

MINŐSÉGI HAJÓZÁS,
BIZTONSÁGOSABB TENGEREK,

TISZTÁBB ÓCEÁNOK

TARTALOMJEGYZÉK

1 ELŐSZÓ

2 BEVEZETÉS

4 KÖRNYEZET

KÖRNYEZETVÉDELEM

A hajókon keletkező hulladékok hatékony kezelése

A levegőszennyezés csökkentése

A selejtezés ellenőrzése – a bölcsőtől a sírig

Képzés és együttműködés

6 HAJÓK ÉS KIKÖTŐK

A HAJÓÉPÍTÉS ÉS-KARBANTARTÁS

ALAPOSABB ELLENŐRZÉSE

8 TENGERÉSZEK

A TENGERÉSZEK KELLŐ SZINTŰ

KÉPZÉSÉNEK BIZTOSÍTÁS

10 SZENNYEZÉSEK
ELHÁRÍTÁSA

AZ OLAJSZENNYEZÉS ELLENI KÜZDELEM

14 FORGALOM

A HAJÓK FEJLETTEBB NYOMON KÖVETÉSE
ÉS JOBB TENGERÉSZETI

16 KITEKINTÉS 2015-RE

Jelentős mennyiségű további információt talál az Európai Unióról az interneten.

Ezek az Európa-szerveren (<http://europa.eu>) keresztül érhetők el. A rendszerező adatok a kiadvány végén találhatóak.

Lisszabon: Európai Tengerbiztonsági Ügynökség, 2009

© Európai Tengerbiztonsági Ügynökség, 2009

A képek készítőiről a hátsó borító belső oldalán olvashat.

A forrás feltüntetésével a sokszorosítás engedélyezett.

Üdvözljük az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség nevében! Ez a tájékoztató anyag választ fog adni a következő kérdésekre: „Mi az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (EMSA)?”, „Miért hozták létre?” és „Mivel foglalkozik?”.

Először is, érdemes elhelyezni a Hivatal tevékenységét a tengerészeti biztonság kérdéskörének szélesebb összefüggéseiben. Nagy mennyiségű áru és utas mozgatása a tengeren még a legújabb technológiák alkalmazása mellett is veszélyes tevékenység. A közelmúltban EU-állampolgárok százai haltak meg kompkatasztrófákban (Estonia, Herald of Free Enterprises, Express Samina). További ezrek sérültek meg vagy veszítették el családtagjaikat, barátaikat a tengeren. Az egész életükben hajókon dolgozók számára a kockázatok még nagyobbak. A tengerészek gyakran ki vannak téve a halál vagy a sérülés kockázatainak.

A hajózási káresemények más módon is érinthetik az emberek életét. Az európai partok évtizedeken át szenvedték a hajók által véletlenül vagy szándékosan a tengerbe juttatott olajszennyezések tisztító hatásait. A veszélyes rakományok minden eddigénél gyakoribbak, és egyre több és nagyobb méretű hajón szállítják őket. Ráadásul az EU felségvizein évente ezres nagyságrendben történnek kisebb hajózási balesetek és káresemények. Összességében ezen problémák tényleges és lehetséges gazdasági költsége jelentős – olyan vizeken, ahol a forgalomsűrűség egyre nagyobb.

A tengeri veszélyek nem új keletűek, és sok hatóság – beleértve a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetet (IMO) és mostanság az EU intézményeit is – már sok éve foglalkozik ezekkel a kérdésekkel. A tengeri közlekedés biztonságának kérdései azonban már komolyan felmerültek az Erika tartályhajó Franciaország partjainál történt elsüllyedésekor 1999-ben, amit a Prestige balesete követett Spanyolországban 2002-ben. Ezen katasztrófák hatására született meg a döntés egy új EU-szerv létrehozásáról, ami az európai uniós döntéshozók műszaki és operatív testületeként működne. Ennek a szervezetnek kellene kezelnie az eddig felmerült és a jövőben kialakuló számos különböző tengerészeti biztonsági kihívást.

Ilyen előzményekkel hozták létre az EMSA-t 2003-ban. Az Ügynökség feladata a műszaki segítségnyújtás és tanácsadás az Európai Bizottság és a tagállamok részére bizonyos kulcsfontosságú biztonsági kérdéskörökben, valamint annak nyomon követése, hogy a tagállamok és a különféle szervezetek hogyan hajtják végre az európai uniós jogszabályokat. Ezenfelül az EMSA operatív feladatokat is kapott az olajszennyezések elhárítása, a műholdas nyomon követés és a hajók nagy hatósugarú azonosítási és nyomonkövetési rendszere (LRIT) területén. Az átfogó cél az, hogy jelentős mértékben hozzájáruljanak az EU felségvizein a progresszíven javuló biztonsághoz. Ennek elérése érdekében az Ügynökség együttműködik számos különféle érdekcsoporttal, különösen az európai intézményekkel, a tagállamok hatóságaival, a nemzetközi szervezetekkel és a hajózási iparral.

Az Ügynökség komoly feladatokat lát el, ismerve az EU érdekeltségét a tengeri szállításban. A 27 EU-tagállamnak 1200 kereskedelmi kikötője és 100 ezer kilométernyi partvonala van. Ezeket keresztül zajlik az EU külkereskedelmi forgalmának kb. 90%-a, valamint a tagállamok közötti kereskedelem kb. 40%-a. Évente 400 millió utas halad keresztül az EU kikötőin. Ebben az összefüggésben minden eddigénél több tartályhajó szállít egyre nagyobb mennyiségű olajat és más veszélyes anyagokat környezetvédelmi szempontból érzékeny területeken, például a Földközi tengeren, a Balti-tengeren és az Északi-sarkvidéken.

Ez a tájékoztató anyag röviden bemutatja az EMSA-t, és áttekintést ad legfontosabb feladatainkról és tevékenységeinkről. Ez természetesen nem teljes körű, számos feladatról nem esik szó. A tevékenységünkről további információkat találhat az EMSA honlapján (www.emsa.europa.eu).

BEVEZETÉS

Az elmúlt években a globalizáció a világkereskedelem olyan növekedését hozta, amelynek következtében a hajóval történő szállítás mértéke is jelentősen megnövekedett. A vízi forgalom növekedésével az igény is nagyobb lett a tengerészeti biztonság témakörének áttekintésére.

A jelenlegi gazdasági válság ellenére több hajó több árut szállít, mint az elmúlt húsz évben. A globális piacok áruszállítási igénye a meglévő hajók nagyobb mértékű használatához vezetett, és megnövelte az új járművek és a szakképzett személyzet iránti keresletet. 2008-ban 22 752 kereskedelmi hajó futott be az európai kikötőkbe (ez 3,9%-os növekedés 2007-hez képest). 2008-ban 694 500 hajózási manővert rögzítettek az európai vizeken (2007-hez képest ez 5,7%-os növekedés).

Mivel a világkereskedelem több mint 80%-ban vízi úton zajlik, a tengeri szállítás továbbra is a nemzetközi kereskedelem alapja marad. Az EU (a világ legfontosabb exportőre és második legnagyobb importőre) számára a hajózás adja a szállítási szolgáltatásokat Európa és a világ többi része, valamint Földünk összes többi harmadik országa között. Becslések szerint több mint 3 millió ember dolgozik közvetlenül az európai vízi szektornak, kb. 200 milliárd eurós forgalmat generálva, összesen kb. 100 milliárd eurónyi hozzáadott értékkel.

Noha az EU felségvizei általában már biztonságosabbak, mint a múltban voltak, mégis évente balesetek és káresemények százai következnek be (1. táblázat). A biztonsági adatok további javítása érdekében alapvető fontosságú, hogy levonjuk a tanulságokat, amikor megtörténnek, hogy folyamatosan javuljon a tengeri közlekedés biztonsága. A jelentett balesetek száma folyamatosan növekedett az elmúlt években, és ez tükrözi a közlekedő hajók számának és a járműforgalomnak a növekedését. Manapság a rossz időjárási körülmények mellett a balesetek többségét emberi mulasztás okozza, például a nem megfelelő képzés; a legénység alacsony létszáma és a fáradtság – a tengerészeti biztonságért felelős emberek jelenleg ezekkel a tényezőkkel foglalkoznak. További tényezők, így az éghajlatváltozás, a tengeri élőhelyek és a biztonsági fenyegetések miatti megfontolások kerülnek a tengerekkel kapcsolatos jogszabályok megalkotóinak politikai napirendjére világszerte.

A legfőbb jogalkotó a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO, www.imo.org). Ez egy ENSZ-ügynökség, amely összefogja a világ 168 államát abból a célból, hogy meghatározzák a legjobb módszereket a biztonság garantálására, a biztonságos és tiszta hajózásra a globális iparági versenykörnyezetben. Az államok nemzeti, azaz a kereskedelmi flottáik érdekeit képviselik, és általában „lobogó szerinti államoknak” nevezik őket. Az összes EU-tagállam képvisellel rendelkezik a londoni székhelyű IMO-ban. Az IMO határozza meg a hajók építésének, karbantartásának, működtetésének, személyzettel való felszerelésének, valamint ártalmatlanításának szabályait.

Az EU szintjén az Európai Bizottság aktív az IMO nemzetközi szabályozásának átvételében; ezeket kötelező és végrehajtható jogszabályokká alakítja. Ez mutatja az Európai Bizottság és az EU-tagállamok magas szintű elkötelezettségét a tengerészeti biztonság kérdései iránt. Amellett, hogy biztosítják a hajók nemzetközi szabályozás szerint történő megépítését, karbantartását és működtetését, a tengeri közlekedési szektor számára a környezetvédelem is égető kérdés. A hajó- és áruforgalom trendjei – a bennük rejlő egyre több környezeti veszéllyel, valamint a változó ipari gyakorlatokkal együtt – a hajókról származó különféle szennyezések és kibocsátások csökkentésére irányuló, nagyon várt kezdeményezéseket indítottak el.

Számos tengerészeti biztonsági kezdeményezés eredményeként az EU felségvizein és környezetében az elmúlt években a balesetekből eredő olajszennyezések jelentős mértékben csökkentek. Becslések szerint mindamelllett a hajókról származó összes szennyezés mintegy 80%-a üzemeltetési kibocsátásokból ered. Ezek között vannak fáradtolaj-kibocsátások vagy a tisztítási műveletek során a tartályokból kijutó olaj. Közülük sok szándékos, és megszegi a nemzetközi előírásokat. Emellett nem szabad elfelejteni azt sem, hogy egy újabb katasztrófa lehetősége mindig a fejünk felett lebeg.

2003-as létrehozása óta az EMSA a megelőzésre, a végrehajtásra és a szennyezések elhárítására helyezte a hangsúlyt. Ennek megfelelően az EMSA értékeli a meglévő EU-szabályok gyakorlati megvalósítását és hatásait. Az Európai Bizottság és az EU-tagállamok számára megadja a szükséges segítséget és szaktudást a közösségi jogszabályok megfelelő alkalmazása érdekében a tengerészeti biztonság összes részterületén.

Az EMSA technikai segítséget nyújt a Bizottságnak és a tagállamoknak számos tengerészeti biztonsághoz kapcsolódó kérdésben, amikor azok új jogi szabályozást

készítenek. Hozzájárul az EU-tagállamok pozícióinak összehangolásához is, amikor egy adott témát vitatnak meg az IMO-ban. Ha egy tengeri közlekedési biztonságot érintő új jogszabályt elfogadnak, az EMSA az Európai Bizottságot segítve nyomon követi, hogy az mennyire felel meg a nemzetközi és az európai jogszabályoknak – azt ellenőrzi, hogy a jogszabály rendelkezéseit hogyan ültetik át a gyakorlatba.

1. táblázat: Balesetek és szennyezés
Az európai vizekről jelentett hajóbalesetek száma, 2004–2008

Év	2004	2005	2006	2007	2008	Összesen
Jelentett balesetek száma	593	659	740	990	1037	4019
Ebből súlyos	194	233	319	471	360	1577
Ebből szennyezés	30	21	19	24	36	130

Forrás: EMSA Marinfo adatbázis / Lloyds Tengeri Hírszerzési Egység

A biztonság érdekében egyre nagyobb szükség van az összes hajózási manőver szoros nyomon követésére az európai vizeken, valamint a különféle információs rendszerek integrálására. Átfogó információkra van szükség a hajók mozgásáról, a szállított árukról, a hajók mögötti érdekeltségekről, a személyzetről stb. ahhoz, hogy optimalizálni lehessen a közlekedési folyamatokat, hogy káresemény esetén megfelelő intézkedést lehessen hozni, és hogy fel lehessen lépni a terrorizmus ellen. Az EMSA központi szereplő – a tagállamok hatóságaival szoros együttműködésben – a különféle információs rendszerek integrálásában.

A hajókról származó szennyezések ellen az EMSA szerepe az, hogy reagáljon az olajszennyezésekre és elvégezze a hajók ellenőrzését. Ha szándékos szennyezés történik, az EMSA műholdfelvételek segítségével azonosítani tudja a szennyezőt, és értesíti az érintett tagállamot, hogy tegye meg a szükséges intézkedéseket az azonosított hajótulajdonos ellen. Nagy olajszennyezés esetére az EMSA létrehozott egy olajszennyezést elhárító hajókból álló flottát, amely nagyon gyors segítséget képes nyújtani a tagállamoknak az olajszennyezés megszüntetésében, mielőtt az elérné a partot, így megelőzhető a nagyobb környezeti katasztrófa.



KÖRNYEZETVÉDELEM



A hajókon keletkező hulladékok hatékony kezelése

Nagyon sok hajó keresi fel az EU kikötőit, és sok halad át az EU felségvizein vagy közel hozzá. Ezen hajók számára két lehetőség adódik: vagy a kikötők létesítményeinél szabadulnak meg a hulladékoktól és a szállítmányból visszamaradt maradványoktól, vagy illegálisan a tengerbe ürítik azokat. A gyakorlat azt mutatja, hogy mindkét módszert rendszeresen alkalmazzák, ami potenciálisan katasztrofális következményekkel járhat a tengeri környezetre. Ez különösen igaz az olyan, zártabb tengerek esetében, mint például a Balti-, a Földközi- vagy a Fekete-tenger térsége. Annak biztosítása érdekében, hogy a hajók az ilyen jellegű anyagokat a megfelelő kikötői létesítményekben rakják ki, figyelembe kell venni az ilyen létesítmények elérhetőségét, megfelelőségét és költségét a hajók tulajdonosai és üzemeltetői számára. A megfelelő és ésszerű költségekkel dolgozó kikötői létesítmények üzembe helyezésének ösztönzésére irányuló erőfeszítéseket támogatja a 2000/59/EK irányelv is, az IMO tengeri szennyezésre vonatkozó Marpol-egyezményével karöltve. A tagállamoknak nagyfokú szabadságuk van a követelményeknek való tényleges megfelelés módszereit illetően. Az EMSA felügyelői meglátogatják a tagállam hatóságait, egyes kikötőit és akár a hajókat is, hogy a lehető legpontosabban megtudják, a hajón keletkező hulladékokat és a szállítmányból visszamaradt maradványokat valójában hogyan kezelik.

A vizsgálatok során észreveszik és megvizsgálják a speciális problémákat vagy a legjobb gyakorlatokat, vagy tanulmányokban és munkaértekezleteken teszik közzé őket. Ezek a párhuzamos tevékenységek egyre pontosabb képet adnak a hajók hulladékgazdálkodási gyakorlatáról, és ez segít az illegális tengerbe ürítésből származó szennyezések csökkentésére és megelőzésére irányuló hatékonyabb stratégiák kidolgozásában. Az EMSA például a közelmúltban dolgozott a „zöld hajók” esetében a tagállamok kikötőiben alkalmazott díjak rendszerén; ezek a hajók kedvezőbb elbánást élvezhetnek az európai uniós kikötőkben.

A levegőszennyezés csökkentése

A nagyobb tengeri forgalom a hajókról származó levegőszennyezés növekedését is jelenti. Ez a kikötővárosokban probléma, ahol a hajókról származó kibocsátások a levegőszennyezés fő

okozói. A hajókról származó kibocsátások több száz kilométerre is eljuthatnak, így a szárazföld belsejében is okozhatnak levegőminőségi problémákat. Sőt, a szárazföldi eredetű levegőszennyezés csökken, ahogyan a járművekre, ipari létesítményekre és üzemanyagokra vonatkozó intézkedések hatásai elkezdnek jelentkezni. A szárazföldi kibocsátások csökkentésére irányuló intézkedéseket – amelyeknek gyakran nagy a költségük – hasonló erőfeszítéseknek kell követniük a tengeren is.

A hajók fedélzetén használt üzemanyagok részben már szabályozás alá esnek. A tengeri közlekedésben használt üzemanyagok kéntartalmának maximumát, valamint az üzemanyagok mintavételi előírásait és az eredményekről történő jelentés követelményeit a 2005/33/EK irányelv határozta meg (az IMO Marpol-egyezményével karöltve). Az EMSA értékeli és segít javítani ezen intézkedések hatásait, megvizsgálva, hogy miként működnek a gyakorlatban, például teszteli a nehéz fűtőolaj minőségét a releváns EU-kikötőkben és a hajók fedélzetén. A tagállamokban az illetékes hatóságok részvételével munkaértekezleteket szerveznek, hogy biztosítsák az előrehaladást és megoldják a problémákat a hajómotorok kén- és nitrogén-oxid-kibocsátásaira vonatkozó szabályok megvalósításának területén. Az elkövetkező években a hajózásban nagy kihívás lesz az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentése. Ezen a területen még nincs jogi szabályozás, de a Bizottság már több módon kérte az EMSA segítségét, például részletes információkat kértek a hajók mozgásáról és kibocsátásairól, hogy pontosabb képük legyen a CO₂-kibocsátás jelenlegi helyzetéről. Ezek az adatok alapul szolgálhatnak egy jövőbeni nemzetközi vagy európai jogi szabályozásnak ezen a területen.

Az EU szakpolitikáit tekintve kezdeményezések születtek a hajók festése (lerakódásgátló rendszerek), a ballasztvízkezelés, a szennyezésből adódó károkkal kapcsolatos felelősség és kártalanítás kérdései és a környezeti szempontból megfelelő hajó-újrahasznosítás területén. Ezekben a területeken az EMSA tevékenységei hozzájárultak egy európai uniós álláspont kialakításához ezen környezeti problémákkal kapcsolatosan.

A selejtezés ellenőrzése – a bőlcsőtől a síríg

Életútjuk végén a hajókat szétszerelik, így visszanyerik azok fő alkotóelemét: az acélt. Ez az eljárás lehetővé teszi az értékes anyagok újrahasznosítását, és hozzájárul az aktív flotta felújításához, és ezáltal a hatékony és biztonságos

közlekedéshez. Az úgynevezett elhasználdott hajók azonban rengeteg veszélyes anyagot is tartalmaznak, így a hajók lebontása odafigyelést igényel.

A szétszerelési folyamatban ezen anyagok ártalmatlanítási módja egyre nagyobb nemzetközi érdeklődést vált ki. A dél-ázsiai „selejtezési partszakaszok” – ahová a világ kiöregedett vízi járműveinek jelentős része érkezik – környezeti és munkakörülményeit az elmúlt időszakban komoly kritikák érték. Sőt, a szétszerelendő járművek mennyisége várhatóan jelentősen növekedni fog egyrészt a romló piaci körülmények, másrészt az egyre szigorodó hajózási biztonsági előírások – egészen pontosan az egyszeres héjazatú tartályhajók hamarosan esedékes, 2010-es határidejű forgalomból való kivonása – miatt. Mivel ez a helyzet kiváló alkalmat ad arra, hogy a hajók leselejtezéséhez kapcsolódó környezeti, egészségügyi és biztonsági kérdésekre szabályozás formájában válasz szülessen, az EMSA összegyűjti a technikai tudást, így például a hajók újrafelhasználásával foglalkozó létesítmények tanúsítási lehetőségeire és előírásaira vonatkozóan annak érdekében, hogy segítse mind a hajók szétbontására vonatkozó uniós stratégia, mind pedig a tervezett ilyen témájú IMO-egyezmény megformálását.

Képzés és együttműködés

Az EMSA működtet egy átfogó, tengerészeti biztonsági témájú képzési és együttműködési programot, amelynek célja az EU tengerészeti biztonsági joganyagának jobb megismerése. A képzés résztvevői főként hivatalnokok, akik az EU/EGT tagállamainak hajózási hatóságainál dolgoznak. A képzési program, amelyet évről évre a tagállamokkal szoros együttműködésben alakítanak ki, jelenleg évente több mint 20 szemináriumot, munkaértekezletet és szakértői látogatást foglal magában. Az Ügynökség képzést és támogatást biztosít az EU-tagjelölt vagy lehetséges tagjelölt országok számára is.

A HAJÓÉPÍTÉS ÉS -KARBANTARTÁS ALAPOSAI

A legújabb biztonsági követelményeknek is megfelelő hajóépítési és -karbantartási módszerek úgy biztosíthatók, ha a hajótervek, az építési és a karbantartási eljárások jóváhagyása a nemzetközi szinten kidolgozott vizsgálati és tanúsítási eljárásokon alapul.

Ennek elvégzése a joghatósága alá tartozó hajót bejegyző (a lobogó szerinti) állam felelőssége. Az ország hajóosztályozó társaságokat is megbízhat azzal, hogy ezeket a feladatokat végezzék el a nevében. A hajóosztályozó társaságok nemzetközi testületek, amelyek két nagy kategóriában adnak ki különböző típusú tanúsítványokat: a „hajóosztály-tanúsítványok” a társaságok saját belső szabályainak, míg a „törvényben előírt tanúsítványok” a nemzetközi szabályzatoknak való megfelelést igazolják. Bár világszerte több mint 50 szervezet folytat ilyen jellegű tevékenységet, az Európai Unió jelenleg csak 13 hajóosztályozó társaságot ismer el; ezek között megtalálható az összes nagy társaság, amelyek együtt a világ teljes áruszállítási kapacitásának több mint 90%-át ellátó hajóállományt ellenőrzik és tanúsítják. Az EU tagállamai csak e 13 elismert testület valamelyikét bízhatják meg a hajók vizsgálati és tanúsítási feladatainak ellátásával.

A hajóosztályozó társaságokkal foglalkozó elsődleges uniós jogszabály a módosított 94/57/EK irányelv, amely számos fontos feltételt ír elő a szervezetek elismerésével kapcsolatban. Ennek ellenőrzése céljából, hogy ezek az elismert testületek betartják-e a legmagasabb szintű minőségi szabványokat, és hogy folyamatosan megfelelnek-e a meghatározott előírásoknak, minden egyes testületet két évente értékelni kell. A Bizottság ezzel a feladattal az EMSA-t bízta meg, így az Ügynökség szakértői felkeresik a hajóosztályozó társaságok központjait, kiválasztott regionális és/vagy helyi irodáit, valamint az egyes hajókat és hajóépítő üzemeket világszerte. Az EMSA vizsgálatot végző csapatai általában évente átlagosan 20 vizsgálatot végeznek el. A vizsgálat után az EMSA jelenti az eredményeket az Európai Bizottságnak. A Bizottság helyesbítő lépések megtételét írhatja elő és/vagy bírságot vehet ki, ha komoly hiányosságok merülnek fel, vagy ha egy probléma tartósan megoldatlan marad.

A kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzés következetessége

Az EU kikötő szerinti illetékes államainak feladata a kikötőjüket felkereső külföldi hajók vizsgálata (kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzés). A kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzési folyamat különösen nagy jelentőséggel bír a tengerészeti biztonság szempontjából, mert bár a hajók jó állapotáért elsődlegesen a lobogó szerinti állam felel, nem mindig képesek ezt következetesen végrehajtani. A kikötő szerinti illetékes állam hatóságai jogosultak megkövetelni az azonosított hiányosságok orvoslását, és a hajókat a javítások befejezéséig visszatartani. Ha egy hajót egy adott időszakon belül ismételtel vissza kell tartani, a hajótól az európai uniós kikötők használata megtagadható mindaddig, amíg a hajó tulajdonosa nem bizonyítja, hogy a hajó megfelelő állapotban van (ez az úgynevezett „kitiltó rendelkezés”).

A kikötő szerinti illetékes állam által végzett ellenőrzés az egyik olyan terület, ahol az EMSA az Európai Bizottság nevében és a tagállamokkal együttműködve lép fel. Szorosan együttműködik a Párizsi Egyetértési Nyilatkozattal (Párizsi ENy), amelyben 27 hajózási hatóság vesz részt, és amelynek célja a kikötő szerinti illetékes államok által végzett ellenőrzések összehangolása a tengerparttal rendelkező európai államok felsővízein és az Atlanti-óceán északi részén.

2. táblázat: Az EMSA által kiértékelt hajóosztályozó társaságok

A. Teljes EU-elismerés	Rakománykapacitás (DWT)	Arány a flottában (%)	Hajók száma	Arány a flottában (%)
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%
Összesen	1 020 560	100%	38 545	100%
B. Korlátozott EU-elismerés				
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 (PT)	50	2.2%	41	8.4%
Összesen	2 310	100%	491	100%

BB ELLENŐRZÉSE

Az egyes tagállamoknak éveken át a kikötőkben megforduló hajók legalább 25%-át át kellett vizsgálniuk, a 95/21/EK irányelvnek megfelelően. Az irányelv alapos felülvizsgálata után egy új vizsgálati rendszert vezetnek majd be.

Ebben a rendszerben döntő fontosságú elem az egyes részt vevő államok vállalásaitól a regionális vállalatokra történő váltás. Az új rendszer célkitűzése, hogy évente legalább egyszer megvizsgálják az EU térségének kikötőiben megforduló hajókat. Egy másik fontos cél, hogy javítsák az iparág átláthatóságát a hajózásban részt vevő felelős érintettek előtérbe helyezésével. A lobogó szerinti államok és az elismert szervezetek meglévő rangsorolási módszere ki fog egészülni egy hasonló rendszerrel a vállalatok számára.

Ez a regionális vállalatokra történő váltás biztosítani fogja és meg fogja követelni a tagállamok munkafolyamatainak további harmonizálását. A harmonizáció optimalizálni fogja a rendelkezésre álló erőforrások használatát, amely során a gyengén teljesítő hajókat veszik célba az egész térségben, és ugyanakkor kevesebbet fogják vizsgálni a jól teljesítő hajókat.

Az EMSA feladata, hogy a tagállamokkal szorosan együttműködve fejlessze ki, töltsen fel és működtesse az új rendszert támogató adatbázist. Ez a rendszer be fog ágyazódni az összes kikötő szerinti illetékes állam hatóságának napi működésébe, és nagyon fontos elem lesz a kikötő szerinti illetékes államok által végzett ellenőrzés megfelelő regionális működésében.

Annak érdekében, hogy ez a megközelítés megfelelően működjön, mind az iparág, mind pedig a tagállamok hangsúlyozták és felismerték annak fontosságát, hogy a kikötő szerinti illetékes állam hatóságánál dolgozóknak megfelelően képzetteknek és iskolázottaknak kell lenniük. Az egységes rendszer sikerét fogja biztosítani a vizsgálati előírások, a jelentési eljárások és a képzési elvek további harmonizálása. Az Ügynökség megszervezi a szükséges képzést a kikötő szerinti illetékes állam által elvégzendő ellenőrzési eljárások területén, hasznosítva többek között a tagállamoknál tett látogatásokon tapasztaltakat. A csúcsmínőségű távtanulási eszköz kifejlesztése, amelyet a régióban dolgozó, kikötő szerinti illetékes állam hatóságainál az ellenőrzési eljárásokat elvégzők számára dolgozott ki az EMSA, célul tűzi ki a szakmai hozzáértés szintjének további javítását is.

3. táblázat: A Párizsi ENY kikötő szerinti illetékes állam részesedése az összes vizsgálatból

Név	Tipus	Működési terület és felszereltség	Tartálykapacitás (m3)
<i>OW Copenhagen</i>	Bunkerhajó	Copenhagen & Skagen (DK)	4360
<i>OW Aalborg</i>	Bunkerhajó	Copenhagen & Skagen (DK)	4360
<i>Aktea OSRV</i>	Tartályhajó	Piraeus (EL)	3000
<i>Forth Fisher</i>	Olajtermék-szállító hajó	Cobh (IE)	4754
<i>Galway Fisher</i>	Olajtermék-szállító hajó	Cobh (IE)	4754
<i>Mersey Fisher</i>	Olajtermék-szállító hajó	Cobh (IE)	5028
<i>Salina Bay</i>	Bunkerhajó	La Spezia (IT)	2800
<i>Mistra Bay</i>	Bunkerhajó	Valetta (MT)	1805
<i>Santa Maria</i>	Bunkerhajó	Valetta (MT)	2421
<i>Galp Marine</i>	Bunkerhajó	Sines (PT)	3023
<i>Bahia Tres</i>	Bunkerhajó	Algeciras (ES)	7413
<i>Bahia Uno</i>	Bunkerhajó	Algeciras (ES)	3800
<i>GSP Orion</i>	Olajfűró hajó	Constanta (RO)	1334
<i>Ria de Vigo</i>	Olajfűró hajó	Vigo (ES)	1522
<i>Interballast III</i>	Kotróhajó	Ostend (BE)	1886
<i>DC Vlaanderen-3000</i>	Kotróhajó	Ostend (BE)	2744

Forrás: Párizsi Egyetértési Nyilatkozat, 2008-es adatok.

2007-ben az EMSA a Párizsi ENY régió ellenőreit ellátta a Rulecheck nevű elektromos eszközzel, amely gyors hozzáférést biztosít a hajóbiztonság és munka nemzetközi szabályainak összességéhez, valamint a Párizsi ENY eljárásaihoz, a legfrissebb változatban. Mivel a hajóbiztonságra vonatkozó szabályok összessége nagy mennyiségű és bonyolult, egy elektronikus szabálykereső megléte, amelyet az ellenőrök magukkal tudnak vinni a laptopjukon, nagyban megkönnyíti a vizsgálatot végzők munkáját.

A kikötő szerinti illetékes államok által végzett ellenőrzések rendszerének hatékonyságát az EU-ban az Ügynökség folyamatosan nyomon követi. A vizsgálat eredményei visszajutnak a képzési rendszerekbe, és az eljárások és/vagy a jövőbeni jogi szabályozás változását eredményezhetik.



A TENGERSZEK KELLŐ SZIN



Becslések szerint a tengeri balesetek mintegy 80%-át emberi hiba okozza.



Jellemző példa erre az a helyzet, amikor a hajóhídon tartózkodók – különösen nehéz navigációs és/vagy időjárási körülmények között – rossz döntéseket hoznak. Balesetek bekövetkezhetnek a hajógép vagy más felszerelés olyan meghibásodása miatt is, amelyet súlyosbíthat az, hogy a személyzet – elégtelen képzettsége miatt – nem tudja kellő gyorsasággal korrigálni a helyzetet. Következésképpen elmondható, hogy különösen fontos az, hogy a tengerészek a lehető legmagasabb szintű követelményeknek megfelelő képzésben részesüljenek.

Az Európai Unióban bejegyzett hajókon szolgáló tengerészek mintegy 75%-a az EU-n kívüli országból érkezik, és több mint 50 nem uniós ország intézményeiben részesült képzésben. Ez megnehezíti képzésük minőségének felmérését. A helyzet hatékony nyomon követése érdekében az IMO-nak a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló nemzetközi egyezménye (SCTW) lehetővé teszi a hajókat bejegyző országoknak, hogy ellenőrizzék a hajóikon szolgáló tengerészek országaiban azt, hogy a képzés megfelel-e a nemzetközileg elfogadott előírásoknak.



A múltban minden EU-tagállam külön-külön végezte el a nem EU-országok tengerészeti képzésének és képzési rendszerének a felmérését. A vizsgálatok kétszereződésének elkerülése

INTŐ KÉPZÉSÉNEK BIZTOSÍTÁSA

érdekében úgy határoztak, hogy a feladatot központilag kell elvégezni. A feladat az Európai Bizottság felelősségi körébe került, a Bizottság pedig az EMSA-t bízta meg a technikai munka elvégzésével. Egy konkrét uniós szerv kijelölése méretgazdaságosságot jelent, és garantálja az értékelések következetes végrehajtását is.

Az EMSA szakértői ötévente felméri minden olyan nem EU-országnak az oktatási rendszerét, amely az EU-ban bejegyzett hajókon szolgálatot teljesítő tengerészeket képzett. Ez a gyakorlatban – a rendelkezésre álló eszközök szűkössége miatt – évente 6-8 országban 35 vagy több intézmény vizsgálatát jelenti.

A kályhától indulva, 2007-ben az EMSA az EU-tagállamoknál kezdte a látogatásokat, hogy ellenőrizze, miként valósítják meg a kötelezettségeiket ezen a területen. Ugyanúgy, mint a nem EU-országoknál, az EU-tagállamokba irányuló látogatásoknál is megvizsgálják a hajózási hivatal irodáit, néhány oktatási és képzési intézményt, ötéves ciklusonként végezve a felméréseket.

A vizsgálatok eredményeit eljuttatják az illetékes nemzeti hatóságokhoz és az Európai Bizottsághoz, amelynek van bizonyos jogi lehetősége a szükséges helyreállító intézkedések előírására.



AZ OLAJSZENNYEZÉS

A jövőben is előfordulhat olajszenyezéssel járó katasztrófa, amely súlyos hatással lehet a környezetre, a helyi gazdaságra és a halászterületekre.

A tartályhajók növekvő forgalma – részben a növekvő olajexport miatt – emeli a jövőbeni kockázati szinteket. A kiadásokat nézve azt sem szabad elfelejteni, hogy a szennyezések felszámolása költséges eljárás. Egyedül az Erika és a Prestige katasztrófája nyomán keletkezett következmények felszámolása több mint 1 milliárd euróba került.

A tartályhajókból a tengerbe kerülő olajszenyezés súlyos pénzügyi és ökológiai következményei jelentős mértékben enyhíthetők, ha az olajat még azelőtt eltávolítják a tengerből, hogy elérné a partot. Mindazonáltal a Prestige 2002. évi katasztrófája világosan bebizonyította, hogy a nagyobb olajszenyezéssel járó esetek hatékony kezeléséhez Európának nincs elegendő, az olajszenyezés következményeinek elhárítására bevethető hajókapacitása.

1. ábra: Jelentős szennyezéssel járó káresemények az európai felségvizeken, 2004–



Forrás: EMSA Marinfo adatbázis / Lloyds Tengeri Hírszerzési Egység

A fent leírtakra figyelemmel az EMSA megbízást kapott egy hajókból, felszerelésekből és egyéb erőforrásokból álló hálózat kiépítésére, amelynek az a feladata, hogy segítse a tagállamokat a hajókból a tengerbe jutó szennyező anyagok kezelésének megoldásában. Az olajszenyezési készülségről és intézkedésekről szóló cselekvési terv alapján az Ügynökség olyan kereskedelmi hajókat vesz bérbe, amelyeket a riasztást követően igen rövid időn – általában 24 órán – belül át lehet alakítani a legmodernebb

ELI ENI KÜZDELEM

2. ábra: Az EMSA készenlétben álló olajszenyezés-eltávolító hajói – az eszközkészletek és a hajók elhelyezkedése



felszereléssel ellátott olajbegyűjtő hajókká. Ezek a hajók a szokásos körülmények között rendszeres tevékenységet folytatnak, de szükség esetén alkalmasak a szükséges felszerelés felvételére és az olajszenyezés eltávolításának gyors megkezdésére.

Az EMSA-val szerződött hajók nagyméretűek, és a nemzeti kárelhárítás eszközeit egészítik ki – és hagyományosan kb. 500 m³ körüli tartálykapacitással rendelkeznek – amikor komoly káresemény következik be. 2006 óta az Ügynökség tenderezteti ezt a szolgáltatást, és 2009-től egy készenléti olajszenyezés eltávolító flotta áll rendelkezésre az összes jelentős európai tengeren, a Balti-tengertől a Fekete-tengerig, magában foglalva a rendelkezésre álló hajókat a Földközi- és

az Északi-tenger, valamint az Atlanti-óceán legnagyobb részén. Az Ügynökség a következő években fenntartja ezt a szolgáltatást, és szükség szerint optimalizálja a hajóparkot és annak elhelyezkedését.

A 2. és a 4. táblázat további információkat tartalmaz a hajók technikai felszereltségéről és az eszközkészletek elhelyezkedéséről. Annak biztosítása érdekében, hogy ezek a hajók és személyzetük készen álljanak egy nagyobb olajszenyezési káresemény elhárítására, az EMSA részt vesz a szennyezések elhárítására vonatkozó regionális együttműködési megállapodások keretében – azaz a HELCOM, a REMPEC és más egyezmények partnerországaival együtt – szervezett rendszeres gyakorlatokon.

SZENNYEZÉSEK ELHÁRÍTÁSA

4. táblázat: Az EMSA készenléti olajszennyezés-eltávolító hajói és azok technikai leírása (2009)

Név	Típus	Működési terület és felszereltség	Tartálykapacitás (m3)
<i>OW Copenhagen</i>	Bunkerhajó	Copenhagen & Skagen (DK)	4360
<i>OW Aalborg</i>	Bunkerhajó	Copenhagen & Skagen (DK)	4360
<i>Aktea OSRV</i>	Tartályhajó	Piraeus (EL)	3000
<i>Forth Fisher</i>	Olajtermék-szállító hajó	Cobh (IE)	4754
<i>Galway Fisher</i>	Olajtermék-szállító hajó	Cobh (IE)	4754
<i>Mersey Fisher</i>	Olajtermék-szállító hajó	Cobh (IE)	5028
<i>Salina Bay</i>	Bunkerhajó	La Spezia (IT)	2800
<i>Mistra Bay</i>	Bunkerhajó	Valetta (MT)	1805
<i>Santa Maria</i>	Bunkerhajó	Valetta (MT)	2421
<i>Galp Marine</i>	Bunkerhajó	Sines (PT)	3023
<i>Bahia Tres</i>	Bunkerhajó	Algeciras (ES)	7413
<i>Bahia Uno</i>	Bunkerhajó	Algeciras (ES)	3800
<i>GSP Orion</i>	Olajfűró hajó	Constanta (RO)	1334
<i>Ria de Vigo</i>	Olajfűró hajó	Vigo (ES)	1522
<i>Interballast III</i>	Kotróhajó	Ostend (BE)	1886
<i>DC Vlaanderen-3000</i>	Kotróhajó	Ostend (BE)	2744





Azt is hamar felismerték azonban, hogy az Ügynökségnek kockázatértékeléseket és további intézkedéseket kell végrehajtani, ha a nem olaj által okozott tengeri szennyezéseket is kezelni akarják.

Arról nehéz egyértelmű információkat szerezni, hogy hogyan kell kezelni a többi szennyező anyagot, így például a veszélyes és káros anyagokat (HNS), és ehhez kémiai szakértőket kell bevonni. Ezeket az intézkedéseket tartalmazza az EMSA HNS-szennyezési készülségről és intézkedésekről szóló cselekvési terv, és ezeket fokozatosan vezetik be.

MAR-ICE

A hajók által okozott, vegyi anyagokat is érintő tengeri szennyezési káreseményekkel kapcsolatos európai információáramlás erősítése céljából, a vegyiparral szoros együttműködésben létrehozták a MAR-ICE hálózatot. A MAR-ICE egy betűszó: hálózat tengeri beavatkozásokra vegyi anyagok okozta vészhelyzetekben (Marine Intervention in Chemical Emergencies Network). 2009 elején kezdte meg működését, és a vegyi anyagok okozta tengeri vészhelyzetek esetére biztosít információkat az összes EU- és a tengerparttal rendelkező EFTA-tagállamok részére.

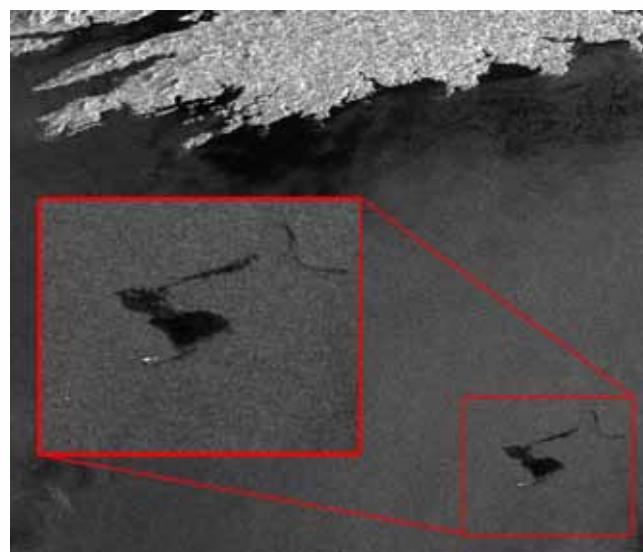
CleanSeaNet

Az olajszennyezések többsége akkor következik be, amikor a tartályhajók és más hajók a nyílt tengeren tisztítják az olajtartályaikat. A szennyezés elleni harcban a tagállamok számára nyújtott támogató szolgáltatásként az EMSA 2007-ben létrehozta a CleanSeaNetet, amely egy műholdképek alapján működő olajfolt-érzékelő rendszer. Ez a művelet nem jogszerű, de nagyon nehéz kimutatni, majd szankcionálni.

A rendszer képeket szolgáltat, amelyek segítségével, műholdak alkalmazása révén már a folyamat kezdetén azonosíthatóak és nyomon követhetőek lesznek a lehetséges olajkiürítések; ezt más típusú megfigyelési módszerekkel is segítik – például űrhajók és különleges repülőgépek által végrehajtott helyszíni ellenőrzésekkel a tagállamokban.

A CleanSeaNetnek operatív szerepe is van a véletlenszerű szennyezések nyomon követésében és az elhárítási intézkedések támogatásában is, ha komoly káresemény következik be. A rendszert

3. ábra: A CleanSeaNet képe olajszennyezést mutat az ír partoknál



új funkciókkal is bővítették, amelyek lehetővé teszik az információcserét és a jobb működést az EMSA által működtetett, már meglévő rendszerek adatainak használatával. A SafeSeaNetről származó forgalom-megfigyelési információk (lásd lentebb!) bekerültek a rendszerbe, és az időjárás- és tengerkutatói információkkal, valamint a radarműhold adataival együtt a CleanSeaNet tisztább és pontosabb képet tud adni. Ez lehetővé teszi, hogy a tagállamok egy forrásból kapjanak sok információt a szennyezés-elhárítási intézkedésekre vonatkozóan, és hogy biztosan beazonosíthassák a szennyezőt.

Európai uniós szinten a tengeri szennyezések elhárítására szolgáló intézkedések támogatásánál az Európai Bizottság és a tagállamok számára az Ügynökség a képek, adatok és más információk egyedüli forrása. Az Ügynökség elősegíti az együttműködést, képzéseket biztosít és terjeszti a szakismereteket és a legjobb gyakorlatot ezen a területen. Az EMSA célja, hogy hatékonyan hozzájáruljon a véletlenszerű és szándékos, olaj és más anyagok okozta szennyezések elleni védekezéshez a teljes EU-partszakaszon.

A HAJÓK FEJLETTEBB NYOMON KÖVETÉSE



Európa tengeri felségvizein folyamatosan több mint 20 ezer kereskedelmi hajó tartózkodik.

Amikor 1999-ben bekövetkezett az Erika balesete, nem volt pontos információ a rajta lévő szállítmányról. Az európai kikötőkben be- és kirakodó hajók ilyen nagy száma miatt a szállítmányaikra, a hajóbiztonsági nyilvántartásra és a célkikötőkre vonatkozó információk életbevágó jelentőséggel bírnak a tengeri biztonság, a tengeri környezet védelme és a gazdaság szereplői számára. Ugyanakkor ezen információk helyi és országos szinten történő kezelésében számtalan közreműködő szerv vesz részt. Gyakori az olyan eset, amikor azért ütközik nehézségbe az információcsere, mert az olyan testületek, mint például a kikötői hatóságok, eltérő módon egyeztetik, tárolják és továbbítják az adatokat, és az általuk használt informatikai rendszerek sem kompatibilisek egymással. Az információ továbbítása különböző módokon történik, gyakran fax, telefon vagy e-mail útján.

Ez az oka annak, hogy 2002 óta a tagállamok és az Európai Bizottság közösen dolgoznak az információcserével kapcsolatos problémák megoldásán és a Közösség hajóforgalom-kezelési rendszerének létrehozását megállapító 2002/59/EK uniós irányelv bevezetésén. Az eredmény a SafeSeaNet elnevezésű európai hálózat lett, amelyet az EMSA kezel, és amelynek célja a tengerészeti adatok forgalmazási módjának összehangolása.

A SafeSeaNet számos tengerészeti hatóságot összekapcsol Európában. Az üzenetekben továbbított információkat az ún. illetékes helyi hatóságok (IHH) forrásoktól, például a tengerparti állomásoktól és a kikötői hatóságoktól gyűjtik össze. Ez az információ majdnem valós idejűként jut el az európai állami hatóságokhoz. Az Európai Uniónak van az automatikus hajóazonosítási rendszer (AIS) fogadóállomásaival legjobban lefedett partvonala, ami folyamatosan veszi az elhaladó hajók jeleit. Az Ügynökség együttműködik a tagállamokkal ezen állomások vételi skálájának javításában, mivel a cél az, hogy az európai tengereket sikerüljön teljesen lefedni.

A hajók pontosabb nyomon követése segít a szennyezéses káresemények megelőzésében a kockázatot jelentő vízi járművek korai kiszűrése révén. A SafeSeaNet jelentéseket tud adni a hajók viselkedéséről (baleset, szennyezés, a hajózási szabályok megsértése stb.), illetve a hajókon szállított veszélyes anyagokra vonatkozó adatokról. A hajók úti céljának és szállítmányának ismerete

ÉS JOBB TENGERÉSZETI

lerövidíti egy esetleges baleset által kiváltott vészhelyzetre adandó válaszidőt. A SafeSeaNet egyszerűsíti a kikötőkben és a hajók fedélzetén a szállítmányra és a tartózkodási helyre vonatkozó jelentéseket is, és ez csökkenteni fogja az elvégzendő munka mennyiségét és a költségeket. 2009-ben meg fogják kezdeni a tengerparttal rendelkező összes tagállam vizsgálati célú látogatását, beleértve a nemzeti illetékes hatóságot, a kereskedelmi kikötőket és a hajóforgalmat nyomon követő tengerparti állomásokat; a cél a veszélyes vagy szennyező anyagokat szállító hajók komoly ellenőrzésének biztosítása az európai tengereken.

A hajók nyomon követése az Európán kívüli felségvizeken

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet elfogadott egy határozatot egy olyan rendszer létrehozásáról, amely biztonsági, kutatás-mentési (SAR) és környezetvédelmi célú információkat szolgáltat a világban bárhol közlekedő hajókról. Ezen nagy hatósugarú azonosítási és nyomon követési rendszer (LRIT) célja, hogy legalább 6 óránként információt adjon a hajókról. Minden egyes lobogó szerinti állam, beleértve az európai uniós lobogó szerinti államokat, felelős a lobogója alatt futó hajókra vonatkozó jelentések benyújtásáért. A 2007. októberi tanácsi határozat nyomán az EMSA létrehoz egy adatközpontot az összes európai lobogó szerinti állam nevében, amely az LRIT-információkat eljuttatja minden részt vevő tagállamnak, valamint kérésre információcserét tesz lehetővé a világ többi adatközpontjával. A 2009 közepére elinduló európai uniós LRIT-adatközpont lesz a legnagyobb adatközpont a nemzetközi LRIT-rendszerben, mintegy 10 ezer hajót fog nyomon követni, és ez legalább napi 40 ezer helyzetjelentést fog eredményezni. Az EU-lobogó alatt futó hajók nyomon követésén túl az EU LRIT-adatközpontja kérésre a tagállamok számára LRIT-információkat fog biztosítani az EU felségvizein vagy annak közelében tartózkodó harmadik országbeli hajókról is.

A tengerhajózási felügyeleti rendszerek integrálása Az ilyen rendszerek részét képezik az EMSA azon elképzelésének, hogy egyre több információt gyűjt össze különféle forrásokból, és azokat terjeszti is. 2009-től az Ügynökség integrálni fogja ezeket a rendszereket abból a célból, hogy a tagállamok és az Európai Bizottság számára átfogó képet tudjon biztosítani az Európai Unió hajóforgalmáról. Kis és nagy hatósugarú információk is elérhetőek lesznek. A hajókról, hajórakományokról, vizsgálati eredményekről stb. szóló, különböző adatbázisokban megtalálható

4. ábra: LRIT-adatközpont



információkat egy helyre gyűjtik. A CleanSeaNet-ről és az Ügynökség európai műholdas olajkiömlés-érzékelő rendszeréből érkező, lehetséges illegális kibocsátásokról szóló információkat össze fogják rakni a SafeSeaNetről ugyanarról a tengerről jövő forgalmi információkkal és egy valós idejű műholdképpel. A tengeri támogató szolgálat (Maritime Support Services) egységes vezetésével ez a „mindent egy helyen” szolgáltatás éjjel-nappal üzemelni fog 2009 második felétől. Az Ügynökség így lassan az Európai Unió legnagyobb tengeriadat-szolgáltatójává válik.

Az Európai Bizottság Az Európai Unió integrált tengerpolitika című kék könyvének, továbbá annak fő fejezetének – Tíz évre szóló tengeri szállítási stratégia és az abból fakadó kezdeményezések a tengerészeti felügyelet területén – nyomán az Ügynökség továbbfejleszti munkakapcsolatait a többi európai uniós ügynökséggel és európai kezdeményezéssel a hajókra vonatkozó információk megosztása végett. Ahol lehetséges, az Ügynökség részt vesz a már zajló, speciálisan a tengerészeti felügyelet európai hálózatának létrehozására irányuló tevékenységekben. Az Ügynökség a SafeSeaNet és egyéb releváns tengeri alkalmazások fejlesztése révén szerzett technikai tudásával támogatja a Bizottságot. Felül fogja vizsgálni a tengerészeti információs rendszereket, hogy lehetővé tegye a tengerészeti felügyeleti célú információk átadását más európai uniós szervek és ügynökségek részére.



KITEKINTÉS

Az EMSA egy viszonylag fiatal ügynökség. Csupán 2003 májusában történt, hogy egy úttörő, hat főből álló csoport megkezdte a tevékenységét. Az első öt év alatt óriási előrelépés történt egy olyan szervezet létrehozása irányában, amely képes végrehajtani az európai uniós jogalkotók által rábízott feladatokat. A 2006. év különösen fontos volt, mivel ekkor költözött az Ügynökség Brüsszelből a portugáliai Lisszabonba, a végleges székhelyére.

A tengerészeti biztonságra és a környezetszennyezés megelőzésére vonatkozó európai uniós joganyagok megfelelő szintű bevezetéséhez kapcsolódó tevékenységek továbbra is elsődleges fontosságúak maradnak. Ahogy közeleg a 2010. év, az látható, hogy az Ügynökség jelentősen megerősödött, és alapfeladatai letisztultak és kibővültek. A 2009. év egy második szimbolikus mérföldkő, mivel a több mint 200 főnyi személyzet átköltözik az állandó, Lisszabon központjában lévő, célirányosan kialakított irodákba.

A közös problémák megoldására a tagállamok, az Európai Bizottság és esetenként az iparág szakértőivel folytatott folyamatos egyeztetés központi részét képezi az Ügynökség tevékenységének. Ez egy rendkívül dinamikus folyamat, mivel új tagállamok válnak a tevékenységek szerves részeivé, és a nemzetközi és európai uniós szintű közös megközelítést igénylő területek száma is gyarapszik.

2015-RE

Néhány új szakpolitikai és jogi szabályozási fejlesztés előrehaladott állapotban van az EU-ban, és ezek jövőbeni elfogadása várhatóan közvetlen hatással lesz az Ügynökség munkájára. Ebben a vibráló környezetben a 2015-ig tartó időszak valószínűleg mind új feladatokat, mind pedig a meglévő feladatok kibővülését fogja hozni. Különösen a tengerészeti felügyelet területén épített ki az EMSA komoly eszköztárat az adatok termékeny kölcsönhatásával és elemzésével kapcsolatosan. Az EMSA gyorsan a tengeri információk központi közvetítőjévé és átadójává válik. És ahol több hatóság és a szolgálatok tevékenységei találkoznak – tengerészeti biztonság, határellenőrzés, védelem, halászat – lehetőség van további fejlesztésekre, az együttműködés megerősítésére és integrálására. Közös munkával megvalósíthatjuk közös céljainkat: a minőségi hajózást, a biztonságosabb tengereket és a tisztább óceánokat.

Hogyan lehet hozzájutni európai uniós kiadványokhoz?

Az európai uniós kiadványok hozzáférhetőek az EU könyvesboltjában (<http://bookshop.europa.eu>), ahol kiválaszthatja, hogy melyik értékesítési hálózaton keresztül rendel. Az Európai Közösségek Hivatalos Kiadványainak Hivatalának (OPOCE) az egész világra kiterjedő értékesítési hálózata van. Megkaphatja az elérhetőségüket, ha küld egy faxot a (352)29 2942758 számra.

A képek készítői

Az EMSA munkatársai, José R. Rodríguez Montero, Pembrokeshire Coast nemzeti parki hatóság/TivThomas, Marine Photobank/RussianDoors, Flickr Creative Commons/a.o. Mickefi, shaireproductions, enidanc, PembrokeshireDave, SuperlativeRetrospectiveness, Håkan Dahlström, Mr Hayata.

Európai Tengerbiztonsági Ügynökség

Biztonságosabb és környezetkímélőbb hajózást az Európai Unióban

Luxembourg: Az Európai Közösségek Hivatalos Kiadványainak Hivatala, 2009.

20 oldal 21 x 29,7 cm

Az EMSA-ról

Az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség az Európai Unió egyik decentralizált ügynöksége.

A lisszaboni székhelyű Ügynökség technikai segítséget nyújt az Európai Bizottságnak a tengerészeti biztonságra vonatkozó uniós jogi szabályozás fejlesztése és megvalósítása területén. Az EMSA operatív feladatokat is kapott az olajszennyezések elhárítása, a műholdas nyomon követés és a hajók nagy hatósugarú azonosítási és nyomon követési rendszere (LRIT) területén.



www.emsa.europa.eu