

BEZPEČNĚJŠÍ A ČISTŠÍ LODNÍ DOPRAVA V EVROPSKÉ UNII



OBSAH

1	Předmluva
2	Jak EMSA dosáhne přidané hodnoty
2	Zlepšená kontrola stavby a údržby
4	Lepší a důslednější inspekce
6	Zlepšené sledování provozu
7	Řádný výcvik námořníků
8	Boj proti znečištění
10	Ponaučení a praktická aplikace poznatků vyplývajících z vyhodnocení nehod
11	Efektivní nakládání s lodním odpadem
12	Vyšší bezpečnost lodí
13	Výhled do roku 2010
14	Užitečné informace
14	Organizační schéma
16	Historie vývoje

Mnoho doplňujících informací o Evropské unii je k dispozici na internetu. Můžete se s nimi seznámit na evropském serveru (<http://europa.eu>).

Katalogové údaje jsou uvedeny na konci této publikace.

Lucemburk: Úřad pro úřední tisky Evropských společenství, 2006

ISBN ???????

© Evropská společenství, 2006

Kopírování je povoleno pouze se souhlasem autora.

Printed in Italy

VYTIŠTĚNO NA NEBĚLENÉM PAPIŘE

PŘEDMLUVA

Představení agentury bych rád zahájil zodpovězením následujících otázek: Co je Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA) a proč vznikla?

Námořní přeprava velkého množství (nebezpečného) nákladu a velkého počtu cestujících je i za použití moderních technologií sama o sobě nebezpečnou činností. Stovky občanů EU v nedávné minulosti zahynuly při haváriích trajektů (Estonia, Herald of Free Enterprise a Express Samina) a životy tisíců dalších byly těmito událostmi zasaženy. Mnoho námořníků zemřelo nebo bylo zraněno také následkem řady jiných nehod, které opět vstoupily do mnohých životů. Mimo to občané již řadu desetiletí trpí následky znečištění podél pobřeží, způsobeného jak nezáměrným, tak záměrným únikem ropy z lodí, jejichž počet a velikost neustále narůstá. K tomu všemu každoročně dochází ke stovkám menších lodních nehod a tisícům mimořádných událostí. Skutečné a potenciální ekonomické náklady na všechny tyto problémy jsou v prostředí, kde se hustota provozu stále zvyšuje, značně vysoké.

Ačkoli instituce EU tyto otázky řeší již řadu let, se stalo potopení ropného tankeru Erika u francouzského pobřeží Atlantiku v roce 1999 a následně potopení ropného plavidla Prestige v roce 2002 tou pověstnou poslední kapkou. Od té doby se úsilí o zlepšení situace skutečně rozběhlo na plné obrátky a byly zahájeny mnohé nové iniciativy. Jednou z nich bylo rozhodnutí zřídit organizaci, která by mohla vystupovat jako technický a provozní nástroj subjektů EU s rozhodovací pravomocí a která by získala pověření a byla schopna aktuálně i v budoucnu řešit celou škálu zjištěných problémů. Došlo tudíž ke zřízení agentury EMSA, jejímž posláním je poskytovat technickou podporu a poradenství pro Evropskou komisi a členské státy v určitých klíčových oblastech

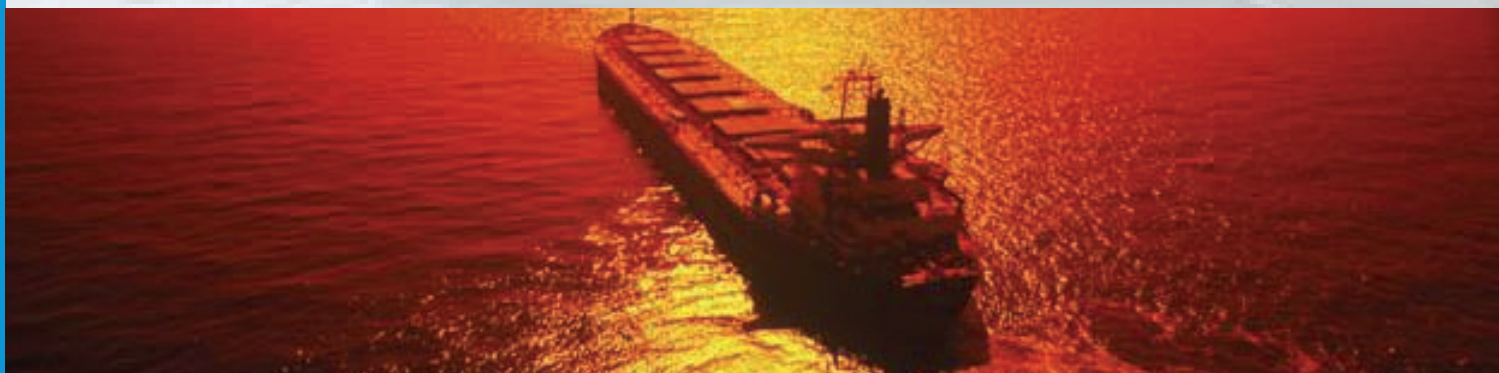


bezpečnosti a kontrolovat způsoby, jakými různé členské státy a organizace provádějí právní předpisy EU. Navíc jí byl přidělen operační úkol v oblasti reakce na ropné znečištění. Obecným cílem je významně přispět k postupnému zlepšování bezpečnosti ve vodách EU. Agentura si je plně vědoma, že k dosažení tohoto cíle je důležitá účinná spolupráce s mnoha různými zájmovými skupinami a především evropskými institucemi, orgány členských států, mezinárodními subjekty a námořním průmyslem.

Vzhledem k rozsahu zapojení EU do námořní dopravy jde o významný úkol. 25 členských států EU totiž podél tisíců kilometrů svého pobřeží vlastní více než 600 významných přístavů a ty zajišťují přibližně 90 % vnějšího obchodu EU a přibližně 35 % obchodu mezi zeměmi EU. K tomu všemu stále přibývá tankerů převážejících rostoucí množství ropy a jiných nebezpečných látek přes citlivé oblasti jako jsou Středozemní nebo Baltské moře.

Tato příručka čtenáře seznamuje s prací agentury a poskytuje přehledné informace o nejdůležitějších částech jejího pracovního programu. Existuje však i řada jiných úkolů, které zde zmíněny nejsou. Další informace jsou k dispozici na internetových stránkách agentury (www.emsa.europa.eu).

Willem de Ruiter
výkonný ředitel



JAK EMSA DOSÁHNE PŘIDANÉ HODNOTY

Zlepšená kontrola stavby a údržby

K zajištění aktuálních bezpečnostních požadavků při stavbě a údržbě lodí musí být konstrukční návrh, stavba a údržba lodí schváleny a je třeba dodržovat postupy inspekce a vydávání osvědčení. Země, které registrují lodě (státy vlajky), musí takto postupovat u lodí v jejich působnosti, ale zároveň mohou pověřit klasifikační společnosti, aby některé z těchto úkolů plnily za ně. Klasifikační společnosti jsou nadnárodními 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 pouze 12 klasifikačních společností. Mezi ně patří všechny velké společnosti, které provádějí prohlídky a vystavují osvědčení pro plavidla přepravující více než 90 % světové tonáže pře-



Plavidlo v suchém doku

pravovaného nákladu. Členské státy EU mohou své povinnosti klasifikace lodí delegovat pouze na těchto 12 uznaných subjektů.

Základním právním předpisem EU pro klasifikační společnosti je směrnice 94/57/ES (ve znění upraveném po havárii tankeru Erika), která stanovuje řadu důležitých kritérií pro práci subjektů uznaných EU. Evropská komise uvedené subjekty pravidelně hodnotí, aby ze

Klasifikační společnosti hodnocené agenturou EMSA

A. Mezinárodně uznané EU:				
	lodí	světa	mil. dwt	světa
Nippon Kaiji Kyokai-NKK (Japonsko)	6 059	15 %	192,7	(21 %)
Lloyd's Register of Shipping-LR (Spojené království)	6 056	15 %	176,1	19 %
American Bureau of Shipping-ABS (USA)	4 158	10 %	161,8	18 %
Det Norske Veritas-DNV (Norsko)	3 908	9 %	144,5	16 %
Bureau Veritas-BV (Francie)	4 300	10 %	62,7	7 %
Germanischer Lloyd-GL (Německo)	4 143	10 %	60,0	7 %
China Classification Society-CCS (Čína)	2 006	5 %	33,0	4 %
Korean Register of Shipping-KR (Korea)	1 312	3 %	25,7	3 %
Russian Maritime Register-RS (Rusko)	2 537	6 %	14,2	1,6 %
Registro Italiano Navale-RINA (Itálie)	807	2 %	10,3	1,1 %
B. Uznané EU s omezením:				
Hellenic Register of Shipping-HRS (Řecko)	340	0,8 %	1,1	0,1 %
Registro Internacional Naval-Rinave (Portugalsko)	27	0,1 %	0,08	0,01 %

Subjekty zařazené v kategorii A pokrývají více než 90 % světové tonáže přepravovaného nákladu.

Zdroj: Generální ředitelství pro energii a dopravu Evropské komise

Inspektor EMSA při práci



strany těchto subjektů zajistila udržování nejvyšších standardů kvality. Všechny klasifikační společnosti uznané EU by měly být hodnoceny každé dva roky a tímto úkolem pověřila Komise agenturu EMSA. Inspektoři agentury navštěvují ústředí klasifikačních společností, jejich regionální a/nebo místní kanceláře a také jednotlivé lodě či loděnice.

Jakékoli návštěvě předchází rozsáhlá metodická příprava a plánování. Pro identifikaci klíčových otázek a efektivní a účinné provedení práce EMSA také testuje systém nepřetržitého sledování výkonnosti společností na základě údajů a informací ze systémů státní přístavní inspekce a jiných zdrojů. A konečně je třeba v průběhu hodnoceného cyklu, jak na místě

samém, tak po vyhodnocení, vyplnit značně rozsáhlé hlášení. Na základě těchto zjištění může Evropská komise požadovat nápravná opatření a/nebo navrhnout sankce, pokud jsou v pracovních postupech zjištěny závažné nedostatky.

V současné době je vyvíjeno značné úsilí ke zlepšení norem pro bezpečnost lodí. V důsledku závažných nehod, k nimž v posledních letech došlo, se u mezinárodní lodní dopravy projevuje všeobecný požadavek na robustnější lodě. Mezinárodní normy pro bezpečnost lodí vytváří a stanoví Mezinárodní námořní organizace (IMO) a jménem Evropské komise se na této práci podílejí odborníci EMSA. V poslední době došlo k významnému pokroku v oblasti norem pro dvouplášťové tankery, včetně jejich bezpečné údržby, a také v oblasti konstrukčního návrhu lodí přepravujících volně ložený náklad.



Lepší a důslednější inspekce

Práci států vlajky a klasifikačních společností při zajišťování řádné stavby a údržby lodí doplňují státy přístavu EU, jejichž úkolem je provádět inspekce cizích lodí vplouvajících do jejich přístavů (státní přístavní inspekce). Orgány členských států provádějí inspekce v přístavech často, neboť v souladu se směrnicí EU 95/21 musí každý členský stát zkontrolovat alespoň 25 % lodí, které každoročně do přístavu vplují. Tento proces státní přístavní inspekce je pro námořní bezpečnost zvláště důležitý, protože ačkoli mají státy vlajky za dobrý stav svých lodí primární odpovědnost, ne vždy ji berou tak vážně, jak by měly. Pokud státní přístavní inspekce zjistí závažné nedostatky cizí lodí, která navštívila přístav, musí být provedeny nezbytné opravy a státy přístavu mají právo plavidlo zadržet, dokud nebudou opravy dokončeny. V případě opakovaného zadržení lodě v určitém časovém období může být takové lodi odepřen přístup do všech přístavů EU, dokud její majitel neprokáže,

že se loď nachází v odpovídajícím stavu (tzv. ustanovení o zákazu).

Je zvláště důležité zajistit, aby inspektoři státní přístavní inspekce, které zaměstnávají pobřežní státy EU, postupovali jednotně. To znamená uplatňování stejných inspekčních kritérií, postupů hlášení, principů výcviku atd. EMSA plní v oblasti státní přístavní inspekce řadu úkolů a její zaměstnanci:

- navštěvují členské státy, aby zhodnotili, zda jsou jejich systémy a postupy státní přístavní inspekce plně v souladu s právními předpisy EU,
- zveřejňují a aktualizují seznam lodí, kterým byl odepřen přístup do přístavů EU,
- poskytují technickou pomoc Evropské komisi, a tím pomáhají zlepšovat evropská a mezinárodní pravidla v této oblasti,

Záznamy státní přístavní inspekce EU/EHP (2004)

Země	Odhadovaný počet vplouvajících lodí	Inspekce	Zkontrolováno (%)	Inspekce s nedostatky	Zadržení	Zadrženo (%)
Belgie	5 200	1 364	26,23	460	51	3,74
Dánsko	2 400	613	25,54	227	27	4,40
Finsko	1 245	351	27,71	104	6	1,71
Francie	6 436	1 773	27,55	1 041	59	3,33
Irsko	1 323	410	30,99	211	20	4,88
Island	313	80	25,56	28	4	5,00
Itálie	6 446	2 422	37,57	1 657	346	14,29
Německo	4 704	1 778	37,80	865	60	3,37
Nizozemsko	5 343	1 436	26,87	878	81	5,64
Norsko	1 800	681	37,83	219	13	1,91
Polsko	1 914	634	33,12	335	26	4,10
Portugalsko	2 867	964	33,62	556	63	6,54
Řecko	3 156	1 082	34,28	591	63	5,82
Slovensko	673	231	34,32	116	48	20,78
Spojené království	6 286	1 778	29,29	1 220	104	5,85
Španělsko	5 932	2 231	37,61	1 448	116	5,20
Švédsko	2 776	745	26,84	241	10	1,34

Údaje převzaté z Pařížského memoranda o porozumění: s výjimkou Kypru, Estonska, Lotyšska, Litvy, Malty (nejsou řádnými členy)

- ve spolupráci s členskými státy organizují výcvikovou činnost k zajištění lepšího provádění směrnice,
- provádějí hodnocení rizik a statistické studie pro zajištění výsledků umožňujících stanovit cíle a postupy neustálého zlepšování výkonu státní přístavní inspekce EU.

Toto je jedna z oblastí, kde EMSA působí jménem Evropské komise a ve spolupráci s členskými státy. Je také úzce propojena s Pařížským memorandem o porozumění, jehož členy je 22 účastnických orgánů námořní správy a jehož cílem je harmonizovaná státní přístavní inspekce ve výsostných vodách evropských pobřežních států a severního Atlantiku.



Cvičení se záchranným člunem



Rozsáhlá koroze konstrukčních prvků některých plavidel



Zlepšené sledování provozu

V každém okamžiku je na moři v evropských výsoštných vodách více než 20 000 komerčních lodí. Při tolika plavidlech, která jsou v evropských přístavech nakládána a vykládána, jsou informace o nákladu, záznamy o bezpečnosti lodí a přístavy určení velmi důležité pro bezpečnost na moři, ochranu mořského prostředí a ekonomické činitele. S těmito informacemi navíc pracuje nespočetné množství činitelů na místní i vnitrostátní úrovni. Výměna informací je velmi často obtížná, protože subjekty jako přístavní orgány používají různé metody shromažďování, ukládání a přenosu dat a mnohdy mají nekompatibilní informační systémy. Informace jsou přenášeny různými způsoby, často faxem, telefonem nebo elektronickou poštou.

Proto od roku 2002 členské státy a Evropská komise spolupracují na vývoji řešení problematiky výměny informací a na provádění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel. K harmonizaci způsobu výměny námořních údajů vytvořily panevropskou síť SafeSeaNet.

Systém SafeSeaNet spojuje velké množství námořních orgánů v celé Evropě, z nichž všechny mají své vlastní informační systémy a metody ukládání a přístupu k údajům. Systém tyto různé databáze spojuje do sítě a sleduje informace prostřednictvím centrálního indexového systému. Tento index (který EMSA řídí z datového střediska Evropské komise v Lucemburku) uchovává odkazy na umístění dat, nikoli na samotná data. Příslušné vnitrostátní orgány určené každým členským státem



Kontrolní místnost VTS

budou mít celkovou odpovědnost za řádné fungování systému ve své zemi. Informace obsažené ve zprávách jsou získávány z nejrůznějších místních zdrojů, tedy od příslušných místních orgánů, např. pobřežních stanic a přístavních orgánů.

Oprávnění uživatelé mají přístup k potřebným údajům zasláním požadavku (v příslušném formátu), který používá centrální index k lokalizaci a vyhledávání údajů od příslušného poskytovatele. Údaje jsou pak zaslány osobě, která o ně požádala. Systém je flexibilní a uživatelsky přívětivý, dostupný 24 hodin denně a nabízí rychlou reakci na jakoukoli žádost o informace.

Přesnější řízení, oznámení a sledování lodí pomůže zabránit případům znečištění, a to díky včasné identifikaci plavidel představujících riziko. Systém SafeSeaNet totiž může poskytnout přístup ke zprávám týkajícím se chování určitého plavidla (nehoda, znečištění, porušení navigačního řádu atd.) nebo podrobné informace o nebezpečných materiálech, které určitá loď převáží. Informace o tom, kam loď směřuje a co veze, zkrátí dobu havarijní reakce, pokud by došlo k nejhoršímu. V neposlední řadě pak systém SafeSeaNet povede k zefektivnění procesů v přístavech a na palubě lodí, což následovně sníží množství nezbytné práce a povede k úsporám nákladů.



Země zapojené do sítě SafeSeaNet



Výcvikový simulátor

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, zvláště za obtížných plavebních a/nebo povětrnostních podmínek. Případně k nim může dojít v důsledku selhání motorů nebo jiného zařízení, kdy není posádka schopna rychle zjednat nápravu. Proto je nezbytně důležité, aby byli námořníci vycvičeni v souladu s nejvyššími standardy.

V tomto ohledu je nezbytné si uvědomit, že přibližně 75 % námořníků na lodích registrovaných v EU pochází ze třetích zemí a procházejí výcvikem ve školách mimo území EU. Na palubě lodí registrovaných v členských státech EU jsou zaměstnáni státní příslušníci více než 40 různých třetích zemí. Je proto obtížnější hodnotit kvalitu/hodnotu jejich výcviku a kvalifikací, a tím zajistit bezpečnost a environmentální profil lodí registrovaných v členských státech. K zajištění účinného monitorování situace umožňuje Mezinárodní úmluva IMO o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (úmluva STCW) zemím, které registrují lodě, ověřovat kvalitu výcviku v zemích, z nichž pocházejí námořníci jejich lodí.

Tato možnost hodnocení je důležitým prvkem, nicméně bylo by velmi neefektivní, kdyby každá členská země EU individuálně hodnotila všechny námořní výcvikové instituce přibližně ve čtyřiceti třetích zemích. Proto se členské země rozhodly pro centrální zajištění této práce a pověřili jí Evropskou komisi, která pak delegovala technickou činnost na agenturu EMSA. To nejen zajišťuje mnohem větší efektivitu, ale zaručuje také důslednější přístup k hodnocení.

Každých pět let hodnotí odborníci EMSA vzdělávací systém zavedený v každé třetí zemi, která provádí výcvik námořníků zaměstnaných na palubě lodí registrovaných v EU. V praxi to znamená 8 až 12 hodnocení ročně a následné přezkoumávání situace, které vyhodnotí, zda jsou počet a rozsah hodnocení dostatečné. EMSA tak hraje ústřední roli při zajišťování výcviku námořníků ze třetích zemí v souladu s požadavky úmluvy STCW.

Zastoupení námořníků ze třetích zemí

Zastoupení námořníků ze třetích zemí na plavidlech plujících pod vlajkou EU		Zastoupení námořníků ze třetích zemí v celosvětové lodní dopravě		
Země	% námořníků ⁽¹⁾	Země	% námořníků	Počet námořníků ⁽²⁾
Filipíny	46,5	Filipíny	28,5	206 000
Ukrajina	11,4	Rusko	7,3	53 000
Rusko	9,0	Ukrajina	6,2	45 000
Rumunsko	4,7	Čína	5,4	39 000
Indie	4,5	Indie	5,0	36 000
Indonésie	3,1	Jižní Korea	2,5	18 000
Turecko	3,0	Chorvatsko	2,3	17 000
Bulharsko	2,6	Rumunsko	2,0	14 000

⁽¹⁾ % námořníků ze třetích zemí přicházejících na lodě registrované v EU z uvedené země

⁽²⁾ Tato čísla zatím nejsou k dispozici pro námořníky zaměstnané na lodích plujících pod vlajkou EU; na obchodních lodích na celém světě je zaměstnáno celkem 724 000 námořníků (92 000 na výletních lodích)

Zdroj: Cardiffská Universita (SIRC) 2002

Boj proti znečištění

Havárie, při nichž dojde k ropnému znečištění a které mají velký vliv na životní prostředí, místní ekonomiky a rybolov, se mohou opakovat. Větší počet a velikost tankerů povede v budoucnu k vyšším úrovním rizika a provoz na hlavních lodních trasách, např. námořní cesty v Baltském a Černém moři / Středozemním moři, se bude v nadcházejícím letech výrazně zintenzivňovat. Hlavní podíl na tom bude mít nárůst ruských exportů ropy. Z finančního hlediska bychom neměli zapomínat na to, že pouze řešení následků katastrof tankerů Erika a Prestige si vyžádalo více než 1 miliardu eur.

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

8

V této situaci byla agentuře EMSA předána odpovědnost za vytvoření sítě plavidel, vybavení a jiných zdrojů jako pomoc členským státům při řešení loděmi způsobeného znečištění. Prvním krokem bylo pochopit stávající situaci, což vyžadovalo získat mnoho informací od pobřežních států EU. To přineslo přesný obraz schopností a odpovědností různých zemí a silných i slabých stránek současného systému podél celého pobřeží. Tyto informace se staly základem akčního plánu týkajícího se připravenosti na znečištění a odstraňování jeho následků.



Jeho cílem je poskytovat dodatečnou podporu členským státům, kdekoli je jí nejvíce zapotřebí. Na tomto základě agentura uzavírá smlouvy s komerčními plavidly, která lze ve velmi krátké době přeměnit na plavidla s moderním vybavením pro odstraňování ropy. Tato plavidla obvykle vykonávají další každodenní práce, ale v případě potřeby jsou schopna rychle naložit vybavení a reagovat na únik ropy.



Jímání ropy za pomoci čistících ramen





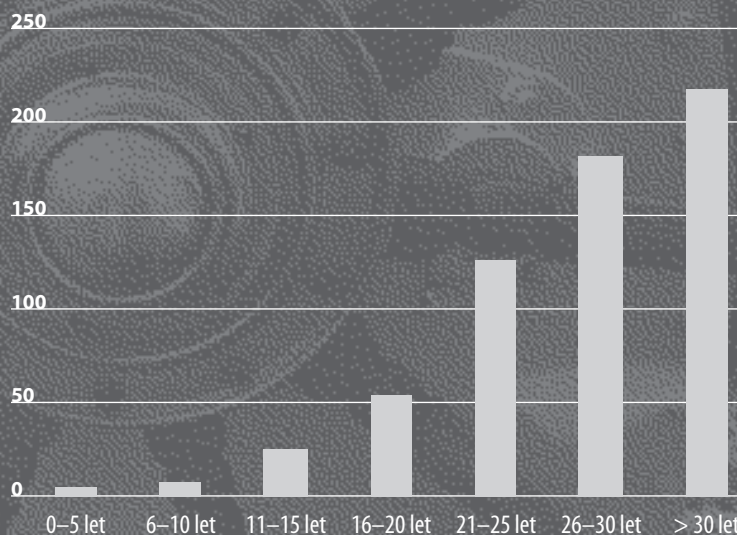
Akční plán je prováděn ve dvou různých fázích. Fáze I, pro kterou byly smlouvy podepsány v roce 2005, zahrnuje dostupnost plavidel v Baltském moři, podél pobřeží Atlantského oceánu, na západních přístupových cestách k průlivu La Manche a ve Středozezemním moři od března 2006. Fáze II zahrnuje posílení sítě a její rozšíření na Černé moře od roku 2007.

EMSA také zodpovídá za podporu dohledu nad znečišťováním, protože na úrovni EU je nutný operační systém pro zjišťování ropných skvrn za pomoci satelitního snímkování. Ve střednědobém až dlouhodobém horizontu by měl takový systém usnadnit identifikaci a dopadení těch, kteří nesou odpovědnost za znečištění vod u pobřeží EU. Cílem agentury je také stát se ústředním kontaktním místem, které Evropské komisi a členským státům umožní získávat snímky, údaje a jiné informace na podporu kroků proti

znečišťování moře. Agentura bude dále prosazovat spolupráci a šířit znalosti a osvědčené metody v této oblasti. Celkově je cílem agentury efektivně přispívat k ochraně celého pobřeží EU před nezáměrnými a záměrnými úniky ropy a jiných znečišťujících látek.



Ztráty lodí podle jejich stáří (2000–2005)



Ponaučení a praktická aplikace poznatků vyplývajících z vyhodnocení nehod

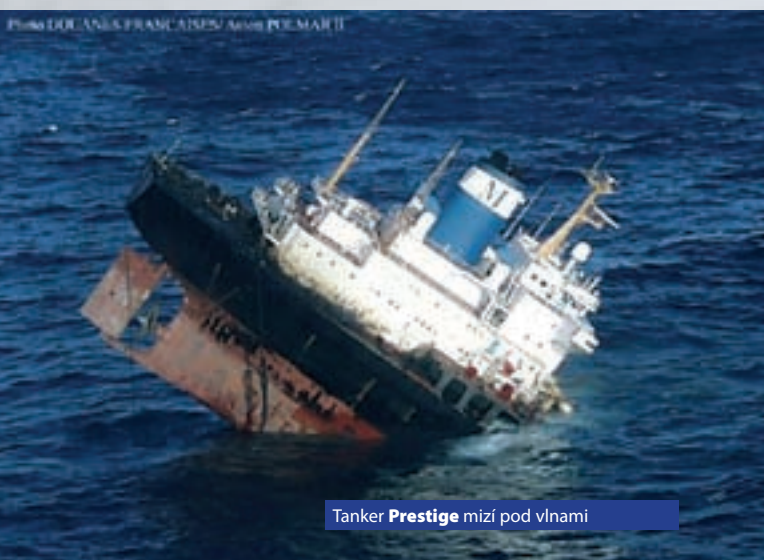
Ačkoli jsou vody EU nyní obecně bezpečnější než v minulosti, stále každoročně dochází ke stovkám nehod a mimořádných událostí. Pro další zlepšení bezpečnosti je tedy zásadní, abychom se i nadále byli schopni poučit z nehod, pokud k nim dojde. Za tímto účelem členské státy EU již řadu let nehody vyšetřují, ale uplatňované přístupy se doposud v rámci Unie značně lišily. Je tedy jasné, že ke zlepšení situace by cílem měl být důsledný, vysoce kvalitní systém schopný vyšetřovat nehody a mimořádné události, který bude poskytovat široký přístup k výsledkům. Pokud se to podaří, bude k dispozici více poznatků o příčinách a důsledcích, což v rámci námořní komunity zajistí větší potenciál k přijímání účinných nápravných opatření.



Důsledky nárazu do můstku

V souladu se základajícím nařízením (ES) 1406/2002 je úkolem agentury EMSA rozvíjet společný postup vyšetřování námořních nehod uplatňovaný všemi členskými státy. Takto vytvořený postup zajistí důslednější přístup v rámci celé EU. Důležitým vedlejším produktem této činnosti bude schopnost obecně šířit osvědčené metody mezi subjekty zapojenými do vyšetřování nehod.

Dalším základním úkolem, který byl agentuře EMSA svěřen, je tvorba a údržba databáze námořních nehod EU, která bude obsahovat údaje poskytované členskými státy v jednotném formátu. Databáze se stane jednotným nejdůležitějším zdrojem informací o nehodách v Evropě a budou ji využívat Evropská komise i členské státy jako pomoc při budoucím rozhodování o námořní bezpečnosti.



Tanker **Prestige** mizí pod vlnami

Názorný příklad indikativních množství lodního odpadu

Typ odpadu	Typ lodi	Produkováný odpad
Kal ⁽¹⁾	Lodě používající těžké topné oleje Lodě používající lodní naftu	1,5–2 % spotřeby 0,5 % spotřeby
Olejovitá podpalubní voda	Průměrná loď (přibl. 30 000 dwt)	přibl. 20 m ³ /měsíc
Odpad produkováný posádkou	Všechny	3 kg/osobu/den
Odpad související s nákladem ⁽²⁾	Typická běžná nákladní loď ⁽³⁾	49,3 kg/den

⁽¹⁾ Průměrná loď přepravující volně ložený náklad typu Panamax 35 000 gt (typická průměrná loď):

- spotřebuje přibližně 35 tun paliva denně
- vyprodukuje přibližně 0,7 tun kalu denně

⁽²⁾ Vztahuje se k úmluvě MARPOL, příloha V. Pozn. Zbytky lodního nákladu nespádají pod lodní odpad.

⁽³⁾ Ostatní typy lodí produkují podstatně méně odpadu souvisejícího s nákladem.

Zdroj: Evropská organizace námořních přístavů (European Sea Ports Organisation, ESPO):
– Plán řízení lodního odpadu (Waste Management Plan for Ship Generated Waste, 2000)
– Dílna na téma přístavní zařízení pro příjem lodního odpadu a zbytků lodních nákladů (2001)

Efektivní nakládání s lodním odpadem

Vzhledem k velkému množství lodí, které vplouvají do přístavů EU, a všech ostatních, které vodami EU nebo v jejich blízkosti projíždějí bez zastavení, je řízení lodního odpadu závažnou otázkou. Všechna tato plavidla si mohou zvolit, zda svůj odpad a/nebo zbytky lodního nákladu uloží v přístavních zařízeních, nebo zda je vypustí do moře. V praxi dělají obojí. Uvážíme-li aktuální a budoucí trend lodní a nákladní dopravy, začíná být jasné, že pokud bude současná úroveň nezákonného vypouštění nečistot do moře pokračovat, bude to znamenat potenciální katastrofu pro mořské prostředí (zvláště v polozařízených mořských oblastech, např. v Baltském, Středozezemním a Černém moři). Proto se hledají způsoby, které by zajistily ukládání těchto látek v příslušných přístavních zařízeních.

Na druhé straně ale majitelé a provozovatelé lodí tvrdí, že zařízení pro příjem odpadu v přístavech jsou často nevhodná a, pokud existují, jejich ceny jsou často nepřijatelné. Proto jsou

přístavy vyzývány, aby zřizovaly vhodná zařízení za přijatelnou cenu. Toto úsilí je podpořeno právními předpisy a v tomto případě je konkrétním cílem směrnice 2000/59/ES (společně s úmluvou MARPOL o zabránění znečišťování z lodí) podstatně omezit nezákonné vypouštění nečistot do moře. Směrnice ukládá členským státům povinnost zajistit dostupnost odpovídajících zařízení pro příjem lodního odpadu ve svých přístavech, ale zároveň jim ponechává vysoký stupeň svobody uspořádat příjem odpadu tím nejvhodnějším způsobem.

V současné době EMSA v úzké spolupráci s Evropskou komisí hodnotí, zda byly cíle směrnice o přístavních zařízeních pro příjem odpadu naplněny. Na podporu této činnosti probíhají studie a dílny, které mají pomoci šířit osvědčené metody. Shromažďují se také informace o systémech poplatků uplatňovaných v členských státech tak, aby vznikl přesný přehled různých systémů umožňující plně informované rozhodování v budoucích legislativních procesech.



Tanker **Limburg** po teroristickém útoku u Adenu

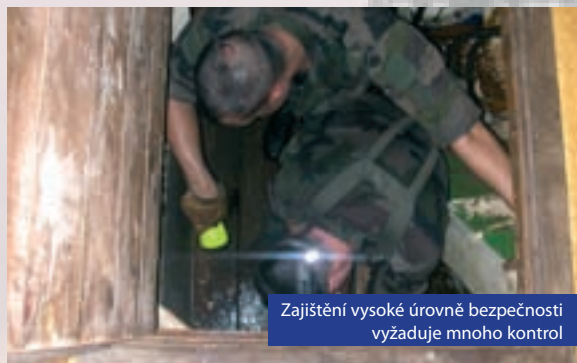
Vyšší bezpečnost lodí

Stejně jako u jiných dopravních prostředků bylo vždy zapotřebí zajistit odpovídající úroveň bezpečnosti na palubě lodí i v přístavech. Od teroristických útoků v New Yorku, Madridu, Londýně a jiných městech se však této otázce dostává mnohem větší pozornosti. Zvláště od 11. září 2001 bylo vynaloženo velké úsilí na vytvoření bezpečnějšího prostředí lodní dopravy, a to nejen ve Spojených státech, ale také v EU a jiných oblastech světa.

Zatímco bezpečnost byla vždy především odpovědností členských států v EU, je terorismus spíše záležitostí mezinárodní. V důsledku toho jsou na úrovni EU stále více zohledňována s tím související rozsáhlá opatření, čehož výsledkem bylo vytvoření právních předpisů EU zabývajících se touto tematikou. V námořním sektoru bylo provedeno nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 725/2004, které má v maximální možné míře zajistit odpovídající úroveň bezpečnosti lodí a přístavních zařízení ve všech členských státech EU. Hlavním účelem nařízení je přenést

požadavky Mezinárodního předpisu o bezpečnosti lodí a přístavních zařízení (ISPS) do práva Společenství.

V tomto rámci je hlavní rolí agentury EMSA poskytovat Evropské komisi technickou podporu při dohledu nad prováděním opatření týkajících se bezpečnosti lodí v členských státech. Proto zaměstnanci agentury, jako součást týmu Evropské komise, provádějí inspekce organizací pro bezpečnost lodí členských států, příslušných společností a uznávaných organizací pro bezpečnost vydávajících příslušná osvědčení. K zajištění důsledných a vysoce kvalitních inspekcí pomáhá EMSA Komisi při vývoji vhodné metodologie.



Zajištění vysoké úrovně bezpečnosti vyžaduje mnoho kontrol



VÝHLED DO ROKU 2010

EMSA je velmi mladou agenturou. První skupina čítající šest osob zahájila svou činnost teprve v květnu 2003. Od té doby došlo k velkému pokroku. Byla vytvořena organizace schopná plnit úkoly, které jí byly svěřeny právními předpisy EU, a její pozice bude do roku 2010 ještě dále posílena. Rok 2006 je zvláště významný, protože je to rok přesunu z Bruselu do portugalského Lisabonu, který se tak stává oficiálním a definitivním sídlem agentury.

Na cestě k roku 2010 se očekává upevnění a rozšíření úkolů agentury. Veškerá činnost související s řádným prováděním právních předpisů Společenství v oblasti námořní bezpečnosti a předcházení znečištění zůstanou po celou tuto dobu prioritou.

Jádrem činnosti agentury je hledání řešení společných problémů v neustálém dialogu s odborníky členských států, Evropské komise a případně průmyslu. Jedná se o velmi dynamický

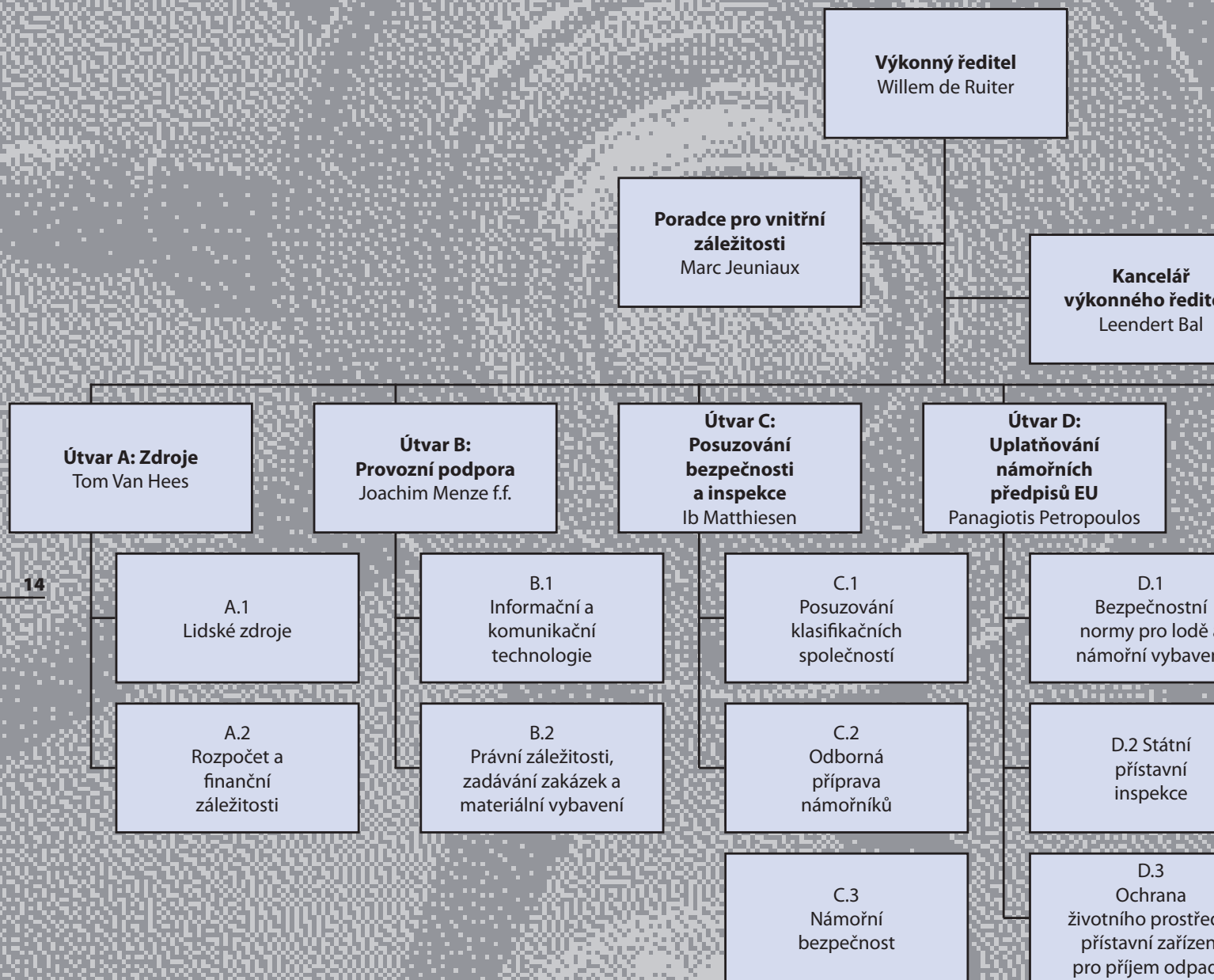
proces, protože počet členských států se zvyšuje a rozsah předmětů, které vyžadují společný přístup na mezinárodní úrovni i na úrovni EU, narůstá. V tomto kontextu mohou být agentuře svěřeny nové úkoly. Prostor pro další vývoj, silnější spolupráci a integraci je především v oblastech, kde se střetává činnost orgánů pro námořní bezpečnost a bezpečnostních služeb (zabývajících se bojem proti terorismu, hraničními kontrolami atd.).

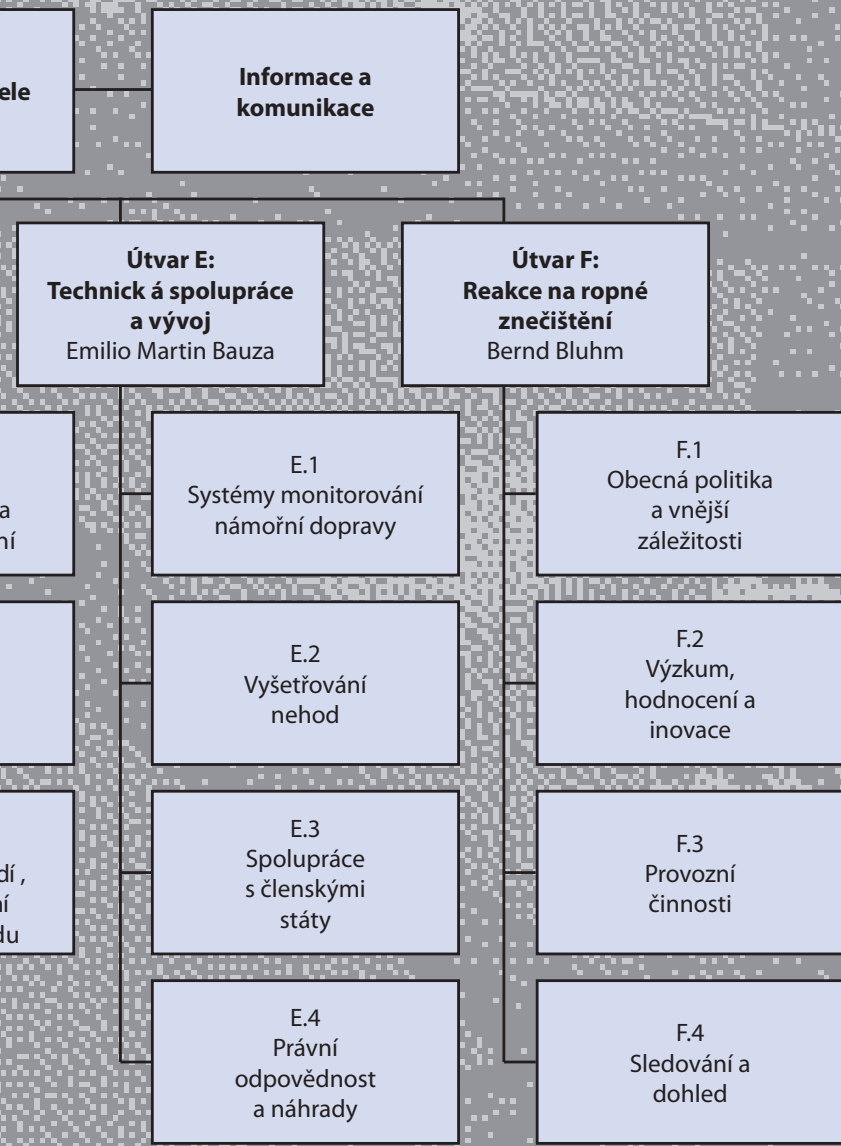
Agentura EMSA je plně připravena sehrát svou roli v širším rámci úkolů směřujících k bezpečnějším a čistším mořím v Evropské unii i jejím okolí.



UŽITEČNÉ INFORMACE

Organizační schéma





Historie vývoje

- 6. 12. 2000:** Evropská komise navrhuje Radě a Parlamentu zřídit Evropskou agenturu pro námořní bezpečnost jako součást „balíčku“ Erika II.
- 27. 6. 2002:** Uveřejnění nařízení (ES) 1406/2002, kterým se zřizuje Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA), v *Úředním věstníku*.
- 4. 12. 2002:** První zasedání správní rady EMSA, kterého se zúčastnila komisařka Loyola de Palacio.
- 29. 1. 2003:** Jmenování výkonného ředitele, předsedy a místopředsedy správní rady.
- 1. 5. 2003:** Výkonný ředitel se ujímá funkce a začíná budovat agenturu.
- 13. 12. 2003:** Hlavy státu nebo vlád rozhodují, že sídlo agentury bude v Lisabonu.
- 3. 2. 2004:** První hodnocení klasifikační společnosti.
- 25. 6. 2004:** Správní rada přijímá politiku návštěv v členských státech.
- 13. 7. 2004:** První návštěva v kandidátské zemi EU k hodnocení jejího postupu při provádění námořních právních předpisů EU.
- 28. 7. 2004:** EMSA podepisuje memorandum o porozumění s portugalskou vládou a Evropským monitorovacím centrem pro drogy a drogovou závislost o zřízení sídla obou evropských subjektů v Lisabonu.
- 20. 10. 2004:** Technická odpovědnost za systém sledování plavidel/nákladů Safe-SeaNet je převedena z Evropské komise na agenturu EMSA.
- 22. 10. 2004:** Správní rada agentury EMSA na svém 9. zasedání přijímá akční plán týkající se připravenosti na znečištění a odstraňování jeho následků. Zasedání se poprvé koná v Lisabonu.
- 22. 11. 2004:** První návštěva v členském státě za účelem hodnocení systémů a postupů státní přístavní inspekce.
- 5. 3. 2005:** Zahájen formální proces výběrového řízení na uzavření smlouvy s plavidly pro odstraňování ropného znečištění zveřejněním „výzvy k vyjádření zájmu“ v *Úředním věstníku*.
- 10. 5. 2005:** První návštěva v novém členském státě v rámci poskytování technické pomoci členským státům.
- 25. 5. 2005:** Evropská komise navrhla finanční balíček ve výši 154 mil. eur na období 7 let (2007–2013) umožňující agentuře bojovat proti loděmi způsobenému znečištění.
- 13. 6. 2005:** První návštěva ve třetí zemi za účelem hodnocení institucí pro výcvik námořníků a jejich metod.
- 25. 10. 2005:** Je spuštěn zkušební provoz databáze námořních nehod.
- 25. 11. 2005:** Podepsána první série smluv s pohotovostními plavidly pro odstraňování ropného znečištění.

Evropská agentura pro námořní bezpečnost

Bezpečnější a čistší lodní doprava v Evropské unii

Lucemburk: Úřad pro úřední tisky Evropských společenství

2006 — 16 stran — 21 x 29,7 cm

ISBN ????????

Obrázky:

AFCAN, Alstom, BP, Douanes Françaises, ESPO, Evropská komise, GDF, ITOPF, LAMOR, Le Cedre, Louis Dreyfus, Maersk, Nizozemská pobřežní stráž, Pařížské memorandum o porozumění, přístav Marseille, SIRC, Švédská námořní správa, Tankship Management Ltd, TRYG Insurance, US Coastguard

Internetové stránky: www.emsa.europa.eu

