



**EMSA**

**VIJFJARENSTRATEGIE**

**2020-2024**



**EMSA**  
**VIJFJAREN**  
**STRATEGIE**



## INHOUDSOPGAVE

**Voorwoord van de uitvoerend directeur** **4**

**Verklaring van de voorzitter van de raad van bestuur** **5**

### HOOFDSTUK 1

**1. SITUATIESCHETS** **6**

1.1 Overzicht van de vijfjarenstrategie 7

1.2 Mandaat van het EMSA 8

1.3 Institutionele context en beleidskader 9

1.4 Methode voor de ontwikkeling van de vijfjarenstrategie 12

1.5 Uitvoering en indicatoren 13

1.6 De maritieme cluster van de EU 14



### HOOFDSTUK 2

**2. VISIE, MISSIE EN WAARDEN** **20**

### HOOFDSTUK 3

**3. STRATEGISCHE PRIORITEITEN VAN HET EMSA** **22**

3.1 Duurzaamheid 23

3.2 Veiligheid 26

3.3 Beveiliging 30

3.4 Vereenvoudiging 32

3.5 Bewaking 34

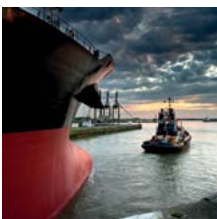


### HOOFDSTUK 4

**4. AANPAK EN IDENTITEIT VAN HET EMSA** **38**

4.1 Rollen en relaties in de sector 39

4.2 Organisatorische identiteit 47





## VOORWOORD VAN DE UITVOEREND DIRECTEUR

Deze vijfjarenstrategie van het EMSA komt precies op het juiste moment: op de top van een nieuwe golf die een grote impact zal hebben op het zeevervoer en alle actoren en levens die daarmee verbonden zijn.

Het milieu staat inmiddels overal bovenaan op de agenda, in alle uithoeken van de wereld en in elke sector. Dat betekent dat we onze inspanningen op maritiem gebied moeten opvoeren, diversifiëren en integreren, niet alleen om vervuiling te voorkomen en te bestrijden, maar ook om bij te dragen aan de opbouw van een echt duurzame maritieme sector die zijn steentje kan bijdragen aan de circulaire economie en aan de ambitie om de EU klimaatneutraal te maken.

Technologie is het andere belangrijke thema dat onze sector ingrijpend herdefinieert. Digitalisering is één aspect, met verstreckende gevolgen. Als de digitalisering goed wordt aangepakt, zijn er kansen om onze scheepvaartindustrie schoner, veiliger en eenvoudiger te maken, bijvoorbeeld door gebruik te maken van het potentieel van automatisering of kunstmatige intelligentie. Die kansen gaan gepaard met uitdagingen op het gebied van veiligheid en beveiliging die zorgvuldig moeten worden beheerd, waarbij cyberbeveiliging het belangrijkste aandachtspunt is.

Kennis is de grootste troef in de toekomst. Het volstaat niet om data te verzamelen; deze moet ook worden omgezet naar intelligente instrumenten en diensten. Het uitwisselen van informatie moet een prioriteit zijn om een effectieve en inclusieve samenwerking te ondersteunen. Capaciteitsopbouw zal een essentieel onderdeel blijven van een positieve cyclus met betrekking tot praktijken, richtsnoeren en normen, in zowel de EU als daarbuiten.

Ik ben verheugd deze strategie te presenteren. Een strategie die gesteund is op 15 solide jaren ervaring en expertise op het gebied van maritieme veiligheid en die de snel veranderende wereld waarin we leven erkent. Ik ben van mening dat ze de juiste koers voor het Agentschap uitzet voor de komende vijf jaar, zodat het EMSA de maritieme sector kan helpen om met vertrouwen mee te gaan op de nieuwe golf.

Mijn oprechte dank gaat uit naar eenieder die tijd en energie heeft geïnvesteerd in de ontwikkeling van de strategie, naar zowel de voorzitter als de leden van onze raad van bestuur die in maart 2019 de koppen bij elkaar staken en naar onze medewerkers die deze interactieve uitwisseling hebben bevorderd.

**Maja Markovčić Kostelac**

Uitvoerend directeur



## VERKLARING VAN DE VOORZITTER VAN DE RAAD VAN BESTUUR

Het is een genoegen om de nieuwe vijfjarenstrategie van het EMSA te presenteren die is ontwikkeld onder leiding van de uitvoerend directeur, mevrouw Maja Markovčić Kostelac. De ontwikkeling van de strategie weerspiegelt een tamelijk inclusief proces waarbij iedereen in de raad van bestuur evenals het bevoegde personeel van het EMSA actief betrokken is geweest.

De nieuwe strategie komt op een moment waarop de maritieme sector – zowel in de EU als wereldwijd – voor historische uitdagingen en kansen staat. Nulvervuiling, decarbonisatie, duurzaamheid, digitalisering, gegevensuitwisseling, veiligheid en beveiliging, naleving en effectieve handhaving zijn allemaal thema's op basis waarvan de sector de komende jaren zal worden beoordeeld. Thema's die de sector zal moeten aanpakken. In tijden als deze is een sterke facilitator van kennis en samenwerking essentieel om de uitdagingen doeltreffend aan te pakken en vooruit te gaan. Met de strategie neemt het EMSA deze taak van facilitator op zich ten behoeve van de Europese Commissie en de lidstaten.

Met de vijf prioriteiten van de nieuwe strategie – duurzaamheid, veiligheid, beveiliging, vereenvoudiging en bewaking – heeft het EMSA de koers uitgezet als een kenniscentrum op het Europese maritieme gebied. Een koers die het Agentschap in staat zal stellen zijn doel te verwezenlijken door een hoog, uniform en effectief niveau van maritieme veiligheid, maritieme beveiliging, preventie en bestrijding van door schepen veroorzaakte verontreiniging alsmede bestrijding van door olie- en gasinstallaties veroorzaakte mariene verontreiniging te waarborgen.

Met de zeer toegewijde en competente werknemers en managers van het EMSA zal de strategie in de beste handen zijn. Samen met de hele raad van bestuur kijk ik uit naar de succesvolle uitvoering ervan.

### **Andreas Nordseth**

Voorzitter van de raad van bestuur

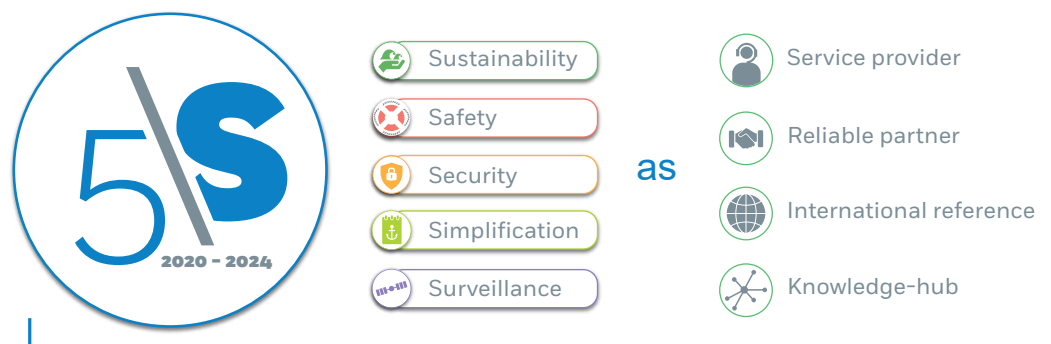
HOOFDSTUK 1

SITUATIESCHETS





## 1.1 OVERZICHT VAN DE VIJFJARENSTRATEGIE



### Modern organisational management

efficient, stakeholder oriented, smart, transparent  
and gender balanced

### Inleiding tot de vijf strategische prioriteiten van het EMSA



#### DUURZAAMHEID

Bijdragen aan de Europese groene agenda voor het zeevervoer door versterking van de capaciteit van de EU om het mariene milieu te beschermen, de klimaatverandering te beheersen en nieuwe milieu-uitdagingen aan te pakken.



#### VEILIGHEID

Bijdragen aan hogere maritieme veiligheidsnormen, anticiperen op nieuwe uitdagingen en verwachtingen op het gebied van maritieme veiligheid, en op kennis gebaseerde oplossingen bieden om het aantal ongevallen en het verlies van mensenlevens op zee te helpen terugdringen.



#### BEVEILIGING

Versterking van de maritieme beveiliging in Europa en in de rest van de wereld waar een Europees belang bestaat.



#### VEREENVOUDIGING

De vereenvoudiging van de EU-scheepvaart bevorderen door EU-brede digitale maritieme oplossingen te ondersteunen.



#### BEWAKING

Versterking van de rol van het EMSA als het belangrijkste informatiebeheercentrum voor maritieme bewaking.

## 1.2 MANDAAT VAN HET EMSA

Verordening (EG) nr. 1406/2002 tot oprichting van het EMSA is de rechtsgrondslag die de doelstellingen en taken van het EMSA bepaalt en vormt het kader voor de ontwikkeling van de nieuwe vijfjarenstrategie van het EMSA.

Deze oprichtingsverordening is meermaals gewijzigd. Het belangrijkste effect van de herziening van 2013 was de geografische uitbreiding van de bijstands-, samenwerkings-, bestrijdings- en monitoringtaken tot verschillende groepen derde landen; de uitbreiding van de bestrijdingstaken tot mariene verontreiniging door olie- en gasinstallaties; en de mogelijkheid om de erkende deskundigheid en instrumenten van het Agentschap te gebruiken voor aanvullende taken, waaronder steun voor de totstandbrenging van een Europese zeevervoersruimte zonder grenzen, waardoor de voordelen worden uitgebreid tot verwante beleidsgebieden.

De recentste wijziging van deze verordening (Verordening (EU) nr. 2016/1625 van 14 september 2016), die in oktober 2016 in werking trad, heeft tot doel de Europese samenwerking op het gebied van kustwachttaken te ontwikkelen door vormen van samenwerking tussen het EMSA, Frontex (Europees Grens- en kustwachtagentschap) en het Europees Bureau voor visserijcontrole (EFCA) verder te ontwikkelen om de synergieën tussen deze agentschappen te verbeteren, zodat zij de nationale autoriteiten die kustwachttaken uitvoeren efficiëntere en kosteneffectievere multifunctionele diensten kunnen verlenen.

### **De lopende activiteiten van het Agentschap onder het huidige mandaat kunnen in grote lijnen als volgt worden omschreven:**

- verlenen van technische en wetenschappelijke bijstand aan de lidstaten en de Commissie bij de juiste ontwikkeling en uitvoering van EU-wetgeving inzake maritieme veiligheid, maritieme beveiliging, voorkoming van verontreiniging door schepen en administratieve vereenvoudiging van het zeevervoer;
- monitoren van de uitvoering van EU-wetgeving door middel van bezoeken en inspecties;
- aanpakken van het menselijke element in de maritieme veiligheid;
- bevorderen van de samenwerking met en tussen de lidstaten;
- opbouwen van de capaciteit van nationale bevoegde autoriteiten;
- verlenen van operationele steun, met inbegrip van de ontwikkeling, het beheer en het onderhoud van geïntegreerde maritieme diensten met betrekking tot schepen, monitoring van de scheepvaart en handhaving;
- uitvoeren van taken op het gebied van operationele paraatheid, opsporing en bestrijding met betrekking tot verontreiniging door schepen en mariene verontreiniging door olie- en gasinstallaties;
- ondersteunen van nationale autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor kustwachttaken op het gebied van veiligheid, beveiliging, milieubescherming, rechtshandhaving, maritieme grenscontrole en visserijcontrole.

## 1.3 INSTITUTIONELE CONTEXT EN BELEIDSKADER

Het EMSA heeft een belangrijke rol bij de uitvoering van de prioriteiten van de Europese Commissie. De werkomgeving van het Agentschap weerspiegelt de initiatieven van de EU op alle met de zeeën verband houdende beleidsterreinen om het concurrentievermogen, de duurzame groei en de blauwe economie van Europa te versterken en bij te dragen aan de veiligheidsagenda en het internationale profiel van de EU.

### Een Europese Green Deal: het eerste klimaatneutrale continent zijn met nulvervuiling als ambitie

De uitgebreide waaier aan acties die het Agentschap kan ondernemen ter voorkoming van verontreiniging door schepen en ter bestrijding van verontreiniging door schepen en mariene verontreiniging door olie- en gasinstallaties ondersteunt de maritieme component van het koolstofvrij maken van het vervoer en draagt bij tot het voorkomen en beperken van mariene verontreiniging en luchtvervuiling en tot het beperken van de klimaatverandering vanuit maritiem oogpunt. Dit werk vertegenwoordigt het maritieme perspectief van de eerste grote ambitie van de Commissie om een [circulaire, schone, veerkrachtige en toekomstbestendige economie](#) te bevorderen, ambitieuzere emissiereductiedoelstellingen voor 2030 vast te stellen, naar nuluitstoot te streven en [de natuurlijke omgeving van Europa in stand te houden](#).

### Een economie die werkt voor de mensen: opbouw van sociale rechtvaardigheid en welvaart

De bijdrage van het Agentschap aan het concurrentievermogen en de groei is van bijzonder belang. Bijna 90 % van het externe vrachtvervoer in de EU over zee en het zeevervoer over korte afstand zijn samen goed voor 40 % van de uitwisselingen binnen de EU, waarmee de maritieme sector een belangrijke bron van werkgelegenheid en inkomsten voor de Europese economie is. Door de uitvoering van een aantrekkelijk en concurrerend kader voor kwaliteitsscheepvaart, kwaliteitsexploitanten en kwaliteitsbanen te ondersteunen, draagt het Agentschap bij aan de tweede grote ambitie van de Commissie: de opbouw van een [welvarende en eerlijke economie](#).

### Een Europa dat geschikt is voor het digitale tijdperk: de kansen van het digitale tijdperk grijpen binnen veilige en ethische grenzen

De inspanningen van het EMSA om de vereenvoudiging van de EU-scheepvaart te ondersteunen door de lasten te verminderen en de efficiëntie met betrekking tot het scala aan rapportage- en administratieve verplichtingen te verhogen, dragen bij aan de totstandbrenging van een Europese zeevervoersruimte zonder grenzen. Op die manier draagt het EMSA bij aan de tenuitvoerlegging van de [eengemaakte markt](#) in de maritieme sector op basis van digitale oplossingen.

Bovendien biedt het EMSA een uitgebreid pakket digitale instrumenten ter ondersteuning van de verantwoordelijkheden van de lidstaten als vlaggenstaat, havenstaat en kuststaat.

De lopende werkzaamheden van het Agentschap met het oog op verdere integratie van gegevens en intelligente verwerking van informatie zijn in overeenstemming met de grote aandacht die wordt besteed aan een nieuwe generatie technologieën, waaronder [artificiële intelligentie](#), en het potentieel ervan om oplossingen te helpen vinden voor een reeks

uitdagingen. Ook heeft het Agentschap zijn digitale capaciteit en beveiliging opgevoerd om zich voor te bereiden op het moment dat de belanghebbenden klaar zijn en er normen zijn opgesteld (de toekomstige 'Wet inzake digitale diensten') om over te schakelen van 'need to know' naar 'need to share'.

## **Bevordering van onze Europese manier van leven: bescherming van onze burgers en waarden**

In het kader van de Europese samenwerking op het gebied van kustwachttaken werd het EMSA expliciet belast met de versterking van de samenwerking tussen agentschappen en de ondersteuning van operaties met meerdere doelen in de context van de reactie op de migratie- en veiligheids crisis. De bewakingscapaciteit van het EMSA ondersteunt namelijk een aantal functies in de maritieme sector en heeft reeds bijgedragen tot de bescherming van de EU-vloot tegen illegale handelingen zoals piraterij en gewapende overvallen. Naast de toenemende steun aan de Commissie met betrekking tot de controle op de naleving van de veiligheidsvoorschriften voor schepen en havenfaciliteiten, draagt het Agentschap in toenemende mate bij aan inspanningen om [de samenwerking op het gebied van veiligheid in de EU te intensiveren](#) in het kader van de vierde grote ambitie van de Commissie.

## **Een sterker Europa in de wereld: versterking van ons unieke merk van verantwoordelijk wereldwijd leiderschap**

De technische bijstand die in het kader van het instrument voor pretoetredingssteun (IPA) en de mechanismen van het Europees nabuurschapsbeleid (ENB) aan de toetredings- en buurlanden wordt verleend, ondersteunt de onderlinge aanpassing van de EU-normen en bestrijkt alle werkterreinen van het Agentschap. Samen met de bijstand aan derde landen in het kader van de havenstaatcontrole en aan de Commissie ter ondersteuning van de regionale samenwerking op zeebekkenniveau, de ratificatie van de IMO-verdragen en de interactie met relevante internationale organisaties, waaronder de regionale zeeverdragen, die belast zijn met de bescherming van het mariene en kustmilieu, dragen deze werkzaamheden bij aan de verbetering van het internationale profiel van de EU in de mondiale maritieme sector en aan de verwezenlijking van de vijfde grote ambitie van de Commissie: een sterker [Europa in de wereld](#).

Het EMSA blijft stevig geworteld in de vervoersportefeuille van de Commissie. Het Agentschap is goed gepositioneerd om het maritieme onderdeel van de nieuwe [vervoersmissie](#) te ondersteunen, waarin enerzijds de rol van het vervoer voor het [vrije verkeer van personen, diensten en goederen](#) wordt benadrukt, en anderzijds de verantwoordelijkheid van de vervoerssector om [het potentieel van de digitale en klimaattransitie te benutten](#) en te werken aan [duurzame en slimme mobiliteit](#). De activiteiten van het Agentschap op het gebied van duurzaamheid en vereenvoudiging dragen rechtstreeks bij aan deze factoren.

Tegelijkertijd blijven de [hoogste veiligheidsnormen](#) een topprioriteit voor de vervoersmissie in het licht van het [toenemende verkeersvolume](#) en de [complexere veiligheidsdreigingen](#). De reeds lang bestaande werkzaamheden van het Agentschap dragen rechtstreeks bij tot die prioriteit: wat veiligheid betreft, bijdragen aan de ontwikkeling en uitvoering van wetgeving en normen inzake maritieme veiligheid, aanpakken van het menselijke element in de scheepvaart en opbouwen van capaciteit; wat beveiliging betreft, bijdragen aan een betere beveiliging van havens en schepen en voorkomen van onwettige of illegale handelingen; en wat bewaking betreft, leveren van operationele diensten op het gebied van monitoring en bewaking van de zeescheepvaart ter ondersteuning van de tenuitvoerlegging en handhaving.

Het werk van het EMSA draagt ook bij tot een aantal andere portefeuilles. De blauwe economie staat onder de **Europese Green Deal** sterk in de schijnwerpers vanwege haar potentiële bijdrage aan de decarbonisatie en uiteindelijk de **ambitie om van Europa het eerste klimaatneutrale continent te maken**. Specifiek in het kader van de **missie milieu, oceanen en visserij** staan inspanningen ter bevordering van een duurzame blauwe economie centraal. Het EMSA is in de positie om op verschillende fronten bij te dragen. Het wil met geïntegreerde bewakingsdiensten en een reeks monitoring-, rapportage- en handhavinginstrumenten verontreinigende stoffen – **emissies, microplastics, gevaarlijke stoffen** – terugdringen en vervuilers beteugelen, en wil de **energie-efficiëntie** bevorderen en de rol van **vloeibaar aardgas** en andere alternatieve energiebronnen ondersteunen, wat deel uitmaakt van de missie van de **energie**portefeuille voor de transitie naar een koolstofneutrale economie.

De **missie interne markt** legt de nadruk op de **digitale transitie** die van invloed is op alle sectoren van de economie en een belangrijke factor is voor de versterking van de interne markt. Het EMSA ondersteunt de digitalisering en vereenvoudiging van de EU-scheepvaart om het zeevervoer efficiënter te maken. **Artificiële intelligentie** is een van de grote mogelijkheden die aan deze portefeuille verbonden zijn en waarvan het Agentschap gebruik zal maken om de maritieme veiligheid, bewaking en beveiliging te verbeteren. **Cyberveiligheid** daarentegen is een van de grootste uitdagingen. Het Agentschap pakt dit op twee niveaus aan: het handhaven van de integriteit van de door het EMSA beheerde maritieme informatiesystemen van de EU en het tegengaan van de bedreiging van de maritieme veiligheid in het algemeen.

De activiteiten van het Agentschap over de EU-grenzen heen ter ondersteuning van de aanpassing aan EU-normen zijn belangrijk in het kader van de **nabuurshaps- en uitbreidingsmissie**, met het oog op de toekomstige toetreding van sommige landen, maar ook in ruimere zin om de maritieme veiligheids-, beveiligings- en milieunormen in de naburige regio's uit te breiden en te verbeteren.

Tot slot blijft het Agentschap de migratie- en veiligheidsrespons van de EU ondersteunen door zijn lopende werkzaamheden in het kader van de Europese samenwerking op het gebied van kustwachttaken en door een geïntegreerd maritiem beeld van de EU te bieden. Het Agentschap kan in de toekomst een rol spelen bij het versterken van de steun voor **opsporings- en reddingsactiviteiten**. Het EMSA draagt op maritiem gebied aanzienlijk bij tot het waarborgen van de **interoperabiliteit van de EU-informatiesystemen**, wat een belangrijk onderdeel is van de Veiligheidsunie in het kader van de **missie binnenlandse zaken**.



Op 20 en 21 maart 2019 kwamen de leden van de raad van bestuur van het EMSA bijeen om van gedachten te wisselen over de prioriteiten voor de komende vijf jaar

## 1.4 METHODE VOOR DE ONTWIKKELING VAN DE VIJFJARENSTRATEGIE

Dit derde document voor de vijfjarenstrategie van het EMSA bestrijkt de periode 2020-2024. In het document wordt voortgebouwd op de gevestigde structuur en activiteiten die het EMSA in de loop der tijd hebben gepositioneerd als de belangrijkste technische maritieme partner van de EU, voor zowel de lidstaten als de Europese Commissie. In de vijfjarenstrategie wordt ook rekening gehouden met de resultaten van de laatste externe evaluatie van het EMSA, de daaropvolgende aanbevelingen van de raad van bestuur van het EMSA (2017) en het actieplan dat het EMSA naar aanleiding daarvan heeft opgesteld.

De ervaring en informatie die het Agentschap in 15 jaar heeft opgebouwd, vormen een aanzienlijke en unieke hulpbron. Bij de ontwikkeling van deze strategie heeft het EMSA samen met zijn belangrijkste belanghebbenden – vertegenwoordigd door de raad van bestuur – onderzocht welke nieuwe uitdagingen en kansen voor hen liggen in de maritieme sector van de EU en hoe het EMSA gebruik kan maken van zijn unieke middelen om hen te helpen die uitdagingen aan te gaan en die kansen te benutten.

**Deze vijfjarenstrategie is een vooruitstrevende en bewust ambitieuze strategie. Het Agentschap streeft ernaar om nu en in de komende jaren een maximale toegevoegde waarde te creëren voor zijn belangrijkste belanghebbenden: de lidstaten en de Commissie. Er zijn echter enkele beperkingen en onzekerheden die van invloed zullen zijn op de manier waarop de nieuwere elementen van de strategie zich zullen ontwikkelen, met name de kwestie van het mandaat en de middelen.**

Het werkerterrein van het Agentschap wordt voornamelijk geregeld door zijn [oprichtingsverordening](#) (punt 1.1), maar wordt ook beïnvloed door de [veranderende institutionele en beleidscontext](#) (punt 1.2), die momenteel het vooruitzicht van de Brexit omvat. Het resultaat van de lopende onderhandelingen over het toekomstige [meerjarig financieel kader](#) van de EU zal bepalend zijn voor de ontwikkeling van de middelen van het Agentschap.

**Deze vijfjarenstrategie wordt daarom beschouwd als een levend document dat zal worden uitgevoerd via de jaarlijkse werkprogramma's van het Agentschap, rekening houdend met mogelijke ontwikkelingen op het gebied van regelgeving, beleid en middelen.**

De uitvoerend directeur van het EMSA, die verantwoordelijk is voor het opstellen van deze vijfjarenstrategie, heeft vanaf het begin van het proces te kennen gegeven dat zij een inclusieve aanpak wenst waarbij de standpunten van de belangrijkste belanghebbenden van het EMSA, de raad van bestuur van het Agentschap, en die van de belangrijkste troef van het EMSA – zijn werknemers – de ingrediënten voor deze meerjarenstrategie zouden vormen.

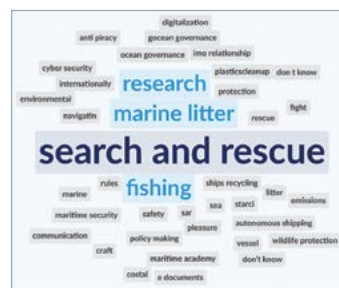
Het raadplegingsproces met de belangrijkste belanghebbenden vond plaats in de vorm van een workshop met de leden van de raad van bestuur, gefaciliteerd door het personeel van het EMSA. Het uit de workshop resulterende materiaal werd verwerkt via diverse initiatieven binnen het Agentschap. Een eerste ontwerp van de vijfjarenstrategie werd ter beraadslaging voorgelegd tijdens de vergadering van de raad van bestuur in juni 2019. De leden werd verzocht om ook na het debat schriftelijk commentaar in te dienen. Het Agentschap onderzocht alle geformuleerde standpunten en stelde een nieuw ontwerp op, dat begin september 2019 door de uitvoerend directeur aan de Commissie werd voorgelegd voor formele raadpleging, zoals voorgeschreven in de verordening tot oprichting van het EMSA. Als laatste stap werd het document ter goedkeuring voorgelegd aan de vergadering van de raad van bestuur van november 2019.

Antwoorden van bestuursleden op de vragen:

1) Welk woord associeert u het meest met het EMSA?

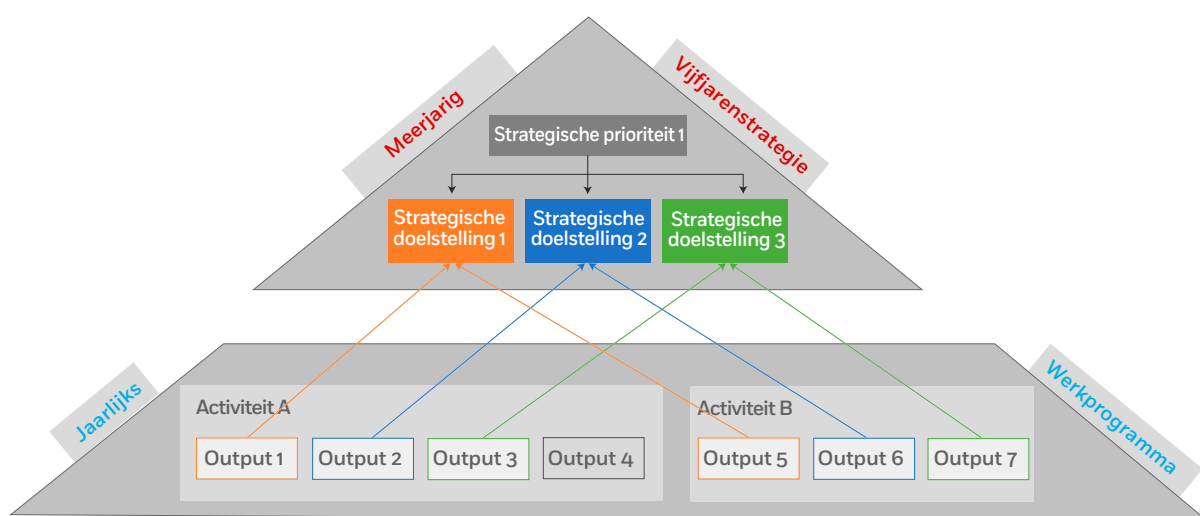


2) Op welk nieuw gebied moet het EMSA actief zijn?



## 1.5 UITVOERING EN INDICATOREN

De uitvoering van deze strategie zal worden opgevolgd via de bestaande programmerings- en rapportageprocedures van het Agentschap. Deze procedures worden bepaald door het enkelvoudig programmeringsdocument dat, in overeenstemming met het financieel reglement van het EMSA, een meerjarig werkprogramma en een jaarlijks werkprogramma bevat. In het enkelvoudig programmeringsdocument wordt het verband gelegd tussen de in deze strategie vastgestelde **strategische meerjarenprioriteiten** en de concrete **jaarlijkse activiteiten en resultaten**. In het enkelvoudig programmeringsdocument worden met name de **jaarlijkse activiteiten en resultaten** vastgesteld die bijdragen aan de verwezenlijking van elke **strategische meerjarendoelstelling**.



### Meten van het succes van de vijfjarenstrategie:

1. Het Agentschap zal jaarlijks **de bijdrage van de jaarlijkse activiteiten en resultaten aan de strategische meerjarendoelstellingen beoordelen**. Dat zal een kwalitatieve beoordeling zijn, gebaseerd op de gegevens in het geconsolideerde jaarlijkse activiteitenverslag in combinatie met andere potentieel relevante indicatoren. Indien beschikbaar kunnen ook verhalen uit de praktijk worden gebruikt om de relevantie en toegevoegde waarde van het Agentschap te illustreren. Andere indicatoren, zoals verzoeken om EMSA-instrumenten te gebruiken of verzoeken om het EMSA als technische partner in te schakelen, de ontwikkeling van projectgefinancierde activiteiten, enz. kunnen ook bijdragen aan de beoordeling van de verwezenlijking van bepaalde doelstellingen.
2. Tegen het einde van de periode waarop de vijfjarenstrategie betrekking heeft, zal het Agentschap **de verwezenlijking van de strategische meerjarenprioriteiten** beoordelen. Deze taak zal tweeledig zijn, waarbij enerzijds rekening wordt gehouden met de verwezenlijking van de strategische meerjarendoelstellingen in de loop van opeenvolgende jaren en anderzijds met de standpunten van de belanghebbenden van het EMSA. De tevredenheid en perceptie van belanghebbenden met betrekking tot de strategische prioriteiten zullen worden gemeten door middel van een **enquête** om de kwaliteit van de interacties van het Agentschap en zijn profiel in relevante sectoren te beoordelen.

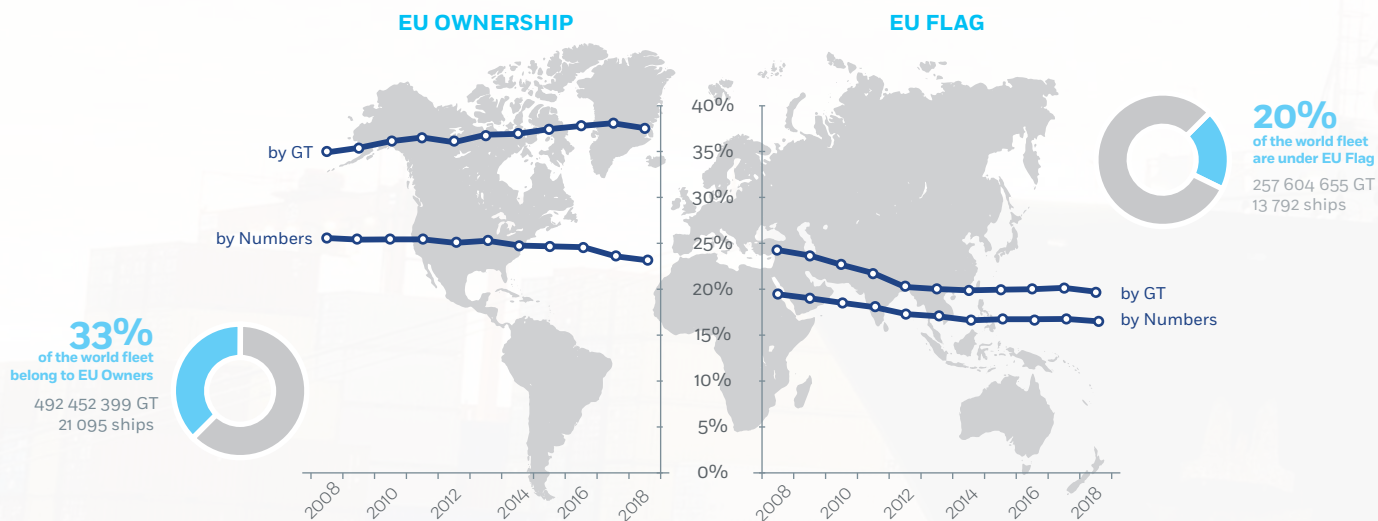
## 1.6 DE MARITIEME CLUSTER VAN DE EU

Het Europese continent is in wezen een maritiem continent. De kustlijn van de EU is 68 000km lang. De EU telt 23 kuststaten en 27 vlaggenstaten. Hoewel het economische klimaat ongunstig is, is de blauwe economie van de EU sterk, met een omzet van ongeveer 658 miljard euro en meer dan 4 miljoen werknemers. Het belang van de maritieme sector strekt zich uit over verschillende belangrijke beleidsterreinen van de EU, waaronder vervoer, milieu en oceanen, energie, interne markt, en nabuurschap en uitbreiding. Om enkele trends in de sector te illustreren, vindt u hieronder een reeks infografieken die cijfers geven voor elk behandeld thema. Zeker is dat Europa zich de komende jaren zal blijven profileren als een toonaangevende speler in de maritieme wereld.

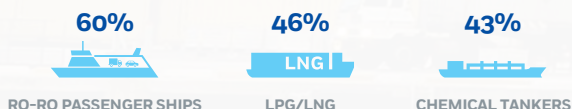
### Waar we staan

#### De EU-vloot

Unit= Gross Tonnage (GT)  
Data source: Marinfo, EMSA's internal maritime database



#### TOP 3 SHIP TYPES BASED ON OWNER



#### TOP 3 SHIP TYPES BASED ON FLAG





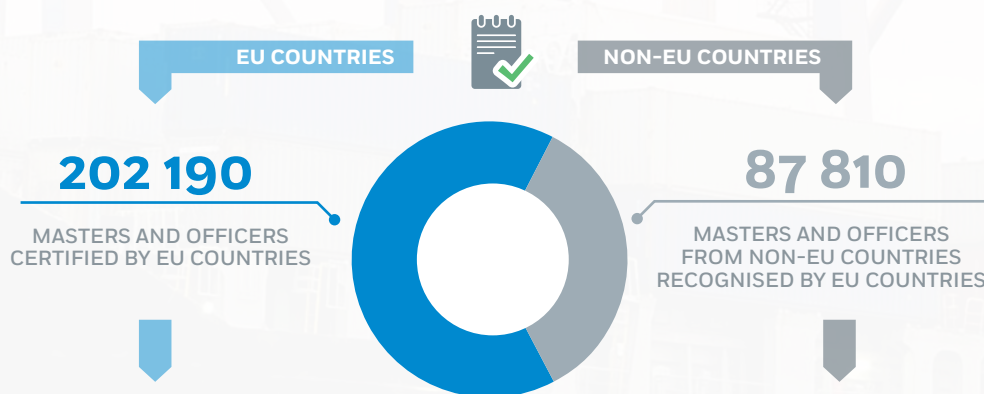


## Statistieken over zeevarenden in de EU

Verhelderende kijk op landen van herkomst en erkennende landen

Data source: EMSA STCW-IS 2017 Report

A snapshot of seafarers holding certificates of competency & endorsements attesting recognition by EU countries\* valid in 2017, as reported in EMSA's STCW Information System



### TOP 5 EU COUNTRIES WITH THE HIGHEST NUMBER OF CERTIFIED OFFICERS

- United Kingdom (30 833)
- Poland (20 138)
- Greece (18 935)
- Italy (15 154)
- Norway (14 696)

### TOP 5 EU COUNTRIES WITH MOST OFFICERS RECOGNISED BY EU COUNTRIES

- Poland (9 260)
- Romania (5 227)
- Greece (3 893)
- United Kingdom (3 689)
- Croatia (3 463)

### TOP 5 NON-EU COUNTRIES WITH MOST OFFICERS RECOGNISED BY EU COUNTRIES

- Philippines (30 615)
- Ukraine (19 304)
- Russian Federation (15 631)
- India (6 357)
- Turkey (4 100)

### TOP 5 EU COUNTRIES RECOGNISING THE HIGHEST NUMBER OF NON-EU OFFICERS

- Malta (37 151)
- Cyprus (16 442)
- Norway (7 983)
- Netherlands (7 109)
- United Kingdom (6 345)

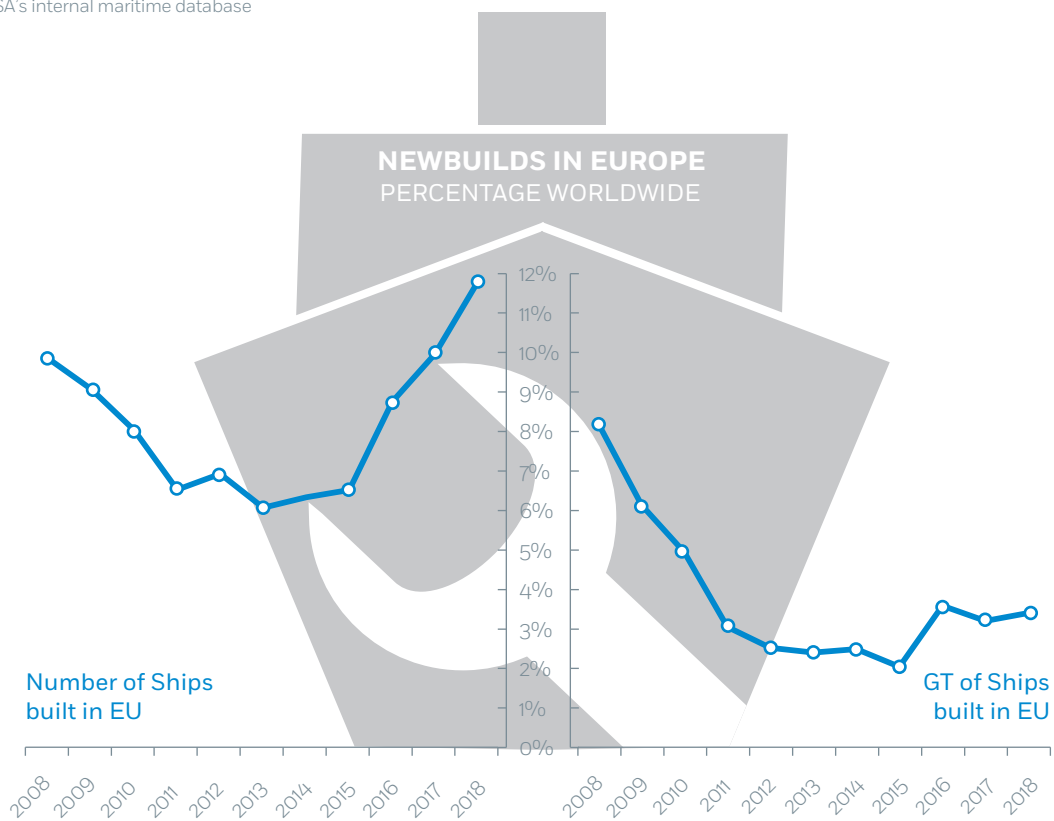
\* Reference to EU or EU member states includes Norway and Iceland



## Scheepsbouw

Meer schepen, maar kleinere afmetingen

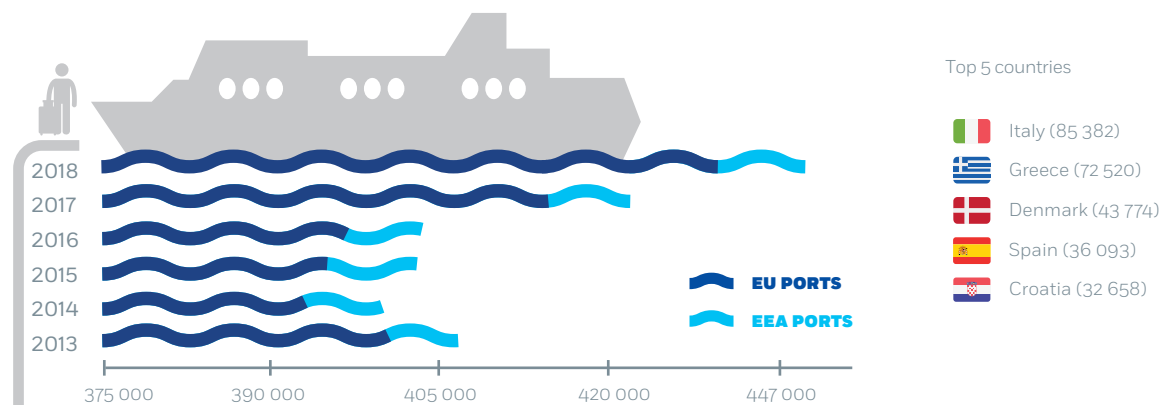
Data source: Marinfo  
EMSA's internal maritime database



## Havenactiviteit voor handel en reizen

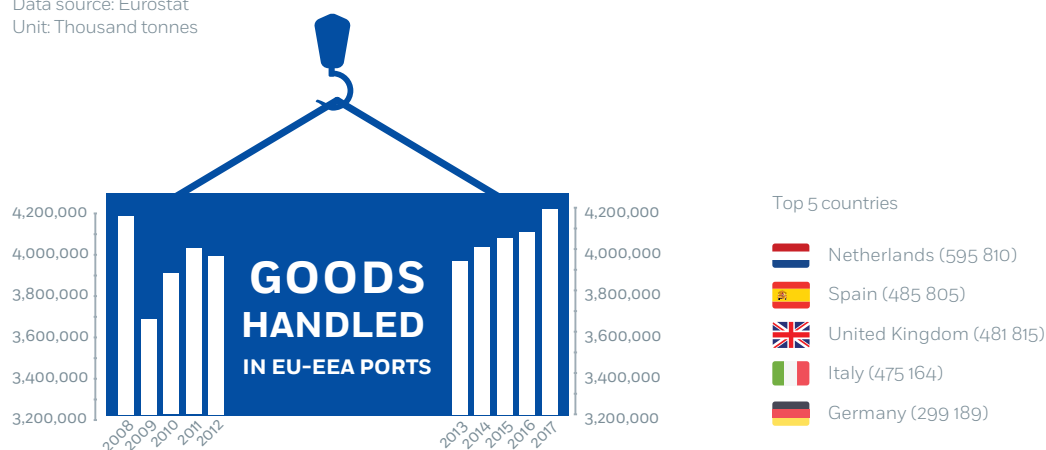
### Passagiers die aan en van boord gaan in EU-havens

Data source: Eurostat  
Unit: Thousand passengers



### Brutogewicht van de in havens behandelde goederen

Data source: Eurostat  
Unit: Thousand tonnes



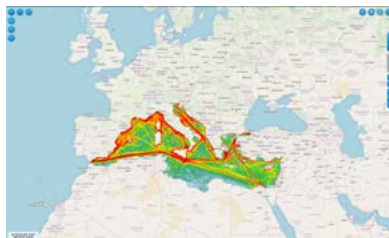
## Bewaking

### Verkeersdichtheidskaarten die scheepsbewegingspatronen weergeven

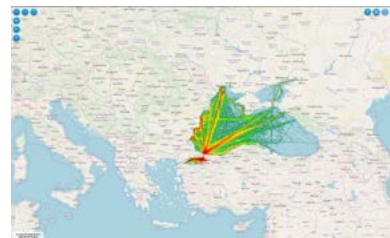
Data source: EMSA, SafeSeaNet Ecosystem Graphical User Interface (SEG)



Baltic Sea area - August 2019



Mediterranean Sea area - August 2019



Black Sea area - August 2019

# 16 million

Total messages received by EMSA in one day

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



ACTIVITIES COVERING:



# 96 265

Distinct vessels detected in one day from different sources

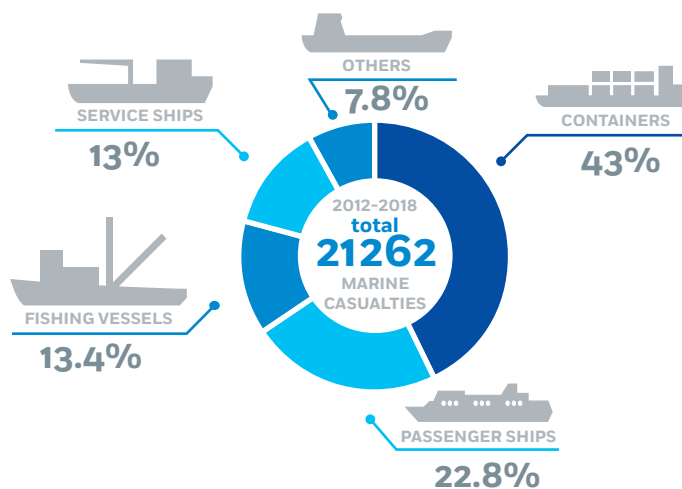
61 803	S - AIS
39 907	T - AIS
6 685	VMS
4 717	LRIT



## Ongevallen op zee

### Uitsplitsing van de cijfers

Data Source: EMSA, European Marine Casualty Information Platform (EMCIP)



Distribution of fatalities by category of person



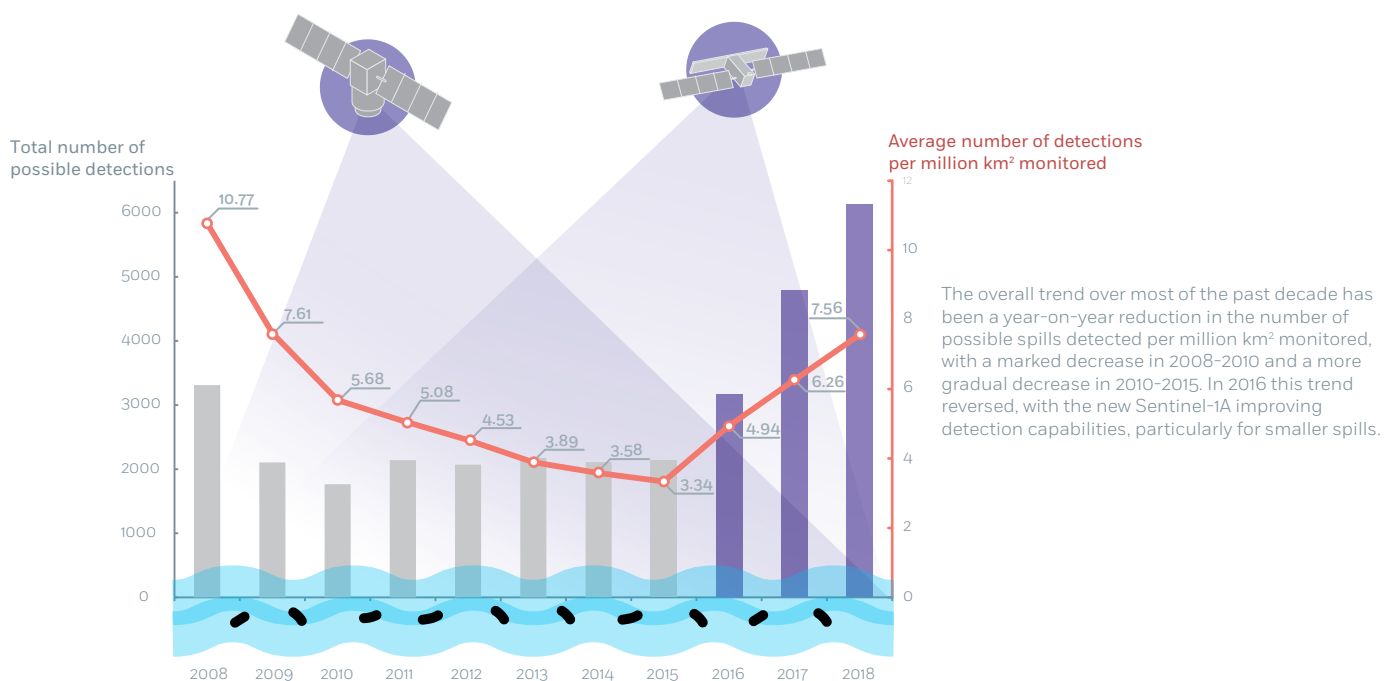
Number of marine casualties and incidents by severity



## Detectie van mogelijke lekkages

### Trends gedurende een decennium

Data source: EMSA, CleanSeaNet, oil spill and vessel detection service



## Havenstaatcontrole

### Werken aan consequente naleving

Data source: Paris MoU, Annual report "Consistent Compliance" 2018

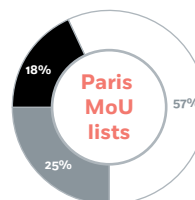
#### CONSISTENT COMPLIANCE



2018

**17 952**  
INSPECTIONS  
**9 368**  
WITH DEFICIENCIES  
**566** **24**  
DETENTIONS BANS

#### WHITE, GREY AND BLACK FLAGS



**73 listed countries**

**13** in the black list  
**18** in the grey list  
**41** in the white list  
**100%** of EU countries are in the white list

A look at the three-year trend reveals a significant drop in detentions from 3.87% in 2017 to 3.15% in 2018.

#### TOP 5 CATEGORY OF DEFICIENCIES



**13%**

Fire safety



**12.07%**

Safety of navigation



**8.17%**

Life saving appliances



**7.96%**

Labour conditions



**7.14%**

Certificates & documentation

## HOOFDSTUK 2

# VISIE, MISSIE EN WAARDEN



## RECHTSGRONDSLAG

In artikel 1 van de verordening tot oprichting van het EMSA is bepaald dat het Agentschap tot doel heeft een hoog, uniform en doeltreffend niveau van veiligheid op zee, maritieme beveiliging, preventie en bestrijding van door schepen veroorzaakte verontreiniging en bestrijding van door olie- en gasinstallaties veroorzaakte mariene verontreiniging te waarborgen en, waar nodig, bij te dragen aan de algemene efficiëntie van het maritieme verkeer en maritieme vervoer teneinde de totstandbrenging van een Europese zeevervoersruimte zonder grenzen te vergemakkelijken.

## VISIE

---

De visie van EMSA is om het kenniscentrum te zijn voor een veilige en duurzame maritieme sector in de EU.

## MISSIE

---

De missie van het EMSA is het dienen van de maritieme belangen van de EU voor een veilige, beveiligde, groene en concurrerende maritieme sector en het fungeren als een betrouwbaar en gerespecteerd referentiepunt in de maritieme sector in Europa en de rest van de wereld.

Het EMSA benut zijn unieke knowhow om zich te positioneren als een essentiële speler in de maritieme cluster in Europa en daarbuiten.

Het Agentschap werkt aan aangelegenheden en taken die verband houden met maritieme veiligheid, maritieme beveiliging, het klimaat, het milieu en de eengemaakte markt, in de eerste plaats als verlener van diensten aan de lidstaten en de Commissie, maar ook als innovatieve en betrouwbare partner en kenniscentrum voor de Europese maritieme cluster en mogelijk ook daarbuiten als referentie op internationaal niveau.

## WAARDEN

---

Kwaliteit, geloofwaardigheid, efficiëntie, doeltreffendheid, transparantie, flexibiliteit, en slim en genderevenwichtig zijn.

HOOFDSTUK 3

STRATEGISCHE PRIORITEITEN VAN HET EMSA





**Voor elk van de vijf strategische prioriteiten heeft het EMSA een aantal doelstellingen vastgesteld. Die worden hieronder, onder elke tekst, uitgelicht.**

### 3.1 DUURZAAMHEID

#### STRATEGISCHE PRIORITEIT:



**Bijdragen aan de Europese groene agenda voor het zeevervoer door versterking van de capaciteit van de EU om het mariene milieu te beschermen, de klimaatverandering te beheersen en nieuwe milieuitdagingen aan te pakken**

Het EMSA is opgericht naar aanleiding van twee grote maritieme ongevallen in de wateren van de EU die hebben geleid tot grootschalige verontreiniging van uitgestrekte oceaangebieden en duizenden kilometers kustlijn. De economische en milieukosten van die ongevallen waren enorm. Het EMSA werkt op twee fronten aan de bescherming van het milieu in en rond de zee, namelijk preventie en bestrijding van verontreiniging. Hierbij ondersteunt het waar mogelijk het EU-beleid inzake de bescherming van het mariene en kustmilieu en van de gezondheid, met inbegrip van regionale samenwerking, de circulaire economie op maritiem gebied, de VN-doelstellingen inzake duurzame ontwikkeling voor 2030 in de strijd tegen de klimaatverandering en het perspectief van Europa als een klimaatneutraal continent.

De uitvoering van de internationale en Europese wetgeving op het gebied van de preventie van verontreiniging door schepen is de eerste pijler van milieubescherming. Het EMSA zal de Commissie en de lidstaten technische bijstand blijven verlenen op dit gebied, dat in de EU betrekking heeft op havenontvangstvoorzieningen, het zwavelgehalte van brandstoffen (met inbegrip van alternatieve brandstoffen en technologieën), broeikasgasemissies, verontreiniging door schepen en de invoering van sancties voor inbreuken, scheepsrecycling, aangroeiwerende stoffen en de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen.

In de komende jaren zal het Agentschap nog meer moeten doen op het gebied van broeikasgasemissies en decarbonisatie, wat het hoogste punt op de mondiale agenda is geworden, om de EU te helpen de agenda te realiseren en haar verplichtingen na te komen.

Er zal ook meer steun van het Agentschap nodig zijn in verband met de uitvoering van de herziene wetgeving inzake havenontvangstvoorzieningen en de herziening van de richtlijn inzake verontreiniging vanaf schepen. Verdere technische bijstand kan worden overwogen op het gebied van scheepsrecycling, waarvoor het EMSA de knowhow heeft om de Commissie te ondersteunen.

Bovendien zal het Agentschap de mogelijke betrokkenheid bij nieuwe problemen zoals onderwaterlawaai, zwerfvuil op zee, NOx en deeltjes onderzoeken.

**Ondersteuning van de ontwikkeling en uitvoering van relevante EU- en internationale klimaat- en milieuwetgeving**

Het EMSA heeft expertise en ervaring opgebouwd alsmede instrumenten ontwikkeld die naar andere gebieden kunnen worden uitgebreid. Het Agentschap zou bijvoorbeeld de voor LNG ontwikkelde capaciteitsopbouwbenadering kunnen aanpassen voor andere alternatieve brandstoffen en zo meer ondersteuning kunnen bieden met betrekking tot alternatieve brandstoffen en energie-efficiëntie en ontwerp, met name in de context van het Europees Forum voor duurzame scheepvaart (ESSF).

Het EMSA zal de lidstaten blijven bijstaan bij het aanpakken van het probleem van overdracht van schadelijke aquatische organismen en ziekteverwekkers en bij het uitvoeren van het relevante internationale verdrag (ballastwaterbeheer, aangroeiwerende systemen).

Het EMSA werkt samen met de nationale autoriteiten en de scheepvaartsector aan de ontwikkeling van een algemeen aanvaarde standaardcode voor de praktijk van het bunkeren door bunkerschepen/tankers, in de context van het Europees forum voor duurzame scheepvaart (ESSF).

Wat plasticvervuiling betreft, zal het EMSA bijdragen aan de ontwikkeling van richtsnoeren om de schadelijke gevolgen van de scheepvaart tot een minimum te beperken, bijvoorbeeld door beperking van het gebruik van plastic aan boord van schepen, en aan de uitvoering van het IMO-actieplan tegen zwerfvuil op zee.

Wat instrumenten betreft, zal het Agentschap zijn ervaring met de in het kader van het project 'Emissie-inventarissen' ontwikkelde luchtemissiecalculator gebruiken om zijn potentiële rol met betrekking tot de ontwikkeling van emissiemodellen op zich te onderzoeken ter ondersteuning van beleidsopties, maar ook modellen voor andere vormen van verontreiniging, zoals onderwaterlawaai of (micro-)plastics en andere chemische verontreinigingen.

## **Intensivering van activiteiten ter voorkoming van verontreiniging door capaciteitsopbouw in de lidstaten en door de ontwikkeling van praktische richtsnoeren en instrumenten voor de bredere maritieme cluster**

---

Op internationaal niveau ondersteunt het EMSA het werk van de Commissie bij de IMO en is het steeds actiever wat betreft de beperking van de klimaatverandering. De cruciale rol van het EMSA bij het ontwerpen en beheren van Thetis-MRV, het gegevensverzamelingsstelsel ter ondersteuning van de MRV-verordening, heeft het profiel van het Agentschap als potentiële technische partner voor de ondersteuning van de ontwikkeling en uitvoering van EU- en mondiale initiatieven versterkt, zowel wat betreft de inhoud van de beperking van de klimaatverandering als de handhavingmethoden.

## **Bevordering en ondersteuning van de ontwikkeling en uitvoering van innovatieve EU- en mondiale oplossingen om de klimaatverandering tegen te gaan**

---





De andere pijler van milieubescherming is bestrijding. Het EMSA is ontworpen om de capaciteit van de lidstaten op het gebied van de bestrijding van verontreiniging te versterken en heeft instrumenten ontwikkeld die op verzoek kunnen worden ingezet, bestaande uit een netwerk van schepen voor de bestrijding van olielekages, uitrustingsdiensten, opslagplaatsen voor dispergeermiddelen en een ondersteunende dienst in geval van verontreiniging door andere gevaarlijke stoffen. Satellietbewaking en, meer recentelijk, op afstand bestuurde luchtvaartuigen (RPAS) zijn beschikbaar om potentiële of werkelijke lekages te detecteren of te monitoren en om vervuilers te identificeren. Het onderhoud van de informatie- en communicatiesystemen van SafeSeaNet en CleanSeaNet van de EU en het netwerk van autoriteiten van de lidstaten is essentieel om de bevoegde autoriteiten te kunnen ondersteunen en om relevante informatie over incidenten, schepen en hun ladingen in real time te kunnen delen en opvragen.

De instrumenten worden steeds geavanceerder in termen van bestrijdingstechnologieën en -methoden en worden dankzij voortdurende verbeteringen steeds beter in termen van mogelijkheden tot reactie op en aanpassing aan regionale omstandigheden en capaciteiten. Deze dynamiek van het voortdurend verbeteren van bestrijdingsinstrumenten moet worden voortgezet om de responscapaciteit van de EU bij ongevallen en incidenten op een hoog niveau te houden. Tegelijkertijd zal het EMSA zoeken naar manieren om het gebruik van de instrumenten te verbeteren, rekening houdend met een regionale, op behoeften gebaseerde aanpak.

## **Verdere ontwikkeling van flexibele, effectieve, innovatieve en op risico's gebaseerde bestrijdingsinstrumenten ter aanvulling van de capaciteit van de lidstaten om verontreiniging door schepen en mariene verontreiniging door olie- en gasinstallaties te ontmoedigen, op te sporen en te bestrijden**

Bovendien moet de invalshoek bij de bestrijding van verontreiniging worden verbreed in overeenstemming met de sterke groene agenda, waarbij veel verder wordt gekeken dan de gebruikelijke verdachten en individuele boosdoeners – d.w.z. oliebedrijven, chemische bedrijven, schepen en olie- en gasinstallaties – namelijk naar wat er daadwerkelijk op het spel staat: de oceanen en het klimaat. Vanuit die brede invalshoek kan een hele reeks aanvullende bedreigingen worden vastgesteld. Het EMSA zou moeten onderzoeken waar en hoe het de lidstaten kan helpen bij de aanpak daarvan, bijvoorbeeld:

- er kan behoefte zijn aan nieuwe benaderingen van oliebestrijding in het licht van nieuwe, relatief schonere brandstoffen. Het EMSA zou moeten beoordelen in welke mate bestaande bestrijdingsmechanismen geschikt zijn voor deze nieuwe brandstoffen.
- verkenning van onderwerpen die het EMSA nog niet eerder heeft onderzocht, bijvoorbeeld hoe bestrijdingsmechanismen kunnen worden aangepast voor de verwijdering van plastic uit het mariene milieu, met inbegrip van het beperken van de gevolgen van ongevallen, zoals het verlies van containers. Het Agentschap zal de mogelijkheid onderzoeken om te werken met regionale overeenkomsten, met inbegrip van regionale zeeverdragen waarin het probleem van plastic en microplastic in het mariene milieu aan de orde komt.

## **Vorbereiding van de bestrijding van nieuwe, veranderende en gediversifieerde milieu-uitdagingen**

## 3.2 VEILIGHEID

### STRATEGISCHE PRIORITEIT:



**Bijdragen aan hogere maritieme veiligheidsnormen, anticiperen op nieuwe uitdagingen en verwachtingen op het gebied van maritieme veiligheid, en op kennis gebaseerde oplossingen bieden om het aantal ongevallen en het verlies van mensenlevens op zee te helpen terugdringen.**

Maritieme veiligheid is vanaf het begin de bestaansreden van het EMSA en maritieme veiligheid blijft de kern van de activiteiten van het Agentschap. Het grote aantal wetgevingsinitiatieven van de EU die betrekking hebben op het zeevervoer in de EU vereist de tastbare aanwezigheid van een technische instantie die onafhankelijk kan controleren in welke mate de wetgeving wordt uitgevoerd en gehandhaafd. Dit is waar het EMSA vandaag de dag voor staat en dit is wat het zal blijven doen om de Commissie te ondersteunen in haar rol als 'hoedster van de Verdragen' en om de EU-lidstaten te helpen hun verplichtingen na te komen. Het Agentschap zal zijn programma van bezoeken aan lidstaten en inspecties in derde landen en bij erkende organisaties voortzetten, waarbij het rekening zal houden met nieuwe wettelijke vereisten en zijn cycli en algemene aanpak zal aanpassen om de middelen van het EMSA en de procedure van de bezoeken te optimaliseren, het effect te vergroten en de last voor de bezochte/geïnspecteerde entiteiten tot een minimum te beperken.

Het EMSA zal een sterke veiligheidscultuur in het zeevervoer in de EU bevorderen door de inzet en voortdurende verbetering te ondersteunen met verbeterde leer- en handhavinginstrumenten en -diensten. Deze instrumenten en diensten zullen voortbouwen op de ervaring en deskundigheid van het Agentschap – capaciteitsopbouw, opleiding, horizontale analyse, kosteneffectiviteitsanalyses, richtsnoeren – waarbij de door middel van bezoeken en inspecties verzamelde informatie wordt omgezet in geleerde lessen, beste en goede praktijken, kennis, en het ondersteunen van de uitwisseling van deze informatie.

Het EMSA is vandaag de dag een erkend technisch centrum voor besprekingen over veiligheid en duurzaamheid van de scheepvaart. De technische voorstellen en bijdragen in de desbetreffende fora stimuleren de discussie en de vooruitgang op weg naar een veiligere en groenere scheepvaart. Net als in het verleden bieden zijn studies de kritieke massa voor de verbetering van normen en de identificatie van duurzame oplossingen. Het Agentschap zal die functie versterken en zijn workshops moeten dienen als fora voor het bespreken van technische opties en het aandragen van op kennis gebaseerde oplossingen.

**Leidend zijn bij de expertise en ondersteuning van de ontwikkeling, implementatie en handhaving van veiligheidsnormen**





Het EMSA zal de bevoegde autoriteiten van de EU-lidstaten blijven ondersteunen bij hun verantwoordelijkheden als vlaggenstaat. Het Agentschap zal zijn vermogen tot capaciteitsopbouw verder ontwikkelen om systematische, samenhangende en op de behoeften gebaseerde opleidingsprogramma's te bieden ter ondersteuning van hun dagelijkse werkzaamheden met betrekking tot de uitvoering van de wetgeving door vlaggenstaten, onderzoek naar ongevallen, uitrusting van zeeschepen, STCW, enz.

De technische besprekingen in het kader van de IMO zullen worden voortgezet met een actieve technische bijdrage van het EMSA. Daarnaast zal verder technische bijstand worden verleend met betrekking tot de uitvoering van de relevante EU-wetgeving en internationale verdragen. De informatie die het EMSA verzamelt via bezoeken en audits vormt een waardevol instrument dat door middel van veiligheidsanalyses en horizontale analyses de besluitvorming en risicobeoordelingen op zowel nationaal als EU-niveau kan ondersteunen.

Voortbouwend op de in de loop der jaren verworven technische expertise en kennis zal het Agentschap zijn steun aan de lidstaten voor de audits in het kader van het auditprogramma van de IMO-lidstaten (IMSAS) versterken. Via EMSA's initiatief van een dynamisch overzicht van de nationale autoriteiten (DONA) zullen bovendien regelmatig statistieken worden aangeboden aan de maritieme instanties ter ondersteuning van hun dagelijkse werkzaamheden.

Moderne maritieme instanties moeten flexibeler en slagvaardiger zijn dan ooit; zij moeten ook toezicht houden op hun prestaties en op het werk van de classificatiebureaus die bevoegd zijn om namens hen te werken (EO's). Het EMSA biedt ondersteuning door middel van acties voor capaciteitsopbouw en biedt tegelijkertijd zijn expertise aan met betrekking tot kwaliteitsbeheersystemen (vlaggenstaatrichtlijn). Bovendien kunnen de ervaring, deskundigheid en informatie resulterend uit inspecties van het EMSA aan de EO's een zeer nuttig en doeltreffend instrument zijn ter aanvulling van de monitoringactiviteiten van EO's die door de lidstaten worden uitgevoerd.

## Ondersteuning van maritieme instanties bij hun inspanningen voor de uitvoering van de wetgeving in vlaggenstaten

---

Het EMSA ondersteunt ook de lidstaten in hun hoedanigheid van havenstaat alsmede de bredere gemeenschap van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs, rekening houdend met de bijdrage van geharmoniseerde handhaving aan de bestrijding van schepen die niet aan de normen voldoen en het waarborgen van een gelijk speelveld. Die ondersteuning wordt verleend in de vorm van het door het EMSA ontwikkelde en onderhouden havenstaatcontrole-informatiesysteem (Thetis) en de diverse opleidings- en ondersteuningsinstrumenten (bv. RuleCheck), waaronder elektronische leermiddelen die het EMSA voor de havenstaatcontrole-inspecteurs van de lidstaten heeft ontwikkeld.

De hoge normen van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs wekken de belangstelling van andere havenstaatcontroleregimes uit de hele wereld. Gelet op de rol van het EMSA bij het verlenen van steun aan het Memorandum van Overeenstemming van Parijs is er potentieel om instrumenten verder te ontwikkelen en EU-oplossingen op dit gebied te exporteren.

## Ondersteuning van maritieme instanties in hun rol als havenstaatcontroleur en bevordering van een geharmoniseerde havenstaatcontroleaanpak wereldwijd

---



De omgeving waarin we leven verandert snel, en zeevervoer is daarop geen uitzondering. Op basis van de sterktes en capaciteiten die in de loop van de tijd zijn ontwikkeld, is het EMSA goed gepositioneerd om nieuwe veiligheidsuitdagingen aan boord van ultragrote container- en passagiersschepen en vissersvaartuigen te onderzoeken en aan te pakken.

Uit recente ongevallen is gebleken dat het veiligheidsniveau van bepaalde categorieën schepen opnieuw moet worden bekeken en geëvalueerd, met name in noodsituaties. Het Agentschap zal een bijdrage leveren door middel van zijn technische werkzaamheden op het gebied van de analyse van veiligheidsnormen, de lering die is getrokken uit ongevallen en de ontwikkelingen bij de IMO, met als doel het ontwerp en de prestaties van deze schepen veiliger te maken. Het Agentschap bevindt zich in de beste positie om een forum te bieden voor technische besprekingen met de deskundigen van de lidstaten over kwesties als brandveiligheid, branden in containers, veiligheidskwesties in verband met nieuwe soorten brandstof, evacuatie, besturing en wendbaarheid.

## **Intensivering van de werkzaamheden aan schepen waarvoor het risico op en de gevolgen van ongevallen potentieel groter zijn**

---

Bijdragen aan hogere maritieme normen betekent ook actief deelnemen aan de verbetering van de veiligheid van schepen die buiten relevante internationale verdragen vallen (bv. pleziervaartuigen, vissersvaartuigen).

Het Agentschap zal de huidige 'hiaten' in de internationale verdragen en EU-wetgeving bekijken en zal de technische besprekingen faciliteren door bijvoorbeeld technische ondersteuning te bieden met betrekking tot de follow-up van het Refit-programma, met name met betrekking tot passagiersschepen met een lengte van minder dan 24 meter, schepen die van andere materialen dan staal of gelijkwaardige materialen zijn gebouwd en passagierszeilschepen.

Het EMSA zou met de deskundigen van de lidstaten kunnen samenwerken en opties kunnen bekijken door een technisch platform te bieden voor discussie over de kwestie van pleziervaartuigen. Het Agentschap zou ook kunnen kijken naar normen en operationele aspecten voor vissersvaartuigen en een forum kunnen bieden voor technische besprekingen en de uitwisseling van informatie over nationale normen. Er zouden risicogebieden kunnen worden vastgesteld voor verdere maatregelen.

## **Verdere werkzaamheden op het gebied van veiligheidsnormen voor schepen die niet onder relevante internationale verdragen vallen**

---





Autonome schepen en systemen brengen nieuwe uitdagingen met zich mee op het gebied van veiligheidsnormen, uitrusting van zeeschepen, het menselijke element, risicobeheer, navigatieveiligheid in een hybride omgeving en opsporings- en reddingsoperaties. Op EU-niveau moet het EMSA het platform worden voor technische gestructureerde besprekingen, waarbij overheden, bedrijven en de academische wereld worden samengebracht. Op internationaal niveau zal het EMSA de Commissie bijstaan bij de werkzaamheden die op het niveau van de IMO zijn gestart met betrekking tot autonome schepen (Maritime Autonomous Surface Ships, MASS) door specifieke acties voor te stellen die in overeenstemming zijn met de belangen van de EU.

## **Uitgroeien tot de technische facilitator van autonome schepen**

---

Mensen zijn essentieel voor de veilige bemanning en besturing van een schip. Mensen zijn ook essentieel voor de ecologisch duurzame bemanning en besturing van een schip. In feite hangt de kwaliteit van de scheepvaart in alle opzichten sterk af van de kwaliteit en het welzijn van zeevarenden en dus van essentiële factoren die van invloed zijn op hun loopbaan, alsmede van het genderevenwicht in de sector: de motivatie om zeevarende te worden, de beschikbare opleidingen en trainingen en de leef- en werkomstandigheden. De inspanningen om de kwaliteit van alle aspecten van de scheepvaart te verbeteren, zullen op elk van deze factoren moeten inspelen.

Het STCW-verdrag is een essentieel onderdeel van de maritieme veiligheid en de steun van het Agentschap aan de Commissie en de lidstaten bij de uitvoering ervan is een kerntaak. Het EMSA zal een effectief en efficiënt programma van inspecties van de opleidings- en certificeringssystemen van derde landen ontwikkelen ter ondersteuning van de verbeteringen die door de herziene EU-wetgeving in het EU-systeem van erkenning zijn aangebracht. Het EMSA zal ook technische bijstand verlenen bij de komende herziening van het STCW-verdrag. Het STCW-IS (informatiesysteem) zal worden verbeterd, waarbij ook zal worden gekeken naar mogelijkheden om nationale bevoegde autoriteiten beter te ondersteunen met betrekking tot bevoegdheidsbewijzen en officiële verklaringen.

Als we kijken naar waar het Agentschap waarde kan toevoegen, zou de met het STCW-verdrag opgedane ervaring kunnen worden gebruikt ter ondersteuning van de uitvoering van het Maritiem Arbeidsverdrag en andere relevante ILO-instrumenten op het gebied van uitvoering, handhaving en instrumenten, waardoor de werk- en leefomstandigheden van zeevarenden worden verbeterd.

Er zou ook aandacht kunnen worden besteed aan het aspect 'maatschappelijke verantwoordelijkheid' in de scheepvaart en aan mogelijke manieren om de motivatie te vergroten in een beroep dat onder meer door technologische ontwikkelingen snel verandert voor het personeel aan boord én aan wal. Alle belanghebbenden moeten zich blijven inzetten voor deze kwesties.

## **Versterking van de rol met betrekking tot de menselijke component van de scheepvaart**

---

## 3.3 BEVEILIGING

### STRATEGISCHE PRIORITEIT



#### Versterking van de maritieme beveiliging in Europa en wereldwijd waar een Europees belang bestaat

Het EMSA draagt actief bij aan de uitvoering van de EU-strategie voor maritieme beveiliging. De rol van het Agentschap bij het helpen beoordelen en verifiëren van de uitvoering van EU-wetgeving inzake maritieme beveiliging is in de loop der jaren groter geworden, in overeenstemming met de vraag naar steun aan de Commissie en de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA, die naar verwachting zal blijven toenemen als gevolg van de toenemende prioritering op EU-niveau. Deze technische bijstand met betrekking tot de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten, in overeenstemming met de internationale code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (ISPS), zal daarom worden uitgebreid.

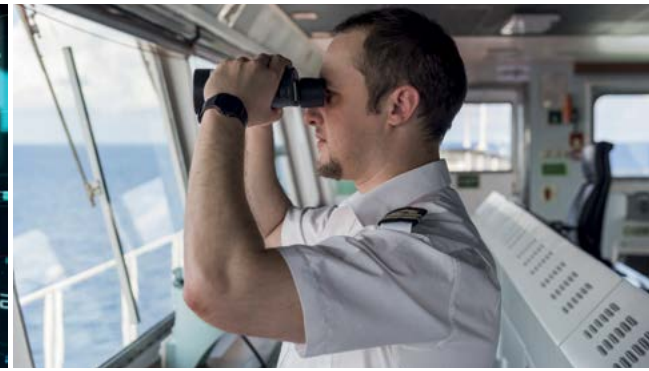
#### Ondersteuning van de correcte uitvoering van EU-wetgeving en internationale wetgeving inzake maritieme beveiliging

De verkeersmonitoring- en satellietdetectiesystemen van het EMSA, die oorspronkelijk zijn ontworpen voor maritieme veiligheid en de bestrijding van verontreiniging, bieden nu een geïntegreerd maritiem beeld in realtime aan diverse actoren in de maritieme sector van de EU die verschillende functies vervullen met betrekking tot het voorkomen van illegale handelingen (EUNAVFOR voor piraterij, Europees Bureau voor visserijcontrole (EFCA) en nationale visserijcontrolecentra voor de visserij, Maritiem Analyse- en Operatiecentrum op het gebied van verdovende middelen (MAOC-N) voor drugshandel, Europol en nationale politie- en kustwachtautoriteiten, Frontex en nationale douaneautoriteiten). De bewakingscapaciteit van het Agentschap heeft het potentieel om de beveiliging wereldwijd te ondersteunen. Het EMSA moet met name nagaan hoe de handelsvloot van de EU wereldwijd verder kan worden beschermd tegen piraterij en gewapende overvallen door het bereik en de reikwijdte van zijn geïntegreerde maritieme diensten (IMS) uit te breiden.

Er zouden andere diensten kunnen worden opgezet om de handelsvloot van de EU te waarschuwen voor inbreuken op de beveiliging ter ondersteuning van een rol van de EU in de wereldwijde realtime monitoring van piraterijgerelateerde en andere beveiligingsincidenten en -aanvallen op wereldschaal. Mogelijke opties zijn de uitbreiding van het geografische bereik, zoals tot de Golf van Guinee, en het type geïntegreerde maritieme diensten en andere informatie-instrumenten, ook met behulp van Copernicus, naar het voorbeeld van de dienstverlening van het Agentschap aan EUNAVFOR.

#### Aanbod van verdere informatiediensten om de handelsvloot van de EU wereldwijd te beschermen





Cyberbeveiliging is al een belangrijk element voor het veilige gebruik van een schip naast 'traditionele' veiligheidsfactoren zoals het menselijke element, veiligheidsnormen en veiligheidsbeheer. Het EMSA moet helpen bij de uitwisseling van op kennis gebaseerde praktijken, bewustmaking en de capaciteitsopbouw om dit risico in de maritieme context aan te pakken, in overeenstemming met lopende initiatieven bij de IMO (IMO-richtsnoeren) en in samenwerking met het Agentschap van de Europese Unie voor netwerk- en informatiebeveiliging (Enisa) en met andere vervoersagentschappen en mogelijk ook met de industrie.

## **Bieden van een platform voor de uitwisseling van beste praktijken en zorgen voor sectoroverschrijdende samenwerking op het gebied van cyberbeveiliging voor de maritieme cluster**

Cyberbeveiliging is duidelijk ook een punt van zorg op het niveau van de systemen en activiteiten van het EMSA. Op het niveau van het Agentschap moeten passende maatregelen worden genomen ter bescherming van de maritieme toepassingen en andere informatiestromen en diensten van het EMSA, zoals de missies met op afstand bestuurd luchtvaartuigen (RPAS). De cyberbeveiligingsmaatregelen moeten worden gehandhaafd en in het geval van netwerken zoals SafeSeaNet moeten ook de aangesloten lidstaten soortgelijke beveiligingsmaatregelen nemen. Tegelijkertijd moet het EMSA de lidstaten bijstaan bij het waarborgen van adequate beveiligingsmaatregelen met betrekking tot gemeenschappelijke netwerken

## **Ontwikkeling van robuuste oplossingen om zijn maritieme toepassingen en informatiediensten te beschermen**

Het Agentschap speelt al geruime tijd een rol in het kader van het actieplan voor de EU-strategie voor maritieme beveiliging. Gezien de taken van het Agentschap met betrekking tot de Europese samenwerking op het gebied van kustwachttaken, de reactie op de migratie- en beveiligingscrisis, de overgangsfase van CISE (de gemeenschappelijke gegevensuitwisselingsstructuur voor het maritieme gebied van de EU) en voortbouwend op die taken, zullen er meer mogelijkheden zijn om de toegevoegde waarde van het EMSA aan te tonen en de bestaande instrumenten te gebruiken teneinde een nog bredere gemeenschap te ondersteunen.

## **Vergroten van de betrokkenheid als technische en operationele partner in het kader van de EU-strategie voor maritieme beveiliging**

## 3.4 VEREENVOUDIGING

### STRATEGISCHE PRIORITEIT



**Faciliteren van de vereenvoudiging van de EU-scheepvaart door EU-brede digitale maritieme oplossingen te ondersteunen**

Een van de factoren die van invloed zijn op de efficiëntie van het zeeverkeer en -vervoer, zijn de administratieve vereisten waaraan schepen die goederen en personen vervoeren in elke aanloophaven moeten voldoen. Door te zorgen voor een geharmoniseerde rapportage en door reeds gerapporteerde informatie te hergebruiken en naar de volgende aanloophaven te sturen, kunnen reizen sneller en naadloos verlopen. Het Agentschap moet open-datatoepassingen ontwikkelen ten behoeve van de maritieme cluster.

Het EMSA zal de Commissie en de lidstaten bijstaan om de uitvoering van de verordening tot instelling van een Europees maritiem éénloketsysteem (EMSW) te vergemakkelijken en om de vereenvoudiging, harmonisatie en rationalisatie van de meldingsformaliteiten te bevorderen. Het EMSA zal doorgaan met het implementeren en versterken van de nodige functies in SafeSeaNet, het EU-systeem voor monitoring en uitwisseling van informatie over het zeeverkeer.

Er moet aandacht worden besteed aan de interoperabiliteit tussen de verschillende rapportage- en datatransmissiesystemen op nationaal en EU-niveau, alsook tussen het bedrijfsleven en overheden. Het EMSA zal ondersteuning bieden in het kader van het Europees maritiem éénloketsysteem.

### **Ondersteuning van de verdere vereenvoudiging, harmonisatie en rationalisatie van meldingsformaliteiten**

---

Het EMSA moet de overgang van de maritieme sector van de EU naar een papierloze omgeving ondersteunen. Thetis zal worden verbeterd om relevante datasets/e-certificaten, met inbegrip van STCW-certificaten, beschikbaar te stellen en bijgevolg het werk van de lidstaten in hun hoedanigheid van vlaggenstaat en havenstaat te vergemakkelijken. Met name het werk van de havenstaatcontrole-inspecteurs aan boord zou kunnen worden toegespitst op wat echt moet worden geverifieerd, waarbij alle controles van documenten vooraf worden uitgevoerd via het vertrouwde platform van Thetis. Er zal ook worden gedacht aan een forum dat de verschillende belanghebbenden regelmatig de gelegenheid biedt om beste praktijken en geleerde lessen uit te wisselen.

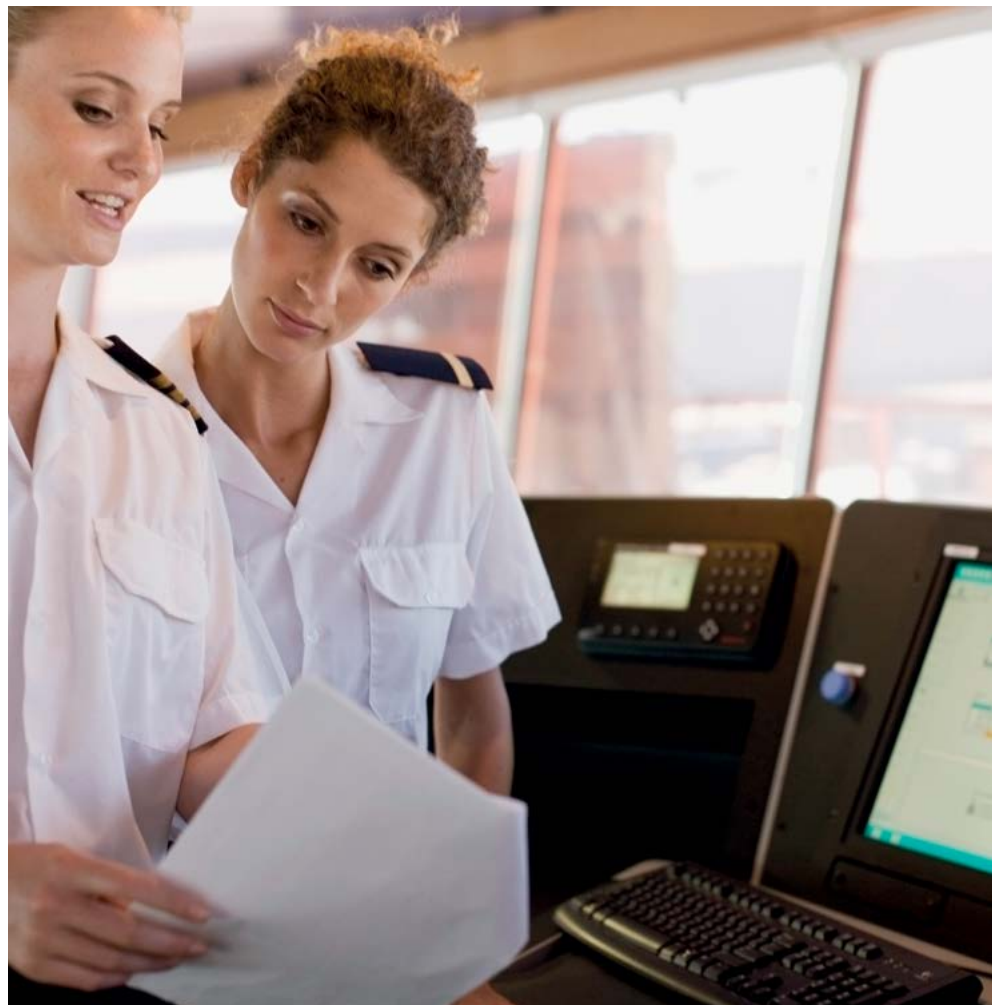
### **Ondersteuning van de overgang van de maritieme sector van de EU naar een papierloze omgeving, met inbegrip van e-certificaten**

---

Om tot een éénloketsysteem te komen, moet het digitaliserings- en integratieproces verder gaan dan de meldingsformaliteiten voor schepen en het hergebruik en 'horizontaal' doorsturen van informatie tussen havens of tussen schepen en havens. In de toekomst moet het mogelijk zijn om ook 'verticaal' door te dringen tot de aaneengesloten processen, met name de haven- en scheepslogistiek, en geselecteerde informatie te hergebruiken en door te sturen om die processen te vergemakkelijken.

Op langere termijn zal het EMSA een belangrijke rol moeten spelen om de optimalisering van havendiensten te vergemakkelijken teneinde de efficiëntie te verhogen en de milieueffecten van de scheepvaart te verminderen. Op basis van informatie over de positie van schepen waarover het EMSA beschikt, kan met nieuwe (cloud)instrumenten (voor machinaal leren) meer informatie op maat worden gegenereerd over gemiddelde wachttijden voordat het aanlopen van een haven mogelijk is (bijvoorbeeld op aanlegplaatsen) en betere voorspellingen van doorlooptijden van schepen in de haven en van aankomsttijden. Dat zal de efficiëntie van de logistiek ten goede komen.

### **Vergemakkelijking van de algemene efficiëntieverbeteringen van de scheepvaart in Europa waar mogelijk**



## 3.5 BEWAKING

### STRATEGISCHE PRIORITEIT



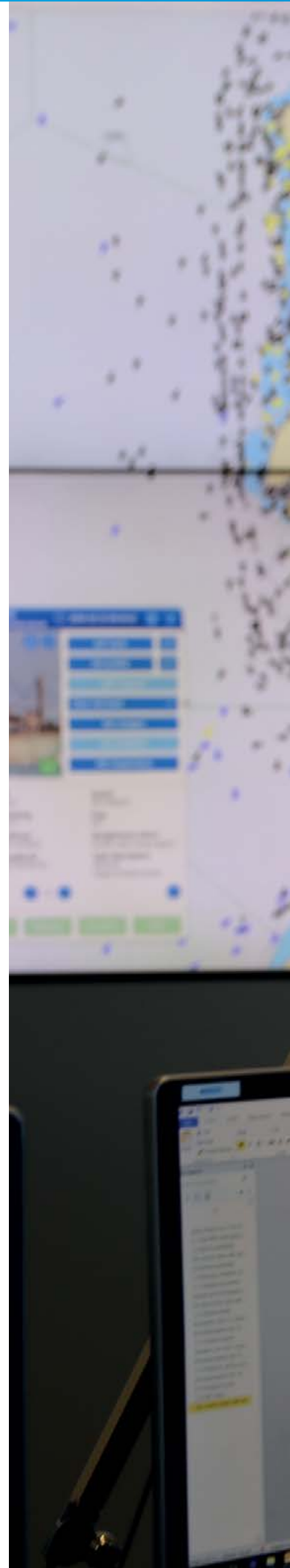
#### Versterking van de rol van het EMSA als het belangrijkste informatiebeheercentrum voor maritiem toezicht

Het EMSA is de 'ogen van de EU op de zee' geworden doordat het het oorspronkelijke concept van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart effectief implementeert om de veiligheid en efficiëntie van het zeeverkeer te verbeteren, beter te kunnen reageren op incidenten, ongevallen en potentieel gevaarlijke situaties op zee en bij te dragen aan een betere preventie en opsporing van verontreiniging door schepen – en de steun aan de kuststaten naar een hoger niveau te tillen. Voortbouwend op zijn investeringen in hardware, software en kennis die in de loop der jaren zijn gedaan, is het EMSA nu in staat om veel verschillende datasensoren en -diensten aan elkaar te koppelen en een maritiem beeld te leveren dat zowel rijk als geïntegreerd is. Een belangrijke aanvulling hierop is de maritieme bewakingsdienst van Copernicus, die de gebruikersbasis van het EMSA heeft helpen uitbreiden en de komende jaren een hoeksteen van de bewakingsinformatie blijft. De recentste toevoeging aan de bewakingsportefeuille zijn de RPAS-gegevens, die nu een veel completere bewaking op open zee mogelijk maken.

Met zijn geïntegreerde maritieme diensten is het Agentschap momenteel de belangrijkste leverancier van het maritieme beeld in Europa en bedient het een potentieel oneindig aantal maritieme actoren en andere entiteiten, zoals veiligheids- en rechtshandavingsinstanties of andere EU-agentschappen. Een deel van deze informatie is niet openbaar, maar een ander deel ervan zou aan het grote publiek kunnen worden verstrekt.

SafeSeaNet, de naam die aan het oorspronkelijke concept werd gegeven, blijft de hoeksteen van informatie over het zeeverkeer in de EU ter ondersteuning van de veiligheid en efficiëntie ervan. Het systeem zal verder worden verbeterd om tegemoet te komen aan de behoeften van de gebruikers en gelijke tred te houden met de technologische ontwikkelingen.

#### **Verdere verbetering van de functionaliteit en efficiëntie van het monitoring- en informatiesysteem voor het zeeverkeer in de EU**



Wat betreft nieuwe technologieën die de bewakingscapaciteit van de EU kunnen vergroten, is het EMSA begonnen met het beoordelen van de bruikbaarheid van het VDE-systeem (VHF-gegevensuitwisseling, VHF Data Exchange) voor de communicatie tussen schip en wal. Satellietcommunicatie zal wereldwijde dekking bieden. Deze vrijwillige front-end satellietcommunicatie kan ook worden gebruikt voor opsporings- en reddingscommunicatie, uitwisseling van reisplannen, actuele informatie over het weer en de ijstoestand enz.

Op verschillende gebieden volgt het Agentschap de nieuwste technologische ontwikkelingen van preoperationele aard die van belang kunnen zijn voor lidstaten en/of de Commissie. Voor het maritieme beeld kijkt het Agentschap bijvoorbeeld naar nieuwe satellietconstellaties en nieuwe sensoren om gegevens en nieuwe scheepsinformatiebronnen (bijvoorbeeld radarsignatuurdetectie, pseudosatellieten op grote hoogte enz.) toe te voegen. Deze activiteit is belangrijk om voorop te blijven lopen teneinde de lidstaten nieuwe diensten aan te bieden die anders niet op nationaal niveau beschikbaar zouden zijn.

### **Monitoren van de opkomst van veelbelovende technologieën en deze operationeel maken voor nieuwe diensten voor lidstaten en de Commissie**

Om meer te halen uit de informatie die het Agentschap de afgelopen 15 jaar heeft verzameld, zou de analyse van de gegevens met behulp van machinaal leren en artificiële intelligentie (AI) verder kunnen worden ontwikkeld om de lidstaten te helpen bij een breed scala aan taken, variërend van scheepsstatistieken tot milieu- en veiligheidshotspots in hun wateren, het voorspellen van de positie van schepen, nu of in de nabije toekomst, het verbeteren van de filtering van schepen die van belang zijn, automatische gedragsmonitoring enz. De ontwikkeling en werking van die nieuwe functionaliteiten moeten in nauwe samenwerking met de gebruikers in de lidstaten worden geformuleerd en verfijnd.

### **Ontwikkeling van toepassingen op het gebied van machinaal leren en artificiële intelligentie om de risicobeoordeling, de voorspelbaarheid van de positie van schepen, de statistieken en de innovatie te verbeteren**

Gebruikmakend van de ervaring van het EMSA op het gebied van bewaking, d.w.z. het verzamelen, verwerken, aan elkaar koppelen, integreren, transformeren en leveren van een maritiem beeld op maat, ondersteunt het Agentschap nu de ontwikkeling van CISE, de gemeenschappelijke gegevensuitwisselingsstructuur, waardoor het potentieel om het situationeel bewustzijn van meerdere (niet-maritieme) entiteiten te vergroten, wordt versterkt. Het Agentschap zal daardoor zijn rol en profiel in de bewakingssector versterken en het maritieme beeld mogelijk verder verrijken wanneer CISE in de operationele fase komt.

### **Gebruikmaken van bewakingsexpertise om verder samen te werken met de bredere EU-bewakingsgemeenschap ten behoeve van de maritieme diensten en meer waarde toe te voegen voor de EU**

Opsporings- en reddingsdiensten zijn een belangrijk onderdeel van de oorspronkelijke doelstellingen van SafeSeaNet: het verbeteren van de respons op “incidenten, ongevallen en potentieel gevaarlijke situaties op zee, met inbegrip van opsporings- en reddingsactiviteiten”. Het EMSA zou hieraan kunnen bijdragen door het verbeteren van informatiehulpmiddelen op maat en het opbouwen van capaciteit door middel van training en oefeningen.

Het Agentschap biedt de functie Sarsurpic (Search and Rescue Surface Picture) aan voor wie gebruikmaakt van geïntegreerde maritieme diensten. In overleg met de gebruikers kan het Agentschap onderzoeken of er andere functionaliteiten kunnen worden aangeboden om te helpen bij opsporings- en reddingsacties. Bovendien zou een operationele procedure kunnen worden ontwikkeld om de RPAS-diensten van het EMSA beter te benutten voor opsporings- en reddingsmissies van de lidstaten. Het Agentschap zal ook streven naar een snellere en grotere beschikbaarheid van satellietopdrachten ter ondersteuning van nationale opsporings- en reddingsverzoeken (noodverzoeken).

Het agentschap zou ook kunnen bijdragen met training, begeleiding en simulatieoefeningen waarbij technische deskundigen uit de lidstaten worden bijeengebracht om te bepalen hoe het agentschap de nationale planning, samenwerking en operaties op het gebied van opsporing en redding het best kan ondersteunen.

## Ondersteuning van de opsporings- en reddingsinspanningen van de lidstaten

---

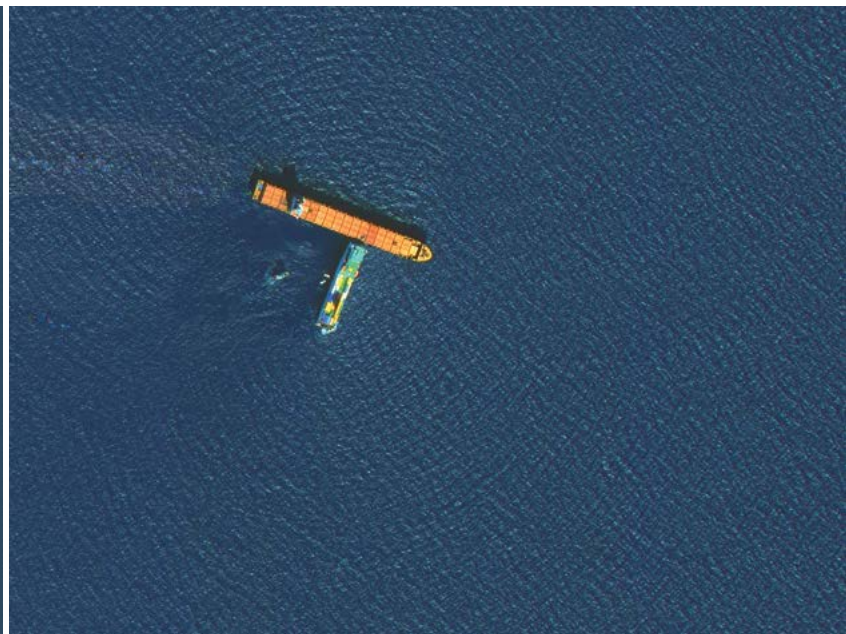
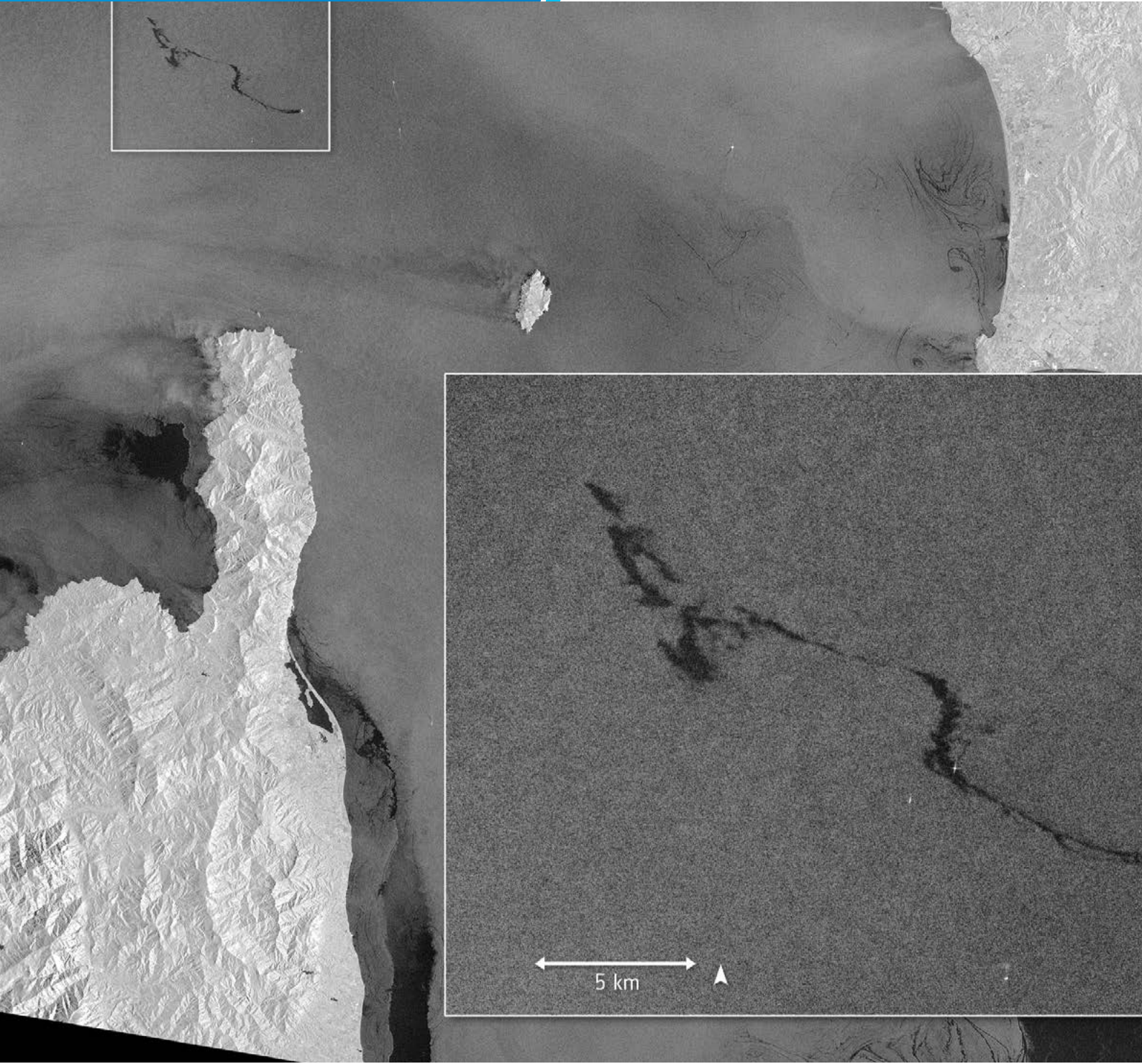
Uit cijfers blijkt dat steeds meer gebruikers van maritieme toepassingen van het EMSA geïnteresseerd zijn in scheepspositiegegevens. Oude en actuele scheepspositiegegevens zijn steeds vaker beschikbaar. Gebruikers willen toegang krijgen tot realtime gegevens met instrumenten die helpen om deze gegevens te beheren en te analyseren. Het Agentschap zou naar de cloud kunnen verhuizen om het niveau van de diensten hoog te houden en de groei van het aantal gebruikers, data en diensten verder op te vangen. De technologieën die momenteel worden gebruikt, bereiken hun limiet.

De beschikbaarheid van clouddiensten zou het gemakkelijker maken om uit te breiden en volumestijgingen of de groei van het aantal functies op te vangen. Dit is een voorwaarde voordat het Agentschap een nieuwe generatie diensten kan aanbieden, waaronder mogelijk diensten tussen bedrijven en overheidsinstanties, e-certificaten, machinaal leren en artificiële intelligentie, zoals ontwikkeld in het kader van andere punten van deze strategie.

## Verplaatsing van het maritieme beeld van de EU naar de cloud en onderzoek naar de toegevoegde waarde van andere clouddiensten

---





HOOFDSTUK 4

**AANPAK EN IDENTITEIT VAN HET EMSA**





## 4.1 ROLLEN EN RELATIES IN DE SECTOR

Vanuit een horizontaal perspectief moet het EMSA, voor elk van de vijf strategische prioriteiten, zijn interacties met belanghebbenden en zijn profiel in de maritieme sector zodanig vormgeven dat het de in het vorige punt geschetste strategische prioriteiten ondersteunt en zijn opdracht beter kan vervullen. Om dat te bereiken, zijn vier horizontale strategische rollen vastgesteld, samen met de bijbehorende horizontale strategische doelstellingen.

De kerntaak van het EMSA is het bijstaan van de lidstaten en de Commissie bij de uitvoering van het EU-beleid. Als dienstverlener voor deze twee belangrijke belanghebbenden zal het EMSA trachten deze bijstand te versterken met vernieuwde en geconsolideerde diensten op basis van 15 jaar ervaring van het Agentschap. Het EMSA werkt ook samen met een aantal andere belanghebbenden als een betrouwbare partner voor verschillende EU-entiteiten en in de bredere Europese maritieme cluster. Op extern vlak heeft het Agentschap het potentieel om EU-oplossingen te exporteren en zou het zich verder kunnen ontwikkelen als internationale referentie, ter ondersteuning van de doelstellingen en belangen van de EU. Tot slot is er knowhow, die ten grondslag ligt aan alle (inter)acties. Het EMSA moet sterk op kennis, technologie en innovatie gebaseerd zijn.

### HET EMSA ALS DIENSTVERLENER



#### Wetgeving en handhaving

De technische bijstand die het EMSA aan de Commissie verleent, is van essentieel belang en een van zijn belangrijkste taken bij de oprichting van het Agentschap in 2002. In zijn meer dan 15-jarige bestaan heeft het EMSA een uitgebreide ervaring en expertise opgebouwd in zijn vakgebieden. Het Agentschap zal zich meer inspannen om de Commissie met zijn kennis optimaal te ondersteunen bij de voorbereidende werkzaamheden voor de actualisering en ontwikkeling van wetgeving, met inbegrip van uitvoeringsmaatregelen. Een van de essentiële informatiebronnen moeten de bezoekcycli in de vorm van horizontale analyses zijn. Zoals vermeld in punt 3.2 kan het EMSA een uniek platform voor technische besprekingen bieden en het wederzijds begrip en de convergentie van standpunten tussen de lidstaten bevorderen. Zo kan het Agentschap de Commissie ondersteunen bij het initiëren van EU-wetgeving en bij het waarborgen van de EU-coördinatie met betrekking tot de ontwikkeling van internationaal beleid en internationale wetgeving.

**Consolidatie van de steun van het EMSA aan de Commissie voor de ontwikkeling van EU- en internationale rechtshandelingen en voor de beoordeling van de uitvoering ervan**

## Leren

Leren en professionele ontwikkeling zijn van het grootste belang om de bijscholing en competenties van deskundigen van de lidstaten en de actoren in het veld te ondersteunen. Seminars, workshops, webinars en informatiedagen, alsmede online activiteiten en instrumenten zouden gericht zijn op het ondersteunen van professionele ontwikkeling en kwalificatietrajecten, door gebruik te maken van de unieke expertise en kennis die in het Agentschap aanwezig zijn. Het Agentschap zal een modulaire aanpak van opleiding en professionele ontwikkeling ontwikkelen, waarbij het de bevoegde autoriteiten ondersteunt en rekening houdt met andere EU-ontwikkelingen zoals het sectorale kwalificatiekader, voor de opleiding van vlaggenstaatinspecteurs, havenstaatcontrolefunctionarissen, milieubeschermingsfunctionarissen, opsporings- en reddingspersoneel, VTMIS-personeel en dergelijke.

Nieuwe technologieën zullen dit nieuwe concept ondersteunen door gebruik te maken van afstandsonderwijs en virtual reality, waardoor ze de behoeften van de lidstaten op het gebied van opleiding en capaciteitsopbouw ondersteunen.

## Uitbreiding en formalisering van opleidingsprogramma's van het EMSA

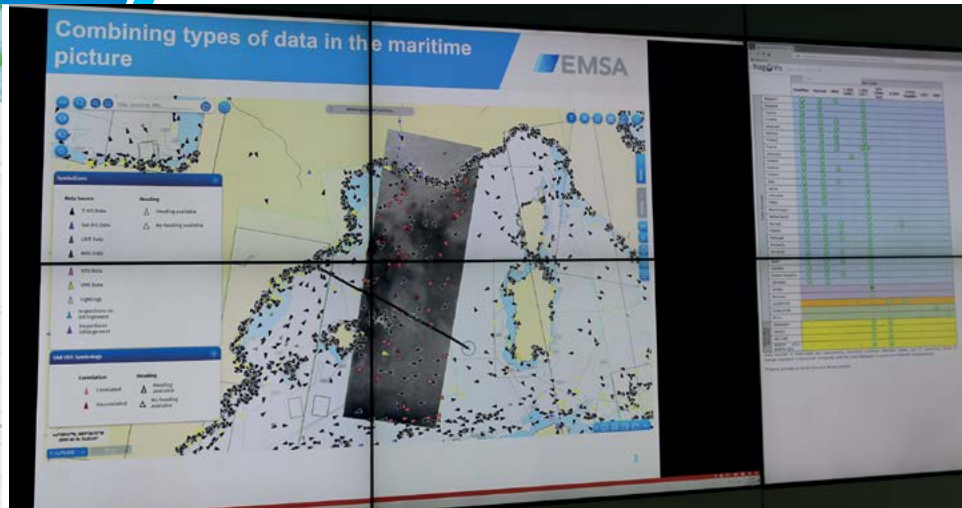
---



Opleiding over de voorbereiding van IMSAS (auditprogramma van de IMO-lidstaten), 20 november 2019



Opleiding in kerncompetenties op het gebied van ongevallenonderzoek, 27 juni 2019



## Van gegevens naar informatie en van informatie naar kennis

Evolueren van gegevensbeheer naar informatiebeheer, ontwikkelen van nieuwe instrumenten om gegevens te analyseren. Het Agentschap verzamelt een aantal uitgebreide datasets op verschillende maritieme gebieden. Met nieuwe instrumenten, deels gebaseerd op machinaal leren, is het mogelijk om meer informatie en afgeleide diensten uit de bestaande gegevens te extraheren ten behoeve van de lidstaten en de Commissie.

Gegevens die voortvloeien uit ongevallenonderzoek door het Europees Informatieplatform voor scheepvaartongevallen (EMCIP) en andere beschikbare bronnen zullen worden gebruikt ter ondersteuning van veiligheidsanalyses en ter identificatie van risicogebieden, alsmede van beleids- en wetgevingsontwikkelingen.

Er moet naar worden gestreefd om bestaande gegevens op een meer interactieve en geïntegreerde manier te beheren en te analyseren ten behoeve van de belanghebbenden van het EMSA. Zo kan bijvoorbeeld worden overwogen om alle beschikbare gegevens te analyseren en samen te voegen tot informatie over een schip die toegankelijk is door in één enkele omgeving op de afbeelding van het schip op een scherm te klikken.

Identificatie van trends, risico's, geleerde lessen en verbeteringen op het gebied van uitvoering/wetgeving. Een bescheiden stap zijn bijvoorbeeld de verkeersdichtheidskaarten en de instrumenten voor automatische gedragsmonitoring. Samen met de lidstaten en de Commissie kan er meer worden ontwikkeld. Net als de identificatie van maritieme veiligheidshotspots in de Europese wateren kan dit ook worden gedaan voor opzettelijke lozingen op zee, trends in bepaalde soorten maritiem verkeer, detectie van verkeerspatronen of gedragingen op zee, 'geketende automatische gedragsmonitoring' om welbepaalde schepen te filteren, en aangepaste waarschuwingen om het werk van de kustwachtautoriteiten te vereenvoudigen.

Bovendien zal het Agentschap via het nieuwe portaal DONA (dynamisch overzicht van nationale autoriteiten) regelmatig statistieken en trends kunnen verstrekken die gericht zijn op de behoeften van de lidstaten, ter ondersteuning van de lidstaten in hun hoedanigheid van vlaggen-, haven- en kuststaten.

**Uitbreiding van informatiediensten om gegevens te analyseren en trends en risico's te identificeren ter ondersteuning van veiligheid, beveiliging en duurzaamheid**

## EMSA ALS BETROUWBARE PARTNER



### Samenwerking tussen agentschappen op het gebied van kustwachttaken

Benutting van de maritieme kennis, de maritieme expertise en het maritieme beeld van het EMSA bij de ontwikkeling van kustwachtsamenwerking. Het EMSA zal zijn rol als de pijler voor maritieme veiligheid, maritieme beveiliging en maritiem milieu versterken in het kader van de samenwerking tussen agentschappen op het gebied van kustwachttaken. Terwijl de drie agentschappen steeds meer sectoroverschrijdende initiatieven ontwikkelen, zal het EMSA samen met het Europees Grens- en kustwachtagentschap (Frontex) en het Europees Bureau voor visserijcontrole (EFCA) de nauwe samenwerking tussen de relevante nationale autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de kustwachttaken blijven bevorderen. Producten en diensten variërend van informatie-uitwisseling tot bewakingscapaciteit en van risicoanalyse tot capaciteitsopbouw zullen een bredere gemeenschap dienen. Het Agentschap moet zijn klantenportefeuille uitbreiden door meer en nieuwe autoriteiten in de EU en daarbuiten te bedienen (bijvoorbeeld door het concept 'kustwachttaken' uit te breiden tot nabuurschapslanden).

### Actieve samenwerking met het Europees Grens- en kustwachtagentschap en het Europees Bureau voor visserijcontrole om de Europese samenwerking op het gebied van kustwachttaken te versterken



Jaarlijks evenement van de Europese kustwacht, 15-17 april 2019 – Polen

## Industrie

Volgen van de nieuwste door de industrie ontwikkelde preoperationele technologieën en het waar relevant omzetten ervan naar diensten voor de lidstaten. Dit is succesvol gebleken met het automatisch identificatiesysteem per satelliet (satelliet-AIS) en er liggen nieuwe mogelijkheden in het verschiet (bijvoorbeeld VHF Data Exchange System, VDES). Waar mogelijk en relevant, net als wat al is gedaan met de module 'bewustmaking van maritieme cyberveiligheid', zouden sommige modules van het e-learningplatform aan het grote publiek en de verschillende belanghebbenden kunnen worden aangeboden.

**Actief samenwerken met het bedrijfsleven om kennisoverdracht te genereren en niet-commercieel technisch maritiem advies te geven**

## Door projecten gefinancierde acties

Het EMSA werkt via een reeks acties samen met een toenemend aantal actoren in het maritieme landschap van de EU. Veel van die acties zijn zogenaamde 'door projecten gefinancierde acties' die tot stand komen via overeenkomsten met andere EU-agentschappen of de Commissie en afzonderlijke regelingen inzake middelen. Die acties bouwen meestal voort op de bestaande knowhow, instrumenten en diensten van het Agentschap om waarde toe te voegen voor andere relevante EU-entiteiten en -gemeenschappen en vormen mogelijk een aanvulling op of een verrijking van wat het Agentschap zijn voornaamste belanghebbenden te bieden heeft, bijvoorbeeld rechtstreeks met aanvullende gegevensbronnen of indirect door bij te dragen aan een innovatie- en verbeteringscyclus die in de toekomst voordelen kan opleveren. Deze vorm van samenwerking draagt bij tot het creëren van synergieën en het voorkomen van dubbel werk. De huidige projectgefinancierde acties omvatten de SLA van Frontex, de SLA van EFCA, de maritieme-bewakingsdiensten van Copernicus, Thetis-MRV, Thetis-EU (zwavelmodule), het interoperabiliteitsproject en de CISE-overgangsfase.

**Zoeken naar synergieën met complementaire EU-organen en -gemeenschappen om meer waarde toe te voegen voor de EU**

## Van grenzen naar bekkens en regio's

Niet-EU-landen die EU-zeebekkens delen, hebben invloed op de veiligheid en duurzaamheid van die bekkens. Het EMSA draagt in het kader van de IPA- en ENB-mechanismen bij tot een betere naleving van de internationale regels en tot de ontwikkeling van de capaciteit in die landen, waardoor het een veiliger en schoner zeevervoer in de hele EU ondersteunt. Die verbintenis zal worden voortgezet en zal naar verwachting zowel geografisch als in omvang worden uitgebreid, onder meer door middel van een zeebekkenbenadering en een versterkte samenwerking met de regionale zeeverdragen voor de bescherming van het mariene en kustmilieu in de vier mariene regio's in Europa.

**Ondersteuning van het EU-nabuurshaps- en EU-zeebekkenbeleid om de normen op een hoger niveau te brengen en te harmoniseren**

## HET EMSA ALS INTERNATIONALE REFERENTIE



### Internationale organisaties en extern beleid

Versterking van de samenwerking met de IMO, de WMU, de IAO en de IALA. Door technische expertise ter beschikking te stellen ter ondersteuning van de Commissie en de lidstaten in relevante internationale organisaties, kan het EMSA de bijdrage van de EU aan een veilige, beveiligde en duurzame scheepvaart verder vergroten.

Als steeds meer erkende speler op het internationale maritieme toneel zou het Agentschap ook zijn betrekkingen met internationale partners zoals de IMO, de IAO, de WMU enz. kunnen versterken, met name op het gebied van capaciteitsopbouw.

Onderzoeken van mogelijkheden om bij te dragen aan gerichte initiatieven op het gebied van ontwikkelingssamenwerking. De veiligheid en bescherming van het mariene milieu zouden het onderwerp kunnen zijn van gerichte initiatieven met landen waarvoor een EU-beleid bestaat om steun te bieden in het kader van ontwikkelingssamenwerking, en het Agentschap zou de technische partner kunnen zijn om dergelijke acties te ondersteunen.

**Versterking van de technische en operationele ondersteuning waar het EMSA een toegevoegde waarde kan bieden aan relevant buitenlands beleid van de EU**

---

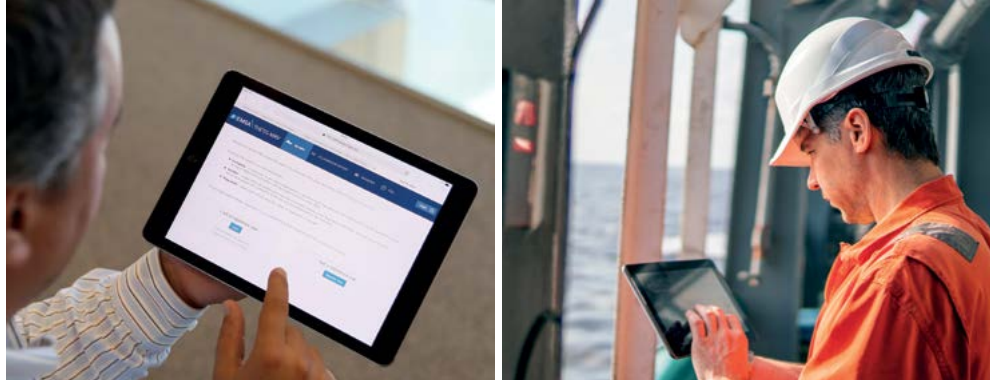


Jaarlijks evenement van de Europese kustwacht, 15-17 april 2019 – Polen



Tweede Mondiale Kustwachttop, 20-21 november 2019 – Tokio, Japan

## HET EMSA ALS KENNISCENTRUM



### Open data

Versterking van de kritieke massa van maritieme informatie door toevoeging van nieuwe soorten informatie en nieuwe manieren om informatie te verwerken/presenteren, waardoor deze wordt opengesteld voor meer gebruikers in het overheidsdomein en daarbuiten. De algemene trend van overheden is het aanbieden van open data aan het grote publiek. Een voorbeeld in de EU is het open-databeleid van Copernicus. Een eerste voorbeeld van het EMSA dat verder gaat dan zijn steun aan de lidstaten en de Commissie is Thetis-MRV, dat een rapportage-instrument voor de industrie en het publiek biedt. Ondertussen lopen er gesprekken over de oprichting van een 'Public Maritime Picture' (PMP). Die trend zal zich voortzetten en het Agentschap moet in staat worden gesteld om ook dit soort dienst te leveren.

### Terbeschikkingstelling van de maritieme-informatiecentrale van de EU en het toegangspunt voor open data

---

### Onderzoek

Het EMSA zal de technische kennis op het gebied van veiligheid, beveiliging, klimaat en milieu verder ontwikkelen. Het Agentschap moet de uitwisseling van informatie over maritiem onderzoek binnen zijn mandaat in de EU en op mondiaal niveau ondersteunen. Lopende initiatieven moeten worden gemonitord en er zouden regelmatig evenementen kunnen worden georganiseerd om belanghebbenden de gelegenheid te bieden standpunten in te winnen en uit te wisselen. Op die manier kan het Agentschap zijn belanghebbenden ondersteunen bij hun inspanningen om ontwikkelingen te volgen en toegevoegde waarde te creëren door de uitwisseling van kennis te vergemakkelijken.

### Ondersteuning van innovatie en ontwikkeling van nieuwe technologieën

---





## 4.2 ORGANISATORISCHE IDENTITEIT

Implementatie van efficiënte, transparante, slimme, klantgerichte en genderevenwichtige managementbeginselen.

De bovengenoemde initiatieven en taken vereisen een dynamische en flexibele organisatie om in te spelen op de uitdagingen en kansen die op de vorige pagina's zijn vermeld.

De deskundigheid van het personeel van het EMSA zal de belangrijkste drijvende kracht blijven achter de levering van de unieke diensten, de technische bijstand en de steun van het Agentschap aan zijn belangrijkste belanghebbenden. Daarbij zal het EMSA ernaar streven om nog efficiënter en groener te zijn als organisatie, zowel in interne processen als in de interactie met externe belanghebbenden.

Het toegenomen gebruik van taskforces om specifieke vaardigheden in het Agentschap te benutten teneinde de beste resultaten te bereiken, zal een manier zijn om in te spelen op de groeiende verscheidenheid en complexiteit van de kwesties die dagelijks aan de orde zijn. In combinatie met een toegenomen digitalisering zal dit het EMSA in staat stellen zich flexibeler aan te passen aan de toekomstige werkomgeving.

Het Agentschap heeft ook maatregelen genomen om tot een meer genderevenwichtige verhouding te komen, zodat in de EMSA-omgeving duidelijk aandacht wordt besteed aan gelijke kansen.



De werknemers van het EMSA nemen deel aan de EU-brede strandschoonmaak op 20 september 2019



© Europees Agentschap voor maritieme veiligheid 2020

Foto's: 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-personeel.



## OVER HET EUROPEES

## AGENTSCHAP VOOR MARITIEME VEILIGHEID

Het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid is een van de gedecentraliseerde agentschappen van de Europese Unie. Het in Lissabon gevestigde agentschap heeft tot taak te zorgen voor een hoog niveau van maritieme veiligheid, maritieme beveiliging, preventie en bestrijding van verontreiniging door schepen, alsmede bestrijding van mariene verontreiniging door olie- en gasinstallaties. Het algehele doel is het bevorderen van een veilige, schone en economisch levensvatbare maritieme sector in de EU.

[emsa.europa.eu](http://emsa.europa.eu)

### Neem contact op voor meer informatie

#### **Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid**

Praça Europa 4  
Cais do Sodré  
1249-206 Lissabon  
Portugal

Tel +351 21 1209 200 / Fax +351 21 1209 210  
[emsa.europa.eu](http://emsa.europa.eu) / [Twitter@EMSA\\_Lisbon](https://twitter.com/EMSA_Lisbon)