

KVALITNÍ LODNÍ DOPRAVA,
BEZPEČNĚJŠÍ MOŘE,



ČISTŠÍ OCEÁNY

OBSAH

1 PŘEDMLUVA

2 ÚVOD

4 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Efektivní nakládání s lodním odpadem
Snižování znečištění ovzduší
Kontrola likvidace – od kolébky do hrobu
Odborná příprava a spolupráce

6 LODĚ A PŘÍSTAVY

LEPŠÍ KONTROLA STAVBY A ÚDRŽBY

Důslednost státní přístavní inspekce

8 NÁMOŘNÍCI

ŘÁDNÝ VÝCVIK NÁMOŘNÍKŮ

10 REAKCE NA ZNEČIŠTĚNÍ

BOJ PROTI ZNEČIŠTĚNÍ ROPOU

14 LODNÍ PROVOZ

ZLEPŠENÉ SLEDOVÁNÍ PLAVIDEL A
DOHLED NAD NÁMOŘNÍM

16 VÝHLED DO ROKU 2015

Mnoho doplňujících informací o Evropské unii je k dispozici na internetu. Můžete se s nimi seznámit na serveru Europa (<http://europa.eu>). Katalogové údaje jsou uvedeny na konci této publikace.

Lisabon: Evropská agentura pro námořní bezpečnost, 2009

© Evropská agentura pro námořní bezpečnost, 2009
Informace o autorech obrázků a fotografií viz vnitřní strana obalu na konci publikace.
Reprodukce je povolena s uvedením zdroje.



Vítejte v Evropské agentuře pro námořní bezpečnost. Díky této brožuře budete schopni odpovědět na následující otázky: „Co je to Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA)?“, „Proč byla vytvořena?“ a „Co je jejím úkolem?“

Nejprve je třeba zařadit činnosti agentury do širšího kontextu bezpečnosti na moři. Přeprava velkého množství nákladu a velkého počtu cestujících po moři je i za použití moderních technologií nebezpečnou činností. Stovky občanů EU zahynuly v nedávné minulosti při haváriích trajektů (Estonia, Herald of Free Enterprise a Express Samina) a tisíce dalších byly zraněny nebo přišly na moři o rodinné příslušníky nebo přátele. Pro ty, kteří tráví svůj pracovní život v lodní dopravě, jsou rizika ještě větší. Námořníci jsou často vystaveni riziku úmrtí či zranění.

Lodní nehody mohou životy lidí ovlivnit i jinými způsoby. Po mnoho desetiletí trpí břehy Evropy devastujícími účinky znečištění v důsledku ropy, kterou lodě nešťastnou náhodou nebo úmyslně vypustily. Nebezpečné náklady jsou stále častější a lodě, které je vozí, narůstají co do počtu i velikosti. Mimoto ve vodách EU každoročně dochází k tisícům menších nehod a incidentů lodí. Společně vzato je skutečná i potenciální ekonomická cena těchto problémů obrovská, a to ve vodách, kde roste hustota provozu.

Nebezpečí na moři není ničím novým a s touto problematikou se mnoho orgánů, včetně Mezinárodní námořní organizace (IMO) a v poslední době i orgánů EU, zabývá již řadu let. Problematika námořní bezpečnosti se však výrazně dostala do popředí pozornosti po potopení ropného tankeru Erika u francouzského pobřeží v roce 1999 a následném ztroskotání tankeru Prestige u břehů Španělska v roce 2002. Tyto katastrofy vedly k rozhodnutí zřídit novou instituci Evropské unie, která by mohla působit jako technický a operační nástroj subjektů EU s rozhodovací pravomocí. Tato organizace by se měla zabývat celou řadou nejrůznějších současných i budoucích úkolů v oblasti námořní bezpečnosti.

S tímto úmyslem byla v roce 2003 založena agentura EMSA, jejímž úkolem je poskytovat technickou podporu a poradenství Evropské

komisi a členským státům v určitých klíčových oblastech bezpečnosti a sledovat, jak různé členské státy a organizace provádějí právní předpisy EU.

Navíc jí byly přiděleny operační úkoly v oblasti reakce na ropné znečištění, satelitního monitorování a v oblasti identifikace a sledování lodí na velké vzdálenosti (systém LRIT). Obecným cílem je významně přispět k postupnému zlepšování bezpečnosti ve vodách EU. Aby agentura mohla tohoto cíle dosáhnout, spolupracuje s mnoha různými zainteresovanými stranami, zejména s evropskými institucemi, orgány členských států, mezinárodními subjekty a námořním průmyslem.

Vzhledem k míře, v jaké je Evropská unie zapojená do námořní dopravy, je úkol agentury velmi významný. 27 členských států EU má 1 200 obchodních přístavů a pobřeží dlouhé 100 000 kilometrů. Tyto přístavy zajišťují zhruba 90 % zahraničního obchodu EU a přibližně 40 % obchodu mezi zeměmi EU. Přístavy EU projde každý rok 400 milionů cestujících. V této souvislosti se neustále zvyšuje počet tankerů převážejících narůstající objem ropy a dalších nebezpečných látek přes citlivé oblasti, jako je Středozemní moře, Baltské moře, Černé moře a Severní ledový oceán.

Tato brožura stručně seznamuje s agenturou EMSA a poskytuje přehled našich nejvýznamnějších úkolů a činností. Přirozeně není vyčerpávající a o celé řadě úkolů se nezmiňuje. Další informace o naší činnosti můžete najít na internetové stránce agentury (www.emsa.europa.eu).

ÚVOD

V posledních letech vedla globalizace k nárůstu světového obchodu, což mělo za následek výrazný rozmach lodní dopravy. S růstem vodní dopravy roste i potřeba většího dohledu nad námořní bezpečností.

Navzdory současnému hospodářskému útlumu dnes přepravuje více lodí větší množství zboží než kdy jindy v posledních dvaceti letech. Potřeba dodávek zboží na světových trzích má za následek vyšší míru využití stávajících lodí a zvýšení poptávky po nových plavidlech a kvalifikovaných posádkách. V roce 2008 připlulo do evropských přístavů 22 752 obchodních lodí, což oproti roku 2007 znamenalo nárůst o 3,9 %. V roce 2008 bylo v přístavech zaznamenáno 694 500 pohybů lodí plujících v evropských vodách, což oproti roku 2007 představovalo nárůst o 5,8 %.

Vzhledem ke skutečnosti, že více než 80 % světového obchodu je realizováno po moři, zůstává námořní doprava páteří mezinárodního obchodu. Pro Evropskou unii, nejdůležitějšího světového vývozce a druhého největšího dovozce, zajišťuje lodní doprava přepravní služby mezi Evropou a zbytkem světa a mezi třetími zeměmi ve všech regionech na světě. Podle odhadů pracují přímo v evropské lodní dopravě více než tři miliony lidí, což představuje obrat zhruba 200 miliard EUR a přidanou hodnotu v celkové výši zhruba 100 miliard EUR.

I když vody EU jsou nyní obecně bezpečnější, než tomu bývalo v minulosti, dochází každý rok ke stovkám nehod a incidentů (tabulka 1). V zájmu dalšího zlepšení těchto výsledků v oblasti bezpečnosti je zcela zásadní, abychom se poučili z nehod, k nimž dochází, a mohli tak následně pokračovat ve zlepšování námořní bezpečnosti. V posledních několika letech neustále rostl počet hlášených nehod, což je odrazem nárůstu počtu plujících lodí a rostoucí hustoty dopravy na mořích. Dnes je kromě špatných povětrnostních podmínek většina nehod přičítána lidským faktorům, jako je nedostatečná odborná příprava, nižší počet členů posádky a únava, a těmito faktory se zabývají subjekty odpovědné za námořní bezpečnost. Další faktory, jako jsou obavy ze změny klimatu, obavy o mořská stanoviště a bezpečnostní hrozby, určují

politickou agendu zákonodárců pro námořní oblast po celé planetě.

Celosvětovým zákonodárným orgánem je Mezinárodní námořní organizace (International Maritime Organization, IMO, www.imo.org). Jedná se o agenturu Organizace spojených národů, která sdružuje 168 států světa a jejímž úkolem je určit nejlepší typ přístupu při zajišťování bezpečné a čisté lodní dopravy v konkurenčním prostředí celosvětového průmyslu. Státy zastupují své národní zájmy, konkrétně své flotily obchodních lodí, a obecně se jim říká „státy vlajky“. V organizaci IMO, která sídlí v Londýně, jsou zastoupeny všechny členské státy EU. IMO stanovuje pravidla, která stanoví, jak lodě stavět, udržovat, provozovat, obsazovat posádkou a nakonec i likvidovat.

Na úrovni EU působí aktivně v oblasti přijímání mezinárodních pravidel stanovených IMO Evropská komise. Ta pak tato pravidla přenáší do právních předpisů, které jsou závazné a vynutitelné. To ukazuje na vysokou míru angažovanosti Evropské komise a členských států EU v oblasti problematiky námořní bezpečnosti. Vedle zajištění toho, aby lodě byly stavěny, udržovány a provozovány v souladu s mezinárodními pravidly, je palčivým problémem námořního odvětví i ochrana životního prostředí. Trendy v lodní a nákladní dopravě, spolu s narůstajícími důkazy o souvisejícím ohrožení životního prostředí a měnících se průmyslových postupech, vyvolaly naléhavě potřebné iniciativy, jež usilují o snížení různých typů znečištění a emisí z lodí.

Celá řada iniciativ v oblasti námořní bezpečnosti vedla v posledních letech k významnému poklesu náhodného znečištění ropou ve vodách EU i v jejich blízkosti. Odhaduje se však, že zhruba 80 % veškerého znečištění z lodí pochází z provozního vypouštění. Jedná se o vypouštění odpadních olejů nebo nádrží v důsledku čištění. Mnohé z těchto případů jsou úmyslné a v rozporu s mezinárodními pravidly. A nesmíme zapomenout ani na to, že neustále existuje možnost vzniku další katastrofy.

Od svého vzniku v roce 2003 pracuje agentura EMSA v oblasti prevence, prosazování práva a reakce. Za tímto účelem agentura posuzuje provádění a dopad stávajících pravidel EU v praxi. Poskytuje také Evropské komisi a členským státům EU nezbytnou pomoc a odborné znalosti pro náležité uplatňování právních předpisů Společenství ve všech oblastech námořní bezpečnosti.

Agentura EMSA poskytuje technické poradenství o celé škále otázek týkajících se námořní bezpečnosti Komisi a členským státům EU pracujícím na přípravě nových právních předpisů. Přispívá též ke koordinaci postojů členských států EU při diskusích o konkrétním tématu v organizaci IMO. Jakmile je schválen nový právní předpis o námořní bezpečnosti a zabezpečení, monitoruje EMSA s cílem pomoci Evropské komisi dodržování mezinárodních a evropských právních předpisů tím, že kontroluje, jak jsou požadavky právních předpisů převáděny do praxe.

Tabulka 1. Nehody a znečištění
Celkový počet nehod lodí oznámených v evropských vodách, 2004–2008

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	Celkem
Celkový počet oznámených nehod	593	659	740	990	1037	4019
Z toho vážných	194	233	319	471	360	1577
Z toho znečištění	30	21	19	24	36	130

Zdroj: Databáze Marinfo agentury EMSA / Námořní zpravodajská jednotka pojišťovny Lloyds

V zájmu bezpečnosti a zabezpečení roste potřeba pečlivého monitorování veškerých pohybů lodí v evropských vodách a integrace různých informačních systémů. Jsou zapotřebí komplexní informace o pohybu lodí, nákladu, který převážejí, o zájmech skrytých za těmito loděmi, o jejich posádce atd., to vše s cílem optimalizovat dopravní toky, umožnit rychlou reakci v případě incidentu a čelit teroristickým činům. EMSA hraje v úzké spolupráci s orgány členských států ústřední úlohu při integraci různých informačních systémů.

V rámci boje proti znečišťování z lodí dostala EMSA za úkol zajistit reakci na úniky ropy a působit při dohledu nad loděmi. Pokud dojde k záměrnému znečištění, má EMSA možnost pomocí satelitních snímků identifikovat znečišťovatele a informovat dotčený členský stát, aby mohl proti zjištěnému majiteli lodi podniknout příslušné kroky. Pro případ rozsáhlého úniku ropy vytvořila EMSA flotilu plavidel pro odstranění ropného znečištění, která je k dispozici ve velmi krátké době po oznámení úniku, aby společně s kapacitami členských států pomohla odstranit ropu dříve, než dosáhne pevniny, a zabránit tak ještě větší ekologické katastrofě.



OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ



Efektivní nakládání s lodním odpadem

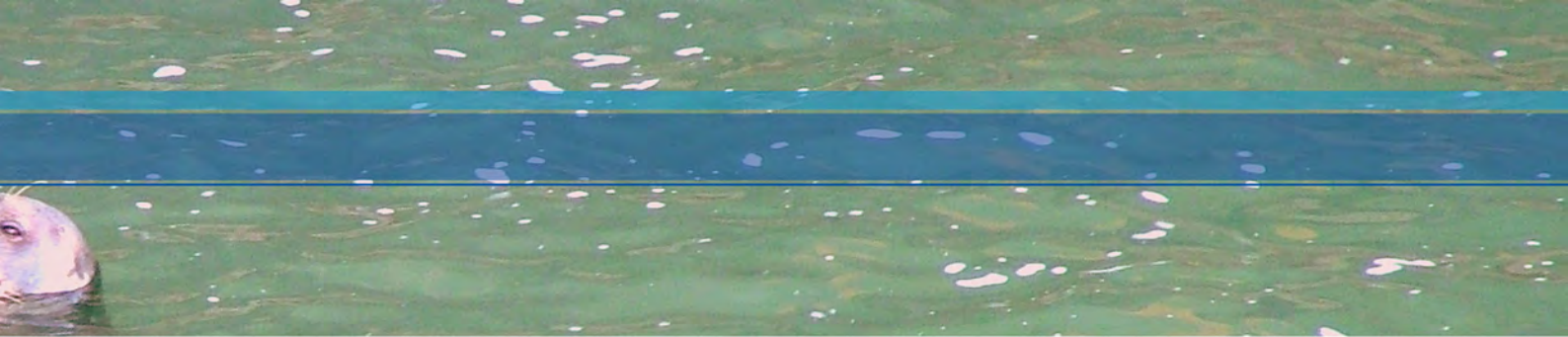
Do přístavů EU vplouvá obrovské množství lodí a mnoho dalších jich proplouvá vodami EU nebo v jejich blízkosti. Všechna tato plavidla si mohou vybrat, zda svůj odpad a zbytky lodního nákladu uloží v přístavních zařízeních, nebo zda je nezákonně vypustí do moře. V praxi dělají pravidelně obojí, což představuje potenciální katastrofální následky pro mořské prostředí. Jedná se především o polouzavřené mořské oblasti, jako jsou regiony v Baltském, Středozemním a Černém moři.

Aby bylo zajištěno, že lodě takové látky vyloží v určených zařízeních v přístavech, je nutné vzít v úvahu dostupnost, vhodnost a cenu takových zařízení pro majitele a provozovatele lodí. Usilí přimět přístavy, aby zřídily vhodná a cenově dostupná zařízení, je podpořeno směrnicí 2000/59/ES společně s úmluvou IMO nazvanou Marpol, jejímž cílem je zabránit znečišťování z lodí. Členským státům je dána vysoká míra volnosti ohledně způsobu, jak požadavky skutečně splnit. Inspektoři agentury EMSA navštěvují orgány členských států, jednotlivé přístavy, a dokonce i lodě, aby získali nejlepší možné poznatky o tom, jak se s lodním odpadem a zbytky lodního nákladu nakládá v praxi.

Vedle inspekcí jsou vybírány i konkrétní potíže či osvědčené postupy, aby byly zkoumány a případně šířeny formou studií a seminářů. Tyto souběžné činnosti nabízejí stále přesnější obrázek nakládání s lodním odpadem v praxi, což pomáhá rozvíjet efektivnější strategie snižování a prevence znečištění v důsledku nezákonného vypouštění odpadů do moře. EMSA například v poslední době pracuje na systémech poplatků uplatňovaných v přístavech členských států na „zelené lodě“, jimž se v přístavech EU může dostat příznivějšího zacházení.

Snižování znečištění ovzduší

Více námořní dopravy znamená i více vzdušných emisí z lodí. To představuje problém v přístavních městech, kde jsou emise z lodí často dominantní příčinou znečištěného ovzduší. Tyto emise jsou schopny cestovat



stovky kilometrů a přispívá k problémům s kvalitou ovzduší na pevnině. Kromě toho znečištění ovzduší z pevninských zdrojů klesá, jelikož se začínají projevovat opatření pro vozidla, průmyslové závody a paliva. Opatření na snížení emisí na pevnině, často s velkými náklady, by měla jít ruku v ruce s podobným úsilím na moři.

Paliva používaná na lodích jsou nyní předmětem určité regulace. Směrnice 2005/33/ES (společně s úmluvou Marpol Mezinárodní námořní organizace) stanovila stropy pro obsah síry v lodních palivech, normy pro odběr vzorků paliv a požadavky pro podávání zpráv o výsledcích. EMSA vyhodnocuje a pomáhá zvýšit dopad těchto opatření tím, že zkoumá, jak se projevují v praxi, například testováním kvality paliva v nádržích v příslušných přístavech EU a na lodích. V zájmu zjištění pokroku a problémů s prováděním pravidel týkajících se emisí síry a oxidu dusíku z lodních motorů se v členských státech pravidelně konají semináře s příslušnými orgány.

Významnou výzvou pro lodní dopravu v nadcházejících letech je snížení skleníkových plynů z lodí. V této oblasti nejsou ještě stanoveny žádné právní požadavky, ale agentura EMSA byla požádána, aby Komisi různými způsoby pomohla, například při získávání podrobných informací o pohybech lodí a jejich emisích pro získání lepší představy o současných emisích CO₂. Tyto údaje budou použity jako základ pro potenciální budoucí mezinárodní nebo evropské právní předpisy v této oblasti.

V kontextu politik EU byly též realizovány iniciativy v oblasti nátěrů lodí (protihnilobné přípravky), řízení zátěžové vody, odpovědnosti a náhrady za škody způsobené znečištěním a ekologické recyklace lodí. Ve všech těchto oblastech přispěla činnost agentury EMSA k formulování přístupu EU k těmto hrozbám pro životní prostředí.

Kontrola likvidace – od kolébky do hrobu

Na konci své životnosti jsou plavidla demontována s cílem získat jejich hlavní složku: ocel. Tento proces umožňuje recyklaci cenných

materiálů a přispívá k omlazení aktivní flotily, a tedy i k účinné a bezpečné dopravě. Tyto tzv. lodě na konci životnosti však obsahují i přemíru nebezpečných látek, a jejich likvidace tedy vyžaduje dohled.

Způsob, jakým jsou tyto látky likvidovány během procesu demontáže, je předmětem rostoucích mezinárodních obav. V poslední době byly tvrdě kritizovány environmentální a pracovní podmínky na „likvidačních plážích“ v jižní Asii, kam je svážena podstatná část již nepoužívaných plavidel z celého světa. Kromě toho se v důsledku zhoršujících se podmínek na trzích na jedné straně a stále přísnějších norem pro bezpečnost lodí na straně druhé, zejména pak blížícího se termínu pro vyřazení tankerů s jednoduchým trupem z provozu v roce 2010, očekává značný nárůst rychlosti vyřazování plavidel z provozu.

Coby podnět pro regulační odpověď na environmentální, zdravotní a bezpečnostní otázky týkající se likvidace lodí shromažďuje agentura EMSA technické odborné poznatky, například o možnostech a normách pro certifikaci zařízení na recyklaci lodí, s cílem pomoci při utváření strategie EU pro demontáže lodí i plánované úmluvy IMO o této problematice.

Odborná příprava a spolupráce

Agentura EMSA má komplexní program odborné přípravy a spolupráce v oblasti námořní bezpečnosti, zaměřený na zlepšování znalostí právních předpisů EU o námořní bezpečnosti. Příjemci odborné přípravy jsou zejména úředníci, kteří pracují v námořních úřadech členských států EU a EHP. Vzdělávací program, který je utvářen každý rok v úzké spolupráci s členskými státy, nyní zahrnuje více než dvacet seminářů, kurzů a odborných návštěv ročně. Agentura rovněž nabízí odbornou přípravu a podporu kandidátským nebo potenciálním kandidátským zemím EU.

LEPŠÍ KONTROLA STAVBY A ÚDRŽBY

Aby bylo zajištěno, že lodě budou stavěny a jejich údržba bude probíhat v souladu s nejnovějšími bezpečnostními požadavky, musí být jejich konstrukční návrh, stavba a údržba schváleny na základě inspekčních a certifikačních postupů, které byly vytvořeny na mezinárodní úrovni.

Tuto odpovědnost nesou země, které registrují lodě jako plavidla ve své jurisdikci (státy vlajky). Země mohou zároveň pověřit klasifikační společnosti, aby tyto úkoly plnily za ně. Klasifikační společnosti jsou nadnárodní subjekty, které vydávají mnoho různých typů osvědčení ve dvou hlavních kategoriích: klasifikační osvědčení zajišťují shodu s pravidly samotných společností, zatímco povinná osvědčení shodu s mezinárodními předpisy. Ačkoli v celosvětovém měřítku se této práci věnuje více než 50 organizací, Evropská unie uznává v současnosti pouze 13 klasifikačních společností, mezi něž patří všechny velké společnosti, které provádějí prohlídky a vystavují osvědčení pro plavidla představující více než 90 % světové tonáže přepravovaného nákladu. Členské státy EU mohou své povinnosti v rámci inspekcí a vydávání osvědčení lodím delegovat pouze na těchto 13 uznaných organizací.

Základním právním předpisem EU pro klasifikační společnosti je směrnice 94/57/ES, ve znění pozdějších předpisů, která stanovuje řadu důležitých kritérií pro uznávání organizací. Aby bylo zajištěno, že tyto uznané organizace budou udržovat standardy kvality a budou nadále splňovat stanovená kritéria, musí být všechny klasifikační společnosti každé dva roky hodnoceny. Prováděním tohoto ověřování pověřila Komise agenturu EMSA, jejíž inspektoři navštěvují ústředí klasifikačních společností, vybrané regionální a/nebo místní kanceláře, jednotlivé lodě a loděnice po celém světě. Inspekční týmy agentury EMSA vykonají celkově v průměru 20 inspekcí ročně. Po inspekcích podává EMSA zprávu o svých zjištěních Evropské komisi. Komise může požádat o nápravu, a/nebo pokud byla zjištěna vážná chyba či dlouhotrvající problém, může uložit pokutu.

Důslednost státní přístavní inspekce

Státy přístavu EU mají za úkol provádět inspekci zahraničních lodí vplouvajících do jejich přístavů (státní přístavní inspekce). Tento proces státní přístavní inspekce je pro námořní bezpečnost

obzvláště důležitý, protože ačkoli mají státy vlajky za dobrý stav svých lodí primární odpovědnost, nejsou vždy schopny ji provádět důsledně. Státy přístavu mají pravomoc požadovat, aby byly provedeny nezbytné opravy pro odstranění zjištěných nedostatků, a mohou plavidlo zadržet, dokud nebudou opravy dokončeny. V případě opakovaného zadržení lodí v určitém časovém období může být takové lodě odepřen přístup do všech přístavů EU, dokud její majitel neprokáže, že se loď nachází ve stavu vhodném k plavbě (tzv. ustanovení o zákazu).

Státní přístavní inspekce je jednou z oblastí, kde agentura EMSA působí jménem Evropské komise a ruku v ruce s členskými státy. Je také úzce propojena s Pařížským memorandem o porozumění, které tvoří 27 účastnických orgánů námořní správy a jehož cílem je harmonizovaná státní přístavní inspekce ve výsostných vodách evropských pobřežních států a severního Atlantiku.

Tabulka 2. Klasifikační společnosti hodnocené agenturou EMSA

A. Agentury plně uznané Evropskou unií	Tonáž (DWT)	% flotily	Počet lodí	% flotily
Nippon Kaiji Kyokai – NK (JP)	229 740	22.5%	6 086	15.8%
Lloyd's Register of Shipping – LR (UK)	184 790	18.1%	5 501	14.3%
American Bureau of Shipping – ABS (US)	176 430	17.3%	5 648	14.7%
Det Norske Veritas – DNV (NO)	164 780	16.2%	4 055	10.5%
Germanischer Lloyd – GL (DE)	86 510	8.5%	4 899	12.7%
Bureau Veritas – BV (FR)	74 690	7.3%	4 940	12.8%
Korean Register of Shipping – KR (KR)	39 090	3.8%	1 623	4.2%
China Classification Society – CCS (CN)	38 370	3.8%	1 906	4.9%
Russian Register of Ships – RS (RU)	13 510	1.3%	2 573	6.7%
Registro Italiano Navale – RINA (IT)	12 660	1.2%	1 314	3.4%
Celkem	1 020 560	100%	38 545	100%
B. Agentury částečně uznané Evropskou unií				
Polski Rejestr Stratkow – PRS (PL)	1 760	76.2%	237	48.2%
Hellenic Register of Shipping – HRS (EL)	500	21.6%	213	43.4%
Registro Internacional Naval Portuguesa - RINAVE (PT)	50	2.2%	41	8.4%
Celkem	2 310	100%	491	100%



Po dlouhá léta musely jednotlivé členské státy kontrolovat v souladu se směrnicí EU 95/21/ES minimálně 25 % počtu lodí vplouvajících do jejich přístavů. Po důkladném přezkumu této směrnice bude zaveden nový inspekční režim.

Rozhodujícím momentem v tomto režimu je odklon od závazků jednotlivých zúčastněných států směrem k regionálním závazkům. Cílem nového režimu jsou zaprvé inspekce všech lodí příplouvajících do regionu EU nejméně jednou ročně a zadruhé zlepšení transparentnosti odvětví určením odpovědných subjektů v oblasti lodní dopravy. Stávající metoda hodnocení států vlajky a uznaných organizací bude doplněna o podobný systém pro společnosti.

Tento přechod na regionální závazky zajistí a současně si i vyžádá další harmonizaci pracovních postupů členskými státy. Harmonizací se dosáhne optimalizace používání dostupných zdrojů tím, že se pozornost zaměří na nevyhovující lodě v celém regionu, a současně i tím, že se sníží zatížení vyhovujících lodí nadměrnými inspekcemi.

Agentuře EMSA byl přidělen úkol, aby v úzké spolupráci s členskými státy vytvořila, implementovala a provozovala databázi podporující nový režim. Tento systém se stane nedílnou součástí každodenních operací všech států přístavu a bude klíčovým prvkem správného regionálního fungování státní přístavní inspekce.

Aby tento přístup mohl fungovat důsledně, zdůraznily a uznaly členské státy a odvětví důležitost náležitě vyškolených a kvalifikovaných úředníků státní přístavní inspekce. Úspěch jednotného režimu bude zajištěn další harmonizací inspekčních kritérií, postupů hlášení a principů odborné přípravy. Agentura organizuje nezbytná školení o postupech státní přístavní inspekce, mimo jiné díky zkušenostem získaným během návštěv v členských státech. Vývojem moderního nástroje vzdělávání na dálku pro úředníky státní přístavní inspekce zaměstnané v regionu usiluje agentura EMSA také o další zvyšování profesionality.

Obrázek 2. Pohotovostní plavidla agentury EMSA na odstraňování následků úniků ropy – umístění zásob a plavidel

Stát přístavu, člen Pařížského memoranda o porozumění	Jednotlivé lodě	Inspekce	Inspekce s nedostatky	Zadržení	Zadržení s nedostatky související s uznanými organizacemi	% inspekce s nedostatky	% zadržených	% zkontrolovaných jednotlivých lodí (závazek 25 %)	% inspekci států porozumění celkem	% inspekci států porozumění celkem
BE	5246	1481	843	70	17	56.92	4.73	28.23	6.01	6.01
BG	1362	528	397	30	5	75.19	5.68	38.77	2.14	2.14
CA	1739	553	208	23	7	37.61	4.16	31.80	2.24	2.24
HR	1490	401	289	33	4	72.07	8.23	26.91	1.63	1.63
CY	1059	329	212	55	4	64.44	16.72	31.07	1.33	1.33
DK	2436	659	314	23	2	47.65	3.49	27.05	2.67	2.67
EE	1571	383	125	4	0	32.64	1.04	24.38	1.55	1.55
FI	1332	492	138	3	0	28.05	0.61	36.94	2.00	2.00
FR	5889	1780	1087	91	5	61.07	5.11	30.23	7.22	7.22
DE	5427	1403	784	47	6	55.88	3.35	25.85	5.69	5.69
EL	3075	1003	439	45	12	43.77	4.49	32.62	4.07	4.07
IS	382	103	33	1	0	32.04	0.97	26.28	0.42	0.42
IE	1390	435	202	30	4	46.44	6.90	31.29	1.76	1.76
IT	6567	1929	1270	212	30	65.84	10.99	29.37	7.83	7.83
LV	1864	515	229	5	0	44.47	0.97	27.63	2.09	2.09
LT	1406	441	325	9	0	73.70	2.04	31.37	1.79	1.79
MT	817	294	223	21	4	75.85	7.14	35.99	1.19	1.19
NL	5820	1633	873	41	2	53.46	2.51	28.06	6.63	6.63
NO	2343	734	269	22	4	36.65	3.00	31.33	2.98	2.98
PL	2343	789	447	33	1	56.65	4.18	33.67	3.20	3.20
PT	2684	986	529	39	8	53.65	3.96	36.74	4.00	4.00
RO	1907	1101	811	31	3	73.66	2.82	57.73	4.47	4.47
RU	3325	1470	953	54	7	64.83	3.67	44.21	5.96	5.96
SL	779	298	113	53	14	37.92	17.79	38.25	1.21	1.21
ES	6608	2324	1620	165	24	69.71	7.10	35.17	9.43	9.43
SE	2686	763	262	9	0	34.34	1.18	28.41	3.10	3.10
UK	6478	1820	1327	71	11	72.91	3.90	28.10	7.38	7.38
Celkem	78025	24647	14322	1220	174	58.11	4.95	31.59	100.00	100.00

V roce 2007 poskytla agentura EMSA inspektorům regionu Pařížského memoranda o porozumění systém RuleCheck, což je elektronický nástroj, který nabízí rychlý odkaz na všechna mezinárodní pravidla týkající se bezpečnosti lodí, pracovních postupů a postupů Pařížského memoranda o porozumění v jejich nejaktuálnější verzi. Jelikož je celkový soubor pravidel upravujících oblast bezpečnosti lodí rozsáhlý a složitý, dostupnost elektronického vyhledávače pravidel, který si inspektoři nosí ve svých přenosných počítačích, jejich práci výrazně usnadnila.

Efektivnost systému státní přístavní inspekce v regionu Evropské unie je pod neustálým dohledem agentury. Výsledky analýzy jsou dodávány zpět do systémů odborné přípravy a mohou také přispět k úpravě postupů a/nebo k budoucím právním předpisům.

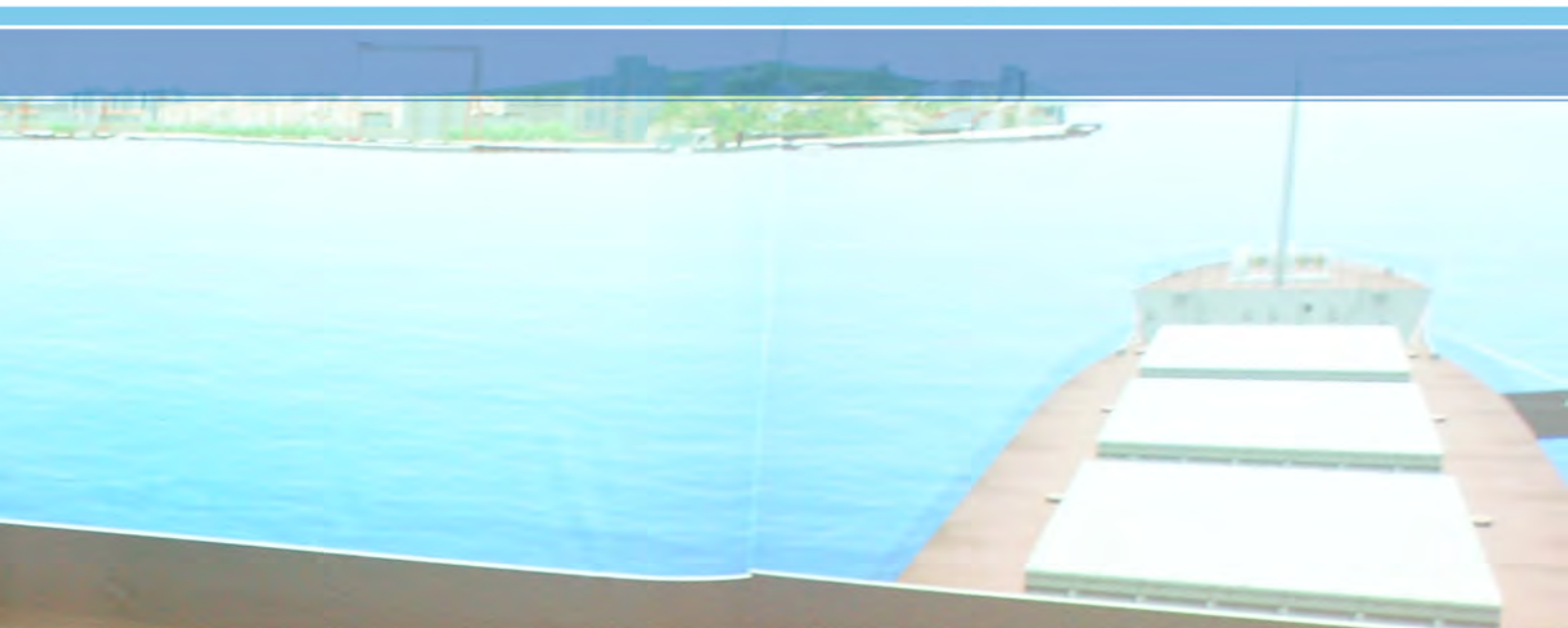
ŘÁDNÝ VÝCVIK NÁMOŘNÍKŮ

Odhaduje se, že přibližně 80 % nehod na moři způsobí lidská chyba.

Typickým příkladem je situace, kdy pracovníci na můstku lodi učiní chybné rozhodnutí, zejména za ztížených plavebních a/nebo povětrnostních podmínek. Případně může k nehodám dojít v důsledku selhání motorů nebo jiného zařízení, což může ještě zhoršit neschopnost posádky rychle zjednat nápravu v důsledku nedostatečné odborné přípravy. Proto je velmi důležité, aby námořníci byli vyškoleni v souladu s nejvyššími standardy.

Zhruba 75 % námořníků na lodích registrovaných v EU pochází ze třetích zemí a kvalifikaci získávají ve školicích zařízeních ve více než 50 třetích zemích. Z tohoto důvodu je obtížné posoudit kvalitu jejich vzdělání, odborné přípravy a kvalifikace. K zajištění účinného monitorování této situace dává Mezinárodní úmluva IMO o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (úmluva STCW) zemím, které registrují lodě, možnost ověřovat, jak země, které dodávají námořníky na jejich lodě, plní mezinárodně dohodnuté normy.

V minulosti musel každý členský stát provádět hodnocení námořních vzdělávacích a výcvikových systémů ve třetích zemích individuálně. Aby se předešlo zdvojení inspekcí, bylo rozhodnuto, že by tyto práce měly probíhat centrálně. Úkol



byl přidělen Evropské komisi, která technickou činnost svěřila agentuře EMSA. Přidělení úkolu jedinému orgánu EU je přínosné díky úsporám z rozsahu činnosti a díky tomu, že je zaručen důsledný přístup ke všem hodnocením.

Každých pět let hodnotí inspektoři agentury EMSA vzdělávací systém jednotlivých třetích zemí, které dodávají námořníky na lodě registrované v EU. V praxi to při omezených dostupných prostředcích znamená zkontrolovat minimálně 35 institucí v šesti až osmi různých zemích ročně.

Blíže k domovu zahájila agentura EMSA v roce 2007 návštěvy v členských státech EU, při nichž chce ověřit, jak členské státy plní své povinnosti v této oblasti. Stejně jako v případě třetích zemí zahrnují návštěvy zemí EU inspekce kanceláří námořní správy a vzorku vzdělávacích a výcvikových zařízení, které je třeba kontrolovat v pětiletých cyklech.

Zjištění inspekcí jsou sdělována příslušným vnitrostátním orgánům a Evropské komisi, která má určité právní pravomoci požádat v případě potřeby o nápravu.



BOJ PROTI ZNEČIŠTĚNÍ ROPOU



Havárie, při nichž dojde k ropnému znečištění, se mohou opakovat a mohou mít rozsáhlý dopad na životní prostředí, místní ekonomiky a rybolov. Nárůst činnosti tankerů – zčásti v souvislosti s rostoucím vývozem ropy – přispívá k budoucím úrovním rizika. Z finančního hlediska bychom neměli zapomínat, že úklidové operace jsou nákladné. Pouze řešení následků katastrof tankerů Erika a Prestige si vyžádalo více než 1 miliardu eur.

Vážné finanční a ekologické důsledky velkých úniků ropy z tankerů lze podstatně zmírnit, pokud se ropa z moře odstraní dříve, než se dostane k pobřeží. Havárie tankeru Prestige v roce 2002 však jasně ukázala, že v Evropě nebyl dostatek lodí, které by byly schopny reagovat na znečištění a účinně se s velkými úniky ropy vypořádat.



Obrázek 1. Incidentsy s významným znečištěním v evropských vodách, 2004–2008



Zdroj: Databáze Marinfo agentury EMSA / Námořní zpravodajská jednotka pojišťovny Lloyds

V této situaci byla agentuře EMSA přidělena odpovědnost za vytvoření sítě plavidel, vybavení a jiných zdrojů na pomoc členským státům při řešení znečištění způsobeného loděmi. Na základě akčního plánu týkajícího se připravenosti na znečištění ropou a zasahování při něm uzavírá agentura smlouvy s komerčními plavidly, která lze ve velmi krátké době – obvykle do 24 hodin – přeměnit na plavidla s moderním vybavením pro odstraňování ropy. Tyto lodě obvykle vykonávají další každodenní úkoly, ale v případě potřeby jsou schopny rychle naložit vybavení a reagovat na únik ropy.





Obrázek 2. Pohotovostní plavidla agentury EMSA na odstraňování následků úniků ropy – umístění zásob a plavidel



Plavidla, s nimiž agentura EMSA uzavřela smlouvy, jsou velká, obvykle s nádrží o kapacitě přibližně 500 m³, a při rozsáhlém incidentu jsou připravena podpořit vnitrostátní kapacity reakce.

Agentura tuto službu připravovala od roku 2006 a od roku 2009 je komplexní flotila pohotovostních plavidel pro odstraňování následků úniků ropy k dispozici ve všech velkých evropských přímořských oblastech od Baltského po Černé moře a patří do ní lodě dostupné ve většině částí Středozemního moře, Atlantského oceánu a Severního moře. Agentura bude tuto službu udržovat i nadále a v nadcházejících letech bude dle potřeby optimalizovat konfiguraci a rozmístění plavidel.

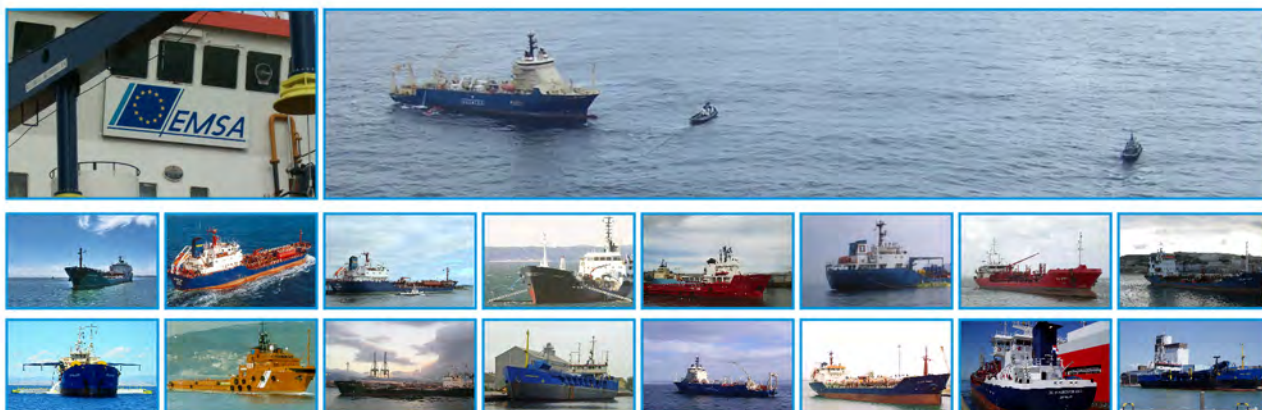
Více informací o technických specifikacích plavidel a umístění zásob materiálu lze získat na obrázku 2 a v tabulce 4.

S cílem zajistit, aby tato plavidla a jejich posádky byly připraveny zareagovat na rozsáhlou nehodu způsobenou ropným znečištěním, účastní se agentura EMSA pravidelných výcviků a cvičení, které jsou organizovány s dohodami o regionální spolupráci v oblasti reakce na znečištění, konkrétně pak s partnerskými zeměmi, které jsou členy Helsinské komise (HELCOM), regionálního střediska pro naléhavé zásahy proti případům znečištění Středozemního moře (REMPEC) a dalších dohod.

REAKCE NA ZNEČIŠTĚNÍ

Tabulka 4. Pohotovostní plavidla agentury EMSA pro odstraňování následků úniků ropy a technické specifikace (2009)

Název	Typ	Operační oblast a vybavení	Kapacita nádrže (m3)
OW Copenhagen	Plavidlo pro zásobování palivem	Copenhagen & Skagen (DK)	4360
OW Aalborg	Plavidlo pro zásobování palivem	Copenhagen & Skagen (DK)	4360
Aktea OSRV	Ropný tanker	Piraeus (EL)	3000
Forth Fisher	Tanker pro přepravu ropných produktů	Cobh (IE)	4754
Galway Fisher	Tanker pro přepravu ropných produktů	Cobh (IE)	4754
Mersey Fisher	Tanker pro přepravu ropných produktů	Cobh (IE)	5028
Salina Bay	Plavidlo pro zásobování palivem	La Spezia (IT)	2800
Mistra Bay	Plavidlo pro zásobování palivem	Valetta (MT)	1805
Santa Maria	Plavidlo pro zásobování palivem	Valetta (MT)	2421
Galp Marine	Plavidlo pro zásobování palivem	Sines (PT)	3023
Bahia Tres	Plavidlo pro zásobování palivem	Algeciras (ES)	7413
Bahia Uno	Plavidlo pro zásobování palivem	Algeciras (ES)	3800
GSP Orion	Zásobovací plavidlo	Constanta (RO)	1334
Ria de Vigo	Zásobovací plavidlo	Vigo (ES)	1522
Interballast III	Lodní rypadlo	Ostend (BE)	1886
DC Vlaanderen-3000	Lodní rypadlo	Ostend (BE)	2744





Již dříve však bylo také uznáno, že pro řešení znečištění moří způsobeného jinými zdroji než ropou jsou nutná hodnocení rizik a další kroky agentury.

Jasně informace o tom, jak nakládat s jinými znečišťujícími látkami, například s nebezpečnými a škodlivými látkami, se získávají obtížně a vyžaduje to účast odborníků z oboru chemie. Tyto kroky jsou uvedeny v akčním plánu agentury EMSA týkajícím se připravenosti na znečištění nebezpečnými a škodlivými látkami a zasahování při něm a jsou zaváděny postupně.

MAR-ICE

V zájmu posílení informačního toku v Evropě v případech znečištění moří v důsledku chemických látek z lodí byla v úzké spolupráci s chemickým průmyslem vytvořena síť MAR-ICE. Zkratka MAR-ICE znamená síť pro námořní zásahy v případě chemických havárií (Marine Intervention in Chemical Emergencies Network). Síť začala fungovat počátkem roku 2009 a poskytuje informační servis všem členským státům EU a pobřežním státům ESVO v souvislosti se zásahy při chemických haváriích na moři.

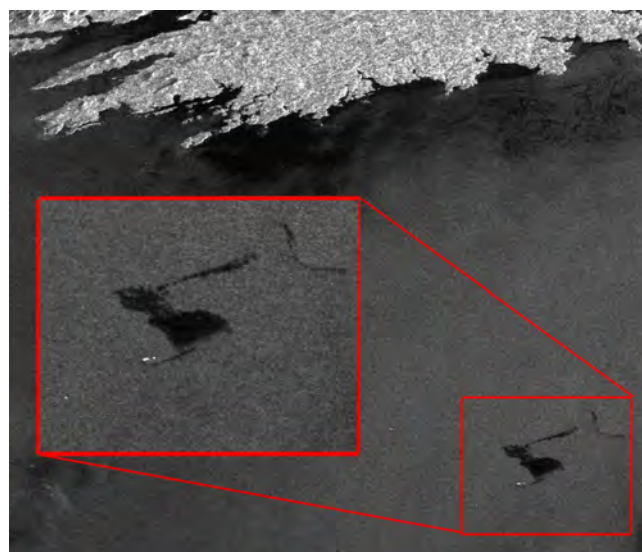
CleanSeaNet

K většině úniků ropy dochází v okamžiku, kdy tankery a jiná plavidla čistí své ropné nádrže na moři. Jako podpůrnou službu pro členské státy v boji proti znečištění zřídila agentura EMSA v roce 2007 systém CleanSeaNet, satelitní dohled pro odhalování ropných skvrn. Tato praxe je nezákonná, ale bylo velmi obtížné ji odhalit a následně stíhat.

Systém poskytuje snímky, které mají pomoci při prvotní identifikaci a vystopování potenciálních vypouštění ropy pomocí satelitů. Poté přijdou na pomoc další typy dohledu, jako jsou kontroly na místě s hlídkovými plavidly a specializovanými letadly v členských státech.

Systém CleanSeaNet hraje i operační roli při monitorování náhodného znečištění a podporuje činnosti při reakci v případě velké nehody. Systém byl rovněž doplněn o nové funkce, což umožňuje výměnu informací a vylepšení jeho

Obrázek 3. Snímek ze systému CleanSeaNet zachycující únik ropy u irského pobřeží



funkčnosti pomocí údajů ze stávajících systémů, které agentura EMSA provozuje. Byly přidány informace o monitorování provozu ze systému SafeSeaNet (viz níže) a společně s informacemi o povětrnostních podmínkách, s oceánografickými informacemi a s radarovými a satelitními údaji získává systém CleanSeaNet jasnější a přesnější obraz situace. Díky tomu mohou členské státy dostávat pro kroky v rámci reakce na znečištění rozsáhlé informace z jednoho zdroje a mohou si být jisty při identifikaci znečišťovatele.

Agentura je pro Evropskou komisi a členské státy jediným zdrojem snímků, údajů a dalších informací na podporu jejich činností v rámci reakce na znečištění moře na úrovni EU. Agentura rovněž podporuje spolupráci, poskytuje odbornou přípravu a šíří znalosti a osvědčené postupy v této oblasti. Jejím cílem je efektivně přispívat k ochraně celého pobřeží EU před náhodnými a záměrnými úniky ropy a jiných znečišťujících látek.

ZLEPŠENÉ SLEDOVÁNÍ PLAVIDEL



V kterémkoli okamžiku pluje po moři v evropských vodách více než 20 000 obchodních lodí.

Když v roce 1999 došlo k nehodě trajektu Erika, nebyly známy přesné informace o jeho nákladu. Při tolika plavidlech, která jsou v evropských přístavech nakládána a vykládána, jsou informace o nákladu, záznamech o bezpečnosti lodí a přístavech určení velmi důležité pro bezpečnost na moři, ochranu mořského prostředí a hospodářské subjekty. S těmito informacemi navíc pracuje nesčetné množství činitelů na místní a vnitrostátní úrovni. Výměna informací je velmi často obtížná, protože subjekty, jako jsou přístavní orgány, používají různé metody shromažďování, ukládání a přenosu dat a mnohdy mají nekompatibilní informační systémy. Informace jsou přenášeny různými způsoby, často faxem, telefonicky nebo elektronickou poštou.



Proto od roku 2002 členské státy a Evropská komise spolupracují na vývoji řešení těchto problémů výměny informací a na provádění směrnice EU 2002/59/ES, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel. Výsledkem je evropská síť nazvaná SafeSeaNet, kterou spravuje agentura EMSA a jejímž úkolem je harmonizovat způsob výměny námořních údajů.



Systém SafeSeaNet spojuje velké množství námořních orgánů v celé Evropě. Informace obsažené ve zprávách se sbírají z celé škály místních zdrojů, známých jako příslušné místní orgány, např. od pobřežních stanic a přístavních orgánů. Tyto informace jsou poskytovány v téměř reálném čase veřejným orgánům po celé Evropě. Evropská unie má pobřeží nejlépe pokryté přijímacími stanicemi systému AIS (automatický identifikační systém), které neustále zachycují signály z lodí plujících kolem. Agentura spolupracuje s členskými státy na zlepšení rozsahu příjmu těchto stanic s cílem dosáhnout úplného pokrytí mořských oblastí obklopujících Evropu.

Přesnější sledování lodí pomůže díky včasné identifikaci plavidel představujících riziko předcházet případům znečištění. Systém SafeSeaNet může poskytovat zprávy o chování určitého plavidla (nehoda, znečištění, porušení plavebního řádu atd.) nebo podrobné informace

A DOHLED NAD NÁMOŘNÍM

o nebezpečných materiálech, které loď převáží. Informace o tom, kam loď směřuje a co veze, zkrátí dobu odezvy v případě havárie, pokud by došlo k nejhorsšímu. Systém SafeSeaNet také zefektivňuje v přístavech a na lodích procesy podávání zpráv o nákladu a poloze lodi, čímž se sníží pracovní zatížení a náklady.

V roce 2009 budou zahájeny kontrolní návštěvy ve všech pobřežních členských státech, včetně vnitrostátních příslušných orgánů, obchodních přístavů a pobřežních stanic monitorujících provoz plavidel, s cílem stanovit úroveň kontroly lodí převážejících nebezpečné nebo znečišťující zboží v mořích obklopujících Evropu.

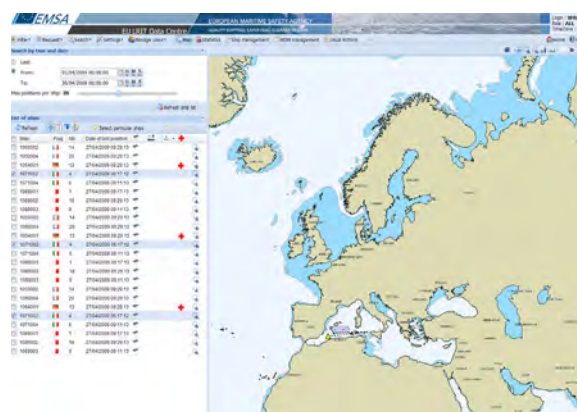
Sledování plavidel za hranicemi evropských výsostných vod

Mezinárodní námořní organizace přijala rozhodnutí o zřízení systému, který bude pro účely bezpečnosti, zabezpečení, pátrání, záchrany a ochrany životního prostředí poskytovat informace o lodích plujících kdekoli na světě. Tento systém identifikace a sledování lodí na velké vzdálenosti (LRIT) má poskytovat informace o lodi minimálně každých šest hodin. Každý stát vlajky, včetně států vlajky v EU, nese odpovědnost za poskytování těchto zpráv o lodích plujících pod jeho vlajkou. Na základě usnesení Rady z října 2007 zřizuje agentura EMSA jménem všech evropských států vlajky datové centrum, které bude dodávat informace ze systému LRIT každému zúčastněnému členskému státu a na požádání si bude vyměňovat informace s jinými datovými centry po světě. Datové centrum LRIT Evropské unie začne fungovat do poloviny roku 2009 a bude největším datovým centrem celého mezinárodního systému LRIT, sledujícího přibližně 10 000 lodí, které každý den vytvoří minimálně 40 000 hlášení o své poloze. Vedle sledování lodí plujících pod vlajkou EU bude datové centrum LRIT v EU poskytovat členským státům na žádost i informace ze systému LRIT o jakémkoli plavidle třetí země, které směřuje do výsostných vod EU nebo už jimi proplouvá.

Integrace systémů dohledu nad námořním prostorem

Tyto systémy jsou součástí snah agentury EMSA získávat a šířit stále více informací z různých zdrojů. Od roku 2009 bude agentura tyto systémy slučovat, aby mohla členským státům a

Obrázek 4. Datové centrum LRIT



Evropské komisi poskytovat komplexní obrázek provozu plavidel v EU. Dojde k propojení informací na krátké a velké vzdálenosti. Informace o lodích, jejich nákladech, výsledky inspekcí atd. obsažené v různých databázích budou shromážděny na jednom místě. Informace o potenciálním nezákonném vypouštění látek do moře pocházející ze systému CleanSeaNet, evropského satelitního systému pro odhalování ropných úniků, budou spojeny s informacemi o provozu v těžbě námořní oblasti ze systému SafeSeaNet a se satelitními snímky v reálném čase. Pod celkovým vedením námořních služeb podpory má toto centrální středisko začít pracovat 24 hodin denně ve druhé polovině roku 2009. Agentura tak směřuje k tomu, že se stane hlavním poskytovatelem námořních údajů o Evropské unii a pro ni.

Na základě modré knihy Evropské komise nazvané Integrovaná námořní politika pro Evropskou unii s desetiletou strategií námořní dopravy coby jejím základním kamenem a s následujícími iniciativami v oblasti dohledu nad námořním prostorem bude agentura dále rozvíjet své pracovní vztahy s jinými agenturami EU a evropskými iniciativami pro sdílení informací o lodích. Tam, kde to bude možné, se agentura bude podílet na probíhajících činnostech zaměřených konkrétně na vytvoření evropské sítě dohledu nad námořním prostorem. Bude podporovat Komisi tím, že jí bude nabízet technické odborné znalosti, jichž nabyla při vývoji systému SafeSeaNet a dalších příslušných námořních aplikací. A pro účely dohledu nad námořním prostorem bude provádět přezkum svých námořních informačních systémů, aby mohla poskytovat informace jiným orgánům a agenturám EU.



VÝHLED DO



Agentura EMSA je poměrně mladou agenturou. První skupina čítající šest osob zahájila své první aktivity teprve v květnu 2003. Za prvních pět let došlo k velkému pokroku, byla totiž vytvořena organizace schopná plnit úkoly, které jí byly svěřeny zákonodárcem EU. Zvláštní význam měl rok 2006, protože tehdy se agentura přestěhovala z Bruselu do Lisabonu v Portugalsku, sídla svého oficiálního ústředí.

Prioritou agentury zůstávají všechny činnosti týkající se náležitého provádění právních předpisů EU v oblasti námořní bezpečnosti a prevence znečištění. S blížícím se rokem 2010 agentura značně posílila a její hlavní úkoly byly sloučeny a rozšířeny. Druhý symbolický milník znamená rok 2009, kdy více než 200 pracovníků čeká stěhování do stálých kanceláří postavených pro tento účel v centru Lisabonu.



Jádrem činnosti agentury je hledání řešení společných problémů v neustálém dialogu s odborníky z členských států, Evropské komise a případně odvětví. Jedná se o velmi dynamický proces, protože nedílnou součástí činností se stávají nové členské státy a roste šíře témat, která vyžadují společný přístup na mezinárodní úrovni i na úrovni EU.

ROKU 2015

Na dobré cestě je několik nových návrhů změn politik a legislativních změn v EU a jejich přijetí v budoucnosti bude mít podle očekávání přímý vliv na práci agentury.

V tomto dynamickém kontextu přinese další působení agentury do roku 2015 pravděpodobně nové úkoly i rozšíření úkolů stávajících. Zejména v oblasti dohledu nad námořním prostorem si agentura EMSA vybuodovala značný potenciál pro výměnu myšlenek a analýzu údajů. Agentura EMSA se rychle stává ústředním zprostředkovatelem a poskytovatelem námořních informací. Prostor pro další vývoj, hlubší spolupráci a integraci je především v oblastech, kde se střetává činnost celé řady orgánů a služeb zabývajících se námořní bezpečností, hraničními kontrolami, obranou či rybolovem. Vzájemnou spolupráci můžeme dosáhnout svého společného cíle, kterým je kvalitní lodní doprava, bezpečnější moře a čistší oceány.

Jak získat publikace EU

Publikace EU jsou k dostání v knihkupectví EU (EU Bookshop) (<http://bookshop.europa.eu>), kde si můžete objednat knihy u obchodního zástupce dle svého výběru. Úřad pro úřední tisky má celosvětovou síť obchodních zástupců. Jejich kontaktní údaje můžete získat prostřednictvím faxu na čísle (352)29 2942758.

Autoři obrázků a fotografií

Pracovníci agentury EMSA, José R. Rodríguez Montero, Pembrokeshire Coast National Park Authority/TivThomas, Marine Photobank/RussianDoors, Flickr Creative Commons/ a.o. Mickefi, shaireproductions, enidanc, PembrokeshireDave, SuperlativeRetrospectiveness, Håkan Dahlström, pan Hayata.

Evropská agentura pro námořní bezpečnost

Bezpečnější a čistší lodní doprava v Evropské unii

Lucemburk: Úřad pro úřední tisky Evropských společenství
2009

20 stran, 21,0 x 29,7 cm

O agentuře EMSA

Evropská agentura pro námořní bezpečnost je jednou z decentralizovaných agentur Evropské unie.

Sídlí v Lisabonu a poskytuje Evropské komisi technickou pomoc při tvorbě a provádění právních předpisů EU o námořní bezpečnosti. Byly jí přiděleny též operační úkoly v oblasti reakce na ropné znečištění, satelitního monitorování a v oblasti identifikace a sledování lodí na velké vzdálenosti.



www.emsa.europa.eu

