



**ФАКТИ И ЧИСЛА**

**ЕВРОПЕЙСКИ ДОКЛАД ЗА МОРСКАТА**

**БЕЗОПАСНОСТ ЗА 2025 Г.**

---

ЕВРОПЕЙСКА АГЕНЦИЯ ПО МОРСКА БЕЗОПАСНОСТ





European Maritime Safety Agency

**Европейска агенция по морска безопасност**

Praça de Europa 4,  
1249-206 Lisbon,  
PORTUGAL

**Тел.:** +351 211 209 200

**Интернет сайт:** [emsa.europa.eu](https://emsa.europa.eu)

**Запитвания:** [emsa.europa.eu/contact](https://emsa.europa.eu/contact)

**Правна забележка:**

Нито Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ), нито която и да е трета страна, действаща от името на агенцията, носят отговорност за използването на информацията, съдържаща се в настоящия доклад.

**Бележка относно авторските права:**

Съдържанието на настоящия доклад може да бъде възпроизведено, адаптирано и/или разпространявано изцяло или частично, независимо от използваните средства и/или формати, при условие че ЕАМБ е посочена като първоначален източник на материала. Това посочване на източника трябва да бъде включено във всеки екземпляр от материала. Цитиране на части от настоящия материал се допуска без предварително разрешение, при условие че се посочи източникът. Дадените по-горе разрешения не се отнасят за елементи от настоящия доклад, за които авторското право принадлежи на трета страна. В тези случаи трябва да се получи разрешение за възпроизвеждане от притежателя на авторското право.

Настоящият доклад и всички свързани с него материали са достъпни онлайн на адрес [emsa.europa.eu](https://emsa.europa.eu).

© Европейска агенция по морска безопасност, 2025 г.

Повече информация за Европейския съюз можете да намерите на адрес [https://european-union.europa.eu/index\\_bg](https://european-union.europa.eu/index_bg).

Люксембург: Служба за публикации на Европейския съюз, 2025 г.

ISSN: 2443-6224

ISBN: 978-92-95229-20-4

doi: 10.2808/9097498

Каталожен номер: TN-01-25-001-BG-N



Снимка на корицата: Wojciech Wrzesień/Adobe Stock

# Въведение

Второто издание на *Европейския доклад за морската безопасност (Emsafe)* е изцяло преразгледано и актуализирано и поставя акцент върху текущи въпроси, засягащи корабоплаването и безопасността в Европейския съюз (ЕС). Като цяло докладът Emsafe има за цел да допринесе за по-доброто разбиране на свързаните с безопасността предизвикателства и възможности, които стоят пред морския сектор, като в него са събрани набор от ключови технически данни, свързани с безопасността на корабите и тяхната експлоатация, извлечени от собствените бази данни на ЕАМБ и от външни източници.

В доклада Emsafe са използвани данни и информация от 2019 г. до 2023 г. — период, през който събитията в глобален план оказваха значително въздействие върху морския сектор. Пандемията от COVID-19, въздействието на оттеглянето на Обединеното кралство от ЕС и вторичните последици от международните конфликти, включително нахлуването в Украйна и положението в Близкия изток, повлияха значително върху морските транспортни потоци.

В този контекст в настоящото второ издание на доклада Emsafe се анализират опитите на морския сектор да поддържа равнищата на безопасност, като същевременно се адаптира към променящата се регулаторна среда и определя мерки за справяне с допълнителни предизвикателства като остаряването на флота, цифровизацията, декарбонизацията и необходимостта от задържане и привличане на квалифицирана работна ръка.

Освен това, след публикуването на първия доклад през 2022 г., някои значими морски инциденти, включително пожарите на борда на м/к „Fremantle Highway“ и „Felicity Ace“, насочиха вниманието към нови рискове за безопасността, за чието намаляване трябва да се работи в отрасъла.

# Морският отрасъл на ЕС



© Naypong / Getty Images

Морският транспорт има важно значение за световната икономика, с дял в световната търговия, който надхвърля 80 %. През 2023 г. пристанищата на ЕС са обработили над 3375 милиона тона стоки, 39 % от които в рамките на националния транспорт и на вътрешния транспорт в ЕС.

**През 2023 г. е имало над 880 000 акостирации на кораби в пристанища на ЕС,** което представлява увеличение с почти 20 % в сравнение с нивата преди пандемията. Повече от 50 % от тях се отнасят до вътрешния трафик, като най-често срещаните видове кораби, които посещават пристанищата на ЕС, са ро-пакс и пътнически кораби. Приблизително три четвърти от всички кораби, които акостират в пристанища на ЕС, плават под знамето на държава членка, а под 25 % от тях са регистрирани в държава извън ЕС.

През цялата 2023 г. **395 милиона пътници са се качили и слезли от борда в пристанища на ЕС,** което е с 5,5 % по-малко, отколкото през 2019 г. (след спад от 45 % през 2020 г. поради ограниченията за пътуване, наложени във връзка с пандемията от COVID-19).

Между 2019 г. и 2023 г. на **корабостроителниците в ЕС се падат 7,6 % от глобалното ново строителство,** според броя на построените кораби. В сравнение с периода 2016—2020 г. **глобалният дял на корабите, построени в ЕС за еквивалентен петгодишен период, е намалал с 1,2 %.** Въпреки този спад ЕС продължава да бъде водещ в строителството на пътнически, риболовни и снабдителни кораби. Нидерландия, Полша и Испания са държавите членки, в които се произвеждат най-голям брой кораби от тези категории. От друга страна във Финландия, Италия и Германия корабостроенето е съсредоточено върху по-големи плавателни съдове като круизни кораби.

**Фигура 1:** Брой новопостроени кораби по видове кораби в ЕС и в световен мащаб и дял на корабостроенето в ЕС по видове кораби (2019—2023 г.) (\*).

	В ЕС	По света	%
Кораби-цистерни (танкери)	17	2 429	0,7%
Кораби за насипни товари	10	2 262	0,4%
Кораби за превоз на общи товари	69	1 076	6,4%
Контейнеровози	1	994	0,1%
Ро-ро кораби за превоз на товари	14	271	5,2%
Пътнически кораби	262	814	32,2%
Други товарни кораби	0	68	0%
Риболовни кораби	277	1 610	17,2%
Други работни плавателни съдове	358	3 819	9,4%
<b>Общо</b>	<b>1 008</b>	<b>13 343</b>	<b>7,6%</b>

(\*). Търговски кораби с номера по ММО, самоходни, с тонаж, равен или по-голям от 100 GT.

Източник: ЕАМБ

За разлика от това, **европейската индустрия за морско оборудване е световен лидер**, с пазарен дял от 35 % за широк спектър от продукти.

Данните от [портала MED](#), референтната база данни за продукти, сертифицирани в ЕС съгласно Директивата относно морското оборудване (Директива 2014/90/ЕС), показват, че 45 % от морското оборудване, монтирано на кораби, плаващи под знамето на държавите — членки на ЕС, е произведено от дружества, установени в ЕС.

## Държава на знамето



© artur carvalho / Getty Images

Държавите — членки на ЕС, в качеството си на държави на знамето, имат основна роля за осигуряването на морската безопасност и опазването на морската среда. Те трябва да гарантират, че регистрираните като техни кораби (плаващи под тяхно знаме) отговарят на всички съответни международни, европейски и национални разпоредби, включително на разпоредбите относно изграждането, експлоатацията, управлението и рециклирането на кораби.

## Флотът, плаващ под знамето на държавите — членка на ЕС

За разлика от световния флот, който се е увеличил с 6 % в периода между 2019 г. и 2023 г. в отговор на нарастващото търсене, флотът, плаващ под знамето на държавите — членки на ЕС, е намалял с 2 %.

**Фигура 2:** Брой кораби, регистрирани със знамена на държави — членки на ЕС.

Вид на кораба	2023 г.	2019—2023 г.
Други работни плавателни съдове	4 096	4 098
Пътнически кораби	2 496	2 412
Кораби-цистерни (танкери)	2 110	2 288
Кораби за превоз на общи товари	1 579	1 642
Кораби за насипни товари	1 105	1 314
Контейнеровози	1 095	1 096
Ро-ро кораби за превоз на товари	418	394
Други товарни кораби	110	89
<b>Общо</b>	<b>13 009</b>	<b>13 333</b>

През 2023 г. флотът, плаващ под знамето на държави — членки на ЕС, представлява около 13 % от световния флот по брой кораби и приблизително 16 % от световния бруто тонаж.

От 2019 г. до 2023 г. световният тонаж се е увеличил с 13,8 %, докато през същия период тонажът на държавите — членки на ЕС, е намалял с 1 %. Делът на тонажа на държавите — членки на ЕС, спрямо световния еквивалент е намалял от 18,7 % през 2016 г. на 17,8 % през 2020 г. и 15,8 % през 2023 г.

## Безопасност на пътническите кораби в ЕС

Броят на пътническите кораби, регистрирани в държавите — членки на ЕС, се е увеличил с почти 2 % в периода от 2019 г. до 2023 г., като ро-пакс и високоскоростните пътнически плавателни съдове, плаващи под знамето на държавите — членки на ЕС, представляват повече от **30 % от световния флот от тези видове кораби и над 50 % по отношение на бруто тонажа**. Освен това броят на високоскоростните пътнически плавателни съдове, плаващи под знамето на държавите — членки на ЕС, се е увеличил със 17 % през същия период.

Въпреки увеличаването на броя на пътническите кораби в ЕС, средната им възраст не е намаляла. **Към 2023 г. средната възраст на пътническите кораби, плаващи под знамето на държавите — членки на ЕС, е 29 години, в сравнение с 28 години през 2019 г.**

**Фигура 3:** Средна възраст (по видове кораби) на корабите, плаващи под знамето на държавите — членки на ЕС, в сравнение със световния флот.

	Флот, плаващ под знамето на държава — членка на ЕС	Световен флот
Пътнически кораби	29	28
Други работни плавателни съдове	26	24
Кораби за превоз на общи товари	22	26
Ро-ро кораби за превоз на товари	18	20
Други товарни кораби	17	30
Кораби-цистерни (танкери)	14	18
Контейнеровози	13	14
Кораби за насипни товари	12	13

Източник: ЕАМБ

Тази тенденция може да бъде пряко свързана с това, че **съществуващи кораби, плаващи под знамето на държави извън ЕС преминават към знамена на държави — членки на ЕС.**

**Фигура 4:** Брой промени на знамето по видове кораби спрямо знамена на държавите — членки на ЕС (2019—2023 г.).

	От държава — членка на ЕС, към държава — членка на ЕС	От държава извън ЕС към държава — членка на ЕС	От държава — членка на ЕС, към държави извън ЕС	Баланс
Кораби-цистерни (танкери)	388	685	1 108	-423
Кораби за насипни товари	125	404	769	-365
Кораби за превоз на общи товари	475	577	687	-110
Контейнеровози	380	683	729	-46
Ро-ро кораби за превоз на товари	51	57	71	-14
Пътнически кораби	254	97	118	-21
Други товарни кораби	43	38	9	29
Други работни плавателни съдове	642	505	612	-107
Общо	2 358	3 046	4 103	-1 057

Източник: ЕАМБ

От 2019 г. до 2023 г. корабите, преминали от знаме на държава — членка на ЕС, към знамена на държави извън ЕС са с 35 % повече в сравнение с преминалите към знаме на държава — членка на ЕС, от знамена извън ЕС. Повечето кораби, които напускат знамето на държава — членка на ЕС, са кораби за насипни товари, кораби цистерни за превоз на нефт и химикали и кораби за превоз на общи товари.

Средната възраст на пътническите кораби, преминали под знамена на държави — членки на ЕС, е 18 години (21 години в случая на ро-пакс кораби). **Повече от една трета от тези кораби са били на повече от 25 години, когато са сменили знамето си със знаме на държава — членка на ЕС.**

Тенденцията към застаряване на пътническите кораби, плаващи под знаме на държавите — членки на ЕС, е област, която буди безпокойство. По принцип стандартите за безопасност не се прилагат със задна дата, което означава, че корабите отговарят на стандартите, приложими към момента на построяването им. **38 % от всички пътнически кораби в експлоатация** във флота, плаващ под знамето на държавите — членки на ЕС, са изградени в момент, когато приложимите стандарти за устойчивост при повреди са тези на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) от 1960 г. и 1974 г.

**Фигура 5:** Пътнически кораби, плаващи под знамето на държава — членка на ЕС, за които се прилагат различни изисквания на SOLAS за устойчивост на повреди в зависимост от датата на построяване (2023 г.).



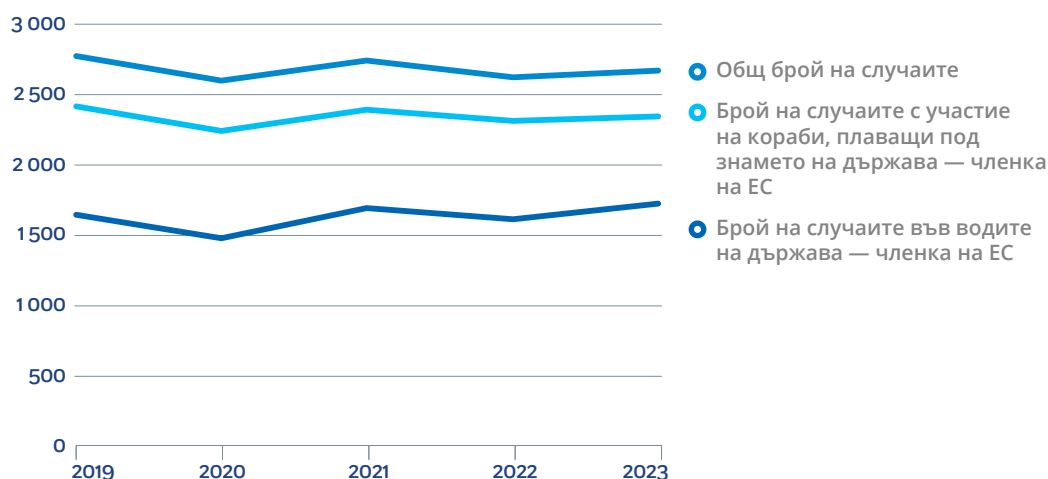
Източник: ЕАМБ



## Инциденти

Броят на регистрираните произшествия е надежден показател за нивото на безопасност на флота. Между 2019 г. и 2023 г. **са ставали средно 2344 инциденти всяка година с участието на поне един кораб, плаващ под знамето на държава — членка на ЕС, в обхвата на приложимото законодателство на ЕС.** Броят на инцидентите, докладвани на Европейската информационна платформа за морски инциденти (EMCIP) (управлявана от ЕАМБ) през този период, е намалял с 16 % в сравнение с периода, обхванат от първото издание на доклада Emsafe.

**Фигура 6:** Общо инциденти, докладвани в EMCIP (2019 г.—2023 г.).

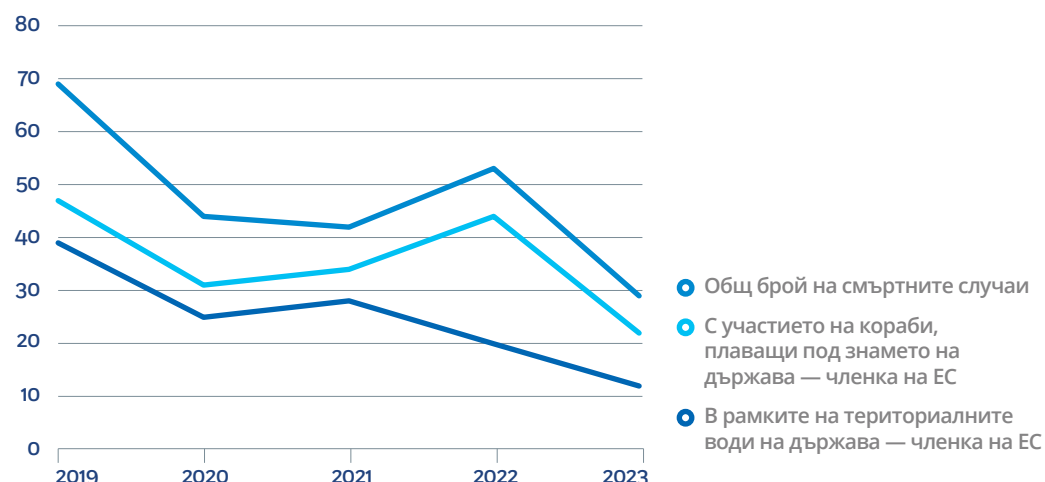


Източник: EMCIP (ЕАМБ)

Тежките инциденти (кораби, повредени до степен, която ги прави негодни за плаване, със сериозни наранявания, без тежки щети за околната среда) представляват 27,8 % от всички регистрирани инциденти през периода, докато много тежките инциденти (със смъртни случаи, пълна загуба, тежки щети за околната среда) съставляват 2,2 % от общия брой.

**През 2023 г. 22 души са загинали, а 741 са били ранени при инциденти с кораби, плаващи под знамето на държава — членка на ЕС.** Най-голям брой смъртни случаи са настъпили при инциденти с товарни кораби, които представляват около 49 % от флота, следвани от риболовните кораби и снабдителните кораби.

**Фигура 7:** Общ брой смъртни случаи, докладвани в EMCIP (2019 г.—2023 г.).



Източник: EMCIP (ЕАМБ)

## Държава на знамето: показатели за безопасност

Броят на установените недостатъци по време на анкети или инспекции за държавата на знамето също би могъл да служи за потенциален показател за нивото на безопасност. Понастоящем обаче няма централизирана база данни за проверките за държавата на знамето; най-близкият еквивалент на равнище ЕС е базата данни за специалния режим на проверки на ро-пакс и високоскоростните пътнически плавателни съдове, включена в базата данни за проверките THETIS-EU, поддържана от ЕАМБ. Резултатите от тези проверки показват, че **38 % от всички открити недостатъци са свързани с пожарната безопасност.**

**Фигура 8:** 15-те най-големи недостатъци, установени при проверки на ро-пакс и високоскоростни пътнически плавателни съдове, (2019—2023 г.).

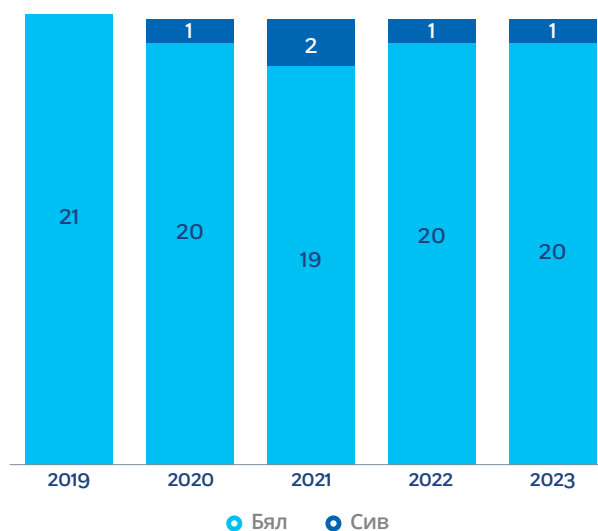
Противопожарни врати/отвори в пожароустойчиви помещения	15%
Стационарна пожарогасителна инсталация	12%
Затварящи устройства/водонепроницаеми врати	10%
Чистота на машинното отделение	9%
Аварийно осветление, батерии и превключватели	8%
Противопожарни клапани	7%
Основен двигател за задвижване	6%
Учения за изоставяне на кораба	5%
Система за известяване на пътниците	5%
ISM	4%
Помощен двигател	4%
Система за откриване на пожар и сигнализация	4%
Спасителни лодки	4%
Възможности за евакуация	4%
Други (пожарна безопасност)	3%

Източник: Thetis (ЕАМБ, 2023b)

На международно равнище констатациите от схемата на Международната морска организация (ММО) за одитиране на държавите членки предоставят полезни обобщени данни. **42 % от тези констатации са свързани със задълженията на държавата на знамето**, като най-големият дял (33 %) е свързан с изпълнението, следван от правоприлагането (17 %). Това класиране се запазва непроменено през годините, въпреки по-големия брой извършени одити между 2016 г. и 2022 г. на международно равнище.

Резултатите от проверките на държавния пристанищен контрол (ДПК) също са показател за безопасността на корабите, плаващи под знамето на държавите — членки на ЕС, и извършващи международни курсове. През 2023 г. **всички знамена на държавите — членки на ЕС, в режима на Парижкия меморандум за разбирателство бяха включени в белия списък, с изключение на един**, който беше в сивия списък.

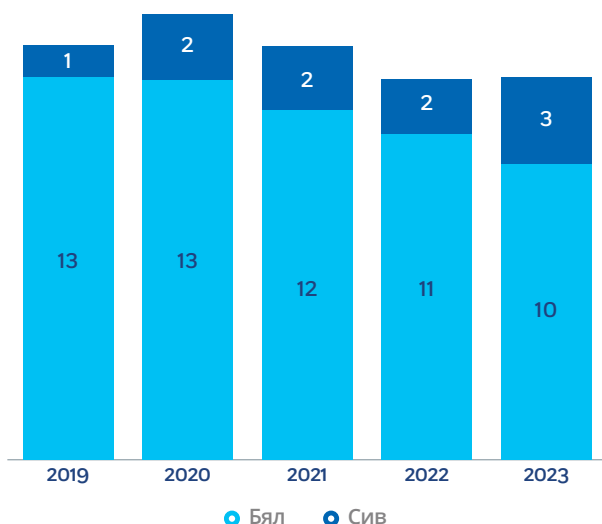
**Фигура 9:** Представяне на знамената на държавите — членки на ЕС, съгласно системата на Парижкия меморандум за белия, сивия и черния списък.



Източник: Парижки меморандум за разбирателство (Paris MoU)

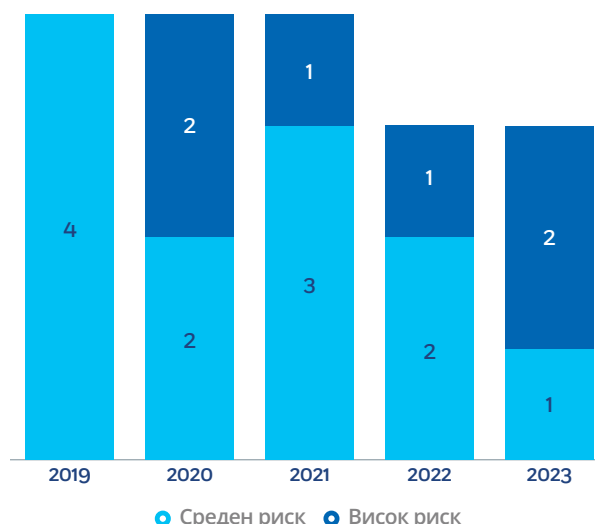
Освен Парижкия меморандум, в това второ издание на доклада Emsafe се анализират показателите за безопасност на корабите, плаващи под знаме на държавите — членки на ЕС, в режимите на ДПК по Токийския меморандум за разбирателство и на Бреговата охрана на Съединените щати (USCG). Три бяха в сивия списък по Токийския меморандум за разбирателство, **а две знамена на държави — членки на ЕС, бяха сметени за високорискови от USCG през 2023 г.** Тези показатели се отнасят за кораби, плаващи под знамето на държава — членка на ЕС, но търгуващи в различни региони по света, извън ЕС.

**Фигура 10:** Представяне на знамето на ЕС съгласно Токийския меморандум.



Източник: Токийския меморандум (Токуо MoU)

**Фигура 11:** Представяне на знамето на ЕС съгласно USCG.



Източник: Бреговата охрана на Съединените щати (USCG)

## Признати организации

Държавите на знамето продължават да делегират на признати организации задачи както за провеждане на задължителните прегледи, така и за издаването на свидетелства. **През 2024 г. две трети от всички държави — членки на ЕС, са делегирали издаването на свидетелства за безопасност на пътнически кораби, изцяло или частично, на призната организация: увеличение с 10 % спрямо 2020 г.** Подобна тенденция се наблюдава и при делегирането на издаването на свидетелства по Международния кодекс за управление на безопасността.

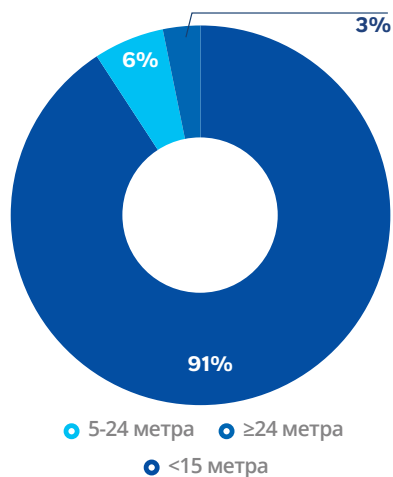
В световен мащаб има 110 признати организации от поне една държава на знаме (увеличение с 15 % в сравнение с 2020 г.), но само 11 са признати от Европейската комисия. През октомври 2022 г. ЕС оттегли признаването си за руския морски регистър на корабоплаването.

## Риболовни кораби

Понастоящем близо 70 000 риболовни кораба плават под знаме на държавите — членки на ЕС, което е с 6 % по-малко от 2020 г. Флотът, плаващ под знамената на държавите — членки на ЕС, също застарява, като **70 % от корабите вече са на възраст над 25 години** и едва 2 % от целия флот са кораби, построени между 2019 и 2023 г.

Освен това само 3 % от всички риболовни кораби, регистрирани в държава — членка на ЕС, са с дължина равна или над 24 метра, а 6 % са с дължина между 15 и 24 метра. Останалите (91 %) са с дължина под 15 метра.

**Фигура 12:** Разпределение на риболовния флот, плаващ под знаме на държава — членка на ЕС, по дължина.



Източник: DG MARE

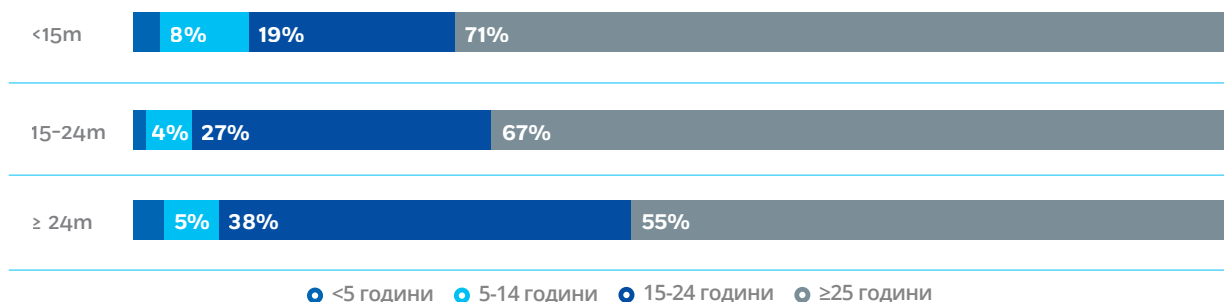
**Фигура 13:** Разпределение на риболовния флот, плаващ под знаме на държава — членка на ЕС възраст.



Източник: DG MARE

Риболовните кораби с дължина под 24 метра и на възраст над 25 години вече представляват по-голямата част от целия флот (68 %). Тази възрастова тенденция вече е характерна за всички диапазони от дължини на риболовните кораби, дори за частта от флота с дължина над 24 метра, повече от 50 % от които са по-стари кораби.

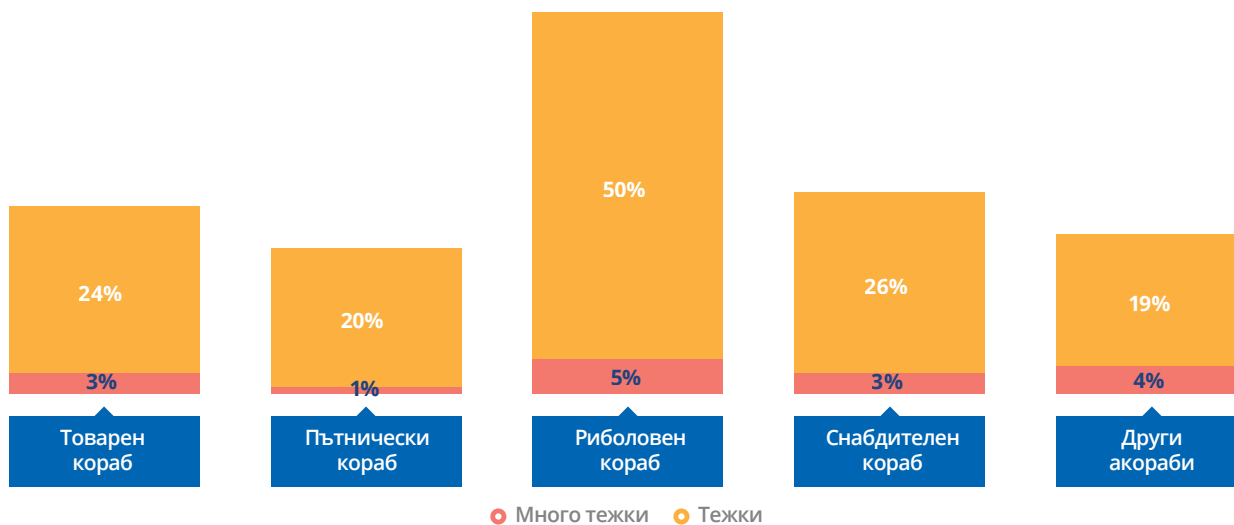
**Фигура 14:** АВъзрастово разпределение на риболовните кораби, плаващи под знамената на държавите — членки на ЕС, по дължина на кораба (2023 г.).



Източник: DG MARE

**Риболовните кораби са особено уязвими спрямо инциденти, което ги прави приоритетни за прилагането на засилени мерки за безопасност.** На тези кораби се падат 17 % от общия брой инциденти, регистрирани всяка година в обхвата на приложимото законодателство на ЕС, **и 60 % от общия брой изгубени плавателни съдове.** През 2023 г. 55 % от тези инциденти са довели до много тежки или тежки последици.

**Фигура 15:** Дял на много тежките и тежки инциденти по видове кораби.



Източник: EMCIP (ЕАМБ)

Текущите стандарти за безопасност за риболовните кораби не са толкова строги колкото тези за търговското корабоплаване. Споразумението от Кейптаун — международната конвенция за прилагане на стандарти за безопасност на риболовните кораби, все още не е влязло в сила. Досега само девет държави — членки на ЕС, Исландия и Норвегия са ратифицирали споразумението.

На равнището на ЕС Комисията е предприела оценка на прилагането на Директива 97/70/ЕО относно установяване на хармонизиран режим на безопасност на риболовни кораби с дължина, равна или по-голяма от 24 метра. Същевременно бяха предприети допълнителни мерки, които се очаква да дадат нова задълбочена информация за уязвимостта на тези кораби. Приложното поле на Директивата за разследване на произшествия (Директива 2009/18/ЕО) беше разширено, за да обхване и докладването на инциденти с риболовни кораби с дължина под 15 метра, които включват смъртни случаи и загуба на кораби. Освен това с преразглеждането на Директивата относно държавния пристанищен контрол (ДПК)(Директива 2009/16/ЕО) към нейното приложно поле се добавя нов доброволен режим за риболовните кораби.

## Пристанищна държава

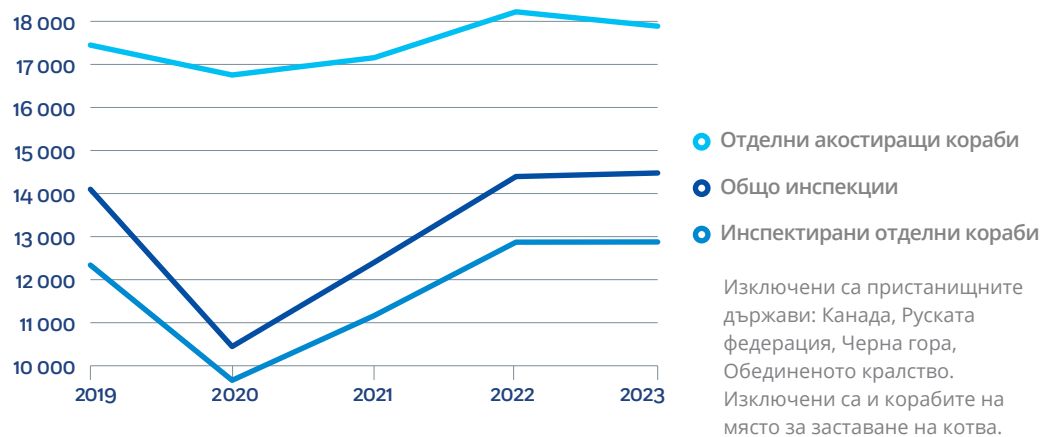


© Monty Rakusen's Studio / Getty Images

С увеличаването на морския трафик и рисковете за безопасността, които пораждаат корабите, които не отговарят на стандартите, ДПК е от решаващо значение за гарантиране на спазването на разпоредбите за безопасност във водите на ЕС. В качеството си на пристанищни държави държавите — членки на ЕС, инспектират корабите под чуждо знаме, които посещават техните пристанища, за да проверят дали те отговарят на стандартите за безопасност, за опазване на околната среда и за условията на труд. Това служи като втора защитна линия срещу корабоплаването, което не отговаря на стандартите, като допълва отговорностите на държавите на знамето.

**Броят на проверките по реда на ДПК, извършвани всяка година в ЕС в рамките на Парижкия меморандум, се запази над 14 000** след възстановяването от периода на COVID-19. Повечето държави членки възобновиха работата си по извършване на проверки, като в някои случаи надхвърлиха стойностите си отпреди пандемията.

**Фигура 16:** Брой на отделните инспектирани кораби и общ брой на извършените инспекции по реда на ДПК по държави — членки на ЕС (2019—2023 г.).



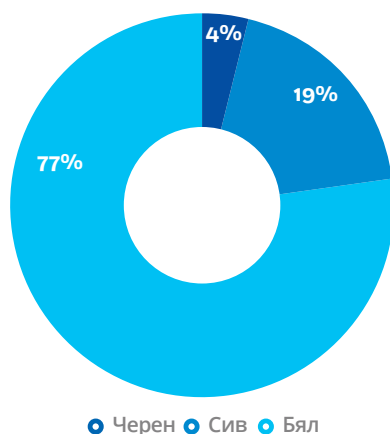
Източник: Thetis (ЕАМБ)

Броят на отделните кораби, инспектирани през 2023 г. от служители на ДПК в ЕС, се е увеличил с 4 % в сравнение с 2019 г. **Приблизително един от всеки два установени недостатъка е свързан с безопасността**, като най-често се докладват пропуски, свързани с пожарната безопасност, независимо от вида на кораба.

През 2023 г. 77 % от всички кораби, плаващи под знамето на държави извън ЕС, които посещават пристанища на ЕС, са включени в белия списък на Парижкия меморандум, а 4 % са регистрирани под знамена със значителни проблеми с безопасността, включени в черния списък на Парижкия меморандум.

През 2023 г. обаче панамското знаме преминава от белия в сивия списък (което означава, че са налице някои проблеми с безопасността) съгласно класификацията на Парижкия меморандум. Корабите, регистрирани в Панама, са на второ място по брой на посещенията на пристанища в ЕС — над 115 000 в периода между 2019 г. и 2023 г. Това означава, **че делът на корабите в сивия списък се е увеличил от 5 % през 2020 г. на 19 % през 2023 г.**

**Фигура 17:** Разпределение на корабите, плаващи под знамето на държави извън ЕС, които акостират в пристанища на ЕС: „Бял, сив и черен списък“ по Парижкия меморандум (2023 г.).



Източник: ЕАМБ

Първите три знамето на държави извън ЕС за корабите, които посещават пристанища на ЕС, са тези на Либерия, Панама и Антигуа и Барбуда, но през 2023 г. знамето на Панама беше преместено от белия списък по Парижкия меморандум в сивия, поради показателите си за безопасността.

## Опасни вещества

Невярното деклариране на опасни и замърсяващи товари (опасни вещества) излага на значителен риск екипажа, товарите и приемните пристанища. През 2023 г. **14 % от корабите, превозващи опасни товари и пристигащи в пристанища на ЕС от пристанища и терминали извън ЕС, са плавали под знамето на държави извън ЕС, включени в сивия или черния списък.**

Положителен е фактът, че делът на недеklarирани опасни товари е намалял с почти 50 % от 2019 г. насам за пристигащите от пристанища извън ЕС. През 2023 г. делът на липсващите декларации за опасни вещества в европейската система за наблюдение на движението на корабите SafeSeaNet е бил около 4 % за корабите, заминаващи от пристанища на ЕС, и също около 4 % за пристигащите от пристанища извън ЕС.

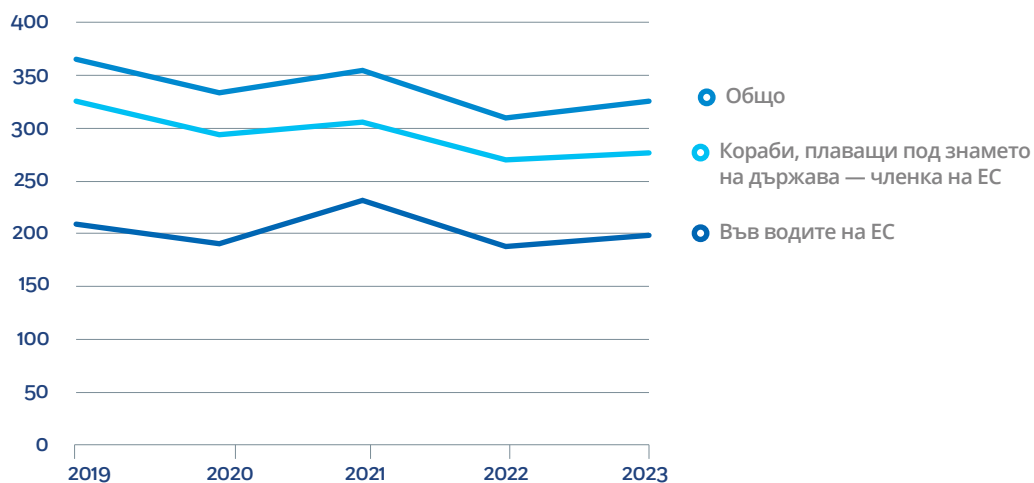
## Крайбрежна държава



© Johner Bildbyra AB/ Getty Images

В качеството си на крайбрежни държави държавите — членки на ЕС, упражняват надзор и регулират морските дейности в рамките на своите териториални води, по-специално с цел предотвратяване на инциденти и екологични щети и за подпомагане на морската комуникационна мрежа. Между 2019 г. и 2023 г. са ставали средно 1 631 инцидента на година в териториалните води на ЕС, в резултат на което през този период са докладвани 1 018 операции по търсене и спасяване.

**Фигура 18:** Общ брой кораби, за които са били необходими мерки по търсене и спасяване във водите на ЕС — инциденти с участието на поне един кораб, плаващ под знамето на държава — членка на ЕС (2019—2023 г.).



Източник: EMCIP (ЕАМБ)



В световен мащаб и в рамките на ЕС отговорностите за търсене и спасяване се управляват на национално равнище и се упражняват чрез споразумения за сътрудничество между различните региони на ЕС. Между 2019 г. и 2023 г. 13 % от издирвателните и спасителни операции във водите на ЕС са с участието на кораби, плаващи под знамето на държави извън ЕС.

От 2019 г. до 2023 г. операциите по търсене и спасяване с участието на риболовни кораби са представлявали 58 % от всички, което означава, че при съпоставяне на този дял с броя на риболовните кораби, участвали в инциденти, поне **36 % от всички риболовни кораби в бедствено положение са се нуждаели от мерки по търсене и спасяване през този период.**

Нововъзникващ проблем при издирвателните и спасителни операции е предизвикателството във връзка с операциите в отдалечени райони, особено за пътнически кораби, поради големия брой хора, които те превозват. Нарастващият брой круизни кораби, посещаващи полярни региони (Арктика и Антарктика), повишава риска от операции по търсене и спасяване. Подготвеността за такива предизвикателства е от решаващо значение за морската общност.

# Моряците и безопасността



© Thomas M. Barwick INC / Getty Images

Квалификацията на моряците е от съществено значение за гарантиране на безопасната експлоатация на корабите и от жизнена важност за бъдещето на морския отрасъл в ЕС. **Наличният морски трудов резерв обаче изглежда намалява.**

Към края на 2023 г. 172 308 капитани и офицери са притежавали валидни свидетелства за правоспособност, издадени от държава — членка на ЕС. Това представлява намаление с 20 % спрямо 2019 г., но намалението е със 7 %, ако се вземе предвид ефектът от оттеглянето на Обединеното кралство от ЕС. В същото време други 125 519 капитани и офицери са притежавали оригинални свидетелства за правоспособност, издадени от държави извън ЕС — увеличение с 4 % спрямо 2019 г. — с потвърждения, издадени от държави — членки на ЕС, за удостоверяване на признаването им.

Като цяло към края на 2023 г. 297 827 капитани и офицери са притежавали необходимите свидетелства и потвърждения за признаване на правоспособността им да служат на борда на плавателни съдове, плаващи под знамето на държава — членка на ЕС, което **представлява намаление с 12 % в сравнение с 2019 г.**

През същата година средната възраст на моряците с правоспособност да работят на кораби под знамето на държавите — членки на ЕС, е 44 години за получилите свидетелствата си в държавите — членки на ЕС, и 41 години за получилите свидетелствата си в държави извън ЕС. Освен това делът на жените в моряшката професия продължава да бъде много нисък — 2,78 % от всички налични моряци с правоспособност в ЕС през 2023 г. и едва 0,8 % от придобилите правоспособност в държави извън ЕС.

## Моряци: условия на труд и обучение

Условията на труд на моряците продължават да са трудни. Недостатъци в условията им на заетост, което включва **работното време и времето за почивка, заплатите и равнищата на наемане на екипаж съгласно Морската трудова конвенция, дял 2**, се откриват **средно в една от всеки 13 проверки по реда на ДПК по Парижкия меморандум**. Между 2019 г. и 2023 г. **в една от всеки четири** проверки по реда на

ДПК в докладите по Парижкия меморандум са установени недостатъци в категорията „Здравни грижи, защита на безопасността и предотвратяване на инциденти с моряците“ (дял 4) от Морската трудова конвенция. Над 60 % от недостатъците във връзка с тази конвенция, открити през посочения период, са установени на борда на кораби за насипни товари или кораби за превоз на общи товари, както и около 13 % — на борда на танкери.

Обучението на моряците е важна част от процеса на безопасност. Комисията, подпомагана от ЕАМБ (която извършва проверките), прави оценка на образователните системи, прилагани в държави извън ЕС от името на държави — членки на ЕС, и в съответствие с Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците.

В този смисъл **издаваните свидетелства за правоспособност от 51 държави извън ЕС са признати от държавите — членки на ЕС**, което дава възможност на техните моряци да работят на борда на кораби, плаващи под знамето на държавите — членки на ЕС.

## Безопасност и устойчивост



© SHansche/Getty Images

За да се постигнат целите за емисиите, определени от Европейския зелен пакт, морският сектор трябва да въведе алтернативни горива и енергийни технологии, като същевременно гарантира безопасността на корабите. Тези нови енергийни източници понякога носят значителни рискове, което налага необходимостта от строги мерки за безопасност и по-безопасни конструкции от гледна точка на характеристиките им.

От 2019 г. до 2023 г. броят на корабите, подготвени за **втечнен природен газ** (с изключение на танкерите за втечнен природен газ) се е увеличил повече от три пъти в световен мащаб, като 34 % от тях са оперирали в Европа. Втечненият природен газ е изцяло в приложното поле на Международния кодекс за безопасност на корабите, използващи като гориво газове или други горива с ниска пламна температура, в който се определят стандарти за безопасност на международно равнище за горивата газове и горива с ниска пламна температура.

За **водорода**, макар и да попада в приложното поле на горепосочения кодекс, няма конкретни разпоредби, които да се отнасят до неговата висока запалимост и риск от експлозия. Към 2026 г. се очаква проектен вариант на незадължителни насоки на ММО за корабите, използващи като гориво водород. Междувременно ЕАМБ [публикува проучване относно потенциала на водорода като гориво в корабоплаването](#), последвано от [специална поредица от проучвания относно аспектите, свързани с неговата безопасност](#).

Употребата **на метанол** се разширява и вече е разгледана във временните насоки на ММО (MSC.1/Circ.1621), които ще бъдат усъвършенствани през следващите години с натрупването на повече опит в използването му като гориво в корабоплаването. За да подпомогне допълнително създателите на политики и отрасли, ЕАМБ публикува проучване относно [потенциала на синтетичните горива в корабоплаването](#), включително относно е-метан и е-метанол, както и [насоки за бункероване, отнасящи се за метанол с биологичен произход](#).

**Амонякът** е на ранен етап от внедряване, като понастоящем няма търговски приложения и сериозни опасения относно токсичността му. През 2024 г. ММО одобри незадължителни временни насоки за амоняка (MSC.1/Circ.1687), с които се насърчава безопасното му използване като гориво. Успоредно с това и в подкрепа на създателите на политики и на отрасли, ЕАМБ публикува проучване, в което се анализира [потенциалът на амоняка](#)

като гориво в корабоплаването, и поредица проучвания, в които се изследва и анализира неговата безопасност.

**Биогорива** като диметилов етер, метилов естер на мастна киселина (FAME), FT-дизел и хидротретирано растително масло (HVO) не създават никакви сериозни опасения по отношение на безопасността, които да са по-големи от тези по отношение на традиционните изкопаеми горива. За да се преодолее един пропуск в стандартизацията на процедурите за морско бункероване на биогориво, ЕАМБ публикува документ с насоки, който включва контролни списъци за различните етапи и конфигурации на бункероването.

Използването на **втечен нефтен газ** се ръководи от временните насоки на ММО от 2023 г. (MSC.1/Circ.1666).

**Горивните клетки** също повдигат въпроси, свързани с безопасността, поради вероятността от течове, и са въведени незадължителни насоки (MSC.1/Circ.1647), които предстои да бъдат преразгледани и консолидирани в бъдеще.

**Батерии** все по-често се използват при пътувания на къси разстояния, но все още липсват международни стандарти за безопасност. През 2023 г. ЕАМБ публикува първите незадължителни насоки за националните администрации и отрасъла, които имат за цел еднаквото прилагане на съществените изисквания за безопасност на системите от батерии за акумулиране на енергия на борда на корабите. Ръководството е съсредоточено върху литиево-йонните батерии, които представляват най-често използваната технология с батерии с приложение в морските дейности.

Освен това **свързването на кораби с източници на електрозахранване на сушата** внася рискове, свързани с връзките, които изискват внимателно управление. Поради това ЕАМБ публикува своите насоки относно наземното електрозахранване, в помощ на националните администрации при планирането и разработването на възможности за наземно захранване с електроенергия.

## Безопасност и автономност

Тъй като секторът на корабоплаването продължава хода си към повишена автоматизация, оценката на риска е от решаващо значение за цялостната оценка на безопасността и утвърждаването на новите модели морски автономни надводни плавателни съдове (MASS), и следва да се разглежда в цялост, като се вземат предвид опасностите, свързани с физическото разположение, експлоатацията, контрола на мерките за намаляване на риска и поддръжката.

По отношение на нормативната уредба бе постигнат напредък в разработването на незадължителния кодекс на ММО за морските автономни надводни съдове. Същевременно, за да подпомогне последователните оценки на безопасността, ЕАМБ разработи специална методология, основана на риска (включена в проекта на кодекс на ММО за морските автономни надводни съдове), и свързан с нея пилотен софтуерен инструмент (инструмент за оценка, основана на риска), за да подпомогне морските администрации и отрасъла при идентифицирането и приоритизирането на критични за безопасността елементи в ранните разработки на морски автономни надводни съдове.

Що се отнася до безопасната експлоатация на автоматизирани плавателни съдове, в момента се обсъжда отражението, което това ще има върху моряците и тяхното обучение. В подкрепа на тези обсъждания ЕАМБ изготви доклад относно определянето на компетентностите за оперативно управление на автономни надводни плавателни съдове от центрове за дистанционно управление. В бъдеще човешкият елемент ще бъде от решаващо значение за развитието и експлоатацията на тези плавателни съдове и свързаните с това центрове за дистанционно управление.

## Заклучения

През последните няколко десетилетия Европейският съюз изгради силна и всеобхватна система за морска безопасност. Въпреки че е постигнат значителен напредък, все още съществуват множество предизвикателства, които ясно показват, че поддържането и по-нататъшното укрепване на тази система не е въпрос на избор. По-скоро е важно да се избегне връщане назад към времената на неотговарящото на стандартите корабоплаване, за което бяха характерни тежките инциденти, екологични щети и загубата на човешки живот. От решаващо значение е фактът, че морският транспорт продължава да има решаваща роля в световната икономика и в икономиките на ЕС, а нарастващият обем на търговията и пътническите превози подчертават необходимостта от по-безопасни и по-ефективни кораби.

Хармонизираната законодателна уредба на ЕС гарантира съгласувано изпълнение и правоприлагане във всички държави членки, като допълва международните конвенции. Този интегриран подход продължава да бъде от жизненоважно значение за гарантиране на високи стандарти за безопасност, дори когато динамиката в глобален план — като изместването на корабостроенето към Азия — създава нови зависимости и уязвимости за морския отрасъл на ЕС.

Въпреки че от 2019 г. досега броят на регистрираните инциденти е намалял с 16 %, все още има няколко опасности, за които трябва да се намерят решения. Потенциалните инциденти с пожари на ро-пакс и високоскоростни пътнически плавателни съдове продължават да предизвикват безпокойство, особено поради остаряването на много пътнически кораби. Невярното деклариране на опасни товари е намаляло с 50 %, което е в отражение на напредъка в правоприлагането и осведомеността, въпреки че продължават да съществуват пропуски в спазването на изискванията по отношение на малък брой плавателни съдове.

Предизвикателствата, свързани с работната сила представляват значителна заплаха за устойчивостта на морската безопасност. От 2019 г. насам се наблюдава спад с 12 % на броя на наличните капитани и офицери в ЕС. Съществуват и опасения относно застаряването на работната сила и способността на отрасъла да привлича нови поколения моряци. Въпреки непроменената средна възраст на моряците, което предполага, че новопостъпилите заемат местата на тези, които напускат професията, привлекателността на сектора остава ниска и се влияе най-вече от условията на труд на борда на корабите. Инспекциите по труда редовно разкриват недостатъци в благосъстоянието на екипажа, особено при корабите за насипни товари и товарните кораби. Тези проблеми очертават спешната необходимост от постоянни инвестиции в обучение и в подобряване на условията на труд.

Въвеждането на алтернативни горива предлага възможности за намаляване на емисиите, но също така създава нови рискове за безопасността. Регламентът относно горивата в морския транспорт на ЕС (Регламент (ЕС) 2023/1805), който влезе в сила

през 2025 г., определя амбициозни цели за намаляване на емисиите на парникови газове, изискващи безопасно проектиране на корабите, строги оценки на риска и непрекъснато обучение на моряците. ЕАМБ вече предприема стъпки в това отношение, като публикува насоки относно безопасността на батериите и допринася за разработването на стандартите на ММО.

Безопасността на пътническите кораби, особено при вътрешната им експлоатация, продължава да бъде основен приоритет за ЕС. Напредъкът обаче е възпрепятстван от бавното разработване на актуализирани стандарти за безопасност и тяхното несъгласувано прилагане от страна на държавите членки. Трябва да се обърне внимание на някои нови потенциални рискове като пожари от електрически превозни средства на борда на ро-ро кораби.

Това второ издание на доклада Emsafe обхваща първите две години от агресивната война на Русия срещу Украйна. През това време „сенчестият флот“ присъства все по-често в европейските териториални води като средство за транспортиране на санкциониран руски нефт. Тези кораби обикновено не акостират в пристанища на ЕС и не плават под знаме на държава — членка на ЕС. Така те съществуват извън редовния режим на инспекции на ЕС и няма прозрачност по отношение на показателите им за безопасност. Освен това съставът на този флот е доста динамичен, с чести промени на знамето. Трудно е да се оцени рискът, който той представлява за бреговата линия на ЕС, но несигурността сама по себе си носи риск. В следващото издание на доклада Emsafe би могло да се разгледа въздействието на това развитие на обстановката от гледна точка на морската безопасност, ако станат налични по-надеждни данни.

В обобщение може да се каже, че картината в областта на морската безопасност в ЕС навлиза в период на бърза трансформация. Технологичните иновации, амбициите в областта на околната среда и променящите се оперативни реалности изискват ориентиран към бъдещето интегриран подход. Предвид профила на флота обаче старите кораби ще съжителстват дълго време с по-новите конструкции. ЕАМБ ще продължи да бъде ключов партньор в навигацията из тези предизвикателства, като гарантира, че моретата на Европа ще продължат да бъдат безопасни, издръжливи и устойчиви през идните десетилетия.

# ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ ПО МОРСКА БЕЗОПАСНОСТ

Мисията на ЕАМБ е да служи на морските интереси на ЕС за безопасен, сигурен, „зелен“ и конкурентен морски отрасъл и да действа като надежден и уважаван референтен център в морския отрасъл в Европа и на глобално равнище. Установени сме в Лисабон и работим в областта на морската безопасност, сигурност, устойчивост, цифровизация и изграждане на капацитет, наред с други задачи в морската област, в пълна подкрепа на държавите — членки на ЕС, и Европейската комисия.

## Свържете се с нас за допълнителна информация

### Европейска агенция по морска безопасност

Praça de Europa 4,  
1249-206 Lisbon,  
PORTUGAL

**Тел.:** +351 211 209 200

**Интернет сайт:** [emsa.europa.eu](https://emsa.europa.eu)

**Запитвания:** [emsa.europa.eu/contact](https://emsa.europa.eu/contact)

**Социални медии:** [emsa.europa.eu/newsroom/connect](https://emsa.europa.eu/newsroom/connect)