



KOKYBIŠKA LAIVYBA,  
SAUGESNĖS JŪROS,




ŠVARESNI VANDENYNAI



# TURINYS

1	PRATARMĖ	
2	ĮŽANGA	
4	APLINKA	APLINKOS APSAUGA Veiksmingas atliekų iš laivų tvarkymas Oro taršos mažinimas Laivų metalo laužo kontrolė Mokymas ir bendradarbiavimas
6	LAIVAI IR UOSTAI	STATYBOS IR TECHNINĖS PRIEŽIŪROS GERINIMAS
8	JŪRININKAI	TINKAMAS JŪRININKŲ MOKYMAS
10	TARŠOS ŠALINIMAS	KOVA SU TARŠA NAFTOS PRODUKTAIS
14	EISMAS	PATOBULINTAS LAIVŲ BUVIMO VIETOS NUSTATYMAS IR JŪRŲ LAIVYBOS PRIEŽIŪRA
16	2015 M. PROGNOZĖ	



Daug papildomos informacijos apie Europos Sąjungą yra internete. Ji pasiekama per EUROPA serverį (<http://europa.eu>). Katalogo duomenys pateikiami šio leidinio pabaigoje.

Lisabona: Europos jūrų saugumo agentūra, 2009

© Europos jūrų saugumo agentūra, 2009  
Informacijos apie iliustracijas ieškokite vidiniame galinio viršelio puslapyje.  
Leidžiama dauginti nurodžius šaltinį.

Malonu, kad domitės Europos jūrų saugumo agentūra. Šioje brošiūroje rasite atsakymus į klausimus, kas yra Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA), kokių tikslų ji buvo įsteigta ir ką ji veikia.

Iš pradžių būtų naudinga aprašyti EMSA veiklą plačiau – saugumo jūroje požiūriu. Net ir taikant pažangiausias technologijas didelio krovininių kiekio ir gausaus keleivių skaičiaus vežimas jūra yra pavojinga veikla. Dar visai neseniai šimtai ES piliečių žuvo keltų („Estonia“, „Herald of Free Enterprise“ ir „Express Samina“) avarijose. Tūkstančiai žmonių buvo sužeisti arba jūra pasiglemžė jų šeimos narių ar draugų gyvybes. Jūra ne mažiau pavojinga ir laivybos srities darbuotojams. Jūrininkams dažnai kyla pavojus netekti gyvybės ar susižeisti.

Nelaimingi atsitikimai laivyboje gali ir kitaip paveikti žmonių gyvenimą. Daugelį dešimtmečių Europos pakrantės patyrė niokojamą taršos poveikį, kai iš laivų atsitiktinai ar tyčia išsiliedavo ar būdavo išliejama naftos produktų. Daug dažniau gabenami pavojingi kroviniai, nuolat daugėja juos gabenančių laivų, didėja ir jų dydis. Be to, kasmet ES vandenyse įvyksta šimtai mažesnių laivų avarių ir nelaimingų atsitikimų. Apskritai faktinės ir tikėtinos visų šių problemų sprendimo ekonominės išlaidos didėjant eismo intensyvumui yra milžiniškos.

Jūroje tykantys pavojai ne naujiena. Daug institucijų, įskaitant Tarptautinę jūrų organizaciją (TJO) ir ES institucijas, šias problemas sprendžia daugelį metų. Tačiau, jūrų laivybos saugumo klausimai tapo ypač aktualūs, kai 1999 m. Atlanto vandenyne, netoli Prancūzijos pakrantės, nuskendo naftos tanklaivis „Erika“, o 2002 m. Ispanijos pakrantėje – tanklaivis „Prestige“. Todėl buvo nuspręsta įsteigti naują ES instituciją, kuri galėtų veikti kaip techninė ir praktinė ES sprendimus priimančių institucijų padėjėja. Jai tektų spręsti įvairias esamas ir būsimas su jūrų laivybos saugumu susijusias problemas.

EMSA buvo įsteigta 2003 m. Agentūra turi teikti Europos Komisijai ir valstybėms narėms techninę pagalbą bei konsultacijas tam tikrose svarbiausiose saugumo srityse ir stebėti, kaip

valstybės narės bei organizacijos įgyvendina ES teisės aktus.

Be to, jai buvo patikėtos kovos su tarša naftos produktais, stebėjimo palydoviniu ryšiu ir nuotolinio laivų atpažinimo ir stebėjimo (angl. LRIT) užduotys. Bendras EMSA tikslas yra aktyviai dalyvauti nuolat didinant saugumą ES vandenyse. Siekdama šio tikslo, EMSA bendradarbiauja su daugeliu kitų suinteresuotųjų šalių, visų pirma su Europos institucijomis, valstybių narių valdžios institucijomis, tarptautinėmis organizacijomis ir jūrų laivybos sektoriumi.

Atsižvelgiant į ES dalyvavimo jūrų transporto srityje mastą, EMSA patikėtos itin svarbios užduotys. 27 ES valstybių narių pakrantėse įsikūrę 1 200 prekybos uostų, o pačios pakrantės driekiasi 100 000 kilometrų. Uostams tenka apie 90 proc. ES prekybos su užsienio šalimis ir beveik 40 proc. prekybos tarp ES šalių. Kasmet ES jūrų uostuose apsilanko 400 mln. keleivių. Nuolat gausėja tanklaivių, vežančių vis daugiau naftos ir kitų pavojingų medžiagų ekologiškai pažeidžiamomis teritorijomis, kaip antai Viduržemio, Baltijos, Juodąją jūromis ir Arkties vandenynu.

Šiame leidinyje pateikiama apžvalginės informacijos apie EMSA ir svarbiausias jos užduotis bei veiklos sritis. Ji nėra labai išsami, daugelis užduočių nepaminėta. Norinčius daugiau sužinoti apie mūsų veiklą, maloniai kviečiame apsilankyti EMSA tinklalapyje ([www.emsa.europa.eu](http://www.emsa.europa.eu)).



# IŽANGA

Pastaraisiais metais dėl globalizacijos suintensyvėjo pasaulio prekyba, todėl ir laivyba dar labiau išsiplėtė. Didėjant vandens transporto mastui kyla būtinybė stiprinti jūrų laivybos saugumo priežiūrą.

Nepaisant dabartinio ekonomikos nuosmukio, vis didėjantį krovinių kiekį, jei lyginsime su pastaraisiais dvidešimt metų, gabena vis didesnis laivų skaičius. Poreikis pristatyti prekes pasaulio rinkoms paskatino intensyviau naudoti laivus, padidėjo naujų laivų ir kvalifikuotos įgulos paklausa. 2008 m. Europos uostus aplankė 22 752 prekybiniai laivai, tai yra 3,9 proc. daugiau laivų, palyginus su 2007 m. 2008 m. užregistruoti 694 500 Europos vandenyse plaukiojančių laivų judėjimai uostuose, o tai yra 5,8 proc. daugiau, palyginus su 2007 m.

Daugiau nei 80 proc. pasaulio prekybos vyksta jūra. Jūrų transportas tebėra tarptautinės prekybos pamatas. ES, kuri pasaulyje yra svarbiausia eksportuotoja ir antra pagal dydį importuotoja, laivyba teikia susisiekimą paslaugas tarp Europos ir kitų pasaulio šalių ir tarp visų pasaulio regionų trečiųjų šalių. Apskaičiuota, kad Europos vandens sektoriuje tiesiogiai dirba daugiau nei trys milijonai žmonių, kurių sukuriama apyvarta siekia apie 200 mlrd. EUR, o pridėtinė vertė – apie 100 mlrd. EUR. Nors dabar ES vandenys iš esmės yra saugesni nei anksčiau, kiekvienais metais įvyksta šimtai avarių ir nelaimingų atsitikimų (1 lentelė). Norint toliau gerinti saugumo rodiklius, svarbu pasimokyti iš įvykusių nelaimių, kad būtų užtikrintas didesnis jūrų laivybos saugumas. Per pastaruosius kelerius metus užregistruota vis daugiau avarių – tai rodo didėjantį plaukiojančių laivų skaičių ir laivų eismo intensyvumą. Šiandien, be to, kad susiduriama su nepalankiomis oro sąlygomis, dauguma avarių kyla ir dėl žmogiškųjų veiksnių, pavyzdžiui, nepakankamo mokymo, per mažo įgulos narių skaičiaus ir nuovargio, kurių keliamas problemas aptaria už jūrų laivybos saugumą atsakingi asmenys. Kiti veiksniai, pavyzdžiui, susirūpinimas klimato kaita, jūrų buveinėmis ir saugumui kylančiais pavojais, daro įtaką su jūrų laivyba susijusių teisės aktų leidėjų politinei darbotarkei visame pasaulyje.

Tarptautinė jūrų organizacija (TJO, [www.imo.org](http://www.imo.org)) yra pasaulinio masto teisės aktų leidėja. Tai 168 valstybes vienijanti Jungtinių Tautų agentūra, kuri deda visas pastangas siekdama rasti geriausią būdą, kaip užtikrinti saugią, nepavojingą ir

švarią laivybą konkurencingos pasaulinės pramonės sąlygomis. Valstybės atstovauja savo nacionaliniams interesams, savo prekybos laivynams; dažniausiai jos vadinamos vėliavos valstybėmis. Visos ES valstybės narės turi atstovų TJO, kurios buveinė yra Londone. TJO nustato taisykles, kaip statyti, prižiūrėti laivus, kaip įdarbinti įgulą ir ką daryti su nebenaudojamais laivais.

ES lygmeniu Europos Komisija aktyviai dalyvauja perimant TJO nustatytas tarptautines normas ir perkeltiant jas į teisės aktus, kurie yra privalomi ir vykdytini. Tai rodo svarbų Europos Komisijos ir ES valstybių narių įsipareigojimą, susijusį su jūrų laivybos saugumu. Laivybos sektoriuje rūpinamasi ne tik tuo, kad laivai būtų statomi, prižiūrimi ir jais būtų naudojamos pagal tarptautines normas, bet ir aplinkos apsauga. Laivų eismo ir krovinių gabenimo tendencijos, didėjantys įrodymai dėl kylančio pavojaus aplinkai ir kintantys pramoninės veiklos metodai paskatino imtis būtinų iniciatyvų mažinti įvairaus pobūdžio laivų keliamą taršą ir atliekų iš laivų kiekį.

Pastaraisiais metais dėl daugelio su jūrų laivybos saugumu susijusių iniciatyvų labai sumažėjo atsitiktinių taršos naftos produktais atvejų ES vandenyse ir netoli jų. Tačiau apskaičiuota, kad apie 80 proc. visų taršos iš laivų atvejų atsiranda laivo eksploatavimo metu. Dažniausiai išsilieja naftos produktų atliekos ar jų likučiai iš talpų jas valant. Daugeliu atvejų tokie naftos išpylimai yra gerai apgalvoti poelgiai, kurie pažeidžia tarptautines normas. Todėl nereikėtų pamiršti, kad nelaimė gali tykoti bet kur.

Nuo pat įkūrimo 2003 m. EMSA rūpinasi prevencija, įstatymų vykdymu ir stengiasi reaguoti į bet kokius pavojaus ženklus. EMSA taip pat vertina esamų ES normų praktinį taikymą ir poveikį. Be to, ji teikia Europos Komisijai ir ES valstybėms narėms būtiną pagalbą ir konsultuoja, kaip tinkamai taikyti Bendrijos teisės aktus visose jūrų laivybos saugumo srityse.

EMSA teikia technines pastabas daugeliu su jūrų laivybos saugumu susijusių klausimų Komisijai ir ES valstybėms narėms, kai rengiami nauji teisės aktai. Ji taip pat padeda derinti ES valstybių narių pozicijas, kai klausimai sprendžiami TJO. Kai patvirtinamas naujas teisės aktas dėl jūrų laivybos saugumo ir saugos, EMSA padeda Europos Komisijai stebėti, kaip jis taikomas su kitais tarptautiniais ir Europos teisės aktais, ir tikrinti, kaip praktiškai įgyvendinami jame nustatyti reikalavimai.

1 lentelė. Avarijos ir tarša 2004–2008 m. Europos vandenyse įvykusių užregistruotų laivų avarių skaičius

Metai	2004	2005	2006	2007	2008	Iš viso
<b>Visas užregistruotų avarių skaičius</b>	593	659	740	990	1037	<b>4019</b>
Didelės avarijos	194	233	319	471	360	<b>1577</b>
Su tarša susijusios avarijos	30	21	19	24	36	<b>130</b>

Šaltinis. EMSA Marinfo duomenų bazė / Lloyds jūrų laivybos informacijos padalinys

Siekiant užtikrinti saugą ir saugumą, būtina atidžiai stebėti visą laivų judėjimą Europos vandenyse ir sujungti įvairias informacines sistemas. Norint pagerinti eismo srautus, sudaryti galimybę skubiai reaguoti į įvykusių avarių ir pasipriešinti teroristiniams išpuoliams, būtina turėti išsamią informaciją apie laivų judėjimą, jų vežamus krovinius, jų interesus, įgulą ir t. t. EMSA, padedama valstybių narių kompetentingų institucijų, vaidina svarbų vaidmenį stengdamasi sujungti įvairias informacines sistemas.

Siekiant kovoti su tarša iš laivų, EMSA buvo įpareigota imtis atsakomųjų veiksmų išsiliejus naftos produktams bei stebėti laivus. Jei teršiama tyčia, EMSA, naudodamasi palydovų nuotraukomis, gali nustatyti teršėją ir nurodyti susijusiai valstybei narei imtis atitinkamų priemonių nustatyto laivo savininko atžvilgiu. Išsiliejus dideliems naftos produktų kiekiams EMSA gali skubiai pasinaudoti savo taršos naftos produktais šalinimo laivynu ir padėti valstybėms narėms surinkti naftos produktus jiems nepasiekus žemės ir taip užkirsti kelią dar didesnei nelaimei aplinkos apsaugos srityje.





# APLINKOS APSAUGA



## Veiksmingas atliekų iš laivų tvarkymas

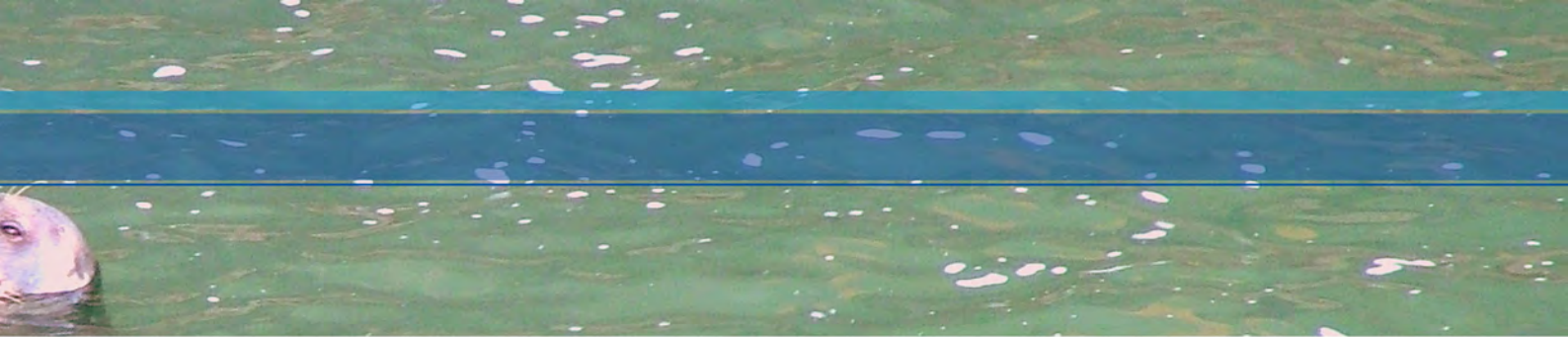
Į ES uostus atplaukia daugybė laivų, daug kitų laivų plaukia per ES vandenį arba netoli jų. Atliekas ir krovinių likučius iš visų šių laivų galima išmesti į uoste esančius priėmimo įrenginius arba neteisėtai – į jūrą. Paprastai laivai naudojami abiem galimybėmis ir kelia pavojų jūrų aplinkai. Dažniausiai taip nutinka pusiau uždaroje jūrų teritorijose, pavyzdžiui, Baltijos, Viduržemio ir Juodosios jūrų regionuose.

Siekiant užtikrinti, kad tokios medžiagos iš laivų būtų išmetamos į atitinkamus uostuose esančius įrenginius, būtina atsižvelgti į galimybę laivų savininkams ir operatoriams naudotis tokiais įrenginiais, jų tinkamumą ir kainą. Direktyvoje 2000/59/EB bei TJO Marpolo konvencijoje dėl jūrų taršos nurodyta, jog būtina skatinti uostus įrengti tokius įrenginius ir taikyti prieinamas kainas. Valstybėms narėms suteikta didelė veikimo laisvė sprendžiant, kaip iš esmės laikytis nustatytų reikalavimų. EMSA inspektoriai vyksta į valstybių narių valdžios institucijas, atskirus uostus ir net lankosi laivuose norėdami gauti kuo daugiau informacijos apie tai, kaip praktiškai tvarkomos atliekos iš laivų ir krovinių likučiai.

Be patikrinimų, dar rengiami seminarai ir tyrimai, kur nagrinėjamos sudėtingos problemos ir dalijamasi gera praktika. Tokia vienu metu vykstanti veikla leidžia sukurti vis tikslesnį atliekų iš laivų valdymo praktinį vaizdą, kuris padeda kuriant veiksmingesnes strategijas, skirtas mažinti neteisėtos jūrų taršos iš laivų atvejų skaičių ir užkirsti jiems kelią. Pavyzdžiui, neseniai EMSA tobulino mokesčių sistemą „ekologiškiems laivams“, kuriems ES uostuose taikomas palankesnis režimas.

## Oro taršos mažinimas

Dėl intensyvesnio jūrų laivybos eismo didėja laivų keliamo oro tarša. Tai ypač svarbu uostamiesčiuose, kuriuose iš laivų išmetami oro teršalai – pagrindinė oro taršos priežastis. Iš laivų išmetami oro teršalai gali sklisti šimtus kilometrų ir sukelti rūpesčių dėl oro kokybės sausumoje. Be to, oro tarša iš sausumoje esančių taršos šaltinių mažėja, nes įsigalioja transporto priemonės, pramoniniams įrenginiams ir kurui taikomos priemonės. Dažnai daug sąnaudų reikalaujantys oro teršalams mažinti sausumoje skirti veiksmai turėtų būti vykdomi kartu su panašiais veiksmais jūroje.



Laivams naudojamas kuras šiuo metu taip pat jau reglamentuojamas tam tikruose teisės aktuose. Direktyvoje 2005/33/EB (bei TJO Marpolo konvencijoje) nustatytas leistinas laivų degalų sieros kiekis, kuro mėginių standartai ir rezultatų ataskaitų reikalavimai. EMSA atlieka šių priemonių vertinimą ir stengiasi sustiprinti jų poveikį, pavyzdžiui, ištiria atitinkamuose ES uostuose ir laivų bunkeriuose esančio kuro kokybę. Agentūra nuolat rengia seminarus kartu su atitinkamomis valstybių narių valdžios institucijomis, kur aptaria pasiektą pažangą ir problemas, kurios atsiranda laikantis laivų variklių išmetamą sieros ir azoto oksido kiekį reglamentuojančių normų.

Pagrindinis ateinančiais metais laivybai keliamas iššūkis – šiltnamio efektą sukeliančių dujų iš laivų mažinimas. Kol kas šioje srityje jokių teisinių reikalavimų nenustatyta, tačiau Agentūros buvo paprašyta padėti Komisijai, pavyzdžiui, surinkti išsamios informacijos apie laivų judėjimą ir oro teršalus, kad galima būtų apžvelgti esamą padėtį į atmosferą išleidžiamo anglies dioksido atžvilgiu. Šie duomenys bus naudojami rengiant šiai sričiai skirtus tarptautinius arba Europos teisės aktus. Kalbant apie ES politiką, buvo imtasi veiksmų laivams naudojamų dažų (kurie saugo nuo apaugimo dumbliais), balastinio vandens tvarkymo, atsakomybės už taršos sukeltą žalą ir žalos kompensavimo, aplinką tausojančio laivų perdirbimo srityse. Visose šiose srityse Europos jūrų saugumo agentūra savo veikla prisidėjo formuojant ES požiūrį į aplinkai kylančius pavojus.

#### Laivų metalo laužo kontrolė – nuo pagaminimo iki išmontavimo

Pasibaigus eksploatavimo laikotarpiui laivai yra išmontuojami norint susigražinti pagrindinę jų sudedamąją medžiagą – plieną. Tai leidžia perdirbti vertingas medžiagas ir taip prisidėti prie esamo laivyno atnaujinimo ir veiksmingo ir saugaus transporto. Tačiau, tokiuose vadinamuosiuose naudoti netinkamuose laivuose yra daug pavojingų medžiagų, todėl išmontuojamus laivus būtina prižiūrėti.

Vis didesnę rūpestį tarptautiniu lygmeniu kelia tai, kaip tokios medžiagos išmontuojant laivus yra šalinamos. Pastaraisiais metais ypač daug kritikos sulaukta aptariant aplinkos ir darbo sąlygas Pietų Azijoje esančiuose metalo laužo „paplūdimiuose“, į kuriuos atvežama dauguma susidėvėjusių laivų iš viso pasaulio. Be to, manoma, kad

laivų išmontavimo mastai labai padidės dėl blogėjančių rinkos sąlygų ir vis griežtėjančių laivams nustatytų saugumo standartų, ypač dėl artėjančių 2010 m., kai teks nutraukti viengubo korpuso tanklaivių naudojimą.

Būdama laivų išmontavimo keliamų aplinkos, sveikatos ir saugumo problemų sprendimo iniciatorė, EMSA kaupia techninio pobūdžio patirtį, pavyzdžiui, susijusią su laivų perdirbimo įrenginių sertifikavimo alternatyvomis ir taikomais standartais, ir taip prisideda formuojant laivų išmontavimo ES lygiu strategiją ir formuluojant šiai sričiai skirtą TJO konvenciją.

#### Mokymas ir bendradarbiavimas

EMSA vykdo išsamią mokymo jūrų laivybos saugumo srityje ir bendradarbiavimo programą, kurios tikslas yra suteikti žinių apie ES jūrų laivybos saugumą reglamentuojančius teisės aktus. Pagrindiniai tokių mokymų dalyviai – ES / EEE valstybių narių jūrų sektoriaus institucijose dirbantys pareigūnai. Mokymo programa, kuri kiekvienais metais sudaroma kartu su valstybėmis narėmis, šiuo metu apima daugiau nei 20 seminarų, patirties mainų susitikimų ir specialistų vizitų. EMSA taip pat rengia mokymus ir teikia paramą šalims kandidatėms arba į kandidates pretenduojančioms valstybėms.



# STATYBOS IR TECHNINĖS PRIEŽIŪROS GERIN

Siekiant užtikrinti, kad laivų statyba ir techninė priežiūra atitiktų naujausius saugumo reikalavimus, būtina patvirtinti laivų projektavimą, statybą ir techninę priežiūrą, remiantis tarptautiniu lygiu nustatytais apžiūros ir atestavimo procedūromis.

Laivus įregistravusios valstybės (vėliavos valstybės) yra įpareigosotos užtikrinti, kad jų jurisdikcijai priklausantys laivai atitiktų šiuos reikalavimus. Valstybės gali įgalioti klasifikacines bendroves jų vardu atlikti šias užduotis. Klasifikacinės bendrovės – tai tarptautinės įstaigos, išduodančios įvairius dviejų pagrindinių kategorijų pažymėjimus: klasės pažymėjimai patvirtina atitiktį pačių bendrovių taisyklėms, o privalomieji pažymėjimai – atitiktį tarptautinėms taisyklėms. Nors visame pasaulyje pažymėjimus išduoda daugiau nei 50 organizacijų, Europos Sąjungoje šiuo metu yra pripažintos tik 13 klasifikacinių bendrovių. Joms priklauso visos didžiosios organizacijos, apžiūrinčios ir atestuojančios laivus, kurių talpa sudaro daugiau nei 90 proc. visų pasaulio krovinių laivų talpos. ES valstybės narės savo įsipareigojimus dėl laivų apžiūros ir atestavimo gali perduoti tik šioms 13 pripažintų organizacijų.

Svarbiausias ES teisės aktas, reglamentuojantis klasifikacinių bendrovių veiklą, yra iš dalies pakeista Direktyva 94/57/EB, kurioje nustatoma daugelis svarbių organizacijų pripažinimo kriterijų. Siekiant užtikrinti, kad šios pripažintos organizacijos laikytųsi kokybės standartų ir atitiktų nustatytus kriterijus, kiekviena organizacija turi būti vertinama kartą per dvejus metus. Komisija įpareigojo EMSA atlikti šį vertinimą ir užtikrinti, kad jos vertintojai aplankys įvairiose pasaulio vietose esančias pagrindines klasifikacinių bendrovių buveines, taip pat pasirinktus regionų ir (arba) vietos skyrius bei laivus ir laivų statybos aikštes. Kasmet Europos jūrų saugumo agentūros apžiūros grupės atlieka vidutiniškai 20 apžiūrų. Po to EMSA savo išvadas pateikia Europos Komisijai. Komisija gali nurodyti imtis priemonių padėčiai pagerinti ir (arba) taikyti baudas, jeigu nustatomi darbo trūkumai arba pasikartojančios problemos.

## Uostų valstybės kontrolės nuoseklumas

ES uostų valstybės privalo apžiūrėti į jų uostus įplaukiančius užsienio valstybių laivus (uostų valstybės kontrolė). Ši uostų valstybės kontrolė yra ypač svarbi jūrų laivybos saugumui, nes vėliavos valstybės, kurios visų pirma pačios privalo rūpintis gera savo laivų būkle, ne visada į šį įsipareigojimą žiūri atsakingai. Uostų valstybės turi teisę reikalauti, kad nustačius atplaukusio laivo techninius trūkumus, jie turi būti atitinkamai pašalinti, ir gali laivą laikyti tol, kol bus atliktas remontas. Jeigu per tam tikrą laikotarpį laivas sulaikomas dar kartą, jam gali būti uždrausta įplaukti į visus ES uostus, kol laivo savininkas neįrodys, kad laivas yra tinkamos būklės (vadinamoji uždraudimo nuostata).

Uostų valstybės kontrolė yra viena sričių, kurioje EMSA veikia Europos Komisijos vardu kartu su valstybėmis narėmis. Be to, ji glaudžiai bendradarbiauja pagal Paryžiaus susitarimo memorandumą, kurio laikosi 27 jūrų laivybos institucijos ir kurio tikslas yra užtikrinti suderintą uostų valstybės kontrolę visuose Europos pakrantės valstybių ir Šiaurės Atlanto baseino vandenyse.

## 2 lentelė. EMSA vertinamos klasifikacinės bendrovės

A. Visiškas pripažinimas ES	Talpa (DWT)	Laivyno, proc.	Laivų skaičius	Laivyno, proc.
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>Iš viso</b>	<b>1 020 560</b>	<b>100%</b>	<b>38 545</b>	<b>100%</b>
B. Dalinis pripažinimas ES				
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>Iš viso</b>	<b>2 310</b>	<b>100%</b>	<b>491</b>	<b>100%</b>



Ilgą laiką vadovaujantis ES Direktyva 95/21/EB buvo reikalaujama, kad atskiros valstybės narės patikrintų bent 25 proc. visų jų uostuose apsilankančių laivų. Atidžiai peržiūrėjus šią direktyvą bus nustatyta nauja apžiūros tvarka.

Esminis tokios tvarkos požymis yra perėjimas nuo atskirų dalyvaujančių valstybių priimtų įsipareigojimų prie regionų priimtų įsipareigojimų. Naujos tvarkos tikslas yra bent kartą per metus patikrinti visus į ES regiono uostus užsukančius laivus bei pagerinti šio pramonės sektoriaus skaidrumą nurodant laivybą vykdančius atsakingus asmenis. Šiuo metu taikomą būdą, pagal kurį klasifikuojamos vėliavos valstybės ir pripažintos organizacijos, papildys panaši įmonėms skirta sistema.

Šis perėjimas prie regionų priimtų įsipareigojimų užtikrins valstybių narių darbo metodų suderinamumą ir skatins toliau tai daryti. Toks suderinamumas leis veiksmingiau naudoti turimus išteklius nukreipdamas juos neveiksmingai naudojamiems laivams regione ir sumažindamas našą dėl dažnų veiksmingai naudojamų laivų patikrų.

EMSA buvo nurodyta glaudžiai bendradarbiaujant su valstybėmis narėmis sukurti, įgyvendinti ir valdyti duomenų bazę kaip pagalbos priemonę naujai tvarkai įgyvendinti. Ši sistema bus naudojama visų uostų valstybių kasdienėje veikloje ir taps pagrindine tinkamo uostų valstybės kontrolės funkcionavimo regionų lygmeniu dalimi.

Siekiant, kad sistema veiksmingai funkcionuotų, šio pramonės sektoriaus atstovai ir valstybės narės pabrėžė ir pripažino tinkamai parengtų ir kvalifikuotų uostų valstybės kontrolės pareigūnų svarbą.

Vienodos tvarkos sėkmė bus užtikrinta tęsiant patikros kriterijų, ataskaitų teikimo procedūrų ir mokymo principų derinimą. EMSA, remdamasi valstybėse narėse įgyta patirtimi, organizuoja reikiamus mokymus uostų valstybės kontrolės procedūrų srityje. EMSA sukurta šiuolaikiška nuotolinio mokymo priemonė regiono uostų valstybės kontrolės pareigūnams taip pat skirta profesinėms žinioms gilinti.

3 lentelė. Paryžiaus susitarimo memorandumą pasirašiusių valstybių individualus įnašas prie visų atliktų patikrų

Susitarimo memorandumą pasirašiusių uostų valstybė	Atskiri laivai	Apžiūros	Apžiūros, kurių metu nustatyta neatitiktumų	Sulaukymų skaičius	Sulaukymų, susijusių su RO neatitiktumais, skaičius	Apžiūros, kurių metu nustatyta neatitiktumų proc.	Sulauktya, proc.	Atskirų patikrintų laivų skaičius, proc. (įsipareigojimas – 25 proc.)	Iš viso apžiūrų pagal susitarimo memorandumą, proc.
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
Iš viso	78025	24647	14322	1220	174	58.11	4.95	31.59	100.00

Šaltinis. Paryžiaus susitarimo memorandumas, 2007 m. duomenys

2007 m. EMSA aprūpino Paryžiaus susitarimo memorandumą pasirašiusių valstybių regiono inspektorius elektronine priemone Rulecheck, leidžiančia greitai susirasti nuorodas į visas nuolat atnaujinamas tarptautines taisykles, skirtas laivų saugumui, darbui ir Paryžiaus susitarimo memorandumuose nustatytoms procedūroms. Kadangi laivų saugumą reglamentuojančių taisyklių yra labai daug ir jos yra sudėtingos, galimybė naudotis elektronine taisyklių paieškos priemone, kuria inspektoriai naudojami nešiojamų kompiuterių pagalba, labai palengvino jų darbą.

EMSA nuolat prižiūri uostų valstybės kontrolės sistemos veiksmingumą ES regione. Analizės rezultatais naudojama taikant mokymo sistemas; jie taip pat gali lemti procedūrų pakeitimus ir (arba) paskatinti priimti naujus teisės aktus.





## TINKAMAS JŪRINI



Apskaičiuota, kad apie 80 proc. avarių jūroje įvyksta dėl žmonių klaidų.



Žinomas pavyzdys yra klaidingi sprendimai, kuriuos priima laivuose dirbantys žmonės, ypač sudėtingomis navigacijos ir (arba) oro sąlygomis. Avarijos gali įvykti ir dėl variklių arba kitos įrangos gedimo, padėtį gali apsunkinti ir įgulos nesugebėjimas dėl žinių stokos greitai pašalinti gedimą. Dėl šių priežasčių jūrininkų mokymui būtina taikyti aukščiausius standartus.



Apie 75 proc. ES registruotų laivų jūrininkų yra kilę iš ES nepriklausančių valstybių; jie paruošti daugiau nei 50 valstybių esančiose ES nepriklausančiose mokymo įstaigose. Todėl sunku įvertinti tų įstaigų švietimo, mokymo ir kvalifikacijos kokybę. Siekiant užtikrinti veiksmingą padėties šioje srityje priežiūrą, TJO Tarptautinė konvencija dėl jūrininkų mokymo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (JRAB) laivus užregistravusioms šalims leidžia tikrinti, kaip šalys, rengiančios jūrininkus jų laivams, laikosi tarptautiniu lygiu nustatytų standartų. Anksčiau kiekviena ES valstybė narė atskirai turėjo įvertinti ES nepriklausančių valstybių jūrininkų švietimo ir mokymo sistemas. Siekiant išvengti pasikartojančių patikrų, buvo nuspręsta, kad šį darbą reikia atlikti centralizuotai. Jį atlikti buvo įpareigota Europos Komisija, kuri technines užduotis nurodė atlikti EMSA. Vienai



# ENKŲ MOKYMAS

ES įstaigai skirtas įpareigojimas atlikti užduotį yra reikšmingas, nes kuria masto ekonomiką ir užtikrina nuoseklų požiūrį į visus atliekamus vertinimus.

Kartą per penkerius metus EMSA inspektoriai vertina kiekvienos ES nepriklausančios valstybės, rengiančios jūrininkus dirbti ES registruotuose laivuose, švietimo sistemą. Praktiškai esant ribotoms priemonėms tai reiškia, kad kasmet 6–8 valstybėse patikrinamos 35 ar daugiau įstaigų.

Kalbant apie ES valstybes nares, 2007 m. EMSA inspektoriai pradėjo lankytis ES valstybėse narėse norėdami patikrinti, kaip joms sekasi vykdyti savo įsipareigojimus šioje srityje. Kaip ir ES nepriklausančiose valstybėse, EMSA inspektoriai lankėsi ES valstybėse norėdami patikrinti jūrų laivybos institucijas ir pasirinktas švietimo ir mokymo įstaigas, kurias reikia patikrinti penkerių metų laikotarpiu. Patikrų metu gautos išvados perduodamos kompetentingoms nacionalinėms institucijoms ir Europos Komisijai, kuriai yra suteikti konkretūs įgaliojimai reikalauti, jei reikia, imtis taisomųjų priemonių.





# KOVA SU TARŠA NAFTOS

Ekologinės nelaimės išsiliejus naftos produktams, galinčios pasikartoti ir ateityje, gali turėti labai didelį poveikį aplinkai, vietos ekonomikai ir žuvininkystei.

Dėl intensyvesnio tanklaivių naudojimo, kuris iš dalies susijęs su augančiu naftos produktų eksportu, ateityje rizika bus dar didesnė. Finansiniu požiūriu reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad avarijų padarinių šalinimo darbams reikia daug lėšų. Vien tik „Erika“ ir „Prestige“ avarijų padariniams šalinti buvo išleista gerokai daugiau nei 1 mlrd. EUR.

Skaudžius finansinius ir ekologinius didelio naftos išsiliejimo iš tanklaivio padarinius galima gerokai sumažinti šalinant naftą iš jūros iki to laiko, kol ji dar neišplauta į krantą. Tačiau, 2002 m. įvykusi „Prestige“ avarija aiškiai parodė, kad Europoje trūksta taršos šalinimui skirtų laivų, kurie būtų pajėgūs veiksmingai surinkti išsiliejusią naftą.

1 pav. Didžiausios aplinkos taršą sukėlusios avarijos Europos vandenyse 2004–2008 m.



Šaltinis. EMSA Marinfo duomenų bazė / Lloyds jūrų laivybos informacijos padalinys.

Esant tokioms aplinkybėms, Europos jūrų saugumo agentūrai buvo pavesta sukurti laivų, įrangos ir kitų išteklių tinklą siekiant padėti valstybėms narėms kovoti su tarša iš laivų. Remdamasi Kovos su tarša naftos produktais parengties ir atsako veiksmų planu, EMSA sudaro sutartis su komercinės paskirties laivais, kuriuos galima greitai – paprastai per 24 valandas – pertvarkyti į naujausia įranga aprūpintus naftos surinkimo laivus. Šie laivai paprastai vykdo kitas įprastas užduotis, bet, prireikus, į juos galima pakrauti įrangą ir ją panaudoti išsiliejusiai naftai surinkti.



# PRODUKTAIS

2 pav. EMSA rezerviniai naftos surinkimo laivai, rezervo ir laivų išdėstymas



Laivai, su kuriais EMSA yra sudariusi sutartis, yra dideli ir skirti tam, kad įvykus didelei avarijai papildytų nacionalines taršos šalinimo pajėgas, kurių paprastai naudojamos talpyklos tūris yra 500 m<sup>3</sup>.

Šią paslaugą EMSA siūlė nuo 2006 m., o nuo 2009 m. rezervinių naftos produktų surinkimo laivų (angl. OSRV) laivynas išdėstomas visose pagrindinėse Europos jūrų zonose, nuo Baltijos iki Juodosios jūros, įtraukiant daugelyje Viduržemio jūros, Atlanto vandenyno ir Šiaurės jūros zonų esančius laivus. Ateinančiais metais EMSA toliau teiks šią paslaugą ir atitinkamai optimizuos laivų konfigūraciją ir išdėstymą.

Daugiau informacijos apie laivų technines charakteristikas ir rezervo išdėstymą pateikta 2 paveikslėlyje ir 4 lentelėje.

Norėdama užtikrinti, kad šie laivai ir jų įgula būtų pasirengę imtis priemonių įvykus didelei avarijai dėl taršos naftos produktais, EMSA dalyvauja nuolatiniuose mokymuose ir pratybose, kurie rengiami pagal regionų bendradarbiavimo susitarimus dėl taršos šalinimo, konkrečiai susitarimus su valstybėmis partnerėmis, kurios yra HELCOM, REMPEC ir kitų susitarimų šalys.



# TARŠOS ŠALINIMAS

4 lentelė. EMSA rezerviniai naftos surinkimo laivai ir techninės charakteristikos (2009 m.)

Pavadinimas	Rūšis	Veiklos zona ir įranga	Talpa (m3)
<b>OW Copenhagen</b>	Bunkerinis laivas	Copenhagen & Skagen (DK)	4360
<b>OW Aalborg</b>	Bunkerinis laivas	Copenhagen & Skagen (DK)	4360
<b>Aktea OSRV</b>	Tanklaivis naftai vežti	Piraeus (EL)	3000
<b>Forth Fisher</b>	Tanklaivis produktams vežti	Cobh (IE)	4754
<b>Galway Fisher</b>	Tanklaivis produktams vežti	Cobh (IE)	4754
<b>Mersey Fisher</b>	Tanklaivis produktams vežti	Cobh (IE)	5028
<b>Salina Bay</b>	Bunkerinis laivas	La Spezia (IT)	2800
<b>Mistra Bay</b>	Bunkerinis laivas	Valetta (MT)	1805
<b>Santa Maria</b>	Bunkerinis laivas	Valetta (MT)	2421
<b>Galp Marine</b>	Bunkerinis laivas	Sines (PT)	3023
<b>Bahia Tres</b>	Bunkerinis laivas	Algeciras (ES)	7413
<b>Bahia Uno</b>	Bunkerinis laivas	Algeciras (ES)	3800
<b>GSP Orion</b>	Aprūpinimo laivas	Constanta (RO)	1334
<b>Ria de Vigo</b>	Aprūpinimo laivas	Vigo (ES)	1522
<b>Interballast III</b>	Žemsiurbė	Ostend (BE)	1886
<b>DC Vlaanderen-3000</b>	Žemsiurbė	Ostend (BE)	2744







Tačiau anksčiau taip pat buvo pripažinta, kad norint spręsti problemas dėl kitų nei naftos produktai teršalų sukeltos jūrų taršos, būtina, kad EMSA atliktų rizikos vertinimą ir imtųsi papildomų veiksmų.

Išsamesnės informacijos apie tai, ką daryti su kitais teršalais, pavyzdžiui, pavojingomis ir nuodingomis medžiagomis, yra sunku rasti. Būtina chemijos mokslų specialistų pagalba. Šie veiksmai nustatyti EMSA Kovos su tarša naftos produktais parengties ir atsako veiksmų plane ir yra palaipsniui vykdomi.

#### MAR-ICE

Siekiant sustiprinti informacijos srautą Europoje įvykus avarijoms, kai cheminės medžiagos iš laivo patenka į jūrą, glaudžiai bendradarbiaujant su chemijos pramonės sektoriaus atstovais buvo sukurtas MARICE tinklas. MAR-ICE reiškia jūrų sektoriaus įtraukimą į su cheminėmis medžiagomis susijusių avarijų tinklą. Tinklas pradėjo veikti 2009 m. pradžioje; jis teikia informaciją visoms ES valstybėms narėms ir ELPA pakrančių valstybėms apie veiksmus jūroje įvykus su cheminėmis medžiagomis susijusiai avarijai.

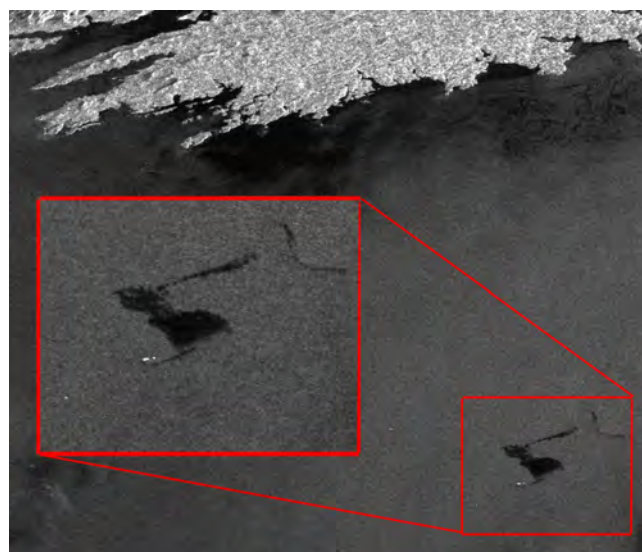
#### CleanSeaNet

Dažniausiai naftos produktai įsilieja į jūrą tada, kai tanklaiviai ir kiti laivai jūroje valo savo naftos produktams skirtas talpas. 2007 m. EMSA kaip paslaugą, skirtą padėti valstybėms narėms kovojant su tarša, sukūrė CleanSeaNet – palydovinę stebėjimo sistemą naftos dėmėms nustatyti. Minėtas naftos produktų išleidimas į jūrą yra neteisėtas, tačiau jį nustatyti ir atsakingus asmenis nubausti buvo labai sunku.

Sistema, naudodamasi palydovais, pateikia nuotraukas, būtinas pradiniam identifikavimui ir galimų naftos produktų išleidimo vietų suradimui; tada pasitelkiami į pagalbą kitokio pobūdžio priežiūros, pavyzdžiui, patruliuojančių laivų ir specializuotų orlaivių atliekamų patikrų vietoje valstybėse narėse, rezultatai.

CleanSeaNet taip pat vykdo operatyvinę funkciją stebint netyčinius taršos atvejus ir atsakomuosius veiksmus įvykus didelei avarijai.

3 pav. CleanSeaNet nuotrauka, kurioje matyti išsilieję naftos produktai prie Airijos krantų



Sistema patobulinta įtraukus naujas funkcijas, kurios leidžia jai keistis informacija ir pagerinti funkcionavimą naudojant EMSA valdomų sistemų duomenis. Papildžius CleanSeaNet sistemą eismo stebėjimo informacija iš SafeSeaNet (žr. toliau), oro ir okeanografijos informacija bei palydovinio radijo ryšio duomenimis, CleanSeaNet pateikia aiškesnę ir tikslesnę vaizdą. Tai leidžia valstybėms narėms iš vieno šaltinio gauti išsamią informaciją, kuri reikalinga norint imtis veiksmų taršai šalinti, ir turėti faktinius įrodymus nustatant teršėją.

EMSA yra vienintelis šaltinis, iš kurio Europos Komisija ir valstybės narės gauna nuotraukas, duomenis ir kitą informaciją, padedančią stiprinti joms savo jūrų taršos šalinimo veiksmus ES lygiu. EMSA taip pat skatina bendradarbiavimą, rengia mokymus ir šiame regione skleidžia žinias bei geriausią patirtį. EMSA tikslas – veiksmingai prisidėti saugant visą ES pakrantę nuo netyčia patekusių ir tyčia į aplinką išpiltų naftos produktų ir kitų teršalų.



# PATOBULINTAS LAIVŲ BUVIMO VIETOS NUSTATA



Europos vandenims priklausančiose jūrose visada plaukioja daugiau nei 20 tūkst. komercinės paskirties laivų.

1999 m. įvykus laivo „Erika“ avarijai, nebuvo jokios konkrečios informacijos apie jame buvusį krovinį. Europos uostuose pakraunama ir iškraunama daugybė laivų, tad informacija apie krovinį, laivo saugumo įrašus ir paskirties uostus yra labai svarbi saugumui jūroje, jūrų aplinkos apsaugai ir ekonomikai. Tačiau šia informacija naudojasi tik daugybė vietos ir nacionalinio lygio subjektų. Labai dažnai būna sunku keisti informacija, nes organizacijos, pavyzdžiui, uostų administracija, naudoja skirtingus duomenų pateikimo, saugojimo ir perdavimo būdus, be to, daugelio jų IT sistemos yra skirtingos. Informacija yra perduodama įvairiais būdais, dažnai faksu, telefonu arba el. paštu.



Todėl nuo 2002 m. valstybės narės ir Europos Komisija bendradarbiauja ieškodamos keitimosi informacija problemų sprendimo būdų ir siekdamos įgyvendinti ES Direktyvą 2002/59/EB, įdiegiančią Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą (angl. VTMISS). Buvo sukurtas EMSA valdomas europinis tinklas SafeSeaNet, padedantis suderinti keitimąsi jūrų laivybos duomenimis.



SafeSeaNet jungia daugelį Europos jūrų laivybos institucijų. Pranešimuose esanti informacija yra surenkama iš įvairių vietos šaltinių, vadinamųjų kompetentingų vietos institucijų, pavyzdžiui, pakrantės stočių ir uostų administracijų. Ši informacija beveik realiu laiku perduodama viešosios valdžios institucijoms visoje Europoje. Europos Sąjungos pakrantėje yra įrengta daugiausiai automatinio identifikavimo sistemos signalų priėmimo stočių, kurios bet kuriuo metu gauna signalus iš praplaukiančių laivų. Siekiant visiškai apimti Europą supančias jūrų zonas, EMSA bendradarbiauja su valstybėmis narėmis norėdama išplėsti šių stočių signalų priėmimo galimybes.

Tikslesnis laivų buvimo vietos nustatymas padės išvengti taršos, nes bus galima anksti nustatyti pavojų keliančius laivus. SafeSeaNet pagalba galima gauti pranešimus apie laivo veiksmus (avariją, taršą, navigacijos taisyklių pažeidimą ir kt.) arba informaciją apie laive esančias pavojingas medžiagas. Žinant, kur konkretus laivas plaukia ir ką jis gabena, bus galima greičiau imtis neatidėliotinių priemonių įvykus nelaimėi. SafeSeaNet taip pat supaprastina ataskaitų apie krovinius ir padėtį teikimo procedūras uostuose bei



# NUSTATYMAS IR JŪRŲ LAIVYBOS PRIEŽIŪRA

laivuose ir taip sumažina darbo krūvį bei sąnaudas. 2009 m. visose pakrančių valstybėse narėse, įskaitant nacionalines kompetentingas institucijas, prekybos uostus ir laivų eismą prižiūrinčias pakrančių stotis, bus pradėta vykdyti apžiūra siekiant nustatyti tam tikrą laivų, gabenančių pavojingus ar galinčius užteršti aplinką krovinius Europos jūrose, kontrolės lygį.

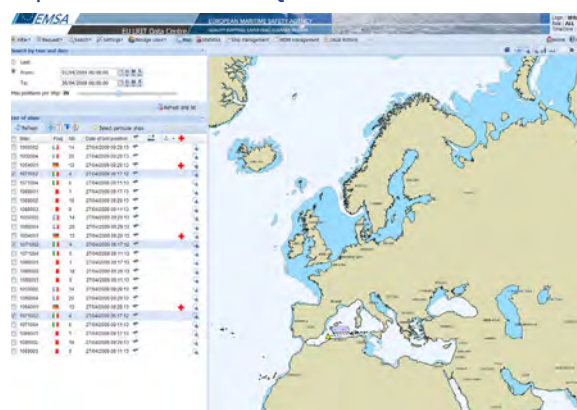
## Laivų buvimo vietos nustatymas Europos vandenims nepriklausančiose srityse

Tarptautinė jūrų organizacija priėmė sprendimą saugumo, saugos, paieškos ir gelbėjimo bei aplinkos apsaugos sumetimais įdiegti sistemą, kuri teiktų informaciją apie bet kurioje pasaulio vietoje plaukiojančius laivus. Ši nuotolinio laivų atpažinimo ir stebėjimo sistema (angl. LRIT) yra skirta tam, kad bent kas šešias valandas teiktų informaciją apie laivą. Kiekviena vėliavos valstybė, įskaitant ir ES vėliavos valstybes, yra įpareigota teikti tokias ataskaitas apie po jos vėliava plaukiojančius laivus. 2007 m. spalio mėn. priėmus Tarybos rezoliuciją EMSA visų Europos vėliavos valstybių vardu ėmė kurti duomenų centrą, kuris teiks LRIT informaciją kiekvienai susijusiai valstybei narei ir paprašytas keisis informacija su kitais pasaulio duomenų centrais. Pradėjęs veikti 2009 m. viduryje, ES LRIT duomenų centras bus didžiausias visoje tarptautinėje LRIT sistemoje, galintis nustatyti beveik 10 tūkst. laivų buvimo vietų ir kasdien parengiantis mažiausiai 40 tūkst. ataskaitų apie laivų buvimo vietą. ES LRIT duomenų centras galės nustatyti ne tik po ES vėliava plaukiojančių laivų buvimo vietą, bet ir, valstybėms narėms paprašius, teiks joms LRIT informaciją apie visus netoli ES vandenų arba ES vandenyse plaukiojančius trečiųjų šalių laivus.

## Jūrų laivybos priežiūros sistemų integravimas

Siekdama surinkti ir išplatinti vis daugiau ir daugiau informacijos iš skirtingų šaltinių, EMSA naudojami laivybos priežiūros sistemomis. Nuo 2009 m. EMSA šias sistemas sujungs norėdama pateikti valstybėms narėms ir Europos Komisijai išsamią informaciją apie ES laivų eismą. Trumpalaikė ir ilgalaikė informacija bus tarpusavyje susietos. Įvairiose duomenų bazėse esanti informacija apie laivus, laivų krovinius, patikros rezultatus ir t.t. bus pateikiama vienoje vietoje. Iš CleanSeaNet, EMSA Europos palydovinio naftos produktų išsiliejimo vietų nustatymo sistemos gauta informacija apie galimą neteisėtą teršalų išmetimą bus susiejama su SafeSeaNet pateikta tos pačios jūrų zonos

## 4 pav. LRIT duomenų centras



laivų eismo informacija ir realaus laiko palydovo nuotrauka. Toks „vieno langelio“ centras, bendrai pavadintas pagalbos jūrų laivybos paslaugomis, turėtų pradėti darbą visą parą nuo 2009 m. antro pusmečio. Tad EMSA plečiasi siekdama tapti pagrindiniu centru, teikiančiu Europos Sąjungoje jūrų laivybos informaciją.

Vadovaudamasi Europos Komisijos mėlynąja knyga „Integruota jūrų politika Europos Sąjungai“, dešimties metų jūrų transporto strategija ir vėlesnėmis iniciatyvomis jūrų laivybos priežiūros srityje, EMSA toliau plėtos darbo santykius su kitomis ES agentūromis bei Europos iniciatyvas dėl bendro naudojimosi su laivais susijusia informacija. Kai bus įmanoma, EMSA dalyvaus veikloje, kuri vykdoma visų pirma siekiant sukurti Europos jūrų laivybos priežiūros tinklą. Ji teiks pagalbą Komisijai pasiūlydama techninio pobūdžio žinias, įgytas kuriant SafeSeaNet ir kitas atitinkamas jūrų laivybos priemones. Be to, EMSA peržiūrės savo jūrų laivybos informacijos sistemas norėdama sudaryti galimybę jūrų laivybos priežiūros sumetimais perduoti informaciją ir kitoms ES įstaigoms ir agentūroms.





## 2015 M.



EMSA yra pakankamai jauna agentūra. Šešių iniciatorių grupė šią veiklą pradėjo tik 2003 m. gegužės mėn. Per pirmuosius penkerius metus pasiekta didelė pažanga plėtojant organizaciją, pajėgią vykdyti ES teisės aktų leidėjų jai patikėtas užduotis. Agentūrai ypač reikšmingi buvo 2006 m., nes tais metais EMSA iš Briuselio buvo perkelta į Lisaboną (Portugalija), kur įsteigta jos oficialioji nuolatinė būstinė.

EMSA ir toliau pirmenybę teikia veiklai, susijusiai su tinkamu ES teisės aktų įgyvendinimu jūrų laivybos saugumo ir taršos prevencijos srityje. Artėjant 2010 m. EMSA buvo labai sustiprinta, o jos pagrindinės užduotys buvo konsoliduotos ir išplėtos. 2009 m. yra antra labai svarbi data, kada daugiau nei 200 darbuotojų persikėlė į nuolatinis ir specialiai jai įrengtus biurus Lisabonos centre.

EMSA veiklos pagrindą sudaro bendrų problemų sprendimų ieškojimas bendradarbiaujant su valstybių narių, Europos Komisijos ir, jei reikia, pramonės sektoriaus ekspertais. Tai labai dinamiškas procesas, nes į veiklą įsitraukia naujos valstybės narės ir plėtojamos temos, reikalaujančios bendro požiūrio tarptautiniu ir ES lygmeniu.





# PROGNOZĖ

Netrukus bus pateikti keli nauji pasiūlymai dėl ES politikos ir teisės aktų raidos; manoma, kad jų priėmimas darys tiesioginę įtaką EMSA darbui. Esant tokioms kintamoms aplinkybėms tikėtina, kad iki 2015 m. atsiras naujų užduočių, o ir dabartinės dar nebus užbaigtos. Jūrų laivybos priežiūros srityje išaugo EMSA pajėgumai dalijantis patirtimi ir analizuojant duomenis.

EMSA greitai taps centrine įstaiga, palengvinančia problemų sprendimą ir teikiančia su jūrų laivyba susijusią informaciją. Kai institucijų ir tarnybų veikla sąveikauja jūrų laivybos saugumo, pasienio kontrolės, apsaugos, žvejybos srityse, būtini nauji pokyčiai ir bendradarbiavimo bei integracijos stiprinimas. Dirbdami kartu galime įgyvendinti savo bendrą tikslą – užtikrinti kokybišką laivybą, saugesnes jūras ir švaresnius vandenynus.

Kaip įsigyti ES leidinių

ES leidinių galima įsigyti ES knygyne (<http://bookshop.europa.eu>), kur tiesiog pateikiate užsakymą pasirinktam prekybos atstovui. Leidinių biuras turi prekybos atstovų tinklą visame pasaulyje. Jų sąrašą galite gauti atsiuntę prašymą faksu (352)29 2942758.

Iliustracijų šaltiniai

EMSA darbuotojai, José R. Rodríguez Montero, Pembrokeshire pakrantės nacionalinio parko institucija / TivThomas, Marine Photobank / RussianDoors, Flickr Creative Commons / a.o. Mickefi, shaireproductions, enidanc, PembrokeshireDave, SuperlativeRetrospectiveness, Håkan Dahlström, MrHayata.

Europos jūrų saugumo agentūra

Saugesnė ir švaresnė laivyba Europos Sąjungoje  
Liuksemburgas. Europos Bendrijų oficialiųjų leidinių biuras  
2009 m.

20 p. 21 x 29,7 cm



## Apie EMSA

Europos jūrų saugumo agentūra yra viena iš Europos Sąjungos decentralizuotų agentūrų.

EMSA, kurios būstinė yra Lisabonoje, teikia techninę pagalbą Europos Komisijai plėtojant ir įgyvendinant ES teisės aktus dėl jūrų laivybos saugumo. Be to, jai buvo skirtos operatyvinės užduotys kovos su tarša naftos produktais, stebėjimo naudojantis palydoviniu ryšiu ir nuotolinio laivų atpažinimo ir stebėjimo srityse.



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



Publications Office

*Publications.europa.eu*