



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 1.6.2023 г.
COM(2023) 268 final

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

Морската безопасност: в основата на чистото и модерно корабоплаване

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

Морската безопасност: в основата на чистото и модерно корабоплаване

Морският транспорт е от стратегическо значение за икономиката на ЕС и за връзките между държавите членки и вътре в тях. Тъй като 75 % от външната търговия на ЕС се осъществява по море, продуктивният, безопасен, сигурен и по-устойчив морски сектор е от съществено значение за нашата търговска конкурентоспособност и за снабдяването на единния ни пазар със стоки и материали. Морският транспорт е не само артерия на нашата глобализирана икономика, но и жизнено важна връзка за нашите острови и периферни и отдалечени морски региони. Секторът се доказва като много устойчив по време на пандемията от COVID-19, като позволи на търговията със стоки от първа необходимост, като храни и медицински консумативи, да продължи без прекъсване. Пандемията беше ярко напомняне за ключовата роля на морския транспорт и хората, работещи в него, както и за необходимостта политиките на ЕС да отчитат значението на сектора. Новите геополитически обстоятелства, предизвикани от войната на Русия срещу Украйна и произтичащите от нея промени в моделите на търговията и енергетиката, подчертаха необходимостта от спешно укрепване на стратегическата автономност на ЕС, включително на неговия морски сектор.

Понастоящем нивото на морска безопасност във водите на ЕС е много високо, с малко смъртни случаи и без големи нефтени разливи от мащаба на произшествията с нефтените танкери *Erika* и *Prestige*¹. Въпреки това всяка година се съобщава за повече от 2000 морски произшествия и инциденти². Дори само едно произшествие с пътнически или товарен кораб, превозващ опасни или вредни материали, може да има опустошително въздействие върху работниците, гражданите като цяло и морската среда. Преходът към по-чисто и по-автономно корабоплаване поражда и нови предизвикателства. Безопасността, сигурността и екологичната устойчивост на транспортната система са от първостепенно значение и не следва да се допускат компромиси в това отношение. ЕС следва да разработи проактивни и превантивни политики и да остане световен лидер в тази област въз основа на непрекъснато полаганите усилия с международните, националните и местните органи и заинтересованите страни, включително гражданското общество.

Двойният преход към цифровизация и устойчивост изискват морският транспорт да премине през голяма трансформация. Секторът, който представлява 3 % от световните емисии на парникови газове (ПГ), трябва да премине към технологии, задвижващи системи и горива с ниски или нулеви емисии на ПГ. Освен това следва да се намалят емисиите на замърсители на въздуха и цялостното въздействие върху морската среда, включително пластмасовите отпадъци в морето и подводния шум. Същевременно цифровизацията и преходът към интелигентни и автономни системи за корабоплаване

¹ Авария на МК *Erika* през 1999 г., Франция (20 000 тона нефт), авария на МК *Prestige* през 2002 г., Испания (63 000 тона нефт).

² Годишен преглед на морските произшествия и инциденти, ЕАМБ, Европейска информационна платформа за морски произшествия (EMCIP).

предоставят възможности и поставят предизвикателства. Тези трансформации изискват благоприятна среда за иновации, включително финансиране, каквото се предоставя в рамките на партньорството за воден транспорт с нулеви емисии³. Необходимо е те да бъдат съчетани и с мащабни усилия за преквалификация и професионално развитие на работната сила, както и с мерки за привличане на работници в сектора, особено на млади хора. Морските лица и работниците в морския транспорт са най-ценният актив на сектора и трябва да бъдат в центъра на един безопасен и устойчив преход.

Европейският зелен пакт, стратегията за устойчива и интелигентна мобилност⁴ и планът за действие за нулево замърсяване⁵ определиха посоката на равнището на ЕС с обща амбиция за нулеви произшествия, нулеви отпадъци, нулево замърсяване, декарбонизиран, интелигентен и устойчив морски транспорт. С пакета от законодателни актове „Подготвени за цел 55“ беше постигнат значителен напредък в насочването на сектора по по-устойчив път. Посредством Регламента на ЕС относно горивата за морски транспорт⁶ — който има за цел да насърчи използването на устойчиви горива в морския транспорт — и разширяването на схемата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ), така че да обхване и морския транспорт⁷, ЕС прие мерки, които ще стимулират инвестициите в чисти технологии и горива и ще се гарантира, че секторът ще допринесе за постигането на целта от Парижкото споразумение за глобално затопляне от 1,5° C.

Комисията предлага да се преразгледат пет законодателни акта, за да се осъвременят правилата на ЕС за морска безопасност и устойчивост и да се предоставят на ЕС инструменти за подкрепа на чистото и модерно корабоплаване. Целта е да се гарантира, че морският сектор на ЕС е подготвен в това отношение. Взети заедно, тези предложения са в основата на нашите усилия за осигуряване на ефективно, устойчиво и безопасно морско корабоплаване и транспорт във водите на ЕС и извън тях в полза на нашите граждани, крайбрежни общности, морска среда и здравословни океани. Успоредно с тази стабилна правна уредба ЕС се ангажира да работи в рамките на Международната морска организация (ММО), за да определи високи стандарти в областта на безопасността и сигурността, цифровизацията, екологизирането и декарбонизацията на корабоплаването. Съчетаването на тези европейски правила и действията на ЕС в рамките на ММО гарантират поддържането на равнопоставени условия на конкуренция както в рамките на единния пазар, така и в световен мащаб, като се избягват рисковете от преминаване под знамето на друга държава и загуби за европейските интереси.

Пакетът за морското дело, се състои от пет предложения за преразглеждане, свързани с:

- Директива 2009/21/ЕО относно спазването на изискванията за държавата на знамето;

³ [Партньорство — waterborne.eu](http://waterborne.eu)

⁴ <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-04/2021-mobility-strategy-and-action-plan.pdf>

⁵ COM(2019)640, COM/2021/400 final.

⁶ COM(2021) 562 final — Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО.

⁷ COM(2021) 551 final — Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2003/87/ЕО за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Съюза.

- Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол;
- Директива 2009/18/ЕО относно разследването на произшествия в областта на морския транспорт;
- Директива 2005/35/ЕО относно замърсяването от кораби и налагането на санкции при нарушения; и
- Регламент (ЕО) № 1406/2002 за създаване на Европейска агенция за морска безопасност.

1. Съществуващата рамка на ЕС за морска безопасност и устойчивост: солиден пакет от законодателни актове, които трябва да бъдат модернизирани

Трите директиви относно изискванията към държавата на знамето, държавния пристанищен контрол и разследването на произшествия са основните стълбове на морската безопасност. Те отразяват международните задължения на държавите членки като държави на знамето, пристанищни и крайбрежни държави, установени в Конвенцията на ООН по морско право (UNCLOS), по която ЕС е договаряща страна. С действията си в областта на морската безопасност ЕС допълва и прилага международната правна рамка, по-специално подробните правила и стандарти, заложили в основните конвенции на ММО. С включването на такива правила и стандарти в правната система на ЕС тези разпоредби могат да бъдат използвани пред Съда на Европейския съюз, като по този начин се гарантира тяхното еднакво прилагане в целия ЕС и се осигурява равнопоставеност както за държавите членки, така и за операторите в сектора. Същевременно включването на международните правила в правото на ЕС, с което правото на ЕС се привежда в съответствие с международните правила гарантира, че нашите държави на знамето и оператори се ползват от равнопоставени условия на конкуренция в световен мащаб и че поддържаме конкурентоспособността на корабоплаването на ЕС.

Морската безопасност е организирана около три защитни линии за публични действия, докато корабособствениците и операторите имат задължението винаги да поддържат корабите си годни за използване. Основната отговорност е на държавата на знамето, която трябва да гарантира, че корабът е годен за плаване и че притежава необходимите сертификати, доказващи съответствие с международните правила и стандарти. Следователно държавата на знамето е първата защитна линия. Въпреки това, тъй като правилата на държавата на знамето се прилагат само за корабите, които плават под нейно знаме, и тъй като някои държави на знамето не желаят или не са в състояние да прилагат приложимите правила за своите флотове, служителите на държавния пристанищен контрол извършват инспекции на чуждестранните кораби, когато те са в пристанищата. Следователно държавният пристанищен контрол е втората защитна линия. Въпреки тези две нива на превенция все още могат да се случат произшествия и умишлени нарушения или нарушения поради небрежност на съответните задължения. Причините за това следва да се разследват, за да се осигури непрекъснато подобрене, да се избегне повторното възникване на подобни произшествия и да се санкционират извършителите на незаконни дейности. Това е третата защитна линия.

Взети заедно, тези защитни линии имат за цел да гарантират правилното правоприлагане на правилата и поради това следва да доведат до намаляване на инцидентите и произшествията и в крайна сметка да предотвратят загубата на човешки живот и замърсяването на околната среда.

При проверката за пригодност, извършена през 2018 г., се стигна до заключението, че тези три директиви имат добавена стойност, по-специално за хармонизираното изпълнение и правоприлагане на международните правила, и че са постигнали предвидените цели. Въпреки това от проверката за пригодност също така стана ясно, че има възможности за подобрене, както и за по-нататъшна цифровизация, сътрудничество между държавите членки и по-голяма подкрепа от страна на Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ).

Морските произшествия водят не само до жертви и икономически загуби, но имат и пряко въздействие върху околната среда. Замърсяването, изпускано от корабите случайно, умишлено или поради небрежност, като нефт, битови отпадъци, битови отпадъчни води или химични вещества, оказва отрицателно въздействие върху морската среда и може силно да замърси морските и крайбрежните местообитания. Ето защо това замърсяване е предмет на специално допълващо законодателство на ЕС относно незаконното изхвърляне, а именно Директивата относно замърсяването от кораби.

В тази директива не са определени стандарти за спецификация на тези изхвърляния. Тези спецификации се регулират на международно равнище чрез Конвенцията MARPOL (за предотвратяване на замърсяването от кораби) на ММО, в която е определено дали дадено изхвърляне е разрешено или незаконно. Ролята на директивата, от друга страна, е да се изисква от държавите членки да определят ефективни, съразмерни и възпиращи санкции, включително наказателни, за незаконни изхвърляния. В нея се предвижда и сътрудничество в областта на правоприлагането в целия ЕС с подкрепата на ЕАМБ. Директивата допълва международния режим, като подпомага държавите — членки на ЕС, при установяването на нарушителите чрез информация от спътниково наблюдение на потенциални нефтени разливи, а чрез режима за отговорност улеснява санкционирането на замърсителите.

При оценката на директивата бяха посочени няколко недостатъка, които предложеното преразглеждане има за цел да отстрани. Това включва гарантиране, че незаконните изхвърляния се откриват по подходящ начин, че нарушенията се преследват, че извършителите на незаконни дейности се санкционират и че поради това незаконните изхвърляния в крайна сметка се намаляват, за да се ограничи въздействието върху околната среда. Целта на преразглеждането, заедно с Директивата относно пристанищните приемни съоръжения, е да бъдат възпрепятствани всички корабособственици и оператори (независимо от знамето) от всякакъв вид незаконно изхвърляне в европейските морета. Следва да се превърне в правило всички отпадъци от експлоатацията на корабите винаги да се депонират в пристанищните приемни съоръжения на ЕС.

ЕАМБ играе ключова роля в рамката на ЕС за морска безопасност и има значителен принос за окуражаващите резултати, постигнати в ЕС по отношение на осигуряването на качествено корабоплаване и култура на безопасност. ЕАМБ е създадена през 2002 г., след морските злополуки с танкерите *Prestige* и *Erika*, с конкретната цел да подпомага Европейската комисия и държавите членки при прилагането и мониторинга на законодателството на ЕС в областта на морската безопасност. С посещенията си и инспекциите (способност за одит) ЕАМБ стои в основата на добавената стойност на ЕС в областта на морската безопасност, тъй като подпомага правоприлагането и улеснява

ефективното и ефикасно изпълнение на правилата. ЕАМБ трябва да продължи да отделя достатъчно ресурси за тази основна задача, въпреки разширяването на портфейла си от дейности, за да не спира да предоставя висококачествени услуги на държавите членки, Комисията и по-широката морска общност.

От 2002 г. насам задачите на ЕАМБ действително нараснаха и понастоящем тя предлага техническа, научна и оперативна помощ в широк спектър от области, свързани с морския транспорт, особено във връзка с екологичния и цифровия преход. Мандатът на ЕАМБ, с изключение на изменението на сътрудничеството в областта на бреговата охрана, беше преразгледан за последен път през 2013 г. и трябва да бъде актуализиран, за да бъдат отразени настоящият обхват на дейностите на ЕАМБ, развиващата се регулаторна рамка, по-специално настоящият пакет в областта на морското дело, и развитието на морския сектор.

2. Привеждане в съответствие с международните разпоредби и разширен обхват за по-ефективна рамка

Една от основните причини за преразглеждането на петте законодателни текста е необходимостта и ползите от привеждането им в съответствие с актуализираните международни разпоредби. Съчетаването на несъответстващи стандарти и правила създава тежест и правна несигурност за отрасъла и националните администрации и нарушава равнопоставеността и конкурентоспособността на корабоплаването на ЕС. Включването на международни разпоредби в правото на ЕС следва да се извършва по начин, който гарантира ефективна приложимост, еднаквост и правилно правоприлагане — и съответно качествено корабоплаване.

По отношение на Директивата относно държавата на знамето централно място в преразглеждането заема включването на „Кодекса за прилагане на инструментите на ММО“ (Кодекс III), който беше приет през 2013 г. и влезе в сила през 2016 г. Кодекс III е важна стъпка на ММО, тъй като се гарантира, че националните органи разполагат с ресурсите и правомощията, необходими на държавата на знамето, за да изпълняват международните си задължения. Въпреки че от 2009 г. насам това вече се отнася за държавите — членки на ЕС, с Кодекс III също така се въвежда задължителен цялостен одит на ММО за всички страни от ММО на всеки седем години.

Като се има предвид значението на международната Морска трудова конвенция, която урежда всички въпроси, свързани с условията на труд и живот на морските лица, прилагането ѝ вече е въведено в правото на ЕС чрез отделен правен акт⁸, приложим за държавите на знамето⁹. Правилата в социалната област наистина са от решаващо значение за благосъстоянието на екипажите и за морската безопасност (причина за повечето инциденти е човешкият фактор).

⁸ Директива 2013/54/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. относно определени отговорности на държавата на знамето за спазване и прилагане на Морската трудова конвенция от 2006 г. (ОВ L 329, 10.12.2013 г., стр. 1).

⁹ И чрез преразглеждането на Директивата относно държавния пристанищен контрол в частта за прилагане на законодателството на държавата на пристанището — Директива 2013/38/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 12 август 2013 г. за изменение на Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол (ОВ L 218, 14.8.2013 г., стр. 1).

С преразглеждането на Директивата относно държавния пристанищен контрол се актуализират и привеждат в съответствие правилата на ЕС с новите приложими международни правни инструменти, а именно Конвенцията на ММО за управление на баластните води и Конвенцията на ММО от Найроби за изваждане на потънало имущество. За да се подобри ефективността, пристанищните държави, които извършват инспекции на държавния пристанищен контрол, систематично координират работата си на регионална основа. Парижкият меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол¹⁰ (наричан по-нататък „Парижкият МР“), създаден през 1982 г., е първата от деветте подобни междуправителствени структури. В Парижкият МР членуват всички 24 държави — членки на Европейското икономическо пространство (ЕИП) с морски пристанища, както и Канада, Руската федерация¹¹ и Обединеното кралство. ЕС не е член.

Държавният пристанищен контрол в ЕС се основава на процедурата и инструментите на Парижкият МР с измененията от 2009 г., когато е приета директивата. Следователно трябва да се включат и редица промени и подобрения, приети през последните 14 години в рамките на Парижкият МР. Що се отнася до Директивата относно разследването на произшествия, няколко определения и препратки са актуализирани, за да се отчетат промените в международната регулаторна среда, по-специално в Кодекса на ММО за разследване на произшествия, и за да се вземе надлежно предвид положението на корабите в пристанищата и произшествията, засягащи пристанищните работници.

Комисията предлага да се разшири обхватът на Директивата относно държавния пристанищен контрол и Директивата относно разследването на произшествия по отношение на риболовните кораби, при които продължават да съществуват значителни опасения за безопасността. Доброволна система за държавен пристанищен контрол за риболовни кораби с дължина над 24 метра, които влизат в пристанища на ЕС, ще бъде предоставена на онези държави членки, които желаят да извършват такива инспекции, с което се предлага втора защитна линия за този тип кораби. Всъщност основната отговорност за безопасността на риболовните кораби се носи от държавата на знамето, тъй като по-малките риболовни кораби обикновено не посещават чуждестранни пристанища и в много случаи не попадат в обхвата на международните конвенции. Разследването на произшествия вече ще обхваща не само по-големите риболовни кораби, но и ще бъде частично разширено, за да се включат най-тежките произшествия, свързани с по-малки риболовни кораби с дължина под 15 метра, като се гарантира, че административната тежест е сведена до необходимия минимум.

Що се отнася до Директивата относно замърсяването от кораби, нейният обхват е разширен, за да обхване изцяло петте приложения към Конвенцията MARPOL на ММО¹². Освен незаконното изхвърляне на нефт и вредни течни вещества (сегашния обхват на директивата), тя ще обхване и незаконното изхвърляне на вредни вещества в опакована форма, битови отпадъчни води, битови отпадъци, както и отпадъчни води

¹⁰ www.parismou.org

¹¹ След нахлуването в Украйна членството на Руската федерация в Парижкият МР беше суспендирано през май 2022 г.

¹² Шестото обхваща емисиите на замърсители на въздуха и частично вече е обхванато от законодателството на ЕС (Директивата относно сярата) или ще бъде взето предвид на по-късен етап и е предмет на клауза за преглед в преразглежданата Директива относно замърсяването от кораби (NOx, морски отпадъци и подводен шум).

и остатъци от системи за пречистване на отработени газове (скрубери). Това е и важен принос към целите на ЕС за Европейския зелен пакт, който преследва амбиции за нулево замърсяване и устойчива и интелигентна мобилност, което включва и тези други вредни вещества.

Привеждането в съответствие с Конвенцията MARPOL е от основно значение за преразглеждането на Директивата относно замърсяването от кораби. Европейският парламент и Съветът призоваха за това през 2019 г., когато беше приета преразгледаната Директива относно пристанищните приемни съоръжения за остатъците от товари и отпадъците¹³. Целта беше да се допълнят договорените по-строги правила за пристанищните приемни съоръжения, като се избегне ситуация, при която те биха могли непреднамерено да стимулират повече незаконни изхвърляния в морето.

Поради посочените по-горе преразглеждания и по-широките промени в цялостната регулаторна среда от 2013 г. насам мандатът на ЕАМБ също се нуждае от актуализиране, за да отразява по-добре нарастващата роля на ЕАМБ в подкрепа на много области на морския транспорт, включително безопасността, предотвратяването на замърсяването и опазването на околната среда, действията в областта на климата, сигурността, наблюдението и управлението на кризи и цифровизацията. Преразгледаният мандат ще отразява не само задачите, които Комисията и държавите членки възлагат на ЕАМБ от 2013 г. насам, но и новите задачи, свързани с безопасността и устойчивостта, произтичащи от настоящия законодателен пакет. По този начин ЕАМБ ще стане по-подготвена за бъдещето, като се предвидят промените, особено в областта на цифровизацията и автоматизацията.

3. Стремеж към по-голяма екологична устойчивост

Понастоящем морският транспорт е един от най-чистите видове транспорт, като се имат предвид обемът и делът на превозваните товари, както и приносът му към икономиката на ЕС и в световен мащаб¹⁴. Осигуряването на качествено корабоплаване и на безопасен и сигурен морски сектор е от съществено значение за запазване на неговата привлекателност. В морския сектор обаче се отделят голямо количество парникови газове и замърсяването на въздуха и морето е значително, с което се вреди на морската среда, нейното биологично разнообразие и устойчивост на въглеродни емисии, както и на здравето на крайбрежното население. Тъй като други сектори на икономиката, като например автомобилният транспорт, се декарбонизират или бързо намаляват емисиите на други замърсители, морският транспорт ще трябва да има относително по-голям принос за намаляване на тези емисии и замърсяване. Следователно вниманието и действията в тази насока трябва да продължат.

С настоящия пакет Комисията има за цел да насърчи качествено корабоплаване и модерния, чист и процъфтяващ морски сектор, като се спазват съответните международни и европейски задължения. Законодателната рамка на ЕС следва да възпрепятства и санкционира онези, които пренебрегват или са склонни да

¹³ Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби, за изменение на Директива 2010/65/ЕС и за отмяна на Директива 2000/59/ЕО (ОВ L 151, 7.6.2019 г., стр. 116).

¹⁴ *Железопътният и водният транспорт — моторизираният транспорт с най-нисък въглероден интензитет*, проучване на Европейската агенция за околна среда, 2021 г.

пренебрегват правилата, като същевременно се стимулират инвестициите за внедряване на чисти технологии и устойчиви практики. Това е единственият начин да се подпомогне установяването на високи световни стандарти и да се запази водещата позиция на корабоплаването на ЕС в световен мащаб.

С преразглеждането на Директивата относно държавата на знамето се въвежда по-ефективна рамка, основана на адекватно ниво и качество на проверките на корабите и цялостния надзор на флота, изграждане на капацитет на администрациите на държавите на знамето и по-добро измерване на техните показатели. Това на първо място е в полза на безопасността, но също така и на опазването на околната среда. Когато съгласно международните конвенции влязат в сила по-строгите екологични правила, отговорността на държавата на знамето за тяхното правоприлагане се разширява автоматично. Преразглеждането на Директивата относно държавния пристанищен контрол също така ще подобри допълнително способността на държавите членки да откриват и коригират липсата на съответствие не само с правилата за безопасност, но и с правилата и стандартите за предотвратяване на замърсяването.

Освен това с преразглеждането на Директивата относно държавния пристанищен контрол специално се изменя профилът на риска на корабите, на който се основава определянето на корабите за инспекция, за да се отчитат в по-голяма степен екологичните фактори. По отношение на товарните и пътническите кораби с бруто тонаж над 5000 тона (считани за най-замърсяващите) в профила на риска на кораба ще бъде взет предвид индикаторът на ММО за въглероден интензитет на кораба. По отношение на всички кораби, които отговарят на условията за държавен пристанищен контрол, се коригира тегловният коефициент, за да се придаде по-голямо значение на установените преди това екологични неизправности и задържания (съгласно Конвенцията MARPOL, Конвенцията за управление на баластните води и Конвенцията за контрол на вредните противообрастващи системи на корабите), свързани с проверявания кораб.

Преразглеждането на Директивата относно замърсяването от кораби ще подобри защитата на морската среда не само чрез привеждане на нейния обхват в съответствие с международните стандарти, но и чрез повишаване на ефективността на правоприлагането на международните правила по отношение на трансграничното замърсяване от кораби. Новата директива има за цел да даде възможност на националните органи, отговарящи за откриването и проверката на замърсяването, особено на незаконните изхвърляния, да действат по-усърдно и по координиран начин. Това ще бъде постигнато благодарение на усъвършенствани цифрови инструменти, изграждане на капацитет и специално обучение, както и чрез задължението за въвеждане на докладите в интегрирана система, под шапката на ЕАМБ. Преразглеждането следва също така да даде възможност за предприемане на адекватни национални действия в случай на нарушение, като се създаде по-стабилна рамка за санкциите и тяхното прилагане, без да се засяга възможността за налагане на наказателни санкции в рамките на Директивата относно защитата на околната среда чрез наказателно право¹⁵.

¹⁵ Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета относно защитата на околната среда чрез наказателното право и за замяна на Директива 2008/99/ЕО, COM/2021/851 final.

Въпреки че настоящият обхват на Директивата относно замърсяването от кораби не включва емисии на замърсители на въздуха, с оглед на тяхното въздействие върху качеството на въздуха в пристанищните и крайбрежните райони, Комисията ще прецени как да ги включи в бъдеще въз основа на нови данни и опит, събрани от ЕАМБ по отношение на прилагането на съответните правни изисквания за замърсяване на въздуха със сяра (S_{ox}) и азотни моноксида (NO_x), посочени в приложение VI към Конвенцията MARPOL. За тази цел предложеният преразгледан регламент относно мандата на ЕАМБ поставя по-голям акцент върху способността на агенцията да предоставя техническа помощ за правоприлагането на приложимите правила за NO_x и SO_x в тази област.

През годините ЕАМБ все по-често е приканвана да помага на Комисията и на държавите членки за подобряване на екологичната устойчивост на морския транспорт. От самото си създаване ЕАМБ разглежда замърсяването на морската среда и предоставя оперативна помощ чрез много ефективен допълнителен оперативен капацитет от кораби за реагиране при замърсяване с нефт, които са на разположение в готовност в случай на нефтени разливи. С преразглеждането на Директивата относно сярата през 2012 г. ЕАМБ започна да играе ключова роля в подпомагането на изпълнението и правоприлагането на правилата на ЕС относно емисиите във въздуха от кораби. Тази помощ е както техническа, свързана с хостинга на съответните бази данни, които са в основата на контрола от страна на държавите членки, така и оперативна, свързана с услугите за наблюдение на емисиите от ДУВС¹⁶, които са поискани от държавите членки или допълват съществуващите им възможности за наблюдение. Що се отнася до емисиите на парникови газове от кораби, ЕАМБ е домакин на системата на ЕС за докладване, мониторинг и проверка¹⁷. ЕАМБ също така подпомага държавите членки при изпълнението на задълженията за рециклиране на кораби, както и по отношение на подводния шум и замърсяването с пластмаси.

ЕАМБ също така предоставя ключов технически и научен експертен опит на Комисията и държавите членки за напредване на работата в рамките на ММО по всички екологични въпроси в рамките на Европейския зелен пакт и чрез издаване на най-високакачествени доклади, проучвания по възникващи въпроси на устойчивостта (загуба на контейнери, дегазация на товари, черен въглерод), както и насоки за морските и пристанищните власти, например за електрозахранването от брега.

Новите задачи, изложени в настоящия пакет, трябва да бъдат включени по-добре в преразгледания мандат и да бъдат съчетани с подходящи ресурси. Освен това новата правна рамка за морския транспорт, създадена като част от пакета „Подготвени за цел 55“, допълнително ще засили стремежа към устойчивост. Комисията ще продължи да се основава на подкрепата на ЕАМБ за изпълнението на Регламента на ЕС относно горивата за морския транспорт и разширяването на обхвата на СТЕ на ЕС за морския транспорт. Помощта за регулаторните промени в рамките на ММО ще бъде също толкова важна. Ключов приоритет за бъдещето е да се осигури проактивен анализ на рисковете за безопасността, свързани с използването на алтернативни горива с ниски или нулеви нива на парникови газове, като същевременно продължи подпомагането и улесняването на оперативното внедряване и използването на тези горива с помощта на насоки и изследвания.

¹⁶ Дистанционно управляеми въздухоплавателни системи.

¹⁷ Модул MRV Thetis — <https://www.emsa.europa.eu/tackling-air-emissions/greenhouse-gas.html>

4. Цифровизацията като фактор

Цифровизацията е поставена в центъра на пакета за морското дело. Развитието на информационните и на интелигентните технологии е ключов фактор за по-голям обмен на информация и прозрачност, и съответно за правоприлагането на правилата. Цифровизацията намалява тежестта върху операторите и администрациите, като по този начин се постига по-ефективна рамка на ЕС като цяло и по-добро въздействие по отношение на ефикасността на логистичната верига. ЕАМБ играе централна роля като домакин и технически разработчик на морски информационни и мониторингови системи и услуги, които осигуряват оперативна съвместимост и съответствие. Тези системи и услуги увеличават подкрепата за държавите членки, които носят отговорност като държави на знамето, пристанищни и/или крайбрежни държави.

Използването на процедури на хартиен носител се оказва особено неподходящо по време на пандемията от COVID-19, тъй като нямаше средства за проверка и за улесняване на временното удължаване на сертификатите. Предложенията от страна на държавата на знамето и държавния пристанищен контрол предвиждат и насърчават по-широкото използване на цифрови решения. Преразгледаната Директива относно държавата на знамето има за цел да се цифровизират знамената на държавите членки чрез регистри за електронно сертифициране, в които се обменят електронни сертификати, въз основа на ИТ решения, базирани на ЕАМБ, и общодостъпен технически протокол, позволяващ оперативна съвместимост на равнището на ЕС.

Успоредно, с Директивата относно държавния пристанищен контрол ще се насърчи използването на електронни сертификати (по-специално чрез обвързване на използването им с профила на риска на кораба) и ще се осигури общ инструмент за данни, инструмент за валидиране и хранилище на равнището на ЕС. Издаването на електронни сертификати от държавите на знамето (или от признати организации, действащи от тяхно име) ще бъде стимулирано чрез нов параметър, добавен към профила на риска на кораба, което ще позволи тези сертифицирани кораби да бъдат по-рядко предмет на инспекции за държавен пристанищен контрол.

Внедряването на съществуващи и нови технологии също може да помогне на сектора да допринесе за екологичния преход. Цифровизацията на процедурите за осигуряване на прилагането на Директивата относно замърсяването от кораби ще повиши нейната ефективност. Идентифицирането на предполагаемите замърсители ще бъде улеснено от интегрирания капацитет на различните системи, поддържани от ЕАМБ (наблюдение на Земята за откриване на замърсяване — CleanSeaNet¹⁸, инструмент за пристанищни инспекции — THETIS-EU¹⁹ и система за наблюдение на движението на плавателни съдове и обмен на информация за подпомагане на идентифицирането на предполагаеми замърсители — SafeSeaNet²⁰). Систематичното докладване на данни и споделянето на целенасочена информация с националните администрации ще доведат до по-добро правоприлагане, което в крайна сметка ще доведе до по-малко замърсяване.

¹⁸ [Спътникови услуги — услугата CleanSeaNet — ЕАМБ — Европейска агенция по морска безопасност \(europa.eu\).](#)

¹⁹ [THETIS EU — ЕАМБ — Европейска агенция по морска безопасност \(europa.eu\).](#)

²⁰ [SafeSeaNet — ЕАМБ — Европейска агенция по морска безопасност \(europa.eu\).](#)

През последните години ЕАМБ вече постигна значителен напредък в цифровизацията на своите операции и услуги, предлагани на Комисията, държавите членки и пошироката морска общност. Нейните цифрови системи и инструменти са станали еталон в световен мащаб. Мандатът на ЕАМБ ще бъде преразгледан, за да бъде отразен вече разширеният ѝ цифров капацитет. Това включва прилагането на единната европейска среда за морско информационно обслужване чрез набора от данни, предоставящ общи спецификации за задълженията на държавите членки за докладване в пристанищата, и базата данни за корабите, съдържаща информация за идентификацията на корабите, както и записи за освобождаванията от докладване на корабите. ЕАМБ също така непрекъснато развива своите интегрирани морски услуги, които подпомагат наблюдението от страна на държавите членки и други агенции на ЕС за широк спектър от функции на бреговата охрана.

В рамките на пакета „Подготвени за цел 55“ ЕАМБ получи нови задачи, като например създаването на инструменти за постигане на съответствие за СТЕ на ЕС и Регламента FuelEU — сектор „Морски транспорт“, като се основава на съществуващите си системи и услуги. Както е посочено в съвместното съобщение и плана за действие относно Стратегията на ЕС за морска сигурност²¹, ЕАМБ играе важна роля в осигуряването на капацитет за засилено наблюдение чрез своите интегрирани морски услуги и доброволната обща среда за обмен на информация (CISE), както и в подпомагането на устойчивостта на въздействие на киберсигурността. Войната на Русия срещу Украйна и пандемията от COVID-19 показаха добавената стойност на подкрепата на ЕАМБ за усилията на ЕС в областта на морското наблюдение, планирането за извънредни ситуации, готовността за действия при криза и реагирането при морски събития чрез подсилен денонощен център за морска осведоменост. Продължаването на висококачественото предоставяне на такива услуги изисква достатъчно ресурси в ЕАМБ.

5. Насърчаване на доверието и сътрудничеството

Политиката на ЕС в областта на морската безопасност винаги се е основавала на засилено сътрудничество между всички участници: Комисията, държавите — членки на ЕС, и заинтересованите страни. С течение на времето това се разпростряло и върху правоприлагането на законодателството в областта на околната среда. Доверието в морския сектор действително е от съществено значение, тъй като без него не може да има безопасно и качествено корабоплаване, и съответно морска търговия.

ЕАМБ е създадена, за да се улесни съвместната работа на Комисията и държавите — членки на ЕС, за осигуряване на най-високо ниво на безопасност във водите на ЕС и по крайбрежието на ЕС. Посещенията на ЕАМБ в морските администрации подпомагат Комисията при изпълнението на нейните отговорности за проверка на адекватното изпълнение и правоприлагане на законодателството на ЕС от страна на държавите членки. Те също така дават възможност за обмен на най-добри практики, а също и на предизвикателства между държавите членки. Дейностите и услугите на ЕАМБ подобряват обмена на информация и засилват сътрудничеството, както и изграждането на доверие между морските администрации в Европа, със съседните държави и в

²¹ Съвместно съобщение до Европейския парламент и Съвета относно актуализиране на Стратегията на ЕС за морска сигурност и свързания с нея план за действие „Засилване на Европейската стратегия за морска сигурност с оглед на променящите се заплахи за морската сигурност“, JOIN(2023) 8.

световен мащаб, особено чрез съвместните действия на държавите — членки на ЕС, в рамките на ММО.

Инициативите, включени в пакета за морското дело, имат за цел да задълбочат още повече доверието и сътрудничеството между всички страни. Директивата относно държавата на знамето ще улесни обмена на информация между държавите на знамето във връзка с резултатите от инспекциите, въпросите от общ интерес, надзора на признатите организации и въпросите, свързани със спазването на правилата от страна на държавата на знамето като цяло. Това ще бъде улеснено от системите под шапката на ЕАМБ като ТНЕТIS, както и от Комисията, която ще създаде специална експертна група.

Преразглеждането на Директивата относно държавния пристанищен контрол ще подобри координацията, която до голяма степен се основава на принципа на споделяне на тежестта на инспекциите и на хармонизиране. ЕАМБ ще подкрепи изпълнението чрез нова и засилена програма за професионално развитие и обучение (след придобиването на квалификация) както за инспекторите по държавен пристанищен контрол, така и за инспекторите/наблюдателите/одиторите на държавата на знамето.

Както и при държавния пристанищен контрол, в Директивата относно разследването на произшествия от самото начало е предвидена рамка за сътрудничество между държавите членки за обмен на информация за извлечените поуки и най-добрите практики. ЕАМБ ще увеличи още повече подкрепата си за националните органи за разследване на произшествия, като предостави на разположение резерв от експерти от различни области, които биха могли да бъдат полезни при поискване. ЕАМБ ще може също така да предоставя специализирани инструменти и оборудване на държавите членки, които се нуждаят от допълнителна подкрепа, което ще позволи икономии от мащаба в целия ЕС.

ЕАМБ също така ще засили сътрудничеството между държавите членки при изпълнението и по-ефективното правоприлагане на Директивата относно замърсяването от кораби. Голям недостатък, установен при оценката на директивата, е липсата на последователен обмен на информация и експертен опит за ефективното откриване, проверка, правоприлагане и санкциониране на замърсяването. ЕАМБ ще предостави усъвършенствани инструменти за мониторинг за обмен на информация, насоки и обучение на органите, отговарящи за откриването, проверката и за събирането на доказателства. Преразглеждането ще включва и създаването на специална експертна група, която да улеснява сътрудничеството. И накрая, при преразглеждането ще се предвиди изпълнението на други законодателни актове в областта на околната среда, свързани със замърсяването на въздуха и водата, както и с рециклирането на кораби.

Списъкът със задачи, възложени на пристанищните и крайбрежните държави и държавите на знамето нараства, особено поради двойния цифров и екологичен преход, както и уменията, необходими на отговорните структури. Това се случва в условията на все по-оскъдни и по-ограничени ресурси на държавите членки. В резултат на това търсенето на насоки, техническа помощ и експертен опит от страна на ЕАМБ ще продължи да нараства. ЕАМБ следва да разполага с достатъчно ресурси, за да отговори на по-голямото търсене.

Освен това ЕАМБ все повече помага на Комисията да популяризира решенията и стандартите на ЕС в световен мащаб. Един такъв пример е превръщането на стабилната рамка за държавен пристанищен контрол, разработена в ЕС, в еталон в световен мащаб. Развито е сътрудничество между ЕАМБ и други регионални меморандуми за разбирателство за държавен пристанищен контрол, като например Токийския МР и Средиземноморския МР, при които данните за инспекциите се обменят между меморандумите за разбирателство. В допълнение към работата си по Парижкия МР ЕАМБ управлява базата данни за насочване и докладване на инспекции за Средиземноморския МР.

Чрез техническата си подкрепа ЕАМБ допринася за координацията на ЕС в рамките на ММО и насърчава глобалното сътрудничество за подобряване на безопасното, чисто и модерно корабоплаване. На морските администрации на трети държави може да се предоставя външна помощ ad hoc, като се използва портфейлът от услуги на ЕАМБ за изграждане на капацитет. Подобна помощ, която вече е постоянна за съседните държави и държавите кандидатки, ще бъде улеснена в рамките на преразгледания мандат.

6. Заключение

Рамката на ЕС за морска безопасност осигурява качествено корабоплаване във водите на ЕС, така че търговията и пътниците, гражданите и околната среда да бъдат защитени, подпомага единния пазар и засилва водещата международна роля и стратегическата автономност на ЕС. Морската политика на ЕС засилва равнопоставеността на държавите членки на ЕС, като същевременно се отчита необходимостта от защита на конкурентоспособността на нашата промишленост и интересите на ЕС в световен мащаб. Някои законодателни актове на ЕС оказват влияние върху морската безопасност в световен мащаб, например законодателството на ЕС в областта на минималните стандарти за признати организации и в областта на обучението и сертифицирането на морските лица. Освен това, благодарение на своите експертни познания, опит и политическа амбиция, ЕС играе ключова роля в ММО, като помага на организацията да постигне по-високи стандарти за безопасност и опазване на околната среда.

Морският сектор се намира в преломен момент. Поставено е началото на мащабната му трансформация, за да се повиши екологичната устойчивост и да се допринесе за усилията за смекчаване на изменението на климата. В рамките на Европейския зелен пакт Съюзът действа проактивно чрез своя пакет „Подготвени за цел 55“ и продължава да полага усилия в рамките на ММО, за да се гарантира, че корабоплаването в световен мащаб има своя справедлив дял в усилията ни за смекчаване на изменението на климата и намаляване на замърсяването. Засилването на правоприлагането на международното право в областта на околната среда е от първостепенно значение посредством адаптиране на правилата за съответствие и отговорност при незаконно поведение и замърсяване. Цифровизацията предоставя огромна възможност за повишаване на безопасността и устойчивостта, но тя трябва да бъде използвана пълноценно. Перспективата за автономни кораби и интелигентни системи изисква подготовка, изпитване, актуализиране на нормативната уредба, както и обучение и преквалификация. Необходимо е да се обърне по-голямо внимание и на здравето и безопасността, условията на труд и живот на морските лица и на работещите в морския транспорт като цяло.

Пандемията от COVID-19 и новата геополитическа обстановка след започването на войната на Русия срещу Украйна подчертаха необходимостта и ползите от тясното сътрудничество между Комисията, държавите членки и заинтересованите страни като цяло. Наличието на стабилна рамка на ЕС за морска безопасност и ресурсно обезпечена ЕАМБ ще улеснят и засилят това сътрудничество и ще помогнат на морските администрации на ЕС да изпълняват своите отговорности. Същевременно това ще допринесе за по-силна Европа на световната сцена, като засили позицията на ЕС в рамките на ММО и други международни форуми.

Комисията приканва законодателите на ЕС бързо да приемат законодателните инициативи, включени в настоящия пакет, за да подкрепят висококачественото, чисто и модерно корабоплаване в ЕС.