

LAATUA LAIVALIIKENTEeseen,
TURVAA MERILLE,

PUHTAAMMAT MERET

SISÄLLYSLUETTELO

1	ESIPUHE	
2	JOHDANTO	
4	YMPÄRISTÖ	YMPÄRISTÖNSUOJELU Alusjätteiden tehokas käsittely Ilman saastumisen vähentäminen Valvottua romutusta Koulutus ja yhteistyö
6	SATAMAT JA ALUKSET	RAKENTAMISEN JA KUNNOSSAPIDON TEHOSTETTU VALVONTA Satamavaltioiden suorittaman valvonnan yhdenmukaisuus
8	MERENKULKIJAT	MERENKULKIJOIDEN ASIANMUKAINEN KOULUTUS
10	SAASTUMISEN TORJUNTA	ÖLJYVAHINKOJEN TORJUNTA
14	LIIKENNE	TEHOSTETTU ALUSTEN SEURANTA JA MERIEN VALVONTA
16	NÄKYMÄT VUOTEEN 2015	

Lisätietoa Euroopan unionista on saatavilla Internetissä Europa-palvelimelta (<http://europa.eu>).
Luettelointitiedot ovat teoksen lopussa.

Lissabon: Euroopan meriturvallisuusvirasto, 2009

© Euroopan meriturvallisuusvirasto, 2009.
Kuvien oikeudet on mainittu viimeisellä aukeamalla.
Tekstin jäljentäminen on sallittua, kunhan lähde mainitaan.

Tervetuloa Euroopan meriturvallisuusvirastoon! Tämä esite auttaa vastaamaan seuraaviin kysymyksiin: Mikä Euroopan meriturvallisuusvirasto (EMSA) on? Miksi se on perustettu? Mitkä ovat sen tehtävät?

Aivan aluksi on syytä nähdä viraston toiminta laajemmin eli meriturvallisuuden yhteydessä. Jopa kaikkein uusinta tekniikkaa hyödynnettäessä suurten lastien ja suurten matkustajamäärien kuljettaminen meriteitse on riskialtista toimintaa. Satoja EU:n kansalaisia on lähimenneisyydessä kuollut matkustajalusten onnettomuuksissa (Estonia, Herald of Free Enterprise ja Express Samina). Tämän lisäksi tuhannet ovat loukkaantuneet, ja monilta meri on vinyt perheenjäseniä tai ystäviä. Merenkulun parissa työskenteleville riskit ovat vielä suuremmat, sillä merenkulkijat altistuvat usein loukkaantumisen tai kuoleman vaaralle.

Merenkulkuun liittyvät vaaratilanteet vaikuttavat ihmisten elämään myös muilla tavoin. Vuosikymmenien ajan Euroopan rannikot ovat joutuneet kärsimään niistä tuhoisista seurauksista, joita aiheutuu, kun laivat päästävät öljyä mereen vahingossa tai tahallaan. Ympäristölle vaarallisia ja merta pilaavia aineita kuljetetaan yhä enemmän, sillä tällaisia lasteja kuljettavien alusten määrä ja koko kasvavat. Kaiken tämän lisäksi Euroopan unionin vesillä tapahtuu vuosittain tuhansia pienempiä laivaonnettomuuksia ja vaaratilanteita. Näiden ongelmien yhteenlasketut tosiasialliset ja potentiaaliset kustannukset ovat huikeat vesialueilla, joilla liikenne lisääntyy koko ajan.

Merellä kohdatut vaarat eivät ole mikään uusi asia, ja useat viranomaiset – mukaan lukien Kansainvälinen merenkulkujärjestö (International Maritime Organisation, IMO) sekä (viime aikoina) myös Euroopan unionin toimielimet – ovat käsitelleet näitä asioita jo vuosia. Merenkulun turvallisuuteen liittyvät kysymykset nousivat kuitenkin äkillisesti yleiseen tietoisuuteen, kun öljysäiliöalus Erika upposi Ranskan rannikon edustalla vuonna 1999 ja kun Prestige upposi Espanjan edustalla vuonna 2002. Näiden onnettomuuksien jälkeen päätettiin perustaa uusi Euroopan unionin

virasto, joka toimisi EU:n päättäjien teknisenä ja operatiivisena tukena. Tämän viraston tehtävänä olisi käsitellä merenkulun turvallisuuden niin tuolloin tiedossa olleita kuin myöhemminkin ilmeneviä haasteita/ongelmia.

Niinpä vuonna 2003 perustettiin EMSA, jonka tehtävänä on tarjota Euroopan komissiolle ja jäsenvaltioille teknistä tukea ja neuvoja erällä turvallisuuteen liittyvillä avainaloilla sekä seurata, miten eri jäsenvaltiot ja järjestöt panevat täytäntöön EU:n lainsäädäntöä.

Tämän lisäksi EMSA:lle on osoitettu myös operatiivisia tehtäviä öljyvahinkojen torjunnan, satelliittivalvonnan sekä alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantatietojärjestelmien (LRIT-järjestelmä, Long-Range Identification and Tracking) alalla. Viraston yleisenä tavoitteena on myötävaikuttaa merkittävästi meriturvallisuuden parantamiseen EU:ssa. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi virasto tekee yhteistyötä useiden eri sidosryhmien ja erityisesti EU:n toimielinten, jäsenvaltioiden viranomaisten, kansainvälisten elinten ja merenkulkuteollisuuden kanssa.

Viraston tehtävä on tärkeä, kun otetaan huomioon EU:n merkittävä osuus kansainvälisistä merikuljetuksista. Euroopan unionin 27 jäsenvaltiolla on 1 200 kaupallista satamaa ja 100 000 kilometriä rantaviivaa. Näiden kautta kulkee noin 90 prosenttia EU:n ulkomaankaupasta ja noin 40 prosenttia EU-maiden välisestä kaupasta. EU:n satamien kautta kulkee joka vuosi 400 miljoonaa matkustajaa. Tähän liittyen yhä suurempi määrä säiliöaluksia kuljettaa kasvavia määriä öljyä ja muita ympäristölle vaarallisia ja merta pilaavia aineita herkällä alueella, kuten Välimerellä, Itämerellä, Mustallamerellä ja Jäämerellä.

Tässä esitteessä esitellään EMSA lyhyesti ja annetaan yleiskatsaus tärkeimpiin tehtäviimme ja toimintaamme. Esite ei kuitenkaan ole kattava, eikä kaikkia viraston tehtäviä käydä läpi. Lisätietoa tehtävistämme saat käymällä EMSA:n verkkosivustolla (www.emsa.europa.eu).

JOHDANTO

Viime vuosina maailmankauppa on globalisaation myötä kasvanut, mikä vuorostaan merkitsee kansainvälisen laivaliikenteen huomattavaa kasvua. Kun meriliikenne lisääntyy, myös meriturvallisuuden valvonnan tarve kasvaa.

Nykyisestä talouden laskusuhdanteesta huolimatta laivojen ja kuljetettavien tavaroiden ja tuotteiden määrä on nyt suurempi kuin kertaakaan kahdenkymmenen edellisen vuoden aikana. Tarve toimittaa tuotteita kaikkialle maailmanlaajuisilla markkinoilla vaatii nykyisten alusten intensiivisempää käyttöä ja on lisännyt uusien alusten ja pätevän henkilöstön kysyntää. Vuonna 2008 Euroopan satamien kautta kulki 22 752 kauppalaivaa, mikä tarkoittaa 3,9 prosentin lisäystä vuoteen 2007 verrattuna. Euroopan vesialueilla liikenneivät alukset kävivät satamissa 694 500 kertaa vuonna 2008 (5,8 prosentin lisäys vuoteen 2007 verrattuna).

Kun maailmankaupasta yli 80 prosenttia kuljetetaan meriteitse, merikuljetukset muodostavat yhä kansainvälisen kaupan selkärangan. Euroopan unionille – maailman merkittävimmälle maahantuojalle ja toiseksi suurimmalle viejälle – meriliikenne tarjoaa kuljetuspalveluja Euroopan ja muun maailman välillä sekä kolmansien maiden välillä kaikkialla maailmassa. Euroopan vesiliikennealan arvioidaan työllistävän suoraan yli kolme miljoonaa henkilöä. He tuottavat noin 200 miljoonan euron liikevaihdon ja lisäarvoa noin 100 miljoonan euron arvosta.

Vaikka EU:n merialueet ovat nykyään yleisesti katsoen aiempaa turvallisempia, vuosittain tapahtuu edelleen satoja onnettomuuksia ja vaaratilanteita (taulukko 1). Vaikka meriturvallisuus on nykyään yleisesti katsoen parantunut EU:ssa, tapahtuu vuosittain edelleen satoja onnettomuuksia ja vaaratilanteita (taulukko 1).

Merenkulun turvallisuuden parantamiseksi on ratkaisevan tärkeää, että otamme tapahtuneista onnettomuuksista ja vaaratilanteista opiksemme. Ilmoitettujen onnettomuuksien määrä on kasvanut tasaisesti viime vuosina, mikä heijastaa liikennevälineiden laivojen määrän sekä laivaliikenteen tiheyden kasvua. Onnettomuuksiin johtaneiksi syiksi ilmoitetaan nykyään huonojen sääolosuhteiden lisäksi usein inhimillinen tekijä, kuten puutteellinen koulutus, riittämätön miehistö tai väsymys. Merenkulun turvallisuudesta vastaavat tahot pyrkivät käsittelemään näitä ongelmia.

Myös muihin seikkoihin, kuten ilmastonmuutokseen, merellisten luontotyyppien säilymiseen sekä turvallisuusuhkiin liittyviin huoliin ollaan kiinnittämässä huomiota merenkulkualan lainsäädännössä kaikkialla maailmassa.

Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO, www.imo.org) on alan koko maailmaa koskeva lainsäätävä. IMO on Yhdistyneiden Kansakuntien erityisjärjestö, jonka puitteissa IMO:n 168 jäsenvaltiota yhdessä päättävät, miten voidaan parhaiten varmistaa turvallinen, varma ja ympäristölle ystävällinen merenkulku maailmanlaajuisessa kilpailuympäristössä. Valtiot, joita kutsutaan lippuvaltioiksi, edustavat kansallisia eli omien kauppalaivastojensa etuja. Lontooseen sijoittuneessa IMO:ssa kokoontuvat myös edustajat jokaisesta EU:n jäsenvaltiosta. IMO antaa määräyksiä laivojen rakentamisesta, kunnossapidosta, operoinnista, miehistöstä ja romuttamisesta.

Euroopan unionin tasolla Euroopan komission aloitteesta muutetaan IMO:ssa päätetyt kansainväliset määräykset sitovaksi, täytäntöön pantavaksi lainsäädännöksi. Tämä osoittaa Euroopan komission ja EU:n jäsenvaltioiden vahvan sitoutumisen merenkulun turvallisuuteen. Samalla kun huolehditaan alusten rakentamisesta, kunnossapitoa ja käyttöä koskevien kansainvälisten säästöjen noudattamisesta, on merenkulkualalla kiinnitettävä huomiota myös ympäristönsuojelukysymyksiin. Laiva- ja rahtiliikenteessä havaitut suuntaukset, jatkuvasti lisääntyvät ympäristöuhat ja muuttuvat teollisuuden käytännöt ovat johtaneet kipeästi kaivattuihin aloitteisiin monenlaisen saastumisen sekä laivojen päästöjen vähentämiseksi.

Useilla merenkulun turvallisuuteen liittyvillä aloitteilla on saatu vähennettyä merkittävästi tahattomien öljyvahinkojen määrää EU:n aluevesillä ja niiden ympäristössä. Tästä huolimatta on arvioitu, että noin 80 prosenttia kaikista alusten tuottamista päästöistä muodostuu operatiivisista päästöistä. Tällaisia ovat esimerkiksi jäteöljyjen päästöt tai säiliöiden puhdistuksesta aiheutuvat päästöt. Näistä monet ovat tahallisia ja rikkovat kansainvälisiä sääntöjä. Ei pidä unohtaa sitä, että uuden suuronnettomuuden mahdollisuus ei ole kadonnut minnekään.

Perustamisestaan eli vuodesta 2003 lähtien EMSA on tehnyt työtä onnettomuuksien ehkäisemisen ja öljyntorjunnan sekä merenkulun lainsäädännön täytäntöönpanon parissa. Tämän vuoksi EMSA arvioi EU:n tämänhetkisten säästöjen käytännön toimeenpanoa sekä vaikutuksia. Samalla se tarjoaa Euroopan komissiolle ja EU:n jäsenvaltioille apua ja asiantuntemusta, jota tarvitaan yhteisön lainsäädännön

soveltamiseksi asianmukaisesti kaikilla merenkulun turvallisuuteen liittyvillä aloilla.

Komission ja EU:n jäsenvaltioiden laatiessa uutta lainsäädäntöä EMSA antaa niille teknistä apua useissa merenkulun turvallisuuteen liittyvissä kysymyksissä. Se osallistuu myös EU:n jäsenvaltioiden kantojen yhteensovittamiseen silloin, kun jotakin aihetta käsitellään IMO:ssa. Kun uusi merenkulun turvallisuuteen liittyvä laki on hyväksytty, EMSA valvoo Euroopan komission apuna kansainvälisten ja Euroopan yhteisön lakien noudattamista tarkastamalla, miten niiden vaatimuksia sovelletaan käytäntöön.

Taulukko 1. Onnettomuudet ja saastuminen
Kaikki Euroopan vesialueiden läheisyydessä tapahtuneiksi ilmoitetut laivaonnettomuudet vuosina 2004–2008

Vuosi	2004	2005	2006	2007	2008	Yhteensä
Ilmoitettujen onnettomuuksien määrä yhteensä	593	659	740	990	1037	4019
Näistä vakavia onnettomuuksia	194	233	319	471	360	1577
Näistä saasteita tuottaneita onnettomuuksia	30	21	19	24	36	130

Lähde: EMSA:n Marinfo-tietokanta / Lloyds Marine Intelligence Unit.

Turvallisuussyistä tarve valvoa tarkasti kaikkien Euroopan vesialueilla liikennöivien alusten liikkeitä sekä parantaa eri tietojärjestelmien yhteensopivuutta kasvaa jatkuvasti. Kokonaisvaltaista tietoa alusten liikkeistä, niiden kuljettamasta rahdista, taustalla olevista sidosryhmistä, miehistöstä ym. seikoista tarvitaan, jotta liikennevirrat saataisiin mahdollisimman tehokkaiksi, tapaturmiin voitaisiin reagoida ripeästi ja terroriteot kyettäisiin estämään. EMSA:lla on tässä merkittävä rooli, ja se toimii tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden viranomaisten kanssa kehitettäessä eri tietojärjestelmien yhteensopivuutta.

Alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen torjumiseksi EMSA:lle on annettu rooli reagoida öljyvuotoihin ja valvoa aluksia. Jos päästön aiheuttaminen on tahallista, EMSA voi satelliittikuvien avulla tunnistaa vahingon aiheuttajan ja ilmoittaa asiaan liittyvälle jäsenvaltiolle ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin aluksen omistajaa vastaan. Jos öljyvuoto on laaja, EMSA:n perustama öljyntorjuntalaivasto voidaan lähettää alueelle hyvin lyhyellä varoitusajalla auttamaan jäsenvaltion omia resursseja poistamaan öljy ennen kuin se ajautuu rannikolle, millä estetään laajemman ympäristötuhon syntyminen.



YMPÄRISTÖNSUOJELU



Alusjätteiden tehokas käsittely

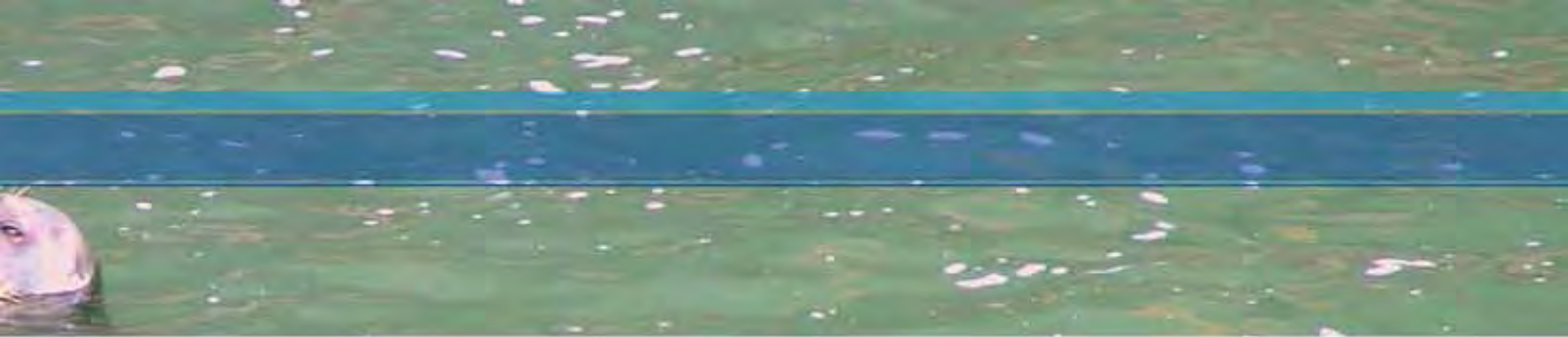
Euroopan unionin satamissa käy valtava määrä laivoja, minkä lisäksi monet muut alukset kulkevat EU:n aluevesien läpi tai niiden läheltä. Kaikki nämä alukset voivat joko jättää jätteensä ja lastijäämänsä satamien vastaanottolaitoksiin tai päästää ne laittomasti mereen. Käytännössä ne tekevät säännöllisesti kumpaakin, jolloin seuraukset voivat olla meriympäristön kannalta tuhoisia. Tämä koskee erityisesti osittain suljettuja merialueita, kuten Itämeren, Välimeren ja Mustameren.

Jotta laivat varmasti toimittaisivat tällaiset aineet niitä varten tarkoitettuihin vastaanottolaitteisiin satamissa, näiden paikkojen luokse pitäisi olla helppo päästä ja niiden olisi oltava riittäviä, ja niistä alusten omistajille ja liikennöijille aiheutuvat kustannukset olisi otettava huomioon. Satamia kannustetaan tarjoamaan asianmukaisia ja kohtuullisesti hinnoiteltuja vastaanottopisteitä direktiivin 2000/59/EY sekä meren pilaantumista koskevan MARPOL-yleissopimuksen nojalla. Jäsenvaltiot voivat suurelta osin itse päättää, miten näitä vaatimuksia sovelletaan käytäntöön. EMSA:n tarkastajat tekevät tarkastuskäyntejä jäsenvaltioiden viranomaisten luo, satamiin ja jopa aluksille, jotta alusjätteiden ja lastijäämien todellisesta käsittelystä saataisiin mahdollisimman tarkkaa tietoa.

Tarkastusten ohella EMSA analysoi erityisiä implementointiin liittyviä ongelmia sekä parhaita toimintatapoja, ja niitä voidaan tuoda esiin tutkimuksien ja työpajojen avulla. Tällaisten rinnakkaisten toimien avulla saadaan yhä tarkempi käsitys siitä, miten alusjätteitä käytännössä käsitellään. Näin voidaan kehittää tehokkaampia strategioita, joilla mereen laittomasti laskettujen päästöjen aiheuttamaa saastumista voidaan vähentää tainevoidaanestää kokonaan. Esimerkkinä tästä EMSA:n on viime aikoina pohtinut jäsenvaltioiden mahdollisuutta soveltaa satamien maksujärjestelmän yhteydessä ympäristöystävällisesti toimivien alusten edullisempaa kohtelua EU:n satamissa.

Ilman saastumisen vähentäminen

Meriliikenteen kasvu merkitsee myös laivojen ilmapäästöjen lisääntymistä. Kysymys on erityisen tärkeä satamakaupungeissa, joissa laivojen aiheuttamat päästöt ovat usein merkittävin ilman saastumista aiheuttava tekijä.



Laivojen päästöt voivat myös kulkeutua ilmassa satojenkin kilometrien päähän ja heikentää ilmanlaatua maa-alueilla. Maalla sijaitsevista lähteistä tulevat ilmansaasteet ovat lisäksi vähenemässä, kun ajoneuvoja, teollisuutta ja polttoaineita koskevat toimenpiteet alkavat tehoa. Samanaikaisesti päästöjä maalla vähentävien, usein hyvin kalliiden toimien kanssa olisi toteutettava vastaavia toimenpiteitä merellä.

Laivoissa käytettäviä polttoaineita säädellään nykyään direktiivillä 2005/33/EY (yhdessä IMO:n MARPOL-yleissopimuksen kanssa), jossa on asetettu rajat meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuudelle sekä säädetty polttoainenäytteiden ottamisesta ja tulosten raportoinnista. EMSAn tehtävänä on arvioida ja tehostaa näiden toimenpiteiden vaikuttavuutta käytännössä esimerkiksi testaamalla meriliikenteessä käytettävän polttoöljyn laatua sekä aluksilla että polttoaineen toimittajilla EU:n satamissa. Jäsenvaltioiden asianomaisten viranomaisten kanssa järjestetään säännöllisesti työpajoja, joissa selvitetään, mitä edistystä on tapahtunut ja keskustellaan samalla ongelmista, jotka liittyvät rikki- ja typpioksidipäästöjä koskevien sääntöjen täytäntöönpanoon.

Eräs merkittävä merenkulkua lähivuosina koskeva haaste on alusten kasvihuonekaasujen vähentäminen. Tästä ei vielä ole lainsäädäntöä, mutta komissio on jo pyytänyt EMSA:lta yksityiskohtaista tietoa esimerkiksi alusten liikkeistä ja niiden tuottamista päästöistä, jonka avulla voidaan saada tarkempi käsitys tämänhetkisestä CO₂-päästötilanteesta. Kyseisiä tietoja käytetään perustana jatkossa mahdollisesti laadittavalle kansainväliselle tai EU:n lainsäädännölle.

EU:n toimintalinjojen yhteydessä on tehty myös aloitteita, jotka koskevat alusten pohjamaaleja (orgaaniset tinatyhdisteet), painolastivesien hallinnointia, onnettomuuksien aiheuttamien vahinkojen vastuu- ja korvauskysymyksiä sekä alusten kierrättämistä/romuttamista ympäristön kannalta kestäväällä tavalla. Kaikilla näillä alueilla EMSA:n toiminnalla on ollut vaikutusta siihen, miten kyseisiä ympäristöuhkia käsitellään Euroopan unionissa.

Valvottua romutusta – elinkaaren alusta loppuun
Kun laiva on tullut käyttöikänsä päähän, se

puretaan, jotta sen tärkein rakennusaine – teräs – saadaan talteen. Prosessin kuluessa arvokkaat materiaalit voidaan kierrättää. Samalla aktiivisessa käytössä oleva laivakanta uudistuu, mikä lisää kuljetusten tehokkuutta ja turvallisuutta. Käytöstä poistetut alukset sisältävät kuitenkin myös valtavan määrän vaarallisia aineita, minkä vuoksi alusten romuttamista on syytä valvoa.

Näiden aineiden hävittäminen purkamisen aikana on aiheuttanut kasvavaa huolta kansainvälisestikin. Suurin osa maailman käytöstä poistuneista aluksista päättyy Etelä-Aasian "romurannoille", joiden ympäristö- ja työskentelyolosuhteita on viime aikoina arvosteltu voimakkaasti. Alusten käytöstä poistamisen tahdin odotetaan myös kasvavan huomattavasti, mikä johtuu yhtäältä heikentyvistä markkinaolosuhteista ja toisaalta yhä tiukemmiksi muuttuneista alusten turvallisuutta koskevista normeista, erityisesti vuoden 2010 määräajasta, jolloin yksirunkoisten säiliöalusten käyttö loppuu.

Alusten romuttamiseen liittyviä ympäristö-, terveys- ja turvallisuusnäkökohtia koskevan sääntelyn tarpeen kasvaessa EMSA kokoaa teknistä asiantuntemusta esimerkiksi laivojen kierrätyslaitosten sertifiointiin liittyvistä vaihtoehdoista ja standardeista. Tämän asiantuntemuksen avulla EMSA voi auttaa sekä EU:n laajuisen alusten purkamista koskevan strategian että suunnitteilla olevan aihetta koskevan IMO:n yleissopimuksen muotoilussa.

Koulutus ja yhteistyö

EMSA:lla on käytössä kattava merenkulun koulutus- ja yhteistyöohjelma, jonka avulla pyritään lisäämään EU:n merenkulun turvallisuutta koskevan lainsäädännön tuntemusta. Koulutus on suunnattu pääasiassa EU:n ja ETA:n jäsenvaltioiden merenkulkuviranomaisille. Koulutusohjelma laaditaan vuosittain tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa, ja tällä hetkellä siihen kuuluu yli 20 vuotuisia seminaaria, työpajaa ja asiantuntijakäyntiä. Virasto tarjoaa koulutusta ja tukea myös Euroopan unionin jäsenehdokasvaltioille tai mahdollisille jäsenehdokasvaltioille.

RAKENTAMISEN JA KUNNOSSAPIDON

Sen varmistamiseksi, että alukset rakennetaan ja niitä huolletaan viimeisimpien turvallisuusvaatimusten mukaisesti, niiden suunnittelu-, rakennus- ja kunnossapitotyöt on hyväksyttävä kansainvälisesti laadittujen tarkastus- ja todistusmenettelyjen mukaisesti.

Vastuu hyväksyttämisestä kuuluu laivoja rekisteröiville valtioille (lippuvaltioille) niiden lainkäyttövaltaan kuuluvien alusten osalta. Kyseiset valtiot voivat myös valtuuttaa luokituslaitoksen tekemään nämä toimet puolestaan. Luokituslaitokset ovat monikansallisia elimiä, jotka myöntävät monenlaisia todistuksia kahdessa pääryhmässä: luokitustodistukset kattavat laitosten omien määräysten noudattamisen ja sääntömääräiset todistuskirjat kansainvälisten määräysten noudattamisen. Tällaista työtä tekeviä organisaatioita on maailmassa yli 50, mutta Euroopan unionissa on tällä hetkellä hyväksytty vain 13 luokituslaitosta. Näihin kuuluvat kaikki suurimmat laitokset, jotka suorittavat tarkastuksia ja myöntävät todistuksia aluksille, jotka edustavat yli 90:tä prosenttia koko maailman lastia kuljettavasta kapasiteetista. EU:n jäsenvaltiot saavat luovuttaa alustensa tarkastus- ja luokitusvastuun ainoastaan näille 13 tunnustetulle organisaatiolle.

Tärkein luokituslaitoksia koskeva direktiivi on 94/57/EY (sellaisena kuin se on muutettuna). Siinä säädetään useista tärkeistä organisaatioiden tunnustamisen edellytyksistä. Sen varmistamiseksi, että nämä tunnustetut organisaatiot säilyttävät laadullisen tasonsa ja täyttävät vaatimukset, ne arvioidaan kerran kahdessa vuodessa. Komissio on antanut tämän varmentamisen EMSA:n tehtäväksi. Sen tarkastajat tekevät käyntejä luokituslaitosten pääkonttoreihin sekä niiden alueellisiin ja/tai paikallisiin toimipisteisiin samoin kuin yksittäisille laivoille ja laivanrakennustelakoille kaikkialla maailmassa. EMSA:n tarkastusryhmät tekevät yleensä keskimäärin 20 tarkastusta joka vuosi. Tarkastusten jälkeen EMSA raportoi havainnoistaan Euroopan komissiolle. Komissio saattaa vaatia korjaustoimenpiteitä tai määrätä sakkoja, jos tarkastuksessa todetaan vakava laiminlyönti tai pitkään jatkunut ongelma.

Satamavaltioiden suorittaman valvonnan yhdenmukaisuus EU:n satamavaltioiden tehtävänä on tarkastaa niissä vierailevat ulkomaiset alukset (satamavaltioiden suorittama valvonta).

Satamavaltioiden suorittama valvonta on erityisen tärkeää merenkulun turvallisuuden kannalta, sillä vaikka päävastuu alusten hyvästä kunnosta onkin lippuvaltioilla, ne eivät aina kykene kantamaan vastuutaan yhdenmukaisesti. Satamavaltioilla on valtuudet vaatia, että havaitut puutteet korjataan asianmukaisesti, ja ne voivat pysäyttää aluksen, kunnes korjaukset on tehty. Jos alus pysäytetään toistuvasti tietyn ajanjakson aikana, siltä voidaan kieltää pääsy kaikkiin EU:n satamiin siihen asti, kunnes aluksen omistaja on osoittanut aluksen olevan asianmukaisessa liikennöintikunnossa (niin kutsuttu kielto säännös).

Satamavaltioiden suorittama valvonta on yksi niistä alueista, joilla EMSA toimii Euroopan komission puolesta ja tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa. EMSA on myös kiinteässä vuorovaikutuksessa Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjalla (MoU) muodostetun järjestön kanssa, johon kuuluu 27 merenkulkuhallintoa ja joka pyrkii yhdenmukaistamaan satamavaltioiden suorittamaa valvontaa kaikilla Euroopan rannikkovaltioiden ja Pohjois-Atlantin vesillä.

Taulukko 2. EMSA:n arvioimat luokituslaitokset

A. EU:n täysimääräisesti tunnustamat luokituslaitokset	Kantavuus (kuollista painoa)	Prosenttia laivastosta	Alusten lukumäärä	Prosenttia laivastosta
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%
Yhteensä	1 020 560	100%	38 545	100%
B. EU:n osittain tunnustamat luokituslaitokset				
Polski Rejestr Statkow – PRS (PL)	1 760	76.2%	237	48.2%
Hellenic Register of Shipping – HRS (EL)	500	21.6%	213	43.4%
Registro Internacional Naval Portuguesa – RINA VE (PT)	50	2.2%	41	8.4%
Yhteensä	2 310	100%	491	100%

TEHOSTETTU VALVONTA

Useiden vuosien ajan jäsenvaltioiden edellytettiin tarkastavan vähintään 25 prosenttia satamissaan käyvistä aluksista EU:n direktiivissä 95/21/EY vaaditulla tavalla. Direktiivin perinpohjaisen uudistamisen jälkeen käyttöön otetaan uusi tarkastusjärjestely.

Uuden järjestelyn olennainen piirre on yksittäisiä osallistujavaltioita koskevien velvoitteiden korvaaminen alueellisilla velvoitteilla. Uudessa järjestelyssä jokainen EU:n alueella vieraileva alus pyritään tarkastamaan ainakin kerran vuodessa, minkä lisäksi järjestelyllä pyritään lisäämään alan avoimuutta tuomalla esiin merenkulun kanssa tekemisissä olevia vastuuosapuolia. Nykyisin käytössä oleva menetelmä, jossa lippuvaltiot ja tunnustetut organisaatiot asetetaan paremmuusjärjestykseen, saa rinnalleen samankaltaisen yrityksiä koskevan järjestelmän. Muutoksella kohti alueellisia velvoitteita taataan jäsenvaltioiden työskentelymenetelmien yhä suurempi yhdenmukaisuus, mutta yhdenmukaisuutta tullaan myös kasvavassa määrin vaatimaan. Yhdenmukaistamisen ansiosta käytössä olevat voimavarat tulevat mahdollisimman tehokkaaseen käyttöön, kun huomio koko alueella kohdistetaan tarkastuksissa huonosti menestyviin aluksiin, ja samalla hyvin menestyvien alusten liian usein toistuvan tarkastamisen aiheuttamaa kuormitusta vähennetään.

EMSA:n tehtäväksi on annettu uutta järjestelyä tukevan tietokannan kehittäminen, käyttöönotto ja hoitaminen tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa. Järjestelmä otetaan osaksi kaikkien satamavaltioiden päivittäisiä rutiineja, ja sillä on keskeinen asema, kun satamavaltioiden suorittama valvonta pyritään saamaan alueellisesti toimivaksi.

Tämän lähestymistavan yhdenmukainen soveltaminen on tullut mahdolliseksi, kun sekä merenkulkualalla että jäsenvaltioissa on tunnustettu asianmukaisesti koulutettujen ja pätevien satamavalvontaviranomaisten merkitys. Yhtenäisen järjestelmän onnistuminen voidaan taata siten, että tarkastuskriteerit, raportointimenettelyt ja koulutusta ohjaavia periaatteita yhdenmukaistetaan edelleen. Tarvittavan satamavalvonnan menettelytapoja koskevan koulutuksen järjestää EMSA, joka käyttää hyväkseen muun muassa jäsenvaltioihin tehtyjen käyntien aikana kerättyjä kokemuksia. EMSA kehittää alueella työskentelevien satamavalvontaviranomaisten käyttöön myös viimeisimmän tekniikan mukaista etäoppimistyökalua, jonka avulla ammattitaidon tasoa voidaan entisestään kohentaa.

Taulukko 3. Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan allekirjoittaneiden satamavaltioiden (MoU-valtioiden) osuudet tarkastusten kokonaismäärästä.

Mod- valtio	Yhteiset alukset	Tarkastajat	Tarkastajat, jotka nimitettiin puitteita	Alukset pidetty	Hyväksytyihin laivoihin liittyviä puitteita alustavasti	Näiden tarkastusten prosentti, jossa havaittu puitteita	Puitteiden alusten prosentti	Yhteisten tarkastettujen alusten prosentti (alustavasti 25 prosentilla)	Prosentti osuutta kaikkien Mod- valtioiden suorittamista tarkastuksista
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
Yhteensä	78025	24647	14322	1220	174	58.11	4.95	31.59	100.00

Lähde: Pariisin yhteisymmärryspöytäkirja, vuoden 2007 tiedot.

Vuonna 2007 EMSA antoi Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan allekirjoittajavaltioiden muodostaman alueen tarkastajien käyttöön Rulecheck-työkalun. Se on sähköinen apuväline, jonka kautta kaikki alusten turvallisuuteen, työvoiman käyttöön ja Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan menettelyihin liittyvät kansainväliset säädökset ovat saatavilla ajantasaisina versioina. Alusten turvallisuuteen liittyvät säännökset ovat kokonaisuudessaan laajoja ja monimutkaisia. Tästä syystä tarkastajien kannettaviin tietokoneisiin sijoitetun sähköisen säännöshakutyökalun käyttöönotto onkin helpottanut tarkastajien työtä merkittävästi.

Virasto valvoo jatkuvasti satamavalvontajärjestelmän toimivuutta EU:n alueella. Analysoituja valvonnasta saatuja tuloksia hyödynnetään koulutusjärjestelmissä, jolloin ne saattavat tuottaa myös toimintatapojen muutoksen ja/tai uutta lainsäädäntöä.



MERENKULKIJOIDEN



Arviolta 80 prosenttia merionnettomuuksista aiheutuu inhimillisestä virheestä.

Tavallinen esimerkki on tapaus, jossa komentosillan henkilöstö tekee väärän päätöksen etenkin vaikeissa navigointi- ja/ tai sääoloissa. Onnettomuus voi johtua myös kone- tai muusta laiteviasta, jonka vaikutuksia pahentaa se, ettei miehistö heikon koulutuksensa vuoksi osaa korjata vikaa riittävän nopeasti. Merenkulkijoiden on siis ehdottomasti saatava paras mahdollinen koulutus.



Euroopan unionissa rekisteröityjen laivojen miehistöstä noin 75 prosenttia on lähtöisin EU:n ulkopuolisista maista ja saanut pätevyyden EU:n ulkopuolisissa oppilaitoksissa yli 50 eri maassa. Tämä vaikeuttaa heidän koulutuksensa ja pätevyytensä laadun arviointia. Jotta tilannetta voitaisiin seurata tehokkaasti, IMO:n kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta ja pätevyyttä koskeva yleissopimus (STCW-yleissopimus) tarjoaa laivoja rekisteröiville maille mahdollisuuden tarkastaa, miten niiden laivoilla työskentelevien merenkulkijoiden lähtömaat panevat täytäntöön kansainvälisesti sovitut standardit.



Aiemmin kunkin EU:n jäsenvaltion täytyi arvioida EU:n ulkopuolisten maiden merenkulkuun liittyvät koulutusjärjestelmät itse. Moninkertaisten tarkastusten välttämiseksi työ päätettiin

ASIANMUKAINEN KOULUTUS

tehdä jatkossa keskitetysti. Tehtävä annettiin Euroopan komissiolle, joka siirsi teknisen työn edelleen EMSA:lle. Tehtävän toimeksianto yhdelle EU:n virastolle tuottaa lisäarvoa, sillä näin saadaan aikaan mittakaavaetua ja taataan arvioiden yhtenäisyys.

Kun kyseessä on EU:n ulkopuolinen maa, josta on lähtöisin EU:ssa rekisteröidyillä aluksilla työskenteleviä merenkulkijoita, EMSA:n tarkastajat arvioivat sen koulutusjärjestelmän joka viides vuosi. Vähäisten resurssien vuoksi tämä tarkoittaa käytännössä noin 35 oppilaitoksen arvioimista 6–8 maassa joka vuosi.

Paikallisemmalla tasolla EMSA ryhtyi vuonna 2007 tekemään EU:n jäsenvaltioihin tarkastuskäyntejä, joiden avulla todetaan, miten hyvin jäsenvaltiot toimeenpanevat koulutukseen liittyvät velvoitteensa. EU:n ulkopuolisten maiden tapaan EU-maissakin tarkastetaan viiden vuoden välein merenkulkuhallinnon toimipisteet sekä muutamia oppilaitoksia. Tarkastuksissa tehdyistä havainnoista ilmoitetaan toimivaltaisille kansallisille viranomaisille sekä Euroopan komissiolle, joka voi lain suomien valtuuksiensa nojalla vaatia tarpeen mukaan korvaavia toimia.



ÖLJYVAHINKOJEN TORJUNTA



Öljyvahinkoja voi tapahtua tulevaisuudessakin, ja ne voivat vaikuttaa voimakkaasti ympäristöön, paikallistalouteen ja kalatalouteen.

Erityisesti lisääntyneeseen öljyn vientiin liittyvä säiliöalusliikenteen kasvu lisää riskejä. Taloudellisesta näkökulmasta on syytä pitää mielessä, että puhdistustoimet onnettomuuksissa ovat kalliita. Yksinomaan Erikan ja Prestigen suuronnettomuuksien seurausten käsittely on maksanut reilusti yli miljardi euroa.

Merkittävän säiliöalusvuodon vakavia taloudellisia ja ekologisia seurauksia voidaan vähentää huomattavasti keräämällä öljy merestä ennen kuin se huuhtoutuu rantaan. Vuonna 2002 tapahtunut Prestigen suuronnettomuus osoitti kuitenkin selvästi, ettei Euroopassa ollut riittävästi öljyntorjunta-aluksia, joilla suuria päästöjä olisi voitu käsitellä tehokkaasti.

Kuva 1. Merkittäviä öljyvahinkoja aiheuttaneet onnettomuudet Euroopan vesialueilla vuosina 2004–2008



Lähde: EMSA:n Marinfo-tietokanta / Lloyds Marine Intelligence Unit.

Tästä syystä EMSA:lle annettiin tehtäväksi perustaa alusten, laitteiden ja muiden resurssien verkosto, jolla se voisi auttaa jäsenvaltioita laivojen aiheuttaman pilaantumisen torjumisessa. Käytössä on toimintasuunnitelma öljyvahinkojen torjuntavalmiutta ja torjuntatoimia varten. Sen perusteella virasto tekee kaupallisten liikenteenharjoittajien kanssa sopimuksia aluksista, jotka voidaan lyhyellä varoitusajalla – yleensä 24 tunnin kuluessa – muuttaa huippuvarustelluiksi öljyntorjunta-aluksiksi. Alukset ovat tavallisesti muussa käytössä, mutta niitä voidaan tarvittaessa nopeasti varustaa ja käyttää öljyvuotojen torjuntaan.



Kuva 2. EMSA:n valmiustilassa olevat öljyntorjunta-alukset – alusten ja torjuntakalustovarastojen sijainti



EMSA:n tekemien sopimusten piiriin kuuluvat alukset ovat suurikokoisia, ja niitä käytetään suuren öljyonnettomuuden sattuessa kansallisten öljyntorjunta-alusten apuna. Jälkimmäisten säiliötilavuus on yleensä noin 500 m³.

Vuodesta 2006 lähtien virasto on hankkinut tätä palvelua tarjouskilpailun avulla, ja vuodesta 2009 eteenpäin täysimääräinen valmiustilassa olevien öljyntorjunta-alusten laivasto, johon kuuluu aluksia lähes kaikilta Välimeren, Atlantin ja Pohjanmeren alueilta, on käytössä kaikilla Euroopan tärkeimmillä merialueilla Itämereltä Mustallemerelle. Virasto ylläpitää tätä palvelua ja pyrkii lähivuosien aikana varusteamaan ja sijoittamaan alukset entistäkin tehokkaammin.

Lisätietoa alusten teknisistä tiedoista sekä torjuntakalustovarastojen sijainnista on kuvassa 2 ja taulukossa 4.

Alusten ja niiden miehistöjen valmius lähteä torjumaan suurta öljyvahinkoa varmistetaan siten, että EMSA osallistuu säännöllisesti alueellisten öljyntorjuntaa koskevien yhteistyösopimusten puitteissa järjestettäviin harjoituksiin esimerkiksi HELCOMiin, REMPECiin ja muihin sopimuksiin sitoutuneiden kumppanimaiden kanssa.

SAASTUMISEN TORJUNTA

Taulukko 4. EMSA:n valmiustilassa olevat öljyntorjunta-alukset ja niiden tekniset tiedot (2009)

Nimi	Tyyppi	Toiminta-alue ja torjuntakalustovaraston sijainti	Säiliön tilavuus (m ³)
<i>OW Copenhagen</i>	Säiliöalus	Copenhagen & Skagen (DK)	4360
<i>OW Aalborg</i>	Säiliöalus	Copenhagen & Skagen (DK)	4360
<i>Aktea OSRV</i>	Öljysäiliöalus	Piraeus (EL)	3000
<i>Forth Fisher</i>	Tuotesäiliöalus	Cobh (IE)	4754
<i>Galway Fisher</i>	Tuotesäiliöalus	Cobh (IE)	4754
<i>Mersey Fisher</i>	Tuotesäiliöalus	Cobh (IE)	5028
<i>Salina Bay</i>	Säiliöalus	La Spezia (IT)	2800
<i>Mistra Bay</i>	Säiliöalus	Valetta (MT)	1805
<i>Santa Maria</i>	Säiliöalus	Valetta (MT)	2421
<i>Galp Marine</i>	Säiliöalus	Sines (PT)	3023
<i>Bahia Tres</i>	Säiliöalus	Algeciras (ES)	7413
<i>Bahia Uno</i>	Säiliöalus	Algeciras (ES)	3800
<i>GSP Orion</i>	Huoltoalus	Constanta (RO)	1334
<i>Ria de Vigo</i>	Huoltoalus	Vigo (ES)	1522
<i>Interballast III</i>	Merentutkimusalus	Ostend (BE)	1886
<i>DC Vlaanderen-3000</i>	Merentutkimusalus	Ostend (BE)	2744





Jo aikaisessa vaiheessa todettiin kuitenkin, että viraston on ryhdyttävä riskinarviointeihin ja muihin lisätoimenpiteisiin, jotta myös muu kuin öljyn aiheuttama meren saastuminen voidaan torjua.

On kuitenkin vaikeaa saada selkeää tietoa siitä, miten muiden vahingollisten aineiden, kuten vaarallisten ja haitallisten aineiden (HNS), suhteen tulisi toimia, ja tässä asiassa tarvitaan apua kemian alan asiantuntijoilta. Toimet on eritelty EMSA:n toimintasuunnitelmassa vaarallisten ja haitallisten aineiden torjuntavalmiutta ja torjuntatoimia varten, ja ne otetaan käyttöön vaiheittain.

MAR-ICE

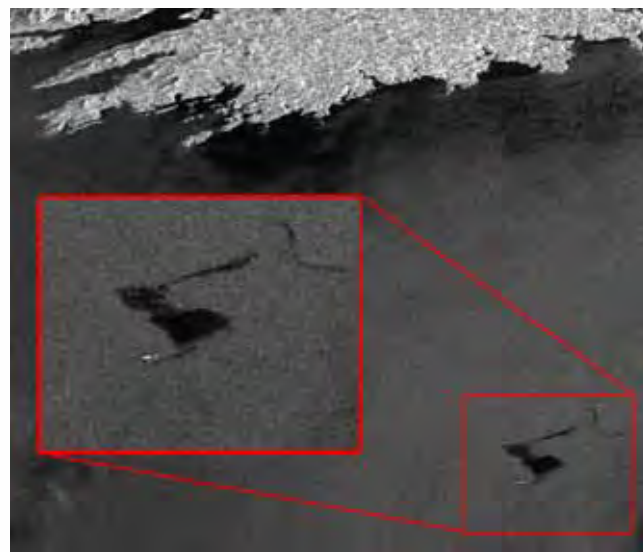
Euroopan sisäisen tiedonkulun vahvistamiseksi alusten aiheuttamien, merta saastuttavien kemikaalivahinkojen varalta on läheisessä yhteistyössä kemianteollisuuden kanssa luotu MAR-ICE-verkosto. MAR-ICE tarkoittaa kemikaalien meriympäristölle aiheuttamien vaaratilanteiden torjunnan verkostoa (Marine Intervention in Chemical Emergencies Network). Verkosto aloitti toimintansa vuoden 2009 alussa, ja sen tehtävänä on ylläpitää kaikille EU:n jäsenvaltioille sekä EFTAan kuuluville rannikkovaltioille tarkoitettua tietojärjestelmää, jonka avulla voidaan torjua kemikaalien meriympäristölle aiheuttamia vaaratilanteita.

CleanSeaNet

Suurin osa öljyvuoodoista tapahtuu silloin, kun säiliö- ja muut alukset puhdistavat öljysäiliöitään merellä. EMSA tukee jäsenvaltioita taistelussa meren pilaantumista vastaan vuonna 2007 perustamansa CleanSeaNet-järjestelmän eli öljypäästöjen havaitsemiseen tarkoitettua satelliittivalvontajärjestelmän avulla. Öljyn tahallinen päästäminen mereen on laitonta, mutta sen jäljittäminen ja sitä kautta syytteiden nostaminen on tähän saakka ollut vaikeaa.

Järjestelmä tuottaa satelliittien avulla kuva-aineistoa, joista mahdolliset öljypäästöt voidaan alustavasti havaita ja tunnistaa. Tämän jälkeen havainnot varmistetaan muiden valvontakeinojen avulla, esimerkiksi partioalusten tai tarkoitusta varten suunniteltujen ilma-alusten paikanpäällä suorittamalla tarkastuksilla.

Kuva 3. CleanSeaNet-järjestelmän tuottama kuva öljyvuoosta Irlannin rannikon edustalla



CleanSeaNet-järjestelmällä on operatiivinen rooli myös tahattomien öljypäästöjen valvonnassa ja torjuntatoimien tukemisessa silloin, kun kyseessä on suuri öljyvuo. Järjestelmää on vahvistettu myös uusilla toiminnoilla, joiden avulla se kykenee vaihtamaan tietoja muiden EMSA:n käytössä olevien järjestelmien kanssa ja näin parantamaan toimivuuttaan. Järjestelmään lisätyn SafeSeaNet-järjestelmän (ks. jäljempänä) tuottaman liikennevalvontatiedon, sää- ja merentutkimustietojen sekä tutkasatelliittitietojen avulla CleanSeaNet kykenee muodostamaan entistä selkeämmän ja täsmällisemmän käsityksen tilanteesta. Näin jäsenvaltiot saavat yhdestä lähteestä kattavaa tietoa öljyntorjuntaan tähtäävistä toimenpiteistä ja kykenevät tunnistamaan päästöjen aiheuttajan luotettavasti.

Virasto tuottaa ainoana lähteenä Euroopan komissiolle ja jäsenvaltioille kuvamateriaalia, data-aineistoa ja muita tietoja, joiden avulla meren pilaantumisen torjuntaan tähtääviä toimia tuetaan EU-tasolla. Samalla virasto edistää yhteistyötä, tarjoaa koulutusta ja osallistuu alaa koskevan tiedon ja parhaiden toimintatapojen levittämiseen. EMSA:n tavoitteena on edistää tehokkaasti koko EU:n rantaviivan suojelua öljyn ja muiden ympäristölle vahingollisten aineiden tahattomilta ja tahallisilta päästöiltä.

TEHOSTETTU ALUSTEN SEURANTA

Euroopan vesillä on jatkuvasti liikenteessä yli 20 000 kauppalausta.

Erikan tapauksen aikaan vuonna 1999 aluksen lastista ei ollut saatavilla tarkkoja tietoja. Näin monen aluksen lastatessa ja purkaessa lastia Euroopan satamissa tiedot aluksen kuljettamasta lastista, sen turvallisuudesta ja määräsatamista ovat ratkaisevan tärkeitä merenkulun turvallisuuden, meriympäristön suojelemisen ja taloudellisten toimijoiden kannalta. Tätä tietoa käsittelee kuitenkin lukematon määrä paikallisia ja kansallisia toimijoita. Tietojenvaihto on usein vaikeaa siksi, että satamaviranomaisten kaltaiset elimet keräävät, tallentavat ja siirtävät tietoja eri tavoin, eivätkä monet tietojärjestelmät ole keskenään yhteensopivia. Tietoja siirretään eri tavoin, usein faksitse, puhelimitse tai sähköpostitse. Jäsenvaltiot ja Euroopan komissio ovatkin vuodesta 2002 lähtien kehittäneet yhdessä ratkaisua näihin tietojenvaihto-ongelmiin ja edistäneet alusliikenteen ohjaus- ja seurantajärjestelmän (VTMIS) perustamisesta annetun direktiivin 2002/59/EY täytäntöönpanoa. Tuloksena on Euroopan laajuinen, EMSA:n hallinnoima verkosto SafeSeaNet, jonka tarkoituksena on yhdenmukaistaa merenkulkua koskevaa tietojenvaihtoa.

SafeSeaNet liittyy yhteen suuren määrän eri puolilla Eurooppaa toimivia merenkulkuviranomaisia. Viesteihin sisältyvä tieto kerätään useista paikallisista lähteistä, joita järjestelmässä kutsutaan paikallisiksi toimivaltaisiksi viranomaisiksi ja joita ovat muun muassa rannikkoasemat ja satamaviranomaiset. Tieto siirtyy eri puolilla Eurooppaa sijaitseville viranomaisille lähes ajantasaisesti. Euroopan unionin rannikkoilmauksen alusten automaattiseen tunnistusjärjestelmään (AIS) kuuluvia vastaanottoasemia, jotka poimivat jatkuvasti signaaleja ohikulkevista aluksista. Yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa virasto pyrkii parantamaan asemien vastaanottotajuuutta ja näin kattamaan Eurooppaa ympäröivät merialueet täydellisesti.

Entistä tarkempi alusten seuranta auttaa ehkäisemään päästöjä, kun riskejä aiheuttavat alukset voidaan tunnistaa varhaisessa vaiheessa. SafeSeaNet tarjoaa käyttöön alusten käyttäytymistä (onnettomuudet, päästöt, merenkulkusääntöjen rikkomiset jne.) koskevia raportteja tai tietoja alusten kuljettamista vaarallisista aineista. Tällaisen aluksen määränpään ja lastin tunteminen nopeuttaa hätätoimenpiteitä, jos pahin vaihtoehto toteutuu. SafeSeaNetin käyttö myös rationalisoi



JA MERIEN VALVONTA

lastista ja sijainnista ilmoittamiseen liittyviä menettelyjä satamissa ja laivoissa ja vähentää näin työtä ja kustannuksia.

Vuonna 2009 ryhdytään kaikissa rannikolla sijaitsevilla jäsenvaltioissa suorittamaan tarkastuskäyntejä, joiden kohteena ovat esimerkiksi kansalliset toimivaltaiset viranomaiset, kauppasatamat ja laivaliikennettä seuraavat rannikkoasemat. Tarkastuskäyntien tavoitteena on saada kaikkialla aikaan yhtenäinen valvonnan taso sellaisten alusten osalta, jotka kuljettavat vaarallisia tai ympäristöä saastuttavia tuotteita eri puolilla Euroopan merialueita.

Alusten jäljitys Euroopan merialueiden ulkopuolella Kansainvälinen merenkulkujärjestö on päättänyt perustaa järjestelmän, joka välittää tietoa kaikkialla maailmassa liikennöivistä aluksista turvallisuus-, etsintä- ja pelastus- sekä ympäristönsuojelutarkoituksia varten. Tämän LRIT-järjestelmän eli alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantatietojärjestelmien (Long-Range Identification and Tracking) tarkoituksena on tuottaa tietoa aluksesta vähintään kerran kuudessa tunnissa. Lippuvaltioiden, mukaan lukien EU:n lippuvalliot, tehtävänä on toimittaa tiedot oman lippunsa alla purjehtivista aluksista. Neuvoston lokakuussa 2007 tekemän päätöksen johdosta EMSA on perustamassa kaikkien Euroopan lippuvaltioiden puolesta toimivaa tietopalvelukeskusta, joka levittää LRIT-järjestelmän keräämän tiedon kaikille mukana oleville jäsenvaltioille sekä pyynnöstä vaihtaa tietoja myös muualla maailmassa sijaitsevien tietopalvelukeskusten kanssa. Vuoden 2009 puoliväliin mennessä toimintansa aloittava EU:n LRIT-tietopalvelukeskus on suurin kaikista kansainvälisen LRIT-järjestelmän tietopalvelukeskuksista. Se seuraa noin 10 000:ta alusta, jotka ilmoittavat sijaintinsa yhteensä vähintään 40 000 kertaa päivässä. EU:n lipun alla liikennöivien alusten seuraamisen lisäksi EU:n LRIT-tietopalvelukeskus antaa pyydettyä jäsenvaltioille LRIT-tietoa myös kaikista EU:n vesillä purjehtivista tai niitä lähestyvistä kolmansien maiden aluksista.

Merivalvontajärjestelmien yhdistäminen

Mainittujen kaltaiset järjestelmät liittyvät EMSA:n tavoitteeseen kerätä ja analysoida yhä enemmän eri lähteistä saapuvaa tietoa. Vuodesta 2009 alkaen virasto pyrkii yhdistämään näitä järjestelmiä, jotta jäsenvaltiot ja Euroopan komissio voivat muodostaa kokonaisvaltaisen käsityksen EU:n laivaliikenteestä. Lyhyen ja pitkän aikavälin tiedot liitetään toisiinsa. Eri tietokantoihin kerätyt tiedot

Kuva 4. LRIT-tietopalvelukeskus



aluksista, alusten lastista, tarkastustuloksista ym. kerätään samaan tietokantaan. Viraston öljyvotojen havaitsemiseen tarkoitettun Euroopan laajuisen CleanSeaNet-satelliittijärjestelmän tuottamat tiedot mahdollisista laittomista päästöistä yhdistetään samaa aluetta koskeviin SafeSeaNet-järjestelmän tuottamiin liikennetietoihin sekä ajantasaisiin satelliittikuviin. Merenkulkualan tukipalvelujen nimellä ja yhden luukun periaatteella toimivan palvelun on loppuvuodesta 2009 alkaen määrä toimia ympäri vuorokauden. Virastosta on tulossa tärkein taho, joka tarjoaa merenkulkualan tietoa Euroopan unionille ja Euroopan unionista.

Euroopan komission Euroopan unionin yhdennettyä meripolitiikkaa koskevan sinisen kirjan, kymmenvuotisen meriliikennestrategian sekä sitä seuranneiden meriliikenteen valvontaa koskevien aloitteiden johdosta virasto aikoo jatkossakin kehittää suhteitaan muihin EU:n virastoihin ja aloitteisiin aluksiin liittyvän tiedon jakamista varten. Mahdollisuuksiensa mukaan virasto osallistuu myös käynnissä oleviin, Euroopan laajuisen meriliikenteen valvontaverkoston luomiseen tähtääviin toimenpiteisiin. Virasto tukee komissiota tarjoamalla sen käyttöön SafeSeaNetin ja muiden merenkulkuun liittyvien sovellusten kehittämisessä hankkimaansa teknistä asiantuntemusta. Virasto tutkii merenkulkuun liittyviä tietojärjestelmiään myös siitä näkökulmasta, miten niiden avulla voidaan jakaa tietoa muille EU:n elimille ja virastoille merenkulun valvontaa varten.



NÄKYMÄT



EMSA on vielä suhteellisen uusi virasto. Aluksi virastossa aloitti työnsä kuusihenkinen ryhmä toukokuussa 2003. Kuluneiden viiden vuoden aikana virastosta on kehittynyt organisaatio, joka kykenee täyttämään sille EU:n lainsäädännössä määrätyt tehtävät. Vuosi 2006 oli erityisen tärkeä siksi, että silloin virasto muutti Brysselistä Lissaboniin, Portugaliin, jossa sen pääkonttori sijaitsee.

Virasto keskittyy edelleen toimintaan, joka liittyy meriturvallisuutta ja ympäristön pilaantumisen ehkäisyä koskevan EU:n lainsäädännön asianmukaiseen täytäntöönpanoon. Vuotta 2010 lähestyttäessä viraston toimintaa on vahvistettu huomattavasti, ja sen ydintehtäviä on vakaannutettu ja laajennettu. Vuosi 2009 on toinen symbolinen virstanpylväs, sillä silloin viraston yli 200-jäseninen henkilökunta muuttaa Lissabonin keskustaan pysyvään, tarkoitusta varten rakennettuun toimistoon.

Viraston toiminta keskittyy ratkaisujen löytämiseen yhteisiin ongelmiin jatkuvassa vuoropuhelussa jäsenvaltioiden, Euroopan komission ja tarvittaessa merenkulun toimialan asiantuntijoiden kanssa. Toimintaan mukaan liittyvät uudet jäsenvaltiot sekä kansainvälistä tai EU:n yhteistä toimintaa edellyttävät moninaiset kysymykset tekevät prosessista erittäin dynaamisen.

EU:ssa on tehty useita uusia toimintalinjoja ja lainsäädäntöä koskevia ehdotuksia, joiden

VUOTEEN 2015

hyväksymisen odotetaan vaikuttavan suoraan viraston toimintaan.

Tässä aktiivisessa toimintaympäristössä virastolle osoitetaan todennäköisesti vuoteen 2015 mennessä sekä kokonaan uusia tehtäviä että entisiä tehtäviä laajennetussa muodossa. Erityisesti merenkulun valvonnassa EMSA on kehittänyt kykyään yhdistää tietoja ja analysoida niitä. EMSA:sta on nopeasti tulossa merenkulkua koskevan tiedon keskeinen lähde ja välittäjä. Kun eri viranomaiset ja yksiköt ovat tekemisissä toistensa kanssa esimerkiksi merenkulun turvallisuuskysymyksissä, rajavalvonnassa, puolustusasioissa tai kalastuskysymyksissä, syntyy mahdollisuuksia uudelle kehitykselle, yhteistyön vahvistamiselle ja toiminnan yhtenäistämiseksi. Yhteistyöllä voimme saavuttaa yhteisen tavoittemme: laatua laivaliikenteeseen, turvaa merille, parempi meriympäristön tila.

Mistä EU:n julkaisuja saa

EU:n julkaisuja on saatavilla Euroopan unionin kirjakaupasta (<http://bookshop.europa.eu>), jossa voit tehdä tilauksen valitsemasi myyntiedustajan kautta. Euroopan unionin julkaisutoimiston myyntiedustajien verkosto kattaa koko maailman. Myyntiedustajien tiedot saat lähettämällä faksin numeroon +352 29 2942758.

Kuvien oikeudet

EMSA:n henkilökunta, José R. Rodríguez Montero, Pembrokeshire Coast National Park Authority/Tiv Thomas, Marine Photobank/Russian Doors, Flickr Creative Commons/Micke-fi, shaire productions, enidanc, Pembrokeshire Dave, Superlative Retrospectiveness, Håkan Dahlström, Mr Hayata.

Euroopan meriturvallisuusvirasto

Turvallisempi ja puhtaampi laivaliikenne Euroopan unionissa
Luxemburg: Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen
toimisto, 2009

20 s. 21,0 x 29,7 cm

Tietoja EMSA:sta

Euroopan meriturvallisuusvirasto kuuluu Euroopan unionin erillisvirastoihin.

Lissabonissa toimiva virasto antaa Euroopan komissiolle teknistä apua merenkulun turvallisuutta koskevan EU-lainsäädännön kehittämisessä ja täytäntöönpanossa. Tämän lisäksi virastolle on osoitettu myös operatiivisia tehtäviä, jotka liittyvät öljyvahinkojen torjuntaan, satelliittivalvontaan ja alusten LRIT-järjestelmään (Long-Range Identification and Tracking).



www.emsa.europa.eu

