



EMSA STRATEGIA QUINQUENNALE 2020-2024

EMSA
STRATEGIA
QUINQUENNALE

INDICE

Prefazione del direttore esecutivo

Introduzione del presidente del consiglio di amministrazione **5**

CAPITOLO 1

1. INFORMAZIONI DI BASE **6**

1.1 Panoramica della strategia quinquennale 7

1.2 Mandato dell'EMSA 8

1.3 Contesto istituzionale e quadro politico 9

1.4 Metodologia per lo sviluppo della strategia quinquennale 12

1.5 Attuazione e indicatori 13

1.6 Il settore marittimo dell'UE 14



CAPITOLO 2

2. VISIONE, MISSIONE E VALORI **20**

CAPITOLO 3

3. PRIORITÀ STRATEGICHE DELL'EMSA **22**

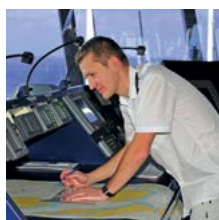
3.1 Sostenibilità 23

3.2 Safety 26

3.3 Sicurezza 30

3.4 Semplificazione 32

3.5 Sorveglianza 34

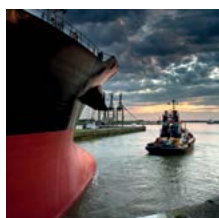


CAPITOLO 4

4. LA STRATEGIA E L'IDENTITÀ DELL'EMSA **38**

4.1 Ruoli e relazioni nel settore 39

4.2 Identità organizzativa 47





PREFAZIONE DEL DIRETTORE ESECUTIVO

La strategia quinquennale dell'EMSA arriva al momento opportuno: all'apice della nuova ondata di cambiamenti che avrà un forte impatto sul corso del trasporto marittimo e su tutti gli attori e le vite ad esso legati.

L'ambiente è diventato la priorità di tutti i programmi: in ogni angolo del mondo e in ogni settore. Questo implica la moltiplicazione, diversificazione e integrazione dei nostri sforzi in ambito marittimo, non soltanto per prevenire e rispondere all'inquinamento, ma per contribuire alla creazione di un sistema marittimo davvero sostenibile, che possa dare il suo giusto contributo sia all'economia circolare che all'ambizione dell'UE in termini di neutralità climatica.

La tecnologia costituisce l'altro grande contesto, che sta ridefinendo profondamente il nostro settore. Un suo aspetto che può avere conseguenze di ampia portata è, per esempio, la digitalizzazione. Se colte nel modo giusto, vi sono opportunità per rendere la nostra industria navale più pulita, sicura, semplice e più affidabile, utilizzando ad esempio il potenziale dell'automazione o dell'intelligenza artificiale. Tali opportunità, tuttavia, sono accompagnate da sfide relative alla sicurezza, poichè, per esempio, la sicurezza informatica rimane una questione chiave.

Con l'evolversi dei tempi, la conoscenza costituisce la valuta più forte. La sola raccolta di dati non è sufficiente: è necessario trasformarli in strumenti e servizi intelligenti. La condivisione delle informazioni deve essere una priorità per poter sostenere una cooperazione efficace e inclusiva. Lo sviluppo di capacità continuerà a essere una componente essenziale di un ciclo positivo in merito a pratiche, orientamenti e norme, nell'UE e oltre.

Sono lieta di presentare questa visione che si basa su 15 solidi anni di esperienza e competenza nella sicurezza marittima e riconosce il mondo in rapida evoluzione nel quale viviamo. Credo che definisca il giusto corso per l'Agenzia per i prossimi cinque anni: affinché l'EMSA possa supportare il settore marittimo a cavalcare l'onda nuova con fiducia.

I miei sinceri ringraziamenti vanno a coloro che hanno contribuito, in termini di tempo e di energia, a questo processo di elaborazione della strategia, al nostro consiglio di amministrazione, sia alla presidenza che ai membri, che vi hanno collaborato dal marzo 2019 e al nostro personale che ha facilitato questo scambio interattivo.

Maja Markovčić Kostelac

Direttore esecutivo



INTRODUZIONE DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

È un piacere presentare la nuova strategia quinquennale dell'EMSA, sviluppata sotto la leadership del direttore esecutivo, sig.ra Maja Markovčić Kostelac. La preparazione della strategia riflette un processo piuttosto inclusivo, nel quale ciascun componente del consiglio di amministrazione è stato attivamente coinvolto, insieme al personale competente dell'EMSA.

La nuova strategia arriva in un momento in cui il settore marittimo, nell'UE così come a livello globale, sta affrontando sfide ed opportunità storiche. Inquinamento zero, decarbonizzazione, sostenibilità, digitalizzazione, scambio di dati, sicurezza e protezione, rispetto e attuazione concreta, sono tutti argomenti che metteranno alla prova il settore e che necessitano di essere affrontati nei prossimi anni. In momenti come questo, un forte facilitatore di conoscenza e collaborazione è fondamentale, per affrontare efficacemente le sfide e per andare avanti ed oltre. Attraverso la strategia, l'EMSA assume questo ruolo di facilitatore, a favore della Commissione europea e degli Stati membri.

Con le cinque priorità della nuova strategia, ovvero sostenibilità, safety, sicurezza, semplificazione e sorveglianza, l'EMSA ha tracciato la strada in qualità di centro di eccellenza nel settore marittimo europeo così da raggiungere il suo obiettivo di garantire un livello elevato, uniforme ed efficace di sicurezza e protezione marittima, la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi e la risposta a tale fenomeno, nonché la risposta all'inquinamento dei mari causato da impianti di petrolio e gas.

Grazie al personale molto impegnato e preparato nonché alla direzione dell'EMSA, la strategia sarà nelle mani migliori e, insieme al consiglio di amministrazione, attendo di seguire la sua attuazione.

Andreas Nordseth

Presidente del consiglio di amministrazione

CAPITOLO 1

INFORMAZIONI DI BASE



1.1 PANORAMICA DELLA STRATEGIA QUINQUENNALE



Gestione organizzativa moderna

efficiente, orientata agli stakeholders, smart, trasparente ed equilibrata dal punto di vista del genere

Un'introduzione alle cinque priorità strategiche dell'EMSA



SOSTENIBILITÀ

Contribuire all'agenda verde europea per il trasporto marittimo, rafforzando la capacità dell'UE di proteggere l'ambiente marino, di gestire il cambiamento climatico e di rispondere alle nuove sfide ambientali.



SAFETY

Contribuire a norme di sicurezza marittima più elevate, anticipare nuove sfide e aspettative legate alla sicurezza marittima, nonché fornire soluzioni basate sulla conoscenza con l'obiettivo di contribuire alla riduzione delle vittime e delle perdite umane in ambito marittimo.



SICUREZZA

Rafforzare la sicurezza marittima in Europa e a livello globale, laddove ci sia un interesse europeo.



SEMPLIFICAZIONE

Facilitare la semplificazione della navigazione nell'UE, sostenendo soluzioni marittime digitali su scala dell'Unione.



SORVEGLIANZA

Rafforzare il ruolo dell'EMSA in qualità di centro di gestione delle informazioni fondamentali per la sorveglianza marittima.

1.2 MANDATO DELL'EMSA

Il regolamento (CE) n. 1406/2002 che istituisce l'EMSA costituisce la base legale per la definizione degli obiettivi e dei compiti dell'EMSA, nonché il quadro per lo sviluppo della strategia quinquennale dell'EMSA.

Il regolamento istitutivo è stato modificato diverse volte. L'impatto principale della revisione del 2013 si è tradotto nell'estensione geografica dei compiti in merito di assistenza, cooperazione, intervento e monitoraggio verso diversi gruppi di paesi terzi; l'estensione dei compiti di risposta all'inquinamento marino derivante da impianti di petrolio e gas, nonché la possibilità di utilizzare la competenza e gli strumenti dell'Agenzia per compiti ausiliari, come il sostegno all'istituzione di uno spazio di trasporto marittimo europeo senza barriere, in modo da estendere i benefici ai relativi ambiti politici.

L'emendamento più recente a tale regolamento (Regolamento (UE) n. 2016/1625 del 14 settembre 2016), entrato in vigore nell'ottobre 2016, ha come obiettivo lo sviluppo di una cooperazione europea nell'ambito delle funzioni della guardia costiera, sviluppando ulteriormente le forme di cooperazione tra l'EMSA, Frontex (l'Agenzia europea della guardia di frontiera e costiera) e l'Agenzia europea di controllo della pesca (EFCA) per migliorare le sinergie tra queste agenzie, al fine di offrire servizi polivalenti, più efficienti ed allo stesso modo più efficaci in termini di costi per le autorità nazionali che svolgono funzioni di guardia costiera.

In termini generali, le attività in corso dell'Agenzia, sotto l'attuale mandato, possono essere descritte come:

- Fornitura di assistenza tecnica e scientifica agli Stati Membri e alla Commissione nello sviluppo e nell'attuazione adeguata della legislazione dell'Unione sulla sicurezza e protezione marittima, sulla prevenzione dell'inquinamento delle navi e sulla semplificazione amministrativa del trasporto marittimo;
- monitoraggio dell'attuazione della legislazione dell'UE attraverso visite e ispezioni;
- attenzione all'elemento umano nella sicurezza marittima;
- promozione della cooperazione con e tra gli Stati membri
- sviluppo delle capacità delle autorità nazionali competenti;
- fornitura di sostegno operativo, incluso lo sviluppo, la gestione e il mantenimento di servizi marittimi integrati; legati alle navi, al loro monitoraggio e all'attività di controllo della corretta applicazione della legislazione;
- svolgimento di compiti di preparazione operativa, individuazione e intervento relativamente all'inquinamento causato dalle navi e all'inquinamento marittimo dovuto agli impianti di petrolio e gas;
- sostegno alle autorità nazionali responsabili di funzioni di guardia costiera in termini di safety, sicurezza, protezione ambientale, attività in favore dell'applicazione della legge e controllo dei confini marittimi e della pesca.

1.3 CONTESTO ISTITUZIONALE E QUADRO POLITICO

L'EMSA ha un importante ruolo da svolgere nell'attuazione delle priorità della Commissione europea. L'ambiente di lavoro dell'Agenzia riflette le iniziative lanciate dall'UE in tutte le aree politiche relative ai mari, al fine di rafforzare la competitività dell'Europa, la crescita sostenibile e l'economia blu, nonché contribuire all'agenda sulla sicurezza e al profilo internazionale dell'UE.

Un Green Deal europeo: diventare il primo continente climaticamente neutro, che ambisce all'inquinamento zero

L'ampio portafoglio di attività dell'Agenzia, per prevenire l'inquinamento dovuto alle navi e per rispondere all'inquinamento causato dalle navi, nonché all'inquinamento marittimo dovuto agli impianti di petrolio e gas, sostiene la componente marittima del Green Deal europeo volta alla decarbonizzazione dei trasporti e contribuisce alla prevenzione e mitigazione dell'inquinamento marino e atmosferico, nonché del cambiamento climatico in ambito marittimo. Questo lavoro è incluso nella prima ambizione della Commissione di promuovere un'economia circolare, pulita, resiliente e orientata al futuro, adottare obiettivi di riduzione delle emissioni più ambiziosi per il 2030, avendo come obiettivo, al contempo, il raggiungimento delle emissioni zero e preservare l'ambiente in Europa.

Un'economia a favore delle persone: creare equità sociale e prosperità

Il contributo dell'Agenzia alla concorrenza e alla crescita è di particolare rilevanza. Con circa il 90 % dello scambio di merci dell'UE con l'esterno che avviene via mare e un trasporto marittimo a corto raggio che rappresenta il 40 % degli scambi all'interno dell'UE, le industrie marittime sono una fonte importante di occupazione e di reddito per l'economia europea. Sostenendo l'attuazione di un quadro appetibile e competitivo per la navigazione, operatori e posti di lavoro di qualità, l'Agenzia contribuisce alla seconda ambizione, in ordine di importanza, della Commissione di creare un'economia prospera ed equa.

Un'Europa pronta per l'era digitale: cogliere le opportunità dell'era digitale all'interno di confini sicuri ed eticamente sostenibili

Le attività dell'EMSA nel sostenere la semplificazione del trasporto marittimo nell'UE, riducendo gli oneri e aumentando l'efficienza in relazione alla gamma di obblighi amministrativi e di segnalazione, contribuiscono alla creazione di uno spazio europeo per il trasporto marittimo senza frontiere. In questo modo, l'EMSA contribuisce all'attuazione del mercato unico nel settore marittimo sulla base di soluzioni digitali.

Inoltre, l'EMSA fornisce un'ampia gamma di strumenti digitali a sostegno delle responsabilità degli Stati membri in qualità di Stato di bandiera, di approdo e costiero.

L'attuale lavoro dell'Agenzia verso una maggior integrazione dei dati e un'elaborazione intelligente delle informazioni è al passo con la maggiore attenzione prestata a una nuova generazione di tecnologie, inclusa l'intelligenza artificiale e al loro potenziale a sostegno dell'individuazione di soluzioni per una serie di nuove sfide. Analogamente, l'agenzia ha migliorato la propria capacità in ambito digitale e di sicurezza per prepararsi al momento in cui tutte le parti interessate e le norme disponibili (la futura "legge sui servizi digitali") saranno pronte a passare dal "bisogno di conoscenza" al "bisogno di condivisione".

Promozione del nostro stile di vita europeo: proteggere i nostri cittadini e i nostri valori

Sulla base della cooperazione europea in materia di funzioni di guardia costiera, l'EMSA ha ricevuto il compito esplicito di rafforzare la cooperazione tra le diverse agenzie e di sostenere le operazioni polyvalenti nel contesto della risposta alla crisi migratoria e di sicurezza. Di fatto, le capacità di sorveglianza dell'EMSA sostengono un'ampia gamma di funzioni nel settore marittimo e hanno già contribuito a proteggere la flotta dell'UE contro atti illeciti quali la pirateria e attacchi a mano armata. Accanto al crescente sostegno alla Commissione, relativamente alla verifica della sicurezza delle navi e delle strutture portuali, l'Agenzia contribuisce sempre più all'attività di [rafforzamento della cooperazione in materia di sicurezza dell'UE](#) sulla base della quarta priorità della Commissione.

Un'Europa più forte nel mondo: rafforzare il nostro marchio unico di leadership globale responsabile

L'assistenza tecnica fornita ai paesi candidati all'adesione o appartenenti al vicinato sulla base dello strumento di assistenza alla preadesione (IPA) e dei meccanismi della politica europea di vicinato (PEV), sostiene l'armonizzazione delle norme dell'UE e copre tutti i settori di lavoro dell'Agenzia. Insieme all'assistenza ai paesi terzi nell'ambito del controllo da parte dello Stato di approdo e alla Commissione per sostenere la cooperazione regionale a livello di bacino marittimo, la ratificazione delle convenzioni dell'IMO e l'interazione con le organizzazioni internazionali pertinenti, incluse le convenzioni marittime regionali, incaricate della protezione dell'ambiente marino e costiero, questo lavoro ha contribuito a elevare il profilo internazionale dell'UE nel settore marittimo mondiale e alla realizzazione della quinta priorità della Commissione, relativa a un'[Europa più forte nel mondo](#).

L'EMSA continua ad essere fortemente ancorata al portafoglio trasporti della Commissione. L'Agenzia è ben posizionata per sostenere la componente marittima della nuova [missione trasporti](#), che sottolinea da un lato il ruolo dei trasporti per la [libera circolazione di persone, servizi e merci](#), e dall'altro lato la responsabilità del settore dei trasporti per [sfruttare il potenziale delle transizioni gemelle, di tipo climatico e digitale](#) e lavora in favore di una [mobilità intelligente e sostenibile](#). Le attività dell'Agenzia, sotto la voce sostenibilità e semplificazione, contribuiscono direttamente a questi elementi chiave.

Al contempo, le [più elevate norme di sicurezza](#) restano una priorità fondamentale di fronte all'[incremento del traffico](#) e alle [minacce alla sicurezza più complesse](#). Il lavoro di lungo corso dell'Agenzia contribuisce direttamente a questa priorità: per il capitolo sicurezza, aiutare a sviluppare e attuare la legislazione e le norme sulla sicurezza marittima, affrontare l'elemento umano nella navigazione e sviluppare conoscenza; per la protezione, sostenere in modo più efficace la sicurezza portuale e della navi ma contribuire anche alla prevenzione di atti illeciti o illegali e, per quanto riguarda la sorveglianza, fornire servizi di monitoraggio del traffico marittimo operativo, a sostegno dell'attuazione delle normative e delle azioni di controllo della corretta applicazione della legislazione.

Il lavoro dell'EMSA contribuisce anche a una serie di altri portafogli di attività. L'economia blu è al centro del [Green Deal europeo](#) visto il suo potenziale contributo alla decarbonizzazione e, in definitiva, all'[ambizione di ottenere una neutralità climatica](#). Nello specifico, nel contesto della [missione per l'ambiente, gli oceani e la pesca](#), le azioni per la promozione di un'economia blu sostenibile sono fondamentali. L'EMSA ha la capacità di dare il proprio contributo su vari fronti, cercando di ridurre gli inquinanti – [emissioni, microplastiche, sostanze pericolose](#) – e gli inquinatori, con servizi di sorveglianza integrati e una serie di strumenti di monitoraggio, dichiarazione e di controllo, e di sostenere l'[efficienza energetica](#) così come il ruolo del [gas naturale liquefatto](#) e altre fonti di energia alternative, componenti dell'obiettivo del portafoglio [energetico](#) nella transizione verso un'economia a zero emissioni di CO₂.

La **missione del mercato interno** mette in evidenza la **transizione digitale** che coinvolge tutti i settori dell'economia e che rappresenta un fattore chiave per il rafforzamento del mercato interno. L'EMSA sostiene la digitalizzazione e la semplificazione del settore della navigazione dell'UE per rendere il trasporto marittimo più efficiente. **L'intelligenza artificiale** è una delle principali opportunità legata a questo portafoglio che l'Agenzia utilizzerà per migliorare la safety, la sorveglianza e la sicurezza marittima. **La sicurezza informatica**, d'altro lato, costituisce una delle sfide principali. L'Agenzia l'affronta su due livelli: per mantenere l'integrità del sistema d'informazione marittimo dell'UE gestito dall'EMSA e per rispondere alla minaccia della sicurezza marittima in generale.

Le attività dell'Agenzia oltre i confini dell'UE, volte a sostenere l'armonizzazione delle norme dell'Unione, sono importanti nel contesto della **missione di vicinato e di allargamento**, relativamente all'adesione futura per alcuni paesi ma anche, in senso più ampio, per estendere e migliorare la safety e la sicurezza marittima, nonché gli standard ambientali nelle regioni confinanti.

Infine, l'Agenzia continua a sostenere la risposta dell'UE alla migrazione e alla sicurezza, attraverso il suo lavoro costante sulla base della cooperazione europea in materia di funzioni di guardia costiera e fornendo all'UE un quadro marittimo integrato. In futuro, l'Agenzia potrebbe avere un ruolo legato al maggior sostegno delle **attività di ricerca e salvataggio**. L'EMSA contribuisce in modo significativo al settore marittimo, garantendo **l'interoperabilità dei sistemi informativi dell'UE**, che costituisce una componente importante dell'Unione della sicurezza, sulla base della **missione affari interni**.



Il 20-21 marzo 2019, i membri del consiglio di amministrazione dell'EMSA si sono incontrati per scambiare le proprie opinioni in merito alle priorità del prossimo quinquennio.

1.4 METODOLOGIA PER LO SVILUPPO DELLA STRATEGIA QUINQUENNALE

Questo è il terzo documento strategico quinquennale dell'EMSA ed è destinato a coprire il periodo 2020-2024. Il documento fonda le sue basi sulla struttura e sulle attività consolidate che, nel tempo, hanno posizionato l'EMSA quale principale partner tecnico in ambito marittimo dell'UE, sia per gli Stati membri, sia per la Commissione europea. La strategia quinquennale prende in considerazione anche il risultato dell'ultima valutazione esterna dell'EMSA e le conseguenti raccomandazioni del consiglio di amministrazione dell'EMSA (2017), nonché il susseguente piano d'azione messo in atto dell'Agenzia.

Dopo 15 anni di attività, l'esperienza e le informazioni sviluppate dall'Agenzia costituiscono una fonte considerevole e unica. Nel processo di sviluppo di tale strategia, l'EMSA ha sottolineato un aspetto, da analizzare con i suoi principali stakeholders, rappresentati dal consiglio di amministrazione: quali sono le sfide e le opportunità che li attendono nel settore marittimo dell'UE e in che modo l'EMSA può sfruttare al meglio le proprie risorse uniche, per aiutarli a far fronte a tali sfide e a cogliere tali opportunità.

La strategia quinquennale è lungimirante e intenzionalmente ambiziosa. L'Agenzia si impegna a portare un valore aggiunto massimo ai suoi principali stakeholders, agli Stati membri e alla Commissione, adesso e negli anni a venire. Tuttavia, ci sono alcuni limiti e alcune incertezze che avranno un impatto sulla modalità di realizzazione pratica degli elementi più nuovi della strategia, in particolare la questione del mandato e delle risorse.

Il campo d'azione dell'Agenzia è disciplinato principalmente dal suo [Regolamento istitutivo](#) (sezione 1.1) ma viene altresì influenzato dal [contesto istituzionale e politico in evoluzione](#) (sezione 1.2), che attualmente include la prospettiva della Brexit. Il risultato delle negoziazioni in corso sul futuro [Quadro finanziario pluriennale](#) dell'UE determinerà l'evoluzione delle risorse dell'Agenzia.

La Strategia Quinquennale viene considerata, dunque, un documento in evoluzione che sarà attuato attraverso i programmi di lavoro annuali dell'Agenzia, prendendo in considerazione possibili sviluppi in ambito normativo, politico e in termini di risorse.

Il direttore esecutivo dell'EMSA, in qualità di parte responsabile della stesura della presente strategia quinquennale, ha espresso fin dall'inizio il suo desiderio di adottare un approccio inclusivo, nel quale le prospettive dei principali stakeholders dell'EMSA, il consiglio di amministrazione dell'agenzia e della sua principale risorsa, il suo staff, costituiscono gli ingredienti di tale strategia.

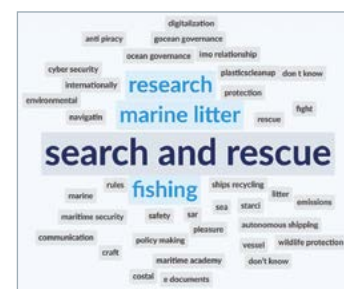
Il processo di consultazione con i principali stakeholders è avvenuto sotto forma di un seminario, in cui il personale dell'EMSA ha svolto il ruolo di facilitatore. Il materiale prodotto durante il seminario è stato elaborato attraverso vari esercizi all'interno dell'Agenzia. Una prima stesura della strategia quinquennale è stata presentata, per essere dibattuta, durante il consiglio di amministrazione di giugno 2019. In seguito al dibattito, i membri del consiglio di amministrazione sono stati inviati anche a inviare commenti per iscritto. L'Agenzia ha esaminato tutti i punti di vista espressi ed ha prodotto una nuova stesura, presentata poi dal direttore esecutivo alla Commissione per una consultazione formale, all'inizio di settembre del 2019, come previsto dal regolamento istitutivo dell'Agenzia. Nella fase finale, il documento è stato presentato al consiglio di amministrazione del novembre 2019, per essere approvato.

Risposta alle domande dei membri del consiglio di amministrazione -

1/ Quale termine associa maggiormente all'EMSA ?



2/ In quale nuovo settore dovrebbe essere attiva l'EMSA?



1.5 ATTUAZIONE E INDICATORI

Il controllo della realizzazione della presente strategia verrà effettuato attraverso i processi di programmazione e di rendiconto esistenti presso l'Agenzia. Tali processi sono guidati dal documento unico di programmazione che, in linea con il regolamento finanziario dell'EMSA, contiene un programma di lavoro pluriennale e un programma di lavoro annuale. Il documento unico di programmazione crea il legame tra le **priorità strategiche pluriennali** definite in questa strategia e le **attività e i risultati annuali** concreti. In particolare, il documento unico di programmazione stabilisce la **serie di attività e i risultati annuali** che contribuiscono a ciascun **obiettivo strategico pluriennale**.



Misurare il successo della Strategia quinquennale:

1. Su base annuale, l'Agenzia valuterà **il contributo delle attività e dei risultati annuali agli obiettivi strategici pluriennali**. Si tratterà di una valutazione qualitativa, basata sui dati indicati nella relazione annuale di attività consolidata, combinati ad altri indicatori potenzialmente rilevanti. Laddove disponibili, possono essere utilizzati esempi reali per illustrare la pertinenza e il valore aggiunto dell'Agenzia. Altri indicatori, quali le richieste di utilizzo degli strumenti EMSA o le richieste di coinvolgimento dell'EMSA in qualità di partner tecnico, l'evoluzione di attività finanziate sulla base di un progetto ecc, possono altresì contribuire alla valutazione del raggiungimento di taluni obiettivi.
2. Verso la fine del periodo coperto dalla Strategia quinquennale, l'Agenzia valuterà **il raggiungimento delle priorità strategiche pluriennali**. Tale esercizio sarà duplice, prendendo da un lato in considerazione il raggiungimento degli obiettivi strategici pluriennali negli anni successivi e, dall'altro, i punti di vista degli stakeholders. La soddisfazione e la percezione degli stakeholders, relativamente alle priorità strategiche, verranno misurate attraverso un **sondaggio** al fine di valutare la qualità delle interazioni dell'Agenzia e il suo profilo nei settori pertinenti.

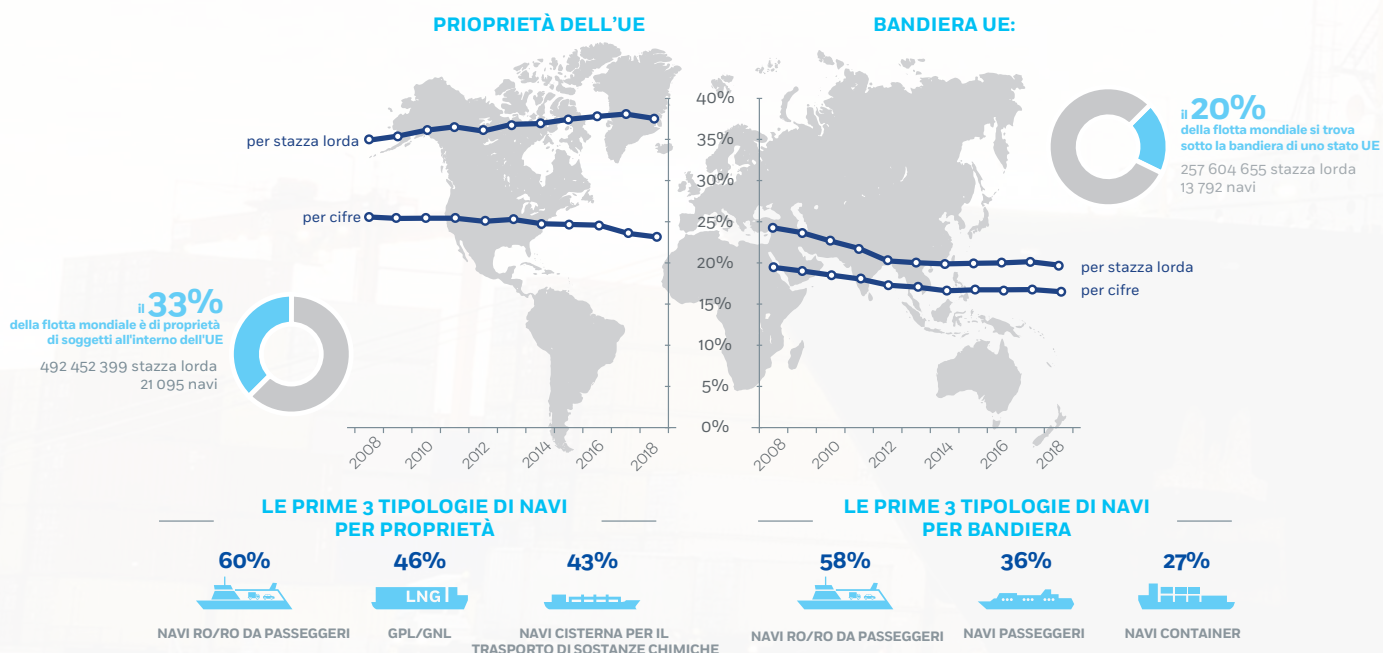
1.6 IL SETTORE MARITTIMO DELL'UE

Il continente europeo è essenzialmente un continente marittimo. La costa dell'UE ha una lunghezza di 68 000 km. L'UE ospita 23 Stati costieri e 27 Stati di bandiera. Nonostante le difficoltà del clima economico, l'economia blu dell'UE è forte, con un fatturato di circa 658 miliardi di EUR e una forza lavoro di più di quattro milioni di persone. L'importanza del settore marittimo abbraccia diverse aree politiche fondamentali dell'UE, inclusi i trasporti, l'ambiente e gli oceani, l'energia, il mercato interno, il vicinato e l'allargamento. Al fine di illustrare alcune tendenze del settore, troverete qui di seguito una serie di infografiche che indicano le cifre relative a ciascun tema coperto. Ciò che è certo, è che l'Europa continuerà ad affermarsi in qualità di attore principale nel mondo marittimo, nei prossimi anni.

La situazione attuale

La flotta dell'UE

Unità = stazza lorda
Fonte dei dati: Marinfo, database marittimo internazionale dell'EMSA



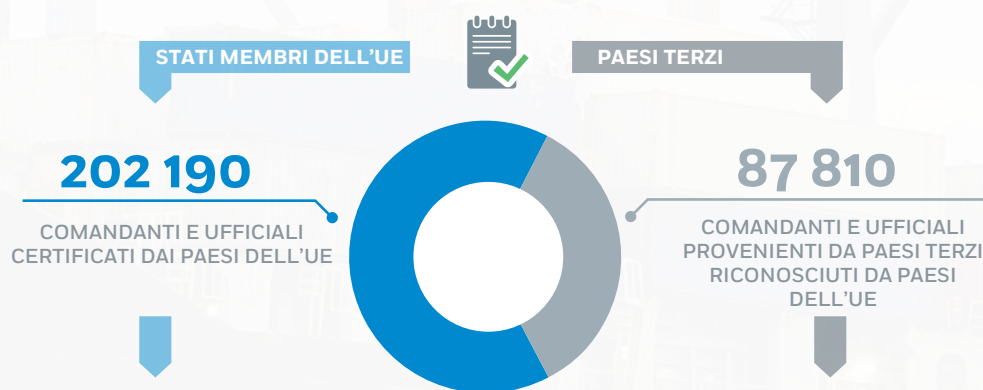


Statistiche relative alle gente di mare nell'UE

Una prospettiva sui paesi d'origine e di riconoscimento

Fonte dei dati: Rapporto EMSA STCW-IS del 2017

Un'istantanea della gente di mare in possesso di certificati di competenza e di approvazione che attestino il riconoscimento da parte dei paesi dell'UE, validi nel 2017, come indicato nel sistema informativo STCW dell'EMSA.



PRIMI 5 PAESI DELL'UE CON IL NUMERO PIÙ ELEVATO DI UFFICIALI CERTIFICATI

	Regno Unito (30 833)
	Polonia (20 138)
	Grecia (18 935)
	Italia (15 154)
	Norvegia (14 696)

PRIMI 5 PAESI DELL'UE CON PIÙ UFFICIALI RICONOSCIUTI DAI PAESI APPARTENENTI ALL'UE

	Polonia (9 260)
	Romania (5 227)
	Grecia (3 893)
	Regno Unito (3 689)
	Croazia (3 463)

PRIMI 5 PAESI TERZI CON PIÙ UFFICIALI RICONOSCIUTI DAI PAESI DELL'UE

	Filippine (30 615)
	Ucraina (19 304)
	Federazione russa (15 631)
	India (6 357)
	Turchia (4 100)

PRIMI 5 PAESI DELL'UE CHE RICONOSCONO IL NUMERO PIÙ ELEVATO DI UFFICIALI NON APPARTENENTI ALL'UE

	Malta (37 151)
	Cipro (16 442)
	Norvegia (7 983)
	Paesi Bassi (7 109)
	Regno Unito (6 345)

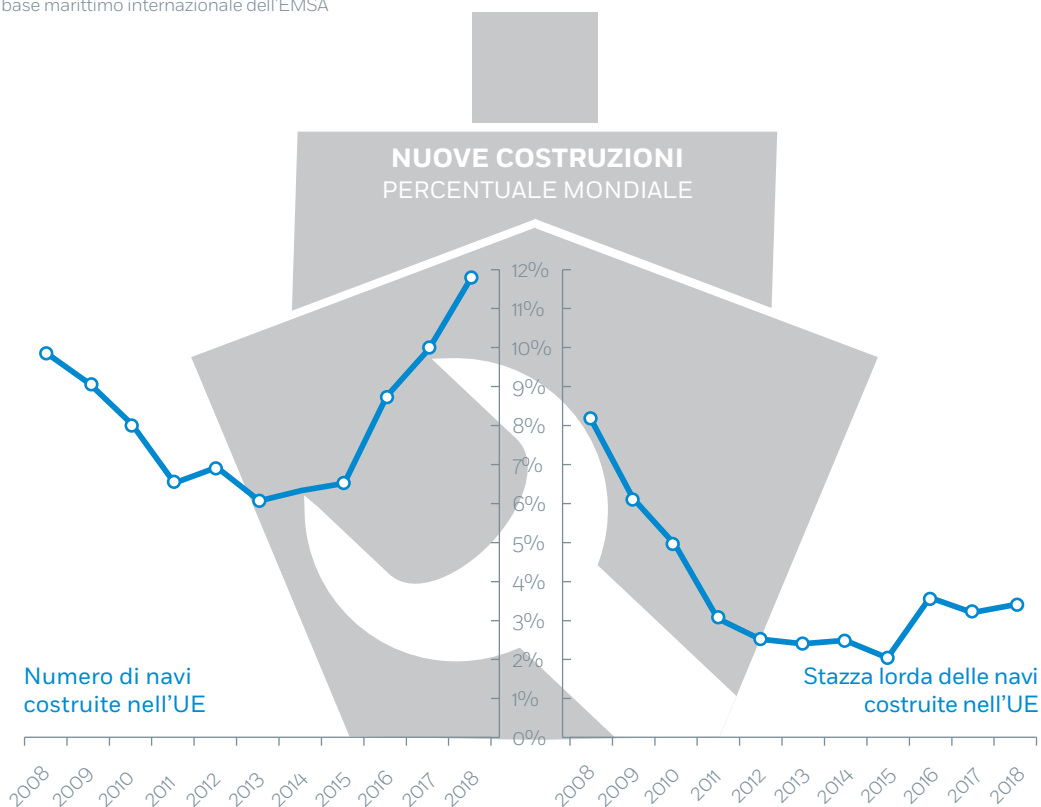
* Il riferimento all'UE e ai suoi Stati membri include la Norvegia e l'Islanda



Costruzione delle navi

Più navi, ma dimensioni minori

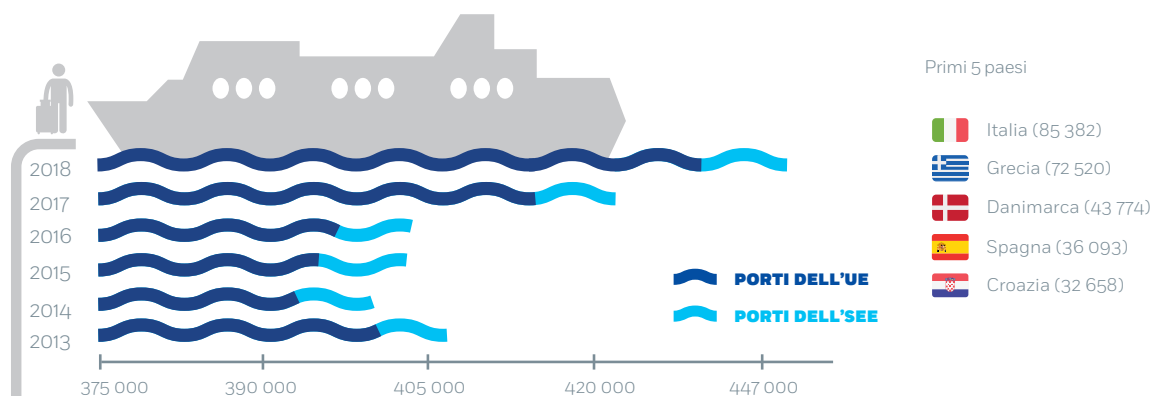
Fonte dei dati: Marinfo
database marittimo internazionale dell'EMSA



Attività portuale per il commercio e il viaggio

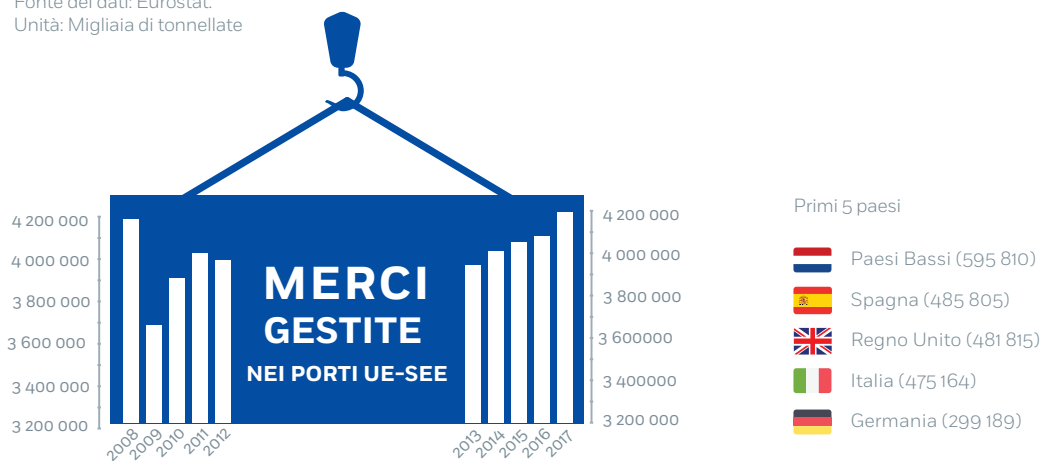
Passeggeri che si imbarcano e sbarcano nei porti dell'UE

Fonte dei dati: Eurostat.
Unità: Migliaia di passeggeri



Peso lordo delle merci gestite nei porti

Fonte dei dati: Eurostat.
Unità: Migliaia di tonnellate



Sorveglianza

Mappe di densità del traffico che mostrano i modelli di movimento delle navi

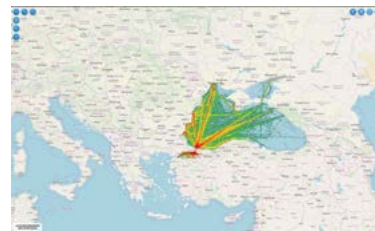
Fonte dei dati: EMSA, SafeSeaNet Ecosystem Graphical User Interface (SEG) ("interfaccia grafica utente di ecosistema SafeSeaNet")



Zona del Mar Baltico - Agosto 2019



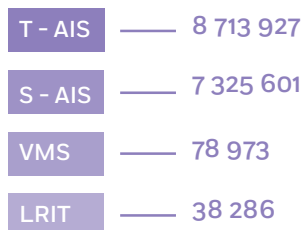
Zona del Mar Mediterraneo - Agosto 2019



Zona del Mar Nero - Agosto 2019

16 milioni

Totale dei messaggi ricevuti dall'EMSA in un giorno

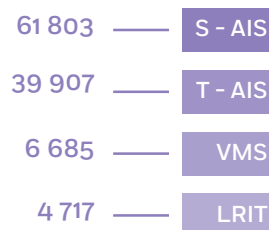


LE ATTIVITÀ CHE COPRONO:



96 265

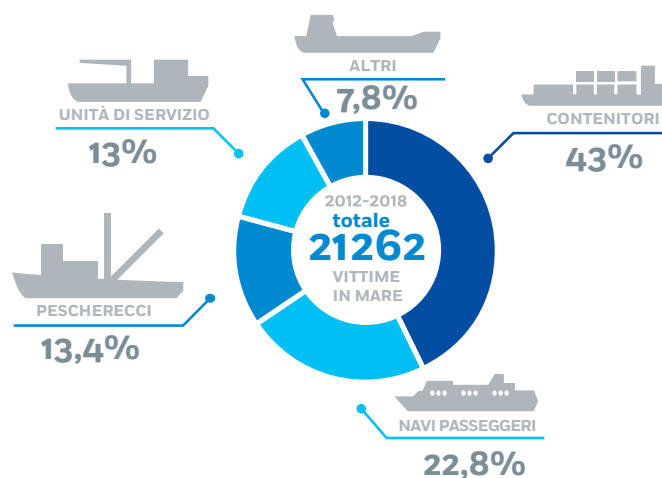
Imbarcazioni singole individuate in una giornata da diverse fonti



Incidenti in mare

Scomposizione delle cifre

Fonte dei dati: EMSA, Piattaforma europea d'informazione sui sinistri marittimi (EMCIP)



Distribuzione di vittime per categoria di persone



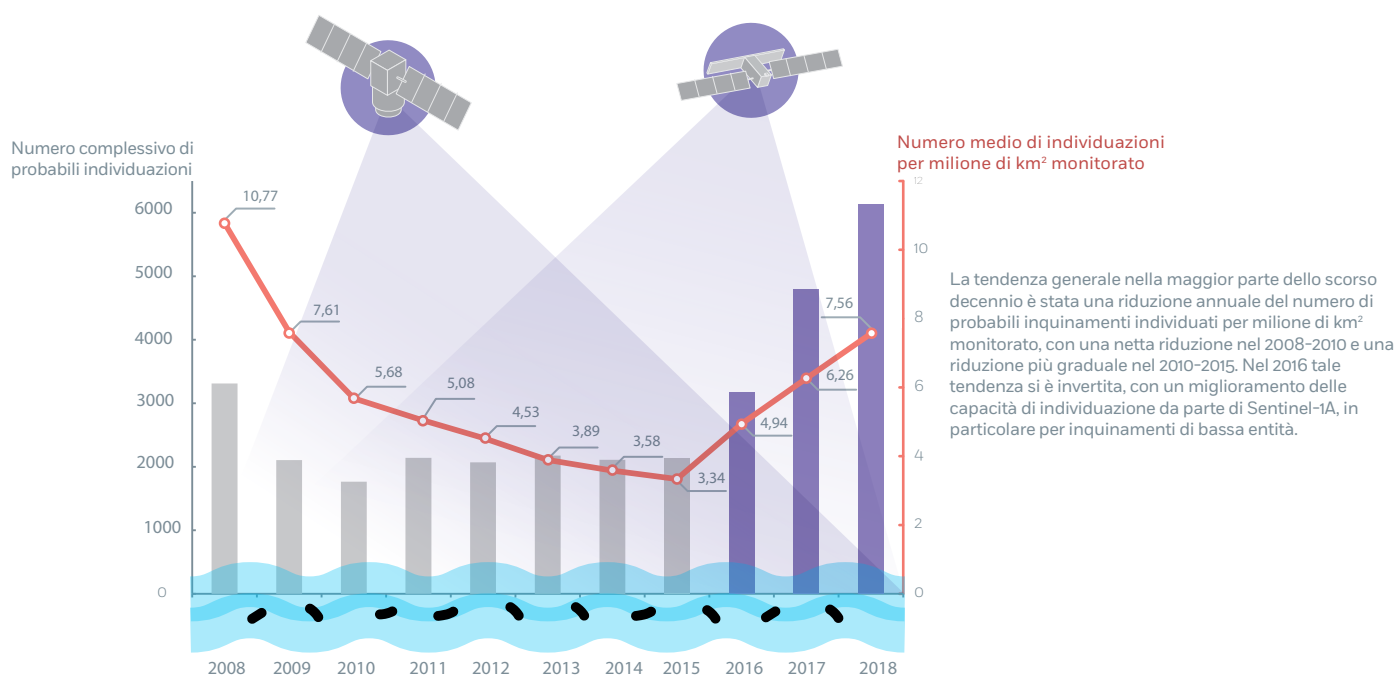
Numero di vittime in mare e incidenti in ordine di gravità



Individuazione di possibili inquinamenti

Tendenze su un decennio

Fonte dei dati: EMSA, CleanSeaNet, servizio di individuazione delle fuoriuscite di petrolio e delle imbarcazioni



Controllo da parte dello Stato di approdo

Lavorare per una conformità costante

Fonte dei dati: Paris MoU, Relazione annuale "Conformità costante" 2018

CONFORMITÀ COSTANTE



2018

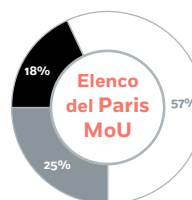
17 952
ISPEZIONI

9 368
NON CONFORMITÀ

566 FERMO NAVE **24** DIVIETI

Un'analisi della tendenza triennale rivela una diminuzione significativa del fermo nave, dal 3,87 % nel 2017 al 3,15 % nel 2018.

BANDIERA BIANCA, GRIGIA E NERA



73 paesi elencati

13 paesi nella lista nera
18 paesi nella lista grigia
41 paesi nella lista bianca
100% dei paesi dell'UE sono nella lista bianca

PRIME 5 CATEGORIE DI NON CONFORMITÀ



13%

sicurezza antincendio



12.07%

Sicurezza della navigazione



8.17%

Mezzi di salvataggio



7.96%

Condizioni di lavoro



7.14%

Certificati e documentazione

CAPITOLO 2

VISIONE, MISSIONE E VALORI



BASE GIURIDICA

L'articolo 1 del regolamento istitutivo dell'EMSA afferma che l'obiettivo dell'Agenzia è quello di garantire un livello elevato, uniforme ed efficace di safety, di sicurezza marittima, e di prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, dalla relativa azione di intervento, nonché un intervento contro l'inquinamento marino causato dagli impianti per l'estrazione di gas e petrolio e, dove appropriato, di contribuire all'efficienza del traffico e del trasporto marittimo nel loro complesso, in modo da facilitare l'istituzione di uno spazio europeo per il trasporto marittimo senza frontiere.

VISIONE

La visione dell'EMSA è quella di essere il centro di eccellenza per un settore marittimo dell'UE sicuro e sostenibile.

MISSIONE

La missione dell'EMSA è quella di servire gli interessi marittimi dell'UE, per un settore marittimo sicuro, protetto, verde e competitivo e agire in qualità di affidabile e rispettato punto di riferimento nel settore marittimo, in Europa e nel resto del mondo.

L'EMSA capitalizza sul suo know-how unico per posizionarsi come attore essenziale nel settore marittimo, in Europa ed oltre.

L'EMSA lavora sulle questioni e sui compiti legati alla sicurezza e alla protezione marittima, al clima, all'ambiente e al mercato unico, innanzitutto come fornitore di servizi agli Stati membri e alla Commissione, ma anche in qualità di partner innovativo e affidabile e di centro di eccellenza per il settore marittimo europeo e potenzialmente oltre, come riferimento internazionale.

VALORI

Qualità, credibilità, efficienza, efficacia, trasparenza, flessibilità, intelligenza e parità di genere.

CAPITOLO 3

PRIORITÀ STRATEGICHE DELL'EMSA



Per ciascuna delle cinque priorità strategiche, l'EMSA ha identificato una serie di obiettivi. Tali obiettivi sono evidenziati qui di seguito, sotto ogni testo.

3.1 SOSTENIBILITÀ

PRIORITÀ STRATEGICA:



Contribuire all'agenda verde europea per il trasporto marittimo, rafforzando la capacità dell'UE di proteggere l'ambiente marino, di gestire il cambiamento climatico e di rispondere alle nuove sfide ambientali.

L'EMSA è stata creata a seguito di due gravi incidenti marittimi nelle acque dell'Unione, che hanno causato un elevato inquinamento e danni ad ampi tratti di mare e migliaia di chilometri di costa. Il costo ambientale ed economico di tali incidenti è stato enorme. L'EMSA lavora su due fronti per proteggere l'ambiente marino e quello circostante (in termini di prevenzione dell'inquinamento e azioni di risposta) sostenendo, laddove possibile, le politiche dell'UE sull'ambiente marino e costiero e sulla protezione della salute, inclusa la cooperazione regionale, l'economia circolare nel settore marittimo, gli obiettivi di sviluppo sostenibile 2030 per il cambiamento climatico dell'ONU e la prospettiva dell'Europa come continente a neutralità climatica.

L'implementazione della legislazione internazionale ed europea nel settore della prevenzione dell'inquinamento causato da navi è il primo pilastro della protezione ambientale. L'EMSA continuerà a fornire assistenza tecnica alla Commissione e agli Stati membri in questo settore che, nell'ambito dell'UE, include gli impianti portuali di raccolta, il tenore di zolfo dei combustibili (inclusi i combustibili e le tecnologie alternative), le emissioni di gas a effetto serra, l'inquinamento provocato dalle navi e l'introduzione di sanzioni per le relative violazioni, il riciclaggio delle navi, gli antivegetativi e le assicurazioni degli armatori per i crediti marittimi.

Nei prossimi anni, l'Agenzia dovrà concentrarsi ancor di più sulle emissioni di gas a effetto serra e sulla decarbonizzazione, che è diventato il tema principale dell'agenda globale, al fine di aiutare l'UE a portare avanti il suo programma e a rispettare i propri obblighi.

Un maggior supporto da parte dell'Agenzia sarà altresì necessario per quanto riguarda l'applicazione della legislazione aggiornata riguardo agli impianti portuali di raccolta e per la revisione della direttiva sull'inquinamento provocato dalle navi. Ulteriore assistenza tecnica potrebbe essere prevista nel settore del riciclaggio delle navi, dove l'EMSA possiede il know-how per offrire assistenza alla Commissione.

Inoltre, l'agenzia valuterà il possibile coinvolgimento nelle problematiche emergenti, quali l'inquinamento sonoro sottomarino, i rifiuti marini, gli ossidi di azoto e le particelle.

Sostenere lo sviluppo e l'attuazione della legislazione pertinente, internazionale e dell'UE, in ambito climatico e ambientale

L'EMSA ha sviluppato competenza, esperienza e strumenti che potrebbero essere estesi ad altri settori. Ad esempio, l'Agenzia potrebbe adattare la stessa strategia relativa allo "sviluppo di capacità", utilizzata per il GNL ad altri combustibili alternativi in modo da fornire, così, un maggiore supporto relativamente ai medesimi, all'efficienza energetica e alla progettazione, in particolare nel contesto del Forum europeo della navigazione sostenibile.

L'EMSA continuerà a fornire assistenza agli Stati membri nell'affrontare la problematica del trasferimento di organismi acquatici e patogeni pericolosi e nell'attuazione delle pertinenti convenzioni internazionali (sistemi di gestione dell'acqua di zavorra, sistemi antivegetativi).

L'EMSA collabora con le autorità nazionali e il settore della navigazione per sviluppare un codice di condotta per il bunkeraggio da bettoline/navi cisterna, nel contesto del Forum europeo della navigazione sostenibile.

Relativamente all'inquinamento causato da plastiche, l'EMSA contribuirà allo sviluppo di linee guida per minimizzare l'impatto del trasporto marittimo, ad esempio riducendo l'uso di plastiche a bordo delle navi, nonché all'attuazione del Piano d'Azione dell'IMO sui rifiuti marini.

Per quanto riguarda gli strumenti, l'Agenzia utilizzerà la sua esperienza relativa al calcolatore di emissioni in atmosfera, sviluppato nel contesto del progetto degli Inventari delle emissioni, per analizzare il suo potenziale ruolo per lo sviluppo di modelli di emissioni, per sostenere opzioni strategiche, ma anche per lo sviluppo di modelli relativi ad altri tipi di inquinanti, quali, per esempio, l'inquinamento sonoro sottomarino oppure le (micro) plastiche ed altri contaminanti chimici.

Intensificare le attività di prevenzione dell'inquinamento, sviluppando le capacità degli Stati membri e creando linee guida pratiche e strumenti per il settore marittimo

A livello internazionale, l'EMSA sostiene il lavoro della Commissione presso l'IMO ed è sempre più attiva nelle questioni relative alla mitigazione del cambiamento climatico. Il ruolo cruciale dell'EMSA nella progettazione e gestione di THETIS-MRV, il sistema di raccolta dei dati a sostegno del regolamento MRV, ha elevato il profilo dell'Agenzia a potenziale partner tecnico a sostegno dello sviluppo e dell'attuazione di iniziative dell'UE e globali, sia per quanto riguarda la mitigazione del cambiamento climatico, sia relativamente ai metodi di applicazione della legislazione.

Promuovere e sostenere lo sviluppo e l'attuazione di soluzioni innovative dell'UE e globali, per mitigare il cambiamento climatico





L'altro pilastro della protezione ambientale è l'intervento antinquinamento. Concepito per rafforzare la capacità degli Stati membri di rispondere all'inquinamento, l'EMSA ha creato un pacchetto di strumenti, disponibile all'uso su richiesta, costituito da una rete di navi antinquinamento di pronto intervento, un servizio di assistenza con attrezzature, siti di stoccaggio dei disperdenti e un servizio di supporto in caso di inquinamento causato da sostanze pericolose. La sorveglianza via satellite e, più recentemente, dei servizi di sistemi aerei a pilotaggio remoto (RPAS), sono disponibili per individuare o monitorare potenziale e reale fuoriuscite di petrolio e per identificare gli inquinanti. La manutenzione dei sistemi di informazione e comunicazione dell'UE, SafeSeaNet e CleanSeaNet, nonché della rete tra le autorità degli Stati membri è essenziale per poter offrire supporto alle autorità pertinenti, condividere e recuperare informazioni importanti relative all'incidente, la nave e il suo carico, in tempo reale.

Il pacchetto di strumenti è sempre più sofisticato in termini di tecnologie di risposta e di metodologie e sempre più agile in termini di reattività e adattabilità alle condizioni e capacità regionali, grazie ai miglioramenti e potenziamenti continui. La dinamica di aggiornamento continuo del pacchetto di strumenti di risposta deve continuare, al fine di mantenere la capacità di risposta dell'UE a un livello elevato, in caso di incidenti e inconvenienti. Parallelamente, l'EMSA esplorerà modalità per migliorare l'uso degli strumenti, prendendo in considerazione una strategia basata sulle necessità regionali.

Sviluppare ulteriormente un pacchetto di strumenti di risposta che sia agile, efficace, innovativo e basato sul rischio, per rafforzare la capacità degli Stati membri di impedire, individuare e rispondere all'inquinamento causato dalle navi e l'inquinamento marino, causato dagli impianti per l'estrazione di gas e petrolio

Inoltre, la capacità di interventi antinquinamento deve essere ampliata in linea con la Green Agenda della Commissione, andando oltre i soliti sospetti e i singoli colpevoli, ovvero il petrolio, le sostanze chimiche, le navi e gli impianti per l'estrazione di gas e petrolio e concentrandosi su cosa è davvero a rischio: gli oceani e il clima. Da questa prospettiva, è possibile identificare un'intera gamma di ulteriori minacce e l'EMSA dovrebbe valutare dove e come potrebbe fornire il proprio aiuto agli Stati membri per affrontarle, ad esempio:

- nuove strategie relative agli interventi in caso di inquinamento da petrolio potrebbero essere necessarie in vista di nuovi carburanti, relativamente più puliti. L'EMSA dovrebbe valutare l'idoneità delle misure antinquinamento esistenti rispetto a questi nuovi carburanti.
- Esplorare settori mai trattati dall'EMSA, ad esempio in che modo le misure antinquinamento potrebbero essere adattate alla rimozione delle plastiche dall'ambiente marino, inclusa la mitigazione di incidenti quali la perdita di container. L'Agenzia valuterà la possibilità di lavorare tramite accordi regionali, incluse le convenzioni marittime regionali, nell'affrontare le problematiche delle microplastiche nell'ambiente marino.

Preparare la risposta a nuove, diversificate ed in evoluzione sfide ambientali

3.2 SAFETY

PRIORITÀ STRATEGICA:



Contribuire a norme di sicurezza marittima più elevate, anticipare nuove sfide e aspettative legate alla sicurezza marittima, nonché fornire soluzioni basate sulla conoscenza con l'obiettivo di contribuire alla riduzione delle vittime e delle perdite umane in ambito marino.

La safety in ambito marittimo la *raison d'être* dell'EMSA dalla sua creazione e resterà al cuore delle attività dell'Agenzia. La vasta gamma di iniziative legislative dell'UE, che disciplinano il trasporto marittimo nell'UE, richiede la presenza tangibile di un organismo tecnico disponibile a valutare in modo indipendente il livello di attuazione e di applicazione della legislazione. Questa è la posizione attuale dell'EMSA e questo è ciò che continuerà a fornire in termini di supporto alla Commissione, nel suo ruolo di "custode dei trattati" e agli Stati membri, per adempiere i loro obblighi. L'Agenzia continuerà il suo programma di visite degli Stati membri e di ispezioni nei paesi terzi e presso Organizzazioni Riconosciute, includendo nuovi requisiti legislativi e adattando i suoi cicli e strategie generali per ottimizzare le risorse dell'EMSA e il processo di visita, per migliorare l'impatto e minimizzare gli oneri amministrativi sugli organismi visitati/ ispezionati.

L'EMSA intende promuovere una forte cultura della sicurezza nel trasporto marittimo dell'UE, sostenendo l'impegno e il miglioramento continuo attraverso un portafoglio di apprendimento migliorato, nonché strumenti e servizi di attuazione. Tale portafoglio si baserà sull'esperienza e la competenza dell'Agenzia: sviluppo di capacità, formazione, analisi orizzontale, analisi costi-benefici, guida; traducendo le informazioni raccolte attraverso le visite e le ispezioni in lezioni apprese, migliori prassi, conoscenza e sostenendo la condivisione di tali informazioni.

Oggi, l'EMSA è un centro tecnico riconosciuto per tutte le discussioni che coinvolgono la safety e la sostenibilità della navigazione. Le sue proposte e i suoi contributi tecnici nei forum appropriati, stimolano discussioni e progressi verso una navigazione più sicura e verde. I suoi studi, come successo in passato, forniscono la dimensione critica per il miglioramenti delle norme e per l'identificazione di soluzioni sostenibili. L'Agenzia migliorerà questa funzione e i suoi seminari dovrebbero costituire i forum per discutere opzioni tecniche e per presentare soluzioni basate sulle conoscenze ottenute.

Dare l'esempio in termini di competenza e sostenere lo sviluppo, attuazione e applicazione di norme di safety.





L'EMSA continuerà a sostenere le autorità competenti degli Stati membri dell'UE, in merito alla loro responsabilità di Stati di bandiera. L'Agenzia svilupperà ulteriormente le proprie competenze in termini di sviluppo di capacità, per fornire programmi di formazione sistematici, coerenti e basati sulle esigenze, per sostenere il lavoro quotidiano relativo all'applicazione da parte dello Stato di bandiera, l'indagine sugli incidenti, l'attrezzatura marina, l'STCW ecc.

Le discussioni tecniche, nel contesto dell'IMO, continueranno ad essere seguite, con un contributo tecnico attivo da parte dell'EMSA. Inoltre, l'assistenza tecnica continuerà ad essere fornita in merito all'attuazione delle legislazione UE pertinente e alle Convenzioni Internazionali. Le informazioni raccolte presso l'EMSA con visite e verifiche, rappresentano una risorsa preziosa che, attraverso le analisi di sicurezza e orizzontali, potrebbero sostenere il processo decisionale e la valutazione dei rischi, sia a livello nazionale, sia dell'UE.

Sulla base della competenza tecnica e della conoscenza acquisita negli anni, l'Agenzia migliorerà il proprio sostegno agli Stati membri per le verifiche del sistema obbligatorio di audit degli Stati membri dell'IMO. Inoltre, grazie alla sua iniziativa di una panoramica dinamica delle autorità nazionali (*Dynamic Overview of National Authorities - DONA*), alcune statistiche saranno messe regolarmente a disposizione delle amministrazioni marittime a sostegno della loro attività quotidiana.

Le amministrazioni marittime moderne devono essere flessibili e agili ma devono anche monitorare la loro performance, nonché il lavoro delle società di classificazione autorizzate a lavorare a loro nome (organizzazioni riconosciute). L'EMSA offre il proprio sostegno attraverso attività di sviluppo delle capacità e, al contempo, l'Agenzia offrirà la propria competenza relativamente al sistema di gestione della qualità (direttiva relativa alle responsabilità dello Stato di bandiera). Inoltre, l'esperienza, la competenza e le informazioni emerse dalle ispezioni dell'EMSA presso le organizzazioni riconosciute, potrebbero costituire degli strumenti molto utili ed efficaci per completare le attività di monitoraggio delle organizzazioni riconosciute, effettuate dagli Stati membri.

Offrire sostegno alle amministrazioni marittime nell'attuazione della direttiva relativa alle responsabilità dello Stato di bandiera

L'EMSA sostiene inoltre gli Stati membri nella loro capacità di Stato di approdo, nonché la più ampia comunità del Paris MoU, tenendo in considerazione il contributo dell'applicazione armonizzata alla lotta contro il trasporto marittimo non conforme agli standard internazionali di safety in modo da garantire condizioni paritarie sull territorio dell'Unione. Tale sostegno assume la forma del sistema informatico per gli addetti al controllo da parte dello Stato di approdo (PSC), (THETIS), sviluppato e gestito dall'Agenzia e di una varietà di strumenti di formazione e di supporto (ad esempio RuleCheck), inclusi gli strumenti per l'apprendimento a distanza sviluppati dall'EMSA per gli ispettori PSC degli Stati membri.

Gli standard elevati stabiliti dal Paris MoU, attirano l'interesse di altri regimi PSC nel mondo. Tenendo a mente il ruolo dell'EMSA nella fornitura di sostegno al Paris MoU, esiste il potenziale per sviluppare ulteriormente gli strumenti e per esportare le soluzioni dell'UE in questo settore.

Sostenere le amministrazioni marittime nel loro ruolo di controllo da parte dello Stato di approdo e promuovere una strategia armonizzata per tale controllo, a livello globale

Il settore marittimo non è estraneo all'ambiente in veloce evoluzione nel quale viviamo. Basandosi sulla forza e sulle capacità sviluppate nel tempo, l'EMSA è ben posizionata per analizzare e affrontare le sfide emergenti legate alla sicurezza, a bordo di navi container di grandissime dimensioni, navi passeggeri e pescherecci.

Incidenti recenti hanno mostrato la necessità di rivedere e rivalutare i livelli di sicurezza di alcune categorie di navi, in particolare in caso di emergenza. L'Agenzia darà il proprio contributo attraverso il suo lavoro tecnico sull'analisi delle norme di sicurezza, le lezioni apprese dagli incidenti e gli sviluppi presso l'IMO, mirando a un livello più alto di progettazione di sicurezza e performance per tali navi. L'Agenzia si trova nella posizione ideale per offrire un forum di discussioni tecniche, con gli esperti degli Stati membri, su problematiche quali la sicurezza antincendio, gli incendi nei container, le problematiche di sicurezza relative alle nuove tipologie di carburante, l'evacuazione, la guida e la manovrabilità.

Intensificare il lavoro sulle navi, per le quali il rischio e l'impatto di incidenti sono potenzialmente più elevati

Contribuire a standard marini più elevati vuol dire anche partecipare attivamente al miglioramento della sicurezza delle navi al di fuori delle soglie stabilite dalle pertinenti convenzioni internazionali (ad esempio imbarcazioni da diporto, pescherecci).

L'Agenzia analizzerà le "lacune" attualmente presenti nelle Convenzioni Internazionali e nella legislazione dell'UE e faciliterà le discussioni tecniche, fornendo ad esempio il supporto tecnico nell'attività dell'esercizio REFIT, con un'attenzione particolare alle navi passeggeri inferiori a 24 metri di lunghezza, navi costruite in materiali diversi dall'acciaio o equivalenti e navi passeggeri a vela.

L'EMSA potrebbe collaborare con gli esperti degli Stati membri e valutare opzioni per fornire una piattaforma tecnica di discussione sulla questione delle imbarcazioni da diporto. L'Agenzia potrebbe anche analizzare le norme e gli aspetti operativi relativi ai pescherecci e mettere a disposizione un forum per le discussioni tecniche e lo scambio di informazioni sulle norme nazionali. Potrebbero essere identificate le aree a rischio per l'azione futura.

Valutare l'ulteriore lavoro relativo alle norme di sicurezza per le imbarcazioni che non rientrano nelle pertinenti convenzioni internazionali





Le navi e i sistemi autonomi creano nuove sfide in termini di norme di sicurezza, attrezzatura marina, elemento umano, gestione del rischio, sicurezza della navigazione in un ambiente ibrido e operazioni SAR. A livello dell'UE, l'EMSA dovrebbe diventare la piattaforma per discussioni tecnicamente strutturate, riunendo amministrazioni, i settori coinvolti e il mondo accademico. A livello internazionale, l'EMSA assiste la Commissione con il lavoro iniziato a livello dell'IMO sulle navi di superficie autonome, proponendo azioni specifiche in linea con gli interessi dell'UE.

Diventare il facilitatore tecnico per le navi autonome

Le persone sono fondamentali per l'equipaggio e la gestione in sicurezza di una nave. Esse sono altresì fondamentali per un equipaggio e una gestione della nave, che siano sostenibili dal punto di vista ambientale. In effetti, un trasporto marittimo di qualità sotto tutti gli aspetti, dipende molto dalla qualità e dal benessere della gente di mare e per questo da fattori essenziali che riguardano le loro carriere, così come dalla parità di genere nel settore: la motivazione per diventare gente di mare, l'istruzione e la formazione disponibile e le condizioni di vita e di lavoro. Le azioni volte a migliorare la qualità di tutti gli aspetti della navigazione dovranno affrontare ciascuno di questi fattori.

La convenzione STCW costituisce una componente essenziale della sicurezza marittima e il sostegno dell'Agenzia nei confronti della Commissione e degli Stati membri in merito alla sua attuazione, è un compito fondamentale. L'EMSA svilupperà un programma efficace ed efficiente di ispezioni dei sistemi di certificazione e di formazione dei paesi terzi, per sostenere i miglioramenti apportati dalla legislazione UE rivista al sistema di riconoscimento dell'Unione. L'EMSA fornirà, inoltre, l'assistenza tecnica per la prossima revisione della Convenzione STCW. Il STCW-IS (sistema informativo) verrà migliorato, anche valutando opzioni per offrire un miglior supporto alle autorità nazionali competenti, in merito a certificati e approvazioni.

Guardando oltre, l'Agenzia potrebbe portare un valore aggiunto, grazie all'esperienza acquisita in relazione alla convenzione STCW che potrebbe essere utilizzata a sostegno dell'attuazione della convenzione sul lavoro marittimo (MLC) ed altri strumenti pertinenti dell'ILO, in termini di attuazione, applicazione e strumenti, migliorando le condizioni di lavoro e di vita della gente di mare.

L'attenzione potrebbe essere rivolta anche alla dimensione della "responsabilità sociale" nella navigazione e a modi possibili di migliorare la motivazione, in una professione in rapida evoluzione a bordo e a terra, anche a causa degli sviluppi tecnologici. È necessario mantenere un impegno continuo, su queste problematiche, da parte di tutti i stakeholders.

Migliorare il ruolo relativo alla componente umana della navigazione



3.3 SICUREZZA

PRIORITÀ STRATEGICA



Rafforzare la sicurezza marittima in Europa e a livello globale, laddove ci sia un interesse europeo.

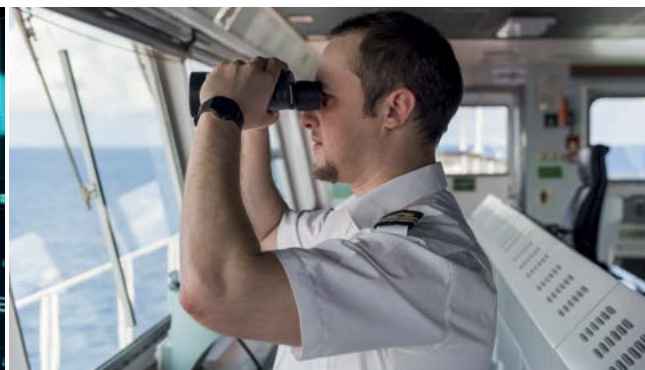
L'EMSA contribuisce attivamente all'attuazione della strategia europea in materia di sicurezza marittima dell'UE. Il ruolo dell'Agenzia nell'aiutare a valutare e verificare l'attuazione della legislazione dell'UE per la sicurezza marittima si è evoluto negli anni, in linea con la richiesta di sostegno da parte della Commissione e dell'autorità di vigilanza dell'EFTA, che continuerà a crescere secondo le previsioni, riflettendo le crescenti priorità a livello dell'UE. L'assistenza tecnica relativa alla sicurezza delle navi e delle strutture portuali, in linea con il codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (Codice ISPS) verrà, dunque, migliorata.

Sostenere la giusta attuazione della legislazione dell'UE e internazionale in materia di sicurezza marittima

Originariamente concepiti per la sicurezza marittima e per la risposta all'inquinamento, i sistemi di monitoraggio del traffico e di individuazione dei satelliti dell'EMSA forniscono, ora, un quadro della situazione marittima integrato e in tempo reale a una serie di attori del settore marittimo europeo, che svolgono diverse funzioni legate alla prevenzione di atti illegali (l'EUNAVFOR per la pirateria, l'EFCA, MAOC-N per il traffico di droga, l'Europol e la Polizia Nazionale e le autorità di guardia costiera, Frontex, le autorità doganali nazionali). La capacità di sorveglianza dell'Agenzia ha il potenziale di sostenere la sicurezza in tutto il mondo e l'EMSA dovrebbe valutare, in particolare, in che modo la flotta mercantile dell'UE potrebbe essere ulteriormente protetta dalla pirateria e dagli attacchi armati a livello globale, estendendo il raggio d'azione e la portata dei suoi servizi marittimi integrati.

Ulteriori servizi di allerta della flotta mercantile dell'UE, riguardo a violazioni della sicurezza, potrebbero essere creati per sostenere il ruolo dell'UE nel monitoraggio globale e in tempo reale di incidenti legati alla pirateria o di altri incidenti legati alla sicurezza e di attacchi su scala mondiale. Le opzioni includono l'estensione della portata geografica, ad esempio fino al Golfo di Guinea, e della tipologia di servizi marittimi integrati nonché di altri strumenti d'informazione, utilizzando anche Copernicus, sulla falsariga del servizio fornito dall'Agenzia a EUNAVFOR.

Fornire ulteriori servizi di informazione per proteggere la flotta mercantile dell'UE in tutto il mondo



La sicurezza informatica è già un elemento importante per il funzionamento in sicurezza di una nave, accanto ai fattori di sicurezza “tradizionali” quali l'elemento umano, le norme di sicurezza e la gestione di quest'ultima. L'EMSA dovrebbe contribuire allo scambio di pratiche basate sulla conoscenza, alla sensibilizzazione e allo sviluppo di capacità per affrontare i rischi nel contesto marittimo, in linea con le iniziative in corso presso l'IMO, e in cooperazione con l'ENISA e altre agenzie di trasporto nonché l'industria, laddove possibile.

Fornire la piattaforma per lo scambio delle migliori pratiche e garantire la cooperazione intersettoriale sulla sicurezza informatica, per il settore marittimo

La sicurezza informatica è anche un argomento che desta preoccupazione al livello dei sistemi e delle operazioni dell'EMSA. Misure appropriate devono essere prese a livello dell'Agenzia per proteggere le applicazioni marittime dell'EMSA e altri flussi e servizi d'informazione, quali le operazioni RPAS. Le misure di sicurezza informatica devono essere mantenute e, in caso di reti quali SafeSeaNet, simili misure di sicurezza devono essere adottate anche dagli Stati membri. Parallelamente, l'EMSA dovrebbe assistere gli Stati membri nel garantire misure di sicurezza adeguate, relativamente alle reti comuni.

Sviluppare soluzioni solide per proteggere le proprie applicazioni marittime e i servizi d'informazione

L'Agenzia ha un ruolo di lungo corso nell'ambito del piano d'azione per la strategia per la sicurezza marittima dell'UE. Dati i compiti dell'Agenzia in relazione alla Cooperazione europea in termini di funzioni della guardia costiera, alla risposta alla crisi migratoria e della sicurezza, alla fase di transizione del CISE (sistema comune per la condivisione delle informazioni sul settore marittimo dell'UE) e data l'esperienza maturata grazie a queste attività, ci saranno maggiori opportunità per dimostrare il valore aggiunto dell'EMSA e per utilizzare gli strumenti esistenti per sostenere e persino ampliare la comunità.

Migliorare il coinvolgimento in qualità di partner tecnico e operativo nel contesto della strategia per la sicurezza marittima dell'UE

3.4 SEMPLIFICAZIONE

PRIORITÀ STRATEGICA



Facilitare la semplificazione del trasporto marittimo nell'UE, sostenendo soluzioni marittime digitali su scala dell'Unione.

Tra i fattori che incidono sull'efficienza del traffico e del trasporto marittimo vi sono i requisiti amministrativi ai quali sono soggette le navi che trasportano merci e persone in ciascun porto di scalo. Garantire un sistema di dichiarazione armonizzato, riutilizzare le informazioni che sono state già notificate e trasferire tali informazioni al prossimo porto di scalo contribuirà a un viaggio più rapido e più fluido. L'Agenzia dovrebbe sviluppare applicazioni open data, a beneficio del settore marittimo.

L'EMSA presterà assistenza alla Commissione e agli Stati membri per facilitare l'attuazione del sistema di interfaccia unica marittima europea e per portare avanti la semplificazione, l'armonizzazione e la razionalizzazione delle formalità di dichiarazione e segnalazione. L'EMSA continuerà ad attuare e migliorare le funzioni necessarie nel sistema di monitoraggio del traffico marittimo e dello scambio di informazioni dell'UE, SafeSeaNet.

È necessario affrontare la questione dell'interoperabilità tra la serie di sistemi di dichiarazione, segnalazione e di trasmissione dei dati a livello nazionale e dell'UE, nonché tra il settore e le amministrazioni. L'EMSA fornisce sostegno, nell'ambito del quadro del sistema di interfaccia unica marittima europea.

Sostenere l'ulteriore semplificazione, armonizzazione e razionalizzazione delle formalità di dichiarazione e segnalazione

L'EMSA dovrebbe sostenere la transizione del settore marittimo dell'UE verso un ambiente privo di supporti cartacei. THETIS sarà migliorato per rendere disponibili i pertinenti set di dati/certificati elettronici, inclusi i certificati STCW e facilitare, di conseguenza, il lavoro degli Stati membri nella loro capacità di Stato di bandiera e Stato di approdo. In particolare, il lavoro degli ispettori PSC a bordo potrebbe essere focalizzato su ciò che davvero deve essere verificato, con tutti i controlli documentali effettuati in anticipo attraverso la trusted platform di THETIS. Sarà previsto anche un forum che offra opportunità regolari per i diversi stakeholders, per condividere le migliori pratiche e le lezioni apprese.

Sostenere la transizione del settore marittimo dell'UE verso un ambiente privo di supporti cartacei, includendo i certificati elettronici

Al fine di far progredire un'interfaccia unica, il processo di digitalizzazione e integrazione deve andare oltre le formalità di dichiarazione della nave e il riutilizzo e il trasferimento "orizzontale" di informazioni tra i porti o tra le navi e i porti. In futuro, dovrebbe essere possibile scendere nel dettaglio anche "verticalmente" nei processi contigui, in particolare nella logistica dei porti e delle navi e riutilizzare e trasferire le informazioni selezionate per facilitare tali processi.

Sul lungo termine, l'EMSA avrà un ruolo importante da svolgere per facilitare l'ottimizzazione dei servizi portuali per ottenere un guadagno in termini di efficienza e ridurre l'impatto ambientale delle operazioni navali. Sulla base delle informazioni relative alla posizione delle navi, possedute presso l'EMSA, grazie a nuovi strumenti (basati sul cloud - apprendimento automatico) sarebbe possibile generare informazioni più personalizzate per i tempi medi di attesa prima di poter effettuare lo scalo (nelle aree di attracco, ad esempio), una migliore previsione degli orari di arrivo e dei tempi di andata e ritorno delle navi presso i porti, elementi che tutti insieme faciliterebbero l'efficienza della logistica.

Facilitare il miglioramento dell'efficienza globale della navigazione in Europa, laddove possibile



3.5 SORVEGLIANZA

PRIORITÀ STRATEGICA



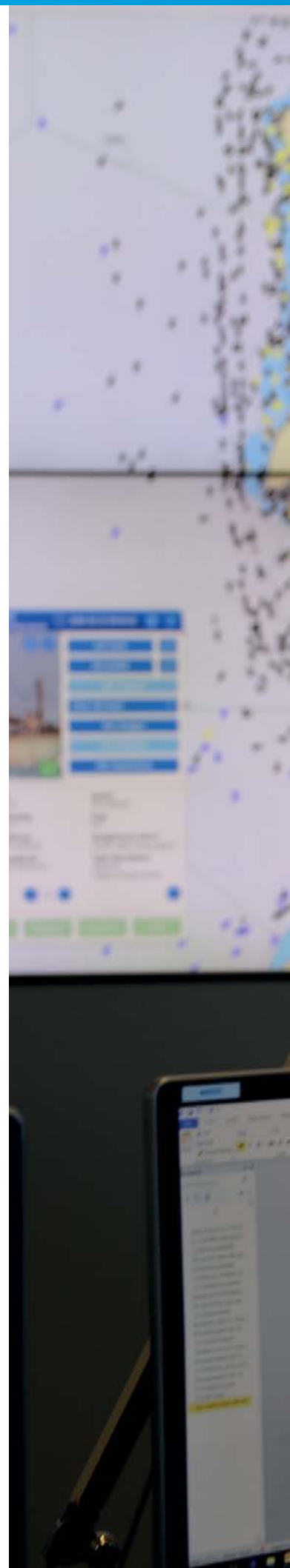
Rafforzare il ruolo dell'EMSA in qualità di centro di gestione delle informazioni fondamentali per la sorveglianza marittima.

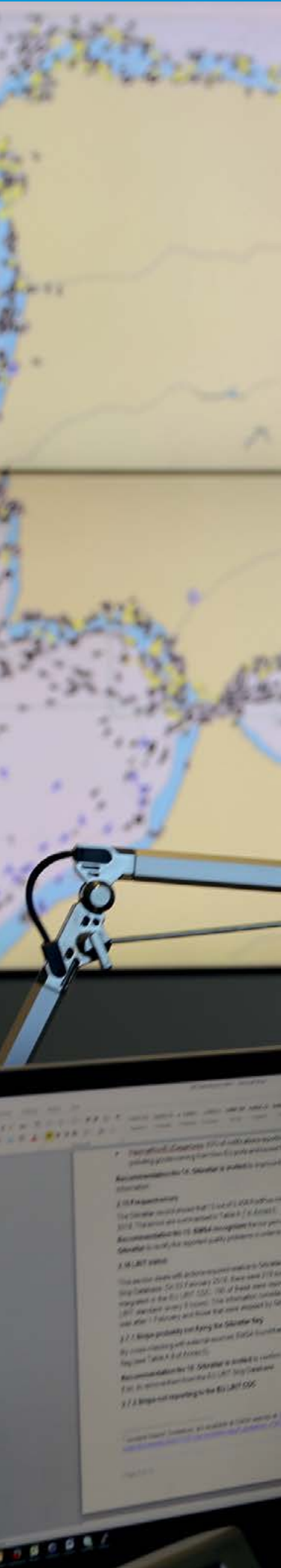
L'EMSA è diventato "l'occhio dell'UE sul mare", attuando in modo efficace il concetto originario di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione, che migliorerebbe la sicurezza e l'efficienza del traffico marittimo, migliorerebbe la risposta agli incidenti e situazioni potenzialmente pericolose in mare e contribuirebbe a una migliore prevenzione e individuazione dell'inquinamento causato dalle navi, aumentando il supporto agli Stati costieri. Basandosi sui suoi investimenti, negli anni, in hardware, software e conoscenze, l'EMSA oggi ha la capacità di incorporare molti dati e servizi di diversa natura e di fornire un quadro del settore marittimo ricco e integrato. Un elemento importante a completamento dei precedenti, è stato il servizio di sorveglianza marittima Copernicus, che ha contribuito ad estendere il bacino di utenza dell'EMSA e resta una pietra angolare per le informazioni relative alla sorveglianza, negli anni a venire. L'ingresso più recente nel portafoglio relativo alla sorveglianza è costituito dai dati RPAS, che forniscono un livello molto più completo di sorveglianza nel settore del mare aperto.

Grazie ai servizi marittimi integrati, l'Agenzia è il principale fornitore del quadro marittimo europeo ad oggi, al servizio di un numero potenzialmente infinito di attori in ambito marittimo ed oltre, ad esempio delle comunità della sicurezza e di applicazione della legge o di altre agenzie europee. Sebbene tali informazioni siano parzialmente riservate, una parte di esse potrebbe essere diffusa al pubblico.

SafeSeaNet, il nome assegnato al progetto originario, resta la pietra angolare delle informazioni sul traffico marittimo nell'UE per sostenere la sua sicurezza e la sua efficienza. Tale sistema continuerà ad essere migliorato in termini di risposta alle necessità degli utenti e di sviluppi tecnologici.

Continuare il miglioramento della funzionalità e dell'efficienza del sistema di monitoraggio del traffico marittimo e informativo dell'UE





In termini di nuove tecnologie con l'idea di migliorare la capacità di sorveglianza dell'UE, l'EMSA ha iniziato a valutare l'usabilità del sistema VDE (Scambio di dati VHF) per le comunicazioni tra la nave e la costa. Le comunicazioni satellitari forniranno una copertura globale. Questo front-end volontario, basato sulle comunicazioni via satellite, può anche essere utilizzato per le comunicazioni SAR, lo scambio di piani di rotta, informazioni reali sulle condizioni meteorologiche e sulla presenza di ghiaccio ecc.

In diversi ambiti, l'Agenzia sta seguendo gli ultimi sviluppi tecnologici di natura pre-operativa, che potrebbero interessare gli Stati membri e la Commissione. Relativamente al quadro marittimo europeo, ad esempio, l'Agenzia sta esplorando nuove costellazioni di satelliti e nuovi sensori per raccogliere nuovi dati e nuove fonti di informazioni relative alle navi (ad esempio, l'identificazione di tracce radar, pseudosatelliti ad alta quota ecc). Tale attività è importante per restare in prima linea, per poter offrire nuovi servizi agli Stati membri, che altrimenti non sarebbero disponibili a livello nazionale.

Monitorare l'emergere di nuove tecnologie e renderle operative in nuovi servizi per gli Stati membri e per la Commissione

Al fine di sfruttare maggiormente le informazioni raccolte dall'Agenzia negli ultimi 15 anni, l'apprendimento automatico e l'intelligenza artificiale (IA), l'analisi dei dati potrebbe essere ulteriormente sviluppata per offrire assistenza agli Stati membri in un'ampia gamma di compiti, dalle statistiche relative alle navi alle zone sensibili in termini ambientali e di sicurezza, presenti nelle loro acque, dalla previsione delle posizioni delle imbarcazioni, in questo momento o in futuro, al miglioramento della selezione delle imbarcazioni di interesse, il monitoraggio automatico del comportamento delle imbarcazioni ecc. Lo sviluppo e il funzionamento di queste nuove funzionalità dovrebbero essere formulati e messi a punto in stretta collaborazione con gli utenti degli Stati membri.

Sviluppare applicazioni di apprendimento automatico e intelligenza artificiale per migliorare la valutazione del rischio, la prevedibilità della posizione delle imbarcazioni, le statistiche e l'innovazione

Capitalizzando sull'esperienza dell'EMSA in termini di sorveglianza, ad esempio nella raccolta, elaborazione, fusione, integrazione, trasformazione e presentazione di un quadro marittimo ad hoc, l'Agenzia sostiene adesso lo sviluppo del CISE, il sistema comune per la condivisione delle informazioni, per sviluppare un know-how della situazione del traffico marittimo nel settore della sorveglianza. L'Agenzia migliorerà, dunque, il suo ruolo e profilo in questo settore e, potenzialmente, migliorerà ulteriormente il quadro marittimo quando il CISE entrerà nella sua fase operativa.

Capitalizzare sulla competenza in materia di sorveglianza per includere l'ampia comunità Europea che si occupa di sorveglianza, a beneficio dei servizi marittimi e per apportare valore aggiunto all'UE

La ricerca e il soccorso in mare spiccano tra gli obiettivi originari di SafeSeaNet: migliorare la risposta agli “incidenti e situazioni potenzialmente pericolose in mare, incluse le operazioni di ricerca, soccorso e salvataggio”. L'EMSA potrebbe fornire il proprio contributo, in tal senso, migliorando gli strumenti d'informazione creati ad hoc e lo sviluppo di capacità, attraverso la formazione ed esercitazioni.

L'Agenzia offre la funzionalità SARSURPIC (Search and Rescue Surface Picture, “*Quadro di ricerca e soccorso in superficie*”), per coloro che usano i servizi marittimi integrati. Attraverso il dialogo con gli utenti, l'Agenzia può verificare la possibilità di fornire ulteriori funzionalità per offrire assistenza durante i casi SAR. In oltre, sarebbe possibile sviluppare una procedura operativa per utilizzare al meglio i servizi RPAS dell'EMSA per le missioni SAR degli Stati membri. L'Agenzia perseguirà, inoltre, l'abbreviazione dei tempi di risposta e la maggiore disponibilità dei satelliti, a sostegno delle richieste SAR nazionali (ordine d'emergenza).

L'Agenzia potrebbe, inoltre, dare il proprio contributo attraverso la formazione, gli orientamenti ed esercizi di simulazione, riunendo esperti tecnici provenienti dagli Stati membri, per identificare il modo migliore, per l'Agenzia, di sostenere la pianificazione SAR nazionale, la cooperazione e le operazioni.

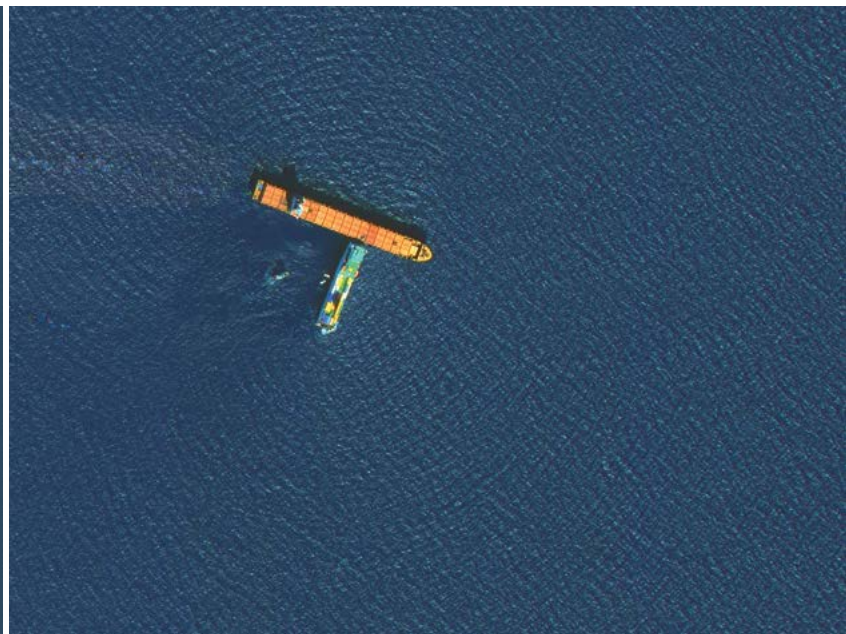
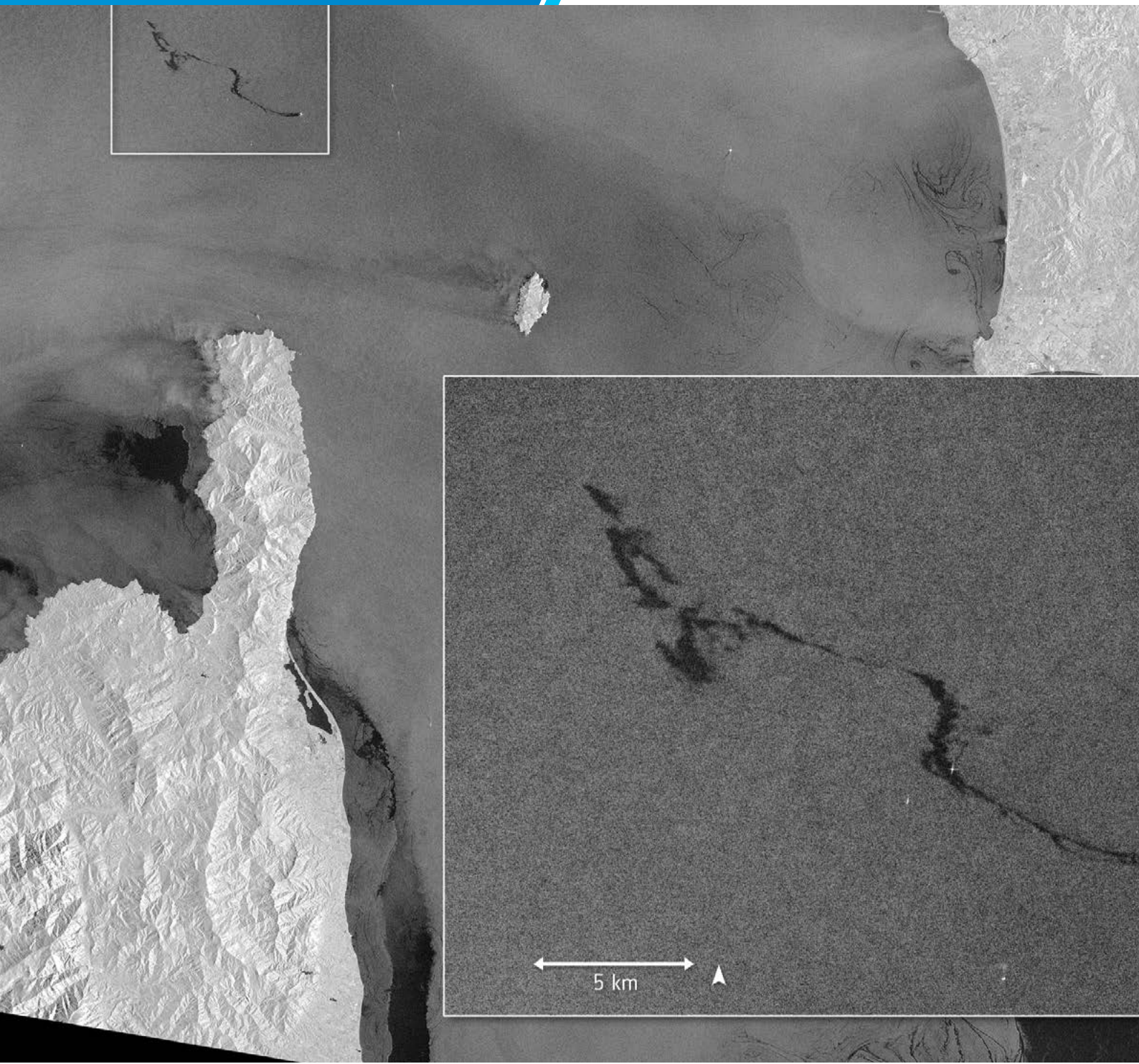
Sostenere le azioni di ricerca e soccorso degli Stati membri

I dati dimostrano che ci sono sempre più utenti che fanno utilizzo delle applicazioni marittime dell'EMSA e che sono interessati ai dati relativi alla posizione delle imbarcazioni. Sempre più dati di posizione, storici ed in tempo reale, sono disponibili per le imbarcazioni. Gli utenti desiderano ottenere l'accesso ai dati in tempo reale, con strumenti che aiutano a gestire e analizzare i dati. Per mantenere servizi dalla performance elevata, l'Agenzia potrebbe passare a servizi cloud, per prepararsi alla crescita numerica degli utenti, dati e servizi. Le tecnologie attualmente disponibili hanno raggiunto il loro limite.

Avere dei servizi basati sul cloud faciliterebbe l'espansione e l'accoglienza di qualsiasi aumento di volume o funzionalità. Questa è una condizione preliminare, affinché l'Agenzia sia in grado di offrire una nuova generazione di servizi, che potrebbero includere servizi imprese-amministrazioni, certificati elettronici, apprendimento automatico e intelligenza artificiale, come sviluppato in altri punti della presente strategia.

Spostare il quadro marittimo dell'UE sul cloud e analizzare il valore aggiunto di altri servizi basati su questa tecnologia





CAPITOLO 4

LA STRATEGIA E L'IDENTITÀ DELL'EMSA



4.1 RUOLI E RELAZIONI NEL SETTORE

Da un punto di vista orizzontale, attraverso le cinque S, l'EMSA dovrebbe plasmare le proprie interazioni con gli stakeholders e il suo profilo nel settore marittimo in modo tale da sostenere le priorità strategiche definite nella sezione precedente e adempiere al meglio alla sua missione. Al fine di raggiungere ciò, sono stati identificati quattro ruoli strategici trasversali, accanto ai loro corrispondenti obiettivi strategici trasversali.

La missione principale dell'EMSA è quella di assistere gli Stati membri e la Commissione nell'attuazione delle politiche dell'UE. In qualità di fornitore di servizi a questi due attori chiave, l'EMSA cercherà di migliorare la sua assistenza con servizi rinnovati e consolidati, sviluppati in 15 anni di attività. L'EMSA interagisce anche con una serie di gli stakeholders in qualità di partner affidabile per vari organismi dell'UE e, in generale, nel più ampio settore marittimo europeo. Sul fronte esterno, l'Agenzia ha il potenziale di esportare le soluzioni dell'UE e potrebbe svilupparsi ulteriormente come punto di riferimento internazionale, a sostegno degli obiettivi e degli interessi dell'UE. Infine e alla base di tutte le (inter)azioni, vi è il know-how; l'EMSA deve essere saldamente focalizzata sulla conoscenza, guidata dalla tecnologia e innovatività.

EMSA COME FORNITORE DI SERVIZI



Sviluppo di leggi e attuazione

L'assistenza tecnica fornita dall'EMSA alla Commissione è essenziale e rappresenta uno dei compiti fondamentali da quando l'Agenzia è stata fondata, nel 2002. Dopo più di 15 anni di attività, l'EMSA ha sviluppato un'ampia esperienza e competenza nel suo settore. L'Agenzia si impegnerà maggiormente per sfruttare al meglio le sue conoscenze per ottimizzare il sostegno alla Commissione, per il lavoro di preparazione necessario nell'aggiornamento e sviluppo della legislazione, incluse le misure di implementazione. Una delle fonti di informazioni essenziali dovrebbero essere i cicli di visite, sottoforma di analisi orizzontali. Come stabilito nella sezione 3.2, l'EMSA può fornire una piattaforma unica per le discussioni tecniche e per facilitare l'intesa, nonché la convergenza di punti di vista tra gli Stati membri, sostenendo quindi la Commissione nell'ambito dell'iniziativa legislativa nell'UE e garantendo il coordinamento a livello dell'Unione in merito alle politiche internazionali e allo sviluppo legislativo.

Consolidare il sostegno dell'EMSA alla Commissione per lo sviluppo di atti giuridici dell'UE e internazionali e per la valutazione della loro attuazione

Apprendimento

L'apprendimento e lo sviluppo professionale sono di fondamentale importanza per sostenere l'aggiornamento e le competenze degli esperti degli Stati membri e le operazioni sul campo. Seminari, workshop, webinar e giornate informative nonché le attività e gli strumenti online hanno l'obiettivo di sostenere i percorsi di sviluppo e qualificazione professionali, utilizzando le competenze e il know-how unico disponibile presso l'Agenzia. EMSA svilupperà una strategia modulare di formazione e sviluppo professionale, sostenendo le autorità competenti e prendendo in considerazione altri sviluppi dell'UE, quali il quadro delle qualifiche settoriali per la formazione degli ispettori degli Stati di bandiera, gli ispettori PSC, i funzionari per la protezione ambientale, il personale di ricerca e soccorso, il personale VTMS e similari.

Le nuove tecnologie sosterranno questo nuovo concetto, attraverso l'uso dell'apprendimento a distanza e della realtà virtuale, rispondendo alle nuove necessità di formazione e di sviluppo delle capacità degli Stati membri.

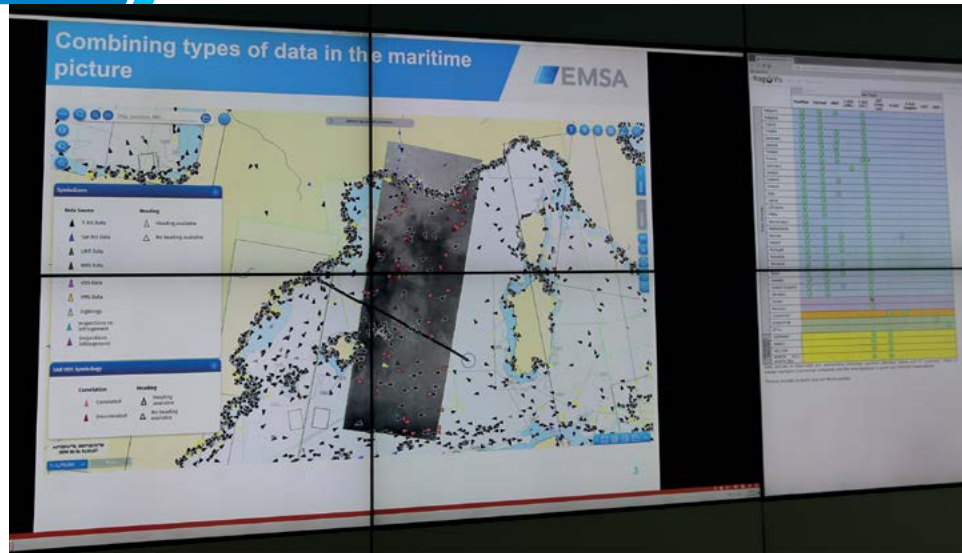
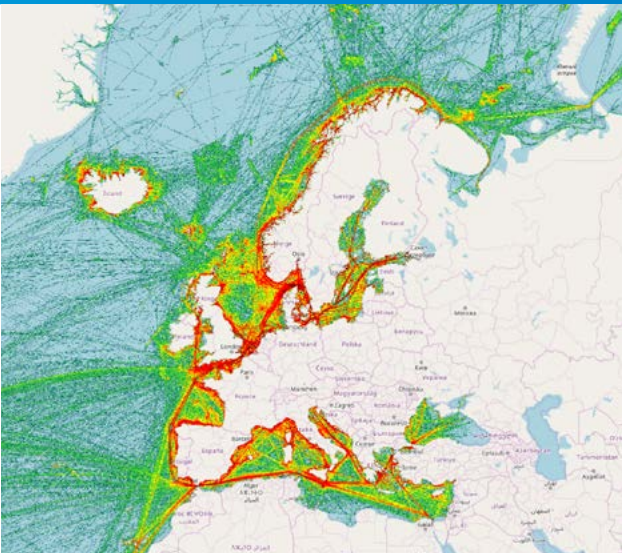
Estendere e formalizzare i programmi di formazione dell'EMSA



Formazione relativa alla preparazione sull'IMSAS (sistema di audit degli Stati membri dell'IMO), 20 novembre 2019



Formazione riguardante le competenze fondamentali per le indagini sugli incidenti marittimi, 27 giugno 2019



Dai dati alle informazioni e dalle informazioni alla conoscenza

Evolvere dalla gestione dei dati alla gestione delle informazioni, sviluppare nuovi strumenti per l'analisi dei dati. L'Agenzia raccoglie diverse e ampie serie di dati in diversi ambiti del settore marittimo. Grazie ai nuovi strumenti, parzialmente basati sull'apprendimento automatico, maggiori informazioni e servizi possono essere estratti dai dati esistenti, a beneficio degli Stati membri e della Commissione.

I dati relativi alle indagini sugli incidenti marittimi, provenienti dall'EMCIP (Piattaforma europea d'informazione sui sinistri marittimi) e altre risorse disponibili, verranno utilizzati a sostegno delle analisi di safety e dell'identificazione delle aree a rischio, nonché per ulteriori sviluppi politici e legislativi.

Una gestione e analisi più interattiva e integrata dei dati esistenti dovrebbe essere perseguita a beneficio degli stakeholders dell'EMSA. Ad esempio, si potrebbe prevedere l'analisi e la fusione di tutti i dati disponibili, per fornire informazioni corrispondenti a una nave in un unico ambiente, semplicemente cliccando sull'immagine della nave su uno schermo.

Identificare tendenze, rischi, insegnamenti appresi e miglioramenti all'attuazione/ legislazione. Un modesto passo in avanti è rappresentato, ad esempio, dalle mappe di densità del traffico e gli strumenti di monitoraggio automatico del comportamento delle imbarcazioni. Insieme agli Stati membri e alla Commissione, si può ottenere di più. Analogamente a quanto si fa per l'identificazione delle aree sensibili per la sicurezza marittima nelle acque europee, un'attività simile può essere sviluppata anche per l'inquinamento intenzionale, per identificare trends in specifiche tipologie di traffico marittimo, per l'individuazione di modelli di traffico o comportamenti in mare da parte di imbarcazioni, "il monitoraggio di comportamento automatico concatenato" per filtrare le navi di interesse, e personalizzare gli allarmi per semplificare il lavoro delle autorità di guardia costiera.

Inoltre, attraverso il nuovo portale DONA (Dynamic Overview of National Authorities, "panoramica dinamica delle autorità nazionali"), l'Agenzia sarà in grado di fornire statistiche e tendenze regolari mirate alle necessità degli Stati membri, per sostenerli nella loro capacità di Stati di bandiera, Stati di approdo e Stati costieri.

Estendere i servizi di informazione per analizzare i dati e identificare le tendenze e i rischi, per sostenere la sicurezza, la protezione e la sostenibilità

L'EMSA COME PARTNER AFFIDABILE



Cooperazione tra le agenzie in materia di funzioni di guardia costiera

Utilizzare la forza dell'EMSA nella conoscenza, competenza marittima e nel quadro del settore marittimo, nello sviluppo della cooperazione in materia di guardia costiera. L'EMSA dovrebbe consolidare il suo ruolo in qualità di pilastro nella sicurezza, protezione marittima e in ambito ambientale, nel quadro delle cooperazione tra agenzie in materia di funzioni di guardia costiera. Mentre sempre più attività intersettoriali sono sviluppate dalle tre agenzie, l'EMSA continuerà a promuovere, insieme all'Agenzia europea della guardia di frontiera e costiera (Frontex) e all'Agenzia europea di controllo della pesca (EFCA), una stretta cooperazione tra le autorità nazionali pertinenti, responsabili delle funzioni della guardia costiera. Prodotti e servizi che spaziano dalla condivisione delle informazioni alla capacità di sorveglianza, dall'analisi del rischio allo sviluppo di capacità, saranno al servizio di una più ampia comunità. L'Agenzia dovrebbe espandere il proprio portafoglio clienti offrendo servizi a nuove e a un maggior numero di autorità nell'UE e oltre (estendendo il concetto di funzioni di guardia costiera ai paesi della PEV, ad esempio)

**Collaborare attivamente con Frontex e EFCA,
per migliorare la cooperazione europea
in materia di funzioni di guardia costiera**



Evento annuale della Guardia Costiera europea, 15-17 aprile 2019 - Polonia

Settore marittimo

Seguire le ultime tecnologie pre-operative sviluppate dal settore marittimo e trasformarle in servizi per gli Stati membri, se rilevanti. Ciò ha avuto successo con SAT-AIS mentre nuove opportunità appaiono all'orizzonte (ad esempio il sistema di scambio dei dati VDES VHF). Laddove possibile e pertinente, similmente a quanto già realizzato con il modulo sulla "sensibilizzazione sulla sicurezza informatica marittima", alcuni moduli della piattaforma di apprendimento a distanza potrebbero essere offerti al grande pubblico e ad altri stakeholders.

Cooperare attivamente con il settore per creare il trasferimento delle conoscenze e fornire consulenza non commerciale in ambito marittimo

Azioni finanziate da progetti

EMSA è partner di un numero crescente di attori nel panorama marittimo dell'UE attraverso una serie di azioni. Molte di queste vengono definite "azioni finanziate da progetti", articolate sulla base di accordi con altre Agenzie dell'UE o con la Commissione e con precisi accordi in merito alle risorse. Tali azioni tendono a basarsi sul know-how, gli strumenti e i servizi esistenti dell'Agenzia, per apportare un valore aggiunto ad altri organi pertinenti e comunità dell'UE e, potenzialmente, completare o arricchire ciò che l'Agenzia ha da offrire ai suoi stakeholders, ad esempio in modo diretto attraverso ulteriori fonti di dati o in modo indiretto, contribuendo a un ciclo di innovazione e miglioramento che potrebbe portare benefici futuri. Questo tipo di cooperazione aiuta a creare sinergie e a evitare la duplicazione degli sforzi. Le azioni attuali finanziate da progetti includono Frontex SLA, EFCA SLA, il servizio di sorveglianza marittima Copernicus, THETIS-MRV, THETIS-EU (modulo Sulphur), il progetto d'interoperabilità e la fase di transizione del CISE.

Cercare sinergie con organismi e comunità complementari dell'UE, per apportare valore aggiunto all'UE

Dai confini ai bacini marittimi

I paesi non appartenenti all'UE che condividono con l'Unione dei bacini marittimi, hanno un impatto sulla sicurezza e sulla sostenibilità di tali bacini. Nel contesto dei meccanismi dell'IPA e della PEV, l'EMSA contribuisce al miglioramento del livello di conformità con le norme internazionali e allo sviluppo di capacità in tali paesi, sostenendo così un trasporto marittimo più sicuro e più pulito nell'UE. Questo impegno continuerà e verrà esteso sia a livello geografico che nella portata, anche attraverso una strategia basata sui bacini marittimi e una cooperazione migliorata con le convenzioni marittime regionali per la protezione dell'ambiente marino e costiero, nelle quattro regioni marittime in Europa.

Sostenere le politiche di vicinato e relative ai bacini marittimi dell'UE, per migliorare e armonizzare le norme europee ed internazionali

L'EMSA COME PUNTO DI RIFERIMENTO INTERNAZIONALE



Organizzazioni internazionali e politica esterna

Migliorare la cooperazione con IMO, WMU, ILO, IALA. Fornendo competenza tecnica a sostegno della Commissione e degli Stati membri nelle pertinenti organizzazioni internazionali, l'EMSA può ulteriormente migliorare il proprio contributo alla navigazione sicura, protetta e sostenibile dell'UE.

In qualità di attore sempre più riconosciuto sulla scena marittima internazionale, l'Agenzia potrebbe anche rafforzare le proprie relazioni con i partner internazionali quali l'IMO, l'ILO, la WMU ecc, in particolare nel settore dello sviluppo delle capacità.

Analizzare le possibilità di contribuire a iniziative mirate, relative alla cooperazione allo sviluppo. La sicurezza e la protezione del settore marittimo possono essere l'oggetto di iniziative mirate con paesi per i quali esiste una politica dell'UE, per offrire sostegno nel quadro della cooperazione allo sviluppo e l'Agenzia potrebbe essere il partner tecnico a sostegno di tali azioni.

Incrementare il sostegno tecnico e operativo laddove l'EMSA può apportare un valore aggiunto a pertinenti politiche estere dell'UE

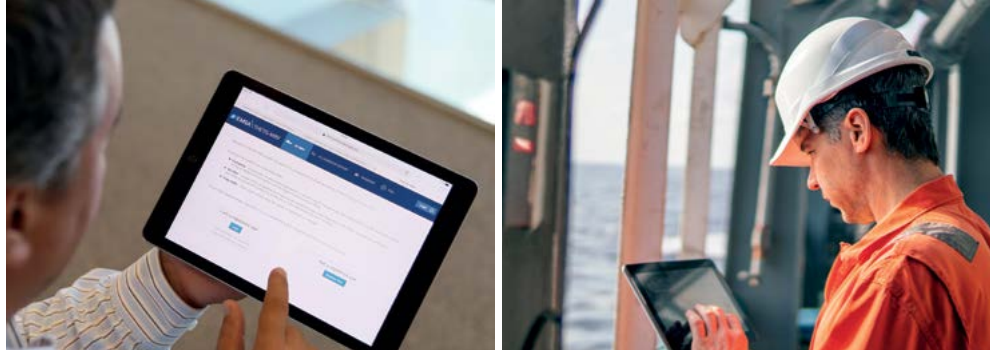


Evento annuale della Guardia Costiera europea, 15-17 aprile 2019 - Polonia



Secondo Vertice Mondiale della Guardia Costiera, 20-21 novembre 2019 - Tokyo, Giappone

L'EMSA COME CENTRO DI CONOSCENZA



Open data

Rafforzare la massa critica delle informazioni del settore marittimo, aggiungendo nuove tipologie di informazioni e nuovi metodi di elaborazione/presentazione di informazioni, aprendo le informazioni a più utenti in ambito governativo ed oltre.

La tendenza generale dei governi è quella di offrire open data al pubblico in generale, un esempio a livello dell'UE è la politica dell'open data di Copernicus. Un primo esempio dell'EMSA che va oltre il suo supporto agli Stati membri e alla Commissione è il THETIS-MRV, che offre uno strumento di resoconto al settore e al pubblico nell'ambito delle emissioni. Nel frattempo, una discussione è in corso per istituire un quadro pubblico marittimo. Questa tendenza continuerà e l'Agenzia dovrebbe poter fornire anche questo tipo di servizio.

Fornire un centro per le informazioni marittime dell'UE e il punto d'accesso per gli open data

Ricerca

L'EMSA continuerà a sviluppare le conoscenze tecniche nei settori della safety, della sicurezza, del clima e dell'ambiente. L'Agenzia dovrebbe sostenere lo scambio di informazioni sulla ricerca marittima, nell'ambito del suo mandato nell'UE e a livello globale. Le iniziative in corso dovrebbero essere monitorate e potrebbero essere organizzati eventi a intervalli regolari, come opportunità per gli stakeholders di raccogliere e scambiarsi opinioni. In questo modo, l'Agenzia potrebbe offrire supporto agli stakeholders nella loro attività di seguito degli sviluppi e creare valore aggiunto, facilitando lo scambio di conoscenze.

Sostenere l'innovazione e lo sviluppo di nuove tecnologie



4.2 IDENTITÀ ORGANIZZATIVA

Applicare principi di gestione efficaci, trasparenti, SMART, orientati al cliente e garantendo la parità di genere.

Le iniziative e i compiti sopracitati richiedono un'organizzazione dinamica e flessibile per accogliere le sfide e le opportunità identificate nelle pagine precedenti.

La competenza dello staff dell'EMSA continuerà ad essere il motore trainante della fornitura dei servizi unici nel loro genere, dell'assistenza tecnica e del supporto da parte dell'Agenzia ai principali stakeholders. Nel fare ciò, l'EMSA mira a diventare un'organizzazione ancora più efficiente e verde, sia nei processi interni che nelle modalità di interazione con gli stakeholders.

Il maggiore uso di task force per sfruttare le competenze specifiche all'interno dell'Agenzia, per ottenere i migliori risultati, sarà un modo per rispondere alla crescente varietà e complessità delle problematiche quotidiane alle porte. Accompagnato da un elevato livello di digitalizzazione, ciò permetterà all'EMSA di essere più agile nell'adattarsi al futuro ambiente lavorativo.

L'Agenzia ha altresì intrapreso misure per incrementare la parità di genere, così che le pari opportunità siano un fattore chiaro nell'ambiente dell'EMSA.



Il personale dell'EMSA partecipa alla sessione di pulizia delle spiagge in tutta l'Unione europea, 20 settembre 2019

© Agenzia europea per la sicurezza marittima 2020

Crediti fotografici: 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; Personale EMSA



INFORMAZIONI SULL'AGENZIA

EUROPEA PER LA SICUREZZA MARITTIMA

L'Agenzia europea per la sicurezza marittima è una delle agenzie decentralizzate dell'Unione europea. Con sede a Lisbona, la missione dell'Agenzia è quella di garantire un livello elevato di sicurezza, protezione marittima, di prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, della relativa azione di intervento, nonché un intervento contro l'inquinamento marino causato dagli impianti per l'estrazione di gas e petrolio. L'obiettivo generale è quello di promuovere un settore marittimo dell'UE che sia sicuro, pulito ed economicamente praticabile.

emsa.europa.eu

Contattateci per maggiori informazioni

Agenzia europea per la sicurezza marittima

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249-206 Lisbona
Portogallo

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