



EMSA FEM-ÅRIG STRATEGI 2020-2024

EMSA FEM-ÅRIG STRATEGI

INDHOLDSFORTEGNELSE

Forord fra direktøren	4
------------------------------	----------

Udtalelse fra formanden for bestyrelsen	5
--	----------

Kapitel 1

1. VEJEN BANES	6
-----------------------	----------

1.1 Overblik over den fem-årige strategi	7
1.2 EMSA's mandat	8
1.3 Institutionel kontekst og politik-rammer	9
1.4 Metodologi for udvikling af den fem-årige strategi	12
1.5 Gennemførelse og indikatorer	13
1.6 EU's maritime klynge	14



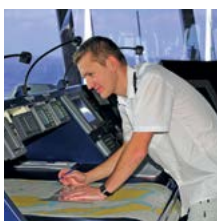
Kapitel 2

2. VISION, MISSION OG VÆRDIER	20
--------------------------------------	-----------

Kapitel 3

3. EMSA'S STRATEGISKE PRIORITETER	22
--	-----------

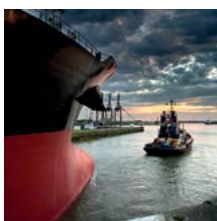
3.1 Bæredygtighed	23
3.2 Sikkerhed	26
3.3 Sikkerhed	30
3.4 Forenkling	32
3.5 Overvågning	34



Kapitel 4

4. EMSA'S TILGANG OG IDENTITET	38
---------------------------------------	-----------

4.1 Roller og relationer i sektoren	39
4.2 Organisatorisk identitet	47





FORORD FRA DIREKTØREN

Denne fem-årige strategi for EMSA kommer på det helt rigtige tidspunkt: På toppen af en ny bølge, der vil få stor indflydelse på udviklingen inden for søtransporten og på alle de aktører, hvis liv er dybt forankret i denne sektor.

Miljøet er sat øverst på dagsordenen — overalt på kloden og i alle sektorer. Dette indebærer, at vi skal mangedoble, sprede og integrere vores indsats på det maritime område, ikke kun for at forhindre og bekæmpe forurening, men for at opbygge en oprigtigt bæredygtig maritim sektor, som kan bidrage positivt til den cirkulære økonomi og til EU's ambition om at være klimaneutral.

Teknologi er det andet store tema, der lige nu grundlæggende omdefinierer vores sektor. Digitalisering er ét aspekt, med vidtrækkende konsekvenser. Hvis det udnyttes på den rigtige måde, er der muligheder for at gøre vores søfartsindustri mere ren, mere sikker, bedre sikret og enklere, for eksempel ved at udnytte potentialet for automatisering eller kunstig intelligens. Men med sådanne muligheder følger der udfordringer, hvad angår sikkerhed og sikring, som omhyggeligt skal håndteres, navnlig hvad angår cybersikring.

Viden er den stærkeste valuta på vejen fremad. Det er ikke nok at indsamle data, den skal omdannes til intelligente værktøjer og tjenester. Vidensdeling skal prioriteres, for at vi kan understøtte et effektivt og rummeligt samarbejde. Opbygning af kapacitet vil fortsat være en afgørende komponent i en positiv cyklus i forhold til praksis, rådgivning og standarder, såvel i EU som ude omkring.

Det glæder mig meget at præsentere denne vision, som bygger på 15 års erfaring og ekspertise omkring søfartssikkerhed, og som anerkender den hurtigt foranderlige verden, vi lever i. Jeg tror på, at den sætter den rigtige kurs for agenturet for de næste fem år — sådan at EMSA kan hjælpe den maritime sektor med at ride på den ny bølge med selvtiliden i behold.

Min oprigtige tak går til alle dem, som har bidraget med tid og energi til denne proces med at sammensætte strategien, til vores bestyrelse, såvel formanden som medlemmerne, der begyndte at stikke hovederne sammen allerede tilbage i marts 2019, og til vores personale, der gjorde denne interaktive udveksling mulig.

Maja Markovčić Kostelac
Administrerende direktør



UDTALELSE FRA FORMANDEN FOR BESTYRELSEN

Det er en glæde at kunne præsentere EMSA's nye fem-årige strategi, som er udarbejdet under ledelse af den administrerende direktør, Maja Markovčić Kostelac. Udarbejdelsen af strategien afspejler en ganske rummelig proces, hvor alle i bestyrelsen har været aktivt involveret, sammen med EMSA's kompetente medarbejdere.

Den nye strategi kommer på et tidspunkt, hvor den maritime sektor — såvel i EU som globalt — står over for historiske udfordringer og muligheder. Nulforurening, dekarbonisering, bæredygtighed, digitalisering, dataudveksling, sikkerhed og sikring, overholdelse og effektiv håndhævelse er alle sammen emner, som sektoren vil blive testet på, og som vi er nødt til at tackle i de kommende år. I tider som disse er der brug for en stærk facilitator af viden og samarbejde til at tackle udfordringerne på en effektiv måde og bevæge sig fremad og videre. Med sin strategi påtager EMSA sig rollen som facilitator til gavn for Europa-Kommissionen og medlemslandene.

Med den nye strategis fem prioriteter — bæredygtighed, sikkerhed, sikring, forenkling og overvågning — har EMSA sat kursen som ekspertisecenter inden for det europæiske maritime domæne og taget endnu et skridt i retning af at opfylde sin målsætning om at sikre et højt niveau inden for regelret og effektiv maritim sikring, søfartssikkerhed, forebyggelse og bekæmpelse af forurening forårsaget af skibe såvel som bekæmpelse af havforurening forårsaget af olie- og gasinstallationer.

Takket være medarbejdernes og ledelsens faglighed og dybe engagement er EMSA's strategi i de bedste hænder, og sammen med hele bestyrelsen ser jeg frem til at følge dens vellykkede implementering.

Andreas Nordseth

Formand for bestyrelsen

KAPITEL 1

VEJEN BANES



1.1 OVERBLIK OVER DEN FEM-ÅRIGE STRATEGI



Moderne organisatorisk ledelse

effektiv, interessentorienteret, smart, gennemsigtig
og kønsafbalanceret

En introduktion til EMSA's fem strategiske prioriteter



BÆREDYGTIGHED

At bidrage til den europæiske grønne dagsorden for søtransport ved at styrke EU's kapacitet til at beskytte det marine miljø, håndtere klimaforandringer og forholde sig til nye miljømæssige udfordringer.



SIKKERHED

At bidrage til højere standarder for søfartssikkerhed, foregribe nye udfordringer og forventninger til søfartssikkerhed og at tilbyde videnbaserede løsninger med henblik på færre ulykker og tab af menneskeliv til søs.



SIKRING

At styrke den maritime sikring i Europa og globalt, hvor der findes en europæisk interesse.



FORENKLING

At lette forenklingen af søfart i EU ved at støtte digitale, maritime løsninger i hele EU.



OVERVÅGNING

At styrke EMSA's rolle som centralt informationsstyringsknudepunkt for farvandsovervågning.

1.2 EMSA'S MANDAT

EU-forordning nr. 1406/2002, som ligger til grund for EMSA, er det juridiske grundlag, der definerer EMSA's mål og opgaver, og som er rammen for udvikling af EMSA's nye fem-årige strategi.

Denne oprettelsesforordning er blevet ændret adskillige gange. Den primære følge af 2013-ændringen var den geografiske udvidelse af bistands-, samarbejds-, bekæmpelses- og overvågningsopgaver til forskellige tredjelande, optrapningen af bekæmpelsen af havforurening fra olie- og gasinstallationer samt muligheden for at bruge agenturets anerkendte ekspertise og værktøjer til supplerende opgaver, herunder støtte til oprettelse af et europæisk søtransportområde uden barrierer, og dermed skabe øgede fordele på beslægtede politikområder.

Den seneste ændring af denne forordning (forordning (EU) nr. 2016/1625 af 14. september 2016), der trådte i kraft i oktober 2016, sigter mod at udvikle det europæiske samarbejde om kystvagtsfunktioner ved at videreudvikle former for samarbejde mellem EMSA, Frontex (Det Europæiske Agentur for Grænse- og Kystbevogtning) og Det Europæiske Fiskerikontrolagentur (EFCA) for at forbedre synergierne mellem disse agenturer, med det formål at levere mere ydedygtige og omkostningseffektive multifunktionelle tjenester til de nationale myndigheder, der udfører kystvagtfunktioner.

Agenturets løbende aktiviteter under det nuværende mandat kan i store træk beskrives således:

- At yde teknisk og videnskabelig bistand til medlemslandene og Kommissionen i korrekt udarbejdelse og implementering af EU-lovgivning om søfartssikkerhed, maritim sikring, forebyggelse af forurening fra skibe og administrativ forenkling af søtransporten
- At overvåge implementeringen af EU-lovgivning ved hjælp af besøg og inspektioner
- At varetage det menneskelige aspekt ved søfartssikkerhed
- At fremme samarbejdet med og mellem medlemslandene
- At bidrage til kapacitetsopbygningen ved de nationale kompetente myndigheder
- At yde operationel bistand, herunder at udvikle, lede og opretholde integrerede maritime tjenester relateret til skibe, skibsovervågning og håndhævelse
- At udføre opgaver vedrørende operationel parathed, afsløring og bekæmpelse med hensyn til forurening forårsaget af skibe og forurening til søs forårsaget af olie- og gasinstallationer
- At bistå nationale myndigheder, som har ansvaret for kystvagtfunktioner med relation til sikkerhed, sikring, miljøbeskyttelse, retshåndhævelse og maritim grænse- og fiskerikontrol.

1.3 INSTITUTIONEL KONTEKST OG POLITIK-RAMMER

EMSA spiller en vigtig rolle i implementeringen af Europa-Kommissionens prioriteter. Agenturets arbejdsmiljø afspejler de initiativer, der er igangsat af EU på alle politikområder i forbindelse med havene for at styrke konkurrencedygtigheden, den bæredygtige vækst og den blå økonomi i Europa, såvel som for at bidrage til EU's sikringsdagsorden og internationale profil.

En europæisk grøn pagt: at være den første klimaneutrale verdensdel med en ambition om at opnå nulforurening

Agenturets omfattende portefølje af aktioner til forebyggelse af forurening fra skibe og bekæmpelse af forurening fra skibe og havforurening fra olie- og gasinstallationer understøtter den maritime streng af dekarboniseringen af transport og bidrager til at forhindre og modvirke hav- og luftforurening og klimaforandringer fra den maritime vinkel. Dette arbejde repræsenterer det maritime perspektiv i Kommissionens første overordnede ambition om at fremme en [cirkulær, ren, modstandsdygtig og fremtidsklar økonomi](#), indføre mere ambitiøse mål for reduktion af udledninger i 2030 og samtidigt sigte mod kulstofneutralitet og [mod at bevare Europas naturlige miljø](#).

En økonomi, der fungerer for mennesker: opbygning af social retfærdighed og velstand

Agenturets bidrag til konkurrencedygtighed og vækst er særlig relevant. Næsten 90 % af EU's eksterne godshandel sker ad søvejen, og nærskibsfarten understøtter 40 % af den interne handel i EU. Derfor er de maritime erhverv en vigtig kilde til beskæftigelse og indkomst for den europæiske økonomi. Ved at støtte implementeringen af en attraktiv og konkurrencedygtig ramme for kvalitetssøfart, kvalitetsoperatører og kvalitetsjob bidrager agenturet til Kommissionens anden overordnede ambition om at opbygge en [økonomi, der tjener alle](#).

Et Europa, der er klar til den digitale tidsalder: at gribe den digitale tidsalders muligheder inden for sikre og etiske grænser

EMSA's indsats for at støtte forenklingen af EU's søfart ved at reducere byrden og øge effektiviteten i forhold til mængden af krav til indberetning og administration bidrager til oprettelsen af et europæisk søtransportområde uden barrierer. På denne måde bidrager EMSA til implementeringen af [det indre marked](#) i den maritime sektor baseret på digitale løsninger.

Desuden leverer EMSA en omfattende portefølje af digitale værktøjer til støtte for medlemslandene i deres egenskab af flag-, havne- og kyststater.

Agenturets løbende indsats hen imod yderligere dataintegration og intelligent behandling af information ligger i tråd med den store opmærksomhed, der er på en ny generation af teknologier, herunder [kunstig intelligens](#), og deres potentiale for løse en lang række problemer. På samme måde har agenturet intensiveret sin digitale kapacitet og sine digitale sikringstiltag for at forberede sig på, at interessenterne er klar, og standarderne er på plads (den fremtidige "lov om digitale tjenester"), til at gå fra ["need to know"](#) til ["need to share"](#).

Fremme af vores europæiske levevis: at beskytte af vores borgere og vores værdier

Under det europæiske samarbejde om kystvagtfunktioner fik EMSA specifikt til opgave at styrke samarbejdet agenturerne imellem og støtte multifunktionelle operationer

på baggrund af indsatsen i forbindelse med migrations- og sikringskrisen. Faktisk understøtter EMSA's overvågningskapaciteter en række funktioner i den maritime sektor. De har allerede bidraget til at beskytte EU's handelsflåde mod ulovlige handlinger som pirateri og væbnede røverier. Sammen med den voksende støtte til Kommissionen i forbindelse med verificering af overholdelsen af skibs- og havnesikringen bidrager agenturet i stigende grad til bestræbelserne på at [styrke samarbejdet om sikring i EU](#) under Kommissionens fjerde overordnede ambition.

Et stærkere Europa i verden: at styrke vores unikke brand inden for ansvarlig, global ledelse

Den tekniske bistand, der ydes tiltrædelses- og nabolande under instrumentet til førtiltrædelsesbistand (IPA) og den europæiske naboskabspolitik (ENP), understøtter tilnærmelsen af EU-standarder og dækker alle områder af agenturets arbejde. Sammen med bistand til tredjelande på området for havnestatskontrol og til Kommissionen med henblik på støtte til regionalt samarbejde på havområdeplan, ratificering af IMO-konventioner og interaktion med relevante internationale organisationer, herunder de regionale havkonventioner, der er betroet beskyttelsen af hav- og kystmiljø, bidrager dette arbejde til at hæve EU's internationale profil i den verdensomspændende maritime sektor og til gennemførelsen af Kommissionens femte overordnede ambition om et stærkere [Europa i verden](#).

EMSA er fortsat fast forankret i Kommissionens transportportefølje. Agenturet er godt placeret til at bistå den maritime streng under den nye [transportmission](#), som fremhæver transportens rolle for den [frie bevægelighed for mennesker, tjenesteydelser og varer](#) på den ene side og transportsektorens ansvar for at [udnytte potentialet i den dobbelte klimamæssige og digitale omstilling](#) på den anden, og til at arbejde hen imod [bæredygtig og intelligent bevægelighed](#). Agenturets aktiviteter bidrager under overskrifterne bæredygtighed og forenkling direkte hertil.

Samtidigt forbliver [de højeste sikkerhedsstandarder](#) en topprioritet for transportmissionen set i lyset af [stigende trafik](#) og [mere komplekse trusler mod sikkerheden](#). Agenturets mangeårige arbejde bidrager direkte til denne prioritering: Under overskriften sikkerhed, at hjælpe med at udvikle og implementere lovgivning og standarder for søfartssikkerhed, adressere det menneskelige aspekt ved skibsfarten og opbygge kapacitet; under overskriften sikring, at støtte bedre sikring for havne og skibe, men også bidrage til at forhindre ulovlige eller illegale handlinger; og under overskriften overvågning, at levere operationelle maritime tilsyns- og overvågningstjenester for at støtte implementeringen og håndhævelsen.

EMSA's arbejde bidrager også til en række andre porteføljer. Den blå økonomi er i rampelyset under [den europæiske grønne pagt](#) takket være sit potentielle bidrag til dekarbonisering og i sidste ende [ambitionen om at være klimaneutral](#). Særligt i forbindelse med [missionen for miljø, hav og fiskeri](#) spiller indsatsen for at fremme en bæredygtig blå økonomi en central rolle. EMSA er godt placeret til at bidrage på forskellige fronter, og søger at begrænse forurenende stoffer — [emissioner, mikroplast, farlige stoffer](#) — og forureningskilder med integrerede overvågningstjenester og en række overvågnings-, rapporterings- og håndhævelsesværktøjer og til at støtte [energieffektivitet](#) og brugen af [flydende naturgas](#) og andre alternative energikilder, som er en del af [energiporteføljens](#) mission i overgangen til en kulstofneutral økonomi.

Missionen for det indre marked fremhæver den [digitale overgang](#), der berører alle sektorer i økonomien, som en nøglefaktor i at styrke det indre marked. EMSA støtter digitalisering og forenkling af EU's søfart for at gøre søtransport mere

effektiv. [Kunstig intelligens](#) er en af de største muligheder forbundet med denne portefølje, som agenturet vil udnytte til at forbedre søfartssikkerheden, -overvågningen og -sikringen. [Cybersikring](#) er på den anden side en af de største udfordringer. Agenturet adresserer dette på to niveauer for at bevare integriteten af EU's maritime informationssystemer, der drives af EMSA, og for at imødegå truslen mod søfartssikkerhed generelt.

Agenturets aktiviteter ud over EU's grænser til støtte for tilnærmelsen til EU-standarder er vigtige i forbindelse med [naboskabs- og udvidelsesmissionen](#) i forhold til fremtidig tiltrædelse for nogle lande, men også mere bredt i forbindelse med udvidelsen og optimeringen af standarderne for søfartssikkerhed, maritim sikring og miljø i nabolandene.

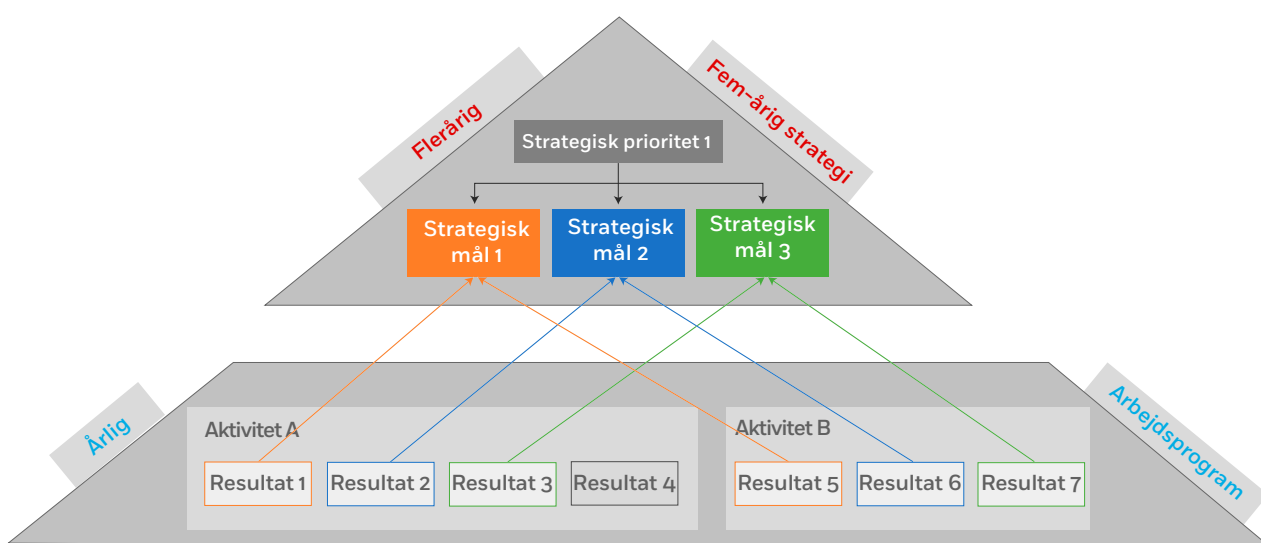
Endelig fortsætter agenturet med at støtte EU's migrations- og sikringsindsats gennem sit igangværende arbejde under det europæiske kystvagtsamarbejde og ved at give EU et integreret maritimt overblik. Agenturet kan i fremtiden spille en rolle i forhold til at styrke støtten til [eftersøgning og redning](#). EMSA bidrager væsentligt på det maritime område til at sikre [interoperabilitet mellem EU-informationssystemer](#), som er en vigtig komponent i sikkerhedsunionen under [missionen for indre anliggender](#).



Den 20.-21. marts 2019 mødtes EMSA's bestyrelsesmedlemmer for at udveksle synspunkter om prioriteterne i den kommende femårsperiode

1.5 GENNEMFØRELSE OG INDIKATORER

Opfølgningen på gennemførelsen af denne strategi vil ske gennem agenturets eksisterende programmerings- og rapporteringsprocesser. Disse processer er drevet af det programmeringsdokument, der i tråd med EMSA's finansforordning indeholder et flerårigt arbejdsprogram og et årligt arbejdsprogram. Programmeringsdokumentet er forbindelsesleddet mellem de **flerårige strategiske prioriteringer**, der er defineret i denne strategi, og de konkrete **årlige aktiviteter og resultater**. Især fastlægger programmeringsdokumentet **sættet af årlige aktiviteter og resultater**, der bidrager til at nå hvert af de **flerårige strategiske mål**.



Måling af den fem-årige strategis succes:

1. Agenturet vurderer **hvert år de årlige aktiviteter og resultaters rolle i at nå de flerårige strategiske mål**. Dette vil være en kvalitativ vurdering baseret på data rapporteret i den konsoliderede årlige aktivitetsrapport (CAAR) kombineret med andre potentielt relevante indikatorer. Om muligt kan cases også bruges til at tydeliggøre agenturets relevans og tilførte værdi. Andre indikatorer såsom anmodninger om at benytte EMSA's værktøjer eller anmodninger om EMSA's medvirken som teknisk partner, udviklingen af projektfinsierede aktiviteter osv. kan også bidrage til at vurdere, om visse mål er nået.
2. Mod slutningen af den periode, der er omfattet af den fem-årige strategi, vil agenturet vurdere **gennemførelsen af de flerårige strategiske prioriteringer**. Denne øvelse vil være todelt, idet der tages hensyn til opnåelsen af de flerårige strategiske mål over på hinanden følgende år på den ene side og EMSA's interesser og deres synspunkter på den anden side. Interessenternes tilfredshed og opfattelse i forhold til de strategiske prioriteringer måles gennem en **spørgeundersøgelse** for at vurdere kvaliteten af agenturets interaktioner og dets profil i relevante sektorer.

1.6 EU'S MARITIME KLYNGE

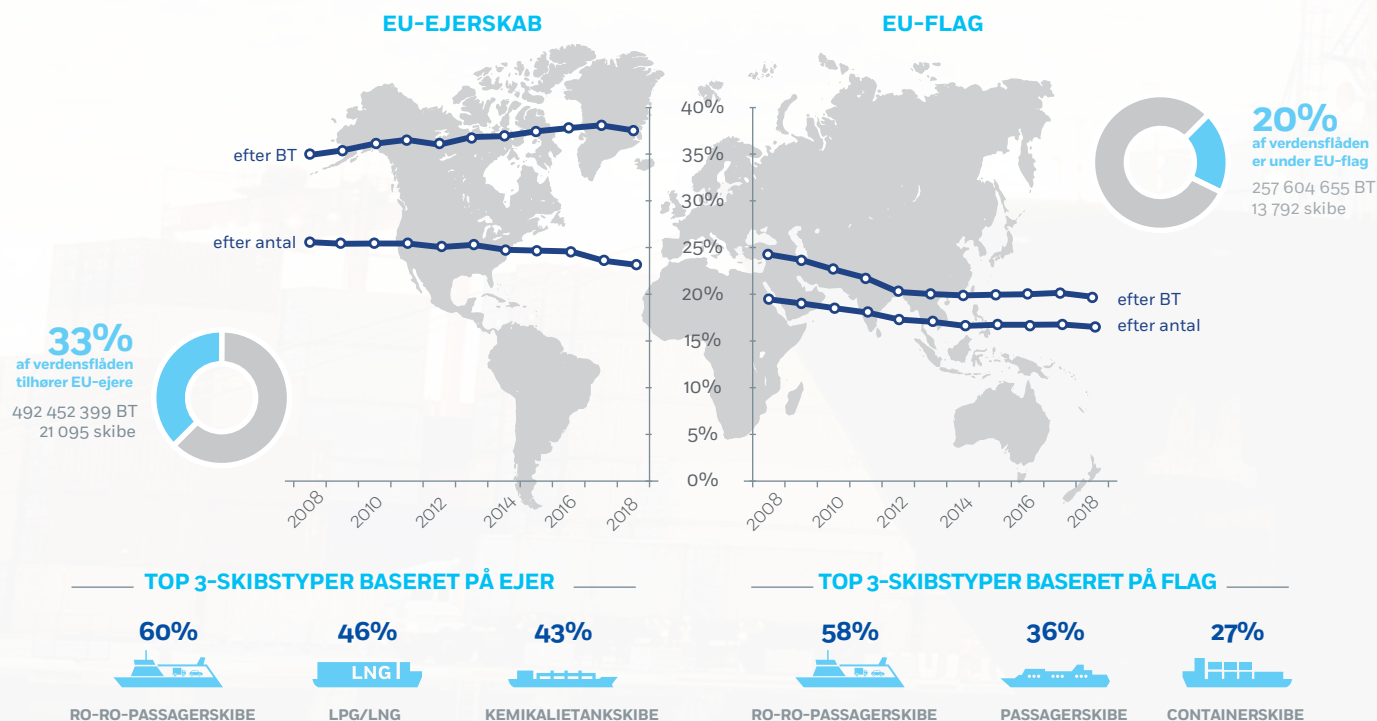
Det europæiske kontinent er i det væsentlige et maritimt kontinent. EU's kystlinje er 68 000 km lang. EU er hjemsted for 23 kyststater og 27 flagstater. Mens det økonomiske klima har været udfordrende, er EU's blå økonomi stærk med en omsætning på omkring 658 mia. EUR og en arbejdsstyrke på mere end fire mio. Den maritime sektors betydning spænder over flere centrale EU-politikområder, herunder transport, miljø og hav, energi, det indre marked samt naboskab og udvidelse. For at illustrere nogle af tendenserne i sektoren er herunder en række infografikker med tal for hvert tema. Det, der er helt sikkert, er, at Europa fortsat vil hævde sig som en førende spiller i den maritime verden i de kommende år.

Her står vi

EU-handelsflåden

Enhed = bruttoton (BT)

Datakilde: Marinfo, EMSA's interne maritime database



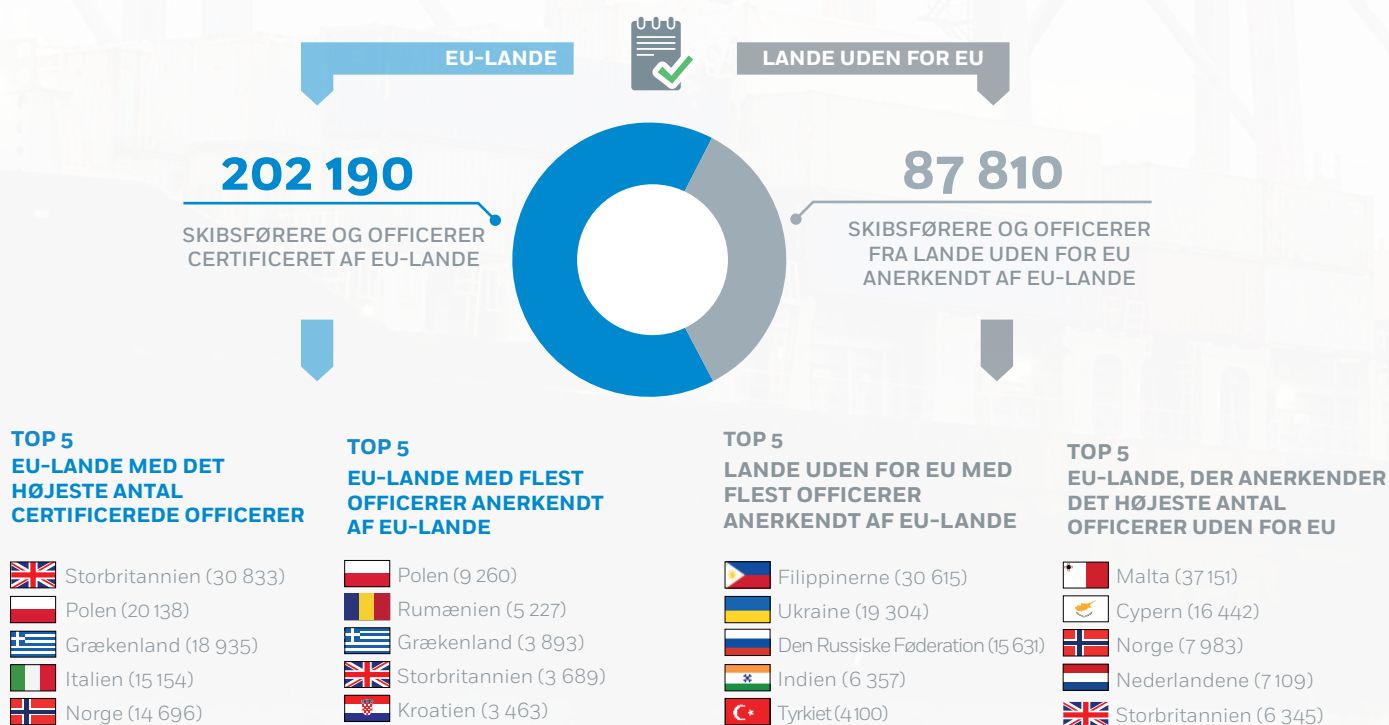


Statistik over søfarende i EU

Indsigt i oprindelseslande og anerkendelseslande

Datakilde: EMSA's STCW-IS-rapport for 2017

En oversigt over søfarende med sønæringsbeviser og påtegninger fra EU-landene* med gyldighed i 2017, som indberettet i EMSA's STCW-informationssystem



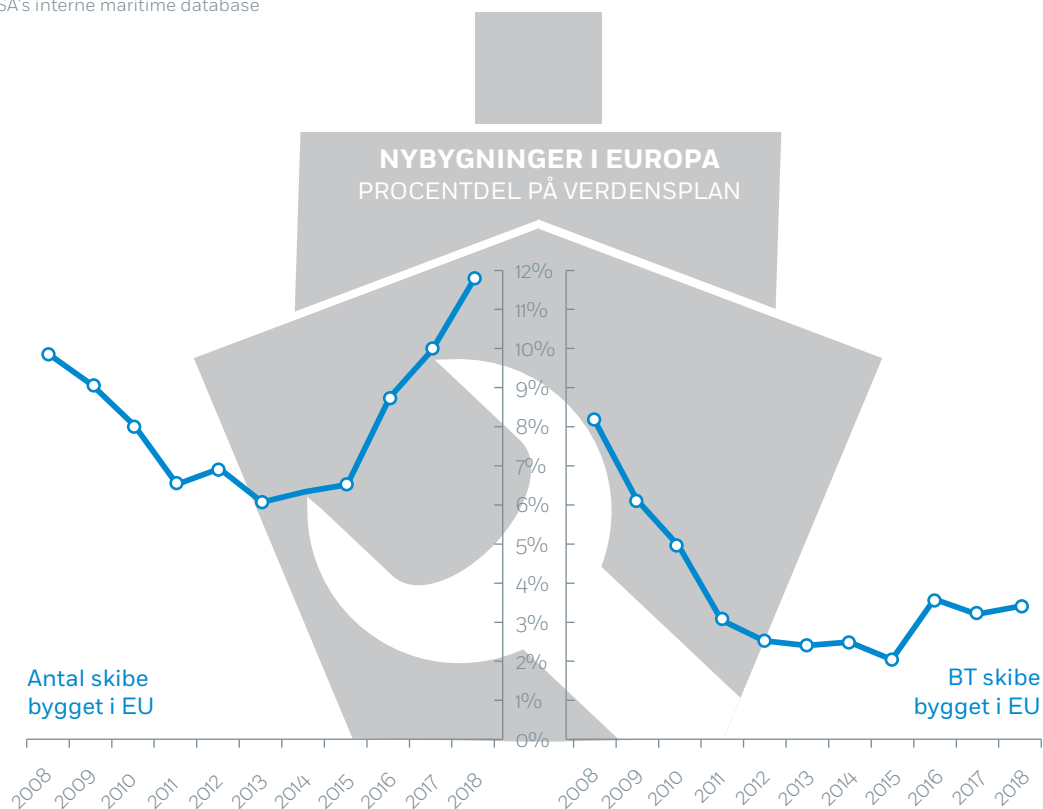
* Referencer til EU eller EU-medlemsstater inkluderer Norge og Island



Skibsbygning

Flere skibe, men mindre størrelser

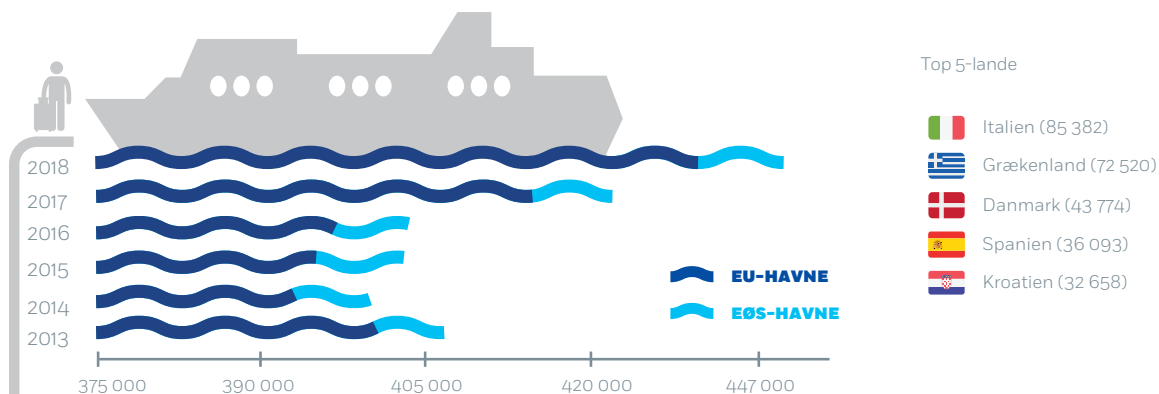
Datkilde: Marinfo
EMSA's interne maritime database



Havneaktivitet med henblik på handel og rejse

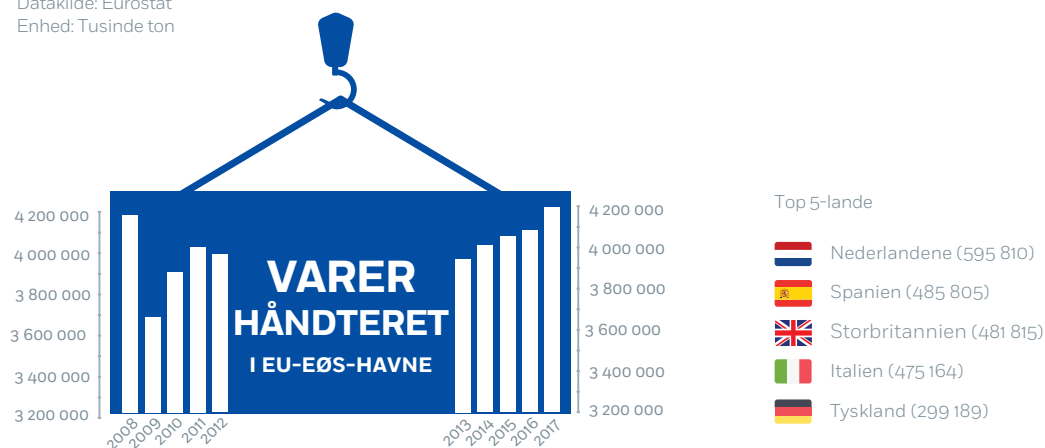
Passagerer, der går om bord og fra borde i EU-havne

Datakilde: Eurostat
Enhed: Tusinde passagerer



Bruttovægt af varer, der håndteres i havnene

Datakilde: Eurostat
Enhed: Tusinde ton



Overvågning

Trafiktæthedskort, der viser skibes bevægelsesmønstre

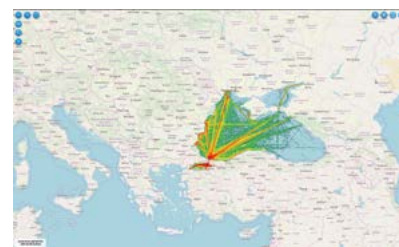
Datakilde: EMSA, SafeSeaNets grafiske brugergrænseflade for økosystemer (SEG)



Østersøområdet — august 2019



Middelhavsområdet — august 2019



Sortehavsområdet — august 2019

16 mio.

Samlet antal meddelelser modtaget af EMSA på én dag

T-AIS	8 713 927
S-AIS	7 325 601
VMS	78 973
LRIT	38 286



DÆKKEDE AKTIVITETER:



96 265

Forskellige skibe opdaget på én dag fra forskellige kilder

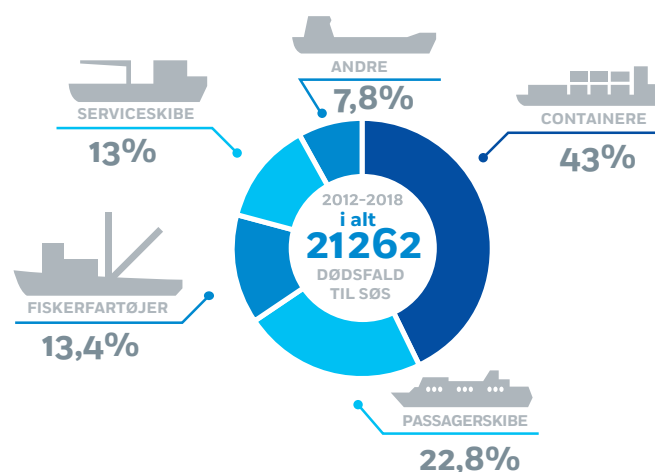
61 803	S-AIS
39 907	T-AIS
6 685	VMS
4 717	LRIT



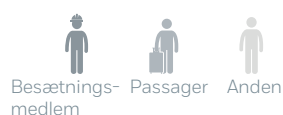
Havulykker

Oversigt i tal

Datakilde: EMSA, Den Europæiske Informationsplatform for Ulykker til Søs (EMCIP)



Fordeling af dødsfald efter personkategori



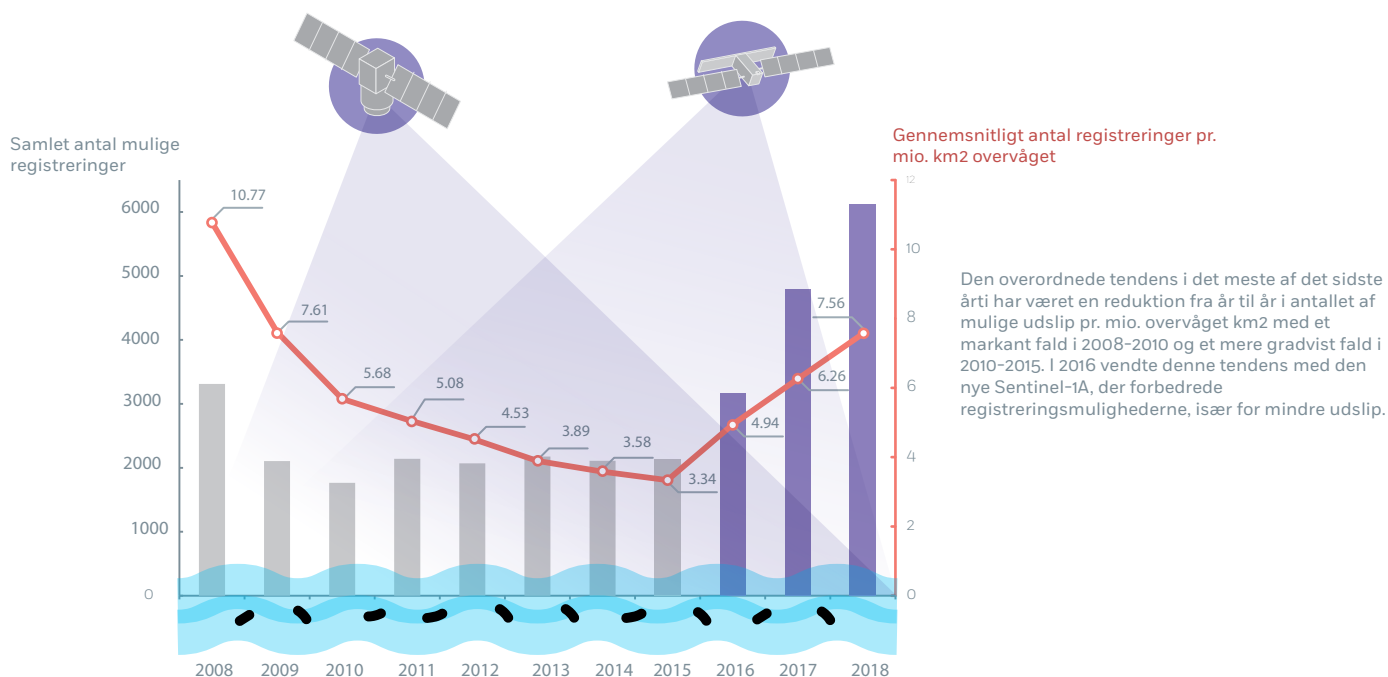
Antal dødsfald og hændelser til søs efter alvorlighedsgrad



Påvisning af mulige udslip

Tendenser over et årti

Datakilde: EMSA, CleanSeaNet, olieudslips- og fartøjssporingstjenesten



Havnestatskontrol

På vej mod ensartet overholdelse

Datakilde: Parisaftalememorandummet, årsberetning "Konsekvent overholdelse" 2018

KONSEKVENT OVERHOLDELSE



2018

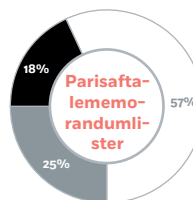
17 952
INSPEKTIONER

9 368
MED MÅGLER

566 **24**
TILBAGEHOL- FORBUD
DELSER

Et kig på den treårige tendens afslører et markant fald i tilbageholdelser fra 3,87 % i 2017 til 3,15 % i 2018.

HVIDE, GRÅ OG SORTE FLAG



73 opførte lande

13 på den sorte liste

18 på den grå liste

41 på den hvide liste

100% af alle EU-lande
er på den hvide liste

TOP 5-KATEGORI OVER MÅGLER



13%

Brandsikkerhed



12.07%

Navigationssikkerhed



8.17%

Livreddende udstyr



7.96%

Arbejdsforhold



7.14%

Certifikater og dokumentation

KAPITEL 2

VISION, MISSION OG VÆRDIER



RETSGRUNDLAG

I artikel 1 i EMSA's oprettelsesforordning hedder det, at agenturets formål er at sikre et højt, ensartet og effektivt niveau for søfartssikkerhed, maritim sikring, forebyggelse og bekæmpelse af forurening fra skibe samt bekæmpelse af havforurening forårsaget af olie- og gasinstallationer og, hvor det er relevant, at bidrage til den generelle effektivitet i forbindelse med skibsfart og søtransport med henblik på at lette etableringen af et europæisk søtransportområde uden barrierer.

VISION

EMSA's vision er at være kompetence-centrum for en sikker og bæredygtig EU-søfartssektor.

MISSION

EMSA's mission er at tjene EU's maritime interesser med henblik på at opnå en sikker, tryk, grøn og konkurrencedygtig maritim sektor og fungere som et pålideligt og respekteret referencepunkt inden for den maritime sektor i Europa og resten af verden.

EMSA udnytter sin unikke knowhow til at positionere sig som en væsentlig aktør i den maritime klynge både i og uden for Europa.

EMSA arbejder med spørgsmål og opgaver vedrørende søfartssikkerhed, maritim sikring, klima, miljø og det indre marked, først og fremmest som leverandør af tjenester til medlemsstaterne og Kommissionen, men også som en innovativ og pålidelig partner og et videncenter for den europæiske maritime klynge og potentielt som et internationalt referencepunkt.

VÆRDIER

Kvalitet, troværdighed, ydedygtighed, effektivitet, gennemsigtighed, fleksibilitet og at være smart og kønsafbalanceret.

KAPITEL 3

EMSA'S STRATEGISKE PRIORITETER



For hver af de fem strategiske prioriteter har EMSA identificeret en række mål. Disse fremhæves nedenfor under hver tekst.

3.1 BÆREDYGTIGHED

STRATEGISK PRIORITET



At bidrage til den europæiske grønne dagsorden for søtransport ved at styrke EU's kapacitet til at beskytte det marine miljø, håndtere klimaforandringer og forholde sig til nye miljømæssige udfordringer.

EMSA blev oprettet i kølvandet på to større ulykker til søs i EU-farvande, der førte til massiv forurening og påvirkede store havområder og tusinder af kilometer kystlinje. De miljømæssige og økonomiske omkostninger ved disse ulykker var enorme. EMSA arbejder på to fronter for at beskytte miljøet i og omkring havet — forebyggelse og bekæmpelse — og understøtter, hvor dette er muligt, EU's politikker for hav- og kystmiljø og sundhedsbeskyttelse, herunder regionalt samarbejde, den cirkulære økonomi på det maritime område, FN's mål for bæredygtig udvikling og klimaforandringer for 2030 og perspektivet om Europa som klimaneutral verdensdel.

Gennemførelsen af international og europæisk lovgivning inden for forebyggelse af forurening fra skibe er den første søjle i miljøbeskyttelsen. EMSA vil fortsat yde teknisk bistand til Kommissionen og medlemsstaterne på dette område, der på EU-siden dækker havnemodtagelsesfaciliteter, svovlindholdet i brændstoffer (herunder alternative brændstoffer og teknologier), drivhusgasemissioner, forurening fra skibe og indførelse af sanktioner for overtrædelser, genbrug af skibe, antialgestoffer og forsikring af redere for søretlige krav.

I de kommende år bliver agenturet nødt til at engagere sig endnu mere i spørgsmålet om drivhusgasemissioner og dekarbonisering, som er øverst på den globale dagsorden, for at hjælpe EU med at rykke dagsordenen fremad og opfylde sine forpligtelser.

Der vil også være mere behov for støtte fra agenturet i forbindelse med gennemførelsen af den reviderede lovgivning om havnemodtagelsesfaciliteter og gennemgangen af direktivet om forurening fra skibe. Der kan overvejes yderligere teknisk bistand inden for genbrug af skibe, hvor EMSA har knowhow til at støtte Kommissionen.

Agenturet vil endvidere overveje sit eventuelle engagement i nye problemstillinger såsom undervandsstøj, affald i havet, nitrogenoxider og partikler.

At støtte udviklingen og gennemførelsen af relevant EU- og international klima- og miljølovgivning

EMSA har opbygget ekspertise, erfaring og værktøjer, der kan udvides til at omfatte andre områder. Agenturet kan for eksempel tilpasse den metode til "kapacitetsopbygning", der er udviklet for LNG, til andre alternative brændstoffer og derved yde mere støtte i relation til alternative brændstoffer og energieffektivitet og udvikling på dette område, især inden for rammerne af det europæiske forum for bæredygtig skibsfart (ESSF).

EMSA vil fortsat hjælpe medlemsstaterne med at tackle problemet om overførsel af skadelige vandlevende organismer og patogener og i gennemførelsen af den relevante internationale konvention (forvaltning af ballastvand, antialgesystemer).

EMSA arbejder sammen med de nationale myndigheder og skibsfartsindustrien for at udvikle en almindeligt accepteret standardkodeks for påfyldning af brændstof fra brændstoftanke/tankskibe inden for rammerne af det europæiske forum for bæredygtig skibsfart (ESSF).

I forhold til plasticforurening vil EMSA bidrage til at udvikle retningslinjer for at minimere indvirkningen af skibsfarten, for eksempel for at reducere brugen af plastic om bord på skibe, samt til gennemførelsen af IMO-handlingsplanen mod havaffald.

Med hensyn til værktøjer vil agenturet bruge sin erfaring med luftemissionsberegneren udviklet inden for rammerne af emissionsopgørelsesprojektet til at undersøge sin potentielle rolle i relation til emissionsmodelberegning som sådan for at understøtte mulige politikker, men også modelberegning af andre forurenende stoffer som f.eks. undervandsstøj eller (mikro)plast og andre kemiske forurenende stoffer.

At intensivere forureningsforebyggende aktiviteter ved at opbygge kapacitet i medlemsstaterne og udvikle vejledning og praktiske værktøjer til den bredere maritime klynge

På internationalt plan støtter EMSA Kommissionens arbejde på IMO og er i stigende grad aktiv i spørgsmålet om modvirkning af klimaforandringer. EMSA's afgørende rolle i udformningen og styringen af THETIS-MRV, som er dataindsamlingsystemet til støtte for MRV-forordningen, har styrket agenturets profil som en potentiel teknisk partner til at støtte udviklingen og gennemførelsen af EU-dækkende og globale initiativer, både i forhold til at modvirke klimaforandringerne, men også i forhold til håndhævelsesmetoder.

At fremme og støtte udviklingen og gennemførelsen af innovative EU-dækkende og globale løsninger til at modvirke klimaforandringerne





Den anden søjle inden for miljøbeskyttelse er bekæmpelse. EMSA er skabt til at supplere medlemsstaterne i deres forureningsbekæmpelse og har opbygget en værktøjskasse, til rådighed efter anmodning, bestående af et netværk af olieoprensningsskibe, en udstyrshjælpetjeneste, nødlagre af dispergeringsmidler og en supporttjeneste i tilfælde af forurening med andre farlige stoffer. Satellitovervågnings- og nyere fjernstyrede luftfartøjssystemtjenester (RPAS-tjenester) står klar til at opdage eller overvåge potentielle eller faktiske udslip og identificere forureningskilder. Opretholdelse af EU's SafeSeaNet- og CleanSeaNet-informations- og kommunikationssystemer og netværk hos medlemsstaternes myndigheder er vigtigt for at kunne støtte relevante myndigheder, dele og hente relevant information om hændelsen, skibet og dets last i realtid.

Takket være stadige forbedringer, bliver værktøjskassen stadig mere avanceret med hensyn til responsteknologier og -metoder og stadig mere fleksibel med hensyn til reaktionsevne og tilpasningsevne til regionale forhold og kapaciteter. Denne dynamik, hvorved værktøjskassen løbende opgraderes, er nødt til at fortsætte for at opretholde EU's beredskabskapacitet på et højt niveau i tilfælde af ulykker og hændelser. Parallelt vil EMSA søge at forbedre brugen af værktøjskassen ved inddragelse af en regional behovsbaseret tilgang.

At videreudvikle en fleksibel, effektiv, innovativ og risikobaseret værktøjskasse til at supplere medlemsstaternes kapacitet til at forebygge, opdage og bekæmpe forurening fra skibe og havforurening fra olie- og gasinstallationer

Desuden skal forureningsbekæmpelsesvinklen udvides i takt med den stærke grønne dagsorden for at kunne forholde sig ikke blot til de gamle kendinge og enkeltstående miljøsyndere, såsom olie, kemikalier, skibe og olie- og gasinstallationer, men også til hvad der faktisk står på spil, nemlig verdenshavene og klimaet – og at handle derefter. Fra denne vinkel kan en lang række yderligere trusler identificeres, og EMSA bør undersøge, hvor og hvordan det kan hjælpe medlemsstaterne med at tackle dem, for eksempel:

- kan der være behov for friske tilgange til olieoprensning på baggrund af nye, relativt renere brændstoffer. EMSA er nødt til at vurdere egnetheden af de eksisterende beredskabsmekanismer for disse nye brændstoffer.
- at udforske områder, som EMSA ikke har berørt før, for eksempel hvordan beredskabsmekanismer kunne tilpasses til at fjerne plastic fra havene, herunder at modvirke følgevirkningerne af ulykker, såsom tab af containere. Agenturet vil undersøge muligheden for at indgå regionale aftaler, herunder regionale havkonventioner, som led i bekæmpelsen af plastic og mikroplast i havmiljøet.

At styrke beredskabet i forhold til nye diversificerede miljøudfordringer, der endnu er i fremvækst

3.2 SIKKERHED

STRATEGISK PRIORITET



At bidrage til højere standarder for søfartssikkerhed, foregribe nye udfordringer og forventninger til søfarts-sikkerhed og at tilbyde videnbaserede løsninger med henblik på færre ulykker og tab af menneskeliv til søs.

Sikkerhed til søs har været EMSA's grundsætning lige fra start, og sikkerhed til søs vil fortsat udgøre kernen i agenturets aktiviteter. Den brede vifte af EU-initiativer på lovgivningsområdet, der regulerer søtransporten i EU, kræver den håndgribelige tilstedeværelse af et teknisk organ, der er i stand til uafhængigt at kontrollere niveauet for gennemførelse og håndhævelse af lovgivningen. Det er her, EMSA står i dag, og det er, hvad det fortsat vil levere som led i sin støtte til Kommissionen i dens egenskab af "Traktatens vogter" og til EU's medlemsstater, for at de kan gennemføre deres forpligtelser. Agenturet vil fortsætte sit program med besøg i medlemsstater og inspektioner i tredjelande og anerkendte organisationer, indarbejde nye lovgivningsmæssige krav og tilpasse sine cyklusser og sin overordnede tilgang til at optimere EMSA's ressourcer og besøgsprocessen, forbedre virkningen og minimere byrden for de besøgte/inspicerede enheder.

EMSA vil fremme en stærk sikkerhedskultur inden for EU's søtransport ved at støtte engagement og løbende forbedring gennem en forbedret portefølje af lærings- og håndhævelsesværktøjer og -tjenester. Denne portefølje vil bygge på agenturets erfaring og ekspertise: kapacitetsopbygning, uddannelse, horisontal analyse, omkostningseffektivitetsanalyse, vejledning — gennem besøg og inspektioner at omdanne den indsamlede information til erfaringer, bedste og god praksis, viden og at støtte delingen af denne information.

I dag er EMSA et anerkendt teknisk knudepunkt for drøftelser vedrørende sikkerhed og bæredygtighed i skibsfarten. Dets tekniske forslag og bidrag i de respektive forummer ansporer til debat og fremskridt hen imod en grønnere og mere sikker skibsfart. Dets studier er nu som altid afgørende for forbedringen af standarder og identificeringen af bæredygtige løsninger. Agenturet vil styrke denne funktion, og dets workshopper bør være forummer for drøftelse af tekniske muligheder og videnbaserede løsninger.

At være først med ekspertise og støtte udviklingen, gennemførelsen og håndhævelsen af sikkerhedsstandarder





EMSA vil fortsat støtte de kompetente myndigheder i EU's medlemsstater i forhold til deres ansvar som flagstater. Agenturet vil udbygge sin kapacitet til kapacitetsopbygning med henblik på at levere systematiske, sammenhængende og behovsbaserede uddannelsesordninger til støtte for deres daglige arbejde som flagstater med implementering, havariundersøgelser, skibsudstyr, STCW osv.

Tekniske drøftelser inden for rammerne af IMO vil fortsat blive fulgt, med aktive tekniske bidrag fra EMSA. Derudover vil der fortsat blive ydet teknisk bistand i forbindelse med gennemførelsen af relevant EU-lovgivning og internationale konventioner. Information indsamlet af EMSA gennem besøg og audits udgør et værdifuldt aktiv, der gennem sikkerhedsanalyser og horisontale analyser kunne understøtte beslutningstagningen og risikovurderingsprocessen såvel på nationalt plan som på EU-plan.

På baggrund af den tekniske ekspertise og viden, der er indhentet gennem årene, vil agenturet forbedre sin støtte til medlemsstaterne i forbindelse med auditorordningen for IMO-medlemsstater (IMSAS). Desuden vil der via initiativet med en dynamisk oversigt over nationale myndigheder (DONA) regelmæssigt blive tilbudt statistikker til søfartsmyndighederne for at støtte deres daglige arbejde.

Moderne søfartsmyndigheder skal være hurtigere og mere fleksible end nogensinde før. De er også nødt til at overvåge deres præstationer og arbejdet i klassifikationsselskaber, der er autoriseret til at arbejde på deres vegne (RO'er). EMSA tilbyder støtte gennem kapacitetsopbygning, og samtidig vil agenturet tilbyde sin ekspertise i relation til kvalitetsstyringssystemerne (flagstatsdirektivet). Derudover kan den erfaring, ekspertise og information, der er indhøstet i forbindelse med EMSA's inspektioner for RO'er, være et meget nyttigt og effektivt værktøj til at supplere RO-overvågningsaktiviteter, der udføres af medlemsstaterne.

At støtte søfartsmyndigheder i deres indsats for flagstatsimplementering

EMSA støtter også medlemsstaterne i deres egenskab som havnestater såvel som det bredere fællesskab under Parisaftalememorandummet under hensyntagen til vigtigheden af harmoniseret håndhævelse for bekæmpelsen af skibsfart, som ligger under standarderne, og for sikringen af lige vilkår. Denne støtte har form af havnestatskontrolinformationssystemet (THETIS), som er udviklet og vedligeholdt af agenturet, samt forskellige uddannelses- og supportværktøjer (f.eks. RuleCheck) inklusive e-læringsværktøjer udviklet af EMSA til medlemsstaternes havnestatskontrolinspektører.

De høje standarder, der er fastlagt i Parisaftalememorandummet, tiltrækker interesse fra andre havnestatskontrollordninger fra hele verden. I betragtning af EMSA's rolle i at yde støtte til Parisaftalememorandummet er der potentiale til at videreudvikle værktøjer og eksportere EU-løsninger på dette område.

At støtte søfartsmyndigheder i deres rolle i forbindelse med havnestatskontrol og at fremme en harmoniseret tilgang til havnestatskontrol på globalt plan



De store forandringer, der kendetegner verden af i dag, sætter også deres spor på søtransporten. Med udgangspunkt i den styrke og kapacitet, der er blevet udviklet over tid, er EMSA godt placeret til at udforske og tackle de nye sikkerhedsudfordringer om bord på store container- og passagerskibe og fiskerfartøjer.

Den seneste tids ulykker har godtgjort behovet for at revurdere sikkerhedsniveauerne for visse kategorier af skibe, især i tilfælde af en nødsituation. Agenturet vil bidrage gennem sit tekniske arbejde med analyse af sikkerhedsstandarder, erfaringer fra ulykker og udviklingen hos IMO for at sikre et højere niveau med hensyn til sikkerhed og ydeevne for disse skibe. Agenturet er det bedst placerede til at tilbyde et forum for tekniske drøftelser med eksperterne fra medlemsstaterne om problemstillinger som brandsikkerhed, brand i containere, sikkerhedsproblemer i forbindelse med nye typer brændstof, evakuering, styring og manøvreedygtighed.

At intensivere indsatsen på skibe, hvor risikoen for og virkningen af ulykker potentielt er højere

At bidrage til højere maritime standarder indebærer også at deltage aktivt i at øge sikkerheden for skibe uden for de relevante internationale konventioners anvendelsesområde (f.eks. fritidsfartøjer, fiskerfartøjer).

Agenturet vil se på de mangler, der i øjeblikket findes i de internationale konventioner og EU-lovgivningen, og lette tekniske drøftelser ved f.eks. at yde teknisk bistand i forbindelse med opfølgningen af REFIT-øvelsen, især med fokus på passagerskibe, som er mindre end 24 meter i længde, skibe af andre materialer end stål el.lign. og sejlene passagerskibe.

EMSA kunne samarbejde med eksperterne fra medlemsstaterne og se på mulighederne ved at tilvejebringe en teknisk platform til at drøfte problemstillinger vedrørende fritidsfartøjer. Agenturet kunne også se på standarder og operationelle aspekter for fiskerfartøjer og oprette et forum for tekniske drøftelse samt udveksling af information om nationale standarder. Risikoområder kunne identificeres med henblik på videre handling.

At arbejde videre med sikkerhedsstandarder for fartøjer, der ikke er omfattet af relevante internationale konventioner





Autonome skibe og systemer skaber nye udfordringer med hensyn til sikkerhedsstandarder, havudstyr, det menneskelige aspekt, risikostyring, navigationssikkerhed i et hybridmiljø og eftersøgnings- og redningsoperationer. På EU-niveau bør EMSA være den fælles platform for tekniske strukturerede drøftelser, der samler myndigheder, industrien og akademiske aktører. På internationalt niveau skal EMSA hjælpe Kommissionen med det arbejde, der er indledt på IMO-niveau med autonome overfladeskibe (MASS) ved at foreslå specifikke aktioner i tråd med EU's interesser.

At blive den tekniske facilitator i forhold til autonome skibe

Mennesker er afgørende for sikker bemanning og drift af et skib. Mennesker er også afgørende for en miljømæssigt bæredygtig bemanning og drift af et skib. Faktisk afhænger kvalitetsskibsfart i alle henseender meget af de søfarendes beskaffenhed og velvære og derfor af væsentlige faktorer, der påvirker deres karriere, samt kønsbalancen i sektoren: motivation til at blive søfarende, den tilgængelige uddannelse og videreuddannelse samt leve- og arbejdsvilkårene. I bestræbelserne på at forbedre kvaliteten af alle aspekter af skibsfart er man nødt til at tackle hver af disse faktorer.

STCW-konventionen er en væsentlig komponent i søfartssikkerhed og agenturets støtte til Kommissionen og medlemsstaterne i forbindelse med dens gennemførelse er en kerneopgave. EMSA vil udvikle et effektivt og ydedygtigt program for inspektioner af tredjelandes uddannelses- og certificeringssystemer til støtte for de forbedringer, der er indført i EU's anerkendelsessystem ved en revideret EU-lovgivning. EMSA vil også yde teknisk bistand i forbindelse med den forestående gennemgang af STCW-konventionen. STCW-IS (informationssystemet) vil blive forbedret. Der skal blandt andet ses på muligheder for bedre at støtte de nationale kompetente myndigheder i relation til certifikater og påtegninger.

Ser man på andre steder, hvor agenturet muligvis kan tilføre værdi, kan de erfaringer, der er opnået i forbindelse med STCW-konventionen, bruges til støtte for gennemførelsen af MLC-konventionen og andre relevante ILO-instrumenter med hensyn til gennemførelse, håndhævelse og værktøjer og dermed forbedre arbejds- og levevilkårene for de søfarende.

Der kan også fokuseres på det "sociale ansvar" inden for skibsfart og mulige måder, hvorpå man kan styrke motivationen i et erhverv, der hurtigt ændrer sig både om bord og på land som følge af den teknologiske udvikling. Der skal sikres et stadigt tilsagn fra alle interessenter i forhold til disse problemstillinger.

At styrke profilen i forhold til det menneskelige aspekt ved skibsfart

3.3 SIKKERHED

STRATEGISK PRIORITET



At styrke den maritime sikring i Europa og globalt, hvor der findes en europæisk interesse

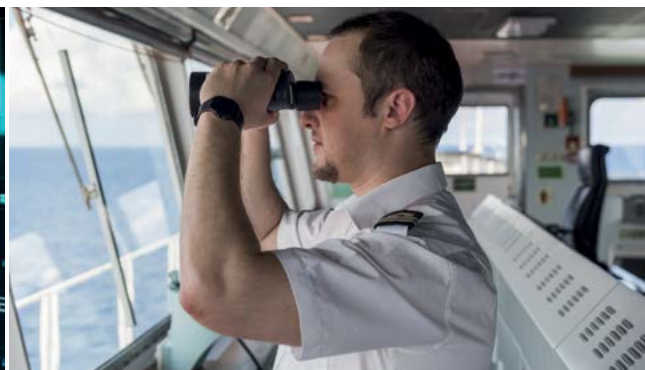
EMSA bidrager aktivt til gennemførelsen af EU's strategi for maritim sikring. Agenturets rolle med at hjælpe med at vurdere og verificere gennemførelsen af EU's lovgivning om maritim sikring er steget i årenes løb i takt med det stadigt voksende krav om støtte til Kommissionen og EFTA-tilsynsmyndigheden, hvilket afspejler den voksende prioritering på EU-niveau. Denne tekniske bistand i forhold til skibs- og havnefacilitetssikring, vil, i tråd med den internationale kode for sikring af skibe og havnefaciliteter (ISPS), derfor blive forbedret.

At støtte korrekt gennemførelse af EU- og international lovgivning om maritim sikring

EMSA's trafikovervågnings- og satellitdetekteringssystemer, der oprindeligt blev udviklet med henblik på sikkerhed til søs og bekæmpelse af forurening, giver nu et integreret billede i realtid til en række aktører i EU's maritime sektor, der udfører forskellige funktioner i forbindelse med forebyggelse af ulovlige handlinger (EU NAVFOR for pirateri, EFCA og nationale fiskeriovervågningscentre, MAOC-N for narkotikahandel, Europol og de nationale politi- og kystvagtmyndigheder, Frontex, samt de nationale toldmyndigheder). Agenturets overvågningskapacitet har potentialet til at understøtte sikring i hele verden, og EMSA bør især undersøge, hvordan EU's handelsflåde kan beskyttes yderligere mod sørøveri og væbnede røverier globalt ved at udvide rækkevidden af dets IMS (Integrated Maritime Services).

Andre tjenester for at advare EU's handelsflåde om overtrædelser af sikringsbestemmelserne kan oprettes for at understøtte en EU-rolle i den globale realtidsovervågning af pirat- og andre sikringsrelaterede hændelser og angreb på verdensplan. Mulighederne omfatter en udvidelse af den geografiske rækkevidde, såsom Guineabugten, og typen af integrerede maritime tjenester og andre informationsværktøjer, også ved hjælp af Copernicus, i overensstemmelse med agenturets tjenester til EU NAVFOR.

At levere yderligere informationstjenester for at beskytte EU's handelsflåde over hele verden



Cybersikring er allerede en faktor i den sikre drift af et skib sammen med "traditionelle" sikkerhedsfaktorer som det menneskelige aspekt, sikkerhedsstandarder og sikkerhedsstyring. EMSA bør hjælpe med at udveksle videnbaseret praksis, skabe opmærksomhed og opbygge kapacitet til at tackle denne risiko i den maritime sammenhæng, i overensstemmelse med de igangværende initiativer hos IMO (IMO-vejledning) og i samarbejde med ENISA og med andre transportbureauer og muligvis også industrien.

At levere en platform til at udveksle bedste praksis og sikre et tværsektorielt samarbejde om cybersikring i den maritime klynge

Cybersikring er helt klart også et anliggende, der skal tages højde for i forhold til EMSA's systemer og operationer. Der skal træffes passende forholdsregler for at beskytte EMSA's maritime programmer og andre informationsstrømme og -tjenester, såsom RPAS-missionerne. Cybersikringsforanstaltningerne skal opretholdes, og i tilfælde af netværk som SafeSeaNet skal lignende sikringsforanstaltninger også træffes af de forbundne medlemsstater. Parallelt med dette bør EMSA hjælpe medlemsstaterne med at sikre passende sikringsforanstaltninger i forhold til fælles netværk.

At udvikle robuste løsninger for at beskytte dets maritime programmer og informationstjenester

Agenturet spiller en vedvarende rolle i forbindelse med handlingsplanen for EU's strategi for maritim sikring. I betragtning af agenturets opgaver i relation til europæisk samarbejde om kystvagtfunktioner, indsatsen over for migrations- og sikringskrisen, overgangsfasen for CISE (den fælles ramme for informationsudveksling for EU's maritime domæne), og med udgangspunkt i disse opgaver vil der være flere muligheder for at demonstrere merværdien af EMSA og bruge de eksisterende værktøjer til at støtte et endnu bredere fællesskab.

At styrke engagementet som teknisk og operationel partner i forbindelse med EU's strategi for maritim sikring

3.4 FORENKLING

STRATEGISK PRIORITET



At lette forenklingen inden for søfart i EU ved at støtte digitale, maritime løsninger i hele EU

En af de faktorer, der indvirker på effektiviteten af søtrafik og -transport, er de administrative krav, som skibe, der transporterer varer og personer, er underlagt i hver anløbshavn. At sikre harmoniseret indberetning og genbrug af information, der allerede er indberettet, og at videregive denne information til den næste anløbshavn vil bidrage til en hurtigere og mere gnidningsfri rejse. Agenturet bør udvikle åbne dataapplikationer til fordel for den maritime klynge.

EMSA vil hjælpe Kommissionen og medlemsstaterne med at lette gennemførelsen af forordningen om et europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt (EMSW) og fremme forenklingen, harmoniseringen og rationalisering af formalia omkring indberetning. EMSA vil fortsætte med at gennemføre og forbedre de nødvendige funktioner i EU's maritime trafikovervågnings- og informationsudvekslingssystem, SafeSeaNet.

Der skal ses på interoperabiliteten mellem rækken af rapporterings- og datatransmissionssystemer på nationalt plan og EU-plan samt mellem industrien og myndighederne. EMSA vil yde støtte inden for rammerne af EMSW-miljøet.

At støtte yderligere forenkling, harmonisering og rationalisering af formalia omkring indberetning

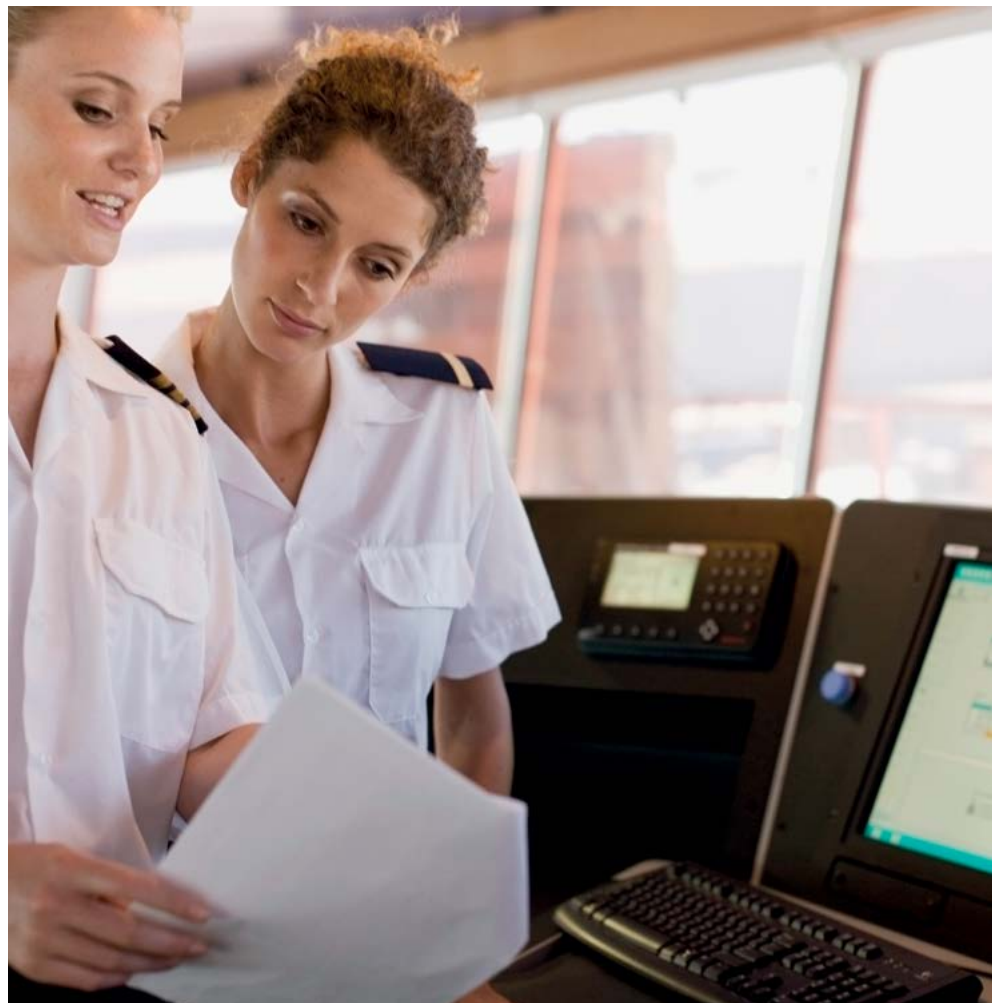
EMSA bør støtte overgangen til et papirløst miljø inden for den maritime sektor i EU. THETIS vil blive forbedret for at stille relevante datasæt/e-certifikater til rådighed, herunder STCW-certifikater, og følgelig lette medlemsstaternes arbejde i deres egenskab af flagstater og havnestater. Især kunne havnestatskontrolinspektørernes arbejde ombord fokusere på, hvad der virkelig skal verificeres, hvis alle dokumentkontroller blev udført på forhånd gennem den pålidelige THETIS-plattform. Et forum, der sætter de forskellige interessenter i stand til regelmæssigt at dele bedste praksis og erfaringer, vil også blive overvejet.

At støtte overgangen til et papirløst miljø, bl.a. med e-certifikater, inden for den maritime sektor i EU

For at bevæge sig hen imod ét fælles kontaktpunkt skal processen med digitalisering og integration gå videre end formalia omkring skibsrapportering og genbrug og videregivelse af information "vandret" mellem havne eller mellem skibe og havne. I fremtiden bør det være muligt også at bore "vertikalt" ned i de sammenhængende processer, navnlig havne- og skibslogistik, og genbruge og videregive udvalgt information for at lette disse processer.

På længere sigt vil EMSA spille en vigtig rolle i optimeringen af havnetjenester for at opnå effektivitet og mindske miljøpåvirkningen af skibsfarten. Baseret på fartøjspositionsinformation hos EMSA med nye (cloudbaserede, maskinlærings)værktøjer, kunne der skabes mere skræddersyet information med gennemsnitlige ventetider, før havneopkald er mulige (f.eks. i fortøjningsområder), bedre forudsigelse af ankomsttider og gennemløbstider for skibe i havn, hvilket alt sammen sikrer logistisk effektivitet.

At fremme forbedringen af den samlede effektivitet i skibsfarten i Europa, hvor det er muligt



3.5 OVERVÅGNING

STRATEGISK PRIORITET



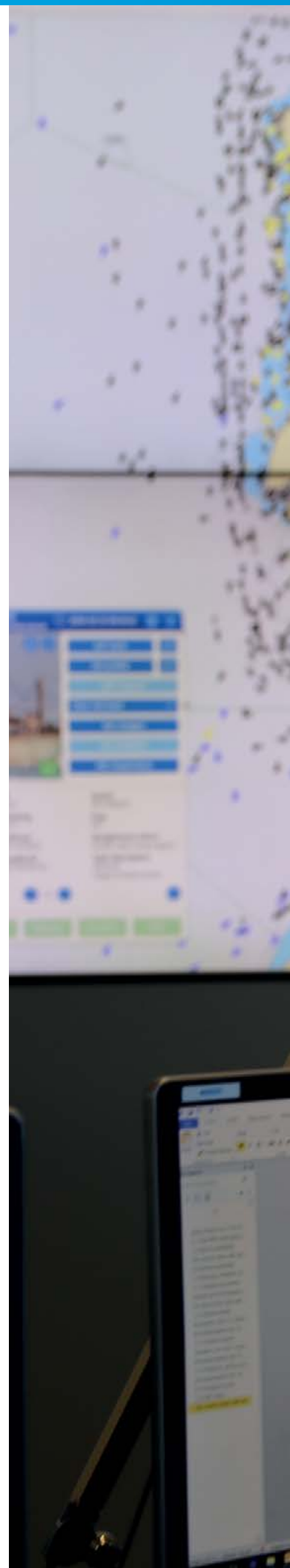
At styrke EMSA's rolle som centralt informationsstyringsknudepunkt for farvandsovervågning.

EMSA er blevet "EU's øjne på havet" ved effektivt at gennemføre det originale koncept om et fælles skibstrafikovervågnings- og informationssystem for at øge sikkerheden og effektiviteten af søtrafikken, styrke beredskabet ved hændelser, ulykker og potentielt farlige situationer til søs og bidrage til bedre forebyggelse og påvisning af forurening fra skibe — og at hæve støtten til kyststaterne til et nyt niveau. På baggrund af sine investeringer gennem årene i hardware, software og viden har EMSA i dag kapacitet til at sammenføre mange forskellige datasensorer og -tjenester og sikre et maritimt overblik, der er både varieret og integreret. En vigtig tilføjelse til dette har været den maritime overvågningstjeneste under Copernicus, som var med til at udvide EMSA's brugerbase og stadig er en hjørnesten inden for overvågningsinformation og vil være det i årene fremover. Den seneste post i overvågningsporteføljen er RPAS-dataene, som nu sikrer et langt mere dækkende overvågningsniveau på åbent hav.

Med sine integrerede maritime tjenester er agenturet den største udbyder af maritime tjenester i Europa i dag. Agenturet betjener et potentielt uendeligt antal maritime aktører og andre aktører, f.eks. sikringsinstanser og de retshåndhævende instanser eller andre EU-agenturer. Mens en del af denne information er båndlagt, kan en del af den leveres til offentligheden.

SafeSeaNet, som er det navn, der blev givet til det originale koncept, er fortsat hjørneste-
nen i al information om søtrafik i EU med henblik på sikkerhed og effektivitet. Systemet vil fortsat blive forbedret som svar på brugerbehov og den teknologiske udvikling.

**At fortsætte med at forbedre funktionaliteten
og effektiviteten af EU's maritime
trafikovervågnings- og informationssystem**



Med hensyn til nye teknologier, der har potentiale til at forbedre EU's overvågningskapacitet, er EMSA begyndt at vurdere anvendeligheden af VDE-systemet (VHF Data Exchange) til kommunikation fra skib til land. Satellitkommunikation vil give verdensomspændende dækning. Denne frivillige front-end, som er baseret på satellitkommunikation, kan også bruges til eftersøgnings- og redningskommunikation, udveksling af sejladsplaner, faktisk information om vej og is osv.

Inden for forskellige domæner følger agenturet den seneste teknologiske udvikling af en præoperationel art, som kunne være af interesse for medlemsstaterne og/eller Kommissionen. På det maritime område ser agenturet for eksempel på nye satellitkonstellationer og nye sensorer til at tilføje data og nye skibsinformationskilder (f.eks. radarsignaturdetektion, pseudosatellitter i høj højde mv.). Denne aktivitet er vigtig for fortsat at kunne være i forkant og tilbyde nye tjenester til medlemsstaterne, som ellers ikke ville være tilgængelige på nationalt plan.

At overvåge fremkomsten af lovende teknologier og at operationalisere dem til nye tjenester for medlemsstaterne og Kommissionen

For at få mere ud af den information, agenturet har indsamlet i løbet af de sidste 15 år, kunne maskinlæring og dataanalyse med kunstig intelligens (AI) udvikles yderligere for at hjælpe medlemsstaterne i en lang række opgaver, lige fra skibsstatistik til hotspots for miljø og sikkerhed i deres farvande, forudsigelse af skibets position nu eller i den nærmeste fremtid, forbedring af filtrering af fartøjer af interesse, automatisk overvågning af adfærd osv. Udviklingen og driften af disse nye funktionaliteter bør formuleres og finjusteres i tæt samarbejde med brugerne i medlemsstaterne.

At udvikle maskinlæring og AI-applikationer for at forbedre risikovurderingen, sporingsforudsigeligheden for fartøjer, statistik og innovation

Med sin erfaring inden for overvågning, dvs. indsamling, behandling, fusionering, integrering, transformering og levering af et skræddersyet maritimt overblik støtter agenturet nu udviklingen af CISE, det fælles informationsdelingsmiljø, hvilket øger potentialet for at give situationsbevidsthed til flere (ikke-maritime) aktører. Agenturet vil derved styrke sin rolle og profil i overvågningssektoren og potentielt skabe merværdi på det maritime felt, når CISE går ind i sin operationelle fase.

At udnytte overvågningskompetencen for at kunne samarbejde yderligere med det bredere EU-overvågningsfællesskab, støtte maritime tjenester og skabe merværdi for EU

Eftersøgning og redning (SAR) er fremherskende i SafeSeaNets oprindelige målsætning: at styrke beredskabet ved "hændelser, ulykker eller potentielt farlige situationer til søs, herunder eftersøgnings- og redningsoperationer". EMSA kan bidrage til dette ved at forbedre skræddersyede informationsværktøjer og opbygge kapacitet gennem uddannelse og øvelser.

Agenturet tilbyder SARSURPIC-funktionen (Search and Rescue Surface Picture) til dem, der benytter sig af de integrerede maritime tjenester. I dialog med brugerne kan agenturet undersøge, om andre funktionaliteter kan tilbydes i forbindelse med SAR-tilfælde. Derudover kan der udvikles en driftsprocedure for bedre at kunne udnytte EMSA's RPAS-tjenester til SAR-missioner i medlemsstaterne. Agenturet vil også stræbe efter hurtigere og mere tilgængelig programmering af satellitopgaver til støtte for nationale SAR-anmodninger (nødsituationer).

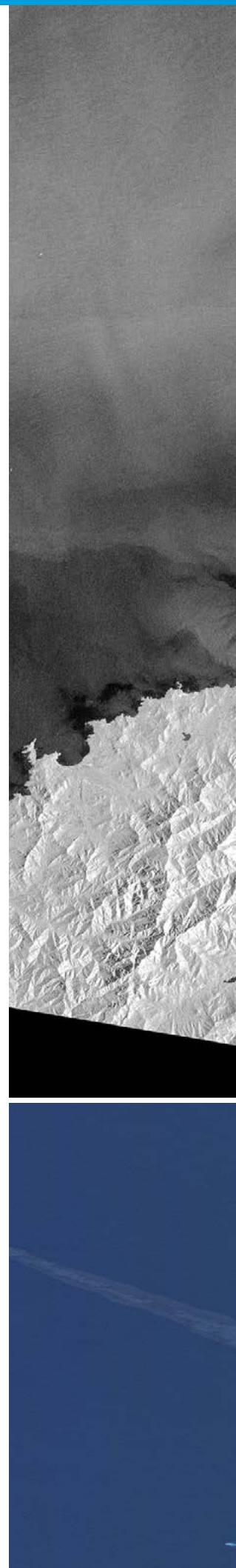
Agenturet kan også bidrage med uddannelse, vejledning og øvelser og samle tekniske eksperter fra medlemsstaterne for at identificere den bedste måde, hvorpå agenturet kan støtte SAR-planlægning, samarbejde og operationer på nationalt plan.

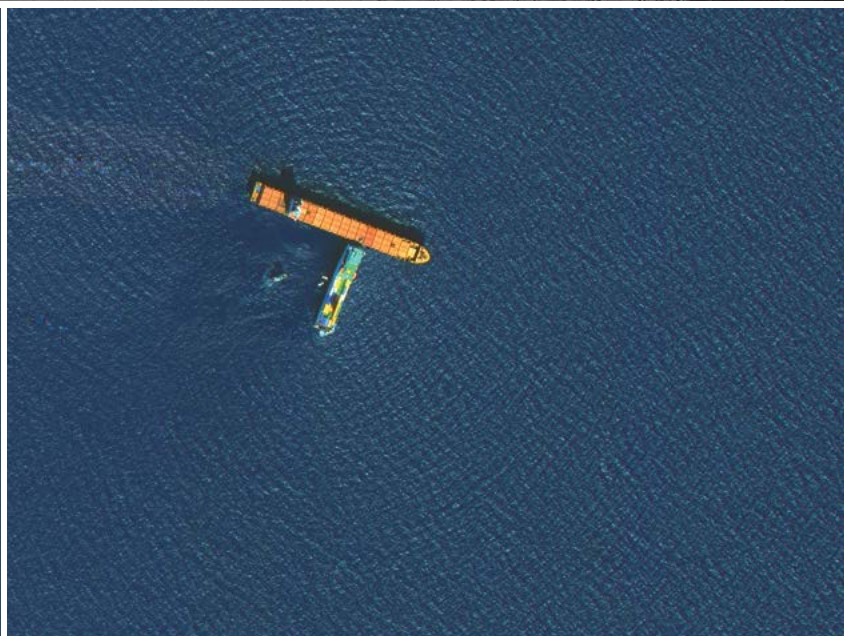
At understøtte eftersøgnings- og redningsindsatsen i medlemsstaterne

Tallene viser, at der er flere og flere brugere af EMSA's maritime programmer, der er interesseret i skibssporingsdata. I stigende grad er de historiske og daglige sporingsdata tilgængelige for fartøjer. Brugere ønsker at få adgang til data i realtid med værktøjer, der hjælper med at administrere og analysere disse data. For at opretholde højtydende tjenester kunne agenturet skifte til cloudteknologi for yderligere at imødekomme stigningen i antallet af brugere, data og tjenester. De teknologier, der i øjeblikket anvendes, er presset til det yderste.

Cloudbaserede tjenester ville gøre det lettere at udvide og tilpasse sig til enhver stigning i volumen eller funktionalitet. Dette er forudsætningen, for at agenturet kan tilbyde en ny generation af tjenester, der kan omfatte B2A-tjenester, e-certifikater, maskinlæring og kunstig intelligens, hvilket behandles under andre punkter i denne strategi.

At gøre EU's indsats på det maritime felt cloudbaseret og udforske merværdien af andre cloudbaserede tjenester





KAPITEL 4

EMSA'S TILGANG OG IDENTITET



4.1 ROLLER OG RELATIONER I SEKTOREN

Fra et horisontalt perspektiv på tværs af de fem S'er ("security", "sustainability", "surveillance", "simplification", "safety") bør EMSA for bedre at opfylde sin mission udforme sit engagement med interessenter og sin profil i den maritime sektor på en sådan måde, at de understøtter de strategiske prioriteringer, der er skitseret i det foregående afsnit. For at nå dertil er der identificeret fire tværgående strategiske roller samt fire tilsvarende tværgående strategiske mål.

EMSA's centrale mission er at hjælpe medlemsstaterne og Kommissionen med at gennemføre EU-politik. Som tjenesteudbyder for disse to centrale interessenter vil EMSA søge at forbedre denne bistand med fornyede og konsoliderede tjenester, der bygger på 15 års drift. EMSA samarbejder også med en række andre interessenter som en pålidelig partner til forskellige EU-enheder og i den bredere europæiske maritime klynge. På den ydre front har agenturet potentiale til at eksportere EU-løsninger og kunne udvikle sig til at blive et internationalt referencepunkt, hvilket ville støtte EU's mål og interesser. Slutteligt – og til grund for alle andre (inter)aktioner – er der knowhow: EMSA skal solidt videnbaseret, teknologidrevet og innovativ.

EMSA SOM TJENESTEUDBYDER



Lovgivning og håndhævelse

Den tekniske bistand, som EMSA yder Kommissionen, er væsentlig og var en af dets vigtigste opgaver, da det blev oprettet i 2002. Efter mere end 15 års drift har EMSA opbygget omfattende erfaring og ekspertise på sine kompetenceområder. Agenturet vil intensivere bestræbelserne på at udnytte sin viden for at optimere støtten til Kommissionen til det forberedende arbejde, der er involveret i ajourføring og udarbejdelse af lovgivning, herunder gennemførelsesforanstaltninger. En af de væsentligste informationskilder bør være besøgszyklusser i form af horisontale analyser. Som anført i afsnit 3.2 kan EMSA skabe en unik platform for tekniske drøftelser og lette den gensidige forståelse og konvergens af synspunkter mellem medlemsstaterne og derved støtte Kommissionen i at udarbejde EU-lovgivning og sikre EU-koordinering vedrørende udarbejdelse af politikker og lovgivning på internationalt plan.

At konsolidere EMSA's støtte til Kommissionen med henblik på udvikling af retsakter i EU og på internationalt plan og med henblik på vurdering af deres gennemførelse

Læring

Læring og faglig udvikling er afgørende for at kunne støtte opkvalificeringen og opbygningen af kompetencer hos eksperter og operatører i medlemsstaterne.

Seminarer, workshopper, webinarer og informationsdage samt onlineaktiviteter og værktøjer sigter mod at støtte den faglige udvikling og opkvalificering ved hjælp af den unikke ekspertise og viden, der findes i agenturet. Agenturet vil udvikle en modulbaseret tilgang til uddannelse og faglig udvikling, støtte de kompetente myndigheder og under hensyntagen til den øvrige udvikling i EU, såsom rammen for sektorspecifikke kvalifikationer, for uddannelse af flagstatsinspektører, havnestatskontrollører, miljøbeskyttelsesansvarlige, SAR-personale, VTMS-personale og lignende.

Nye teknologier vil understøtte dette nye koncept gennem brug af fjernundervisning og virtual reality, hvorved medlemsstaternes behov for uddannelse og kapacitetsopbygning tilgodeses.

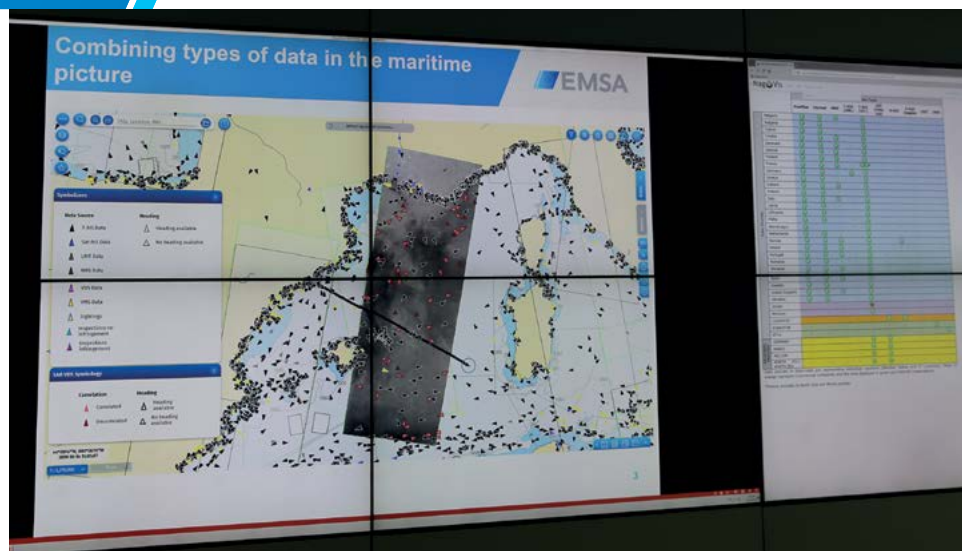
At udvide og formalisere EMSA's uddannelsesordninger



Uddannelse i IMSAS-forberedelse (auditordningen for IMO-medlemsstater), 20. november 2019



Uddannelse i havarianalysefærdigheder, 27. juni 2019



Fra data til information og fra information til viden

At gå fra datastyring til informationsstyring og at opbygge nye dataanalyseværktøjer. Agenturet indsamler et antal strukturerede datasæt på forskellige maritime områder. Med nye værktøjer, delvist baseret på maskinlæring, kan mere information og afledte tjenester udvindes fra de eksisterende data til fordel for medlemsstaterne og Kommissionen.

Havarianalysedata fra EMCIP og andre tilgængelige kilder vil blive brugt til at understøtte sikkerhedsanalyse og identifikation af risikoområder samt til udvikling af politikker og lovgivning.

En mere interaktiv og integreret styring og analyse af eksisterende data bør tilstræbes til fordel for EMSA's interessenter. For eksempel kunne det overvejes at analysere og kombinere alle tilgængelige data for at give information om et skib i et enkelt miljø ved blot at klikke på skibets figur på en skærm.

At identificere tendenser, risici, erfaringer og forbedringer af gennemførelse/lovgivning. Et beskedent trin er for eksempel trafiktheds kort og automatiseret overvågning af adfærd. Sammen med medlemsstaterne og Kommissionen kan der udvikles endnu mere. Ligesom identificeringen af maritime sikkerhedshotspots i europæiske farvande, kan dette også finde anvendelse på forsætlig dumpning til søs, tendenser inden for særlige former for maritim trafik, sporing af trafikmønstre eller adfærd til søs, "sammenkædet automatiseret overvågning af adfærd" til filtrering efter fartøjer af interesse og skræddersyede alarmer for at forenkle kystvagtmyndighedernes arbejde.

Desuden vil agenturet via den nye portal DONA (Dynamic Overview of National Authorities) kunne levere regelmæssige statistikker og tendenser målrettet efter medlemsstaternes behov for at støtte dem i deres egenskab af flag-, havne- og kyststater.

At udvide informationstjenester til at kunne analysere data og identificere tendenser og risici til støtte for sikkerhed, sikring og bæredygtighed

EMSA SOM EN PÅLIDELIG PARTNER



Kystvagtsamarbejde på tværs af agenturer

At bruge EMSA's forspring inden for maritim viden og ekspertise og på det maritime felt som sådan i udviklingen af kystvagtsamarbejde. EMSA konsoliderer sin rolle som maritim sikkerheds-, sikrings- og miljøsøjle inden for rammerne af kystvagtsamarbejdet på tværs af agenturerne. Mens flere og flere tværsektorielle initiativer udvikles af de tre agenturer, vil EMSA fortsat sammen med Det Europæiske Agentur for Grænse- og Kystbevogtning (Frontex) og Det Europæiske Fiskerikontrolagentur (EFCA) fremme et tæt samarbejde mellem de relevante nationale ansvarlige myndigheder om kystvagtfunktioner. Produkter og tjenester, der spænder fra informationsdeling til overvågningskapacitet og fra risikoanalyse til kapacitetsopbygning vil tjene et bredere fællesskab. Agenturet bør udvide sin kundeportefølje ved at betjene flere og nye myndigheder i og uden for EU (udvide kystvagtfunktionernes koncept til f.eks. ENP-lande).

At samarbejde aktivt med Det Europæiske Agentur for Grænse- og Kystbevogtning og Det Europæiske Fiskerikontrolagentur for at styrke det europæiske samarbejde om kystvagtfunktioner



Det årlige europæiske kystvagtarrangement, 15.-17. april 2019 – Polen

Industri

At følge de nyeste præoperationelle teknologier, der er udviklet af industrien, og omdanne dem til tjenester til medlemsstaterne, hvor det er relevant. Dette har vist sig at være en succes med SAT-AIS, og der venter nye muligheder forude (f.eks. VDES VHF Data Exchange System). Hvor det er muligt – og relevant – og i lighed med hvad der allerede blev gennemført med modulet "bevidstgørelse om maritim cybersikring", kan nogle moduler fra e-læringsplatformen tilbydes den brede offentlighed og forskellige interessenter.

At samarbejde aktivt med industrien for at generere overførsel af viden og yde ikke-kommerciel teknisk maritim rådgivning

Projektfinansierede aktioner

EMSA samarbejder med et stigende antal aktører i EU's maritime landskab gennem en række aktioner. Mange af disse er såkaldte "projektfinansierede aktioner" koordineret gennem aftaler med andre EU-agenturer eller Kommissionen og forskellige ressourceordninger. Disse aktioner bygger oftest videre på agenturets eksisterende knowhow, værktøjer og tjenester for at tilføje merværdi for andre relevante EU-enheder og -fællesskaber og potentielt supplere eller berige, hvad agenturet har at tilbyde sine primære interessenter, f.eks. direkte med yderligere datakilder eller indirekte ved at bidrage til en cyklus af innovation og forbedring, der kan medføre fordele i fremtiden. Denne type samarbejde hjælper med at skabe synergier og med at undgå dobbeltarbejde. De aktuelle projektfinansierede aktioner omfatter serviceleveranceaftalen med Frontex, serviceleveranceaftalen med EFCA, den maritime overvågningstjeneste under Copernicus, THETIS-MRV, THETIS-EU (svovlmodul), interoperabilitetsprojektet og CISE-overgangsfasen.

At søge synergier med supplerende EU-organer og -fællesskaber for at tilføje merværdi til EU

Fra grænser til områder og regioner

Ikke-EU-lande, der deler EU-havområder, har indflydelse på sikkerheden og bæredygtigheden af disse områder. EMSA bidrager inden for rammerne af IPA- og ENP-mekanismerne til at øge niveauet for overholdelse af internationale regler og udvikle kapacitet i disse lande og derved give en sikrere og renere søtransport rundt om i EU. Denne forpligtelse vil fortsætte og forventes at udvides både geografisk og i omfang, herunder gennem en havområdestrategi og et styrket samarbejde med de regionale havkonventioner med henblik på beskyttelse af hav- og kystmiljøet i de fire havregioner i Europa.

At støtte EU's naboskabs- og havområdepolitikker for at opjustere og harmonisere standarder

EMSA SOM EN INTERNATIONAL REFERENCE



Internationale organisationer og ekstern politik

At forbedre samarbejdet med IMO, WMU, ILO og IALA. Ved at levere teknisk ekspertise til støtte for Kommissionen og medlemsstaterne i relevante internationale organisationer kan EMSA yderligere forbedre EU's bidrag til en sikker, tryk og bæredygtig skibsfart.

Som en stadig mere anerkendt aktør i den internationale maritime arena kan agenturet også styrke sine forbindelser med internationale partnere som IMO, ILO, WMU osv., især på kapacitetsopbygningsområdet.

At undersøge mulighederne for at bidrage til målrettede initiativer relateret til udviklingssamarbejde. Sikkerhed og beskyttelse af havmiljøet kan være genstand for målrettede initiativer med lande, for hvilke EU har en politik om støtte inden for rammerne af udviklingssamarbejdet, og agenturet kunne være den tekniske partner, der støttede sådanne aktioner.

At styrke den tekniske og operationelle støtte, overalt hvor EMSA kan tilføre merværdi til relevante EU-politikker på det internationale område

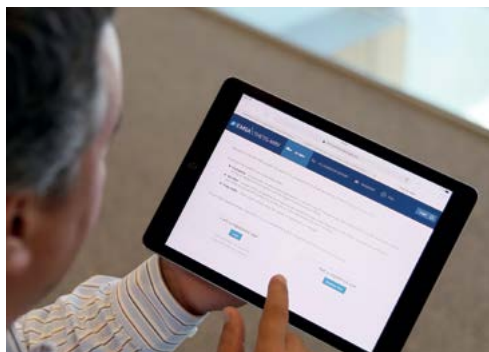


Det årlige europæiske kystvagttarrangement, 15.-17. april 2019 – Polen



Det 2. årlige globale topmøde for kystvagter, 20.-21. november 2019 – Tokyo, Japan

EMSA SOM VIDENCENTER



Åbne data

At styrke den kritiske masse af maritim information ved at tilføje nye typer information og nye måder at behandle/præsentere information på, stille information til rådighed for brugere i det statslige domæne og derudover. Den generelle tendens i medlemsstaterne er at stille åbne data til rådighed for offentligheden. Et EU-eksempel er Copernicus' politik for åbne data. Et første eksempel på, at EMSA går videre end blot at støtte medlemsstaterne og Kommissionen, er THETIS-MRV, som tilbyder et indberetningsværktøj til industrien og offentligheden. I mellemtiden er der en diskussion i gang om at skabe et offentligt maritimt overblik (PMP). Denne tendens vil fortsætte, og agenturet bør være i stand til også at levere denne type tjenester.

At være et centralt knudepunkt for EU's maritime information og adgangspunkt for åbne data

Forskning

EMSA vil fortsat udvikle teknisk viden inden for sikkerhed, sikring, klima og miljø.

Agenturet bør støtte udvekslingen af information om maritim forskning inden for sit mandat i EU og på globalt plan. Løbende initiativer bør overvåges, og regelmæssige arrangementer kunne organiseres, hvor interessenter havde mulighed for at indhente og udveksle synspunkter. På denne måde vil agenturet være i stand til at støtte sine interessenter i deres bestræbelser på at følge udviklingen og skabe merværdi ved at lette udvekslingen af viden.

At støtte innovation og udvikling af nye teknologier



4.2 ORGANISATORISK IDENTITET

At gennemføre effektive, gennemsigtige, intelligente, kundeorienterede og kønsbalancerede ledelsesprincipper.

Ovennævnte initiativer og opgaver kræver en dynamisk og fleksibel organisation til at imødekomme de udfordringer og muligheder, der er identificeret på de foregående sider.

EMSA's personaleekspertise vil fortsat være den vigtigste drivkraft for agenturet, overalt hvor det leverer unikke tjenester, teknisk bistand og støtte til sine vigtigste interessenter. Dermed vil EMSA stræbe efter at være endnu mere effektiv og grøn som organisation både i interne processer og på måden, hvorpå det interagerer med eksterne interessenter.

Øget brug af resultatorienterede taskforces for at udnytte specifikke færdigheder i agenturet vil være en af måderne, hvorpå agenturet forholder sig til det stigende antal af forskelligartede og komplekse problemstillinger, som det stilles over for dagligt. Kombineret med et øget digitaliseringsniveau giver det EMSA mulighed for at være mere fleksibel i henseende til at tilpasse sig det fremtidige arbejdsmiljø.

Agenturet har også truffet foranstaltninger til at øge sin kønsbalance, således at lige muligheder er en klar faktor i EMSA-miljøet.



EMSA's medarbejdere deltog i det EU-dækkende strandoprydningsarrangement den 20. september 2019

© Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed 2020

Fotos: Monty Rakusen/GettyImages.com; Travel mania /shutterstock.com; jorisvo/shutterstock.com; Anton Balazh/shutterstock.com; corlaffra/shutterstock.com; EpicStockMedia/shutterstock.com; donvictorio/shutterstock.com; Oleksandr Kalinichenko/shutterstock.com; symbiot/shutterstock.com; tonton/shutterstock.com; T-Design/shutterstock.com; rasti sedlak/shutterstock.com; Peter Krocka/shutterstock.com; AlexKolokythas/shutterstock.com; Ververidis Vasilis/shutterstock.com; Photomarine/shutterstock.com; jirapong/shutterstock.com; ImmersionImagery/shutterstock.com; Aytug askin/shutterstock.com; Zerocreatives/iStock.photo.com; Copernicus Sentinel data(2019); Igor Kardasov/shutterstock.com; mkos83/iStock.photo.com; EMSA's medarbejdere.



OM DET EUROPÆISKE AGENTUR FOR SØFARTSSIKKERHED

Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed er et af EU's decentrale agenturer. Agenturet er baseret i Lissabon, og dets mission at sikre et højt niveau for maritim sikring, sikkerhed til søs, forebyggelse og bekæmpelse af forurening fra skibe samt bekæmpelse af havforurening fra olie- og gasinstallationer. Det overordnede formål er at fremme en sikker, ren og økonomisk bæredygtig maritim sektor i EU.

emsa.europa.eu

Kontakt os for mere information

Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249-206 Lisboa
Portugal

Tlf.: +351 21 1209 200 / Fax: +351 21 1209 210
emsa.europa.eu / [Twitter@EMSA_Lisbon](https://twitter.com/EMSA_Lisbon)