



RAPORTUL PRIVIND SIGURANȚA MARITIMĂ EUROPEANĂ: MESAJE PRINCIPALE

Luxemburg: Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene

Print: ISBN 978-92-95032-91-0, doi 10.2808/853881, TN-01-22-247-RO-C

PDF: ISBN 978-92-95032-66-8, doi 10.2808/47089, TN-01-22-247-RO-N

Acest raport și toate materialele conexe sunt disponibile online la

<http://emsa.europa.eu/emSAFE>

© Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă 2022

Reproducerea este autorizată cu condiția menționării sursei. Pentru orice utilizare sau reproducere a fotografiilor sau a altor materiale care nu se află sub incidența dreptului de autor al EMSA, permisiunea trebuie solicitată direct deținătorilor drepturilor de autor.

Imagine copertă © jpgfactory

Este posibil ca cercetările întreprinse înainte de retragerea Regatului Unit din Uniunea Europeană la 31 ianuarie 2020 și publicate ulterior să conțină date referitoare la 28 de state membre ale UE. După data respectivă, nu iau în considerare decât 27 de state membre UE (UE-28 minus Regatul Unit), cu excepția cazului în care se specifică altfel.

Telefon: +351 21 1209 200

E-mail: <http://emsa.europa.eu/contact/contacts.html>

Site: <http://emsa.europa.eu/>



RAPORTUL PRIVIND SIGURANȚA MARITIMĂ EUROPEANĂ: MESAJE PRINCIPALE

Introducere

Prima ediție a Raportului privind siguranța maritimă europeană (EMSAFE), publicat de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA), coincide cu aniversarea a 20 de ani de existență a agenției. În raport se prezintă în mod factual și cuprinzător o mare diversitate de subiecte privind siguranța maritimă și se face o analiză aprofundată a unor teme tehnice specifice. EMSAFE reunește informații provenite din toate bazele de date găzduite de EMSA, de exemplu EMCIP, SafeSeaNet, THETIS și STCW-IS, oferind astfel posibilitatea analizării încrucișate a datelor, precum și o perspectivă detaliată privind situația siguranței maritime în cadrul UE.

EMSA dorește să mulțumească tuturor părților interesate care au furnizat informații și observații legate de acest raport, contribuind astfel la creșterea relevanței acestuia. Agenția apreciază în mod special aportul Comisiei Europene (DG MOVE), al statelor membre, al IACS, ECSA, ETF, SeaEurope, CLIA, IUMI, MARIN, DIMECC/OneSea, INTERTANKO, Wartsila, al Cyprus Shipping Chamber (Camera de Navigație din Cipru) și al Asociației Regale a Armatorilor din Țările de Jos.

Prezentul document prezintă un rezumat al principalelor chestiuni abordate în primul raport EMSAFE.

Transportul maritim și siguranța

Transportul maritim reprezintă „uleiul” care asigură funcționarea motorului economiei mondiale. Aproape 80 % din volumul mărfurilor care fac obiectul schimburilor comerciale din toată lumea sunt transportate pe mare. Porturile europene se numără printre cele mai aglomerate din lume, cu un volum anual de mărfuri manipulate de 3 587 de milioane de tone în 2019, cu 6 % mai mult decât în 2016. În 2019, transporturile interne și cele intra-UE au reprezentat 37 % din volumul schimburilor comerciale mondiale. În plus, în 2019 s-au îmbarcat în nave de pasageri și au debarcat din astfel de nave în porturile din UE peste 418,8 milioane de pasageri, cu 13 % mai mult decât în 2016.

Însă componenta esențială a transportului maritim, cea care constituie baza funcționării sale în prezent, dar și a progresului viitor, este siguranța. Cadrul privind siguranța maritimă existent în prezent – atât

în Uniunea Europeană, cât și pe plan internațional – a evoluat de-a lungul mai multor decenii. O mare parte din elementele acestui cadru au fost elaborate ca urmare a unor accidente catastrofice individuale, începând cu dezastrul Titanicului, survenit cu mai bine de un secol în urmă.

Întrucât sectorul transporturilor maritime are, prin natura sa, un caracter internațional, siguranța sa este reglementată în primul rând prin convenții internaționale. Principala convenție privind siguranța, SOLAS 74, a fost ratificată de 167 de state și se aplică în cazul a 98,89 % din tonajul navelor comerciale ale lumii, un procentaj similar din flotă fiind reglementat prin alte două convenții esențiale privind siguranța, COLREG și Convenția privind liniile de încărcare. A fost elaborat un instrument internațional și în privința navelor de pescuit (Acordul de la Cape Town privind punerea în aplicare a dispozițiilor Protocolului referitor la Convenția de la Torremolinos), deși acesta nu este în vigoare în prezent.

Personalul navigant și siguranța

Navigatorii calificați sunt esențiali pentru siguranța operațiunilor navale și vitali pentru viitorul sectorului maritim în ansamblu. La sfârșitul anului 2019, 216 000 de comandanți de navă și ofițeri dețineau certificate de competență valabile eliberate de statele membre, iar alți 120 590 de comandanți și ofițeri aveau certificate de competență eliberate inițial de țări din afara UE și atestate de recunoaștere a acestora emise de state membre ale UE. În total, 330 000 de comandanți și ofițeri sunt înregistrați ca potențiali membri de echipaj care pot lucra la bordul navelor sub pavilionul statelor membre ale UE. **Profilul de vârstă al personalului navigant este însă în creștere**, iar recrutarea și păstrarea celor care lucrează la bordul navelor reprezintă o provocare pentru viitor.

Eforturile de a îmbunătăți condițiile de muncă ale navigatorilor, ca de exemplu Convenția privind munca din domeniul maritim (MLC), reprezintă pași în direcția bună. Totuși, cifrele obținute din inspecțiile efectuate în cadrul controlului statului portului arată că **circa 25 % din deficiențele constatate au legătură cu elementul uman**, majoritatea încadrându-se la titlul 4 din MLC, care se referă la îngrijirile medicale, protecția siguranței și prevenirea accidentelor personalului navigant.

Instruirea navigatorilor maritimi constituie o componentă importantă a procesului legat de siguranță. Navele sub pavilionul statelor membre ale UE pot avea la bord navigatori care au studiat, au fost instruiți și au obținut certificări atât în interiorul, cât și în afara UE. Activitățile de evaluare a respectării Convenției STCW de către țările terțe sunt centralizate la nivelul Comisiei Europene, astfel încât certificatele de competență ale navigatorilor să poată fi recunoscute de statele membre și, în consecință, acestora să li se permită să lucreze la bordul navelor aflate sub pavilionul statelor membre ale UE. Primind asistență din partea EMSA, care efectuează inspecțiile necesare pe teren, Comisia Europeană evaluează sistemele de formare puse în aplicare în țări terțe, în numele statelor membre ale UE și în conformitate cu Convenția STCW. În acest scop, **au fost efectuate în țări terțe din toată lumea peste 70 de inspecții la nivelul administrațiilor maritime, al institutelor de formare și de instruire**, în vederea evaluării modului de respectare a Convenției internaționale privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/ atestare și efectuare a serviciului de cart (Convenția STCW). În urma acestor inspecții au fost recunoscute certificatele emise de 49 de state din afara UE.

Pandemia de COVID-19 a demonstrat vulnerabilitățile legate de viața la bordul navelor – navigatori care nu au putut să părăsească navele sau să se îmbarce la bordul acestora, membri ai echipajelor sau pasageri infectați care nu au putut să debarce și să primească îngrijiri corespunzătoare – și a adăugat o nouă dimensiune la lista problemelor care vor trebui soluționate.

Creșterea nivelului de automatizare la bordul navelor ar putea crea noi dificultăți pentru navigatori, întrucât un nou mod de efectuare a transporturilor maritime va necesita noi calificări. Mai rămâne de văzut și dacă nu cumva eventualele reduceri de echipaj cauzate de creșterea nivelului de automatizare vor duce și la sporirea gradului de oboseală. Pe de altă parte, automatizarea ar putea aduce cu sine și noi oportunități legate de îmbunătățirea condițiilor de muncă, având în vedere posibilitatea de a lucra de pe uscat.

Respectarea dispozițiilor

Responsabilitatea punerii în aplicare a legislației privind siguranța maritimă în cadrul UE revine statelor membre, în calitate de state de pavilion, state ale portului și state costiere.

Statul de pavilion

În 2020 au arborat pavilionul unor state membre ale UE aproximativ 13 000 de nave cu număr de identificare OMI, în afara navelor de pescuit. Acestea reprezintă 14 % din flota mondială ca număr de nave și 18 % din mărimea aceleiași flote ca tonaj [măsurate în tonaj brut (TB), o măsură a capacității de transport marfă]. Aproximativ 20 % din flota mondială se află în proprietatea unor persoane fizice sau a unor companii din UE.

Tipurile de nave care reprezintă cea mai mare parte a flotei statelor membre ale UE (în afara navelor de pescuit) sunt navele pentru alte servicii (30 %), urmate de navele de pasageri (19 %), din care 45 % sunt nave de pasageri de tip Ro-Ro, și, respectiv, de navele-cisternă (17 %), din care 45 % sunt nave-cisternă pentru produse chimice.

Flota UE este în creștere, dar într-un ritm mai lent decât cea mondială. În ultimii cinci ani, numărul navelor aflate sub pavilionul statelor membre ale UE a crescut cu 3,4 %, iar flota mondială a crescut cu aproximativ 7 %.

Vârsta unei nave reprezintă un element important în privința siguranței, deoarece determină standardele de siguranță care se aplică navei. Vârsta medie a flotei statelor membre ale UE este comparabilă cu cea a flotei mondiale. Navele de pasageri, simple și de tip Ro-Ro, sunt cele mai vechi din flota UE, având o vârstă medie de 28 și, respectiv, 27 de ani; cele mai tinere nave sunt vrachierele și cele pentru transportul gazelor, cu o vârstă medie de 10 ani, urmate de navele-container, cu o vârstă medie de 11 ani, și de navele-cisternă pentru produse chimice, cu o vârstă medie de 12 ani.

Majoritatea pavilioanelor statelor membre ale UE se află pe lista albă a Memorandumului de înțelegere de la Paris, ceea ce înseamnă că au avut rezultate bune în ceea ce privește siguranța. Doar două se află pe lista gri, adică cea a pavilioanelor cu unele probleme de siguranță, iar pe lista neagră nu se află niciunul.

Statele de pavilion își delegă din ce în ce mai multe

dintre competențele pe care le au unor organizații recunoscute în domeniu, în special în ceea ce privește efectuarea anchetelor statutare. Aceasta înseamnă că o parte din cunoștințele și din experiența statelor de pavilion ale UE sunt efectiv externalizate, ceea ce evidențiază importanța păstrării unui nucleu centralizat de expertiză la nivelul UE. Statele de pavilion răspund de supravegherea activităților organizațiilor pe care le-au recunoscut, dar auditurile efectuate de Organizația Maritimă Internațională (OMI) privind statele de pavilion arată că, **în privința delegării autorității către organizații recunoscute, constatările care se repetă cel mai des dezvăluie puncte slabe în programul de supraveghere al administrației.**

La nivel mondial există 95 de organizații recunoscute de cel puțin un pavilion, dar **numai 12 sunt recunoscute de Uniunea Europeană și sunt inspectate de EMSA cu regularitate.** În perioada pandemiei de COVID-19 au fost efectuate pentru prima oară interviuri de la distanță. Unele state de pavilion au pledat pentru continuarea acestei practici, deoarece poate duce la economisirea unor costuri semnificative. Totuși, lipsa armonizării procedurilor ar putea da naștere unor riscuri pentru siguranță. La nivelul OMI, UE a luat inițiativa de a limita folosirea inspecțiilor de la distanță la cazurile excepționale și de a le monitoriza printr-o verificare fizică ulterioară, pentru a împiedica scăderea nivelului de siguranță.

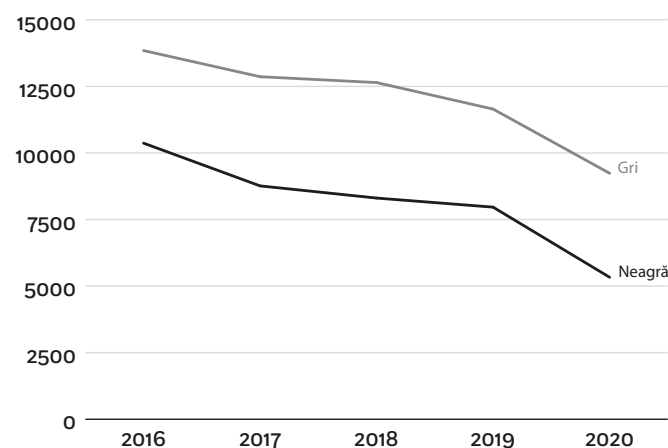
Întrucât nu există o bază de date centralizată a inspecțiilor efectuate în statele de pavilion, analizarea deficiențelor constatate nu este posibilă. Totuși, **aproape 40 % dintre deficiențele constatate în privința regimului special al inspecțiilor navelor de pasageri de tip Ro-Ro și al celor de mare viteză (HSC) se referă la protecția contra incendiilor.**

Statul portului

Controlul statului portului (PSC) reprezintă a doua linie de verificare a respectării legislației, fiind foarte eficace în acest sens. În acest context merită menționată activitatea tuturor inspectorilor PSC din UE, care au efectuat **peste 14 000 de inspecții în fiecare an. La una din două inspecții se descoperă cel puțin o deficiență**, iar **peste 50 % din totalul deficiențelor înregistrate sunt legate de siguranță** [intrând astfel sub incidența Convenției Internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS)]. Cel mai frecvent se raportează deficiențe legate de protecția contra incendiilor, indiferent de tipul de navă.

Apele UE sunt printre cele mai aglomerate din lume, ceea ce are un impact direct asupra siguranței maritime. În 2020 au avut loc peste 680 000 de escale în porturile UE, iar în ultimii cinci ani aproape un sfert dintre navele care au vizitat porturile UE au arborat pavilioane din afara UE, **aproape toate (92 %) fiind înregistrate în țări aflate pe lista albă a Memorandumului de înțelegere de la Paris.** În aceeași perioadă, doar 5 % din navele sub pavilion al unei țări terțe care au vizitat porturile UE erau înregistrate în țări aflate pe lista gri a memorandumului și doar 3 % erau înregistrate în țări cu probleme mai grave de siguranță (lista neagră a Memorandumului de înțelegere de la Paris). Cele mai multe nave aflate sub pavilion al unor țări terțe care au vizitat porturile UE au venit din Panama, Antigua și Barbuda și, respectiv, Liberia.

Escale în UE ale navelor sub pavilion al țărilor terțe aflate pe lista gri sau neagră



Declararea necorespunzătoare a mărfurilor poluante și periculoase (hazmat) cauzează riscuri grave atât pentru echipaj, cât și pentru marfa transportată și pentru porturile de destinație. **Procentul de declarații lipsă privind materialele periculoase (în cadrul SafeSeaNet, sistemul de monitorizare a traficului de nave în Europa) a fost de aproape 9 % în 2020 în cazul navelor care au plecat din porturi UE și, respectiv, de 12 % în cazul navelor care au sosit din porturi ale unor țări terțe.**

Realizarea deplină a unui mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim va pune bazele unor schimburi de informații mai precise între operatorii de transport maritim și, de asemenea, va reduce povara administrativă asociată în prezent obligațiilor

de raportare. Se vor putea îmbunătăți astfel calitatea, oportunitatea și disponibilitatea schimburilor de informații.

Statul costier

Statele costiere au anumite drepturi și obligații conform diverselor instrumente internaționale, dintre care unul dintre cele mai importante este Convenția internațională privind căutarea și salvarea pe mare (SAR). Atât în cadrul UE, cât și pe plan mondial, căutarea și salvarea sunt de competență națională și sunt reglementate prin acorduri de cooperare în diferite regiuni ale UE. **Majoritatea cazurilor de activări ale SAR în cadrul UE (60 %) au fost legate de accidente în care au fost implicate nave de pescuit.**

Schimbările climatice duc la deschiderea de noi rute în regiunea arctică, nu doar pentru transportul de mărfuri, ci și pentru transportul de pasageri la bordul navelor de croazieră (care călătoresc din ce în ce mai mult și către Antarctica). Acest fenomen are implicații de căutare și salvare în respectivele regiuni izolate și greu accesibile.

Punerea în aplicare a legislației UE în domeniul maritim

Legislația UE în domeniul maritim este verificată cu regularitate prin vizite efectuate de EMSA în numele Uniunii Europene. De la înființarea sa în 2002, EMSA a întreprins peste **200 de vizite**, precum și peste **300 de inspecții** în toată lumea, legate de activități desfășurate de organizațiile recunoscute de UE. Vizitele în statele membre înseamnă mult mai mult decât simple „controale”. Ele oferă administrațiilor maritime ocazia de a-și crește eficiența învățând din cele mai bune practici ale altor state membre și contribuind astfel la îmbunătățirea performanțelor în materie de siguranță. Analiza orizontală a întregului ciclu de vizite oferă administrațiilor maritime un reper privind siguranța cu care își pot compara propriile operațiuni, contribuind astfel la o armonizare sporită. De asemenea, analiza pune la dispoziția legiuitorilor UE feedback nemijlocit privind dificultățile practice survenite în cadrul punerii în aplicare a legislației UE.

Accidentele

În ultimii cinci ani **au avut loc în medie 3 200 de accidente pe an** la bordul navelor vizate de legislația UE aplicabilă, care exclude printre altele navele de pescuit cu lungimea mai mică de 15 metri. Evenimentele cu consecințe precum pierderea de vieți, pierderea întregii nave sau deteriorarea puternică (foarte gravă) a echipamentelor au reprezentat 2,4 % din totalul accidentelor raportate. Accidentele cu consecințe precum avarierea navelor într-o măsură care a făcut imposibilă continuarea călătoriei, rănirea gravă a persoanelor sau deteriorarea mai puțin gravă a mediului au reprezentat 24,9 % din totalul accidentelor.

Aproximativ 90 % din persoanele afectate de accidente maritime în ultimii cinci ani au fost membri ai echipajelor; în perioada 2014-2020 au existat 490 de decese. Cel mai mare număr de decese înregistrate au survenit ca urmare a accidentelor în care au fost implicate **nave cargo**, care reprezintă cel mai comun tip de nave ale flotei, urmate de **navele de pescuit**, care sunt în continuare cel mai vulnerabil tip de nave din punctul de vedere al accidentelor.

Existența unor locuri de refugiu – zone în care se poate deplasa o navă care are nevoie de ajutor pentru stabilizarea stării sale, diminuând astfel pericolele pentru viața umană și pentru mediu – este vitală în cazul accidentelor pe mare. Pentru astfel de situații, autoritățile au la dispoziție instrumente precum Ghidul operațional al UE privind locurile de refugiu și efectuarea regulată a exercițiilor de simulare teoretice aferente. **Pandemia de COVID-19** a dovedit însă că, astfel cum este definit în prezent, conceptul de loc de refugiu nu este suficient în cazul unei crize sanitare și umanitare de această natură și, prin urmare, s-ar obține un plus de valoare prin instituirea unui mecanism similar pentru astfel de situații.

Noi evoluții: siguranța navelor și echipamentele maritime

Ciclul care cuprinde propunerea, discutarea, aprobarea și punerea în aplicare a noilor dispoziții privind siguranța este un proces complex și de durată. De exemplu, problema incendiilor pe navele de pasageri de tip Ro-Ro a fost evidențiată pentru prima dată în 2015, după dezastrul de pe nava Norman Atlantic, soldat cu moartea a 11 oameni. Cu toate acestea, **noile standarde elaborate în vederea**

rezolvării problemei vor deveni probabil obligatorii abia în 2026.

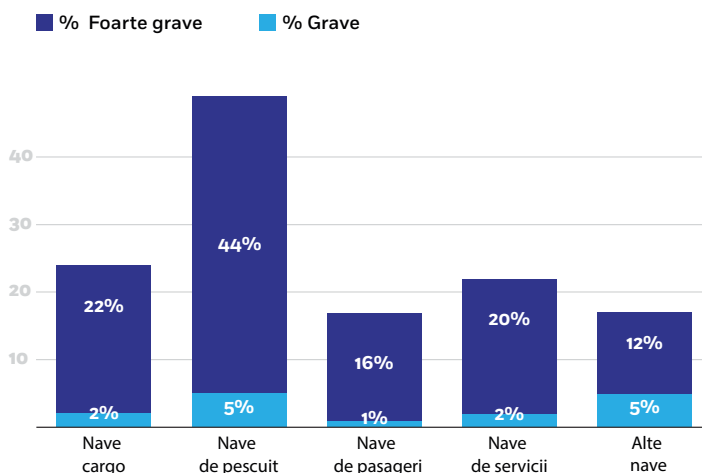
În majoritatea cazurilor, standardele îmbunătățite **nu se aplică retroactiv din cauză că au un impact economic și tehnic disproportionat**, ceea ce înseamnă că pot să treacă zeci de ani până când schimbările legate de siguranță să aibă impact asupra flotei în ansamblu. Un bun exemplu în acest sens sunt cerințele referitoare la stabilitatea de avarie a navelor de pasageri. Analiza flotei sub pavilionul statelor membre ale UE arată că 40 % din navele de pasageri care funcționează în prezent au fost construite înainte de 1990. De atunci, cerințele referitoare la stabilitatea de avarie au devenit semnificativ mai stricte, fiind actualizate de trei ori.

Cele mai relevante subiecte de pe agenda actuală a UE în domeniul siguranței sunt protecția contra incendiilor a navelor de pasageri de tip Ro-Ro, transportul naval al autovehiculelor alimentate cu combustibili alternativi, interfața dintre transportul rutier și cel maritim, incendiile care afectează mărfurile transportate cu nave-container și pierderea containerelor, aspectele legate de siguranța tehnologiilor emergente (navele fără echipaj uman) și examinarea modului în care sunt puse în aplicare cele trei directive-cheie ale UE: Directiva privind investigarea accidentelor, Directiva privind controlul statului portului și Directiva privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion.

În ceea ce privește flota de pescuit a Uniunii Europene, în UE-27 sunt înregistrate aproape 75 000 de nave. Dintre acestea, doar 3 % sunt vizate de directiva UE dedicată siguranței acestor nave (și anume cele de peste 24 de metri lungime).

În plus, deși navele de pescuit reprezintă 17 % din numărul total al navelor implicate în accidentele raportate, **numărul navelor de pescuit pierdute reprezintă mai mult de 55 % din numărul total de nave pierdute**, tendință observată în ultimii ani. Mai mult, rata accidentelor grave și foarte grave este **mult mai ridicată în rândul navelor de pescuit** decât în rândul flotei generale. Aproximativ 50 % din accidentele în care au fost implicate nave de pescuit au fost declarate ca fiind grave sau foarte grave, față de o medie de 27 % pentru toate categoriile de nave.

Rata evenimentelor grave și foarte grave în funcție de tipul navelor



În ceea ce privește siguranța echipamentelor maritime, merită precizat că portalul MED (Marine Equipment Directive – Directiva privind echipamentele maritime), dezvoltat de EMSA și pe care există peste **190 000 de înregistrări, efectuate de 5 412 utilizatori înregistrați din întreaga lume**, are o nouă versiune pentru dispozitive mobile, cu opțiunea de scanare a etichetelor electronice. Acest lucru poate fi util în special pentru autoritățile de supraveghere a pieței și va contribui la reducerea posibilității de folosire la bord a echipamentelor neconforme, întrucât va facilita verificarea conformității.

Noi evoluții: siguranța și durabilitatea

Eforturile de îndeplinire a obiectivelor de reducere a emisiilor în cadrul Pactului verde european trebuie să fie însoțite de eforturi privind menținerea siguranței navelor, în special având în vedere că folosirea noilor combustibili (GNL, hidrogen, GPL, metanol, amoniac și biocombustibili) și a noilor tehnologii de propulsie (baterii și pile de combustie) este însoțită de riscuri pentru siguranță.

Ca alternativă la acumulatori și celule reîncărcabile, sunt în curs de dezvoltare **sisteme de propulsie a navelor cu pile de combustie**. Pilele de combustie au avantajul că nu trebuie încărcate atâta timp cât sunt alimentate cu combustibil, dar au ca dezavantaje densitatea de putere scăzută și riscurile asociate folosirii hidrogenului.

Electrificarea trebuie privită din două perspective distincte. Pe de o parte, navele care fac escală în porturi ar putea fi nevoite să se racordeze la o **rețea electrică terestră** pe durata încărcării sau a descărcării mărfurilor. Această operațiune va genera riscuri conexe la nivelul interfeței dintre navă și stația de reîncărcare de la mal. La solicitarea Comisiei Europene, EMSA elaborează în prezent un ghid privind energia electrică de la mal, axat în principal pe partea portuară, iar OMI elaborează un ghid axat pe partea navală. Cea de a doua perspectivă vizează **instalarea de baterii ca sursă de energie primară pe nave**. Această soluție trebuie analizată prin prisma riscurilor și a măsurilor de siguranță specifice. EMSA a primit din partea Comisiei Europene solicitarea de a demara această analiză împreună cu părțile interesate relevante.

Tranziția la combustibili alternativi nu se limitează la transportul maritim. Și transporturile terestre se vor îndrepta spre sustenabilitate, astfel încât să îndeplinească obiectivele de reducere a emisiilor. În UE, **ponderea vehiculelor care utilizează combustibili alternativi a crescut cu 29 %** în perioada 2019-2021, ceea ce înseamnă că atât navele de pasageri, cât și cele de mărfuri trebuie să se pregătească să reducă riscurile transportării acestui tip de vehicule.

Noi evoluții: siguranța și digitalizarea

Emiterea de certificate electronice pentru nave (e-certificate) are potențialul de a genera creșteri semnificative ale eficienței. Datorită lor, inspectorii ar petrece mai puțin timp cu verificarea documentelor la bord, putând să se concentreze pe starea navei.

Utilizarea pe scară tot mai largă la bordul navelor a sistemelor bazate pe digitalizare, pe integrare și pe automatizare este însoțită de un risc cibernetic care poate să afecteze siguranța navei și a persoanelor de la bord. În general, securitatea cibernetică are drept scop protejarea serviciilor digitale de atacurile intenționate, însă serviciile digitale de la bordul navelor pot fi periclitate de acțiuni neintenționate, benigne, care pot afecta siguranța generală a acestora. De exemplu, poate apărea o defecțiune în timpul mentenanței software-ului și a instalării de corecții sau din cauza neinstalării corecțiilor. Deși în prezent este obligatorie includerea riscurilor cibernetice în sistemul de management al siguranței navei, punerea în aplicare și auditarea unor măsuri de combatere a acestor riscuri la bord se poate dovedi dificilă pentru industrie și administrațiile naționale.

Noi evoluții: siguranța și autonomia

Automatizarea câștigă teren în lumea maritimă, aducând cu sine diferite niveluri de autonomie a navelor. Navele autonome oferă noi posibilități industriei, dar ele generează și provocări (necesitatea unor sisteme de decizie care să înlocuiască abilitățile echipajului de a lua decizii critice pentru a evita coliziunile, să reacționeze în caz de condiții meteorologice nefavorabile și să le evite, să combată riscurile de securitate cibernetică etc.). Pentru moment, lipsa unui cadru legislativ corespunzător (terminologie, răspundere, standarde etc.) s-ar putea dovedi un impediment în calea unei mai mari automatizări la bordul navelor. Cu toate acestea, este de așteptat ca procesul de automatizare să se desfășoare treptat; în primii ani de funcționare, navele cu autonomie mare, controlate de la distanță, vor naviga probabil pe aceleași rute și vor face escală în aceleași porturi ca navele clasice cu echipaj uman. Printre altele, pot apărea dificultăți greu de anticipat legate de anchete, de manevrele efectuate în larg și în port, de monitorizarea traficului hibrid și de calificările și aptitudinile persoanelor aflate la bord și la mal.

Concluzii

În ansamblu, se poate concluziona că Uniunea Europeană a realizat un sistem solid de siguranță maritimă. Rămân multe dificultăți de depășit, însă un lucru e sigur: slăbirea eforturilor de garantare a siguranței nu poate fi o opțiune. Dimpotrivă, pentru a evita întoarcerea la epoca transporturilor maritime necorespunzătoare standardelor, lucru dovedit de accidente precum cele ale navelor Erika sau Prestige, UE trebuie să continue consolidarea cadrului său de siguranță maritimă și investițiile în acest sens.

Fiind primul nivel de apărare, statul de pavilion are un rol esențial. Totuși, cea mai mare parte a activităților de anchetă au fost delegate unor organizații recunoscute; prin urmare, este esențial să se asigure monitorizare și supraveghere corespunzătoare la nivelul UE. Al doilea nivel, controlul statului portului, are o performanță notabilă, ale cărei rezultate pot fi analizate ușor cu ajutorul platformei de informații THETIS.

Din perspectiva industriei, flota statelor membre ale UE continuă să crească, deși într-un ritm mai lent decât flota mondială, iar industria de echipament maritim a Uniunii este lider mondial în domeniu. Pe de altă parte, șantierele navale din UE continuă să piardă cotă de piață (în prezent aceasta se află la doar 3 % din tonajul brut mondial) față de Asia.

În ceea ce privește profilul de vârstă, vârsta medie a flotei UE este similară celei a flotei mondiale. Categoria cea mai veche este cea a flotei de pasageri, cu vârsta medie de 28 de ani, iar vârsta medie a vrachierelor și a navelor pentru transportul gazelor este de numai 10 ani.

Navigatorii calificați sunt esențiali pentru siguranța operațiunilor navale și vitali pentru viitorul sectorului maritim. Profilul de vârstă al personalului navigator este însă în creștere, iar recrutarea și păstrarea celor care lucrează la bordul navelor reprezintă o provocare pentru viitor. În același timp, inspecțiile efectuate în cadrul controlului statului portului (PSC) arată că aproximativ 25 % dintre deficiențele constatate au legătură cu elementul uman.

În ceea ce privește siguranța navelor, numărul accidentelor prezintă o tendință stabilă, înregistrând o scădere semnificativă în 2020 – cel mai probabil ca urmare a impactului COVID-19 asupra traficului maritim. Vulnerabilitatea navelor de pescuit și a navelor mari de pasageri, precum și incendiile de la bordul navelor de pasageri de tip Ro-Ro și al navelor-

container se numără printre cele mai mari probleme care vor trebui rezolvate în continuare.

Eforturile de îndeplinire a obiectivelor de reducere a emisiilor în cadrul Pactului verde european trebuie să fie însoțite de eforturi privind menținerea siguranței navelor, în special având în vedere că folosirea noilor combustibili (GNL, hidrogen, GPL, metanol, amoniac și biocombustibili) și a noilor tehnologii de propulsie (baterii și pile de combustie) este însoțită de riscuri pentru siguranță.

Digitalizarea are potențialul de a genera noi câștiguri de eficiență, certificatele electronice pentru nave și etichetele electronice pentru echipamentele maritime fiind doar două dintre posibilele beneficii viitoare. Și creșterea nivelului de automatizare va fi cu certitudine benefică pentru industria maritimă, căreia îi va deschide mai multe posibilități. Pe de altă parte, automatizarea poate conduce la apariția unui nou set de probleme în privința siguranței, precum și la necesitatea de a actualiza formarea și calificările (echipajelor).

În concluzie, următorii ani vor fi martorii a numeroase evoluții, care vor influența siguranța maritimă în UE. EMSA va sprijini în continuare Comisia Europeană, statele membre, industria și alte părți interesate relevante în eforturile de consolidare a siguranței în următoarele decenii, la fel ca în primii douăzeci de ani ai existenței sale.



Cum să luați legătura cu UE

În persoană

În toată Europa există sute de centre de informare Europe Direct. Puteți găsi adresa celui mai apropiat centru la: https://european-union.europa.eu/contact-eu_en.

La telefon sau prin e-mail

Europe Direct este un serviciu care vă răspunde la întrebările despre Uniunea Europeană. Puteți contacta acest serviciu:

- apelând numărul gratuit: 00 800 6 7 8 9 10 11 (anumiți operatori ar putea taxa aceste apeluri)
- apelând numărul standard: +32 22999696
- prin e-mail, accesând: https://europa.eu/european-union/contact_en.

Cum să găsiți informații despre UE

Online

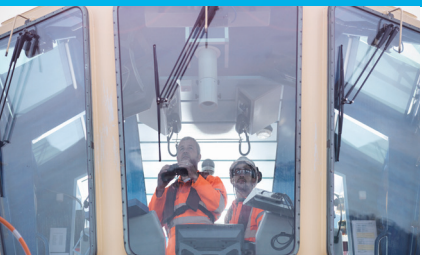
Pe site-ul Europa sunt disponibile informații despre Uniunea Europeană în toate limbile oficiale ale UE: <https://europa.eu> Puteți să descărcați sau să comandați, gratuit sau contra cost, publicații ale UE la: <https://op.europa.eu/publications> Puteți obține exemplare multiple ale publicațiilor gratuite contactând Europe Direct sau centrul local de informare (vezi https://european-union.europa.eu/contact-eu_en).

Dreptul UE și documente conexe

Pentru acces la informații de natură juridică din UE, inclusiv la legislația Uniunii începând din 1952, în toate versiunile lingvistice oficiale, vizitați site-ul EUR-Lex: <http://eur-lex.europa.eu>.

Date deschise ale UE

Portalul de date deschise al UE (<http://data.europa.eu/euodp>) oferă acces la seturi de date din UE. Datele pot fi descărcate și reutilizate gratuit, atât în scopuri comerciale, cât și necomerciale.



DESPRE AGENȚIA EUROPEANĂ PENTRU SIGURANȚĂ MARITIMĂ

Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) este una dintre agențiile descentralizate ale Uniunii Europene. Cu sediul la Lisabona, Portugalia, misiunea agenției este de a asigura un nivel ridicat de siguranță maritimă, de securitate maritimă, de prevenire și de intervenție în caz de poluare cauzată de nave, precum și de intervenție în caz de poluare marină cauzată de instalațiile de petrol și gaze. Scopul general este promovarea unui sector maritim sigur, curat și viabil din punct de vedere economic în UE.

Pentru mai multe informații, contactați

Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249-206 Lisboa
Portugalia

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