



SJÖTRANSPORTER AV HÖG KVALITET,
SÄKRARE HAV,



RENARE OCEANER

INNEHÅLL

1 FÖRORD

2 INLEDNING

4 MILJÖ

MILJÖSKYDD

Effektiv hantering av avfall från fartyg,
Reducering av luftföroreningar
Kontrollera skotningen
Utbildning och samarbete

6 FARTYG OCH HAMNAR

BÄTTRE KONTROLL AV
KONSTRUKTION OCH UNDERHÅLL

Harmonisering av hamnstatskontroll

8 SJÖFOLK

GE SJÖFOLK RÄTT UTBILDNING

10 BEKÄMPNING AV
FÖRORENINGAR

BEKÄMPA OLJEUTSLÄPP

14 TRAFIK

FÖRBÄTTRAD IDENTIFIERING AV FARTYG
OCH ÖVERVAKNING AV HAVEN

16 UTSIKTER FÖR 2015

En stor mängd övrig information om Europeiska unionen finns tillgänglig på Internet via Europa-servern (<http://europa.eu>). Kataloguppgifter finns i slutet av publikationen.

Europeiska sjösäkerhetsbyrån, Lissabon, 2009

© Europeiska sjösäkerhetsbyrån, 2009.
För illustrationer, se bakre omslagets insida.
Kopiering tillåten med angivande av källan.
Tryckt i Belgien.
Tryckt på icke-klorblekt papper.



Välkommen till Europeiska sjösäkerhetsbyrån. I denna broschyr får du svar på frågorna "Vad är Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA)?", "Varför finns den?" och "Vad gör byrån"?

Till att börja med kan det vara lämpligt att placera Europeiska sjösäkerhetsbyråns verksamhet i ett bredare sammanhang när det gäller sjösäkerhet. Att flytta stora mängder gods och ett stort antal passagerare till havs är en farlig verksamhet, även när modern teknik används. De senaste åren har hundratals EU-medborgare omkommit i färjekatastrofer (Estonia, Herald of Free Enterprise och Express Samina). Tusentals fler har blivit skadade eller förlorat familjemedlemmar eller vänner till havs. För dem som arbetar inom sjöfarten är riskerna ännu större. Sjöfolk utsätts ofta för dödliga risker eller riskerar att skadas.

Men fartygsolyckor kan påverka människors liv även på andra sätt. Under många årtionden har EU:s kuster drabbats av de förödande följderna av föroreningar till följd av oavsiktliga eller avsiktliga oljeutsläpp från fartyg. Frakterna av farligt gods ökar alltmer i omfattning, och de fartyg som fraktar godset ökar i antal och storlek. Dessutom sker hundratals mindre fartygsolyckor och tusentals incidenter varje år och den verkliga och potentiella ekonomiska kostnaden för alla dessa problem är enorm i en miljö där trafikintensiteten ökar.

Farorna till sjöss är inget nytt, och Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, IMO) och den EU-institutionerna har arbetat med dessa frågor i många år. Sjösäkerhetsfrågorna blev dock brännande aktuella i och med oljetankern Erikas förlisning utanför den franska Atlantkusten 1999, följt av Prestiges förlisning 2002. Dessa katastrofer ledde till beslutet att inrätta ett nytt EU-organ som kunde fungera som en teknisk och operativ arm till EU:s beslutsfattare, med mandat och möjlighet att både då och i framtiden ta itu med de många olika sjösäkerhetsrelaterade problem som identifierats.

Med detta i minnet inrättades EMSA 2003 och organisationen har hittills haft i uppdrag att ge tekniskt stöd och råd till Europeiska kommissionen och medlemsstaterna inom vissa nyckelområden när det gäller säkerhet, och övervaka hur olika medlemsstater och organisationer genomför EU:s lagstiftning.

EMSA har också fått operativa uppgifter när det gäller bekämpning av oljeföroreningar, satellitövervakning och LRIT (long range identification and tracking of vessels). Det övergripande målet är att på ett avgörande sätt bidra till att successivt förbättra säkerheten i EU:s vatten. För att uppnå detta samarbetar byrån med många olika intressenter, särskilt med EU-institutionerna, medlemsstaternas myndigheter, internationella organ och sjöfartsindustrin.

Det är en betydande uppgift med tanke på det stora inflytandet av sjötransporter inom EU. För att placera detta i ett sammanhang har EU:s 27 medlemsstater 1 200 kommersiella hamnar och en kustlinje på 100 000 kilometer, och dessa hanterar omkring 90 procent av EU:s yttre handel och ungefär 40 procent av handeln mellan EU-länderna. Varje år passerar 400 miljoner passagerare genom EU:s hamnar. Här finns också ett hela tiden ökande antal tankfartyg som transporterar allt större volymer olja och andra farliga ämnen genom känsliga områden som Medelhavet, Östersjön, Svarta havet och Norra ishavet.

Den här broschyren är tänkt att vara en introduktion till arbetet inom byrån och ge övergripande information om byråns viktigaste uppgifter och verksamheter. Det finns emellertid många andra uppgifter som inte har nämnts. Ytterligare information finns på webbplatsen (www.emsa.europa.eu).

INDLEDNING

På senare tid har globaliseringen lett till en ökning av världshandeln, vilket i sin tur har lett till att sjötransporten har ökat avsevärt. Allteftersom sjötrafiken expanderar ökar också behovet av att övervaka säkerheten till sjöss.

Trots den rådande ekonomiska nedgången transporterar nu fler fartyg mer gods än någonsin under de senaste 20 åren. Behovet av varuleveranser på de globala marknaderna har lett till att befintliga fartyg används i större utsträckning, samtidigt som efterfrågan på nya fartyg och kvalificerade besättningar ökar. År 2008 anlöpte 22 752 handelsfartyg EU:s hamnar, en ökning på (+ 3,9 procent jämfört med 2007). I hamnarna registrerades 694 500 rörelser av fartyg som seglar i EU:s vatten under 2008 (+5,8 procent jämfört med 2007).

Över 80 procent av världshandeln sker till havs och sjötransporten förblir därför ryggraden i den internationella handeln. EU, som är den största exportören och den näst största importören i världen, utnyttjar sjöfarten för transporter mellan EU och övriga världen och mellan tredjeländer i alla världens regioner. Uppskattningsvis är över tre miljoner personer direkt sysselsatta inom EU:s sjöfartssektor, som omsätter cirka 200 miljarder euro och ger ett mervärde på omkring 100 miljarder euro.

Även om EU:s vatten nu generellt sett är säkrare än tidigare sker fortfarande hundratals olyckor och incidenter varje år (tabell 1). För att säkerheten ska förbättras ytterligare måste vi fortsätta att dra lärdom av olyckorna när de inträffar. EU:s medlemsstater har undersökt olyckor i detta syfte i många år men hittills har detta skett på många olika sätt i unionen. Antalet rapporterade olyckor har ökat stadigt under de senaste åren, vilket avspeglar det ökade antalet fartyg i trafik och trafikintensiteten. Förutom dåliga väderförhållanden anses de flesta olyckorna i dag bero på mänskliga faktorer som bristande utbildning, underbemanning och trötthet, problem som de ansvariga på sjösäkerhetsområdet arbetar för att lösa. Ytterligare faktorer, som klimatförändringen, marina livsmiljöer och säkerhetshot står högt upp på dagordningen för lagstiftare på sjöfartsområdet runtom i världen.

IMO (www.imo.org) är den globala lagstiftaren. IMO är ett FN-organ som samlar 168 av världens stater och har som mål att fastställa de lämpligaste strategierna för att garantera en säker och miljövänlig sjöfart inom det konkurrenspräglade globala näringslivet. Staterna företräder sina nationella intressen, dvs. sina handelsflottor, och kallas vanligen för "flaggstater". Samtliga EU-medlemsstater är företrädare inom IMO, som har sitt säte i London. IMO fastställer regler för hur fartyg ska konstrueras, underhållas, drivas, besättas och slutligen skrotas.

På EU-nivå arbetar Europeiska kommissionen med att omsätta de internationella regler som fastställs av IMO i bindande och genomförbar lagstiftning. Detta visar på kommissionens och EU-medlemsstaternas stora engagemang i sjösäkerhetsfrågor. Förutom att se till att fartygen konstrueras, underhålls och drivs enligt internationella regler är miljöskyddet också en fråga som prioriteras starkt inom sjöfartssektorn. Tendenserna när det gäller fartyg och godstrafik, i kombination med de ökande beläggna för de miljöfaror som sjötrafiken medför och ständigt föränderliga industrimetoder, har gett upphov till välbehövliga initiativ att minska olika typer av föroreningar och utsläpp från fartyg.

Ett antal initiativ på sjösäkerhetsområdet har lett till en avsevärd minskning av oavsiktliga oljeföroreningar i och kring EU:s vatten under de senaste åren. Trots detta beräknas det att cirka 80 procent av de sammanlagda föroreningarna från fartyg härrör från operationella utsläpp. Det rör sig om utsläpp av spillolja eller rester från tank rengöring. Många av dessa föroreningar är avsiktliga och strider mot internationella regler. Man får inte heller glömma att det alltid finns en risk för att ytterligare katastrofer ska inträffa.

Sedan Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) inrättades 2003 har den arbetat med förebyggande, införande och bekämpning. Som ett led i denna verksamhet utvärderar byrån det praktiska införandet och effekterna av de befintliga EU-bestämmelserna. Byrån tillhandahåller även nödvändig hjälp och sakkunskap till Europeiska kommissionen och medlemsstaterna för att de ska kunna genomföra gemenskapslagstiftningen på lämpligt sätt inom alla områden som rör sjösäkerhetsfrågor.

EMSA tillhandahåller teknisk rådgivning om olika sjösäkerhetsfrågor till kommissionen och medlemsstaterna när de tar fram ny lagstiftning. Byrån bidrar också till att samordna EU-medlemsstaternas ståndpunkter när en viss fråga diskuteras inom IMO. När ny lagstiftning på sjösäkerhetsområdet och sjöfartsskydd antas övervakar EMSA att lagstiftningen överensstämmer med internationell rätt och EU-lagstiftningen och stöder kommissionens arbete genom att kontrollera hur kraven i lagstiftningen har omsatts i praktiken.

Tabell 1. Olyckor och föroreningar
 Sammanlagt antal rapporterade fartygsolyckor i EU:s vatten, 2004–2008

År	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Sammanlagt antal rapporterade olyckor	593	659	740	990	1037	4019
Allvarliga	194	233	319	471	360	1577
Föroreningar	30	21	19	24	36	130

Källa: EMSA:s databas Marinfo/Lloyds Marine Intelligence Unit.

För att värna om sjösäkerheten finns det ett ökande behov av att på nära håll övervaka alla fartygsrörelser i EU:s vatten och integrera de olika informationssystemen. Heltäckande information behövs om fartygens rörelser, deras last, intressenterna bakom fartygen, fartygsbesättningar etc. för att optimera trafikflödena, möjliggöra en snabb reaktion om det inträffar en olycka och förhindra terroristhandlingar. I detta sammanhang spelar EMSA en central roll för att i nära samarbete med medlemsstaternas myndigheter integrera de olika informationssystemen.

För att motverka föroreningar från fartyg har EMSA tilldelats uppgiften att bekämpa oljeutsläpp och övervaka fartygen i EU:s vatten. Om föroreningen sker avsiktligt har EMSA möjlighet att identifiera förorenaren genom satellitbilder och informera den berörda medlemsstaten så att den kan vidta lämpliga åtgärder mot den identifierade fartygsägaren. För att hantera omfattande oljeutsläpp har EMSA inrättat en flotta av fartyg för bekämpning av oljeföroreningar som mycket snabbt kan sättas in för att öka medlemsstaterna kapacitet i arbetet med att avlägsna oljan innan den når land, och på så vis förhindra en ännu större miljökatastrof.



MILJÖSKYDD



Effektiv hantering av fartygens avfall

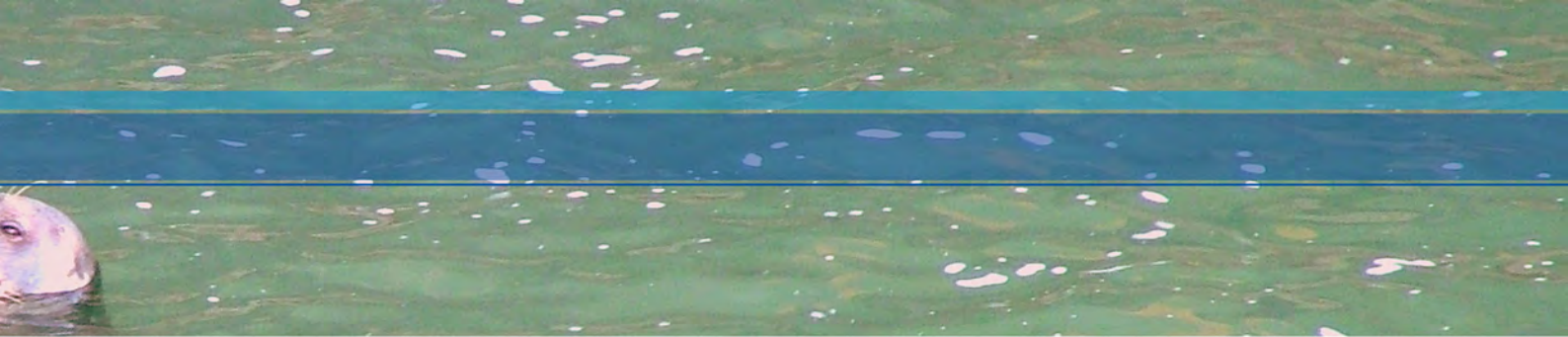
Ett mycket stort antal fartyg anlöper till i EU:s hamnar, och många andra passerar igenom eller i närheten av EU:s vatten. Fartygen har två valmöjligheter, antingen att lämna sitt avfall och/eller lastrester i hamnens anläggningar eller olagligt dumpa det till havs. I praktiken gör de regelbundet både och, vilket kan få katastrofala följder för den marina miljön, särskilt för mer inneslutna havsområden i regioner som Östersjön, Medelhavet och Svarta havet.

För att se till att fartygen lämnar avfall och lastrester i hamnens anläggningar måste hamnarna inrätta lämpliga anläggningar som till en rimlig kostnad ska finnas tillgängliga för fartygsägare och operatörer. Dessa insatser stöds av lagstiftningen och i detta fall har direktiv 2000/59/EG tillsammans med Marpolkonventionen om föroreningar till havs med det särskilda syftet att avsevärt minska olaglig dumpning av avfall till havs. Medlemsstaterna har en stor frihet att utforma anläggningarna så att de uppfyller kraven. EMSA:s inspektörer besöker medlemsstaternas myndigheter, enskilda hamnar och till och med fartyg för att inhämta så mycket kunskap som möjligt om hur fartygsavfall och lastrester hanteras i praktiken.

Förutom inspektionerna, lyfts särskilda svårigheter eller bästa praxis fram och undersöks eller sprids genom studier och seminarier. Dessa parallella verksamheter ger en allt tydligare bild av hur hanteringen av fartygsavfall fungerar i praktiken, vilket bidrar till att utforma effektivare strategier för att minska och förebygga föroreningar från olagliga utsläpp till havs. EMSA har till exempel nyligen arbetat med kostnadsfria system som tillämpas i medlemsstaternas hamnar för "gröna fartyg", som kan beviljas en mer förmånlig behandling i EU:s hamnar.

Minskade luftföroreningar

Den ökade trafiken till havs innebär också att de luftburna utsläppen från fartygen ökar. Detta är ett problem i hamnstäder, där fartygens utsläpp ofta är den dominerande orsaken till



luftföroreningar. Sådana utsläpp kan även föras vidare hundratals kilometer och förvärra problem med luftkvaliteten på land. Luftföroreningarna från landbaserade källor minskar dock allteftersom åtgärder för fordon, industrianläggningar och bränslen börjar ge effekt. Insatserna för att minska utsläppen på land, ofta till mycket höga kostnader, bör därför gå hand i hand med liknande insatser till sjöss.

Bränslen som används av fartyg omfattas nu av en viss reglering. Gränsvärden för svavelinnehållet i fartygsbränslen samt normer för provtagning av bränslena och rapporteringskrav har införts genom direktiv 2005/33/EG (tillsammans med Marpolkonventionen om föroreningar till havs). EMSA utvärderar dessa åtgärder och hjälper till att öka deras effektivitet genom att undersöka deras praktiska verkan, till exempel genom att testa kvaliteten på bunkringsbränsle i berörda EU-hamnar och ombord på fartyg. Regelbundna seminarier för de berörda myndigheterna i medlemsstaterna anordnas för att diskutera såväl framsteg som problem med genomförandet av bestämmelserna om svavel och kväveoxid från fartygsmotorer.

Minskning av utsläppen av växthusgaser från fartyg kommer att bli en av de stora utmaningarna för sjötransporten under de kommande åren. Det finns inga rättsliga krav på det här området ännu, men EMSA har fått i uppdrag att bistå kommissionen på olika sätt, till exempel genom att samla in utförlig information om fartygsrörelser och fartygsutsläpp för att få en bättre överblick över den nuvarande situationen när det gäller koldioxidutsläpp. Dessa uppgifter kommer att ligga till grund för eventuell framtida lagstiftning på internationell nivå eller på EU-nivå inom detta område.

EU har även tagit politiska initiativ när det gäller målning av fartyg (anti-fouling systems), hantering av ballastvatten, ansvarsskyldighet och ersättning för skador från föroreningar samt miljövänlig återvinning av fartyg. Inom dessa områden har EMSA:s verksamhet bidragit till att utforma en EU-strategi för att bekämpa dessa miljöhot.

Kontrollera skrotning – från vaggan till graven

När fartygen har tjänat ut demonteras de för att återvinna den viktigaste komponenten, dvs. stål. På så sätt blir det möjligt att återvinna värdefulla material och föryngra den aktiva flottan, vilket i sin tur bidrar till effektiva och säkra transporter. Dessa så kallade uttjänta fartyg innehåller även en stor mängd farliga ämnen, och skrotningen av fartyg måste därför övervakas.

Frågan om hur man avyttrar dessa ämnen under demonteringen blir alltmer aktuell internationellt sett. Miljö- och arbetsförhållandena vid "skrotningsstränderna" i Sydasiens, som mottar huvuddelen av världens uttjänta fartyg, har kritiserats starkt under senare år. Dessutom förväntas takten i skrotningen av fartyg öka avsevärt, dels till följd av försämrade marknadsvillkor, dels till följd av allt strängare säkerhetsnormer för fartygen. Detta gäller särskilt tidsfristen för utfasningen av tankfartyg med enkelskrov, som löper ut 2010.

För att driva fram lagstiftningsåtgärder när det gäller miljö-, hälso- och säkerhetsfrågorna i samband med skrotningen av fartyg samlar EMSA teknisk sakkunskap, till exempel om alternativ och normer för certifiering av återvinningsanläggningar för fartyg. Syftet är dubbelt, dvs. att utforma en EU-omfattande strategi för skrotning av fartyg och samtidigt bidra till den planerade IMO-konventionen om denna fråga.

Utbildning och samarbete

EMSA genomför ett omfattande utbildnings- och samarbetsprogram om sjösäkerhet med målet att förbättra kunskapen om EU:s lagstiftning på sjösäkerhetsområdet. Deltagarna i utbildningen är främst tjänstemän som arbetar vid EU-/EES-medlemsstaternas sjöfartsmyndigheter. Utbildningsprogrammet, som fastställs årligen i nära samarbete med medlemsstaterna, omfattar nu över 20 seminarier, workshoppar och expertbesök per år. Byrån tillhandahåller även utbildning och stöd till länder som är kandidater eller möjliga kandidater till EU-medlemskap.

FÖRBÄTTRAD KONTROLL AV

För att se till att fartyg konstrueras och underhålls i enlighet med de senaste säkerhetskraven måste utformning, konstruktion och underhåll godkännas på grundval av inspektions- och certifieringsförfaranden som har tagits fram på internationell nivå.

Länder som registrerar fartyg (flaggstater) har ansvaret att göra detta för de fartyg som sorterar under deras jurisdiktion. Länderna kan också ge klassificeringssällskap auktorisation att utföra dessa uppgifter för deras räkning. Klassificeringssällskap är multinationella organisationer som utfärdar många olika typer av certifikat inom två huvudkategorier. Klassningscertifikat omfattar överensstämmelse med företagets egna regler, medan lagstadgade certifikat omfattar överensstämmelse med internationella föreskrifter. Även om det finns över 50 organisationer som utför sådant arbete över hela världen är för närvarande endast 13 klassificeringssällskap godkända av Europeiska unionen. Dessa innefattar alla de stora företagen som övervakar och certifierar fartyg motsvarande över 90 procent av världens tonnage av godstransporter, och EU:s medlemsstater får endast delegera sitt ansvar för fartygsklassificering till dessa 13 erkända organisationer.

Den viktigaste EU-lagstiftningen om klassificeringssällskap finns i det ändrade direktivet 94/57/EG. I direktivet slås en rad viktiga kriterier fast för erkännandet av dessa organ. Vart och ett av de klassificeringssällskap som erkänts av EU ska bedömas en gång vartannat år för att se till att de upprätthåller kvalitetsnormerna och att de fortsätter att uppfylla de fastställda kriterierna, och EMSA har fått i uppgift av kommissionen att göra detta. Byråns bedömare besöker klassificeringssällskapets huvudkontor och besöker även regionala och/eller lokala kontor, liksom enskilda fartyg och varv världen över. EMSA:s inspektionsgrupper genomför i genomsnitt 20 inspektioner per år och EMSA rapporterar till kommissionen om resultaten av inspektionerna. Baserat på resultatet kan kommissionen kräva förbättringsåtgärder och/eller föreslå sanktioner om allvarliga brister eller ihållande problem upptäckts i deras arbetsmetoder.

Bättre och mer harmoniserade inspektioner
EU:s hamnstater har i uppgift att inspektera utländska fartyg som besöker dem (hamnstatskontroll). Denna hamnstatskontroll är av särskild betydelse för sjösäkerheten, för även om flaggstaterna har det grundläggande ansvaret för att deras fartyg är i gott skick tar de inte alltid detta ansvar på så stort allvar som de borde. När hamnstatskontrollen upptäcker att ett besökande fartyg har allvarliga brister måste nödvändiga reparationer göras. Hamnstaterna har rätt att kvarhålla fartyg tills reparationerna utförts. Om ett fartyg skulle kvarhållas upprepade gånger inom en viss tidsperiod kan det vägras tillträde till EU:s samtliga hamnar till dess att fartygets ägare har visat att fartyget är i lämpligt skick (den s.k. förbud mot tillträde bestämmelsen).

Hamnstatskontroll är ett av de områden där EMSA arbetar för kommissionens räkning och hand i hand med medlemsstaterna. Byrån samspelar även nära med samförståndsavtalet från Paris (PMoU) som består av 27 deltagande sjöfartsmyndigheter och syftar till harmoniserad hamnstatskontroll i vattnen utanför de europeiska kuststaterna och i Nordatlanten.

Tabell 2. Klassificeringssällskap som har inspekterats av EMSA

A. Fullständigt EU-erkännande	Tonnage (DWT)	% av flottan	Antal av fartyg	% av flottan
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%
Totalt	1 020 560	100%	38 545	100%
B. Begränsat EU-erkännande				
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 VE (PT)	50	2.2%	41	8.4%
Totalt	2 310	100%	491	100%

KONSTRUKTION OCH UNDERHÅLL

Under flera år var medlemsstaterna skyldiga enligt direktiv 95/21/EG att inspektera minst 25 procent av de fartyg som anlöper deras hamnar. Efter en grundlig översyn av direktivet kommer ett nytt inspektionssystem att införas.

En avgörande faktor i det nya systemet är en övergång från åtaganden från de enskilda deltagande staterna till åtaganden på regional nivå. Syftet med det nya systemet är för det första att alla fartyg ska inspekteras minst en gång om året, och för det andra att förbättra insynen i industrin genom att lyfta fram de ansvariga parterna i sjötransporten. Den befintliga metoden med rankning av flaggstater och erkända organisationer (klassbolag) kommer att kompletteras med ett liknande system för företag.

Genom övergången till regionala åtaganden kommer man både att garantera och kräva ytterligare harmonisering av medlemsstaternas arbetsmetoder. Harmoniseringen kommer att bidra till att optimera utnyttjandet av de tillgängliga resurserna genom att man inriktar sig på fartyg som inte uppfyller kraven inom regionen, samtidigt som det blir möjligt att minska på bördan genom att undvika att fartyg som uppfyller normerna inspekteras för ofta.

EMSA har fått i uppdrag att i nära samarbete med medlemsstaterna utforma, implementera och driva en databas till stöd för det nya systemet. Systemet kommer att integreras i den dagliga verksamheten i alla hamnstater och kommer att vara en central faktor för att se till att hamnstatskontrollen fungerar på lämpligt sätt på regional nivå.

För att det nya systemet ska fungera på ett konsekvent sätt har betydelsen av lämpligt utbildad och kvalificerad personal lyfts fram. Detta behov har erkänts av både industrin och medlemsstaterna. Framgången för detta enhetliga system kommer att garanteras genom ytterligare harmonisering av inspektionskriterierna, rapportförfarandena och utbildningsprinciperna. Byrån anordnar nödvändig utbildning om förfaranden för hamnstatskontroller genom att bland annat använda sig av de lärdomar som dragits från besöken i medlemsstaterna. EMSA tar fram ett avancerat verktyg för distansutbildning för inspektörer som arbetar med hamnstatskontroll i regionerna, vilket även syftar till att öka yrkeskompetensen ytterligare.

Tabell 3. Medlemsländerna som omfattas PMOU's enskilda bidrag till det totala antalet inspektioner

Hamnstat	Enskilda fartyg	Inspektioner	Inspektioner med brister	Kvarhållanden	Kvarhållanden med "klass"-relaterade brister	% inspektioner med brister	% kvarhållanden	% enskilda inspekterade fartyg (25-procentstämmande)	% inspektioner av det totala antalet PMOU inspektioner
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
Totalt	78025	24647	14322	1220	174	58.11	4.95	31.59	100.00

Källa: Uppgifter från samförståndsavtalet från Paris(PMOU), 2007.

År 2007 tog EMSA fram det elektroniska verktyget "Rulecheck" för inspektörerna enligt samförståndsavtalet från Paris(PMOU). Verktöget ger snabba referenser till den senaste versionen av samtliga internationella bestämmelser om fartygssäkerhet, arbetsvillkor och förfaranden inom ramen för samförståndsavtalet. Eftersom regelverket om fartygssäkerhet är både omfattande och komplext har tillgången till ett elektroniskt verktyg som ger en översikt av reglerna, som inspektörerna installerar på sina bärbara datorer, kraftigt underlättat deras arbete.

EMSA övervakar ständigt hur effektivt hamnstatskontrollsystemet i EU är. Resultaten av analysen integreras i utbildningssystemen och kan även leda till att procedurer och/eller framtida lagstiftning anpassas.



RÄTT UTBILDNING



Man räknar med att ungefär 80 procent av alla olyckor till havs beror på mänskliga misstag.

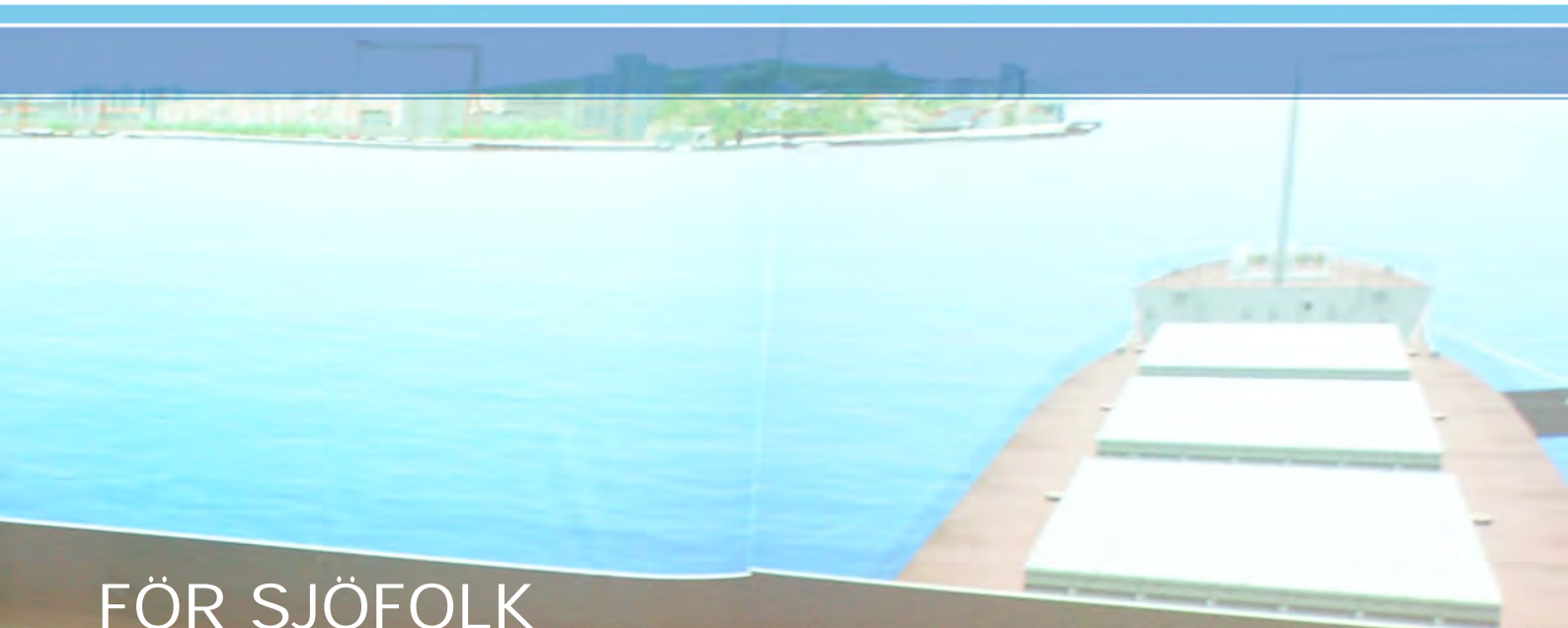
Ett iögonfallande exempel är när de som befinner sig på ett fartygs brygga fattar fel beslut, särskilt vid svåra navigerings- och/eller väderförhållanden. Alternativt kan olyckorna uppstå som ett resultat av att motorer eller annan utrustning inte fungerar korrekt, vilket kan förvärras av besättningens oförmåga att snabbt rätta till situationen på grund av dålig utbildning. Det är därför mycket viktigt att sjömän utbildas i enlighet med de högsta normerna.



Omkring 75 procent av sjömännen på EU-registrerade fartyg kommer från länder utanför EU och har genomgått sin utbildning i dessa länder. Medborgare från över 50 olika länder utanför EU anställs också på fartyg som är registrerade i EU:s medlemsstater. Detta gör det svårt att bedöma kvaliteten på deras utbildning. För att effektivt kunna övervaka situationen ger IMO genom sin internationella konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-konventionen) de länder som registrerar fartyg möjligheten att kontrollera hur de länder som de personer som de anställer kommer ifrån genomför de internationellt överenskomna normerna.



Tidigare bedömde var och en av EU:s medlemsstater enskilt institutioner för sjöfartsutbildning i tredjeländer. För att undvika dubbelarbete beslutade man att arbetet skulle



FÖR SJÖFOLK

genomförs centralt och det delegerades därför till kommissionen som delegerade det tekniska arbetet till EMSA. Att ett enda organ har ansvaret ger mervärde genom att arbetet kan rationaliseras och det garanterar även ett konsekvent synsätt vid alla bedömningar.

Vart femte år bedömer EMSA:s experter utbildningssystemet i vart och ett av de länder utanför EU som har utbildade sjömän som arbetar ombord på EU-registrerade fartyg. I praktiken, och med de begränsade resurser som står till förfogande, innebär detta 35 eller fler bedömningar av institutioner i sex till åtta länder per år.

Inom EU började EMSA 2007 att besöka medlemsstaterna för att kontrollera hur de genomför sina skyldigheter på detta område. Precis som för tredjeländerna omfattar besöken till EU-länder inspektioner av sjöfartsmyndigheterna och ett urval utbildningsinstitutioner, som ska inspekteras vart femte år.

Resultaten av inspektionerna meddelas till de behöriga nationella myndigheterna och till kommissionen, som har vissa rättsliga befogenheter att kräva att korrigerande åtgärder vidtas om så är nödvändigt.



BEKÄMPNING AV OLJEFÖRORENINGAR



Oljekatastrofer kan inträffa igen i framtiden och dessa kan få stor inverkan på miljön, lokala ekonomier och fisket.

Tankertrafiken ökar allt mer, delvis till följd av den ökade oljeexporten, vilket innebär att riskerna kommer att öka ännu mer i framtiden. På den ekonomiska sidan bör vi också komma ihåg att rengöringsinsatserna är kostsamma. Betydligt mer än en miljard euro har använts för att hantera konsekvenserna av enbart Erika- och Prestige-katastroferna.

De allvarliga ekonomiska och ekologiska konsekvenserna av utsläpp från ett stort tankfartyg kan minskas avsevärt om oljan avlägsnas från havet innan den når land. Prestige-katastrofen 2002 visade emellertid tydligt att det inte fanns tillräckligt med fartyg kapacitet för bekämpning av oljeföroreningar i EU att hantera stora utsläpp effektivt.

Figur 1. Stora föroreningsincidenter kring EU-vatten, 2004–2008



Källa: EMSA:s databas Marinfo/Lloyds Marine Intelligence Unit.

Mot den bakgrunden fick EMSA ansvaret att upprätta ett nätverk av fartyg, utrustning och andra resurser för att hjälpa medlemsstaterna att hantera föroreningar från fartyg. På grundval av en åtgärdsplan för beredskap för och insatser vid oljeförorening har byrån ingått avtal med kommersiella fartyg som med kort varsel normalt inom 24 timmar- kan omvandlas till oljesaneringsfartyg för att med hjälp av den senaste utrustningen samla upp olja. Dessa fartyg har normalt annan sysselsättning men har möjlighet att lasta utrustning och snabbt göra en insats vid utsläpp.



Figur 2. EMSA:s beredskapsfartyg för oljesanering – stationering av beredskapslager och fartyg



De fartyg som EMSA har ingått avtal med är stora, och deras uppgift är att understödja de nationella insatsstyrkorna, som vanligen har en tankkapacitet på cirka 500 m³ när en större incident inträffar.

Byrån har lagt ut denna tjänst på entreprenad sedan 2006, och från 2009 finns en omfattande flotta av fartyg för bekämpning av oljeföroreningar tillgänglig i alla stora havsområden inom EU, från Östersjön till Svarta havet. Fartygs finns även tillgängliga i de flesta delar av Medelhavet, Atlanten och Nordsjön. Under de kommande åren kommer byrån att på lämpligt sätt fortsätta att tillhandahålla denna tjänst och optimera de tillgängliga fartygen och de platser där de är stationerade.

Mer information om fartygens tekniska specifikationer och platserna där beredskapslagren finns ges i figur 2 och tabell 4.

För att se till att dessa fartyg och deras besättningar är beredda att rycka ut vid en större oljeföroreningsincident deltar EMSA i de regelbundna övningar som anordnas inom ramen för de regionala samarbetsavtalen om bekämpning av föroreningar, dvs. med de partnerländer som är parter i HELCOM, REMPEC och andra avtal.

REOSTUSTÖRJE

Tabell 4. EMSA:s saneringsfartyg samt tekniska specifikationer (2009)

Namn	Typ	Operationsområde och utrustning	Tankkapacitet (m ³)
<i>OW Copenhagen</i>	Bunkringsfartyg	Copenhagen & Skagen (DK)	4360
<i>OW Aalborg</i>	Bunkringsfartyg	Copenhagen & Skagen (DK)	4360
<i>Aktea OSRV</i>	Oljetanker	Piraeus (EL)	3000
<i>Forth Fisher</i>	Produkttanker	Cobh (IE)	4754
<i>Galway Fisher</i>	Produkttanker	Cobh (IE)	4754
<i>Mersey Fisher</i>	Produkttanker	Cobh (IE)	5028
<i>Salina Bay</i>	Bunkringsfartyg	La Spezia (IT)	2800
<i>Mistra Bay</i>	Bunkringsfartyg	Valetta (MT)	1805
<i>Santa Maria</i>	Bunkringsfartyg	Valetta (MT)	2421
<i>Galp Marine</i>	Bunkringsfartyg	Sines (PT)	3023
<i>Bahia Tres</i>	Bunkringsfartyg	Algeciras (ES)	7413
<i>Bahia Uno</i>	Bunkringsfartyg	Algeciras (ES)	3800
<i>GSP Orion</i>	Underhållsfartyg	Constanta (RO)	1334
<i>Ria de Vigo</i>	Underhållsfartyg	Vigo (ES)	1522
<i>Interballast III</i>	Mudderverk	Ostend (BE)	1886
<i>DC Vlaanderen-3000</i>	Mudderverk	Ostend (BE)	2744





Man insåg emellertid redan tidigt att det är nödvändigt att byrån genomför riskbedömningar och vidtar ytterligare åtgärder för att hantera andra föroreningar av havet än olja.

Det är svårt att få tag på tydlig information om hur man ska hantera andra föroreande ämnen, som farliga och skadliga ämnen, och arbetet kräver kemiska experters deltagande. Dessa åtgärder fastställs i EMSA:s åtgärdsplan för beredskap för och insatser vid föroreningar av farliga och skadliga ämnen och fasas in gradvis.

MAR-ICE (Marine Intervention in Chemical Emergencies Network)

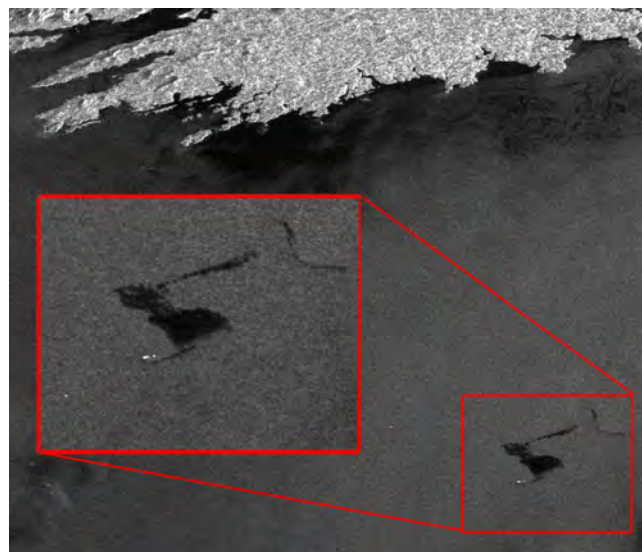
Nätverket MARICE inrättades i nära samarbete med kemiindustrin i syfte att förbättra informationsflödet inom EU vid kemikalieföroreningar från fartyg. MAR-ICE togs i drift i början av 2009 och är en informationstjänst som finns tillgänglig för samtliga EU-medlemsstater och Efta-kuststater för insatser vid kemiska olyckor till havs.

CleanSeaNet

De flesta oljeutsläppen sker när tankerfartyg och andra fartyg rengör sina oljetankar ute till sjöss. År 2007 inrättade EMSA CleanSeaNet som en stödtjänst för medlemsstaterna i kampen mot föroreningar. CleanSeaNet är en satellitövervakningstjänst för att upptäcka oljefläckar. Detta slags oljeutsläpp från fartyg är olagliga, men var tidigare mycket svåra att upptäcka och åtala.

Systemet tillhandahåller bilder till stöd för en inledande identifiering och följa potentiella oljeutsläpp genom en satellit som backas upp av andra typer av övervakning, som kontroller på plats med patrullfartyg och specialiserade flygplan i medlemsstaterna.

Figur 3. Bild från CleanSeaNet som visar oljespill utanför den irländska kusten



CleanSeaNet har även en operativ roll i övervakningen av oavsiktliga föroreningar och stöder bekämpningsinsatserna när stora incidenter inträffar. Systemet har även förstärkts med nya funktioner som möjliggör informationsutbyte och ger utökade möjligheter genom att använda uppgifter från de befintliga system som EMSA driver. Trafikövervakningsinformation från SafeSeaNet (se nedan) har lagts till, och tillsammans med väderinformation och oceanografisk information och radarsatellituppgifter ger CleanSeaNet en tydligare och mer exakt bild av läget. På så sätt mottar medlemsstaterna utförlig information från en enda källa som ligger till grund för deras bekämpningsåtgärder mot föroreningar. Identifieringen av förorenarna blir också mer tillförlitlig.

Byrån är den enda källa som kommissionen och medlemsstaterna har tillgång till för att erhålla bilder, uppgifter och annan information för att stödja kampen mot förorening av havet. Byrån främjar även samarbete och sprider kunskap om bästa praxis på området. Det övergripande målet är att effektivt bidra till att skydda EU:s hela kustlinje från oavsiktliga och avsiktliga oljeutsläpp och andra föroreningar.

FÖRBÄTTRAD ÖVERVAKNING OCH



Det finns alltid över 20 000 handels- fartyg till havs i EU:s vatten.

När Erika-olyckan inträffade 1999 hade man ingen exakt information om fartygets last. Med så många fartyg som lastar och lossar i Europas hamnar är information om gods, fartygens säkerhetshistoria och destinationshamn av grundläggande intresse för säkerheten till havs, skyddet av den marina miljön och för ekonomiska aktörer. Ändå hanteras denna information av ett stort antal olika aktörer på lokal och nationell nivå. Mycket ofta är det svårt att utbyta information eftersom organ som t.ex. hamnmyndigheter använder olika sätt att sammanställa, lagra och överföra uppgifter, och många har IT-system som inte är kompatibla. Informationen överförs på olika sätt, ofta via fax, telefon eller e-post.



Sedan 2002 har medlemsstaterna och kommissionen därför samarbetat för att ta fram en lösning på dessa problem med informationsutbyte och att genomföra direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik (VTMIS) i gemenskapen. Till följd av detta inrättades SafeSeaNet, ett EU-omfattande nätverk som leds av EMSA, för att harmonisera hur sjöfartsuppgifter utväxlas.



SafeSeaNet sammankopplar ett stort antal sjöfartsmyndigheter i Europa. Informationen i meddelandena samlas in från olika lokala källor, såsom kuststationer och hamnmyndigheter. Denna information tillhandahålls i nästan realtid till myndigheter runt om i Europa. EU:s kustlinje är den som är bäst täckt med AIS-mottagningsstationer (automatiskt identifieringssystem, Automatic Identification System), som ständigt fångar upp signaler från passerande fartyg. Byrån samarbetar med medlemsstaterna för att förbättra stationernas räckvidd i syfte att åstadkomma en fullständig täckning av de havsområden som omger EU.

En mer exakt övervakning av fartygs rörelser bidrar till att förebygga incidenter med föroreningar genom att fartyg som innebär en risk kan identifieras tidigt. Det beror på att SafeSeaNet kan ge tillgång till rapporter om

SPÅRNING AV FARTYG

ett fartygs uppträdande (olycka, förorening, överträdelse av navigeringsregler osv.) eller om uppgifter rörande farligt gods som fartyget fraktar. Att veta vart fartyget är på väg och vad det fraktar förbättrar svarstiderna i en svår situation om det värsta skulle hända. SafeSeaNet leder även till rationella processer för last- och positionsrapportering i hamnar och ombord på fartyg, vilket i sin tur minskar arbetsbördan och medför kostnadsbesparingar.

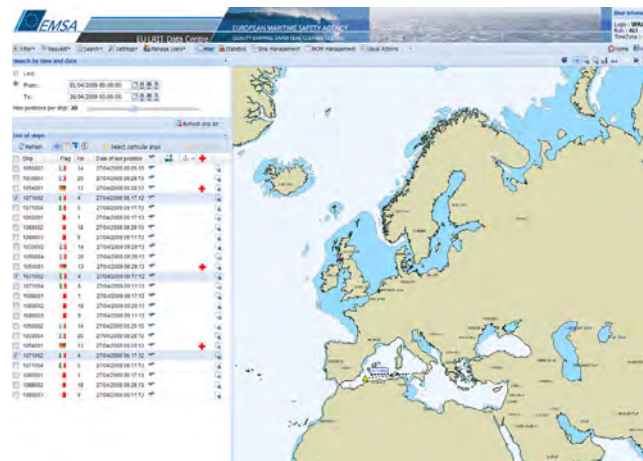
Under 2009 kommer inspektionsbesök att inledas i alla medlemsstater med kust. Besöken kommer att omfatta de behöriga myndigheterna, kommersiella hamnar och kuststationer som övervakar fartygstrafiken. Målet är att fastställa graden av kontroll över de fartyg som transporterar farligt eller förorenande gods på de hav som omger EU.

Spårning av fartyg utanför EU:s vatten

Internationellasjösäkerhetsorganisationen antog ett beslut om att inrätta ett informationssystem för fartyg överallt i världen för säkerhet, spårning och räddning samt miljöskydd. Detta system för långdistansidentifiering av fartyg (LRIT) är tänkt att tillhandahålla information om ett fartyg minst var sjätte timme. Varje flaggstat, inklusive EU:s flaggstat, är ansvarig för att lämna rapporter om fartyg som för deras flagg. Till följd av en resolution som antogs av rådet i oktober 2007 inrättar EMSA nu ett datacenter för EU-flaggstaternas räkning, som kommer att sprida LRIT-information till varje deltagande medlemsstat. På begäran kommer systemet likaså att utbyta information med andra datacenter i världen. EU:s LRIT-datacenter kommer att tas i drift i mitten av 2009, och kommer att bli det största datasystemet i hela det internationella LRIT-systemet. Systemet kommer att kunna spåra cirka 10 000 fartyg, vilka kommer att generera minst 40 000 positionsrapporter per dag. Förutom att spåra de EU-flaggade fartygen kommer EU:s LRIT-datasystem att på begäran även ge medlemsstaterna LRIT-information om fartyg från tredjeländer som är på väg mot eller seglar i EU:s vatten.

Integrera maritima övervakningssystemen
Dessa system ingår i EMSA:s insatser för att samla in och sprida alltmer information från olika källor. Från och med 2009 kommer

Figur 4. LRIT-datacenter



byrån att integrera dessa system för att ge medlemsstaterna och kommissionen en heltäckande bild av fartygstrafiken inom EU.

Kort- och långdistansinformation kommer att kopplas ihop. Uppgifter om fartyg, laster, inspektionsresultat etc. som finns i de olika databaserna kommer att slås ihop. Information om potentiella olagliga utsläpp från CleanSeaNet, byråns europeiska satellit för att upptäcka oljefläckor, kommer att kombineras med trafikinformation från samma område från SafeSeaNet och satellitbilder i realtid. Under den övergripande rubriken marina stödtjänster kommer denna gemensamma kontaktpunkt att fungera dygnet runt från och med andra halvåret 2009. Byrån växer därmed och håller på att bli den största leverantören av sjöfartsuppgifter om och för EU.

Efter kommissionens blåbok om en integrerad havspolitik för EU, vars hörnsten är den tioåriga strategin för sjötransporter och de efterföljande initiativen på sjöövervakningsområdet, kommer byrån att vidareutveckla sina arbetsrelationer med andra EU-organ och EU-initiativ i syfte att utbyta fartygsrelaterad information. När så är möjligt kommer byrån att delta i pågående verksamheter som särskilt inriktas på att inrätta ett EU-nätverk för maritime övervakning. Byrån kommer att stödja kommissionen genom att erbjuda den tekniska sakkunskap som har förvärvats under utvecklingen av SafeSeaNet och andra relevanta marina tillämpningar. Byrån kommer även att se över sina marina informationssystem för att kunna sprida information till andra EU-organ för maritime övervakning.



FRAMTIDSUTSIKTER

EMSA är en relativt ung byrå. Så sent som i maj 2003 inledde en pionjärgrupp på sex personer de första verksamheterna. Många framsteg har gjorts under de första fem åren för att skapa en organisation som kan genomföra de uppgifter den har tilldelats av EU:s lagstiftare. År 2006 var av särskild betydelse eftersom det var då som byrån flyttade från Bryssel till Lissabon i Portugal, vilket är byråns officiella säte.

Alla verksamheter för att se till att EU:s lagstiftning om sjösäkerhet och förebyggande av föroreningar genomförs på lämpligt sätt har alltid varit prioriterade. När vi närmar oss 2010 har byrån förstärkts avsevärt och dess huvuduppgifter har befasts och utökats. År 2009 markerar en andra symbolisk milstolpe, då över 200 anställda flyttar till ett permanent och särskilt utformat kontor i Lissabons centrum.

Att finna lösningar på gemensamma problem i en kontinuerlig dialog med experter från medlemsstaterna, kommissionen och näringslivet (när det är lämpligt) hör till byråns viktigaste verksamhet. Detta är en mycket dynamisk process eftersom antalet medlemsstater ökar, liksom bredden på områden som kräver ett gemensamt synsätt på internationell nivå och på EU-nivå.

FÖR 2015

Arbetet med flera förslag om ny politik och lagstiftning inom EU är på god väg, och när de antas i framtiden förväntas detta inverka direkt på byråns arbete.

I detta dynamiska sammanhang kommer upptakten till 2015 säkerligen att medföra både nya uppgifter och en breddning av den befintliga verksamheten. EMSA har särskilt utvecklat en stark kapacitet på området för havsövervakning inom ramen för det ömsesidiga utbytet av idéer och dataanalyser. EMSA håller snabbt på att bli den centrala förmedlaren och leverantören av sjöfartsinformation. Överallt där verksamheterna vid en rad olika myndigheter och tjänster berör varandra – sjösäkerhet, gränskontroll, försvar, fiske – finns det utrymme för ytterligare utveckling, stärkt samarbete och integration. Genom att arbeta tillsammans kan vi nå våra gemensamma mål för sjötransporter av hög kvalitet, säkrare hav och renare oceaner.

Hur får man tag i EU-publikationer?

EU:s publikationer finns i EU-bokhandeln (<http://bookshop.europa.eu>), där du kan beställa från valfritt försäljningskontor. Publikationsbyrån har ett nät av försäljningskontor över hela världen. Du får kontaktuppgifter till dem genom att skicka ett faxmeddelande till +352 29 2942758.

Illustrationer

EMSA:s personal, José R. Rodríguez Montero, Pembrokeshire Coast National Park Authority/TivThomas, Marine Photobank/RussianDoors, Flickr Creative Commons/bl.a. Mickefi, shaireproductions, enidanc, PembrokeshireDave, SuperlativeRetrospectiveness, Håkan Dahlström, MrHayata.

Europeiska sjösäkerhetsbyrån

Säkrare och renare sjötransporter i Europeiska unionen
Luxemburg: Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer, 2009
20 s. – 21.0 x 29,7 cm

Om EMSA

Europeiska sjösäkerhetsbyrån är ett av Europeiska unionens decentraliserade organ.

Byrån har sitt säte i Lissabon och ger tekniskt stöd till Europeiska kommissionen i framtagandet och genomförandet av EU:s lagstiftning om sjösäkerhet. Byrån har också fått en operativ uppgift när det gäller bekämpning av oljeföroreningar, satellitövervakning och långdistansidentifiering och -spårning (LRIT) av fartyg.



www.emsa.europa.eu

