



UN TRASPORTO MARITTIMO DI QUALITÀ,
MARI PIÙ SICURI



E OCEANI PIÙ PULITI

INDICE

1 PRAFAZIONE

2 INTRODUZIONE

4 AMBIENTE

Protezione ambientale

Gestione efficace dei rifiuti generati dalle navi
Riduzione dell'inquinamento atmosferico
Controllo della demolizione delle navi
Formazione e cooperazione

6 NAVI E PORTI

Migliore controllo della costruzione e della manutenzione delle navi

Armonizzazione del controllo dello Stato di approdo

8 MARITTIMI

Adeguate formazione dei marittimi

10 INTERVENTI CONTRO L'INQUINAMENTO

Lotta all'inquinamento da idrocarburi
MAR-ICE, CleanSeaNet

14 TRAFFICO MARITTIMO

Migliore rintracciabilità delle navi e sorveglianza marittima

La rintracciabilità delle navi al di fuori delle acque europee
Integrazione dei sistemi di sorveglianza marittima

16 PROSPETTIVE PER IL 2015

Numerose altre informazioni sull'Unione Europea sono disponibili su Internet consultando il portale Europa (<http://europa.eu>). Una scheda bibliografica figura alla fine del volume.

Lisbona: Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima, 2009
ISBN 978-92-95032-28-6

© Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima, 2009
Le fonti delle immagini figurano in terza di copertina.
Riproduzione autorizzata con citazione della fonte.

Stampato in Belgio.
Stampato su carta sbiancata senza cloro.

PREFAZIONE

Benvenuti all'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima. Questo opuscolo intende rispondere alle seguenti domande: cos'è l'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA)? Perché è stata istituita? Qual è la sua funzione?

Per cominciare è opportuno collocare le attività dell'Agenzia nel più ampio contesto della sicurezza marittima. Il trasporto marittimo di grandi quantità di merci e di passeggeri è un'attività pericolosa, anche se si utilizzano le più moderne tecnologie. Nel recente passato, centinaia di cittadini europei sono stati vittime di disastri marittimi (Estonia, Herald of Free Enterprise ed Express Samina) e diverse migliaia sono rimasti feriti o hanno perso familiari o amici a causa di tali catastrofi. Per chi lavora nell'ambito del trasporto marittimo, i rischi sono ancora maggiori; i marittimi rischiano spesso infatti di rimanere uccisi o infortunati.

Gli incidenti di navigazione si ripercuotono sull'esistenza delle persone anche in altri modi. Per molti decenni le coste europee hanno dovuto subire gli effetti devastanti dell'inquinamento causato dallo sversamento accidentale o volontario di idrocarburi dalle navi. I carichi pericolosi sono sempre più diffusi, considerato l'aumento del numero e delle dimensioni delle navi che li trasportano. A ciò si sommano migliaia di incidenti e sinistri marittimi di minore entità che si verificano ogni anno nelle acque dell'Unione Europea, con un enorme impatto economico attuale e potenziale in un ambiente in cui la densità del traffico è in continuo aumento.

Le insidie del mare non sono una novità e numerose autorità, tra cui l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) e, più recentemente, le istituzioni dell'Unione Europea, affrontano da molti anni tali problematiche. Tuttavia, è il naufragio della petroliera Erika al largo della costa atlantica francese nel 1999, seguito dall'affondamento della Prestige al largo della Spagna nel 2002, ad aver messo in primissimo piano i problemi legati alla sicurezza marittima. Tali catastrofi hanno portato alla decisione di costituire un nuovo organismo comunitario che potesse fungere da braccio operativo e tecnico per le autorità dell'Unione Europea. A tale organismo sarebbe spettato il compito di affrontare le sfide individuate fino a quel momento e quelle future nel campo della sicurezza marittima.

Da tale iniziativa, nel 2003 è nata l'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA), incaricata di fornire assistenza e consulenza tecnica alla Commissione Europea e agli Stati Membri in una serie di aree fondamentali ai fini della sicurezza marittima, nonché di monitorare le modalità con le quali gli Stati Membri e le organizzazioni stanno applicando la legislazione comunitaria.

All'EMSA sono stati inoltre assegnati compiti operativi nel campo degli interventi contro l'inquinamento da idrocarburi, del monitoraggio satellitare e dell'identificazione e tracciamento a lungo raggio delle navi (LRIT). L'obiettivo generale è fornire un apporto significativo per una sicurezza progressivamente migliore nelle acque comunitarie. A tal fine, l'Agenzia coopera con le numerose parti interessate, in particolare con le istituzioni europee, le autorità degli Stati Membri, gli organismi internazionali nonché l'industria marittima.

Il compito dell'Agenzia è impegnativo, vista la portata del coinvolgimento UE nel trasporto marittimo. I 27 Stati membri dell'Unione Europea hanno 1 200 porti commerciali e oltre 100 000 chilometri di costa. Essi gestiscono circa il 90% del commercio esterno UE e quasi il 40% degli scambi tra gli Stati membri. Ogni anno transitano in questi porti 400 milioni di passeggeri. In tale contesto si inserisce un numero in continuo aumento di navi cisterna che trasportano volumi crescenti di idrocarburi, ma anche altre sostanze pericolose, attraverso zone sensibili come il Mar Mediterraneo, il Mar Baltico, il Mar Nero e l'Artico.

Questo opuscolo intende illustrare brevemente l'EMSA e fornire informazioni generali sui suoi compiti e sulle sue attività più significative. Naturalmente non si tratta di un'analisi esaustiva, poiché numerosi compiti non sono stati menzionati. Per maggiori informazioni in merito, è possibile consultare il sito web dell'Agenzia (www.emsa.europa.eu).

INTRODUZIONE

Nel corso degli ultimi anni, la globalizzazione ha causato un aumento del commercio mondiale e, di conseguenza, un incremento considerevole del trasporto marittimo. Con l'aumento del traffico via mare è necessario un migliore controllo della sicurezza marittima.

Nonostante l'attuale crisi economica, il numero di navi e i quantitativi di merci trasportate sono aumentati rispetto agli ultimi 20 anni. La necessità di trasportare le merci in mercati globali ha incrementato l'uso delle navi esistenti e la richiesta di nuove imbarcazioni ed equipaggi qualificati. Nel 2008, 22 752 navi mercantili sono approdate in porti europei, segnando un aumento del 3,9% rispetto al 2007, e si sono registrati 694 500 movimenti portuali dovuti alla navigazione di navi nelle acque europee (+5,8% rispetto al 2007).

Poiché l'80% del commercio mondiale si svolge via mare, il trasporto marittimo rimane la struttura portante del commercio internazionale. Per l'Unione Europea, il più importante esportatore mondiale e al secondo posto per volume d'importazioni, la navigazione fornisce servizi di trasporto tra l'Europa e il resto del mondo e tra i paesi terzi in tutte le regioni del pianeta. Si ritiene che oltre tre milioni di persone in Europa lavorino direttamente nel settore dei trasporti per vie navigabili, per un volume d'affari di circa 200 miliardi di euro e un valore aggiunto complessivo pari a circa 100 miliardi di euro.

Sebbene le acque dell'Unione Europea siano ora generalmente più sicure rispetto al passato, ogni anno si verificano ancora centinaia di sinistri e incidenti (tabella 1). Pertanto, al fine di migliorare ulteriormente i risultati ottenuti a livello di sicurezza, è essenziale trarre i dovuti insegnamenti dagli incidenti che si verificano, in modo da migliorare costantemente la sicurezza marittima. Negli ultimi anni si è registrato un numero crescente di incidenti dovuto all'incremento delle navi e della densità del traffico via mare. Oggi, oltre alle condizioni meteorologiche sfavorevoli, la maggior parte degli incidenti è da imputare a fattori umani quali una formazione inadeguata, equipaggio numericamente insufficiente e affaticamento, tutti problemi all'attenzione dei responsabili della sicurezza marittima. Ulteriori fattori quali le preoccupazioni in materia di cambiamento climatico, habitat marini e minacce alla sicurezza costituiscono i punti chiave che orientano l'agenda politica dei legislatori in campo marittimo in tutto il mondo.

L'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO, www.imo.org) è il legislatore a livello mondiale. È un'agenzia delle Nazioni Unite che riunisce 168 Stati in tutto il mondo con il compito di determinare l'approccio migliore per assicurare una navigazione sicura e pulita nel contesto competitivo di un'industria globale. Gli Stati, generalmente denominati "Stati di bandiera", rappresentano gli interessi nazionali, ossia le loro flotte di navi mercantili. Tutti gli Stati Membri dell'Unione europea sono rappresentati all'interno dell'IMO, che ha sede a Londra. L'IMO stabilisce le norme che regolano la costruzione, la manutenzione, la gestione, la dotazione degli equipaggi ed infine la demolizione delle navi.

A livello comunitario, la Commissione Europea si impegna a riprendere le norme internazionali sancite dall'IMO e a trasformarle in leggi vincolanti dotate di forza esecutiva. Ciò dimostra il grande impegno con cui la Commissione Europea e gli Stati Membri affrontano i problemi della sicurezza marittima. Oltre a garantire che le navi siano costruite, sottoposte a manutenzione e gestite conformemente alle norme internazionali, un'altra questione prioritaria per il settore marittimo è costituita dalla protezione ambientale. Le tendenze del traffico di navi e merci, unitamente alle prove sempre più numerose dei rischi ambientali e all'evolversi delle pratiche industriali, hanno dato vita a iniziative indispensabili volte a ridurre vari tipi di inquinamento e le emissioni prodotte da navi.

Negli ultimi anni, una serie di iniziative in materia di sicurezza marittima ha permesso una riduzione significativa dell'inquinamento accidentale da idrocarburi nelle acque comunitarie o in prossimità delle stesse. Tuttavia, secondo le stime disponibili, l'80% dell'inquinamento totale causato dalle navi è dovuto a scarichi operativi, come scarichi di oli usati o risultanti da operazioni di pulizia. In molti casi questi avvengono intenzionalmente, in violazione delle norme internazionali. Non bisogna dimenticare, inoltre, che un'altra catastrofe è sempre possibile.

Sin dalla sua istituzione, nel 2003, l'EMSA si è adoperata per la prevenzione, l'applicazione delle norme e gli interventi contro l'inquinamento. A tal fine, l'Agenzia valuta l'applicazione pratica e l'impatto delle norme comunitarie esistenti e fornisce alla Commissione Europea e agli Stati Membri l'assistenza e l'esperienza necessarie all'applicazione della legislazione comunitaria in tutti i campi della sicurezza marittima.

L'EMSA fornisce alla Commissione Europea e agli Stati Membri consulenza tecnica su una serie di questioni correlate alla sicurezza marittima nel processo di elaborazione di nuovi atti normativi. L'Agenzia contribuisce inoltre al coordinamento delle posizioni degli Stati Membri sui vari temi in discussione in seno all'IMO. Una volta approvata una nuova legge in materia di sicurezza marittima, l'EMSA, a supporto della Commissione Europea, controlla il rispetto della normativa internazionale ed europea verificando in che modo gli obblighi legislativi siano stati tradotti nella pratica.

Tabella 1. Incidenti e inquinamento

Numero complessivo degli incidenti navali registrati nei pressi delle acque europee, 2004-2008

Anno	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Numero complessivo degli incidenti segnalati	593	659	740	990	1037	4019
di cui gravi	194	233	319	471	360	1577
di cui con inquinamento	30	21	19	24	36	130

Fonte: Banca dati Marinfo EMSA / Lloyds Marine Intelligence Unit

Per garantire la sicurezza è sempre più necessario monitorare da vicino tutti i movimenti delle navi nelle acque europee e integrare i vari sistemi di informazione. Sono necessarie informazioni complete sui movimenti delle navi, sulle merci trasportate, sugli interessi che stanno dietro a tali navi, sugli equipaggi e così via, al fine di ottimizzare i flussi del traffico, garantire un pronto intervento in caso di incidente e contrastare atti terroristici. In stretta cooperazione con le autorità degli Stati Membri, l'EMSA svolge un ruolo centrale nell'integrazione dei vari sistemi di informazione.

Per contrastare l'inquinamento causato dalle navi, all'EMSA è stato affidato il compito di intervenire contro gli sversamenti di idrocarburi e nella sorveglianza delle navi. Nei casi di inquinamento intenzionale, l'EMSA è in grado di identificare i responsabili grazie a un sistema satellitare e di informare lo Stato membro interessato affinché intervenga opportunamente contro l'armatore in questione. Qualora la fuoriuscita di idrocarburi fosse di ampia portata, l'EMSA ha creato una flotta di navi da intervento, disponibili con un brevissimo preavviso, per contribuire, insieme alle risorse degli Stati Membri, all'eliminazione degli idrocarburi prima che raggiungano terra, evitando così un disastro ambientale di portata ancora più vasta.



PROTEZIONE AMBIENTALE



Gestione efficace dei rifiuti generati dalle navi

Un numero elevato di navi attracca nei porti comunitari e molte altre transitano nelle acque comunitarie o in prossimità delle stesse. Tutte queste navi possono scegliere di depositare rifiuti e/o residui di carichi presso gli impianti portuali o di smaltirli illegalmente in mare e, in pratica, fanno ambedue le cose, con effetti potenzialmente disastrosi per l'ambiente marino. Ciò avviene soprattutto in zone di mare semichiuso come il Mar Baltico, il Mar Mediterraneo e il Mar Nero.

Per garantire che tali sostanze vengano scaricate presso gli appositi impianti portuali, bisogna tenere conto dell'accessibilità, dell'adeguatezza e dei costi di tali impianti per gli armatori e gli operatori. La direttiva 2000/59/CE, unitamente alla convenzione Marpol sull'inquinamento marittimo dell'IMO, incoraggiano i porti a creare strutture appropriate a costi ragionevoli. La direttiva lascia agli Stati Membri un notevole margine di manovra riguardo alle modalità di attuazione concreta delle disposizioni. Gli ispettori dell'EMSA visitano le autorità degli Stati Membri, ispezionano i singoli porti e addirittura navi per poter raccogliere il maggior numero possibile di informazioni su come venga gestito nella pratica lo smaltimento dei rifiuti e dei residui dei carichi.

Oltre alle ispezioni, vengono individuate ed esaminate le difficoltà specifiche o le migliori pratiche, che possono essere divulgate attraverso studi e seminari. Queste attività parallele forniscono un quadro sempre più preciso della gestione pratica dei rifiuti generati dalle navi consentendo di sviluppare strategie più efficaci per ridurre e prevenire l'inquinamento dovuto agli sversamenti illegali in mare. L'EMSA, per esempio, ha recentemente lavorato sui sistemi di tariffazione applicati nei porti degli Stati membri per le "navi ecologiche", le quali possono godere di un trattamento privilegiato nei porti UE.

Riduzione dell'inquinamento atmosferico

Un traffico marittimo più intenso implica anche maggiori emissioni nell'atmosfera provenienti dalle navi. Ciò costituisce un problema nelle città portuali in cui spesso le emissioni delle navi sono la prima causa di inquinamento atmosferico. Tali emissioni possono anche percorrere centinaia di chilometri e nuocere alla qualità dell'aria a terra. Inoltre, l'inquinamento atmosferico proveniente da fonti terrestri sta diminuendo mano a mano che cominciano a entrare in vigore i provvedimenti riguardanti i veicoli, gli impianti industriali e i carburanti. Gli interventi per ridurre le emissioni a terra, spesso molto costosi, dovrebbero essere accompagnati da sforzi simili in mare.

I carburanti utilizzati a bordo delle navi sono ora soggetti a regolamentazione. La direttiva 2005/33/CE, insieme alla Convenzione Marpol dell'IMO, ha fissato il tenore massimo di zolfo ammesso nei carburanti per uso marittimo nonché gli standard per il campionamento dei carburanti e l'obbligo di presentare relazioni in merito ai risultati. L'EMSA valuta e aiuta a migliorare l'impatto di tali provvedimenti esaminandone gli sviluppi pratici, per esempio testando la qualità del combustibile per navi (bunker oil) in importanti porti comunitari e a bordo delle navi. Inoltre l'Agenzia organizza regolarmente seminari con le principali autorità degli Stati Membri al fine di accertare i progressi e i problemi relativi all'attuazione delle norme in materia di emissioni di zolfo e ossido di azoto provenienti dai motori delle navi. Un'importante sfida per il trasporto marittimo negli anni a venire consiste nella riduzione dei gas a effetto serra emessi dalle navi. In questo settore non sono ancora stati stabiliti obblighi di legge, tuttavia l'EMSA è stata incaricata di assistere la Commissione in diversi modi, per esempio raccogliendo informazioni dettagliate sui movimenti delle navi e sulle loro emissioni per ottenere un quadro più preciso della situazione relativa alle emissioni di CO₂. I dati risultanti saranno utilizzati come base per una potenziale futura normativa in materia a livello europeo o internazionale.

Nel contesto delle politiche comunitarie, sono state promosse iniziative anche nel campo della verniciatura delle navi (sistemi antivegetativi), della gestione delle acque di zavorra, della responsabilità e del risarcimento per i danni dovuti a inquinamento e del riciclaggio ecocompatibile delle navi. In tutti questi campi, le iniziative dell'EMSA hanno contribuito a delineare l'approccio comunitario nei confronti di tali minacce ambientali.

Controllo della demolizione delle navi - "dalla culla alla tomba"

Terminato il loro ciclo di vita, le navi vengono demolite per poter recuperare l'acciaio, il loro componente principale. Questo processo permette di riciclare materiali preziosi e contribuisce al ringiovanimento delle flotte attive garantendo in tal modo un trasporto efficiente e sicuro. Tuttavia, le cosiddette navi al termine del ciclo di vita contengono anche una grande quantità di sostanze pericolose per cui la loro demolizione richiede uno stretto controllo.

Lo smaltimento di queste sostanze durante il processo di demolizione ha destato una crescente preoccupazione a livello internazionale. Le condizioni ambientali e lavorative delle "spiagge di demolizione" nell'Asia meridionale, che accolgono la maggior parte delle navi obsolete di tutto il mondo, sono state oggetto di dure critiche negli ultimi anni. Inoltre, si pensa che la velocità con cui le navi vengono ritirate dalla produzione aumenterà considerevolmente per il peggioramento delle condizioni di mercato da un lato, e per gli standard sempre più restrittivi in materia di sicurezza delle navi dall'altro, in particolare l'imminente scadenza per la messa fuori esercizio delle petroliere a scafo singolo, prevista per il 2010.

Mentre si prepara un intervento normativo per far fronte ai problemi ambientali, sanitari e di sicurezza collegati alla demolizione delle navi, l'EMSA sta raccogliendo competenze tecniche, per esempio sulle opzioni e sulle norme per la certificazione degli impianti di riciclaggio delle navi, al fine di contribuire a delineare sia una strategia per la demolizione delle navi a livello di Unione Europea sia la prevista convenzione dell'IMO su tali tematiche.

Formazione e cooperazione

L'EMSA mantiene un ampio programma di formazione e cooperazione in materia di sicurezza marittima, volto a migliorare la conoscenza delle pertinenti normative comunitarie. La formazione è destinata in larga parte ai funzionari delle amministrazioni marittime degli Stati Membri dell'UE e del SEE. Il programma, stabilito annualmente di concerto con gli Stati Membri, prevede attualmente oltre 20 seminari, conferenze e visite di esperti ogni anno. L'Agenzia offre inoltre formazione e supporto ai paesi che sono candidati o potenzialmente candidati a diventare membri dell'Unione Europea.

MIGLIORE CONTROLLO DELLA COSTRUZIONE

Per garantire che tutte le navi siano costruite e sottoposte a manutenzione in base ai più recenti requisiti di sicurezza, è necessario che la loro progettazione, costruzione e manutenzione sia approvata sulla base di procedure di ispezione e di certificazione sviluppate a livello internazionale.

I paesi che immatricolano navi (Stati di bandiera) sono responsabili per quanto concerne le navi sotto la loro giurisdizione, ma possono anche autorizzare le società di classificazione a svolgere alcuni compiti per loro conto. Le società di classificazione sono organismi multinazionali che rilasciano vari tipi di certificati rientranti in due categorie principali: i "certificati di classe" attestano il rispetto delle norme delle stesse società di classificazione e i "certificati statuari" confermano l'osservanza dei regolamenti internazionali. Sebbene vi siano oltre 50 organizzazioni che svolgono tale funzione in tutto il mondo, soltanto 13 società di classificazione sono attualmente riconosciute dall'Unione Europea; tra queste figurano tutte le maggiori società, le quali ispezionano e certificano navi che, in totale, rappresentano oltre il 90% del tonnellaggio mercantile mondiale. Gli Stati membri dell'Unione Europea possono delegare le proprie responsabilità di ispezione e certificazione delle navi unicamente a questi 13 organismi riconosciuti.

La principale normativa comunitaria in materia di società di classificazione è la direttiva 94/57/CE (come modificata), che contiene una serie di importanti criteri per il riconoscimento delle organizzazioni. Per garantire che tali organismi riconosciuti mantengano gli standard di qualità e continuino a soddisfare i criteri stabiliti, essi sono sottoposti a verifiche ogni due anni. L'EMSA è stata incaricata dalla Commissione di eseguire tale valutazione e, per far questo, gli ispettori dell'Agenzia ispezionano le sedi principali delle società di classificazione, nonché una selezione dei loro uffici regionali e/o locali, oltre che le singole navi e i cantieri navali di tutto il mondo. Gli ispettori dell'EMSA conducono in media 20 ispezioni all'anno. In seguito alle ispezioni, l'EMSA presenta alla Commissione Europea i risultati; quest'ultima può imporre interventi correttivi e/o sanzioni laddove siano riscontrati problemi persistenti o gravi lacune.

Armonizzazione del controllo dello Stato di approdo

Gli Stati di approdo dell'Unione europea hanno il compito di ispezionare le navi straniere che attraccano nei loro porti (controllo dello Stato di approdo), un processo di controllo particolarmente importante per la sicurezza marittima perché, sebbene la responsabilità principale del buono stato delle navi

ricada sugli Stati di bandiera, questi non sono sempre in grado di svolgere il loro compito in modo coerente. Gli Stati di approdo hanno la facoltà di imporre le rettifiche necessarie all'eliminazione delle lacune individuate, e possono fermare le navi finché tali riparazioni non siano state eseguite. Qualora una nave dovesse essere fermata ripetutamente in un determinato arco di tempo, l'accesso a tutti i porti UE potrebbe esserle negato finché l'armatore della nave in questione non abbia dimostrato che essa è in condizioni idonee alla navigazione (la cosiddetta "disposizione sul bando").

Il controllo dello Stato di approdo è uno dei campi in cui l'EMSA opera per conto della Commissione europea e di concerto con gli Stati Membri, interagendo anche strettamente con il Memorandum di Intesa di Parigi, che riunisce 27 amministrazioni marittime partecipanti ed è volto a creare un controllo dello Stato di approdo armonizzato in tutte le acque degli Stati costieri europei e nel bacino dell'Atlantico settentrionale.

Per anni, ai sensi della direttiva comunitaria 95/21/CE, ogni Stato Membro era tenuto a ispezionare almeno il 25% delle navi che accedevano ai suoi porti. A seguito di una revisione approfondita della suddetta direttiva, verrà introdotto un nuovo regime di ispezione.

Tabella 2. Società di classificazione valutate dall'EMSA

A. Riconoscimento UE pieno	Tonnellaggio (TPL)	% della flotta	N. di navi	% della flotta
Nippon Kaiji Kyokai – NK (JP)	229 740	22.5%	6 086	15.8%
Lloyd's Register of Shipping (LR)	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%
Totale	1 020 560	100%	38 545	100%
B. Riconoscimento UE limitato				
Polски Rejestr Stratkow – PRS (PL)	1 760	76.2%	237	48.2%
Hellenic Register of Shipping – HRS (GR)	500	21.6%	213	43.4%
Registro Internacional Naval Portuguesa - RINAIVE (PT)	50	2.2%	41	8.4%
Totale	2 310	100%	491	100%

F DELLA MANUTENZIONE DELLE NAVI

Un elemento decisivo di tale regime è l'abolizione degli obblighi per i singoli Stati partecipanti e l'istituzione di obblighi a livello regionale. Il nuovo regime si pone l'obiettivo di ispezionare tutte le navi che accedono alla regione dell'Unione europea almeno una volta all'anno e, in secondo luogo, di migliorare la trasparenza del settore individuando chiaramente le parti responsabili nel trasporto marittimo. Il metodo esistente di classificazione degli Stati di bandiera e degli organismi riconosciuti verrà integrato con un sistema analogo per le compagnie.

Questo cambiamento verso obblighi a livello regionale garantirà e imporrà un'ulteriore armonizzazione delle procedure di lavoro degli Stati membri, un'armonizzazione volta a ottimizzare l'utilizzo delle risorse disponibili puntando alle navi scarsamente efficienti nella regione e riducendo, nel contempo, l'eccesso di ispezioni delle navi di qualità'.

L'EMSA è stata incaricata, in stretta collaborazione con gli Stati Membri, di sviluppare, attuare e gestire una banca dati di supporto al nuovo regime. Tale sistema sarà parte integrante delle operazioni quotidiane di tutti gli Stati di approdo e costituirà un elemento chiave per il corretto funzionamento del controllo dello Stato di approdo a livello regionale.

Per garantire il funzionamento coerente di questo approccio, l'industria e gli Stati Membri hanno riconosciuto e sottolineato l'importanza di un'adeguata formazione e qualificazione dei funzionari preposti al controllo dello Stato di approdo. L'uniformità del regime sarà garantita armonizzando ulteriormente i criteri di ispezione, le procedure per i rapporti e i principi relativi alla formazione. L'Agenzia organizza la formazione necessaria per le procedure di controllo dello Stato di approdo servendosi, tra l'altro, di quanto appreso durante le visite agli Stati Membri.

Anche lo sviluppo da parte dell'EMSA di strumenti di apprendimento a distanza all'avanguardia, destinati ai funzionari preposti al controllo dello Stato di approdo che operano nella regione, mira a raggiungere livelli più elevati di professionalità.

Nel 2007, l'EMSA ha fornito agli ispettori della regione del Memorandum d'Intesa di Parigi uno strumento elettronico denominato Rulecheck, che consente di consultare rapidamente tutte le norme internazionali in materia di sicurezza della nave e di lavoro a bordo, nonché le procedure del Memorandum d'Intesa di

Tabella 3. Contributo individuale degli Stati di approdo del Memorandum d'Intesa di Parigi al numero totale di ispezioni.

Stato d'approdo memorandum d'intesa	Navì singole	Ispezioni	Ispezioni con lacune	Fermi	Fermi per deficienze commesse alle OK	% ispezioni con deficienza	% delle navì fermate	% delle singole navì ispezionate (obbligo del 25%)	% delle ispezioni sul totale del memorandum d'intesa
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
Totale	78025	24647	14322	1220	174	58.11	4.95	31.59	100.00

* Costa orientale del Canada.

** Esclusi i porti del Mar Nero (Novorossisk, Sochi e Tuapse).

Fonte: Memorandum d'Intesa di Parigi, dati 2008*.

Parigi, nella versione più aggiornata. Data la vastità e la complessità dell'intero corpo di norme che disciplinano la sicurezza della nave, questo strumento di ricerca elettronico caricabile su computer portatile ha facilitato enormemente il lavoro degli ispettori.

L'efficacia del sistema del controllo dello Stato di approdo nella regione dell'Unione Europea è soggetta a un monitoraggio costante da parte dell'Agenzia. Gli esiti delle analisi sono trasmessi ai sistemi di formazione e possono anche condurre a modifiche delle procedure e/o della futura legislazione.



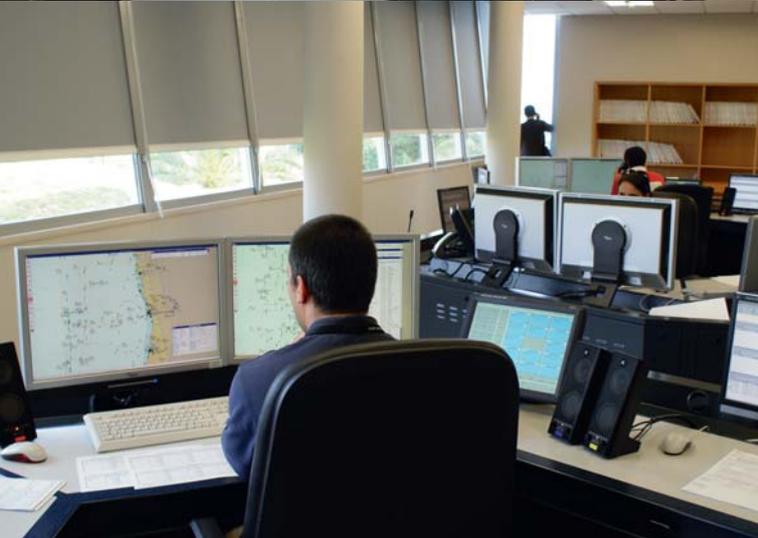
ADEGUATA FORMAZIONE

Secondo le stime disponibili, circa l'80 % dei sinistri in mare si verifica a causa di un errore umano.

Un esempio per tutti è il caso in cui vengono prese decisioni sbagliate dagli ufficiali di ponte, soprattutto in condizioni meteorologiche e/o di navigazione difficili. I sinistri possono, tuttavia, anche verificarsi a causa del malfunzionamento di motori o altre attrezzature, seguiti dall'incapacità dell'equipaggio di ovviare rapidamente alla situazione creatasi. È dunque essenziale che i marittimi siano formati secondo i migliori standard.

Circa il 75% dei marittimi imbarcati su navi immatricolate nell'UE proviene da paesi extracomunitari e acquisisce le proprie qualifiche in istituti di formazione non europei, di oltre 50 paesi diversi. Per questo motivo è difficile valutare la qualità della loro formazione e delle loro qualifiche. Per consentire un monitoraggio efficace della situazione, la Convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e ai servizi di guardia (STCW) dell'IMO concede ai Paesi che immatricolano navi la facoltà di verificare in che modo i Paesi che forniscono marittimi alle loro navi attuano le norme internazionali.

In passato ogni Stato Membro dell'Unione Europea era tenuto a valutare singolarmente la qualità dei sistemi di istruzione e di formazione dei paesi extracomunitari. Per evitare duplicazioni delle ispezioni, è stato deciso che il lavoro avrebbe dovuto essere centralizzato. Il compito è stato assegnato alla



ONE DEI MARITTIMI

Commissione Europea, la quale, a sua volta, ha delegato il lavoro tecnico all'EMSA. L'attribuzione dell'incarico a un unico organismo dell'UE crea valore aggiunto istituendo economie di scala e garantendo un approccio armonizzato alle verifiche.

Gli esperti dell'EMSA svolgono ogni cinque anni una valutazione del sistema di istruzione adottato in ciascun paese extracomunitario che abbia formato marittimi imbarcati su navi immatricolate nell'UE. In pratica, con i limitati mezzi a disposizione, ciò comporta l'ispezione di 35 o più istituti in 6-8 paesi diversi ogni anno.

Nel 2007 l'EMSA ha poi cominciato le visite negli Stati Membri intese a verificare l'attuazione dei loro obblighi in questo settore. Come per i paesi extracomunitari, le visite ai paesi dell'UE comprendono ispezioni degli uffici dell'amministrazione marittima e di un campione degli istituti di istruzione e formazione da ispezionare ogni cinque anni.

Gli esiti delle ispezioni vengono comunicati alle autorità nazionali competenti e alla Commissione Europea, la quale per i poteri specificamente conferitile può imporre interventi correttivi qualora fosse necessario.



LOTTA ALL'INQUINAMENTO

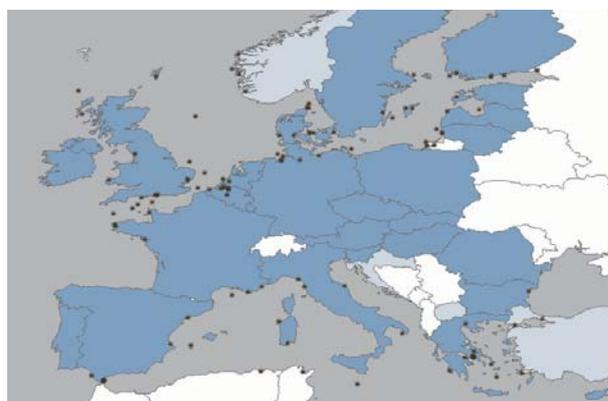


Catastrofi ambientali causate da idrocarburi possono verificarsi nuovamente in futuro, con un impatto notevole sull'ambiente, l'economia locale e la pesca.

L'incremento delle operazioni delle navi cisterna, in parte dovuto alle crescenti esportazioni di greggio, contribuisce ad aumentare i futuri livelli di rischio. Dal punto di vista finanziario, non dobbiamo dimenticare che le operazioni di pulizia sono costose. È stato speso ben oltre 1 miliardo di euro per affrontare le conseguenze dei soli disastri dell'Erika e della Prestige.

Le gravi conseguenze finanziarie ed ecologiche di uno sversamento consistente da una nave cisterna possono essere ridotte considerevolmente recuperando gli idrocarburi dal mare prima che giungano a riva. Tuttavia, la catastrofe della Prestige nel 2002 ha chiaramente dimostrato che in Europa non esiste un numero sufficiente di navi che possa intervenire efficacemente in caso di inquinamento derivante da considerevoli sversamenti di idrocarburi.

Figura 1. Sinistri che hanno causato inquinamento consistente nei pressi delle acque europee, 2004-2008

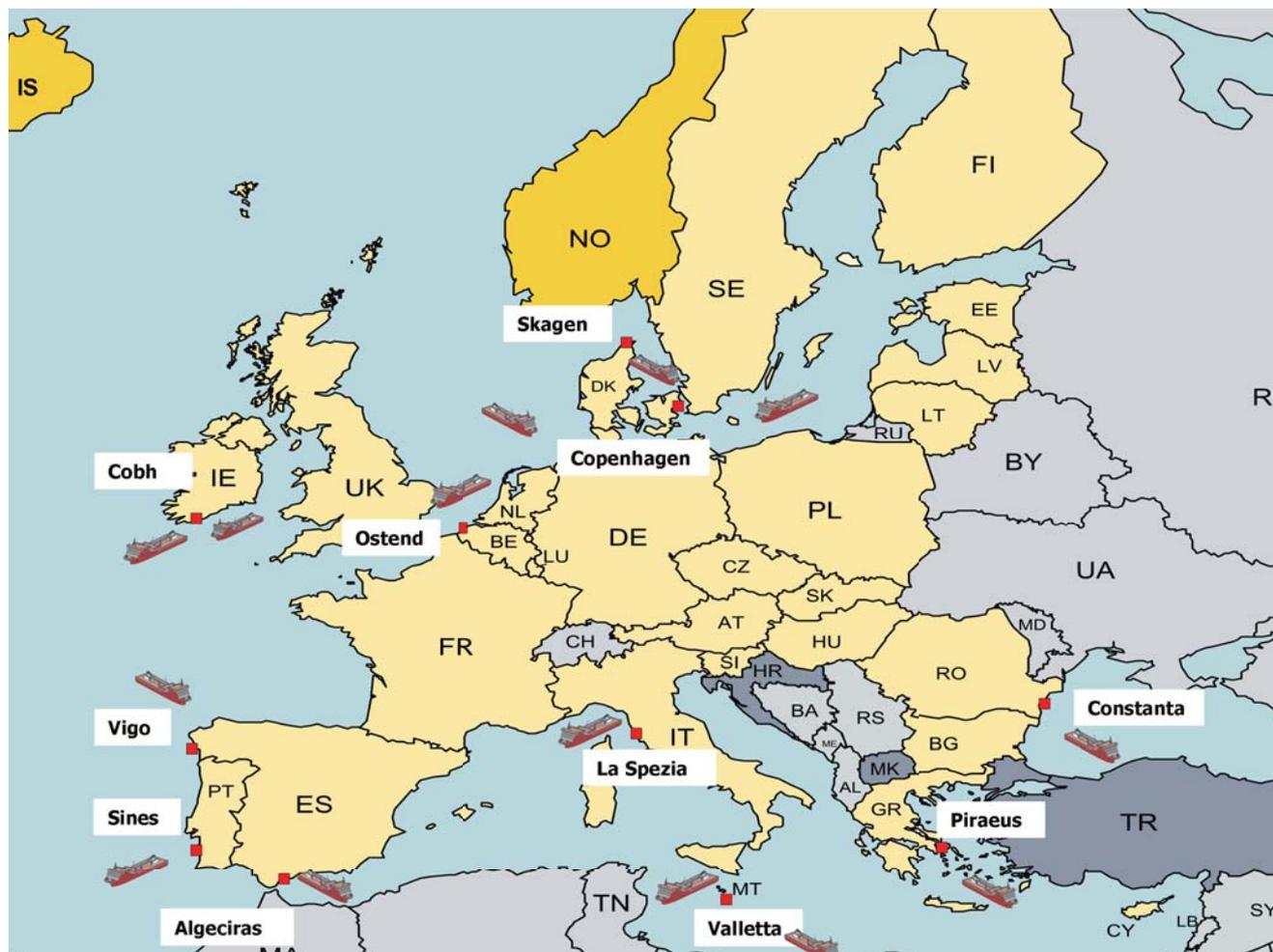


Fonte: Banca dati Marinfo EMSA / Lloyds Marine Intelligence Unit.

In tale ambito, l'EMSA è stata incaricata di creare una rete di imbarcazioni, attrezzature e altre risorse per aiutare gli Stati membri a far fronte all'inquinamento causato dalle navi. Sulla base di un piano d'azione nel campo della prevenzione e dell'intervento contro l'inquinamento da idrocarburi, l'Agenzia noleggia navi mercantili che, con breve preavviso, solitamente di 24 ore, possono essere trasformate in navi per il recupero di idrocarburi con attrezzature adeguate. Tali navi di solito svolgono quotidianamente altri compiti, ma

DA IDROCARBURI

Figura 2. Navi dell'EMSA per interventi contro gli sversamenti da idrocarburi - Ubicazione dei depositi e delle imbarcazioni



sono in grado di caricare attrezzature e intervenire prontamente in caso di sversamenti laddove necessario.

Le navi contrattate dall'EMSA sono di grandi dimensioni e, in caso di incidenti di vasta portata, sono in grado di supportare le capacità di reazione nazionali, che solitamente dispongono di cisterne con una capacità di circa 500 m³.

L'Agenzia svolge questo servizio dal 2006, e a partire dal 2009 sarà disponibile una vasta flotta di navi per interventi contro gli sversamenti da idrocarburi nei più importanti mari europei, dal Mar Baltico al Mar Nero, comprese le navi disponibili in numerose aree del Mediterraneo, dell'Atlantico e del Mare del Nord. Nei

prossimi anni l'Agenzia continuerà a fornire questo servizio ottimizzando la configurazione e l'ubicazione delle navi secondo necessità.

Maggiori informazioni sulle specifiche tecniche delle navi e sull'ubicazione dei depositi sono riportate nella figura 2 e nella tabella 4.

Per garantire che le navi e i relativi equipaggi siano pronti a intervenire in caso di incidenti che causano inquinamento da idrocarburi di vasta portata, l'EMSA partecipa agli addestramenti e alle esercitazioni periodiche organizzate con gli accordi di cooperazione regionale per la lotta all'inquinamento, in particolare con i paesi partner membri dell'HELCOM, del REMPEC e altri accordi.

INTERVENTI CONTRO L'INQUINAMENTO

Tabella 4. Navi dell'EMSA previste per interventi contro gli sversamenti da idrocarburi e specifiche tecniche (2009)

Nome	Tipo	Area operativa ed attrezzature	Capacità della cisterna (m ³)
OW Copenhagen	Petroliera bunker	Copenhagen. Skagen (DK)	4360
OW Aalborg	Petroliera bunker	Copenhagen. Skagen (DK)	4360
Aktea OSRV	Petroliera	Piraeus (GR)	3000
Forth Fisher	Nave cisterna	Cobh (IE)	4754
Galway Fisher	Nave cisterna	Cobh (IE)	4754
Mersey Fisher	Nave cisterna	Cobh (IE)	5028
Salina Bay	Petroliera bunker	La Spezia (IT)	2800
Mistra Bay	Petroliera bunker	Valetta (MT)	1805
Santa Maria	Petroliera bunker	Valetta (MT)	2421
Galp Marine	Petroliera bunker	Sines (PT)	3023
Bahia Tres	Petroliera bunker	Algeciras (ES)	7413
Bahia Uno	Petroliera bunker	Algeciras (ES)	3800
GSP Orion	Nave appoggio	Constanta (RO)	1334
Ria de Vigo	Nave appoggio	Vigo (ES)	1522
Interballast III	Nave draga	Ostend (BE)	1886
DC Vlaanderen-3000	Nave draga	Ostend (BE)	2744





Tuttavia si è ben presto riconosciuto che sono necessarie valutazioni dei rischi e ulteriori interventi da parte dell'Agenzia per far fronte all'inquinamento marino non causato dagli idrocarburi.

È difficile ottenere informazioni chiare sul trattamento di altri inquinanti come le sostanze nocive e potenzialmente pericolose (HNS) per cui è necessario avvalersi di esperti chimici. Tali interventi sono indicati nel piano d'azione nel campo della prevenzione e dell'intervento contro l'inquinamento da sostanze nocive e potenzialmente pericolose dell'EMSA e prevedono fasi graduali.

MAR-ICE

Per rafforzare il flusso di informazioni in Europa in casi di sinistri provocati dalle navi con inquinamento marino da sostanze chimiche, è stata creata in stretta collaborazione con l'industria chimica la rete MARICE (Marine Intervention in Chemical Emergencies Network), operativa dall'inizio del 2009, la quale fornisce un servizio di informazioni a tutti gli Stati membri dell'Unione europea e agli Stati costieri dell'EFTA per gli interventi in casi di emergenza in mare dovuti a inquinamento da sostanze chimiche.

CleanSeaNet

La maggior parte degli sversamenti di idrocarburi si verifica quando le navi cisterna e altre imbarcazioni vuotano e puliscono le loro cisterne in mare. Per assicurare un servizio di supporto agli Stati membri nella lotta all'inquinamento, nel 2007 l'EMSA ha creato CleanSeaNet, un sistema di sorveglianza satellitare che permette di rilevare chiazze di idrocarburi. Si tratta di una pratica illegale molto difficile da rilevare e quindi da perseguire penalmente.

Il sistema, che fornisce immagini satellitari per l'individuazione iniziale e il tracciamento di potenziali scarichi di idrocarburi, viene utilizzato in associazione con altri tipi di sorveglianza, come controlli in loco con motovedette e velivoli specializzati negli Stati membri.

Figura 3. Immagine di CleanSeaNet che rivela uno sversamento di idrocarburi al largo della costa irlandese



CleanSeaNet svolge anche un ruolo operativo nel monitoraggio dell'inquinamento accidentale e negli interventi di supporto in caso di incidenti gravi. Il sistema è inoltre stato migliorato con nuove funzioni che consentono lo scambio di informazioni e ne migliorano la funzionalità utilizzando i dati dei sistemi già esistenti gestiti dall'EMSA. Con l'aggiunta delle informazioni sul monitoraggio del traffico fornite da SafeSeaNet (cfr. più avanti), insieme a informazioni meteorologiche e oceanografiche e ai dati radar satellitari, CleanSeaNet traccia un quadro più chiaro e preciso. In tal modo gli Stati membri ricevono da un'unica fonte informazioni esaurienti per gli interventi contro l'inquinamento e identificano con certezza i responsabili.

L'Agenzia è l'unica fonte attraverso la quale la Commissione europea e gli Stati membri possono acquisire immagini, dati e altre informazioni a supporto dei loro interventi contro l'inquinamento marino a livello europeo. L'Agenzia promuove inoltre la cooperazione, offre formazione, divulga conoscenze e le migliori pratiche in questo settore. Scopo dell'EMSA è quello di dare un contributo efficace alla protezione dell'intera linea costiera europea dagli sversamenti accidentali o intenzionali di idrocarburi e di altri inquinanti.

MIGLIORE RINTRACCIABILITA' DELLE

Nelle acque europee navigano in ogni momento più di 20 000 navi mercantili.

Al momento dell'incidente dell'Erika nel 1999 non erano disponibili informazioni precise sul carico che essa trasportava. Considerato l'elevato numero di navi che effettua operazioni di carico e scarico nei porti europei, le informazioni su carichi, condizioni di sicurezza della nave e porti di destinazione rivestono un interesse fondamentale per la sicurezza in mare, per la protezione dell'ambiente marino e per gli attori economici. Tali informazioni, tuttavia, sono gestite da una miriade di attori a livello locale e nazionale e molto spesso lo scambio di informazioni è difficile perché organismi quali le autorità portuali utilizzano metodi diversi per raccogliere, archiviare e trasferire dati e molti impiegano sistemi informatici incompatibili. Le informazioni sono trasmesse in modi diversi, spesso per fax, telefono o posta elettronica.

Per questa ragione, dal 2002 gli Stati Membri e la Commissione Europea collaborano per sviluppare una soluzione a questi problemi di scambio di informazioni e per dare attuazione alla direttiva comunitaria 2002/59/CE, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e d'informazione del traffico marittimo. Da questo lavoro è nata una rete paneuropea denominata SafeSeaNet, gestita dall'EMSA, al fine di armonizzare lo scambio di dati marittimi.

Il sistema SafeSeaNet collega tra loro moltissime autorità marittime in Europa. Le informazioni contenute nei messaggi sono raccolte da una serie di fonti locali, note come autorità locali competenti (ALC), quali per esempio le stazioni costiere e le autorità portuali. Le informazioni vengono trasmesse quasi in tempo reale alle autorità pubbliche in ogni parte d'Europa. Le coste dell'Unione europea sono quelle meglio monitorate grazie alle stazioni riceventi del sistema di identificazione automatica AIS, che rilevano in ogni momento i segnali provenienti dalle navi in transito. L'Agenzia collabora con gli Stati Membri per migliorare il raggio di ricezione di tali stazioni con l'intento di coprire le aree di mare che circondano l'Europa.

Una maggiore accuratezza nella rintracciabilità delle navi contribuirà a prevenire i sinistri che possono causare inquinamento consentendo l'identificazione precoce delle imbarcazioni che costituiscono un rischio. SafeSeaNet può fornire rapporti riguardanti il comportamento di una nave (sinistri, inquinamento,



NAVI E SORVEGLIANZA MARITTIMA

violazione di regole della navigazione eccetera) o dettagli sui materiali pericolosi trasportati da una nave. Conoscere la rotta della nave e il carico trasportato migliorerà i tempi di risposta in caso di emergenza qualora accada il peggio. Inoltre, SafeSeaNet ottimizza le procedure di notifica del carico e della posizione nei porti e a bordo delle navi riducendo così il carico di lavoro da svolgere nonché i costi.

Nel 2009 si avvieranno visite di ispezione in tutti gli Stati Membri costieri, comprese le autorità nazionali competenti, i porti commerciali e le stazioni costiere che monitorano il traffico navale, allo scopo di determinare il livello di controllo delle navi che trasportano merci pericolose o inquinanti nei mari che circondano l'Europa.

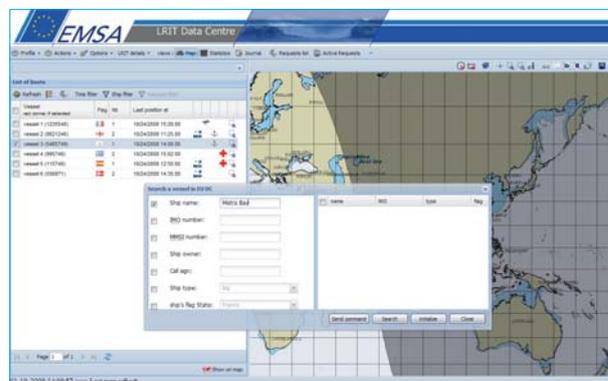
La rintracciabilità delle navi al di fuori delle acque europee

L'Organizzazione Marittima Internazionale ha adottato la decisione di istituire un sistema di informazioni sulle navi in navigazione in tutto il mondo allo scopo di garantire la sicurezza, la ricerca e il salvataggio e la protezione ambientale. Il sistema di identificazione e tracciamento a lungo raggio delle navi (LRIT) intende fornire informazioni su una nave almeno ogni sei ore. Ogni Stato di bandiera, compresi quelli dell'Unione europea, è tenuto a inviare notifiche in merito alle navi battenti la propria bandiera. Sulla base di una risoluzione del Consiglio dell'ottobre 2007, l'EMSA sta realizzando un centro di gestione dei dati per conto di tutti gli Stati di bandiera europei, volto a fornire ad ogni Stato Membro partecipante informazioni sull'identificazione e il tracciamento a lungo raggio delle navi e a scambiare informazioni, ove richiesto, con altri centri di gestione dei dati in tutto il mondo. Operativo dalla metà del 2009, il centro dati LRIT dell'UE è il maggiore centro di gestione dei dati del sistema internazionale LRIT e consente di localizzare 10 000 navi per un minimo di 40 000 rapporti di posizione al giorno. Oltre alle navi battenti bandiera di uno Stato dell'UE, il centro dati LRIT dell'UE fornirà inoltre su richiesta agli Stati membri le informazioni LRIT su ogni nave di paesi terzi diretta o circolante nelle acque dell'Unione europea.

Integrazione dei sistemi di sorveglianza marittima

Tali sistemi testimoniano l'impegno dell'EMSA nell'acquisire e divulgare sempre più informazioni provenienti da fonti diverse. A partire dal 2009, l'Agenzia provvederà all'integrazione dei suddetti sistemi per fornire agli Stati Membri e alla

Figura 4. Centro di gestione dei dati LRIT



Commissione Europea un quadro esaustivo del traffico marittimo nell'UE. Le informazioni a corto e a lungo raggio saranno collegate tra loro, e saranno riunite le informazioni sulle navi, sui relativi carichi, sugli esiti delle ispezioni e così via, contenute in diverse banche dati. Le informazioni su potenziali sversamenti illegali provenienti da CleanSeaNet, il sistema satellitare europeo dell'Agenzia in grado di rilevare sversamenti di idrocarburi, saranno combinate con le informazioni fornite da SafeSeaNet sul traffico navale in una stessa area e con un'immagine satellitare in tempo reale. Questo "one-stop-shop", sotto la denominazione generale di Servizi di Sostegno Marittimo, sarà operativo 24 ore su 24 a partire dal secondo semestre del 2009. In tal modo l'Agenzia sta diventando il principale fornitore di dati marittimi per l'Unione Europea e riguardanti quest'ultima.

A seguito del Libro Blu della Commissione Europea "Una politica marittima integrata per l'Unione europea", della strategia decennale per i trasporti marittimi e delle successive iniziative nel campo della sorveglianza marittima, l'Agenzia svilupperà ulteriormente i suoi rapporti di collaborazione con altre agenzie dell'UE e promuoverà iniziative per favorire la condivisione di informazioni marittime a livello europeo. Ove possibile, l'Agenzia parteciperà a iniziative in corso intese specificamente a creare una rete Europea per la sorveglianza marittima, e sosterrà la Commissione mettendo a disposizione le competenze tecniche acquisite nello sviluppo di SafeSeaNet e altre importanti applicazioni in ambito marittimo. Adegnerà inoltre i suoi sistemi di informazione marittima in modo da consentire scambi di informazioni con altri organismi e agenzie dell'UE ai fini della sorveglianza marittima.



PROSPETTIVE

L'EMSA è un'agenzia piuttosto giovane. Le prime attività sono state intraprese da un gruppo di sei persone solo nel maggio 2003. Nei suoi primi cinque anni sono stati compiuti molti progressi nella creazione di un'organizzazione in grado di assolvere i compiti affidatili dalla legislazione comunitaria. Il 2006 è stato un anno particolarmente importante, in quanto è stato l'anno del trasferimento da Bruxelles a Lisbona, in Portogallo, sede ufficiale dell'Agenzia.

Tutte le attività correlate alla corretta attuazione della legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento sono rimaste prioritarie. Avvicinandoci al 2010, l'Agenzia si è notevolmente rafforzata e i suoi compiti essenziali sono stati consolidati e ampliati. Il 2009 segna una seconda tappa fondamentale, con il trasferimento di oltre 200 dipendenti negli uffici definitivi costruiti appositamente nel centro di Lisbona.

Al centro delle attività dell'Agenzia vi è l'individuazione di soluzioni a problemi comuni in uno spirito di dialogo continuo con gli esperti degli Stati Membri, la Commissione Europea e l'industria (ove del caso), processo estremamente dinamico, mano a mano che i nuovi Stati Membri cominciano a partecipare alle attività e si amplia la portata dei temi che richiedono un approccio comune a livello comunitario e internazionale.



PER IL 2015

Sono già in fase avanzata numerose nuove proposte relative a sviluppi politici e legislativi nell'Unione europea la cui futura adozione avrà, secondo le aspettative, un impatto diretto sul lavoro dell'Agenzia.

In questo contesto dinamico, è probabile che il periodo che precede il 2015 apporti nuovi compiti e l'ampliamento di quelli già esistenti. Nel campo della sicurezza marittima, in particolare, l'EMSA ha sviluppato forti capacità nell'impiego di competenze incrociate e nell'analisi dei dati. L'EMSA sta rapidamente assumendo un ruolo centrale nel facilitare e nel fornire informazioni in campo marittimo. In tutti i casi in cui le attività di autorità e servizi in vari settori (sicurezza marittima, controllo delle frontiere, difesa, pesca) si sovrappongono, vi è margine di manovra per ulteriori sviluppi, nonché per maggiore collaborazione e integrazione. Lavorando insieme possiamo raggiungere l'obiettivo comune di un trasporto marittimo di qualità, mari più sicuri e oceani più puliti.

Come ottenere le pubblicazioni dell'Unione europea

Le pubblicazioni dell'Unione europea sono disponibili su EU-Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>), dove è possibile inoltrare un ordine con l'agente di vendita desiderato. L'Ufficio pubblicazioni ha una rete mondiale di agenti di vendita. Per ottenere i recapiti inviare un fax al numero: (352)29 2942758.

Fonti delle immagini

Personale dell'EMSA, José R. Rodríguez Montero, Pembrokeshire Coast National Park Authority/Tiv Thomas, Marine Photobank/Russian Doors, Flickr Creative Commons/a.o. Micke-fi, shaire productions, enidanc, Pembrokeshire Dave, Superlative Retrospectiveness, Håkan Dahlström, Mr Hayata.

Agenzia europea per la sicurezza marittima

Un trasporto marittimo più sicuro e pulito nell'Unione europea

Lussemburgo: Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee 2009

20 pagine - 21,0 x 29,7 cm

ISBN 978-92-95032-28-6

EMSA

L'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima è una delle agenzie decentralizzate dell'Unione Europea. Situata a Lisbona, l'Agenzia fornisce assistenza tecnica e supporto alla Commissione Europea e ai Paesi Membri per lo sviluppo e l'implementazione della legislazione in materia di sicurezza marittima, inquinamento causato da navi e security marittima. All'Agenzia sono stati anche affidati compiti operativi nel campo di lotta all'inquinamento marino, monitoraggio del traffico marittimo e per l'identificazione e tracciamento di navi a lungo raggio.



www.emsa.europa.eu

