

KVALITETSSKIBSFART,
SIKRERE FARVANDE,



RENERE HAVE

INDHOLD

1 FORORD

2 INDLEDNING

4 MILJØ

MILJØBESKYTTELSE

Effektiv håndtering af skibsassald
Reduktion af luftforureningen
Kontrolleret ophugning
Uddannelse og samarbejde

6 SKIBE OG HAVNE

ØGET KONTROL MED KONSTRUKTION OG
VEDLIGEHOLDELSE

Mere ensartet havnestatskontrol

8 SØFARENDE

BEDRE UDDANNELSE AF SØFARENDE

10 BEKÆMPELSE AF
FORURENING

BEKÆMPELSE AF OLIEFORURENING

14 TRAFIK

FORBEDRET TRAFIKOVERVÅGNING TIL SØS

16 UDSIGTER FOR 2015

Yderligere oplysninger om EU kan fås på internettet via Europa-serveren (<http://europa.eu>).
Bibliografiske data findes bagest i denne publikation.

Lissabon: Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur, 2009

(c) Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur, 2009
Oplysninger om illustrationer findes bagest indvendigt på omslaget.
Eftertryk tilladt med kildeangivelse.
Printed in Belgium.
Trykt på ikke-klorbleget papir.

Tere tulemast tutvuma Euroopa Velkommen til Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur. Denne brochure vil besvare spørgsmålene: "Hvad er Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur (EMSA)?" "Hvorfor blev det etableret" og "Hvad gør det?"

Agenturets arbejde inden for den bredere indsats for at skabe sikkerhed til søs belyses som det første. Transport af store mængder gods og passagerer til søs er selv ved brug af den nyeste teknologi et farligt foretagende. Flere hundrede EU-borgere er i de senere år omkommet i færgekatastrofer - "Estonia", "Herald of Free Enterprise" og "Express Samina". Andre tusinder er blevet kvæstet eller har mistet familiemedlemmer og venner på havet. Farerne for dem, der arbejder inden for søfart, er endog endnu større. Søfolk arbejder ofte med stor risiko for død eller kvæstelse.

Menneskers liv kan også på andre måder påvirkes af begivenheder til søs. Europas kyster har i mange årtier lidt under ødelæggende virkninger af forurening som følge af olie, der bevidst eller ubevidst udledes fra skibe. Der bliver flere og flere laster med farligt gods, og skibene, der transporterer det, vokser - både i størrelse og i antal. Der er desuden andre tusinder af mindre uheld og hændelser med skibe i EU-farvande hvert år. Alt i alt er de faktiske og potentielle økonomiske omkostninger ved disse problemer enorme - og de forekommer i farvande med stigende trafiktæthed.

Farerne ved arbejde på havet er ikke nye, og mange myndigheder, herunder den Internationale Søfartsorganisation (IMO) og senere EU-institutionerne, har arbejdet med disse problemer i mange år. Problemerne med sikkerhed til søs kom dog skarpt i fokus, efter at olietankeren "Erika" sank ud for Frankrigs kyst i 1999, og igen da "Prestige" sank ud for Spanien i 2002. Disse katastrofer førte til beslutningen om at etablere et nyt EU-organ, der havde til formål at fungere som EU-beslutningstagernes tekniske og operationelle gren. Organisationen skulle kunne håndtere de mange nuværende og fremtidige problemer i forbindelse med sikkerheden til søs.

EMSA blev på den baggrund etableret i 2003. Agenturet fik til opgave at levere teknisk støtte og rådgivning til Europa-Kommissionen og medlemsstaterne inden for centrale sikkerhedsområder samt at overvåge den måde, hvorpå de forskellige medlemsstater og organisationer gennemfører EU-lovgivningen.

EMSA er desuden blevet pålagt en række operationelle opgaver indenfor områderne for olieforureningsbekæmpelse, satellitovervågning samt identifikation og sporing af skibe på lang afstand (LRIT). Det overordnede mål er at yde et væsentligt bidrag til en gradvis forbedring af sikkerheden i EU-farvande. Agenturet samarbejder med mange forskellige interessenter men især med EU-institutionerne, medlemsstaternes myndigheder, internationale organer og søfartsindustrien for at opnå sine mål.

Opgaven er betragtelig set i lyset af af EU's store engagement i søtransport. EU's 27 medlemsstater har 1.200 kommercielle havne og 100.000 km kystlinje. Disse havne håndterer ca. 90 % af EU's udenrigshandel og ca. 40 % af handelen mellem EU-landene. Dertil kommer at ca. 400 mio. skibspassagerer hvert år betjenes i EU's havne. Der er desuden et stadigt stigende antal tankskibe, som transporterer større og større mængder olie og andre farlige emner gennem følsomme områder som Middelhavet, Østersøen, Sortehavet og nordpolsområdet.

Denne brochure er tænkt som en introduktion til agenturets arbejde og giver et overblik over de vigtigste opgaver og aktiviteter. Den er naturligvis ikke udtømmende, og mange opgaver er ikke nævnt. Yderligere oplysninger om vores aktiviteter kan findes på EMSA's hjemmeside på www.emsa.europa.eu.

INDLEDNING

De senere år har globaliseringen skabt en stigning i verdenshandelen, som igen har betydet, at skibstrafikken er steget betydeligt. Når trafikken til søs stiger, så stiger behovet for øget tilsyn med sikkerheden til søs også.

Der er trods den nuværende økonomiske afmatning nu flere skibe, der transporterer mere gods, end set i de sidste 20 år. Behovet for at transportere gods mellem de globale markeder har betydet, at de eksisterende skibe udnyttes mere, og at behovet for nye fartøjer og kvalificerede besætninger er steget. 22.752 handelsfartøjer anløb de europæiske havne i 2008, hvilket er en stigning på 3,9 % sammenlignet med 2007. Der blev i 2008 registreret 694.500 havneind- og udsejlinger af skibe i europæiske farvand (+5,8 % sammenlignet med 2007).

Da over 80 % af verdenshandelen transporteres med skib, udgør søtransporten dermed ryggraden i den internationale handel. EU er verdens vigtigste eksportør og den andenstørste importør. Skibsfarten varetager transporten af gods mellem Europa og resten af verden samt mellem tredjelande i alle regioner over hele jorden. Det anslås, at mere end tre millioner mennesker er direkte beskæftiget i den europæiske skibsfartsindustri, og at de skaber en omsætning på omkring 200 mia. Euro og en merværdi på i alt ca. 100 mia. Euro.

Selv om EU's farvande nu generelt er sikrere end tidligere, sker der alligevel flere hundrede ulykker og hændelser hvert år (Tabel 1). Det er vigtigt, at vi lærer af disse ulykker og hændelser, når de forekommer, så vi kan blive ved med at forbedre sikkerheden til søs. Antallet af indberettede ulykker er steget støt i de seneste år, hvilket afspejler stigningen i antallet af skibe på søen samt trafiktætheden. Ud over dårlige vejrforhold skyldes de fleste ulykker menneskelige faktorer, f.eks. utilstrækkelig uddannelse, lavere bemandingsniveauer og træthed. Forhold som de ansvarlige indenfor søfartssikkerhed fokuserer på. Andre faktorer, f.eks. hensyn til klimaændringer, habitater i havet og sikkerhedstrusler, fastsætter den politiske dagsorden for lovgivere på søfartsområdet i hele verden.

Den Internationale Søfartsorganisation ("IMO" - (www.imo.org)) er den globale lovgiver. Det er et FN-agentur, som samler 168 lande i verden, og som fastlægger den bedste tilgang med henblik på at sikre en sikker og ren skibsfart i det globale konkurrencebaserede miljø. Landene repræsenterer deres nationale sektor, dvs. deres flåde af handelsskibe, og kaldes generelt "flagstater". Alle EU's medlemsstater er repræsenteret i IMO, som har hovedsæde i London. IMO fastlægger reglerne for, hvordan skibe bygges, vedligeholdes, betjenes, bemannes og til sidst bortskaffes.

Europa-Kommissionen sørger aktivt for, at de internationale regler, som fastlægges af IMO, indføres i en lovgivning, der er bindende, og som kan håndhæves. Dette viser det store engagement, som Europa-Kommissionen og EU's medlemsstater har i spørgsmål vedrørende søfartssikkerheden. Ud over at sikre, at skibe bygges, vedligeholdes og drives i overensstemmelse med de internationale regler, er miljøbeskyttelse også et vigtigt område for søfarten. Udviklingen inden for skibs- og godstransport sammenholdt med den stigende mængde af beviser for miljømæssige risici og nye industrielle fremgangsmåder har dannet grundlag for tiltrængte initiativer, der har til formål at reducere de forskellige former for forurening og emissioner fra skibe.

En række initiativer på området for søfartssikkerhed har i de senere år ført til et betydeligt fald i antallet af olieforureningsulykker i og omkring EU's farvande. Det anslås imidlertid, at omkring 80 % af den samlede forurening fra skibe stammer fra udledninger hidrørende fra driftsmæssige forhold. Dette kan være udledninger af spildolie fra skibets maskinrum eller fra lasttanke i forbindelse med tankrensninger. Udledningerne sker ofte bevidst og i strid med internationale regler. Det bør heller ikke glemmes, at der altid er risiko for endnu en stor skibskatastrofe.

EMSA har siden etableringen i 2003, arbejdet med forebyggelse, håndhævelse og bekæmpelse. EMSA vurderer i den forbindelse den praktiske gennemførelse og indvirkning af EU's regler. Agenturet yder også den nødvendige assistance og ekspertise til Europa-Kommissionen og EU's medlemsstater, så disse korrekt kan anvende fællesskabslovgivningen inden for alle aspekter af søfartssikkerheden.

EMSA yder teknisk rådgivning om søfartssikkerhed til Europa-Kommissionen og EU's medlemsstater, når der udformes ny lovgivning. Agenturet bidrager også med at koordinere EU-medlemsstaternes holdninger, når et emne drøftes i IMO. Så snart en ny lov vedrørende søfartssikkerhed og –sikring er blevet vedtaget, overvåger EMSA overensstemmelsen med internationale og europæiske love for at hjælpe Europa-Kommissionen med at kontrollere, hvordan kravene i lovgivningen gennemføres i praksis.

Tabel 1. Ulykker og forurening
Samlet antal skibsumlykker indberettet i europæisk farvand, 2004-2008

År	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Antal indberettede ulykker i alt	593	659	740	990	1037	4019
heraf alvorlige	194	233	319	471	360	1577
heraf forurening	30	21	19	24	36	130

Kilde: EMSA's Marinfo-database/Lloyds Marine Intelligence Unit.

Der er af hensyn til søsikkerheden og – sikringen et stigende behov for nøje at overvåge alle skibsbevægelser i europæisk farvand samt for at integrere de forskellige informationssystemer. Det kræver omfattende information om skibenes bevægelser, lasten ombord, interesserne bag skibene, deres besætninger osv. for at optimere trafikstrømmene, muliggøre en hurtig indsats i tilfælde af en hændelse samt at afværge terrorhandlinger. EMSA udgør i tæt samarbejde med myndighederne i medlemsstaterne en central rolle i indsatsen for at integrere de forskellige informationssystemer.

EMSA har også fået til opgave at assistere ved olieforureninger og skibsovervågning for at bekæmpe forureningen fra skibe. EMSA kan i tilfælde af bevidst forurening identificere det forurenende skib ved hjælp af satellitbilleder og underrette den berørte medlemsstat, som så kan iværksætte den nødvendige indsats mod den identificerede reder. EMSA har til hjælp ved store olieudslip etableret en flåde af olieforureningsbekæmpelsesfartøjer, der kan tilkaldes med meget kort varsel for at hjælpe medlemsstaterne med at rense olien op, inden at den rammer kysten, og derved forhindre en endnu større miljøkatastrofe.



MILJØBESKYTTELSE



Effektiv håndtering af skibsassald


EU's havne besøges af et utal af skibe, og mange andre passerer gennem eller tæt på EU's farvande. Alle disse fartøjer har valget mellem at aflevere deres affald og lastrester til anlæg i havnene eller dumpe dem ulovligt til søs. De gør i praksis ofte begge dele, hvilket kan have katastrofale konsekvenser for havmiljøet. Dette gælder især i delvist lukkede havområder som f.eks. Østersøen, Middelhavet og Sortehavet.

Modtagefaciliteter for skibsassald og lastrester skal være tilgængelige for skibene og operatørerne i tilstrækkeligt omfang og til rimelige priser for at sikre, at affaldet afleveres i havnene. Indsatsen for at tilskynde havnene til at etablere passende og økonomisk overkommelige modtagefaciliteter støttes af direktiv 2000/59/EF, der er i tillæg til IMO's Marpol-konvention om havforurening. Medlemsstaterne kan i høj grad frit bestemme, hvordan kravene opfyldes. EMSA's inspektører besøger medlemsstaternes myndigheder, individuelle havne og endda skibe for at få den bedst mulige viden om, hvordan driftsassald og lastrester fra skibe håndteres i praksis.

Parallelt med inspektionerne undersøges specifikke vanskeligheder og "bedstefremgangsmåder" identificeres. Dette videreformidles så gennem undersøgelser og workshops. Disse parallelle aktiviteter tegner et mere og mere nøjagtigt billede af den reelle håndtering af skibsassaldet og hjælper til med at udvikle mere effektive strategier med henblik på mindskelse og forebyggelse af forurening fra ulovlig udtømning i havet. EMSA har f.eks. netop arbejdet med de gebyrsystemer, der anvendes i medlemsstaternes havne for "grønne skibe", som i nogle tilfælde kan behandles mere favorabelt i EU's havne.

Reduktion af luftforureningen

Øget skibstrafik betyder også flere luftbårne emissioner fra skibene. Dette er et problem



i havnebyer, hvor skibsemissioner ofte er den primære kilde til luftforurening. Skibsemissionerne kan spores over flere hundrede kilometer og bidrager til luftkvalitetsproblemerne på land. Luftforurening fra landbaserede kilder falder, efterhånden som foranstaltninger vedrørende køretøjer, industrianlæg og brændstoffer begynder at have en effekt. Indsatsen for at reducere emissionerne på land, der som oftest medfører store udgifter, bør ledsages af en tilsvarende indsats til søs.

Brændstof, der bruges om bord på skibe, er nu underlagt visse bestemmelser. Der er fastlagt en øvre grænse for svovlindholdet i skibsbrændstoffer, standarder for prøvetagning af brændstof og krav til indberetning af resultaterne i direktiv 2005/33/EF i tillæg til IMO's Marpol-konvention. EMSA vurderer og hjælper med at forbedre indvirkningen af disse foranstaltninger ved at undersøge, hvordan de udmøntes i praksis. Dette gøres f.eks. ved at teste kvaliteten af skibsbrændstoffer i relevante EU-havne og om bord på skibe. Der afholdes regelmæssigt workshopper med relevante myndigheder i medlemsstaterne for at drøfte både fremskridt og problemer med hensyn til gennemførelsen af reglerne for svovl- og nitrogenoxidemissioner fra skibsmotorer.

En væsentlig udfordring for skibsfarten i de kommende år er reduktionen af drivhusgasser fra skibe. Der findes på dette område endnu ingen juridiske krav, men EMSA er blevet anmodet om at bistå Europa-Kommissionen, blandt andet ved at fremskaffe detaljerede oplysninger om skibsbevægelser og deraf følgende emissioner. Man kan på den måde få et bedre billede af den nuværende situation med hensyn til CO₂-emissionen. Den slags data vil blive brugt som grundlag for evt. kommende international eller europæisk lovgivning på området.

Der er også inden for rammerne af EU-politikker iværksat initiativer vedrørende skibsmaling (antibegroningsystemer), forvaltning af ballastvand, ansvar og erstatning for skader som følge af forurening samt miljømæssig forsvarlig genanvendelse af materialer fra ophugningen af skibe. EMSA's aktiviteter har inden for alle disse områder bidraget til at udforme en EU-tilgang til den slags miljømæssige trusler.

Kontrolleret ophugning - fra vugge til grav

Udtjente fartøjer hugges op, for at man kan genindvinde deres væsentligste komponent: stål. Værdifulde materialer kan gennem ophugningen genanvendes. Processen bidrager til en foryngelse af den aktive flåde og dermed til en mere effektiv og sikker transport. Skibe, der ikke længere vil blive anvendt, indeholder dog også et væld af farlige materialer. Derfor skal der føres tilsyn med ophugning af skibe.

Hvordan de farlige materialer bortskaffes under ophugningen, har været genstand for stigende international bekymring. Miljø- og arbejdsforholdene på "ophugningsstrandene" i Sydasiens, der modtager størstedelen af verdens udtjente fartøjer, er blevet stærkt kritiseret i de senere år. Det forventes, at skibe fremover vil blive taget væsentligt hurtigere ud af drift som følge af de på den ene side forringede markedsforhold og de på den anden side stadig strengere standarder for skibssikkerhed. Navnlig den i 2010 forestående frist for udfasning af enkeltskrogede tankskibe vil have en sådan effekt.

EMSA indsamler teknisk ekspertise, f.eks. vedrørende muligheder og standarder for certificering af faciliteter til genanvendelse af skibe for at sætte skub i det lovgivningsmæssige arbejde på området indenfor miljø-, sundheds- og sikkerhedsmæssige problemer ved skibsofhugning. EMSA hjælper også til med at udforme en EU-strategi for skibsofhugning og den planlagte IMO-konvention på dette område.

Uddannelse og samarbejde

EMSA udfører et omfattende uddannelses- og samarbejdsprogram inden for søfartssikkerhed, som har til formål at forbedre kendskabet til EU's lovgivning på dette område. Deltagerne i undervisningen er primært embedsmænd, der arbejder i søfartsadministrationerne i EU-/EØS-medlemsstaterne. Uddannelsesprogrammet, der hvert år fastlægges i tæt samarbejde med medlemsstaterne, består nu af mere end 20 seminarer, workshopper og ekspertbesøg om året. Agenturet tilbyder også uddannelse og støtte til lande, der er kandidater eller potentielle kandidater til EU-medlemskab.

ØGET KONTROL MED KONSTRUKTION

Skibes konstruktion, bygning og vedligeholdelse skal - for at sikre at de bygges og vedligeholdes i overensstemmelse med de seneste sikkerhedskrav - godkendes i henhold til inspektions- og certificeringsprocedurer udviklet på internationalt plan.

Lande, der registrerer skibe (flagstater), har ansvaret for at dette gøres for alle skibe under deres jurisdiktion. Landene kan dog give såkaldte klassifikationsselskaber tilladelse til at udføre disse opgaver på deres vegne. Klassifikationsselskaber er multinationale organer, der udsteder et stort antal af forskellige certifikattyper, der dog alle kan grupperes inden for to hovedkategorier: "klassecertifikater", der gælder for overensstemmelse med selskabernes egne regler, og "lovpligtige certifikater", der gælder for overensstemmelse med internationale regler. Selv om der i hele verden findes over 50 organisationer, som arbejder med den slags opgaver, er der kun 13 klassifikationsselskaber, som i øjeblikket er anerkendt af EU. Disse er alle store selskaber, der overvåger og certificerer skibe, og som til sammen repræsenterer over 90 % af verdens fragtonnage. EU-medlemsstaterne må kun uddelegere deres skibsinspektions- og certifikationsansvar til disse 13 anerkendte selskaber.

Den vigtigste EU-lovgivning vedrørende klassifikationsselskaber er direktiv 94/57/EF, med senere ændringer, som fastlægger en række vigtige kriterier for det arbejde, der udføres af de EU-ankendte organer. Hvert af de EU-ankendte klassifikationsselskaber skal vurderes mindst én gang hvert andet år for at sikre, at de opretholder de højeste kvalitetsstandarder og fortsat opfylder de fastlagte kriterier. EMSA har af Kommissionen fået til opgave at varetage denne verificering, og i den forbindelse inspicerer agenturets auditører klassifikationsselskabernes hovedkontorer og et antal regionale og/eller lokale kontorer samt individuelle skibe og skibsværfter over hele verden. EMSA's inspektionsteam gennemfører i gennemsnit 20 inspektioner om året. Resultaterne af EMSA's inspektioner rapporteres til Europa-Kommissionen. Denne kan forlange korrigerende foranstaltninger og/eller pålægge sanktioner, hvis der konstateres alvorlige eller vedvarende mangler.

Mere ensartet havnestatskontrol

EU's havnestater har til opgave at inspicere udenlandske skibe, der anløber deres havne (havnestatskontrol). Denne havnestatskontrol er af særlig betydning for sikkerheden til søs. Selv om flagstaterne har det primære ansvar for, at deres skibe er i god stand, har det vist sig, at de ikke altid er i stand til at sikre dette på en ensartet måde. Havnestaterne har beføjelse til at kræve, at nødvendige reparationer foretages, og at skibet tilbageholdes, indtil at manglerne er afhjulpel. Såfremt et skib tilbageholdes gentagne gange inden for en bestemt periode, kan skibet nægtes adgang til alle EU-havne (dvs. anløbsforbud). Forbuddet gælder indtil, at skibsrederen har bevist, at skibet er i en acceptabel sødygtig stand.

Havnestatskontrol er ét af de områder, hvor EMSA opererer på Europa-Kommissionens vegne og hånd i hånd med medlemsstaterne. Agenturet indgår også i et tæt samspil med Paris MoU, der består af 27 deltagende søfartsadministrationer, og som sigter mod en harmoniseret havnestatskontrol i alle europæiske kyststaters farvande samt det nordøstlige Atlanterhav.

Tabel 2. Klassifikationsselskaber, der vurderes af EMSA

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

OG VEDLIGEHOLDELSE

EU-medlemsstaterne har i overensstemmelse med EU-direktiv 95/21/EF skulle inspicere mindst 25 % af alle de skibe, der anløb deres havne. Der er efter en grundig revision af direktivet indført et nyt inspektionssystem.

Et vigtigt element i det nye system er et skifte fra forpligtelser for de enkelte deltagende lande til regionale forpligtelser. Systemet har til formål at sikre, at alle skibe, der anløber EU-regionen, kontrolleres mindst én gang om året. Det har også til formål at forbedre gennemsigtigheden inden for området ved at sætte fokus på de ansvarlige parter inden for skibsfarten. Den eksisterende metode, som er brugt ved graduering af flagstater og anerkendte organisationer (klassifikationsselskaber), vil blive suppleret af et tilsvarende system for andre virksomheder.

Skiftet til regionale forpligtelser vil både sikre samt kræve yderligere harmonisering af medlemsstaternes arbejdsprocedurer. Harmoniseringen vil optimere anvendelsen af tilgængelige ressourcer ved i hele regionen at målrette indsatsen mod dårlige skibe og reducere arbejdsbyrden, der er ved at overinspicere gode skibe.

EMSA har i tæt samarbejde med medlemsstaterne fået til opgave at udvikle, gennemføre og drive en database som grundlag for det nye system. Dette system vil blive anvendt i alle havnestaternes daglige arbejde og vil være et centralt element i en velfungerende regional havnestatskontrol.

Branchen og medlemsstaterne har anerkendt betydningen af tilstrækkeligt uddannede og kvalificerede medarbejdere i havnestatskontrollen for at det kan sikres, at den nye tilgang til inspektionerne gennemføres på en ensartet måde. Et ensartet system sikres yderligere gennem en harmonisering af inspektionskriterier, rapporteringsprocedurer og uddannelsesprincipper. Agenturet tilrettelægger den nødvendige uddannelse i havnestatskontrolprocedurer ved hjælp af bl.a. de indsamlede erfaringer fra besøgene i medlemsstaterne. EMSA har udviklet et moderne fjernundervisningssystem til brug for medarbejdere ved havnestatskontrollerne i regionen. Systemet har til formål at udbygge deres professionelle kunnen.

Tabel 3. Det individuelle bidrag fra ParisMoU's havnestat i forhold til det samlede antal inspektioner.

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

EMSA forsynede i 2007 inspektørerne i Paris MOU-regionen med "Rulecheck". Det er et elektronisk værktøj, der giver inspektørerne hurtig adgang til den seneste version af alle internationale regler vedrørende skibssikkerhed, arbejdsforhold og Paris MoU-procedurer. Da mængden af regler om skibssikkerhed er enorm og reglerne komplekse, har tilgængeligheden af en elektronisk regelsøger, som inspektørerne kan benytte på deres bærbare computere, i høj grad forbedret deres virke.

Effektiviteten af havnestatskontrollsystemet i EU-regionen analyseres løbende af agenturet. Resultaterne af analysen bruges i uddannelsessystemer og til eventuel justering af procedurerne og/eller kommende lovgivning.



BEDRE UDDANNELSE



Det anslås, at omkring 80 % af ulykker til søs sker som følge af menneskelige fejl.

Et typisk eksempel er, når mandskabet på skibets bro træffer de forkerte beslutninger, især under vanskelige navigations- og/eller vejrforhold. Alternativt kan der ske ulykker, hvis motorer eller andet udstyr ikke fungerer. Den slags kan forværres af, at besætningen ikke hurtigt kan afhjælpe problemet som følge af en utilstrækkelig uddannelse. Derfor er det afgørende, at søfolk er uddannet i overensstemmelse med de højeste standarder.



Omkring 75 % af søfolkene på EU-registrerede skibe kommer fra lande uden for EU. De gennemfører deres søfartsuddannelse på skoler uden for EU og i mere end i alt 50 forskellige lande. Dette gør det vanskeligt at vurdere kvaliteten og værdien af deres uddannelse, træning og kvalifikationer. IMO's internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW) giver - for at sikre en effektiv overvågning af situationen - lande, der registrerer skibe, mulighed for at kontrollere uddannelseskvaliteten i de lande, som leverer søfolk til deres skibe.



Tidligere skulle hvert medlemsstat i EU selv vurdere uddannelsessystemerne i de enkelte lande uden for EU. Det er nu blevet besluttet, at dette arbejde skal foretages centralt for at undgå overlappning af inspektionerne. Opgaven blev tildelt Europa-Kommissionen, som uddelegerede det tekniske inspektionsarbejde til EMSA. Dette sikrer ikke blot langt større effektivitet, men garanterer også en ensartet tilgang til vurderingerne.



AF SØFARENDE

Ekspertter fra EMSA foretager hvert femte år en vurdering af det uddannelsessystem, der er indført af landene uden for EU, som uddanner søfolk, der arbejder om bord på EU-registrerede skibe. Dette betyder i praksis, at der selv med de begrænsede tilgængelige ressourcer inspiceres mindst 35 institutioner i seks til otte forskellige lande om året.

EMSA begyndte i 2007 at besøge EU's medlemsstater for at kontrollere, hvordan de opfylder deres forpligtelser på dette område. Besøgene til EU-landene omfatter på samme måde som for landene uden for EU kontrol af skibsadministrationernes kontorer og et udvalg af uddannelsesinstitutionerne hvert femte år.

Resultaterne af inspektionerne viderebringes til de kompetente nationale myndigheder og til Europa-Kommissionen, som har juridisk beføjelse til om nødvendigt at forlange korrigerende foranstaltninger.



BEKÆMPELSE AF OLIEFORURENING



Olieforureningskatastrofer kan ske igen - og det med en omfattende påvirkning af miljø, lokale økonomier og fiskeri til følge.

Stigningen i antallet af tankskibtransporter - delvist som følge af den stigende olieeksport - bidrager til at øge det fremtidige risikoniveau. Man bør også se på den økonomiske side af sagen og huske på, at oprensingsoperationer er dyre. Der blev brugt langt over 1 mia. Euro alene på følgerne af "Erika"- og "Prestige"-katastroferne.

De alvorlige økonomiske og økologiske konsekvenser af et større olieudslip fra et tankskib kan nedsættes betydeligt ved at fjerne olien fra havet, før den skyller i land. "Prestige"-katastrofen i 2002 viste imidlertid tydeligt, at der ikke er nok forureningsbekæmpelsesskibe i Europa, der har kapacitet til effektivt at klare større udslip.

Figur 1. Betydelige forureningsudslip i europæiske farvand, 2004-2008



Kilde: EMSA's Marinfo-database/Lloyds Marine Intelligence Unit.

EMSA har på denne baggrund fået ansvaret for at oprette et netværk af fartøjer, udstyr og øvrige ressourcer, som kan hjælpe medlemsstaterne med at bekæmpe forurening fra skibe. Agenturet har med basis i en handlingsplan for olieforureningsberedskab og -bekæmpelse indgået aftaler med handelsskibe, der med kort varsel - normalt inden for 24 timer - kan omdannes til olieopsamlingskibe, der ombord har det mest avancerede udstyr. Disse skibe udfører normalt andre daglige transportopgaver, men kan hurtigt tage forureningsbekæmpelsesudstyret ombord og reagere på udslip, når der er behov for det.



Figur 2. Miljøskibe, der er hyret af EMSA til bekæmpelse af olieforurening - placering af lagre og fartøjer



De skibe, som EMSA generelt indgår aftaler med, er store og kan supplere de nationale olieopsamlingskibe, som traditionelt har en tankkapacitet på ca. 500 m³, i tilfælde af en alvorlig hændelse.

Agenturet har siden 2006 varetaget denne tjeneste, og fra 2009 er en omfattende flåde af olieopsamlingskibe ("OSRV") klar til udrykning i alle vigtige europæiske havområder fra Østersøen til Sortehavet - herunder størstedelen af Middelhavet, Atlanterhavet og Nordsøen. Agenturet vil varetage denne tjeneste og efter behov optimere fartøjssammensætningen og -placeringen i de kommende år.

Se figur 2 og tabel 4 for flere oplysninger om tekniske specifikationer for fartøjerne og placeringen af lagrene.

EMSA deltager i de regelmæssige øvelser for at sikre, at fartøjerne og deres besætninger er parate til at reagere ved større olieforureningshændelser. Øvelserne er baseret på regionale samarbejdsaftaler vedrørende forureningsbekæmpelse sammen med de partnerlande, der har tiltrådt HELCOM, REMPEC og andre aftaler.

REOSTUSTÖRJE

Tabel 4. EMSA's miljøskibe til bekæmpelse af olieforurening og tekniske specifikationer

Navn	Type	Driftsområde og udstyr	Tankkapacitet (m3)
<i>OW Copenhagen</i>	Bunkerfartøj	Copenhagen & Skagen (DK)	4360
<i>OW Aalborg</i>	Bunkerfartøj	Copenhagen & Skagen (DK)	4360
<i>Aktea OSRV</i>	Olietankskib	Piraeus (EL)	3000
<i>Forth Fisher</i>	Produkttankskib	Cobh (IE)	4754
<i>Galway Fisher</i>	Produkttankskib	Cobh (IE)	4754
<i>Mersey Fisher</i>	Produkttankskib	Cobh (IE)	5028
<i>Salina Bay</i>	Bunkerfartøj	La Spezia (IT)	2800
<i>Mistra Bay</i>	Bunkerfartøj	Valetta (MT)	1805
<i>Santa Maria</i>	Bunkerfartøj	Valetta (MT)	2421
<i>Galp Marine</i>	Bunkerfartøj	Sines (PT)	3023
<i>Bahia Tres</i>	Bunkerfartøj	Algeciras (ES)	7413
<i>Bahia Uno</i>	Bunkerfartøj	Algeciras (ES)	3800
<i>GSP Orion</i>	Forsyningsfartøj	Constanta (RO)	1334
<i>Ria de Vigo</i>	Forsyningsfartøj	Vigo (ES)	1522
<i>Interballast III</i>	Uddybningsfartøj	Ostend (BE)	1886
<i>DC Vlaanderen-3000</i>	Uddybningsfartøj	Ostend (BE)	2744





Lisaks selgus juba varakult, et riskihinnanguid jDet blev tidligt indset, at risikovurderinger og anden lignende indsats fra agenturets side er påkrævet for at bekæmpe andre forureningsformer i havet end olie.

Entydige informationer om, hvordan andre forurenende stoffer, f.eks. farlige og skadelige stoffer (HNS), skal håndteres, er vanskelige at indsamle og kræver inddragelse af kemiske eksperter. EMSA's aktiviteter i den forbindelse er beskrevet i EMSA's handlingsplan for beredskab og bekæmpelse ved HNS-forurening. Aktiviteterne kan og vil blive indført i forskellige faser.

MAR-ICE

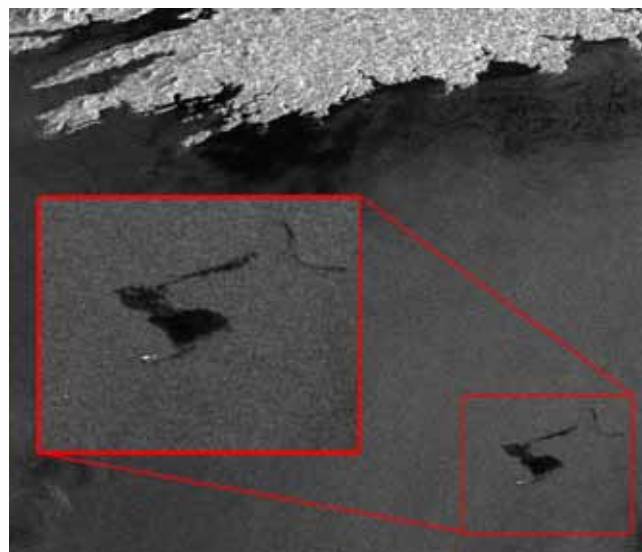
MAR-ICE blev etableret i tæt samarbejde med den kemiske industri for at styrke informationsstrømmen i Europa i tilfælde af en kemikaliefurening til søs. MAR-ICE står for "Marine Intervention in Chemical Emergencies Network". Dette netværk begyndte sit arbejde i begyndelsen af 2009. Det leverer oplysninger til alle EU's medlemsstater og EFTA-kyststater med henblik på indsatsen ved et kemikalieudslip på havet.

CleanSeaNet

De fleste olieudslip sker, når tankskibe og andre fartøjer rengører deres olietanke til søs. EMSA etablerede i 2007 som en støttetjeneste til medlemsstaterne i kampen mod forurening: "CleanSeaNet" som via satellit sporer forekomster af olie på havoverfladen. Udslip af olie på havet er ulovligt, men var tidligere vanskeligt at spore og - efterfølgende - at retsforfølge.

"CleanSeaNet" - systemet optager via satellitter billeder, der kan anvendes til hurtig identifikation og sporing af potentielle olieudledere. Billederne suppleres derefter af andre former for overvågning, f.eks. kontrol på stedet ved hjælp af patruljefartøjer eller specialudrustet luftfartøjer.

Figur 3. "CleanSeaNet"-billede, der viser olieudslip ud for den irske kyst



"CleanSeaNet" spiller også en operationel rolle i forbindelse med overvågningen af utilsigtet forurening og bekæmpelsesindsatsen ved alvorlige hændelser. Systemet er siden starten blevet forbedret med nye funktioner, der sætter det i stand til at udveksle informationer samt bruge data fra andre af EMSA's eksisterende systemer. Trafikovervågningsinformation fra "SafeSeaNet" (se nedenfor) er blevet tilføjet sammen med meteorologiske og oceanografiske informationer samt radarsatellitdata. "CleanSeaNet" opnår dermed et tydeligere og mere nøjagtigt billede. Derved kan medlemsstaterne modtage udførlige informationer til brug for forureningsbekæmpelse fra én kilde, så de med sikkerhed kan identificere forurenere.

Agenturet er den eneste kilde, der på EU-plan forsyner Europa-Kommissionen og medlemsstaterne med billeder, data og andre informationer til støtte for forureningsbekæmpelsesindsatsen til søs. Agenturet fremmer også samarbejdet, leverer uddannelse og videreformidler viden og "bedstepraksis" på dette område. EMSA's mål er at yde et effektivt bidrag til beskyttelsen af hele EU's kystlinje mod ubevidst og bevidst forurening med olie og andre forurenende materialer.

FORBEDRET TRAFIKOVERVÅGNING

Der sejler på et hvilket som helst givet tidspunkt over 20.000 handelsskibe i europæiske farvande.

Da "Erika"-katastrofen indtraf i 1999, var der ingen præcise oplysninger om skibets last. Information om lasten, skibssikkerhedsprotokoller og havnedestinationer er af afgørende betydning for sikkerheden til søs, beskyttelsen af havmiljøet og for de økonomiske aktører - især når man tager de mange fartøjer, der laster og lossere i europæiske havne, i betragtning. Informationerne bliver allerede behandlet af talløse aktører på lokalt og nationalt plan, men det er ofte meget vanskeligt at udveksle informationerne, da organer - som f.eks. havnemyndigheder - indsamler, lagrer og overfører data på forskellige måder, og mange har desuden uforenlige it-systemer. Informationerne sendes også på forskellige måder - ofte pr. fax, telefon eller e-mail.

Derfor har medlemsstaterne og Europa-Kommissionen siden 2002 samarbejdet om at udvikle en løsning på disse informationsudvekslingsproblemer ved at gennemføre EU-direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet. Resultatet er et europæisk netværk under navnet "SafeSeaNet", som administreres af EMSA, og som harmoniserer udvekslingen af data om søtransport.

"SafeSeaNet" forbinder en lang række søfartsmyndigheder over hele Europa. Informationerne i meddelelserne samles fra forskellige lokale kilder - også kaldet lokale kompetente myndigheder - såsom kyststationer og havnemyndigheder. Informationerne sendes så videre i næsten realtid til offentlige myndigheder i hele Europa. EU's kystlinje er verdens bedst dækkede kystlinje med hensyn til modtagestationer for AIS (Automatic Identification System), der løbende opsamler signaler fra forbigående skibe. Agenturet samarbejder med medlemsstaterne om at forbedre områdedækningen for disse stationer, så der kan opnås en komplet dækning af havområderne omkring Europa.

En mere nøjagtig sporing af skibe vil hjælpe til med at forebygge forurening gennem en tidlig identifikation af fartøjer, der udgør en risiko. "SafeSeaNet" kan sende rapporter om et fartøjs foreteelser under sejladsen (ulykke, forurening, krænkelse af søfartsregler osv.)



TIL SØS

eller detaljer om farlig last, der transporteres af skibet. Ved man, hvor et skib sejler hen, og hvad det transporterer, kan der hurtigere ydes en indsats, hvis det værste skulle indtræffe. "SafeSeaNet" rationaliserer processerne for last- og positionsrapporteringer for havne og om bord på skibene, hvilket reducerer arbejdsmængderne og omkostningerne.

Agenturet vil i 2009 indlede inspektionsbesøg til alle kystmedlemsstater - herunder de nationale kompetente myndigheder, kommercielle havne og kyststationer, der har til opgave at overvåge skibstrafikken. Dette gøres for, at man kan fastlægge niveauet af kontrollen med skibe, der transporterer farligt eller forurenende gods på havene omkring Europa.

Sporing af fartøjer uden for europæisk farvand

IMO har besluttet at etablere et system, der kan give oplysninger om skibe over alt i verden af sikkerhed- og sikringshensyn, for eftersøgnings- og redningsaktioner samt med henblik på beskyttelse af miljøet. Dette system til sporing af skibe på lang afstand (LRIT - Long Range Identification and Tracking) er udformet så det afgiver information om skibet mindst hver sjette time. Hver flagstat - herunder flagstaterne i EU - er ansvarlig for at skaffe sådanne rapporter fra de skibe, der sejler under den pågældende stats flag. EMSA har overensstemmelse med Rådets resolution af oktober 2007 etableret et datacenter på vegne af alle europæiske flagstater. Centeret udsender LRIT-information til alle deltagende medlemsstater og udveksler efter anmodning informationer med andre datacentre i verden. EU's LRIT-datacenter, som blev sat i drift i midten af 2009, er det største af alle de internationale LRIT-systemer og vil kunne spore omkring 10.000 skibe, der til sammen vil generere mindst 40.000 positionsrapporter om dagen. Udover at spore EU-medlemsstaternes skibe kan EU's LRIT-datacenter efter anmodning også forsyne medlemsstaterne med LRIT-information om et tredjelandsfartøj, der sejler mod eller inden for EU's farvande.

Integration af systemer til overvågning af søfarten

LRIT-systemet er en del af EMSA's målrettede indsats for at indsamle og videreformidle flere og flere informationer fra forskellige kilder. Agenturet vil fra og med 2009 integrere systemerne for at give medlemsstaterne og Europa-Kommissionen et samlet billede over skibstrafikken i EU.

Figur 4. LRIT-datacenter



Informationerne fra sporingen af fartøjer på kort og lang afstand kædes sammen. Informationer om skibe, skibslaster, inspektionsresultater osv., som findes i forskellige databaser, samles. Informationer fra "CleanSeaNet" - agenturets europæiske satellitsystem til registrering af olieudslip - om potentielle, ulovlige udtømminger kombineres med trafikinformationer for det samme havområde fra "SafeSeaNet" samt et satellitbillede i realtid. Denne tjeneste vil under den overordnede titel "Maritime Support Services" være tilgængelig 24 timer i døgnet fra og med anden halvdel af 2009. Agenturet er dermed ved at udvikle sig til at blive hovedleverandøren af søfartsdata om og til EU.

Agenturet vil videreudvikle samarbejdet med andre EU-agenturer og europæiske initiativer med henblik på udveksling af skibsrelaterede informationer. Dette er i overensstemmelse med Europa-Kommissionens blå bog: "En integreret EU-havpolitik", der som centrale elementer omfatter en tiårig søtransportstrategi og efterfølgende initiativer inden for overvågningen til søs. Agenturet vil, hvor det er muligt, deltage i aktiviteter, der specificerer rettet mod etableringen af et europæisk netværk for søovervågning. Det vil støtte Europa-Kommissionen ved at levere den tekniske ekspertise, det har opnået under udviklingen af "SafeSeaNet" og andre relevante maritime programmer. Endvidere vil agenturet revidere dets informationssystemer om søfarten for at muliggøre udbredelse af information til andre EU-organer og -agenturer med hensyn til søovervågningen.



UDSIGTER

EMSA er et relativt nyt agentur. Det var i starten af maj 2003, at en pionergruppe på seks personer indledte de første aktiviteter. Der er i de første fem år sket en masse fremskridt med hensyn til at skabe en organisation, der kan løse de opgaver, som agenturet har fået tildelt af EU's lovgivere. Året 2006 var af særlig betydning, da det var året, hvor agenturet flyttede fra Bruxelles til Lissabon, Portugal, hvor det nu har sit officielle hjemsted.

Alle aktiviteter med hensyn til sikring af en korrekt gennemførelse af EU-lovgivningen om søfartssikkerhed og forureningsforebyggelse er vedblevet med være prioriteret. Nu, hvor vi nærmer os 2010, er agenturet blevet væsentligt styrket, og dets kerneopgaver blevet konsolideret og udvidet. 2009 markerer en anden symbolsk milepæl, idet de over 200 medarbejdere flyttede til centrum af Lissabon i en ny, permanent og formålsindrettet kontorbygning.

Det er helt centralt for agenturets aktiviteter at finde løsninger på fælles problemer i stadig dialog med eksperter fra medlemsstaterne, Europa-Kommissionen og branchen. Det er en meget dynamisk proces, da antallet af medlemsstater stiger, og bredden af spørgsmål, der kræver en fælles tilgang internationalt og på EU-plan, også er stigende.



FOR 2015

Flere nye forslag til politikker og ny lovgivning i EU er godt på vej, og deres vedtagelse forventes at påvirke agenturets fremtidige arbejde direkte.

I denne dynamiske kontekst vil agenturet i perioden frem til 2015 sandsynligvis få pålagt nye opgaver, ligesom de eksisterende vil blive udvidet. Navnlig inden for overvågning til søs har EMSA udviklet en stærk kompetence i krydsudnyttelsen og analysen af data. EMSA er hurtigt ved at blive den centrale formidler og leverandør af information om skibsfarten. Der er mulighed for videreudvikling, styrket samarbejde og integration, når flere myndigheders og tjenesters aktiviteter kommer i berøring med hinanden – så som søfartssikkerhed, grænsekontrol, forsvar, fiskeri. Vi kan ved at arbejde sammen nå vores fælles mål om kvalitetsskibsfart, sikrere farvande og renere have.

Hvordan får man fat på EU-publikationerne?

EU-publikationer kan rekvireres fra EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>), hvor man kan bestille den ønskede publikation hos en af salgsagenterne. Publikationskontoret har et verdensomspændende net af salgsagenter. Oplysninger om, hvordan de kontaktes, fås ved at sende en fax til (+352) 29 2942758.

Illustrationer

EMSA-personale, José R. Rodríguez Montero, Pembrokeshire Coast National Park Authority/TivThomas, Marine Photobank/Russian Doors, Flickr Creative Commons/a.o. Micke-fi, shaireproductions, enidanc, Pembrokeshire Dave, Superlative Retrospectiveness, Håkan Dahlström, Hayata.

Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur
Sikrere og renere skibsfart i Den Europæiske Union
Luxembourg: Kontoret for De Europæiske Fællesskabers
Officielle Publikationer 2009
20 s. 21,0 x 29,7 cm

Om EMSA

Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur er et af EU's decentrale agenturer.

Agenturet leverer dets kontorer i Lissabon teknisk assistance til Europa-Kommissionen i forbindelse med udvikling og gennemførelse af EU-lovgivning vedrørende søfartssikkerhed. EMSA er også blevet pålagt en række operationelle opgaver på området inden for olieforureningsbekæmpelse, satellitovervågning samt identifikation og sporing af skibe på lang afstand.



www.emsa.europa.eu

