

OHUTUM JA PUHTAM LAEVANDUS EUROOPA LIIDUS



SISUKORD

1	Eessõna
2	Millist lisaväärtust EMSA pakub
2	Parem kontroll ehituse ja hoolduse üle
4	Parem ja järjepidevam inspekteerimine
6	Parem mereliikluse seire
7	Paremini koolitatud meremehed
8	Reostusevastane võitlus
10	Õnnetustest saadud õppetunnid
11	Tõhus toimetulek laevaheitmetega
12	Laevade suurem turvalisus
13	Kavad aastani 2010
14	Kasulik teada
14	Organisatsiooni struktuur
16	Ajalugu

Lisateavet Euroopa Liidu kohta saate Internetist Europa serverist (<http://europa.eu>).

Kataloogimisandmed on esitatud väljaande lõpus.

Luxembourg: Euroopa Ühenduste Ametlike Väljaannete Talitus, 2006

ISBN 92-95032-12-8

© Euroopa ühendused, 2006

Allikale viitamisel on reprodutseerimine lubatud.

Printed in Italy

TRÜKITUD VALGELE KLOORIVABALE PAPERILE

EESSÕNA

Tahaksin alustada ameti tutvustamist vastates küsimusele: mis on Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA) ja milleks teda vaja on?

Suurtes kogustes (ohtlike) veoste ja suure arvu reisijate vedu merel on oma loomult ohtlik tegevus, isegi kui selleks kasutatakse nüüdisaegset tehnoloogiat. Viimastel aastatel on praamiõnnetustes (Estonia, Herald of Free Enterprise ja Express Samina) hukkunud sajad Euroopa Liidu kodanikud, lisaks on tuhandetel kannatanutel tulnud õnnetuse järel oma elu uuesti järjele saada. Samuti on arvukates õnnetustes hukkunud või vigastada saanud märkimisväärne hulk meremehi ning taas on paljud pidanud õnnetuse tagajärgedega toime tulema. Lisaks on inimesed aastakümneid kannatanud reostatud ranniku töttu, kui laevadelt on kogemata või meelega naftat merre sattunud, sest laevu on üha rohkem ja nad on suuremad. Peale selle leib igal aastal aset sadu väiksemaid laevaõnnetusi ja tuhandeid vahejuhtumeid ning nendega kaasnenud probleemide nii reaalne kui ka kaudne majanduslik hind on hiiglaslik, arvestades tiheneva laevaliikluse mõju keskkonnale.

Kuigi Euroopa Liidu institutsioonid on püüdnud neile probleemidele juba aastaid lahendust otsida, oli naftatankeri Erika uppumine Atlandi ookeanil Prantsusmaa ranniku lähedal 1999. aastal ning sellele järgnenud Prestige'i uppumine 2002. aastal viimane piisk karikas. Niisiis said hoo sisse jõupingutused olukorra parandamiseks ja tehti ridamisi uusi algatusi. Üks algatusi oli otsus moodustada organisatsioon, mis tegutseks Euroopa Liidu poliitikakujundajate tehnilise ja täidesaatva haruna ja millel oleksid volitused ning võimalused lahendada mitmesuguseid nii praegu kui ka tulevikus esilekerkivaid probleeme. Just selle mõttega loodi EMSA, organisatsioon, mille ülesanne on siiani olnud pakkuda Euroopa Komisjonile ja liikmesriikidele tehnilist tuge ja nõuandeid olulistest ohutusvaldkondades ning jälgida, kuidas liikmesriigid ja organisatsioonid Euroopa Liidu



du õigusakte kohaldavad. Lisaks on organisatsiooni ülesanne tegutseda naftareostuse puhul. Üldine eesmärk on parandada oluliselt ja jätkuvalt ohutust Euroopa Liidu vetes. Amet teadvustab endale, et selle saavutamiseks on vaja eri osapoolte, eriti Euroopa institutsioonide, liikmesriikide ametivõimude, rahvusvaheliste organisatsioonide ja merendusettevõtete tõhusat koostööd.

Euroopa Liidu meretranspordi mahtu arvestades on ülesanne aukartustäratav. Selgituseks olgu öeldud, et 25 liikmesriigil on tuhandete kilomeetrite pikkusel rannajoonel üle 600 olulise sadama ja nende kaudu kulgeb ligi 90% Euroopa Liidu väliskaubandusest ja ligikaudu 35% liikmesriikide vahelisest kaubandusest. Sealhulgas suureneb pidevalt tankerite arv, millega veetakse üha suuremates kogustes naftat ja muid ohtlikke veoseid läbi niisuguste tundlike merealade nagu Vahemeri ja Läänemeri.

Käesolev trükis annab ülevaate Euroopa Meresõiduohutuse Ameti tööst ja teavitab tööprogrammi olulisematest punktidest. On ka rida muid ülesandeid, millest pole siin juttu tehtud. Täiendavat teavet võib leida koduleheküljelt (www.emsa.europa.eu).

Willem de Ruiter
Tegevdirektor



MILLIST LISAVÄÄRTUST EMSA PAKUB

Parem kontroll ehituse ja hoolduse üle

Laevade ehitamise ja hoolduse uusimatele ohutusnõuetele vastavuse tagamiseks tuleb nende projekt, ehitus ja hooldus kinnitada ning tuleb kinni pidada inspekteerimise ja sertifitseerimise menetlustest. Riigid, kus laevad registreeritakse (lipuriigid), vastutavad oma jurisdiktsiooni all olevate aluste eest, aga nad võivad volitada klassifikatsiooniühinguid täitma osa nimetatud ülesannetest. Klassifikatsiooniühingud on rahvusvahelised organisatsioonid, kes väljastavad mitmesuguseid eri tüüpi sertifikaate kahes peamises kategoorias. Klassisertifikaat näitab vastavust ühingu enda reeglitele, kohustuslik sertifikaat näitab vastavust rahvusvahelistele õigusaktidele. Kuigi maailmas tegutseb sel alal üle viiekümne organisatsiooni, tunnustab Euroopa Liit praegu vaid 12 klassifikatsiooniühingut. Viimaste hulgas on kõik suuremad ühingud, mis teostavad tehnilist ülevaatusi ja sertifitseerivad aluseid,



Laev kuivdokis

mille veosed moodustavad 90% maailma kaubaveomahust, ning Euroopa Liidu liikmesriikidel on lubatud delegeerida oma laevade klassifitseerimiskohustus ainult neile 12 ühingule.

Euroopa Liidu peamine klassifikatsiooniühinguid käsitlev õigusakt on direktiiv 94/57/EÜ (muudetud pärast Erika katastroofi). Direktiiviga sätestatakse olulisemad kriteeriumid, millele Euroopa Liidus tunnustatud organisatsioonide

2

Klassifikatsiooniühingud, mida hindab EMSA

A. EL-is rahvusvaheliselt tunnustatud:				
	laeva	maailmas	milj t	maailmas
Nippon Kaiji Kyokai-NKK (Jaapan)	6 059	15 %	192,7	21 %
Lloyd's Register of Shipping-LR (Ühendkuningriik)	6 056	15 %	176,1	19 %
American Bureau of Shipping-ABS (USA)	4 158	10 %	161,8	18 %
Det Norske Veritas-DNV (Norra)	3 908	9 %	144,5	16 %
Bureau Veritas-BV (Prantsusmaa)	4 300	10 %	62,7	7 %
Germanischer Lloyd-GL (Saksamaa)	4 143	10 %	60,0	7 %
China Classification Society-CCS (Hiina)	2 006	5 %	33,0	4 %
Korean Register of Shipping-KR (Korea)	1 312	3 %	25,7	3 %
Russian Maritime Register-RS (Venemaa)	2 537	6 %	14,2	1,6 %
Registro Italiano Navale-RINA (Itaalia)	807	2 %	10,3	1,1 %
B. ELis osaliselt tunnustatud:				
Hellenic Register of Shipping-HRS (Kreeka)	340	0,8 %	1,1	0,1 %
Registro Internacional Naval-Rinave (Portugal)	27	0,1 %	0,08	0,01 %

A kategooria ühingud hõlmavad üle 90% maailma kaubaveomahust.

Allikas: Euroopa Komisjoni transpordi ja energiaenergia peadirektoraat



tegevus peab vastama. Et tagada nende organisatsioonide töö hea kvaliteedi püsimine, viib Euroopa Komisjon läbi nende perioodilisi hindamisi. Iga Euroopa Liidus tunnustatud klassifikatsiooniühingut tuleb iga kahe aasta järel hinnata ning komisjon on teinud selle ülesandeks Euroopa Meresõiduohutuse Ametile. Ameti hindajad külastavad klassifikatsiooniühingute peakontoreid ning samuti piirkondlikke või kohalikke esindusi, laevu ja laevaehitusettevõtteid.

Enne külastust tuleb teha põhjalikke metoodilisi ettevalmistusi ja koostada plaan. Et välja selgitada võtmetähtsusega valdkonnad ning tööga tõhusalt hakkama saada, katsetab EMSA süsteemi, mille abil jälgitakse pidevalt ühingute tegevust andmete ja riiklikust sadamakontrollisüsteemist ja teistest allikatest saadava teabe alusel.

Lõpuks kuulub hindamise hulka nii kohapeal kui pärast hindamist ka mahuka aruande koostamine. Euroopa Komisjon võib kogutud materjalide põhjal nõuda parandavate meetmete võtmist ja/või teha ettepaneku sanktsioonide rakendamiseks, kui töömeetodites avastatakse tõsiseid vigu.

Praegu tehakse tõsiseid jõupingutusi, et parandada laevade ohutusstandardeid. Viimastel aastatel juhtunud suurte õnnetuste tõttu on rahvusvahelises laevanduses tekkinud nõudmine tugevamate laevade järele. Rahvusvaheline Merendusorganisatsioon (IMO) on välja töötanud ja kehtestanud rahvusvahelised laevade ohutusstandardid ning Euroopa Komisjoni poolt osalesid selles töös EMSA eksperdid. Hiljuti saavutati oluline edasimineku nii topeltpõhja ja -parastega tankerite osas, sealhulgas nende turva-hoolduses, kui ka puistlastilaevade ehituses.



Parem ja järjepidevam inspekterimine

Lisaks lipuriikide ja klassifikatsiooniühingute tegevusele laevade nõuetekohase ehituse ja hoolitsemise tagamisel on Euroopa Liidu sadamariikidel kohustus sadamasse saabuvaid välisriikide laevu inspekterida (sadamariigi kontroll). Liikmesriikide sadamates toimub tihe kontroll, sest vastavalt ELi direktiivile 95/21/EÜ on liikmesriikidel kohustus kontrollida vähemalt 25% aasta jooksul nende sadamatesse sisenevatest laevadest. Sadamariigi kontrollil on mereohutuse seisukohalt suur tähtsus, kuna vaatamata sellele, et esmane vastutus laevade korrasoleku eest lasub lipuriikidel, ei suhtu nad oma kohustustesse alati nii tõsiselt kui peaksid. Kui sadamariigi kontroll avastab, et sadamasse tulnud välismaisel laeval on tõsiseid puudujääke, tuleb läbi viia vajalikud parandustööd ning sadamavõimudel on õigus laeva nii kaua kinni pidada, kuni tööd on tehtud. Kui laeva teatud ajavahemiku jooksul korduvalt kinni peetakse, võib keelata laeva sisnemise kõikidesse Euroopa Liidu sadamates-

se, kuni laevaomanik on tõestanud, et alus on heas korras (niinimetatud keelav klausel).

On ülimalt oluline tagada, et kõik sadamariigi kontrolli ametnikud, kes Euroopa Liidu sadamates töötavad, tegutseksid ühtlustatult. Tuleb kasutada samu inspekterimiskriteeriume, aruandeprotseduure, koolituspõhimõtteid jne. Euroopa Meresõiduohutuse Ametil on sadamariigi kontrolli vallas mitu ülesannet ja ameti töötajad:

- käivad liikmesriikides kohal, et hinnata sadamariigi kontrolli süsteemide vastavust ELi õigusaktidele;
- avaldavad ja uuendavad Euroopa Liidus keelatud laevade nimekirja;
- pakuvad Euroopa Komisjonile tehnilist tuge, et aidata parandada Euroopa Liidu ja rahvusvahelisi eeskirju selles valdkonnas;
- korraldavad koostöös liikmesriikidega koolitust, et tõhustada direktiivi kohaldamist;

4

EL/EMP sadamakontrolli andmed (2004)

Riik	Laevade sadama-külastuste hinnanguline arv	Inspekterimised	Inspekteritud (%)	Inspekterimised, mille käigus avastati puudusi	Kinnipeetud laevade arv	Kinnipeetud laevade protsent
Belgia	5200	1364	26,23	460	51	3,74
Hispaania	5932	2231	37,61	1448	116	5,20
Iirimaa	1323	410	30,99	211	20	4,88
Island	313	80	25,56	28	4	5,00
Itaalia	6446	2422	37,57	1657	346	14,29
Kreeka	3156	1082	34,28	591	63	5,82
Madalmaad	5343	1436	26,87	878	81	5,64
Norra	1800	681	37,83	219	13	1,91
Poola	1914	634	33,12	335	26	4,10
Portugal	2867	964	33,62	556	63	6,54
Prantsusmaa	6436	1773	27,55	1041	59	3,33
Rootsi	2776	745	26,84	241	10	1,34
Saksamaa	4704	1778	37,80	865	60	3,37
Sloveenia	673	231	34,32	116	48	20,78
Soome	1245	351	27,71	104	6	1,71
Taani	2400	613	25,54	227	27	4,40
Ühendkuning-riik	6286	1778	29,29	1220	104	5,85

Pariisi memorandumi andmed, välja arvatud Eesti, Küpros, Leedu, Läti ja Malta (ei ole täisliikmed)

- viivad läbi riskihindamisi ja statistilisi uurimusi, mille tulemusi saaks kasutada eesmärkide ja protseduurireeglite väljatöötamisel Euroopa Liidu sadamariigi kontrollide töö pidevaks parandamiseks.

See on üks paljudest valdkondadest, milles EMSA Euroopa Komisjoni volitusel koostöös liikmesriikidega tegutseb. Samuti teeb EMSA tihti koostööd Pariisi vastastikuse mõistmise memorandumi raames. Memorandum liidab 22 riigi mereadministratsioone ja selle eesmärk on ühtlustatud sadamariigi kontroll Euroopa mereriikides ja Põhja-Atlandi piirkonnas.



Päästepaadiõppus



Ulatuslikud roostekahjustused mõnede laevade konstruktsioonis



Parem mereliikluse seire

Euroopa vetes seilab pidevalt üle 20 000 kaubalaeva. Euroopa sadamates kaupa lastivate ja lossivate laevade suure hulga tõttu on meresõidu ohutuse, merekeskkonna kaitse ja majanduslike osapoolte seisukohalt elutähtis saada teavet veoste, laevade ohutusnäitajate ja sihtsadamate kohta. Selle teabega tegeleb riiklikul ja kohalikul tasandil tohtu hulk osalisi. Teabevahetus on sageli keeruline, kuna sadamavõimud ja muud asjaosalised kasutavad andmete kogumiseks, säilitamiseks ja edastamiseks erinevaid viise ja neil on arvutisüsteemid, mis omavahel ei ühildu. Teavet edastatakse mitut moodi, sageli faksi, telefoni või e-posti teel.

Alates 2002. aasta maist on liikmesriigid ja Euroopa Komisjon teinud koostööd, et lahendada teabevahetusprobleeme ja kohaldada Euroopa Liidu direktiivi 2002/59/EÜ, millega loodi ühenduse laevaliikluse korraldamise süsteem. Välja on töötatud üleeuroopaline võrgustik SafeSeaNet, et laevandusala andmevahetust ühtlustada.

SafeSeaNet ühendab suurt hulka Euroopa merendusasutusi ning kõigil neil on oma arvutisüsteemid ning erinevad andmesalvestuse ja kättesaadavaks muutmise viisid. Erinevatest andmebaasidest on moodustatud võrgustik ja keske registritesüsteemi abil peetakse teabe kohta arvestust. Sellesse registrisse (mida juhitakse EMSA Euroopa Komisjoni andmekeskuses Luksemburgis) on koondatud viited andmete asukohale, mitte andmetele endile. Igas liikmesriigis on määratud riiklik haldusasutus, kes vastutab täielikult süsteemi toimimise eest oma



Laevaliikluse juhtimiskeskuse kontrollruum

riigis. Koondatud andmed on saadud mitmesugustest kohalikest allikatest, nn kohalikest pädevatelt asutustelt, nagu näiteks kaldajaamad ja sadamavõimud.

Volitatud kasutajad pääsevad andmetele ligi, saates (kindlaksmääratud vormiga) päringu, mille abil keskregister teeb kindlaks andmete asukoha ja otsib need vastavast andmebaasist välja. Seejärel saadetakse andmed päringu tegijale. Süsteem on paindlik ja kasutajasõbralik, pidevalt kättesaadav ning annab teabesoovile kiiresti vastuse.

Täpsem teavitamine ja laevade liikumise jälgimine aitab reostust ennetada, kuna võimaldab potentsiaalselt ohtlikke laevu varakult kindlaks teha. See on võimalik tänu sellele, et SafeSeaNeti kaudu on kättesaadavad andmed aluse varasema käitumise (õnnetused, reostus, meresõidureeglite rikkumine jne) või laevas veetavate ohtlike veoste kohta. Teades sellise laeva sihtpunkti ja lasti, on õnnetuse puhul võimalik tõhusamalt reageerida. Oluline on ka see, et SafeSeaNet muudab sadamas ja laeva pardal läbiviidavad protseduurid sujuvamaks, mis omakorda vähendab töö mahtu ja lõpptulemusena aitab ka kulusid kokku hoida.



SafeSeaNetiga liitunud riigid



Õppesimulaator

Paremini koolitatud meremehed

On kindlaks tehtud, et ligikaudu 80% merel juhtuvatest õnnetustest leiab aset inimliku vea tõttu. Tuntud näiteks on, et laeva juhtkond teeb valesid otsuseid, seda eriti keerulistes navigatsioon- ja/või ilmaoludes. Õnnetus võib olla tingitud ka mootori või mõne muu seadme rikket, kui meeskond ei ole võimeline viga kiiresti parandama. Järelikult on ülitähtis, et meremeeste väljaõpe vastaks kõige kõrgematele standarditele.

Seda silmas pidades on oluline märkida, et ligikaudu 75% Euroopa Liidus registreeritud laevadel töötavatest meremeestest on pärit Euroopa Liitu mittekuuluvatest riikidest ja saanud väljaõppe koolides, mis asuvad väljaspool Euroopa Liitu. Lisaks on liikmesriikides registreeritud laevadel tööl inimesi rohkem kui 40 Euroopa Liitu mittekuuluvast riigist. See raskendab nende hariduse ja kvalifikatsiooni kvaliteedi/väärtuse hindamist ja seega ka liikmesriikides registreeritud laevade ohutus- ja keskkonnanõuete täitmise tagamist. Et olukorda tõhusalt kontrolli all hoida, võimaldab IMO meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon (International Convention on Standards of Training, Certification and

Watchkeeping for Seafarers, STCW) laevu registreerivatel riikidel kontrollida meremeeste kodukohariikides antava väljaõppe kvaliteeti.

Kontrollivõimalus on väga oluline, aga oleks äärmiselt ebatõhus, kui iga liikmesriik hakkaks eraldi nende neljakümne ELi mittekuuluva riigi mereharidust andvaid koole hindama. Seetõttu otsustati nimetatud töö läbi viia tsentraliseeritult ja see tehti ülesandeks Euroopa Komisjonile, kes delegeeris tehnilise töö EMSA-le. Nii on töö tõhusam ja ühtlasi tagatakse ka terviklikum lähenemine hindamisele.

EMSA asjatundjad hindavad iga viie aasta tagant haridussüsteemi kõigis ELi mittekuuluvates riikides, kus koolitatakse Euroopa Liidus registreeritud laevadel töötavaid meremehi. Praktikas tähendab see 8–12 hindamist aastas ja ka olukorra järelhindamist, et veenduda hindamiste arvu ja põhjalikkuse piisavuses. Niisiis on EMSA-l keskne roll tagamaks, et ELi mittekuuluvatest riikidest tulevate meremeeste koolitus on kooskõlas STCW konventsiooni nõuetega.

Meremehed väljastpoolt ELi liikmesriike

ELi väliste riikide meremehed ELi lipu all sõitvatel laevadel		ELi väliste riikide meremehed maailma laevadel		
Riik	Meremeeste %*	Riik	Meremeeste %	Meremeeste arv**
Filipiinid	46,5	Filipiinid	28,5	206 000
Ukraina	11,4	Venemaa	7,3	53 000
Venemaa	9,0	Ukraina	6,2	45 000
Rumeenia	4,7	Hiina	5,4	39 000
India	4,5	India	5,0	36 000
Indoneesia	3,1	Lõuna-Korea	2,5	18 000
Türgi	3,0	Horvaatia	2,3	17 000
Bulgaaria	2,6	Rumeenia	2,0	14 000

* Selle riigi meremeeste % ELi väliste riikide meremeestest ELis registreeritud laevadel.

** Selliseid arve ELi lipu all sõitvate laevade meremeeste kohta veel ei ole; kaubalaevadel töötab üle maailma kokku 724 000 meremeest (ristluslaevadel 92 000).

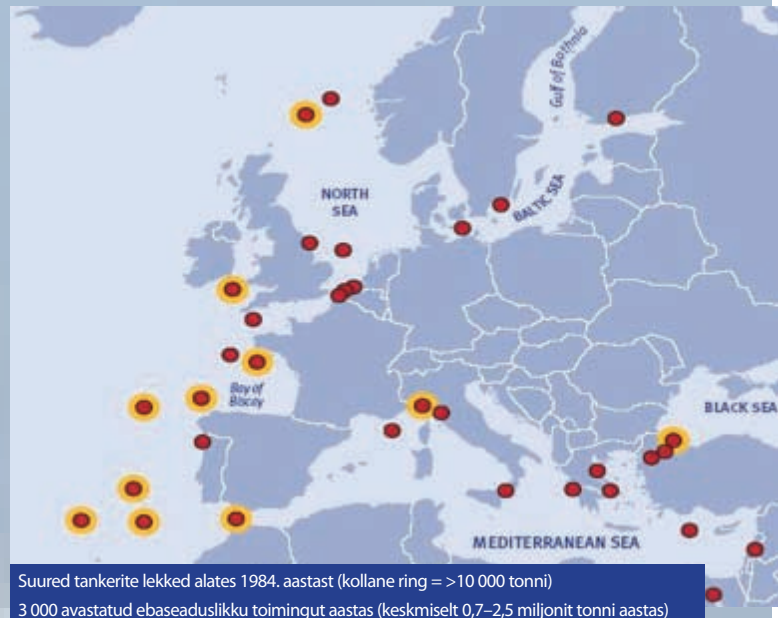
Allikas: Cardiffi ülikool (SIRC) 2002

Reostusevastane võitlus

Naftareostus ei ole ka tulevikus välistatud ning see mõjutab suurel määral keskkonda, kohaliku majandust ja kalandust. Naftatankerite arvu ja suuruse kasv suurendab ohtu ning ka liiklus peamistel laevateedel, nagu Läänemere ning Musta mere / Vahemere laevateed, muutub tulevikus oluliselt tihedamaks. Kõige suurem osa on selles Venemaa kasvaval toornaftaeksportil. Rahalise poole pealt ei tohiks aga unustada, et ainuüksi Erika ja Prestige'i õnnetuse tagajärgede likvideerimisele kulus tublisti üle miljardi euro.

Suure tankerilekke rahalist ja keskkonnakahju võib oluliselt vähendada, kui nafta enne rannale jõudmist kokku koguda. Samas näitas Prestige'i katastroof 2002. aastal selgelt, et Euroopas pole piisavalt reostustõrjelaevu, mis suudaksid suurte leketega tõhusalt toime tulla.

Kõike seda arvestades on EMSA-le tehtud ülesandeks luua laevade, seadmete ja muu varustuse võrgustik, et aidata liikmesriikidel laevadelt lähtuva reostusega toime tulla. Esimese sammuna tuli saada põhjalik ülevaade praegusest olukorrast ja selleks koguti Euroopa Liidu mere riikidelt rohkesti teavet. See andis täpse pildi eri riikide võimalustest ja kohustustest ning praeguse süsteemi tugevustest ja nõrkustest kogu rannajoone ulatuses. Teabe põhjal koostati „Naftareostuseks valmisoleku ja reostustõrje tegevuskava“, mille eesmärk on pakkuda kõige problemaatilisemates valdkondades liikmesriikidele täiendavat abi. Selle põhjal sõlmib EMSA lepingud kaubalaevadega, mida saaks vajadusel kii-



resti muuta moodsa tehnikaga reostustõrjelaevadeks. Laevad tegelevad tavaliselt oma igapäevaste töödega, kuid vajadusel saab neile kiiresti paigaldada vajaliku varustuse ja reostustõrjuma asuda.



Nafta kogumine korjetiibade abil





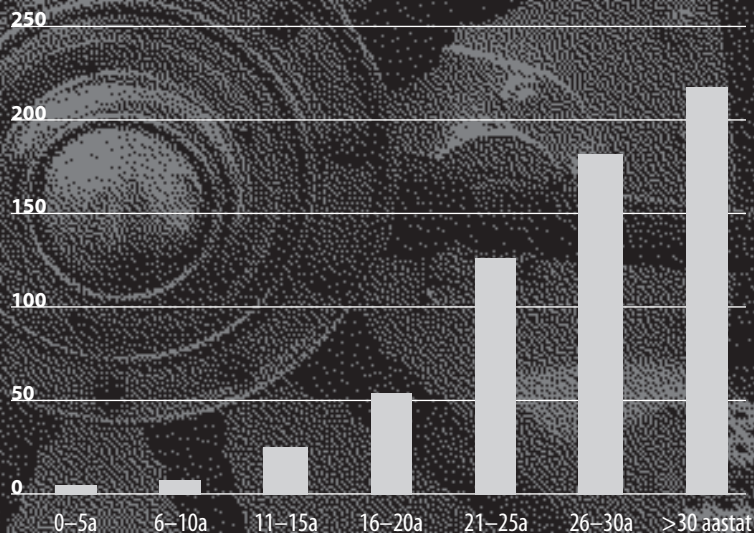
Tegevuskava rakendatakse kahes astmes. I aste, milleks sõlmiti lepingud 2005. aastal, näeb ette, et 2006. aasta märtsiks valmistatakse ette alused Läänemere, Atlandi ookeani ranniku, La Manche'i lääneosa ja Vahemere jaoks. II aste näeb ette võrgustiku tugevdamist ja selle laiendamist 2007. aastaks Mustale merele.

EMSA ülesanne on toetada ka reostusseiret, kuna Euroopa Liit vajab süsteemi, et avastada õlilaike satelliitpiltide abil. Keskmises ja pikas perspektiivis peaks süsteem lihtsustama Euroopa Liidu rannikuvete reostamise eest vastutajate kindlakstegemist ja kättesaamist. Ameti eesmärk on saada keskuseks, mis varustab Euroopa Komisjoni ja liikmesriike piltide, andmete ja muu teabega, et toetada võitlust merereostuse vastu. Amet edendab ka koostööd ja levitab selle valdkonna kogemusi ja parimat tava. Üldine eesmärk on anda tõhus panus kogu Euroopa Liidu

du ranniku kaitsmisesse juhuslike või tahtlike naftalekete ja muu reostuse eest.



Laevade kaotus vanuse järgi (2000–2005)



Õnnetustest saadud õppetunnid

Kuigi Euroopa Liidu veekogud on praegu üldiselt ohutumad kui minevikus, toimub igal aastal siiski sadu õnnetusi ja vahejuhtumeid. Järelkult tuleb olukorra jätkuvaks parandamiseks õnnetustest õppust võtta. Euroopa Liidu liikmesriigid on sel eesmärgil aastaid õnnetusi uurinud, aga seni on lähenemisviis olnud igal pool erinev. Seda arvestades on ilmne, et olukorra parandamiseks tuleb eesmärgiks seada tervikliku, kvaliteetse süsteemi loomine, mis võimaldab uurida kõiki õnnetusi ja vahejuhtumeid ning teeb andmed laialdaselt kättesaadavaks. Nii tekib rohkem teadmisi põhjustest ja tagajärgedest, mis omakorda annab merenduskogukonnale suuremad võimalused juhtunut heastada.

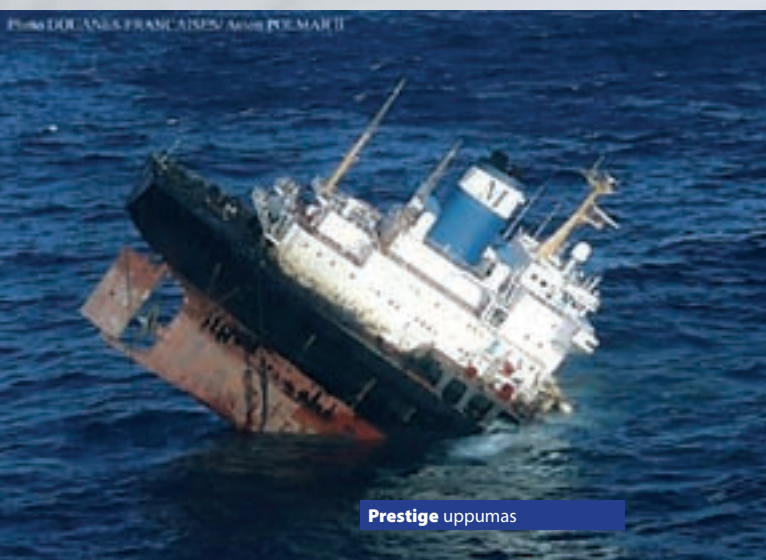
Vastavalt ameti moodustamise määrusele (EÜ) nr 1406/2002 on EMSA ülesanne välja töötada ühtne õnnetusjuhtumite uurimismenetlus, mis



Sillaõnnetuse tagajärg

võetaks kasutusele kõigis liikmesriikides. Valmides tagab see terviklikuma lähenemise kogu Euroopa Liidus. Oluline on ka see, et ühtlasi saab levitada head tava kõigi õnnetusi uurivate ametiasutuste seas.

Veel üks oluline EMSA-le antud ülesanne on luua ja hallata Euroopa Liidu mereõnnetuste andmebaasi, mis sisaldab liikmesriikide poolt saadetud andmeid ühtses vormis. Sellest kujuneb kõige tähtsam ühtne allikas Euroopas toimunud õnnetuste kohta ning seda saavad nii Euroopa Komisjon kui ka liikmesriigid edaspidi kasutada meresõiduohutuse alaste otsuste tegemisel.



Prestige uppumas

Näide laevaheitmete kogusest

Heitme liik	Laevatüüp	Tekkinud heitmete kogus
Masked jäägid*	Rasket kütteõli kasutavad laevad Merediisliit kasutavad laevad	1,5–2% tarbimisest 0,5% tarbimisest
Naftasegune pilsivesi	Keskmine laev (u 30 000 tonnise kandevoimega)	umbes 20 m ³ kuus
Meeskonna tekitatud jäätmed	Kõik	3 kg inimese kohta päevas
Veosega seotud jäätmed**	Tavalised üldotstarbelised kaubalaevad***	49,3 kg päevas

* 35 000 t kogumahtuvusega panamax-tüüpi puistlastilaev (tüüpiline keskmine laev):

- tarbib ligikaudu 35 tonni kütust päevas;
- tekitab ligikaudu 0,7 tonni raskeid jääke päevas.

** See on seotud MARPOLi V lisaga. NB! Veosega seotud jäätmed ei kuulu laevaheitmete alla.

*** Teist tüüpi laevad tekitavad märksa vähem veosega seotud jäätmeid.

Allikad: Euroopa Meresadamate Organisatsioon:

- laevaheitmete jäätmekäitluskava (2000);
- õpikoda „Laevaheitmete ja veosega seotud jäätmete vastuvõturajatised sadamas“ (2001).

Tõhus toimetulek laevaheitmetega

Arvestades Euroopa Liidu sadamatesse sisenevate ja ELi vetest peatumata läbi või mööda sõitvate laevade suurt hulka, on oluline teema laevaheitmete käitlemine. Kõigil alustel on valida, kas anda oma heitmed ja/või veosega seotud jäätmed ära sadamas või heita need merre, ning tegelikus elus tehakse pidevalt nii seda kui ka teist. Arvestades hiljutist ja tulevast jätkuvat kasvutrendi laevanduses ja kaubaveos, on selge, et kui praegune jäätmete ebaseaduslik merreheitmine jätkub samal tasemel, mõjub see merekeskkonnale saatuslikult (eriti selliste poolsuletud merealade puhul nagu Läänemeri, Vahemeri ja Must meri). Seetõttu otsitakse viise, kuidas tagada, et heitmetest vabanemine toimuks sadamates selleks ettenähtud kohtades.

Teisalt väidavad laevaomanikud ja operaatorid, et heitmekogumisrajatised sadamates on sageli ebasobivad ja kui nad ongi olemas, ei ole hind vastuvõetav. Järelikult tuleb julgustada sadamaid looma sobivaid ja mõistliku hinnaga heitmekogumisvõimalusi. Neid jõupingutusi toetavad ka seadused ja antud juhul on direktiivi

2000/59/EÜ (koos rahvusvahelise merereostuse vältimise konventsiooniga MARPOL) konkreetne eesmärk vähendada oluliselt jäätmete ebaseaduslikku heitmist merre. Direktiiv kohustab liikmesriike looma sadamates sobivaid tingimusi heitmete kogumiseks, kuid jätab üsna vabad käed, kuidas seda kõige paremini korraldada.

EMSA hindab praegu tihedas koostöös Euroopa Komisjoniga, kas sadamate vastuvõturajatisete direktiivi eesmärgid on täidetud. Selle tegevuse toetuseks on läbi viidud uuringuid ja korraldatud töötube, et levitada parimat tava. Kogutud on ka teavet liikmesriikides kasutatavate tasusüsteemide kohta, nii et eri süsteemidest tekiks selge pilt, mida saaks edaspidi seadusi koostades otsuste tegemisel kasutada.



Limburg pärast terrorirünnakut Adeni rannikul

Laevade suurem turvalisus

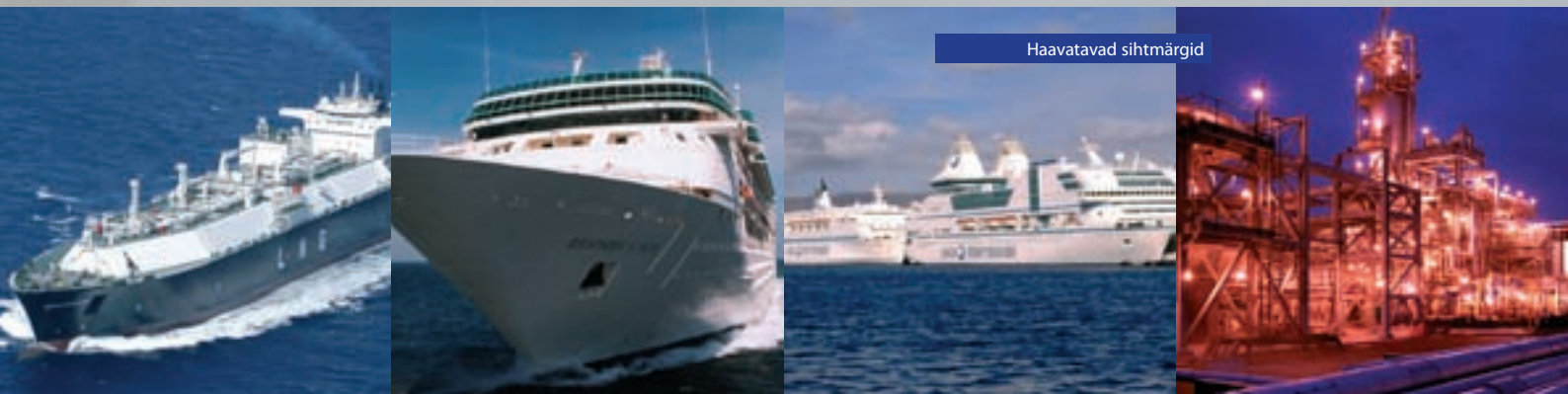
Nagu kõigi transpordiliikide puhul, on nii laeva pardal kui ka sadamas vaja teatud tasemel julgeolekut, kuid pärast terrorirünnakuid New Yorgis, Madridis, Londonis ja teistes linnades on see teema palju tähtsamaks muutunud. Pärast 2001. aasta 11. septembril on oluliselt suurendatud jõupingutusi turvalise laevanduskeskkonna tagamiseks mitte ainult USA-s, vaid ka Euroopa Liidus ja mujal maailmas.

Kui julgeolek on Euroopa Liidus olnud alati eelkõige liikmesriikide enda vastutusel, siis terrorism on vägagi rahvusvaheline nähtus. Seega peetakse Euroopa Liidu tasandil üha enam silmas piiriüleseid ulatuslikke terrorismivastaseid meetmeid. On kehtestatud ka õigusaktid, et seda probleemi lahendada ning merenduse valdas kohaldati määrust (EÜ) nr 725/2004, et tagada nii palju kui võimalik laevade ja sadamate asjakohane julgeolekutase kõigis liikmesriikides. Määruse peamine eesmärk on rahvusvahelise laevade ja sadamarajatiste turvalisuse koodeksi (ISPS-kodeks) nõuete ülevõtmine Euroopa Liidu õigusaktidesse.

Selles raamistikus on EMSA esmane roll pakkuda Euroopa Komisjonile tehnilist tuge, et jälgida, kuidas liikmesriikides rakendatakse laevade julgeolekut puudutavaid meetmeid. Sel eesmärgil inspekteerivad Euroopa Meresõiduohutuse Ameti töötajad Euroopa Komisjoni meeskonna koosseisus liikmesriikide laevandusjulgeoleku organisatsioone, asjassepuutuvaid ettevõtteid ja tunnustatud turvaorganisatsioone, kes tegelevad sertifitseerimisega. Inspekteerimiste järjepidevuse ja kõrge kvaliteedi tagamiseks abistab EMSA Euroopa Komisjoni kohase metoodika väljatöötamisel.



Kõrge julgeolekutase tagamiseks on vaja palju kontrollida



Haavatavad sihtmärgid

KAVAD AASTANI 2010

EMSA on väga noor amet. Esimene kuuest inimesest koosnev rühm alustas tööd alles 2003. aasta mais. Sellest ajast peale on tehtud palju edusamme, et luua organisatsioon, mis suudaks täita talle EL õigusaktidega usaldatud ülesandeid, ning aastaks 2010 on organisatsioon oluliselt tugevam. Eriti tähtis on 2006. aasta, sest siis kolitakse Brüsselist Portugali, Lissaboni, mis on ameti ametlik ja lõplik asukoht.

Aastaks 2010 peaks ameti peamised ülesanded täpsustuma ja laienema. Selle aja jooksul jäävad prioriteediks kõik tegevused, mis seotud ühenduse meresõiduohutust ja reostuse ennetust käsitlevate õigusaktide nõuetekohase kohaldamisega.

Ameti tegevuse keskmes on otsida koostöös liikmesriikide, Euroopa Komisjoni ja (kus vajalik) merendusettevõtete asjatundjatega lahendusi ühistele probleemidele. See on väga dünaamiline protsess, kuna liikmesriikide arv suureneb ning rahvusvahelisel ja Euroopa Liidu tasandil

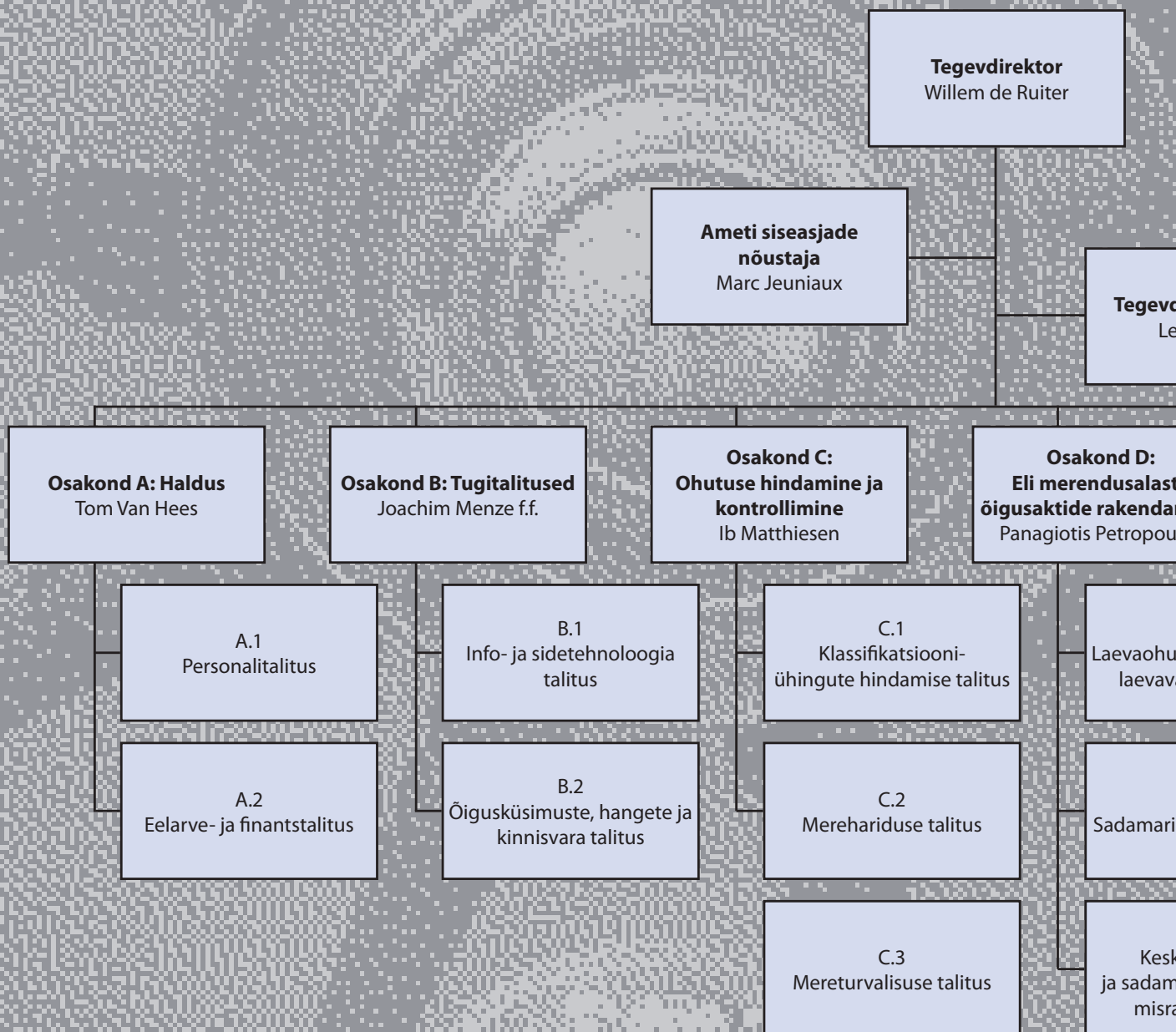
ühist lähenemist vajavate probleemide ulatus laieneb. Seda arvestades võib ametile ülesandeid juurde tulla. Eriti juhtudel, kus meresõiduohutuse ametite ja turvateenistuste tegevused kattuvad (terrorismivastane võitlus, piirikontroll jne), on ruumi uutele arengutele, tihedamale koostööle ja integratsioonile.

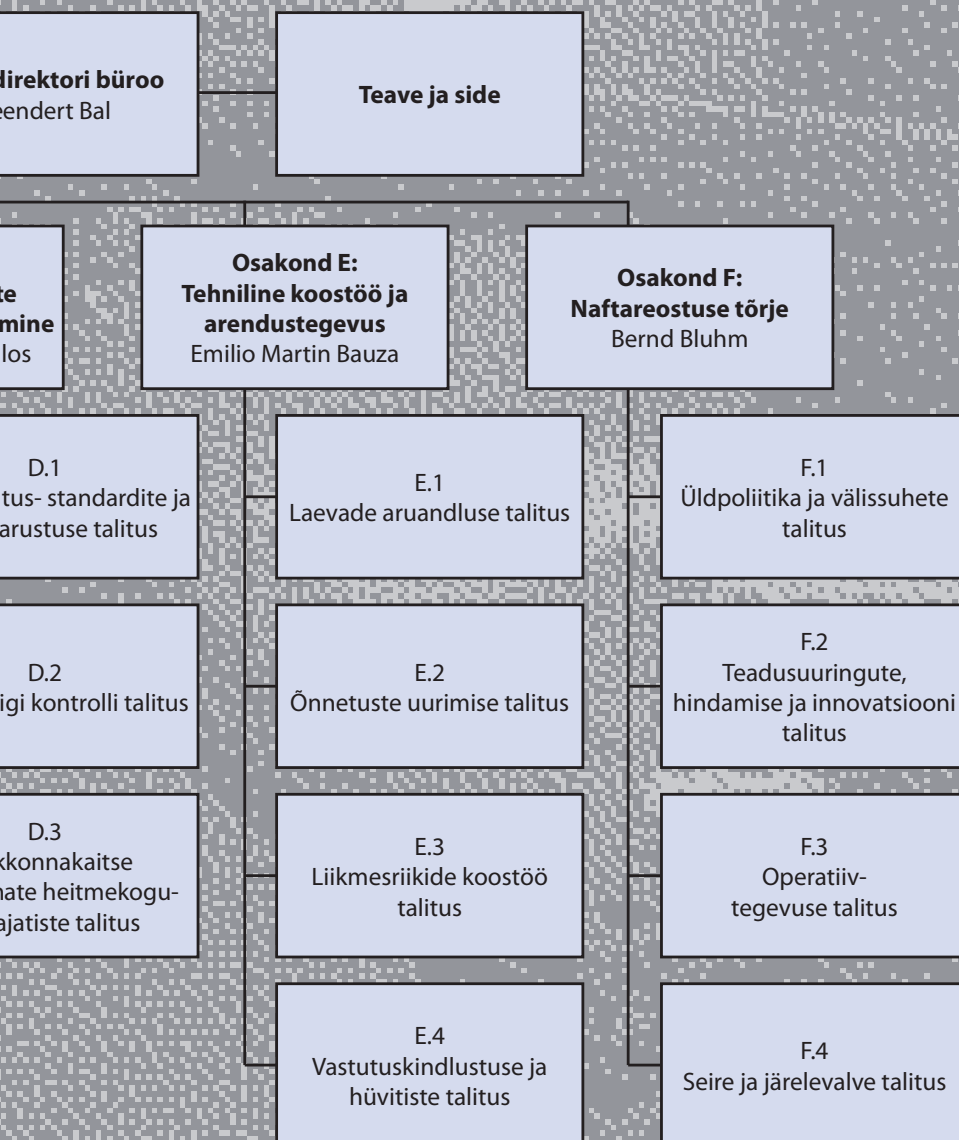
EMSA on täielikult valmis täitma oma rolli meresõidu ohutumaks muutmise ja puhtama mere nimel kogu Euroopa Liidus ja selle lähistel.



KASULIK TEADA

Organisatsiooni struktuur





Ajalugu

- 6.12.2000** Euroopa Komisjon teeb nõukogule ja Euroopa Parlamendile ettepaneku luua Erika II meetmete raames Euroopa Meresõiduohutuse Amet.
- 27.6.2002** *Euroopa Ühenduse Teatajas* avaldatakse määrus (EÜ) nr 1406/2002 Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA) loomise kohta.
- 4.12.2002** EMSA haldusnõukogu esimene koosolek, kus osales ka volinik Loyola de Palacio.
- 29.1.2003** Tegevdirektori, haldusnõukogu esimehe ja aseesimehe ametisse määramine.
- 1.5.2003** Tegevdirektor astub ametisse ja hakkab ametit üles ehitama.
- 13.12.2003** Riigipead ja valitsusjuhid otsustavad, et ameti asukohaks saab Lissabon.
- 3.2.2004** Esimene klassifikatsiooniühingu hindamine.
- 25.6.2004** Haldusnõukogu kiidab heaks liikmesriikide külastamise poliitika.
- 13.7.2004** Esimene EL-i kandidaatriigi külastus, et hinnata selle edusamme EL-i merendusosalaste õigusaktide rakendamisel.
- 28.7.2004** EMSA allkirjastab Portugali valitsuse ning Euroopa Narkootikumide ja Narkomaania Seirekeskusega vastastikuse mõistmise memorandumid kahe Euroopa organisatsiooni peakontori loomiseks Lissabonis.
- 20.10.2004** Tehniline vastutus SafeSeaNeti laevade/kaubalaevade seiresüsteemi eest läheb Euroopa Komisjonilt EMSA-le.
- 22.10.2004** EMSA haldusnõukogu 9. koosolek peetakse esmakordselt Lissabonis, sellel kiidetakse heaks „Naftareostuseks valmisoleku ja reostustõrje tegevuskava“.
- 22.11.2004** Esimene EL-i kandidaatriigi külastus, et hinnata sadamariigi kontrolli süsteeme ja menetlusi.
- 5.3.2005** *Euroopa Liidu Teatajas* avaldatakse „Kutse konkursil osalemise huvist teatamiseks“, millega käivitatakse ametlik reostustõrjealustega lepingute sõlmimise protsess.
- 10.5.2005** Esimene uue liikmesriigi külastus liikmesriikidele tehnilise abi pakumise kava raames.
- 25.5.2005** Euroopa Komisjon tegi 7aastaseks perioodiks (2007–2013) ettepaneku rahastada ametit 154 miljoni euro ulatuses võitluseks laevade tekitatud reostusega.
- 13.6.2005** Esimene külastus väljaspool EL-i asuvasse riiki, et hinnata meremehi koolitavaid institutsioone ja nende meetodeid.
- 25.10.2005** Algab mereõnnetuste andmebaasi katsetamine.
- 25.11.2005** Allkirjastatakse esimesed lepingud merereostuse tõrjeks valmis olevate alustega.

Euroopa Meresõiduohutuse Amet

Ohutum ja puhtam laevandus Euroopa Liidus

Luxembourg: Euroopa Ühenduste Ametlike Väljaannete Talitus

2006 — 16 lk — 21 x 29,7 cm

ISBN 92-95032-12-8

Illustratsioonid:

AFCAN, Alstom, BP, Prantsusmaa tolliamet, ESPO, Euroopa Komisjon, GDF, ITOPF, LAMOR, Le Cedre, Louis Dreyfuss, Maersk, Madalmaade rannikuvalve, Paris MoU, Marseille sadam, Cardiffi ülikool, Rootsi laevandusvalitsus, Tankship Management Ltd, TRYG kindlustus, USA rannikuvalve.

Kodulehekülg: www.emsa.europa.eu

