečistenie

Celkový počet nehôd lodí zaznamenaných v blízkosti európskych vôd, 2004-2008

	Rok 2004	2005	2006	2007	2008	Celkom
Celkový počet zaznamenaných nehôd	593	659	740	990	1037	4019
z toho závažných	194	233	319	471	360	1577
z toho znečistenie	30	21	19	24	36	130

Zdroj: databáza EMSA Marinfo / Lloyds Marine Intelligence Unit.

V záujme bezpečnosti a zabezpečenia narastá potreba dôsledne monitorovať všetky pohyby lodí v európskych vodách a integrovať rôzne informačné systémy. Potrebné sú komplexné informácie o pohybe lodí, o náklade, ktorý prepravujú, o záujmoch, ktoré stoja za týmito loďami, o ich posádke, atď. S cieľom optimalizovať dopravné toky, umožniť okamžitú odozvu v prípade nehody a reagovať na teroristické činy agentúra EMSA, ktorá úzko spolupracuje s orgánmi členských štátov, hrá ústrednú úlohu v integrácii rôznych informačných systémov.

S cieľom bojovať proti znečisteniu z lodí bola agentúra EMSA poverená úlohou reagovať na úniky ropy a vykonávať sledovanie lodí. V prípade, že dôjde k zámernému znečisteniu, agentúra EMSA má možnosť identifikovať znečisťovateľa prostredníctvom záberov zo satelitu a informovať príslušný členský štát, aby uskutočnil vhodné opatrenia proti zistenému vlastníčkovi lode. Pre prípad veľkého úniku ropy má agentúra EMSA vytvorenú flotilu plavidiel na boj s ropným znečistením, ktoré dokážu vo veľmi krátkom čase pomôcť a s využitím možností členských štátov odstrániť ropu skôr, ako sa dostane k pobrežiu a zabrániť tak ešte väčšej environmentálnej katastrofe.



OCHRANA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA



Efektívne zaobchádzanie s odpadom z lodí

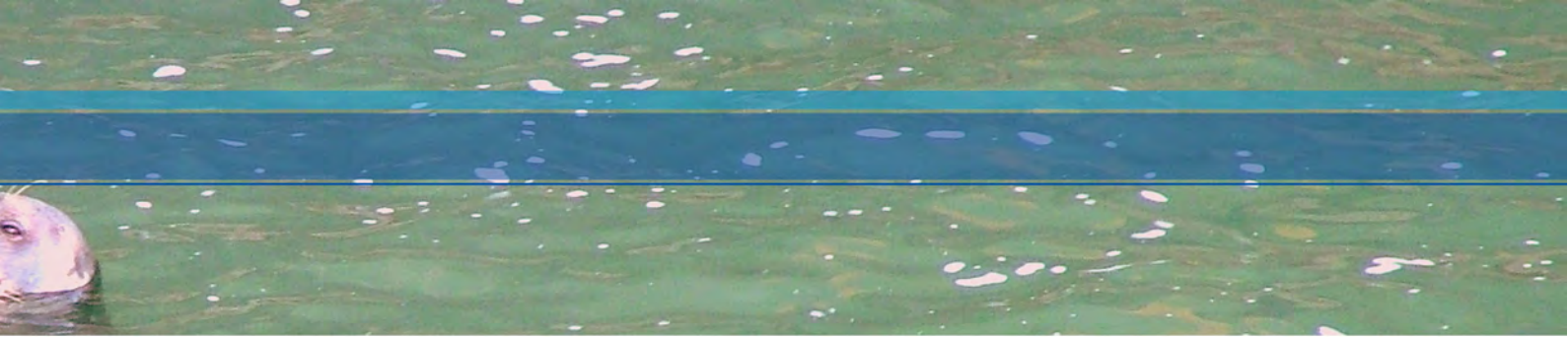
Do prístavov EÚ prichádza obrovské množstvo lodí a mnoho ďalších prechádza vodami EÚ alebo v ich blízkosti. Všetky tieto plavidlá si môžu vybrať buď uloženie svojho odpadu a zvyškov nákladu v zariadeniach prístavu alebo jeho nezákonné vypustenie do mora. V praxi robia pravidelne oboje, s potenciálne katastrofickými účinkami pre morské životné prostredie. Platí to najmä v polouzavretých morských priestoroch, ako sú oblasti Baltického mora, Stredozemného mora a Čierneho mora.

S cieľom zabezpečiť, aby sa takéto látky vykladali v určených zariadeniach v prístave, musí sa prihliadať na dostupnosť, vhodnosť a cenu takých zariadení. Snahy zamerané na povzbudenie prístavov k tomu, aby zriaďovali vhodné zariadenia za primeranú cenu sú podporované smernicou 2000/59/ES spoločne s Dohovorom MARPOL o znečisťovaní morí. Členským štátom sa poskytuje vysoký stupeň slobody, pokiaľ ide o to, ako sa požiadavky plnia v skutočnosti. Inšpektori agentúry EMSA navštevujú orgány členských štátov, jednotlivé prístavy a dokonca aj lode, aby získali čo najlepšie poznatky o tom, ako sa s odpadom z lodí a zvyškami nákladov nakladá v praxi.

Popri kontrolách sa vyberajú a skúmajú špecifické ťažkosti alebo najvhodnejšie postupy a rozširujú sa prostredníctvom štúdií a seminárov. Tieto súbežné činnosti vytvárajú čoraz presnejší obraz nakladania s odpadom z lodí v praxi, ktorý pomáha rozvíjať účinnejšie stratégie na znižovanie znečistenia z nezákonného vypúšťania do mora a na predchádzanie tomuto znečisteniu. Napríklad EMSA nedávno pracovala na systémoch poplatkov uplatňovaných v prístavoch členského štátu v prípade tzv. zelených lodí, ktoré môžu v prístavoch EÚ využívať výhody priaznivejšieho prístupu.

Znižovanie znečistenia ovzdušia

Viac námornej dopravy tiež znamená viac emisií vypúšťaných do ovzdušia z lodí. Je to problém prístavných miest, v ktorých sú často emisie z lodí prevládajúcou príčinou znečistenia ovzdušia. Emisie z lodí tiež môžu prekonať stovky kilometrov a prispievať k problémom s kvalitou ovzdušia vo vnútrozemí. Navyše, znečistenie ovzdušia zo suchozemských zdrojov klesá, nakoľko opatrenia, pokiaľ ide o vozidlá, priemyselné zariadenia a palivá, začali



byť účinné. Opatrenia na zníženie emisií vo vnútrozemí, často veľmi nákladné, by mali ísť ruka v ruku s podobnými úsiliami na mori.

Palivá používané na lodiach v súčasnosti podliehajú určitej regulácii. Najvyššie hodnoty obsahu síry v námorných palivách ako aj normy odberu vzoriek palív a požiadavky na podávanie správ o výsledkoch boli stanovené prostredníctvom smernice 2005/33/ES (spoločne s Dohovorom IMO MARPOL). Agentúra EMSA vyhodnocuje tieto opatrenia a pomáha zvyšovať ich vplyv tak, že skúma, ako sa uplatňujú v praxi, napríklad testovaním kvality paliva v zásobníkoch v príslušných prístavoch EÚ a na palubách lodí. Pravidelne sa organizujú semináre s príslušnými orgánmi v členských štátoch s cieľom presvedčiť sa o pokroku a problémoch so zreteľom na implementáciu pravidiel o emisiách oxidov síry a dusíka z motorov lodí.

Najdôležitejšou výzvou pre lodnú dopravu v nastávajúcich rokoch je zníženie emisie skleníkových plynov z lodí. V tejto oblasti zatiaľ neboli stanovené žiadne zákonné požiadavky, avšak agentúra EMSA bola požiadaná, aby pomohla Komisii vo viacerých smeroch, napríklad pri získavaní podrobných informácií o pohyboch lodí a ich emisiách s cieľom získať lepší obraz o súčasnom stave emisií CO₂. Také údaje sa použijú ako základ pre potenciálne budúce medzinárodné alebo európske právne predpisy v danej oblasti. V kontexte politik EÚ sa tiež podnikli iniciatívy v oblasti náterov lodí (systémy vzdorujúce účinkom morskej vody), nakladania so záťažovou vodou, zodpovednosti a náhrady za škodu spôsobenú znečistením a recyklácie lodí, ktorá neškodí životnému prostrediu. Aktivity agentúry EMSA vo všetkých týchto oblastiach prispeli k formovaniu prístupu EÚ v súvislosti s týmito hrozbami pre životné prostredie.

Kontrola likvidácie – od kolísky po hrob

Na konci svojej životnosti sa plavidlá rozoberajú s cieľom znovu získať ich najdôležitejšiu zložku: oceľ. Tento proces umožňuje recykláciu cenných materiálov a prispieva k omladeniu aktívnej flotily a tým aj k účinnej a bezpečnej doprave. Tieto takzvané lode na konci životnosti však obsahujú aj nadbytok nebezpečných látok, a preto si ich likvidácia vyžaduje dohľad.

Spôsob nakladania s týmito látkami počas procesu rozoberania bol predmetom narastajúceho medzinárodného záujmu. Environmentálne a

pracovné podmienky na tzv. šrotovacích plážach v Južnej Ázii, kam sa dostáva prevažná väčšina zastaralých plavidiel sveta, boli v posledných rokoch podrobené prísnej kritike. Okrem toho sa predpokladá, že miera likvidácie plavidiel sa značne zvýši v dôsledku podmienok klesajúceho trhu na jednej strane a čoraz prísnejších noriem bezpečnosti lodí na strane druhej, najmä v súvislosti s blížiacim sa termínom pre postupné vyradovanie tankerov s jednoduchým trupom z prevádzky v roku 2010.

Ako podnet na regulačnú odpoveď na otázky v oblasti životného prostredia, zdravia a bezpečnosti týkajúce sa nárastu likvidácie lodí, agentúra EMSA zhromažďuje technické odborné znalosti napríklad o možnostiach a normách certifikácie zariadení na recykláciu lodí s cieľom pomáhať pri tvorbe stratégie EÚ v oblasti demontáže lodí a plánovaného dohovoru IMO o tejto problematike.

Odborná príprava a spolupráca

Agentúra EMSA vedie komplexný program odbornej prípravy a spolupráce v oblasti námornej bezpečnosti zameraný na zlepšovanie znalostí o právnych predpisoch EÚ, ktorými sa spravuje námorná bezpečnosť. Účastníkmi odbornej prípravy sú hlavne úradníci, ktorí pracujú v námorných správach členských štátov EÚ/EHP. Program odbornej prípravy, ktorý sa každoročne zostavuje v úzkej spolupráci s členskými štátmi, v súčasnosti zahŕňa viac ako 20 seminárov, praktických cvičení a návštev odborníkov za rok. Agentúra tiež poskytuje odbornú prípravu a podporu krajinám, ktoré sú kandidátmi alebo potenciálnymi kandidátmi na členstvo v EÚ.

ZLEPŠENÁ KONTROLA KONŠTRUKCIE

Aby sa zabezpečilo, že lode sa budú stavať a udržiavať podľa najnovších bezpečnostných požiadaviek, musí sa schváliť ich návrh, konštrukcia a údržba na základe kontrolných a certifikačných postupov, ktoré boli vypracované na medzinárodnej úrovni.

Krajiny, ktoré registrujú lode (vlajkové štáty) sú zodpovedné za túto činnosť v prípade plavidiel, ktoré patria do ich pôsobnosti. Krajiny tiež môžu poveriť klasifikačné spoločnosti, aby vykonávali tieto úlohy v ich mene. Klasifikačné spoločnosti sú nadnárodné orgány, ktoré vydávajú mnoho rôznych druhov osvedčení v dvoch hlavných kategóriách: klasifikačné osvedčenia zabezpečujú súlad s pravidlami samotných spoločností a povinné osvedčenia zabezpečujú súlad s medzinárodnými predpismi. Aj keď existuje viac ako 50 organizácií, ktoré sa zaoberajú takouto prácou celosvetovo, Európska únia uznáva v súčasnosti iba 13 klasifikačných spoločností a tieto zahŕňajú všetky veľké spoločnosti, ktoré skúmajú a osvedčujú plavidlá predstavujúce viac ako 90 % svetovej tonáže prepravovaných nákladov. Členské štáty majú povolené delegovať svoje zodpovednosti za klasifikáciu lodí iba na týchto 13 uznaných organizácií.

Základným právnym predpisom EÚ, ktorý sa zaoberá klasifikačnými spoločnosťami, je smernica 94/57/ES, ktorá bola zmenená a doplnená a ktorá ustanovuje viacero dôležitých kritérií pre uznanie organizácií. Na zabezpečenie toho, aby tieto uznané organizácie dodržiavali normy kvality a pokračovali v plnení stanovených kritérií, sa každá organizácia musí každé dva roky podrobiť hodnoteniu. Agentúra EMSA bola poverená Komisiou, aby vykonávala toto hodnotenie a jej hodnotiaci pracovníci navštevujú ústredia klasifikačných spoločností a taktiež ich vybrané regionálne a/alebo miestne pobočky ako aj jednotlivé lode a lodenice na celom svete. Kontrolné tímy agentúry EMSA obvykle vykonávajú v priemere 20 kontrol za rok. Po vykonaní kontrol agentúra EMSA podáva správu o svojich zisteniach Európskej komisii. Komisia môže požadovať nápravné opatrenie a/alebo uložiť pokuty, ak sa zistia závažné nedostatky alebo ak problém pretrváva.

Konzistentnosť štátneho prístavného dozoru
Úlohou prístavných štátov EÚ je kontrolovať cudzie lode, ktoré ich navštevujú (štátny prístavný dozor). Tento postup štátneho prístavného dozoru je obzvlášť dôležitý pre námornú bezpečnosť, pretože aj keď vlajkové štáty nesú hlavnú zodpovednosť za dobrý stav svojich lodí, nie sú vždy schopné vykonávať túto úlohu konzistentne. Prístavné krajiny majú právomoc požadovať, aby sa vykonali potrebné opravy zistených nedostatkov a môžu zadržať plavidlá dovtedy, kým sa tieto opravy nedokončia. Ak je loď v určitom období zadržaná opakovane, prístup do všetkých prístavov EÚ jej možno zamietnuť, pokiaľ majiteľ lode nepreukáže, že loď je v primeranom stave na plavbu (takzvané ustanovenie o zákaze).

Štátny prístavný dozor je jedna z oblastí, kde agentúra EMSA pôsobí v mene Európskej komisie a v spolupráci s členskými štátmi. Zároveň je úzko prepojený s Parížskym memorandom o porozumení, ktoré tvorí 27 účastníckych orgánov námornej správy a jeho cieľom je harmonizovanie štátnych kontrol v prístave vo vodách európskych pobrežných štátov a Severného Atlantiku.

Tabuľka 2. Klasifikačné spoločnosti hodnotené agentúrou EMSA

A. Úplné uznanie EÚ	Tonáž (hrubá nosnosť lodí)	% flotily	Počet lodí	% flotily
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%
Celkom	1 020 560	100%	38 545	100%
B. Obmedzené uznanie EÚ				
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 - RINA VE (PT)	50	2.2%	41	8.4%
Celkovo	2 310	100%	491	100%

A ÚDRŽBY

Dlhé roky sa od jednotlivých členských štátov vyžadovalo, aby kontrolovali najmenej 25 % lodí, ktoré vplávajú do ich prístavov, v súlade so smernicou EÚ 95/21/ES. Po dôkladnej revízii tejto smernice sa zavedie nový kontrolný režim.

Rozhodujúcim prvkom v tomto režime je prechod od záväzkov, ktoré majú jednotlivé zúčastnené štáty, k regionálnym záväzkom. Tento nový režim je zameraný na vykonanie kontroly všetkých lodí, ktoré vplávajú do regiónu EÚ, aspoň raz za rok a, po druhé, nový režim je zameraný na zlepšenie transparentnosti odvetvia označením zodpovedných strán, ktoré sa zúčastňujú v lodnej doprave.

Existujúca metóda hodnotenia vlajkových štátov a uznaných organizácií sa doplní podobným systémom určeným pre spoločnosti.

Tento prechod k regionálnym záväzkom zabezpečí a zároveň si vyžiada ďalšiu harmonizáciu pracovných postupov zo strany členských štátov. Harmonizáciou sa optimalizuje využívanie dostupných zdrojov, a to prostredníctvom zamerania sa na lode, ktoré nespĺňajú normy v celom regióne, a zároveň aj prostredníctvom zníženia zaťaženia v dôsledku príliš častých kontrol lodí, ktoré spĺňajú normy.

Agentúra EMSA bola poverená úlohou, aby v úzkej spolupráci s členskými štátmi vyvinula, zaviedla a prevádzkovala databázu na podporu nového režimu. Tento systém sa zakotví do každodenných činností všetkých prístavných štátov a bude kľúčovým prvkom v správnom fungovaní štátneho prístavného dozoru na úrovni regiónov.

S cieľom umožniť konzistentné fungovanie tohoto prístupu odvetvie a členské štáty zdôrazňujú a uznávajú dôležitosť vhodne vyškolených a kvalifikovaných úradníkov štátneho prístavného dozoru.

Úspešnosť jednotného režimu bude zabezpečená prostredníctvom ďalšej armonizácie kontrolných kritérií, postupov podávania správ a zásad školenia. Agentúra organizuje potrebné školenia o postupoch štátneho prístavného dozoru, pri ktorých okrem iného využíva poznatky získané z návštev v členských štátoch.

Najmodernejší nástroj diaľkového vzdelávania, ktorý agentúra EMSA vyvinula pre úradníkov štátneho prístavného dozoru zamestnaných v regióne, je tiež zameraný na ďalšie zvyšovanie úrovni odbornosti.


Tabuľka 3. Individuálny príspevok členských štátov Parížskeho memoranda o porozumení k celkovému počtu kontrol

Pristavný štát, člen Parížskeho memoranda o porozumení	Jednotlivé lode	Kontroly	Kontroly s nedostatkami	Zadržania	Zadržania s nedostatkami v súvislosti s uznanými organizáciami	Kontroly s nedostatkami (%)	Zadržané (%)	Jednotlivé skontrolované lode (%) (Zväzok 25 %)	Celkový počet kontrol v rámci Parížskeho memoranda o porozumení (%)
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
Celkom	78025	24647	14322	1220	174	58.11	4.95	31.59	100.00

Zdroj: Parížske memorandum o porozumení, údaje z roku 2008.

V roku 2007 agentúra EMSA poskytla kontrolórom regiónu v rámci Parížskeho memoranda o porozumení systém RuleCheck, elektronický nástroj, ktorý umožňuje rýchly odkaz na všetky medzinárodné pravidlá v oblasti bezpečnosti lodí, práce a postupov Parížskeho memoranda o porozumení v ich najaktuálnejšej verzii. Keďže celkový súbor pravidiel upravujúcich bezpečnosť lodí je rozsiahly a zložitý, dostupnosť elektronického vyhľadávacieho pravidiel, ktorý majú kontrolóri vo svojich laptopoch, vo veľkej miere uľahčila ich prácu.

Účinnosť systému štátneho prístavného dozoru v regióne EÚ podlieha sústavnému monitorovaniu zo strany agentúry. Výsledky analýzy sa vo forme spätnej väzby uplatňujú v systémoch odbornej prípravy a môžu viesť aj k úprave postupov a/alebo budúcich právnych predpisov.



DOSTAČNÁ ODBORNÁ

Odhaduje sa, že asi 80 % nehôd na mori vzniká v dôsledku ľudského zlyhania.

Ako vzorový príklad možno uviesť nesprávne rozhodnutia na kapitánskom mostíku, najmä za ťažkých navigačných a/alebo poveternostných podmienok. Takáto situácia môže vzniknúť aj v dôsledku poruchy motorov alebo iných zariadení a môže sa ešte zhoršiť, ak posádka v dôsledku nedostatočnej odbornej prípravy nie je schopná v krátkom čase vyriešiť túto situáciu. Preto je veľmi dôležité, aby sa námorníci školili podľa najvyšších noriem.

Približne 75 % námorníkov na lodiach registrovaných EÚ pochádza z tretích krajín a získava svoju kvalifikáciu vo vzdelávacích inštitúciách mimo EÚ vo viac ako 50 krajinách. To sťažuje hodnotenie kvality ich vzdelania, odbornej prípravy a kvalifikácie. S cieľom umožniť účinné monitorovanie tejto situácie, Medzinárodný dohovor IMO o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (STCW) poskytuje krajinám, ktoré registrujú lode, možnosť overovať, ako krajiny, ktoré zabezpečujú námorníkov pre ich lode, implementujú medzinárodne dohodnuté normy. V minulosti musel každý členský štát individuálne hodnotiť systémy vzdelávania a odbornej prípravy námorníkov v krajinách, ktoré nie sú členmi EÚ. Aby sa predišlo duplicitě kontrol, prijalo sa rozhodnutie, aby sa táto činnosť vykonávala

PRÍPRAVA NÁMORNÍKOV

centrálne. Touto úlohou bola poverená Európska komisia, ktorá delegovala technickú časť práce na agentúru EMSA. Poverením jediného orgánu EÚ sa vytvára pridaná hodnota, pretože sa dosahujú úspory a je zaručený konzistentný prístup ku všetkým hodnoteniam.

Kontrolní pracovníci agentúry EMSA vykonávajú každých päť rokov hodnotenie vzdelávacieho systému každej krajiny mimo EÚ, v ktorej sa školia námorníci pracujúci na palubách lodí registrovaných v EÚ. V praxi to znamená, že pri obmedzenom množstve prostriedkov, ktoré sú k dispozícii, sa vykoná kontrola 35 alebo viacerých inštitúcií v šiestich až ôsmich rôznych krajinách za rok.

Aj na domácej pôde začala agentúra EMSA v roku 2007 s návštevami v členských štátoch EÚ s cieľom preveriť, ako implementujú svoje záväzky v tejto oblasti. Tak ako v krajinách, ktoré nie sú členskými štátmi EÚ, návštevy krajín EÚ zahŕňajú kontroly pobočiek námornej správy a vzorku vzdelávacích a školiacich inštitúcií, ktoré sa majú kontrolovať v rámci päťročného cyklu. Zistenia kontrol sa oznamujú príslušným vnútroštátnym orgánom a Európskej komisii, ktorá má určité zákonné právomoci, aby v prípade potreby požadovala nápravné opatrenie.



BOJ PROTI ZNEČISTENIU



Havárie spôsobené ropným znečistením sa môžu v budúcnosti opätovne vyskytnúť a môžu mať veľmi nepriaznivý účinok na životné prostredie, miestne hospodárstvo a rybolov.

Zvýšená prevádzka tankerov najmä v súvislosti s nárastom vývozu ropy prispieva k budúcej zvýšenej úrovni rizika. Z finančnej stránky by sme mali mať tiež na pamäti, že čistiace operácie sú nákladné. Len na riešenie následkov havárií tankerov Erika a Prestige sa vynaložilo oveľa viac ako 1 miliarda EUR.

Vážne finančné a ekologické dôsledky veľkých ropných únikov z tankerov môžu byť podstatne znížené odstránením ropy z mora skôr, ako sa dostane na pobrežie. Havária tankera Prestige v roku 2002 však jasne preukázala, že v Európe nie je dostatok lodí schopných zásahu pri znečistení, ktoré by mali kapacitu na účinné riešenie veľkých ropných havárií.



Obrázok 1. Závažné incidenty spojené so znečistením v blízkosti európskych vôd, 2004-2008



Zdroj: Databáza EMSA Marinfo / Lloyds Marine Intelligence Unit.



Na základe toho bola agentúra EMSA poverená vytvorením siete plavidiel, zariadení a iných zdrojov, aby pomohla členským štátom riešiť znečistenie pochádzajúce z lodí. Agentúra, ktorá vychádza z Akčného plánu pripravenosti na znečistenie a odstraňovania jeho následkov, zmluvne najíma obchodné plavidlá, ktoré môžu byť vo veľmi krátkom čase, zvyčajne do 24 hodín, upravené na plavidlá na zber ropy s najmodernejším zariadením. Tieto plavidlá obvykle vykonávajú iné každodenné úlohy, ale majú schopnosť naložiť potrebné zariadenia a v prípade potreby rýchlo reagovať na ropné havárie.

ROPOU

Obrázok 2. Pohotovostné plavidlá EMSA na odstraňovanie následkov spôsobených znečistením ropou – rozmiestnenie zásob a plavidiel



Plavidlá, ktoré agentúra EMSA prenajíma na základe zmlúv, sú veľké a v prípade výskytu veľkej havárie majú pomôcť zariadeniam jednotlivých štátov v boji proti znečisteniu, ktoré majú obvykle kapacitu nádrží približne 500 m³.

Od roku 2006 agentúra realizuje túto službu na základe verejnej súťaže a od roku 2009 je k dispozícii rozsiahla flotila pohotovostných plavidiel na odstraňovanie ropného znečistenia (OSRV) vo všetkých najdôležitejších európskych morských oblastiach, od Baltského až po Čierne more, ktorá zahŕňa lode pripravené vo väčšine častí Stredozemného mora, Atlantického oceánu a Severného mora. Agentúra bude vykonávať túto službu a v nastávajúcich rokoch bude podľa potreby optimalizovať konfiguráciu a rozmiestnenie plavidiel.

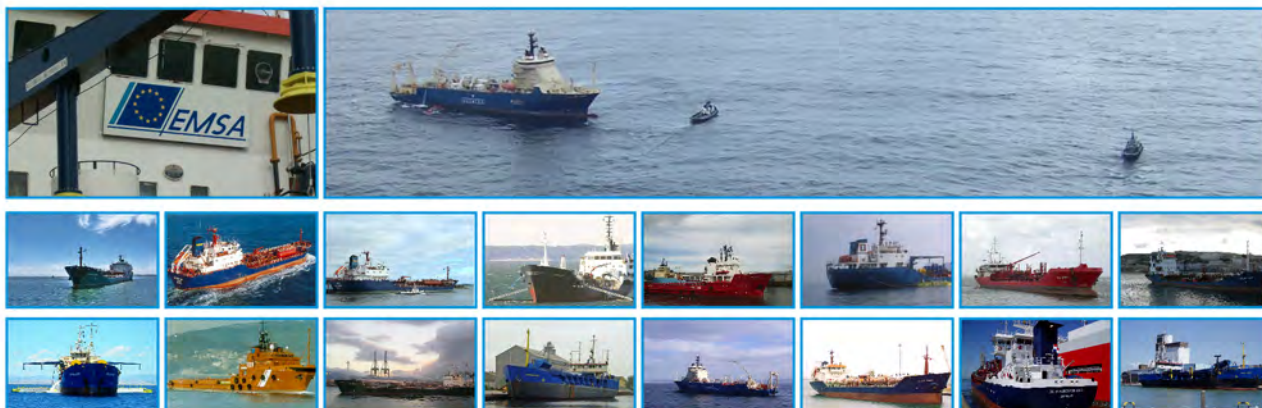
Viac informácií o technickej špecifikácii plavidiel a rozmiestnení zásob možno získať z obrázka 2 a tabuľky 4.

S cieľom zabezpečiť, aby tieto plavidlá a ich posádky boli pripravené zasiahnuť v prípade veľkej havárie spojenej s ropným znečistením, agentúra EMSA sa zúčastňuje na pravidelnom výcviku a cvičeniach, ktoré sa organizujú v rámci regionálnych dohôd o spolupráci v oblasti boja proti ropnému znečisteniu, najmä v súčinnosti s partnerskými krajinami, ktoré sú členmi HELCOM, REMPEC a iných dohôd.

ODSTRAŇOVANIE ROPNÉHO ZNEČISTENIA

Tabuľka 4. Pohotovostné plavidlá EMSA na odstraňovanie ropného znečistenia a ich technická špecifikácia (2009)

Názov	Typ	Operačná oblasť a vybavenie	Kapacita nádrží (m3)
OW Copenhagen	Plavidlo s palivovými nádržami	Copenhagen & Skagen (DK)	4360
OW Aalborg	Plavidlo s palivovými nádržami	Copenhagen & Skagen (DK)	4360
Aktea OSRV	Ropný tanker	Piraeus (EL)	3000
Forth Fisher	Tanker na prepravu výrobkov z ropy	Cobh (IE)	4754
Galway Fisher	Tanker na prepravu výrobkov z ropy	Cobh (IE)	4754
Mersey Fisher	Tanker na prepravu výrobkov z ropy	Cobh (IE)	5028
Salina Bay	Plavidlo s palivovými nádržami	La Spezia (IT)	2800
Mistra Bay	Plavidlo s palivovými nádržami	Valetta (MT)	1805
Santa Maria	Plavidlo s palivovými nádržami	Valetta (MT)	2421
Galp Marine	Plavidlo s palivovými nádržami	Sines (PT)	3023
Bahia Tres	Plavidlo s palivovými nádržami	Algeciras (ES)	7413
Bahia Uno	Plavidlo s palivovými nádržami	Algeciras (ES)	3800
GSP Orion	Zásobovacie plavidlo	Constanta (RO)	1334
Ria de Vigo	Zásobovacie plavidlo	Vigo (ES)	1522
Interballast III	Lodné rýpadlo	Ostend (BE)	1886
DC Vlaanderen-3000	Lodné rýpadlo	Ostend (BE)	2744





Už dávnejšie sa však zistilo, že zo strany agentúry je potrebné vykonať hodnotenie rizík a ďalšie opatrenia na riešenie znečistenia mora spôsobeného inými znečisťujúcimi látkami ako ropou.

Zrozumiteľné informácie o tom, ako zaobchádzať s inými znečisťujúcimi látkami, ako sú napríklad nebezpečné a škodlivé látky (HNS), je ťažké získať a vyžaduje si to zapojenie odborníkov z oblasti chémie. Tieto opatrenia sú stanovené v Akčnom pláne pripravenosti na znečistenie spôsobené nebezpečnými a škodlivými látkami a na odstraňovania jeho následkov, ktorý prijala agentúra EMSA, a zavádzajú sa postupne.

MAR-ICE

S cieľom zvýšiť tok informácií v Európe v prípadoch znečistenia mora chemickými látkami spôsobeného loďami bola v úzkej spolupráci s chemickým priemyslom vytvorená sieť MAR-ICE. MAR-ICE je skratkou pre názov: Námorná sieť pre zásahy v prípade núdzových situácií pri preprave chemikálií. Sieť bola uvedená do prevádzky začiatkom roku 2009 a poskytuje informačné služby, ktoré sú k dispozícii všetkým členským štátom EÚ a pobrežným štátom, ktoré sú členmi EZVO na účely zasahovania v prípade núdzových situácií na mori spôsobených únikom chemických látok.

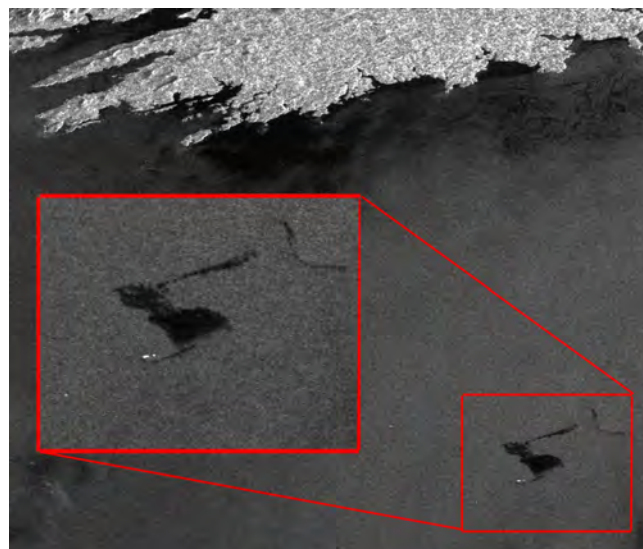
CleanSeaNet

K väčšine únikov ropy dochádza, keď tankery a iné plavidlá čistia svoje palivové nádrže na mori. Agentúra EMSA v roku 2007 zriadila CleanSeaNet, systém satelitného sledovania na zisťovanie ropných škvŕn, ako podpornú službu pre členské štáty v boji proti znečisteniu. Táto prax je nezákonná, avšak veľmi ťažko sa odhaľovala a následne trestne stíhala.

Systém poskytuje fotografie prostredníctvom satelitov s cieľom pomôcť pri počiatočnej identifikácii a vysledovaní potenciálneho vypúšťania ropy do mora, ktoré sa následne zabezpečuje prostredníctvom iných foriem sledovania, ako sú napríklad kontroly na mieste vykonávané hliadkovými plavidlami a špecializovanými lietadlami v členských štátoch.

CleanSeaNet tiež plní operačnú úlohu pri monitorovaní náhodného znečistenia a podporných činnostiach v rámci boja proti znečisteniu, keď dôjde k veľkým haváriám. Systém bol tiež rozšírený o nové funkcie, ktoré mu umožňujú

Obrázok 3. Snímka zo systému CleanSeaNet znázorňujúca ropné znečistenie pri írskom pobreží



výmenu informácií a zvyšujú jeho funkčnosť prostredníctvom využívania údajov z iných systémov, ktoré agentúra EMSA prevádzkuje. Do systému sa doplnili informácie zo sledovania lodnej premávky zo sietí SafeSeaNet (pozri nižšie) a CleanSeaNet tak spolu s meteorologickými a oceánografickými informáciami a radarovými satelitnými údajmi získava jasnejší a presnejší obraz. Členským štátom to umožňuje, aby v prípade opatrení spojených s odstraňovaním znečistenia získavali obsiahle informácie z jediného zdroja a aby nadobudli istotu pri identifikácii znečisťovateľa.

Agentúra je jediným zdrojom, ktorý umožňuje Európskej komisii a členským štátom získať obrazový materiál, údaje a iné informácie na podporu ich činnosti v oblasti odstraňovania znečistenia morí na úrovni EÚ. Agentúra tiež podporuje spoluprácu, poskytuje školenia a šíri poznatky a osvedčené postupy v tejto oblasti. Cieľom agentúry EMSA je účinne prispievať k ochrane celého pobrežia EÚ pred náhodným a úmyselným vypustením ropy a iných znečisťujúcich látok.

ZLEPŠENÉ SLEDOVANIE PLAVIDIEL A NÁMORNÝCH ÚRADOV



V každom okamihu sa v európskych vodách nachádza viac ako 20 000 námorných obchodných lodí.

Keď došlo k havárii tankera Erika v roku 1999, presné informácie o jeho náklade neboli známe. Pri takomto množstve plavidiel, ktoré nakladajú a vykladajú tovar v prístavoch Európy, sú informácie o náklade, bezpečnostných záznamoch o lodiach a prístavoch určenia veľmi dôležité pre bezpečnosť na mori, ochranu morského životného prostredia a pre hospodárskych aktérov. Týmito informáciami sa zaoberajú desaťtisíce činiteľov na miestnej a vnútroštátnej úrovni. Výmena informácií je veľmi často komplikovaná, pretože také orgány ako prístavné úrady používajú rôzne spôsoby na zhromažďovanie, ukladanie a prenos údajov a mnohé majú nekompatibilné systémy IT. Informácie sa prenášajú rôznymi spôsobmi, často faxom, telefonicky alebo e-mailom.

Preto od roku 2002 členské štáty a Európska komisia spolupracujú na vývoji riešenia problémov s výmenou týchto informácií a na implementácii smernice EÚ 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém lodnej dopravy Spoločenstva (VTMIS). Výsledkom bola európska sieť pod názvom SafeSeaNet, ktorú spravuje agentúra EMSA s cieľom harmonizovať spôsob výmeny námorných údajov.

Sieť SafeSeaNet je prepojením veľkého počtu námorných úradov v celej Európe. Informácie obsiahnuté v správach sa zhromažďujú z viacerých miestnych zdrojov známych ako miestne príslušné orgány (LCA), ako sú pobrežné stanice a prístavné úrady. Tieto informácie sa poskytujú v takmer reálnom čase orgánom verejnej moci v celej Európe. Európska únia má najlepšie pokryté pobrežie stanicami na príjem AIS (automatický identifikačný systém), ktoré vždy zachytia signály z lodí plávajúcich okolo. Agentúra spolupracuje s členskými štátmi na zlepšení rozsahu príjmu týchto staníc s cieľom dosiahnuť úplné pokrytie morských oblastí obklopujúcich Európu.

Presnejšie sledovanie lodí pomôže zabrániť prípadom znečistenia tým, že umožňuje včas identifikovať plavidlá, ktoré predstavujú riziko. SafeSeaNet poskytuje prístup k oznámeniam týkajúcim sa správania plavidiel (nehoda, znečistenie, porušenie navigačných pravidiel, atď.) alebo údajom o nebezpečných materiáloch, ktoré loď prepravuje. Poznatky o smerovaní lode a o jej náklade skrátiť reakčný čas v prípade havárie. SafeSeaNet tiež racionalizuje postupy v prístavoch



NÁMORNÝ DOHLAD

a na palubách lodí, pokiaľ ide o podávanie správ o náklade a polohe, čím sa zníži pracovné zaťaženie a náklady.

V roku 2009 sa začnú vykonávať kontrolné návštevy všetkých pobrežných členských štátov vrátane návštev príslušného vnútroštátneho orgánu, obchodných prístavov a pobrežných staníc, ktoré monitorujú lodnú premávku s cieľom stanoviť úroveň kontroly lodí, ktoré prepravujú nebezpečný tovar alebo tovar spôsobujúci znečistenie po moriach obklopujúcich Európu.

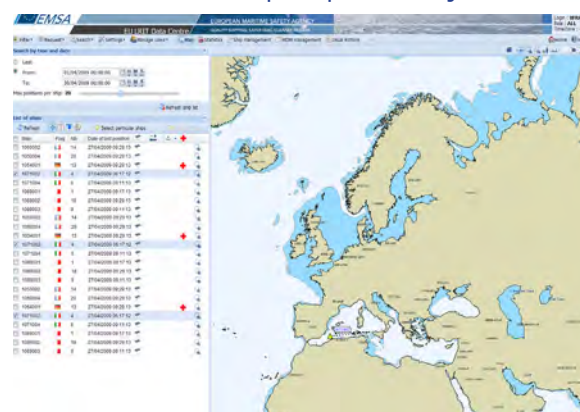
Sledovanie plavidiel mimo európskych vôd

Medzinárodná námorná organizácia prijala rozhodnutie zriadiť systém, ktorý poskytuje informácie o lodiach plaviacich sa kdekoľvek vo svete a ktorý má slúžiť na účely bezpečnosti, zabezpečenia, vyhľadávania a záchran (SAR) a na účely ochrany životného prostredia. Tento systém na identifikáciu a sledovanie lodí na veľké vzdialenosti (LRIT) má poskytovať informácie o lodi najmenej každých šesť hodín. Každý vlajkový štát vrátane vlajkových štátov EÚ je zodpovedný za poskytovanie týchto správ v prípade lodí, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou. Na základe rezolúcie Rady z októbra 2007 agentúra EMSA zriaďuje Centrum pre správu údajov v mene všetkých európskych vlajkových štátov, ktoré bude šíriť informácie zo systému LRIT do každého zúčastneného členského štátu a na požiadanie bude vymieňať informácie s ostatnými centrami pre správu údajov na celom svete. Centrum pre správu údajov LRIT EÚ, ktoré má byť uvedené do prevádzky v polovici roku 2009, bude najväčším centrom pre správu údajov v rámci celého medzinárodného systému LRIT sledujúcim približne 10 000 lodí, ktoré budú generovať približne 40 000 správ o polohe za deň. Okrem sledovania lodí plávajúcich pod vlajkami členských štátov EÚ bude Centrum pre správu údajov LRIT EÚ tiež poskytovať členským štátom na požiadanie informácie zo systému LRIT o každom plavidle tretej krajiny, ktoré smeruje do vôd EÚ alebo sa v nich pohybuje.

Integrovanie systémov námorného dohľadu

Také systémy sú súčasťou hnacej sily agentúry EMSA zameranej na zber a šírenie čoraz väčšieho množstva informácií z rôznych zdrojov. Od roku 2009 bude agentúra integrovať tieto systémy, aby členským štátom a Európskej komisii poskytla komplexný obraz lodnej premávky v EÚ. Dôjde k prepojeniu krátkodobých aj dlhodobých informácií. Informácie o lodiach, lodných nákladoch, výsledkoch kontrol, atď., ktoré sú obsiahnuté v rôznych

Obrázok 4. Centrum pre správu údajov LRIT



tabuľkách, sa spoja. Informácie o potenciálnom nezákonnom vypúšťaní prichádzajúce zo systému CleanSeaNet, z európskeho satelitného systému agentúry na vyhľadávanie ropných škvŕn, sa budú kombinovať s informáciami o lodnej doprave pre tú istú morskú oblasť zo systému SafeSeaNet a satelitnými snímkami v reálnom čase. Od druhej polovice roku 2009 má tento komplexný systém fungovať pod spoločnou hlavičkou Námorných podporných služieb dvadsaťštyri hodín denne. Agentúra sa tak postupne stáva najväčším poskytovateľom námorných údajov o Európskej únii.

Na základe Modrej knihy Európskej komisie Integrovaná námorná politika pre Európsku úniu spolu s Desaťročnou stratégiou námornej dopravy ako jej základným kameňom a následnými iniciatívami v oblasti námorného dohľadu, bude agentúra naďalej rozvíjať pracovné vzťahy s ostatnými agentúrami EÚ a európskymi iniciatívami na účely spoločného využívania informácií týkajúcich sa lodí. V prípade, že to bude možné, agentúra sa bude zúčastňovať na pokračujúcich činnostiach zameraných osobitne na vytvorenie európskej siete pre námorný dohľad. Poskytne Komisii podporu tým, že jej ponúkne technické odborné znalosti získané pri vývoji systému SafeSeaNet a príslušných ďalších námorných aplikácií. Preskúma tiež svoje námorné informačné systémy, aby umožnila šírenie informácií do iných európskych orgánov a agentúr na účely námorného dohľadu.



VÝHĹAD NA



EMSA je pomerne mladou agentúrou. Bolo to len v máji roku 2003, keď priekopnícka skupina šiestich ľudí začala s prvými činnosťami. V prvých piatich rokoch jej existencie sa dosiahol veľký pokrok pri vytváraní organizácie schopnej plniť úlohy, ktorými ju poveruje EÚ ako zákonodarca. Rok 2006 bol zvlášť významný, pretože to bol rok sťahovania agentúry z Bruselu do Lisabonu v Portugalsku, ktorý je sídlom jej oficiálneho ústredia.

Všetky činnosti súvisiace s riadnou implementáciou právnych predpisov Spoločenstva v oblasti námornej bezpečnosti a prevencie znečisťovania zostávajú prioritou. S blížiacim sa rokom 2010 sa agentúra značne posilnila a jej hlavné úlohy sa skonsolidovali a rozšírili. Rok 2009 znamená druhý symbolický míľnik, pretože viac ako 200 zamestnancov sa presťahuje do trvalých účelovo vybudovaných kancelárií v centre Lisabonu.



Hľadanie riešení spoločných problémov v nepretržitom dialógu s expertmi členských štátov, Európskou komisiou a v prípade potreby aj priemyslom je podstatou činností agentúry. Tento proces je veľmi dynamický, pretože nové členské štáty sa stávajú neoddeliteľnou súčasťou činností a rozsah tém, ktoré si vyžadujú spoločný prístup na medzinárodnej úrovni a na úrovni EÚ sa rozširuje.

ROK 2015

Príprava niekoľkých nových návrhov v oblasti rozvoja politiky a právnych predpisov v EÚ značne pokročila a očakáva sa, že ich prijatie v budúcnosti priamo ovplyvní prácu agentúry.

V tomto živom kontexte úvodná fáza do roku 2015 pravdepodobne prinesie nové úlohy a rozšírenie existujúcich úloh. Najmä v oblasti námorného dohľadu agentúra EMSA vytvorila silné kapacity vo vzájomnom obohacovaní a analýze údajov. EMSA sa rýchle stáva ústredným sprostredkovateľom a poskytovateľom námorných informácií. A všade tam, kde sa činnosti celého radu orgánov a služieb navzájom prelínajú, námorná bezpečnosť, hraničná kontrola, obrana a rybolov, existuje priestor pre ďalší rozvoj, posilnenú spoluprácu a integráciu. Prostredníctvom spolupráce dokážeme dosiahnuť náš spoločný cieľ kvalitnej lodnej dopravy, bezpečnejších morí a čistejších oceánov.

Ako získať publikácie EÚ

Publikácie EÚ si možno objednať v kníhkupectve EÚ (<http://bookshop.europa.eu>), kde si môžete u obchodného zástupcu objednať knihy podľa svojho výberu. Úrad pre vydávanie má celosvetovú sieť obchodných zástupcov. Ich kontaktné údaje získate, ak zašlete fax na číslo (352)29 2942758.

Autori obrázkov a fotografií

Pracovníci agentúry 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.

Európska námorná bezpečnostná agentúra
Bezpečnejšia a čistejšia doprava v Európskej únii
Luxemburg: Úrad pre vydávanie úradných publikácií
Európskych spoločenských 2009
20 s. 21,0x29,7 cm

O agentúre EMSA

Európska námorná bezpečnostná agentúra je jednou z decentralizovaných agentúr Európskej únie.

Agentúra má sídlo v Lisabone, poskytuje technickú pomoc Európskej komisii pri vypracovaní a implementácii právnych predpisov v oblasti námornej bezpečnosti. Bola tiež poverená operačnými úlohami v oblasti odstraňovania ropného znečistenia, satelitného monitorovania, identifikácie a sledovania plavidiel na veľké vzdialenosti.



www.emsa.europa.eu



Publications Office

Publications.europa.eu