



ДОКЛАД ЗА ЕВРОПЕЙСКАТА МОРСКА БЕЗОПАСНОСТ — ОСНОВНИ МОМЕНТИ

Люксембург: Служба за публикации на Европейския съюз

Печат: ISBN 978-92-95032-74-3, doi 10.2808/672232, TN-01-22-247-BG-C

PDF: ISBN 978-92-95032-48-4, doi 10.2808/381673, TN-01-22-247-BG-N

Настоящият доклад и всички свързани с него материали са достъпни онлайн на адрес <http://emsa.europa.eu/emsafe>

© Европейска агенция по морска безопасност 2022 г.

Възпроизвеждането е разрешено, при условие че се посочи източникът. За използване или възпроизвеждане на снимки или друг материал извън обхвата на авторското право на EMSA трябва да се иска разрешение направо от притежателите на авторското право.

Снимка на корицата: © jpgfactory

Изследванията, проведени преди оттеглянето на Обединеното кралство от Европейския съюз на 31 януари 2020 г. и публикувани впоследствие, могат да включват данни, отнасящи се до 28-те държави — членки на ЕС. След тази дата те обхващат само 27-те държави — членки на ЕС (ЕС-28 без Обединеното кралство), освен ако не е посочено друго.

Телефон: +351 21 1209 200

Ел. поща: <http://emsa.europa.eu/contact/contacts.html>

Уебсайт: <http://emsa.europa.eu/>



ДОКЛАД ЗА ЕВРОПЕЙСКАТА МОРСКА БЕЗОПАСНОСТ — ОСНОВНИ МОМЕНТИ

Въведение

Първото издание на доклада за европейската морска безопасност (EMSAFE), публикуван от Европейската агенция по морска безопасност (EMSA), съвпада с 20-ата годишнина на агенцията. В него е направен цялостен и фактологичен преглед на широк кръг от теми, свързани с морската безопасност, както и задълбочен анализ на конкретни технически области. EMSAFE съчетава информация от всички бази данни, поддържани от EMSA, напр. EMCIP, SafeSeaNet, THETIS, STCW-IS, като по този начин предлага възможност за кръстосан анализ на данните и получаване на подробна информация за състоянието на морската безопасност в ЕС.

EMSA изразява благодарност към всички участници, които дадоха своя принос и коментари към настоящия доклад, с което той стана по-пълноценен. По-специално EMSA благодари за приноса на Европейската комисия (ГД „Мобилност и транспорт“), държавите членки, IACS, ECSA, ETF, SeaEurope, CLIA, IUMI, MARIN, DIMECC/OneSea, INTERTANKO, Wartsila, Камарата по корабоплаване на Кипър и Кралската асоциация на нидерландските корабособственици.

Настоящият документ е обобщение на основните въпроси, разгледани в първия доклад EMSAFE.

Морски транспорт и морска безопасност

Морският транспорт е маслото в двигателя на световната икономика. Близо 80 % от общия обем на световната търговия със стоки се транспортира по море. Европейските пристанища са сред най-натоварените в света, като през 2019 г. обработват 3,587 милиона тона стоки годишно, което е с 6 % повече в сравнение с 2016 г. През 2019 г. 37 % от целия обем на търговията се пада на вътрешния транспорт и транспорта в рамките на ЕС. Освен това през 2019 г. над 418,8 милиона пътници са се качили и слезли от пътнически кораби в пристанищата на ЕС, което е с 13 % повече в сравнение с 2016 г.

Но най-важният компонент на морския транспорт, който е в основата както на настоящото му функциониране, така и на бъдещото му възходящо развитие, е безопасността. Настоящата правна рамка за морска безопасност — както в Европейския съюз, така и в международен план — е резултат от развиването ѝ в продължение

на много десетилетия. Голяма част от това развитие е в следствие на отделни произшествия с катастрофален характер, като се започне с бедствието с кораба Титаник, настъпило преди повече от век.

Тъй като корабоплаването по своята същност е с международен характер, неговата безопасност е нормативно уредена на първо място от международни конвенции. Основната конвенция относно безопасността, SOLAS 74, е ратифицирана от 167 държави и обхваща 98,89 % от световния търговски тонаж и подобен процент от флота, обхванат от две други основни конвенции в областта на безопасността — COLREG и конвенцията за товарните водолинии. По отношение на риболовните кораби беше разработен международен инструмент (Споразумението от Кейптаун за прилагане на разпоредбите на Протокола и Конвенцията от Торемолинос), въпреки че той понастоящем не е в сила.

Моряците и безопасността

Квалифицираните морски лица са от съществено значение за гарантиране на безопасната експлоатация на корабите и са от жизнена важност за бъдещето на морския отрасъл като цяло. До края на 2019 г. 216 000 капитани и лица от командния състав са притежавали валидни свидетелства за правоспособност, издадени от държави — членки на ЕС, а други 120 590 са притежавали оригинални такива, издадени от държави извън ЕС, за които има издадени от държави — членки на ЕС, удостоверения за официално признаване. Общо 330 000 капитани и лица от командния състав са регистрирани като потенциален екипаж, който да служи на борда на кораби, плаващи под знамето на държави — членки на ЕС. **Възрастта на моряците обаче расте**, а наемането и задържането на работа на персонал на борда на корабите ще продължава да поставя предизвикателства и за в бъдеще.

Усилията за подобряване на условията на труд на морските лица, като например Морската трудова конвенция (MLC), са стъпки в правилната посока. Данните от проверки за държавния пристанищен контрол обаче показват, че **около 25 % от установените недостатъци са свързани с човешкия елемент** и повечето от тях са в глава 4 от MLC, който касае здравеопазването, защитата на безопасността и предотвратяването на злополуки с

морския персонал.

Обучението на моряците е важна част от процеса на безопасност. Корабите, плаващи под знамето на държава — членка на ЕС, могат да имат на борда си моряци, получили образование, обучени и сертифицирани както в ЕС, така и извън него. Оценката на спазването на Конвенцията STCW от държави извън ЕС се извършва централизирано от Европейската комисия, така че издадените от такива държави свидетелства за правоспособност да могат да бъдат признати от държавите — членки и съответно да бъде разрешено на притежателите им да работят на борда на кораби, плаващи под знамето на държава - членка на ЕС. Европейската комисия, подпомагана от EMSA, която извършва необходимите проверки на място, оценява прилаганите в държави извън ЕС образователни системи от името на държавите — членки на ЕС, и в съответствие с Конвенцията STCW. За тази цел **в трети държави по света са извършени над 70 инспекции на морски администрации и институции за образование и обучение**, за да се оцени тяхното съответствие с Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (Конвенцията STCW). В резултат на тези инспекции бяха признати квалификациите, предоставяни от 49 държави извън ЕС.

Пандемията от COVID-19 — когато морският персонал не можеше да напуска или да се присъединява към корабите, в някои случаи със заразени членове на екипажа и пътници, които не можеха да слизат от кораба и да получат подходящи здравни грижи — показва уязвимия характер на живота на борда на кораби и добави ново измерение, за което трябва да бъде търсено решение.

Увеличаването на автоматизацията на борда на корабите може да създаде нови предизвикателства за морския персонал; новият характер на корабоплаването ще изисква нови квалификации. Предстои също така да се анализира дали евентуалното намаляване на числеността на екипажите вследствие от увеличаване на автоматизацията би могло да засили също и умората. От друга страна автоматизацията може да създаде нови възможности, свързани с подобряването на условията на труд с възможност за работа на сушата.

Спазване

Отговорност за прилагането на законодателството в областта на морската безопасност в ЕС носят държавите — членки в качеството си на държави на знамето, пристанища и крайбрежни държави.

Държава на знамето

През 2020 г. около 13 000 кораба с IMO номер са плавали под знамето на държави — членки на ЕС, без да се включват риболовните кораби. Това представлява 14 % от световния флот по отношение на броя на корабите и 18 % по отношение на големината им (измерена в брутен тонаж (БТ), мярка за товароподемността). Приблизително 20 % от световния флот е собственост на граждани или дружества от ЕС.

Видовете кораби, заемащи най-голям дял от флота на държавите — членки на ЕС (без да се включват риболовните кораби), са други плавателни съдове за работа (30 %), следвани от пътническите кораби (19 %) и танкерите (17 %), от които съответно 45 % са ро-пакс, а 45 % са химикаловози.

Флотът на ЕС се увеличава, но с по-бавни темпове от този в световен план. През последните пет години делът на корабите, плаващи под знамето на държави — членки на ЕС, се е увеличил с 3,4 %, докато световният флот се е увеличил с приблизително 7 %.

Възрастта на кораба е важен елемент за безопасността; чрез нея се определят стандартите за безопасност, които се прилагат за кораба. Средната възраст на флота на държавите — членки на Европейския съюз, е сравнима с тази на световния флот. Пътническите и ро-пакс корабите са най-старият вид кораби във флота на ЕС със средна възраст съответно 28 и 27 години, докато най-млади са корабите за насипни товари и газозовите, със средна възраст 10 години, следвани от контейнеровозите със средна възраст 11 години и химикаловозите със средна възраст 12 години.

По-голямата част от корабите, плаващи под знамена на държави — членки на ЕС, са в белия списък на Парижкия меморандум, т.е. сред тези с добри резултати в областта на безопасността. Само два са в сивия списък, т.е. в които има някои проблеми във връзка с безопасността, и нито един — в черния списък.

Държавите на знамето делегират все повече и повече правомощия на признатите организации, особено по отношение на извършването на законоустановени прегледи. Това означава, че част от знанията и опита на държавите на знамето на ЕС на практика се възлагат на външни изпълнители, което засилва важността на запазването на централизирания експертен опит на ЕС. Държавите на знамето отговарят за надзора над дейността на признатите от тях организации, но извършените от Международната морска организация (ИМО) одити на държави на знамето показват, **че по отношение на делегирането на правомощия на признати организации най-често повтарящите се констатации са свързани със слабости в програмите на администрациите за надзор.**

В световен мащаб има 95 организации, признати от поне една държава на знамето, но само **12 са признати от Европейския съюз и редовно се инспектират от EMSA**. По време на пандемията от COVID-19 за първи път бяха проведени дистанционни прегледи. Някои държави на знамето са за продължаване на тази практика, тъй като чрез нея могат да се спестят значителни разходи. Липсата на хармонизация на процедурите обаче може да създаде рискове за безопасността. ЕС поема инициатива на равнище ИМО да ограничи използването на дистанционни прегледи само до случаи на извънредни обстоятелства и такива прегледи да бъдат подлагани на последваща физическа проверка, за да се гарантира, че няма да настъпи намаляване на равнището на безопасност.

Тъй като няма централизирана база данни за инспекциите от държави на знамето, не е възможно да се анализират установените недостатъци. Но почти **40 % от установените пропуски в специалния режим на инспекции на ро-пакс и високоскоростни плавателни съдове (HSC) са свързани с противопожарната безопасност.**

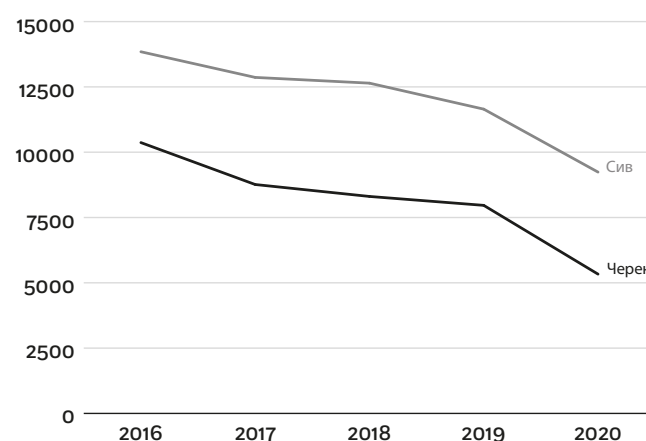
Пристанищна държава

Държавният пристанищен контрол (ДПК) функционира като много ефективна втора линия за проверка на изпълнението на нормите. Тук може да се отбележи работата, извършена от всички инспектори по ДПК в ЕС, като **всяка година се извършват над 14 000 проверки. При една на всеки две проверки е установен най-малко един недостатък**, като повече от **50 % от всички регистрирани пропуски са свързани с безопасността** (попадащи в обхвата

на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS)). Най-често се отчитат пропуски, свързани с противопожарната безопасност, независимо от вида на кораба.

Водите на ЕС са сред най-натоварените в света, което оказва пряко въздействие върху морската безопасност. През 2020 г. е имало над 680 000 посещения на кораби в пристанищата на ЕС, като почти една четвърт от посещаващите пристанища на ЕС през последните пет години са кораби, плаващи под знамето на държави извън ЕС, и **почти всички (92 %) са регистрирани в държави, попадащи в белия списък по Парижкия меморандум**. В същия период само 5 % от корабите, плаващи под знамето на държави извън ЕС и посетили пристанища в ЕС са били регистрирани в държави от сивия списък по Парижкия меморандум, а само 3 % са били регистрирани в държави с по-сериозни проблеми с безопасността (черния списък по Парижкия меморандум). На първите три места сред корабите, плаващи под знамето на държави извън ЕС и посещаващи пристанища на ЕС, са тези от Панама, Антигуа и Барбуда и Либерия.

Посещения в пристанища на ЕС от кораби с държави на знамето от сивия и черния списък, които не са членки на ЕС



Невярното деклариране на опасни и замърсяващи товари (опасни вещества) излага на сериозен риск екипажа, товарите и приемните пристанища. **Делът на недеklarираните опасни материали през 2020 г. (в европейската система за контрол на движението на корабите SafeSeaNet) е бил съответно близо 9 % за корабите, заминаващи от пристанища на ЕС, и 12 % за корабите, пристигащи от пристанища извън ЕС.**

Разработването на напълно разгърнатата среда на ЕС за морско обслужване на едно гише ще положи основите за обмен на по-точни данни между участниците в морския транспорт, наред с намаляване на административната тежест, с която се свързват понастоящем задълженията за докладване. Това ще даде възможност за подобряване на качеството, навременността и достъпността на обменяната информация.

Крайбрежна държава

Крайбрежните държави имат определени права и задължения по силата на различни международни правни инструменти, като един от най-важните е този по търсене и спасяване (SAR). В световен мащаб и в ЕС компетенциите по търсене и спасяване са на национално равнище и се изпълняват чрез споразумения за сътрудничество в различни региони на ЕС. **Повечето случаи на задействане на SAR в ЕС (60 %) са свързани с произшествия с риболовни кораби.**

С изменението на климата се отварят нови маршрути в Арктика за превоз не само на стоки, но и на пътници на борда на круизни кораби (които все по-често пътуват също и до Антарктика). Това оказва влияние върху издирвателните и спасителни операции в тези изолирани и труднодостъпни региони.

Прилагане на морското законодателство на ЕС

Спазването на морското законодателство на ЕС е предмет на редовни проверки чрез посещения, извършвани от EMSA от името на Европейската комисия. От създаването на EMSA през 2002 г. досега са извършени над **200 посещения**, както и над **300 инспекции** в световен мащаб, свързани с дейности на признати организации в ЕС. Посещенията в държавите членки са далеч по-задълбочени от обикновени „контролни проверки“. Те предоставят на морските администрации възможност за повишаване на ефективността чрез извличане на поуки от най-добрите практики, които вече съществуват в други държави членки, като по този начин допринасят за подобряване на резултатността на мерките за безопасност. Хоризонталният анализ на цял цикъл от посещения предоставя на администрациите показател за безопасността, спрямо който могат да сравняват собствените си дейности, като по този начин се

допринася за по-голямата хармонизация. Също така се предоставя на законодателите на ЕС обратна информация от първа ръка по практически проблеми, възникнали при прилагането на правото на ЕС.

Произшествия

През последните пет години **са ставали средно по 3 200 произшествия на година** на борда на кораби, попадащи в приложното поле на законодателството на ЕС, което изключва, наред с другото, риболовни кораби с дължина под 15 метра. Случаите, имащи за последица например загуба на човешки живот, загуба на целия кораб или тежки щети на оборудването (много тежки), представляват 2,4 % от всички докладвани произшествия. Произшествията, имащи за последица например повреждането на кораб до степен да не е в състояние да се движи, тежки наранявания или неголеми щети за околната среда (сериозни), представляват общо 24,9 % от всички произшествия.

Приблизително 90 % от всички засегнати от морски произшествия през последните пет години са били членове на екипажа; между 2014 г. и 2020 г. е имало 490 смъртни случая.

Най-голям е броят на регистрираните смъртни случаи по време на произшествия с **товарни кораби**, които са най-често срещаните кораби във флота, следвани от **риболовните кораби**, които все още са най-засегнатият вид, когато става въпрос за произшествия.

Местата за убежище — зони, в които нуждаещ се от помощ кораб може да се придвижи, за да стабилизира състоянието си и по този начин да се намалят опасностите за човешкия живот и околната среда — са жизненоважни при произшествия в морето. Оперативните насоки на ЕС относно местата за убежище и свързаните с тях редовни симулационни учения предоставят практически инструменти на органите за такива ситуации.

Пандемията от COVID-19 обаче показа, че във вида, в който е определена понастоящем, концепцията за местата за убежище не е съобразена със свързани със здравето хуманитарни кризи от такова естество и следователно подобен механизъм в такива ситуации би могъл да има добавена стойност.

Ново развитие: безопасност на корабите и на морското оборудване

Цикълът на предлагане, обсъждане, одобряване и прилагане на нови изисквания за безопасността е сложен и продължителен процес. Например въпросът за пожарите на борда на ро-пак плавателни съдове беше повдигнат за първи път през 2015 г., след бедствието на борда на кораба Norman Atlantic, при което загинаха 11 души. **Вероятно е обаче новите стандарти, разработени като решение на проблема, да станат задължителни едва през 2026 г.**

В повечето случаи подобрените стандарти **не се прилагат със задна дата поради непропорционалното им икономическо и техническо въздействие**, което означава, че може да са необходими десетилетия, за да могат промените в безопасността да окажат въздействие върху целия флот. Добър пример за това е изискването за устойчивост на повреди на пътническите кораби. Анализ на флота, плаващ под знамето на държави — членки на ЕС, показва, че 40 % от пътническите кораби, които понастоящем са в експлоатация, са построени преди 1990 г. Оттогава изискванията за устойчивост на повреди бяха съществено осъвременявани на три пъти.

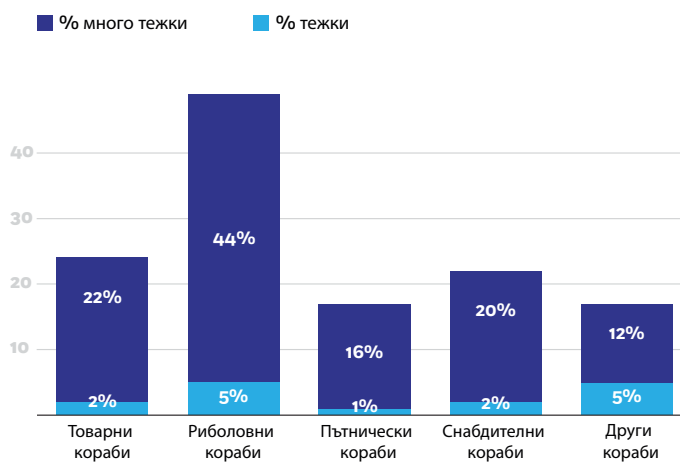
Най-значимите теми в настоящата програма на ЕС по въпросите на безопасността включват противопожарната безопасност на борда на ро-пак кораби; превоза с кораби на превозни средства, работещи с алтернативно гориво; взаимодействия между сухопътния и морския транспорт; пожарите в товара на борда на контейнеровози и загубата на контейнери; свързани с безопасността въпроси във връзка с нововъзникващите технологии (безекипажни плавателни съдове), и прилагането на преразгледаните три ключови директиви на Европейския съюз относно разследването на произшествия, държавния пристанищен контрол и държавата на знамето.

Що се отнася до риболовния флот на ЕС, в ЕС-27 са регистрирани близо 75 000 кораба. Само 3 % от тях попадат в обхвата на директивата на ЕС относно безопасността на такива кораби (с дължина над 24 метра).

Освен това, въпреки че риболовните кораби представляват 17 % от общия брой кораби,

участвали в отчетени произшествия, **броят на изгубените риболовни кораби представлява повече от 55 % от общия брой изгубени кораби** — тенденция, която се наблюдава през последните години. Освен това делът на много тежките и тежките инциденти при риболовните кораби е **много по-висок** в сравнение с този в целия флот. Около 50 % от всички произшествия с риболовни кораби са отчетени като много тежки или тежки, докато средната стойност за всички категории кораби е 27 %.

Дял на много тежките и тежки инциденти по видове кораби



Що се отнася до безопасността на морското оборудване следва да се отбележи, че порталът за Директивата за морското оборудване (MED), разработен от EMSA, регистрира над **190 000 вписвания месечно от 5 412 регистрирани потребители от целия свят** и има нова мобилна версия, която позволява сканиране на електронните етикети. Това би могло да бъде от полза особено за органите за надзор на пазара и ще спомогне за намаляване на възможността за разполагане на борда на несъответстващо на изискванията оборудване, тъй като ще улесни проверката на съответствието.

Ново развитие: безопасност и устойчивост

Усилията за постигане на целите за емисиите като част от европейския зелен пакт следва да вървят успоредно с усилията за гарантиране на безопасността на корабите, особено предвид факта, че използването на нови видове горива (втечен

природен газ (LNG), водород, втечен нефтен газ (LPG), метанол, амоняк и биогорива) и енергийни технологии (батерии и горивни клетки) носи съответните рискове за безопасността.

Като алтернатива на презаредимите клетки и акумулаторни батерии се разработват **системи за захранване на кораби с горивни клетки**. Предимството на горивните клетки е, че не е необходимо зареждане, когато продължава подаването на гориво, но имат недостатъци по отношение на ниската плътност на мощността и рисковете, свързани с използването на водород.

Електрификацията следва да се разглежда от две различни гледни точки. От една страна за корабите, посещаващи пристанищата, може да е необходимо да се свързват към **бреговата електроенергийна мрежа** докато товарят или разтоварват товара си. Тази операция ще породи рискове, свързани с взаимодействието между кораба и бреговата зарядна станция. По искане на Европейската комисия EMSA разработва насоки за брегово захранване с електроенергия, предназначени главно за пристанищата, докато IMO разработва насоките, предназначени за корабите. Втората гледна точка **касае инсталирането на акумулаторни батерии като основен източник на енергия на борда на корабите**. С оглед на това трябва да се вземат предвид някои специфични рискове и мерки за безопасност. По искане на Европейската комисия EMSA започна да работи по тази тема заедно със съответните заинтересовани страни.

Преминаването към алтернативни горива не се ограничава до морския транспорт. Сухопътният транспорт също ще се ориентира към устойчивост, за могат да се постигнат целите за емисиите. В ЕС **превозните средства, използващи алтернативни горива, са се увеличили с 29 %** в периода 2019 - 2021 г., което означава, че пътническите, а също и товарните кораби трябва да се подготвят за намаляване на рисковете за безопасността при транспортирането на този вид превозни средства.

Ново развитие: безопасност и цифровизация

Издаването на електронни сертификати на корабите (е-сертификати) е с потенциал да доведе до значително повишаване на ефективността. В

този случай инспекторите ще отделят по-малко време за проверка на документите на борда, което ще им даде възможност да се съсредоточат върху състоянието на кораба.

Увеличеното използване на борда на корабите на системи, които се ползват от достиженията в цифровизацията, интеграцията и автоматизацията, носи свързаните с това киберрискове, които могат да повлияят върху безопасността на кораба и на бордовия персонал. Като цяло киберсигурността се отнася до защитата на цифровите услуги от преднамерени атаки. Съществуват обаче заплахи за цифровите услуги на борда на корабите от непреднамерени и съвсем добронамерени действия, които могат да засегнат цялостната безопасност. Пример за това е повреда, настъпила по време на извършване на поддръжка на софтуера и (липсата на) поправка. Въпреки че понастоящем е задължително включването на кибернетичните рискове в системата за управление на безопасността на кораба, прилагането на тези аспекти на системата и одитът на мерки за справяне с тези рискове на борда може да се окаже трудно за отрасъла и националните администрации.

Ново развитие: безопасност и автономност

Автоматизацията набира скорост в морския сектор с произтичащите от това различни равнища на автономност на корабите. Автономните кораби не само предлагат нови възможности за отрасъла, но и пораждат предизвикателства (наличието на системи за вземане на решенията в замяна на вземането на решаващи решения от екипажа за избягването на сблъсъци, реагиране при лоши метеорологични условия и избягването им, справяне с рисковете за киберсигурността и др.). Липсата на подходяща законодателна рамка (терминология, отговорност, стандарти и др.) към сегашния момент може да възпрепятства увеличаването на автоматизацията на борда на корабите. Въпреки това се очаква процесът на автоматизация да се осъществи постепенно; вероятно е през първите години от експлоатацията им корабите с дистанционно управление и с висока степен на автономност да плават по същите маршрути и да акостират в същите пристанища като традиционните екипажни кораби. Трудно предвидими предизвикателства могат да се породят, наред с другото, по отношение на прегледите, маневрирането в морето и в

пристанищата, наблюденията на хибриден трафик и квалификацията и уменията на персонала на борда и на брега.

Заклучения

Като цяло може да се направи заключението, че в ЕС е развита стабилна система за морска безопасност. Изправени сме пред много предизвикателства, но едно е сигурно — намаляване на усилията ни в областта на безопасността не е възможно. Напротив, за да се избегне връщането към времената на неспазване на стандарти в корабоплаването, проява на което бяха произшествия като тези с танкерите Erika или Prestige, ЕС следва да продължи да инвестира и да укрепва своята правна рамка по морска безопасност.

Ключова роля като първо ниво на защита имат изискванията за държавата на знамето. По-голямата част от работата по прегледите обаче се делегира на признати организации и поради това е от съществено значение да се гарантира подходящ мониторинг и надзор на равнището на ЕС. Резултатите на второто ниво на защита — ДПК, са забележими и могат лесно да бъдат анализирани чрез информационната платформа THETIS.

От отраслова гледна точка флотът на държавите — членки на ЕС, продължава да расте, макар и с по-бавни темпове от световния, а секторът на морското оборудване в ЕС е световен лидер. От друга страна, корабостроителниците в ЕС продължават да губят пазарен дял (понастоящем само 3 % от световния брутен тонаж) спрямо тези в Азия.

По отношение на възрастовия профил средната възраст на флота на ЕС е сходна с тази на световния флот. Най-възрастната категория е пътническият флот със средна възраст 28 години, докато корабите за насипни товари и газовозите са средно едва на 10 години.

Квалифицираните морски лица са от съществено значение за гарантиране на безопасната експлоатация на корабите и са от жизнена важност за бъдещето на морския сектор. Възрастта на моряците обаче расте, а наемането и задържането на работа на персонал на борда на корабите ще продължава да поставя предизвикателства и за в бъдеще. Същевременно проверките за държавен пристанищен контрол (ДПК) показват, че около 25 % от всички установени пропуски са свързани с човешкия елемент.

Що се отнася до безопасността на корабите, броят на произшествията следва устойчива тенденция със значителен спад през 2020 г., което най-вероятно се дължи на въздействието на COVID-19 върху морския трафик. Уязвимият характер на риболовните кораби и големите пътнически кораби, както и пожарите на ро-ро пътнически кораби и на контейнеровози, са сред по-големите предизвикателства, които трябва да продължим да преодоляваме.

Усилията за постигане на целите за емисиите като част от европейския зелен пакт следва да вървят успоредно с усилията за гарантиране на безопасността на корабите, особено предвид факта, че използването на нови видове горива (втечен природен газ (LNG), водород, втечен нефтен газ (LPG), метанол, амоняк и биогорива) и енергийни технологии (батерии и горивни клетки) носи съответните рискове за безопасността.

Цифровизацията има потенциала да доведе до нови ефективни резултати, а пример за две възможни бъдещи ползи са електронните сертификати за кораби и електронните етикети за морско оборудване. От увеличаването на автоматизацията също със сигурност ще има ползи под формата на по-големи възможности за морския отрасъл. Автоматизацията обаче може да породи и нов набор от предизвикателства във връзка с безопасността, както и потребности от актуализирано обучение и квалификации (за екипажите).

Като цяло през следващите години ще настъпят много промени, които ще засегнат морската безопасност в ЕС. Както и през първите двадесет години от съществуването си, през следващите десетилетия EMSA ще продължи да оказва подкрепа на Европейската комисия, държавите членки, отрасъла и други заинтересовани страни за повишаване на безопасността.



Връзка с ЕС

Лично

В целия Европейски съюз съществуват стотици информационни центрове „Europe Direct“.

Можете да намерите адреса на най-близкия до Вас център на адрес:

https://european-union.europa.eu/contact-eu_en

По телефон или електронна поща

Europe Direct е служба, която дава отговори на въпроси относно Европейския съюз. Можете да се свържете с нея:

- по безплатен телефон: 00 800 6 7 8 9 10 11 (възможно е някои оператори да начисляват такси за тези обаждания)
- на следния стандартен телефонен номер: +32 22999696
- по електронна поща: https://european-union.europa.eu/contact-eu_en

Информация за ЕС

Предоставяне на информация онлайн

Информация за Европейския съюз на всички официални езици на ЕС е достъпна на уебсайта Europa на адрес: <https://europa.eu> публикации на ЕС Можете да изтеглите или поръчате безплатни и платени публикации на ЕС на адрес: <https://op.europa.eu/publications>. Множество безплатни публикации могат да бъдат получени, като се свържете с Europe Direct или местния информационен център (вж. https://european-union.europa.eu/contact-eu_en).

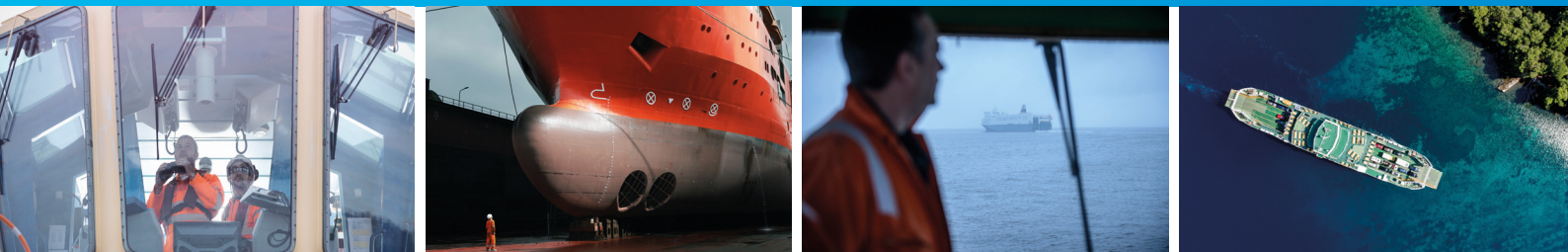
Право на ЕС и свързани документи

За достъп до правна информация от ЕС, включително всички правни документи на ЕС от 1952 г. насам на всички официални езици на ЕС, посетете уебсайта EUR-Lex на адрес:

<http://eur-lex.europa.eu>

Свободно достъпни данни от ЕС

Порталът на ЕС за свободно достъпни данни (<http://data.europa.eu/euodp>) предоставя достъп до набор от данни от ЕС. Те могат да бъдат изтеглени и използвани многократно без заплащане както за търговски, така и за нетърговски цели.



ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ ПО МОРСКА БЕЗОПАСНОСТ

Европейската агенция по морска безопасност (EMSA) е една от децентрализираните агенции на Европейския съюз. Мисията на агенцията, чието седалище е в Лисабон, Португалия, е да осигури високо равнище на морска безопасност, морска сигурност, предотвратяване и реагиране на замърсяване от кораби, както и на замърсяване, причинено от нефтени и газови инсталации. Общата цел е насърчаване на безопасен, чист и икономически жизнеспособен морски отрасъл в ЕС.

Свържете се с нас за допълнителна информация

Европейска агенция по морска безопасност

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249-206 Лисабон
Португалия

Тел.: +351 21 1209 200 / Факс: +351 21 1209 210
emsa.europa.eu / Twitter: @EMSA_Lisbon