



**FAKTAI IR SKAIČIAI**

**2025 M. EUROPOS**

**JŪRŲ SAUGUMO ATASKAITA**

EUROPOS JŪRŲ SAUGUMO AGENTŪRA

 **EMSA**



European Maritime Safety Agency

**Europos jūrų saugumo agentūra**

Praça de Europa 4,  
1249-206 Lisabona,  
PORTUGAL

**Tel.:** +351 211 209 200

**Interneto svetainė:** [emsa.europa.eu](https://emsa.europa.eu)

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

**Teisinis pranešimas.**

Nei Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA), nei jokia jos vardu veikianti trečioji šalis nėra atsakingos už tai, kaip gali būti naudojama šioje ataskaitoje pateikta informacija.

**Pranešimas apie autorių teises.**

Šios ataskaitos turinį galima visiškai arba iš dalies atgaminti, pritaikyti ir (arba) platinti, neatsižvelgiant į naudojamas priemones ir (arba) formatus, su sąlyga, kad EMSA bus nurodyta kaip pirminis medžiagos šaltinis. Tokia nuoroda turi būti pateikta kiekvienoje medžiagos kopijoje. Šią medžiagą galima cituoti be išankstinio leidimo, jei nurodomas šaltinis. Minėti leidimai netaikomi šios ataskaitos elementams, kurių autorių teisės priklauso trečiajai šaliai. Tokiais atvejais turi būti gautas autorių teisių turėtojo leidimas atgaminti.

Šią ataskaitą ir visą susijusią medžiagą galima rasti internete adresu [emsa.europa.eu](https://emsa.europa.eu).

**© Europos jūrų saugumo agentūra, 2025**

Daugiau informacijos apie Europos Sąjungą galima rasti adresu [european-union.europa.eu/index\\_lt](https://european-union.europa.eu/index_lt).

Liuksemburgas: Europos Sąjungos leidinių biuras, 2025

ISSN: 2443-6224

ISBN: 978-92-95229-34-1

doi: 10.2808/1432061

Katalogo numeris: TN-01-25-001-LT-N

Viršelio nuotrauka: Wojciech Wrzesień/Adobe Stock





# Įžanga

Antrajame nuodugniai peržiūrėtame ir atnaujintame *Europos jūrų saugumo ataskaitos* („Emsafe“) leidime daugiausia dėmesio skiriama aktualiems klausimams, turintiems įtakos laivybai ir saugumui Europos Sąjungoje (ES). Šiuo leidiniu siekiama padėti geriau suprasti jūrų sektoriaus saugumo iššūkius ir galimybes, sukaupiant svarbiausius techninius duomenis apie laivų saugumą ir eksploatavimą iš EMSA duomenų bazių ir išorės šaltinių.

„Emsafe“ naudojami 2019–2023 m. duomenys ir informacija, t. y. laikotarpio, kuriuo didelį poveikį jūrų sektoriui turėjo pasauliniai įvykiai. COVID-19 pandemija, Jungtinės Karalystės išstojimas iš ES ir tarptautinių konfliktų, įskaitant invaziją į Ukrainą ir padėtį Artimuosiuose Rytuose, grandininis poveikis – visa tai turėjo didelės įtakos jūrų laivybos srautams.

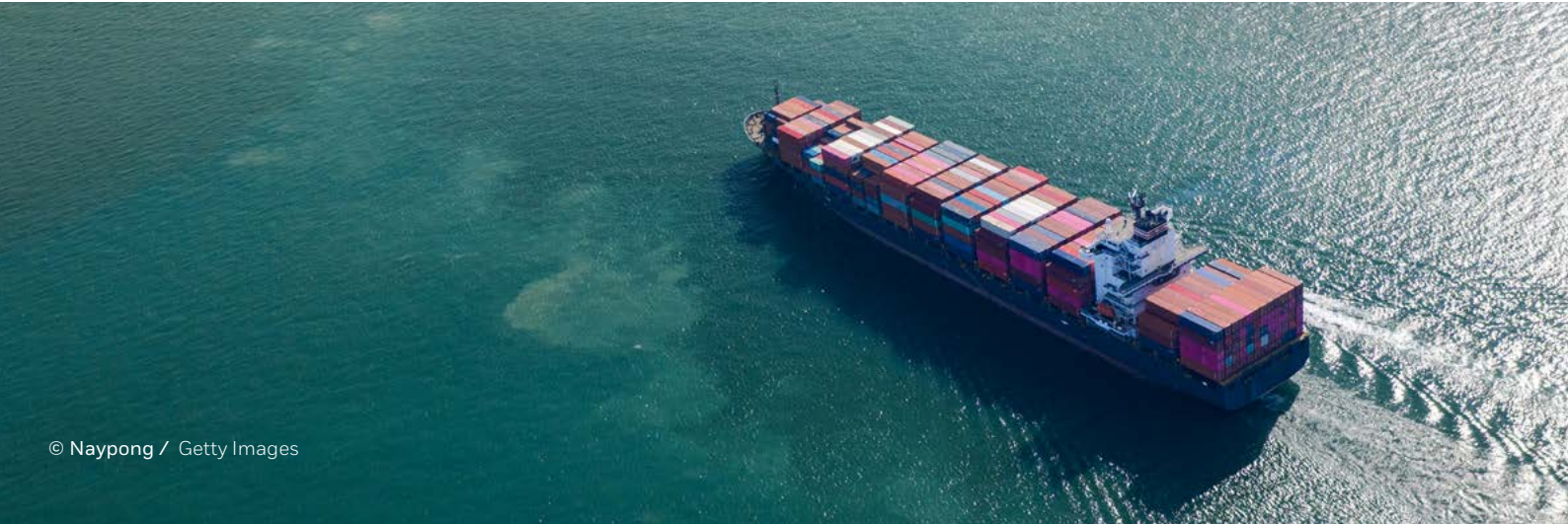
Atsižvelgiant į tai, šiame antrajame „Emsafe“ leidime analizuojamos jūrų sektoriaus pastangos išlaikyti saugos lygį, prisitaikant prie besikeičiančio reglamentavimo ir sprendžiant kitus iššūkius, tokius kaip laivyno senėjimas, skaitmeninimas, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas ir poreikis išlaikyti ir pritraukti kvalifikuotą darbo jėgą.

Be to, po pirmosios ataskaitos paskelbimo 2022 m. įvykusios didelio atgarsio sulaukusios avarijos jūroje, įskaitant gaisrus motoriniuose laivuose *Fremantle Highway* ir *Felicity Ace*, parodė, jog esama naujų saugos rizikų, kurias pramonė turėtų stengtis sumažinti.





## ES jūrų sektorius



© Naypong / Getty Images

Jūrų transportas yra itin svarbus pasaulio ekonomikai – jūra gabenama daugiau nei 80 % pasaulinės prekybos prekių. 2023 m. per ES uostus keliavo daugiau kaip 3 375 mln. tonų krovinių, iš kurių 39 % – nacionaliniu ir ES vidaus transportu.

**2023 m. į ES uostus įplaukė per 880 000 laivų**, t. y. beveik 20 % daugiau nei prieš pandemiją. Daugiau nei 50 % jų plaukė vidaus reisais, o dažniausiai į ES uostus įplaukdavo ro-ro keleiviniai ir keleiviniai laivai. Maždaug trys ketvirtadaliai visų į ES uostus atvykstančių laivų plaukioja su valstybės narės vėliava, o mažiau nei 25 % laivų yra registruoti ne ES šalyje.

Per 2023 m. **ES uostuose įlaipinta ir išlaipinta 395 mln. keleivių**, t. y. 5,5 % mažiau nei 2019 m. (po to, kai 2020 m. jų sumažėjo 45 % dėl kelionių apribojimų, įvestų dėl COVID-19 pandemijos).

2019–2023 m. **ES laivų statyklose pastatyta 7,6 % visų pasaulyje pastatytų naujų laivų**. Palyginti su 2016–2020 m., **tokį patį penkerių metų laikotarpį, pasaulinė ES pastatytų laivų dalis sumažėjo 1,2 %**. Nepaisant šio sumažėjimo, ES ir toliau pirmuoja keleivinių laivų, žvejybos laivų ir aprūpinimo jūroje laivų statybos srityje. Daugiausiai šių kategorijų laivų pastato Nyderlandai, Lenkija ir Ispanija. Tuo tarpu Suomija, Italija ir Vokietija daugiausia stato didesnius laivus, pavyzdžiui, kruizinius laivus.

**1.diagrama:** Naujų laivų skaičius ES ir pasaulyje pagal laivo tipą bei ES pastatytų laivų dalis pagal laivo tipą (2019–2023 m.) (\*).

	Europos Sąjungoje	Pasaulyje	%
Tanklaiviai	17	2 429	0,7%
Balkeriai	10	2 262	0,4%
Bendrosios paskirties krovininiai laivai	69	1 076	6,4%
Konteinervežiai	1	994	0,1%
Ro-ro krovininiai laivai	14	271	5,2%
Keleiviniai laivai	262	814	32,2%
Kiti krovininiai laivai	0	68	0%
Žvejybos laivai	277	1 610	17,2%
Kiti darbo laivai	358	3 819	9,4%
Iš viso	1 008	13 343	7,6%

(\*). Prekybiniai savaeigiai laivai, turintys IMO numerius, kurių bendroji talpa yra 100 GT ar daugiau.

Šaltinis: EMSA

Priešingai, Europos laivų įrenginių pramonė yra pirmaujanti pasaulyje ir užima 35 % įvairių produktų rinkos.

**MED portalo** – pagal Laivų įrenginių direktyvą (Direktyva 2014/90/ES) ES sertifikuotų gaminių informacinės duomenų bazės – duomenys rodo, kad 45 % laivų įrenginių, įrengtų su ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančiuose laivuose, pagamina ES įsikūrusios įmonės.

# Vėliavos valstybė



© artur.carvalho / Getty Images

Pagrindinis vaidmuo užtikrinant jūrų saugumą ir jūrų aplinkos apsaugą tenka ES valstybėms narėms, su kurių vėliava plaukioja laivai. Jos privalo užtikrinti, kad jose įregistruoti (su jų vėliavomis plaukiojantys) laivai atitiktų visas atitinkamas tarptautines, ES ir nacionalines taisykles, įskaitant nuostatas, kuriomis reglamentuojama laivų statyba, eksploatavimas, valdymas ir perdirbimas.

## Su ES valstybių narių vėliavomis plaukiojantis laivynas

Palyginti su pasauliniu laivynu, kuris paklausai didėjant 2019–2023 m. išaugo 6 %, su ES valstybių narių vėliavomis plaukiojantis laivynas sumažėjo 2 %.

**2.diagrama:** ES valstybėse narėse įregistruotų laivų skaičius.

Laivo tipas	2023	2019–2023	2019	2023
Kiti darbo laivai	4 096	4 098	4 098	4 096
Keleiviniai laivai	2 496	2 412	2 412	2 496
Tanklaiviai	2 110	2 288	2 288	2 110
Bendrosios paskirties krovininiai laivai	1 579	1 642	1 642	1 579
Balkeriai	1 105	1 314	1 314	1 105
Konteinervežiai	1 095	1 096	1 096	1 095
Ro-ro krovininiai laivai	418	394	394	418
Kiti krovininiai laivai	110	89	89	110
Iš viso	13 009	13 333	13 333	13 009

2023 m. su ES valstybių narių vėliavomis plaukiojantys laivai sudarė apie 13 % pasaulio laivyno pagal laivų skaičių ir apie 16 % pasaulinės bendrosios talpos (GT).

Nors pasaulinė bendroji talpa 2019–2023 m. padidėjo 13,8 %, ES valstybių narių bendroji talpa per tą patį laikotarpį sumažėjo 1 %. ES valstybių narių laivyno talpos dalis, palyginti su pasauline dalimi, sumažėjo nuo 18,7 % 2016 m. iki 17,8 % 2020 m. ir 15,8 % 2023 m.

## Keleivinių laivų sauga ES

2019–2023 m. ES valstybėse narėse registruotų keleivinių laivų skaičius padidėjo beveik 2 %, o su ES valstybių narių vėliavomis plaukiojantys ro-ro keleiviniai ir greitaeigiai keleiviniai laivai sudaro daugiau kaip **30 % pasaulinio šių tipų laivų laivyno pagal skaičių ir daugiau kaip 50 % pagal GT**. Be to, per tą patį laikotarpį su ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančių greitaeigių laivų skaičius padidėjo 17 %.

Nors keleivinių laivų skaičius Europos Sąjungoje augo, jų vidutinis amžius nemažėjo. **2023 m. vidutinis su ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančių keleivinių laivų amžius buvo 29 metai, palyginti su 28 metais 2019 m.**

**3.diagrama:** Su ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančių laivų vidutinis amžius (pagal laivo tipą), palyginti su pasauliniu laivynu.

	ES valstybėse narėse įregistruoti laivai	Pasaulio laivynas
Keleiviniai laivai	29	28
Kiti darbo laivai	26	24
Bendrosios paskirties krovininiai laivai	22	26
Ro-ro krovininiai laivai	18	20
Kiti krovininiai laivai	17	30
Tanklaiviai	14	18
Konteinervežiai	13	14
Balkeriai	12	13

Šaltinis: EMSA

Šią tendenciją galima tiesiogiai sieti su **ne ES valstybėse registruotų laivų perregistravimu ES valstybėse narėse**.

**4.diagrama:** ES valstybėse narėse perregistruotų laivų skaičius pagal laivo tipą (2019–2023 m.).

	ES valstybės narės į ES valstybės narės	Ne ES valstybės narės į ES valstybės narės	ES valstybės narės į ne ES valstybės narės	Rezultatas
Tanklaiviai	388	685	1108	-423
Balkeriai	125	404	769	-365
Bendrosios paskirties krovininiai laivai	475	577	687	-110
Konteinervežiai	380	683	729	-46
Ro-ro krovininiai laivai	51	57	71	-14
Keleiviniai laivai	254	97	118	-21
Kiti krovininiai laivai	43	38	9	29
Kiti darbo laivai	642	505	612	-107
Iš viso	2 358	3 046	4 103	-1 057

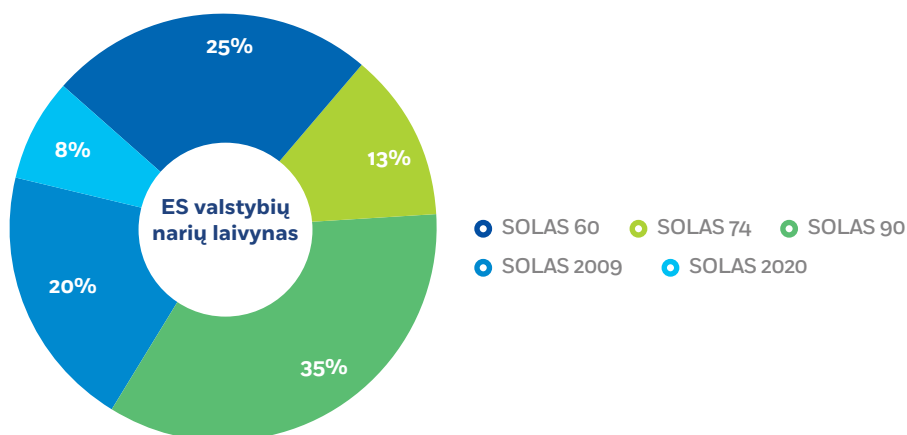
Šaltinis: EMSA

2019–2023 m. iš Europos Sąjungos išregistruotų laivų skaičius 35 % viršijo iš trečiųjų šalių į ją perkeltų laivų skaičių. Dauguma iš ES išregistruotų laivų buvo balkeriai, naftos ir cheminių medžiagų tanklaiviai bei bendrosios paskirties krovininiai laivai.

Į ES valstybių narių registrus perkeltų keleivinių laivų vidutinis amžius buvo 18 metų (ro-pax laivų – 21 metai). **Daugiau nei trečdalis šių į ES valstybių narių registrus įrašytų laivų buvo daugiau nei 25 metų senumo.**

Susirūpinimą kelia su ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančių keleivinių laivų senėjimo tendencija. Saugos standartai paprastai nėra taikomi atgaline data, todėl laivai atitinka tuos standartus, kurie galiojo tuo metu, kai jie buvo pastatyti. **38 % visų eksploatuojamų keleivinių laivų**, plaukiojančių su ES valstybių narių vėliavomis, pastatyta tuo metu, kai galiojo 1960 ir 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmonių gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS) apgadinto laivo stovumo standartai.

**5.diagrama:** Su ES valstybių narių vėliavomis plaukiojantys keleiviniai laivai, kuriems taikomi įvairūs SOLAS konvencijos apgadinto laivo stovumo reikalavimai pagal pastatymo datą (2023 m.).



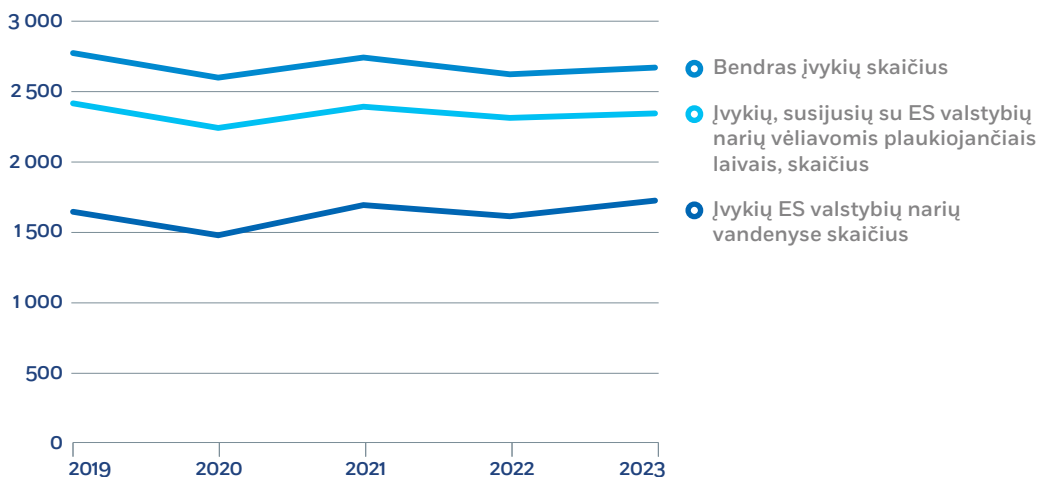
Šaltinis: EMSA



## Avarijos

Užregistruotų avarijų skaičius yra patikimas laivyno saugos rodiklis. 2019–2023 m. vidutinis kasmet įvykusių avarijų, į kurias pateko bent vienas su ES valstybės narės vėliava plaukiojantis laivas, kuriam taikomi ES teisės aktai, skaičius per metus buvo 2 344. Per šį laikotarpį Europos jūrų laivų avarijų informacinei bazei (EMCIP) (kurią administruoja EMSA) pranešta apie 16 % mažiau avarijų nei per laikotarpį, apžvelgtą pirmajame „Emsafe“ leidime.

**6.diagrama:** Bendras avarijų, apie kurias pranešta EMCIP, skaičius (2019–2023 m.).

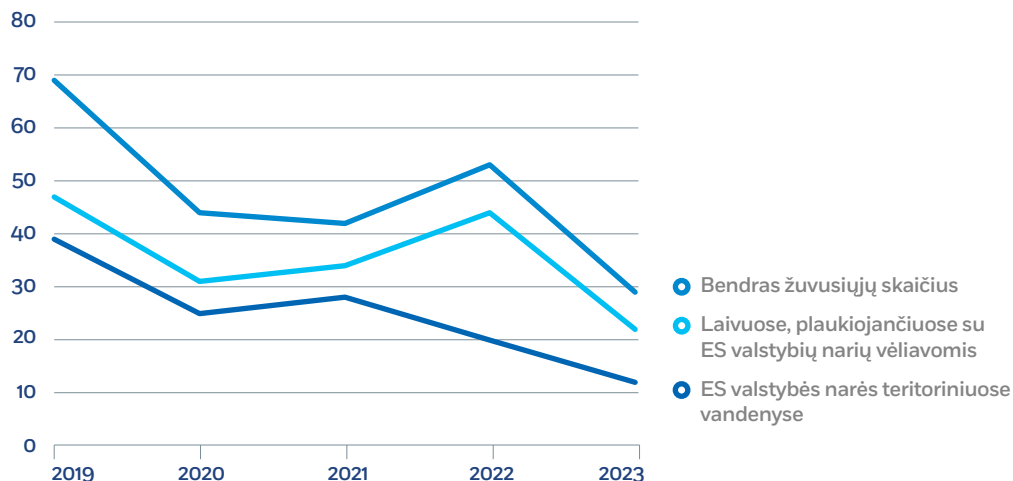


Šaltinis: EMCIP (EMSA)

27,8 % visų per šį laikotarpį užregistruotų avarijų sudarė sunkios avarijos (laivas nebegalėjo toliau plaukti, sunkiai sužaloti žmonės, padaryta nedidelė žala aplinkai), o 2,2 % – labai sunkios avarijos (žuvo žmonės, laivas visiškai prarastas, padaryta didelė žala aplinkai).

**2023 m. avarijose, į kurias pateko su ES valstybių narių vėliava plaukiojantys laivai, žuvo 22 žmonės, o 741 žmogus buvo sužeistas.** Didžiausias žuvusiųjų skaičius užfiksuotas avarijose, į kurias pateko krovininiai laivai, kurie sudaro apie 49 % laivyno, po jų seka žvejybiniai ir aptarnavimo laivai.

**7.diagrama:** Bendras žuvusiųjų skaičius, apie kurį pranešta EMCIP (2019–2023 m.).



Šaltinis: EMCIP (EMSA)

## Vėliavos valstybė. Saugos rodikliai

Per vėliavos valstybės apžiūras ar inspektavimą nustatytų trūkumų skaičius taip pat galėtų būti vienas iš galimų saugos rodiklių. Tačiau kol kas neturime centralizuotos vėliavos valstybės inspektavimo duomenų bazės. Artimiausias ES lygmens atitikmuo yra EMSA tvarkomoje THETIS-EU duomenų bazėje įdiegta specialiosios ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių laivų inspektavimo duomenų bazė. Šio inspektavimo rezultatai rodo, kad **38 % visų nustatytų trūkumų susiję su gaisrine sauga**.

**8.diagrama:** 15 svarbiausių trūkumų, nustatytų atliekant ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių laivų inspektavimą (2019–2023 m.).

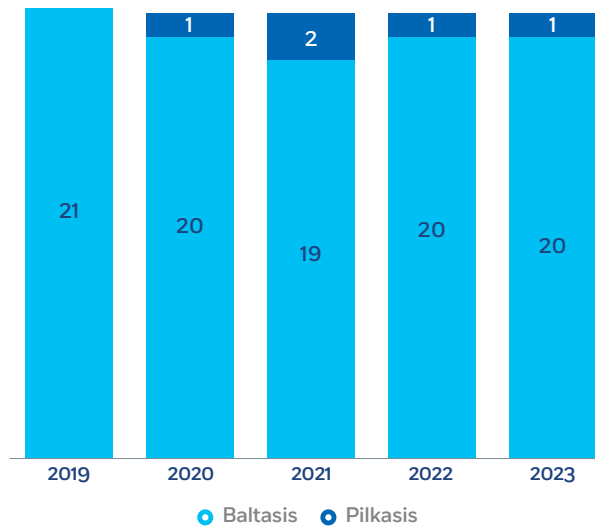
Priešgaisrinės durys ir (arba) angos ugniai atspariose pertvarose	15%
Stacionarioji gaisro gesinimo įranga	12%
Uždarymo įtaisai ir (arba) vandeniui nelaidžios durys	10%
Mašinų skyriaus švara	9%
Avarinis apšvietimas, baterijos ir jungikliai	8%
Priešgaisrinės sklendės	7%
Pagrindinis varomasis variklis	6%
Mokymai palikti skęstantį laivą	5%
Masinio informavimo sistema	5%
ISM	4%
Pagalbinis variklis	4%
Gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistema	4%
Gelbėjimosi valtys	4%
Evakuacijos priemonės	4%
Kita (gaisrinė sauga)	3%

Šaltinis: Thetis (EMSA, 2023b)

Tarptautiniu lygmeniu naudingų suvestinių duomenų pateikiama Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) valstybių narių audito sistemos išvadose. **42 % šių išvadų yra susijusios su vėliavos valstybės įsipareigojimais:** didžiausia jų dalis (33 %) susijusi su įgyvendinimu ir vykdymo užtikrinimu (17 %). Ši tendencija ilgainiui nesikeitė, nors 2016–2022 m. tarptautiniu lygmeniu atlikta daugiau patikrinimų.

Uosto valstybės kontrolės inspektavimo rezultatai taip pat yra vienas iš su ES valstybių narių vėliava tarptautiniuose vandenyse plaukiojančių laivų saugos rodiklių. 2023 m. **visi laivai, plaukiojantys su ES valstybės narės, kuriai taikomi Paryžiaus susitarimo memorandume nustatyti reikalavimai, vėliava, buvo įtraukti į baltąjį sąrašą, išskyrus vieną, kuris buvo pilkajame sąrašė.**

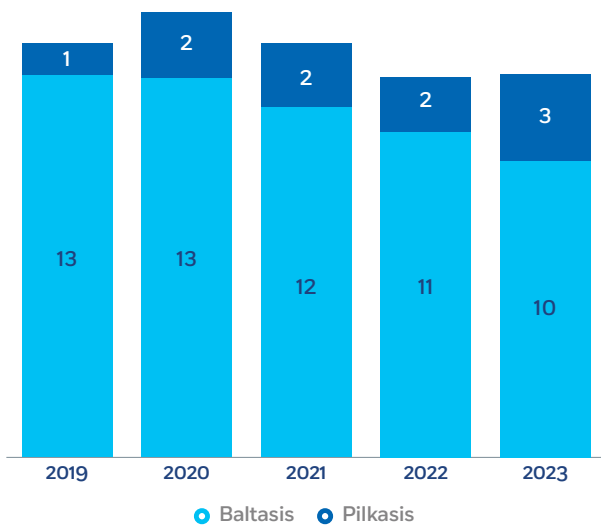
**9.diagrama:** ES vėliavos valstybių vertinimas pagal Paryžiaus susitarimo memorandumo baltojo, pilkojo ir juodojo sąrašų sistemą.



Šaltinis: Paryžiaus susitarimo memorandumo (Paris MoU)

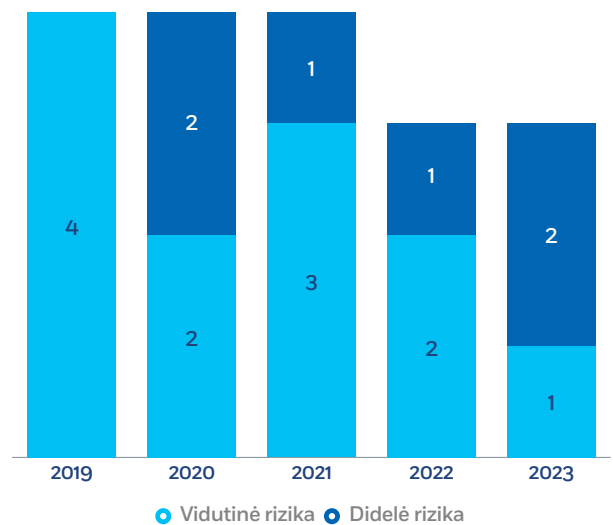
Be Paryžiaus susitarimo memorandumo, šiame antrajame „Emsafe“ leidime analizuojamas su ES valstybės narės vėliava plaukiojančių laivų saugos vertinimas pagal Tokijo susitarimo memorandumo ir Jungtinių Valstijų pakrančių apsaugos tarnybos (angl. the United States Coast Guard, USCG) uostų valstybės kontrolės režimus. Trys laivai buvo įtraukti į Tokijo susitarimo memorandumo pilkąjį sąrašą, **o du su ES valstybės narės vėliava plaukiojančius laivus 2023 m USCG laikė keliančiais didelę riziką**. Šie saugos rodikliai susiję su laivais, plaukiojančiais su ES valstybės narės vėliava, bet vykdančiais prekybą įvairiuose pasaulio regionuose už ES ribų.

**10.diagrama:** Su ES valstybės narės vėliava plaukiojančių laivų saugos vertinimas pagal Tokijo susitarimo memorandumą.



Šaltinis: Tokijo susitarimo memorandumą (Tokyo MoU)

**11.diagrama:** Su ES valstybės narės vėliava plaukiojančių laivų saugos vertinimas pagal USCG.



Šaltinis: Jungtinių Valstijų pakrančių apsaugos tarnybos (USCG)

## Pripažintos organizacijos

Vėliavos valstybės ir toliau paveda užduotis pripažintoms organizacijoms – tiek teisės aktais nustatytais apžiūroms atlikti, tiek liudijimams išduoti. **2024 m. du trečdaliai visų ES valstybių narių visiškai arba iš dalies pavedė pripažintai organizacijai išduoti keleivinio laivo saugos liudijimus – tai 10 % daugiau nei 2020 m.** Panaši tendencija pastebėta ir pavedant išduoti liudijimus pagal Tarptautinį saugaus valdymo kodeksą.

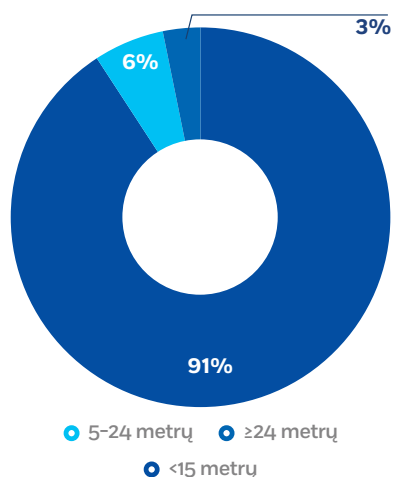
Visame pasaulyje yra 110 bent vienos vėliavos valstybės pripažintų organizacijų (15 % daugiau nei 2020 m.), tačiau Europos Komisija pripažįsta tik 11 organizacijų. 2022 m. spalio mėn. ES panaikino Rusijos jūrų laivų registro pripažinimą.

## Žvejybos laivai

Šiuo metu su ES valstybės narės vėliava plaukioja beveik 70 000 žvejybos laivų – tai 6 % mažiau nei 2020 m. Su ES valstybės narės vėliava plaukiojantys laivai taip pat sensta: **70 % laivų yra senesni nei 25 metų** ir tik 2 % viso laivyno pastatyta 2019–2023 m.

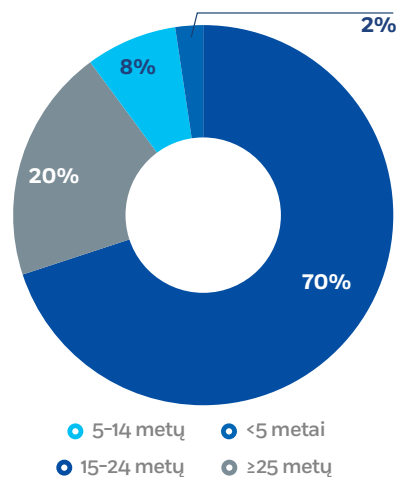
Be to, tik 3 % visų ES valstybėje narėje registruotų žvejybos laivų yra 24 metrų ilgio arba ilgesni, o 6 % – 15–24 metrų ilgio. Likę laivai (91 %) yra trumpesni nei 15 metrų.

**12.diagrama:** Su ES valstybės narės vėliava plaukiojančių žvejybos laivų pasiskirstymas pagal ilgį.



Šaltinis: DG MARE

**13.diagrama:** Su ES valstybės narės vėliava plaukiojančių žvejybos laivų pasiskirstymas pagal amžių.

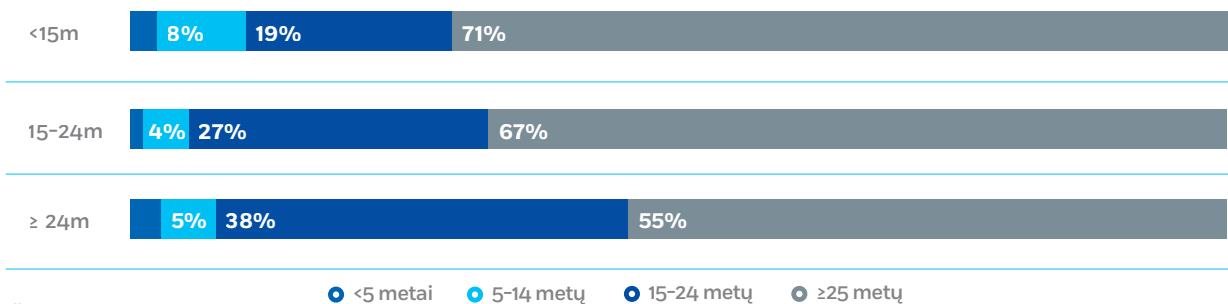


Šaltinis: DG MARE

Didžiąją viso laivyno dalį (68 %) dabar sudaro trumpesni nei 24 metrų ir senesni nei 25 metų žvejybos laivai. Ši amžiaus tendencija dabar yra būdinga visų ilgių žvejybos laivams, net ir tiems, kurie yra ilgesni nei 24 metrų – daugiau nei 50 % jų yra senesni.



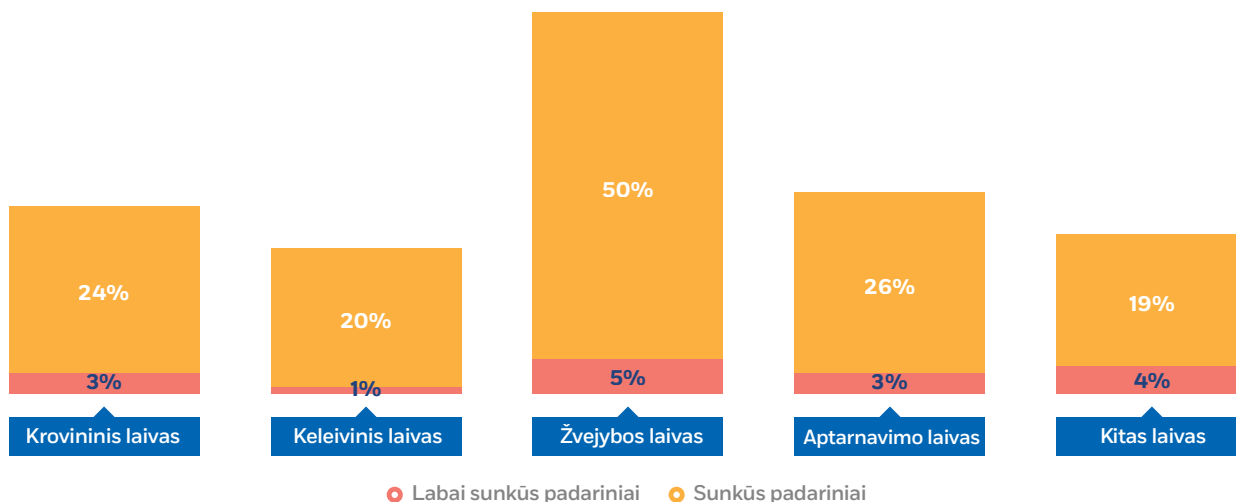
**14.diagrama:** Su ES valstybės narės vėliava plaukiojančių žvejybos laivų pasiskirstymas pagal ilgį.



Šaltinis: DG MARE

**Žvejybos laivų avarijų rizika didžiausia, todėl sustiprintos saugos priemonės jiems taikomos pirmenybės tvarka.** Šiems laivams tenka 17 % visų kasmet pagal taikomus ES teisės aktus užregistruojamų avarijų ir **60 % visų prarastų laivų skaičiaus**. 2023 m. 55 % šių avarijų sukėlė labai sunkių arba sunkių padarinių.

**15.diagrama:** Labai sunkių ir sunkių padarinių sukėlę įvykiai pagal laivo tipą.



Šaltinis: EMCIP (EMSA)

Šiuo metu žvejybos laivams taikomi ne tokie griežti saugos standartai kaip komerciniams laivams. Keiptauno susitarimas – tarptautinė konvencija, kuria siekiama įgyvendinti žvejybos laivų saugos standartus, dar neįsigaliojo. Kol kas susitarimą yra ratifikavusios tik devynios ES valstybės narės, taip pat Islandija ir Norvegija.

ES lygmeniu Komisija šiuo metu vertina, kaip įgyvendinama Direktyva 97/70/EB, nustatanti suderintus saugumo reikalavimus 24 metrų ilgio ir ilgesniems žvejybos laivams. Taip pat imtasi papildomų priemonių, kurios turėtų suteikti naujų įžvalgų apie šių laivų pažeidžiamumą. Išplėsta Avarijų tyrimo direktyvos (Direktyva 2009/18/EB) taikymo sritis – numatytas reikalavimas pranešti apie trumpesnių nei 15 metrų žvejybos laivų avarijas, kurių metu žuvo žmonės ar buvo prarasti laivai. Be to, peržiūrėjus Uosto valstybės kontrolės direktyvą (Direktyva 2009/16/EB), į jos taikymo sritį įtraukta nauja savanoriška tvarka žvejybos laivams.

## Uosto valstybė

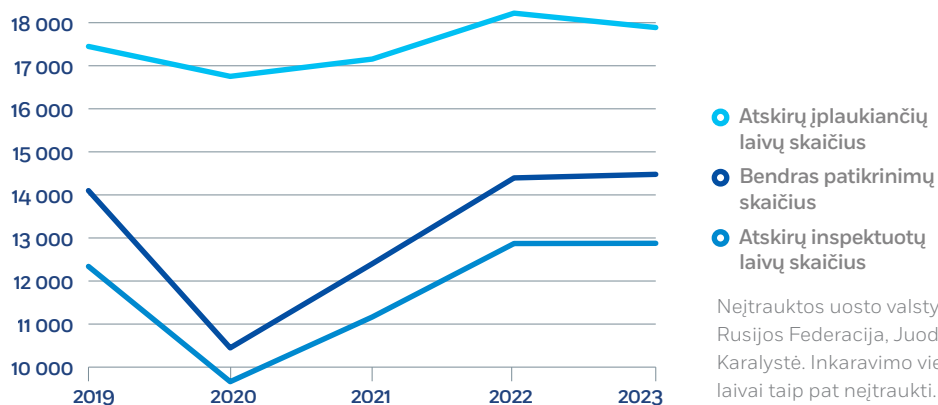


© Monty Rakusen's Studio / Getty Images

Intensyvėjant laivybai ir didėjant saugos rizikai, kurią kelia saugos reikalavimų neatitinkantys laivai, itin svarbi uosto valstybės kontrolė, padedanti užtikrinti, kad ES vandenyse būtų laikomasi saugos taisyklių. ES valstybės narės, kaip uosto valstybės, inspektuoja į jų uostus įplaukiančius su užsienio valstybės vėliava plaukiojančius laivus, siekdamos nustatyti, ar jie atitinka saugos, aplinkos apsaugos ir darbo standartus. Tai padeda vykdyti vėliavos valstybės pareigą spręsti nesaugios laivybos problemą.

Atsigavus po COVID-19 laikotarpio, **Europos Sąjungoje pagal Paryžiaus susitarimo memorandumą kasmet atliekama per 14 000 uosto valstybės patikrinimų**. Dauguma valstybių narių vėl ėmėsi vykdyti inspektavimo veiklą, kartais tokių patikrinimų skaičius viršija iki pandemijos buvusius rodiklius.

**16.diagrama:** Atskirų inspektuotų laivų skaičius ir bendras atliktų uosto valstybės kontrolės patikrinimų skaičius pagal ES valstybes nares (2019–2023 m.).



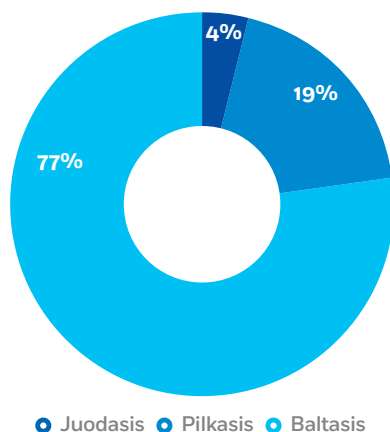
Šaltinis: Thetis (EMSA)

2023 m., palyginti su 2019 m., ES uosto valstybės kontrolės pareigūnai inspektavo 4 % daugiau atskirų laivų. **Maždaug kas antras nustatytas trūkumas buvo susijęs su sauga**, o dažniausiai buvo pranešama apie trūkumus, susijusius su gaisrine sauga, nepriklausomai nuo laivo tipo.

2023 m. 77 % visų į ES uostus įplaukiančių ne su ES vėliava plaukiojančių laivų buvo įtraukti į Paryžiaus susitarimo memorandumo baltąjį sąrašą, o 4 % plaukiojo su vėliavomis, su kuriomis plaukiojantys laivai kelia didelių saugos problemų ir yra įtraukti į Paryžiaus susitarimo memorandumo juodąjį sąrašą.

Tačiau 2023 m. pagal Paryžiaus susitarimo memorandumo klasifikaciją Panamos vėliava iš baltojo buvo perkelta į pilkąjį sąrašą (tai byloja apie nustatytus saugos trūkumus). 2019–2023 m. daugiau nei 115 000 į ES uostus įplaukusių laivų plaukiojo su Panamos vėliava ir pagal šį skaičių šalis buvo antroje vietoje. Tai reiškia, kad **pilkajame sąrašė esančių laivų dalis padidėjo nuo 5 % 2020 m. iki 19 % 2023 m.**

**17.diagrama:** Ne su ES vėliava plaukiojančių laivų, įplaukiančių į ES uostus, pasiskirstymas: Paryžiaus susitarimo memorandumo baltasis, pilkasis ir juodasis sąrašai (2023 m.).



Šaltinis: EMSA

Trys ne ES valstybės, su kurių vėliava plaukiojantys laivai dažniausiai lankėsi ES uostuose, buvo Liberija, Panama ir Antigua ir Barbuda, tačiau atsižvelgiant į saugos rodiklius, 2023 m. Panama iš Paryžiaus susitarimo memorandumo baltojo sąrašo buvo perkelta į pilkąjį sąrašą.

## Pavojingų medžiagų duomenų bazė

Neteisingas pavojingų ir aplinką teršiančių krovinių (pavojingos medžiagos) deklaravimas kelia didelį pavojų jūlai, kroviniui ir priėmimo uostams. 2023 m. **14 % laivų, gabenusių pavojingas medžiagas ir atplaukusių į ES uostus iš ne ES uostų ir terminalų, plaukiojo su į pilkąjį ir juodąjį sąrašus įtrauktų ne ES šalių vėliavomis.**

Vis dėlto, nuo 2019 m. nedeklaruotų pavojingų medžiagų, įvežamų iš ne ES uostų, dalis sumažėjo beveik 50 %. 2023 m. Europos laivų eismo stebėsenos sistemoje SafeSeaNet pavojingų medžiagų deklaracijų nepateikė apie 4 % laivų, išplaukiančių iš ES uostų, taip pat maždaug 4 % laivų, atplaukiančių iš ne ES uostų.

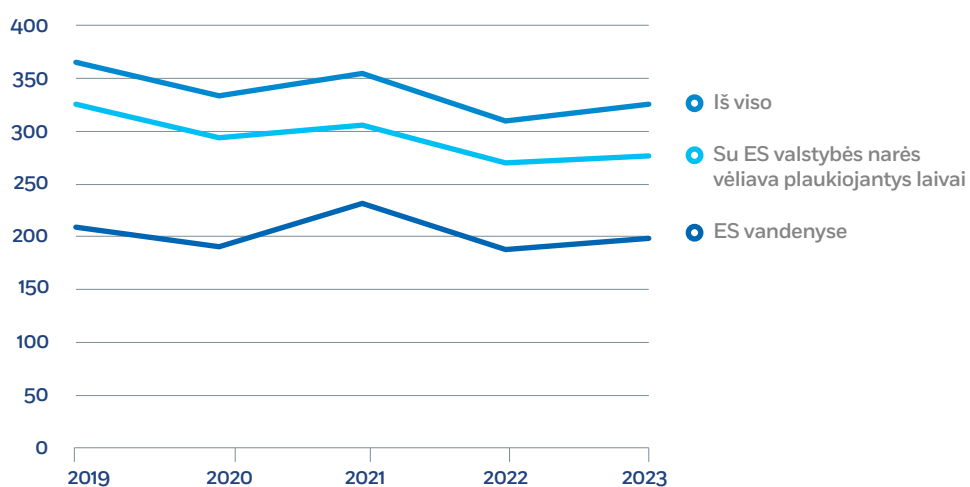
## Pakrantės valstybė



© Johner Bildbyra AB/ Getty Images

ES valstybės narės, kaip pakrančių valstybės, prižiūri ir reguliuoja eismą savo vandenyse, visų pirma siekdamas užkirsti kelią avarijoms ir žalai aplinkai bei remti jūroje teikiamų ryšio paslaugų tinklą. 2019–2023 m. ES teritoriniuose vandenyse kasmet vidutiniškai įvykdavo 1 631 avarija, pareikalavusi apie 1 018 paieškos ir gelbėjimo operacijų.

**18.diagrama:** Bendras laivų, kuriems prireikė paieškos ir gelbėjimo operacijų ES vandenyse, skaičius – avarijos, į kurias pateko bent vienas su ES valstybės narės vėliava plaukiojantis laivas (2019–2023 m.).



Šaltinis: EMCIP (EMSA)



Visame pasaulyje ir ES paieškos ir gelbėjimo pareigos tenka nacionalinio lygmens subjektams ir yra vykdomos pagal bendradarbiavimo susitarimus įvairiuose ES regionuose. 2019–2023 m. 13 % visų paieškos ir gelbėjimo operacijų ES vandenyse buvo susijusios su laivais, plaukiojančiais su ES nepriklausančių šalių vėliavomis.

2019–2023 m. žvejybos laivams teko 58 % visų paieškos ir gelbėjimo operacijų, o tai reiškia, kad šią dalį susiejus su į avarijas patekusių žvejybos laivų skaičiumi, per šį laikotarpį bent **36 % visų nelaimės ištiktų žvejybos laivų prirėkė paieškos ir gelbėjimo intervencijos.**

Vienas iš naujų paieškos ir gelbėjimo iššūkių yra operacijų vykdymas atokiose vietovėse, ypač kai į avarinę situaciją patenka keleiviniai laivai su dideliu vežamų keleivių kiekiu. Vis daugiau kruizinių laivų lankosi poliariniuose regionuose (Arktyje ir Antarktidoje), todėl paieškos ir gelbėjimo operacijų rizika didėja. Jūrų sektoriaus bendruomenei labai svarbu pasiruošti spręsti šiuos iššūkius.

## Jūrininkai ir saugumas



© Thomas M. Barwick INC / Getty Images

Kvalifikuoti jūrininkai labai svarbūs siekiant užtikrinti laivų eksploatacijos saugumą ir yra gyvybiškai svarbūs ES jūrų sektoriaus ateičiai. Tačiau **jūrininkų gretos, atrodo, retėja.**

2023 m. pabaigoje galiojančius ES valstybės narės išduotus kompetencijos pažymėjimus turėjo 172 308 kapitonai ir vadovaujantys specialistai. Tai 20 % mažiau nei 2019 m., tačiau atsižvelgus į Jungtinės Karalystės išstojimo iš ES poveikį, skirtumas siekė 7 %. Dar 125 519 kapitonų ir vadovaujančių specialistų turėjo ES valstybių narių pripažintus ne ES šalių išduotus kompetencijos pažymėjimus (4 % daugiau nei 2019 m.).

Iš viso 2023 m. pabaigoje 297 827 kapitonai ir vadovaujantys specialistai turėjo reikiamus pažymėjimus, leidžiančius dirbti su ES valstybės narės vėliava plaukiojančiuose laivuose – **12 % mažiau nei 2019 m.**

Tais pačiais metais vidutinis jūrininkų, turinčių teisę dirbti su ES valstybės narės vėliava plaukiojančiuose laivuose, atestuotų ES valstybėse narėse amžius buvo 44 metai, o atestuotų ne ES šalyse – 41 metai. Be to, moterų, turinčių jūrininko profesiją, dalis tebėra labai maža – 2023 m. jos sudarė 2,78 % visų ES atestuotų jūrininkų ir tik 0,8 % ne ES šalyse atestuotų jūrininkų.

## Jūrininkai. Darbo sąlygos ir mokymas

Jūrininkų darbo sąlygos tebėra sunkios. Trūkumų, susijusių su jų darbo sąlygomis, įskaitant **darbo ir poilsio laiką, darbo užmokestį bei įgulos komplektavimą pagal Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje 2 antraštinę dalį, vidutiniškai nustatoma vieno iš trylikos pagal Paryžiaus susitarimo memorandumą vykdomų uosto valstybės kontrolės patikrinimų metu.** 2019–2023 m. **kas ketvirto** pagal Paryžiaus susitarimo memorandumą atlikto uosto valstybės kontrolės patikrinimo metu nustatyta trūkumų, susijusių su Konvencijos dėl darbo

jūrų laivyboje 4 antraštinės dalies nuostatomis – jūrininkų sveikatos apsauga ir sauga, nelaimingų atsitikimų prevencija. Daugiau nei 60 % su Konvencija dėl darbo jūrų laivyboje susijusių trūkumų per ataskaitinį laikotarpį nustatyta balkeriuose arba bendrosios paskirties krovininiuose laivuose, o apie 13 % – tanklaivuose.

Jūrininkų rengimas yra svarbi saugos užtikrinimo proceso dalis. Komisija, EMSA (kuri inspektuoja) padedama ir atsižvelgdama į Tarptautinės konvencijos dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvus, ES valstybių narių vardu vertina ne ES šalyse įgyvendinamas jūrininkų rengimo sistemas.

**ES valstybės narės pripažino 51 ES nepriklausančios šalies išduotus kompetencijos pažymėjimus ir** leido jų jūrininkams dirbti su ES valstybės narės vėliava plaukiojančiuose laivuose.

## Sauga ir tvarumas



Norint pasiekti Europos žaliojo kurso nustatytus išmetamųjų teršalų kiekių tikslus, jūrų sektorius turi pereiti prie alternatyvių degalų ir energijos technologijų ir kartu užtikrinti laivų saugą. Šie nauji energijos šaltiniai gali kelti didelę riziką, todėl būtinos griežtos saugos priemonės ir iš esmės saugesni projektiniai sprendimai.

2019–2023 m. **suskystintoms gamtinėms dujoms (SGD)** naudoti paruoštų laivų (išskyrus SGD laivus-saugyklas) skaičius pasaulyje išaugo daugiau nei tris kartus, iš jų 34 % eksploatuojama Europoje. Suskystintoms gamtinėms dujoms visiškai taikomas Tarptautinis laivų, naudojančių dujas ar kitą mažos pliūpsnio temperatūros kurą, saugos kodeksas, kuriame tarptautiniu lygmeniu nustatyti mažos pliūpsnio temperatūros ir dujinio kuro saugos standartai.

Nors **vandenilis** patenka į pirmiau minėto kodekso taikymo sritį, kodekse nėra konkrečių nuostatų, skirtų vandenilio didelio degumo ir sprogo pavojui valdyti. Iki 2026 m. numatoma parengti neprivalomų IMO gairių dėl vandeniliu varomų laivų projektą. EMSA paskelbė [tyrimą apie vandenilį kaip galimą laivų kurą](#) ir [specialius tyrimus apie jo saugos aspektus](#).

**Metanolio** naudojimas plinta ir jau yra aptartas IMO laikinosiose gairėse (MSC.1/Circ.1621), kurios bus tobulinamos ateinančiais metais, kai bus sukaupta daugiau patirties naudojant jį kaip laivų kurą. Siekdama padėti politikos formuotojams ir pramonei, EMSA paskelbė tyrimą apie [sintetinių degalų naudojimo laivyboje galimybes](#), įskaitant e. metaną ir e. metanolį, ir [bunkeravimo gaires, apimančias ir iš biologinių šaltinių gautą metanolį](#).

**Amoniakas** dar tik pradamas naudoti ir kol kas nenaudojamas komerciniais tikslais, nes kelia didelį susirūpinimą dėl toksiškumo. 2024 m. IMO patvirtino neprivalomas laikinąsias



gaires dėl amoniako (MSC.1/Circ.1687), kuriomis skatinama saugiai naudoti amoniaką kaip kurą. Siekdama padėti politikos formuotojams ir pramonės atstovams, EMSA taip pat paskelbė tyrimą, kuriame analizuojamos [amoniako, kaip laivybos kuro, naudojimo galimybės](#), ir [tyrimus, kuriuose tiriama ir analizuojama jo sauga](#).

**Biokuras**, kaip antai dimetileteris, RRME, FT-dyzelinas ir hidrinimu valytas aliejus, nekelia didesnių saugos problemų nei tradicinis iškastinis kuras. Siekdama panaikinti biokuro jūrinio bunkeravimo procedūrų standartizavimo spragą, [EMSA paskelbė rekomendacinį dokumentą](#), kuriame pateikiami įvairių bunkeravimo etapų ir konfigūracijų kontroliniai sąrašai.

**Suskystintų naftos dujų** naudojimas reglamentuojamas 2023 m. IMO laikinosiomis gairėmis (MSC.1/Circ.1666).

**Kuro elementai** taip pat kelia saugos klausimų dėl galimo nuotėkio, todėl yra parengtos neprivalomos gairės (MSC.1/Circ.1647), kurios ateityje bus peržiūrėtos ir konsoliduotos.

**Baterijos** vis dažniau naudojamos trumpų nuotolių kelionėms, tačiau vis dar trūksta tarptautinių saugos standartų. 2023 m. EMSA paskelbė [pirmąsias neprivalomas gaires nacionalinėms administracijoms ir pramonei](#), kuriomis siekiama vienodai įgyvendinti esminius saugos reikalavimus, taikomus laivuose įrengtoms baterinėms energijos kaupimo sistemoms. Gairėse daugiausia dėmesio skiriama ličio jonų baterijoms, kurios yra dažniausiai laivybos srityje naudojama baterijų technologija.

Be to, dėl **laivų prijungimo prie elektros tiekimo nuo kranto** kyla jungties pavojų, kuriuos būtina atidžiai valdyti. Todėl EMSA paskelbė nuo [kranto tiekiamos elektros gaires](#), kad padėtų nacionalinėms administracijoms planuoti ir plėtoti nuo kranto tiekiamos elektros sprendimus.

## Sauga ir autonomija

Kadangi laivybos sektorius toliau siekia didesnės automatizacijos, rizikos vertinimas yra itin svarbus atliekant bendrą naujų jūrinių autonominių antvandeninių laivų (MASS) projektų saugos vertinimą ir patikrą, todėl jis turėtų būti atliekamas kompleksiskai, atsižvelgiant į pavojus, susijusius su fiziniu išdėstymu, eksploatavimu, rizikos mažinimo priemonių kontrole ir technine priežiūra.

Reguliavimo srityje padaryta pažanga rengiant neprivalomą IMO MASS kodeksą. Tuo pačiu metu, siekdama remti nuoseklius saugos vertinimus, EMSA parengė specialiai pritaikytą rizikos vertinimo metodiką (įtrauktą į IMO MASS kodekso projektą) ir susijusių bandomąją programinės įrangos priemonę (rizika pagrįsto vertinimo priemonę), kad padėtų jūrų administracijoms ir pramonei nustatyti ir suskirstyti pagal prioritetus saugos požiūriu svarbius elementus pradiniuose MASS projektavimo etapuose.

Kalbant apie saugų automatizuotų laivų eksploatavimą, vyksta diskusijos dėl to, kokį poveikį tai turės jūrininkams ir jų mokymui. Siekdama paremti šias diskusijas, EMSA parengė [MASS valdymo operatorių nuotolinio valdymo centruose kompetencijų nustatymo ataskaitą](#). Ateityje žmogiškasis veiksnys išliks itin svarbus kuriant ir eksploatuojant šiuos laivus bei jų nuotolinio valdymo centrus.

## Išvados

Per pastaruosius kelis dešimtmečius Europos Sąjunga sukūrė tvirtą ir visapusišką saugios laivybos sistemą. Nors padaryta didelė pažanga, išlieka daug iššūkių, todėl akivaizdu, kad šią sistemą būtina išlaikyti ir toliau stiprinti. Labai svarbu negrįžti į nesaugios laivybos laikus, kuriais patirta sunkių avarijų, buvo daroma žala aplinkai ir žuvo žmonės. Svarbiausia, kad jūrų transportas ir toliau atlieka itin svarbų vaidmenį pasaulio ir ES ekonomikoje, o didėjančios prekybos apimtys ir keleivių srautai dar labiau pabrėžia saugesnių ir efektyvesnių laivų poreikį.

Suderinta ES teisės aktų sistema, papildanti tarptautines konvencijas, užtikrina nuoseklų įgyvendinimą ir vykdymą visose valstybėse narėse. Šis integruotas požiūris tebėra itin svarbus siekiant užtikrinti aukštus saugos standartus, net jei dėl pasaulinių tendencijų, pavyzdžiui, laivų statybos perkėlimo į Aziją, ES jūrų sektorius tampa priklausomas ir pažeidžiamas.

Nepaisant to, kad nuo 2019 m. užregistruotų avarijų skaičius sumažėjo 16 %, vis dar yra pavojų, kuriuos reikia šalinti. Galimi gaisrai ro-ro keleiviniuose laivuose ir greitaeigiuose laivuose ir toliau kelia susirūpinimą, ypač atsižvelgiant į tai, kad daugelis keleivinių laivų sensta. Neteisingo pavojingų krovinių deklaravimo atvejų sumažėjo 50 %, o tai rodo pažangą vykdymo užtikrinimo ir informuotumo srityje, nors nedidelė dalis laivų vis dar nesilaiko reikalavimų.

Su darbo jėga susiję iššūkiai kelia didelę grėsmę jūrų saugumo tvarumui. Nuo 2019 m. ES kapitonų ir vadovujančių specialistų skaičius sumažėjo 12 %. Nerimą kelia ir darbo jėgos senėjimas ir pramonės gebėjimas pritraukti naujas jūrininkų kartas. Nepaisant stabilaus vidutinio jūrininkų amžiaus, kuris rodo, kad nauji darbuotojai pakeičia tuos, kurie išeina iš darbo, sektoriaus patrauklumas tebėra mažas, o itin didelę įtaką tam daro darbo sąlygos laivuose. Tikrinant darbo sąlygas laivuose vis nustatoma įgulos gerovės trūkumų, ypač balkeriuose ir kroviniuose laivuose. Šios problemos pabrėžia neatidėliotiną poreikį nuolat investuoti į mokymą ir darbo sąlygų gerinimą.

Pradėjus naudoti alternatyvius degalus, atsiranda galimybių sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį, tačiau taip pat kyla naujų pavojų saugos atžvilgiu. 2025 m. įsigaliojusiame Reglamente dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ (Reglamentas (ES) 2023/1805) nustatyti plataus užmojo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslai, reikalaujama projektuoti saugius laivus, griežtai vertinti riziką ir nuolat mokyti jūrininkus. EMSA jau ėmėsi veiksmų šioje srityje – paskelbė baterijų saugos gaires ir prisidėjo rengiant IMO standartus.

Keleivinių laivų sauga, ypač vidaus reisuose, tebėra vienas svarbiausių ES prioritetų. Tačiau pažangą stabdo tai, kad saugos standartai atnaujinami lėtai ir nenuosekliai įgyvendinami valstybėse narėse. Reikia atkreipti dėmesį į naujus galimus rizikos veiksnius, pavyzdžiui, elektromobilių sukeltus gaisrus ro-ro laivuose.

Šis antrasis „Emsafe“ leidimas apima pirmuosius dvejus Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą metus. Per tą laiką šešėlinis laivynas vis dažniau plaukiojo Europos vandenyse, gabendamas Rusijos naftą, kuriai taikomos sankcijos. Šie laivai paprastai neplaukia į ES uostus ir

neplaukioja su ES valstybių narių vėliavomis. Todėl jiems netaikoma įprasta ES inspektavimo tvarka ir nėra aišku, ar jie saugūs. Be to, šio laivyno sudėtis yra gana dinamiška, dažnai keičiamos vėliavos. Sunku įvertinti, kokią riziką jie kelia ES pakrantėms, tačiau vien nežinojimas yra rizikos veiksnys. Kitame „Emsafe“ leidime šis klausimas gali būti nagrinėjamas laivybos saugos požiūriu, jei bus gauta patikimesnių duomenų.

Apibendrinant galima teigti, kad ES saugios laivybos srityje vyksta sparčios permainos. Technologinės inovacijos, plataus masto aplinkosaugos tikslai ir besikeičiančios veiklos realijos reikalauja taikyti į ateitį orientuotą, integruoto požiūrį. Tačiau, atsižvelgiant į laivyno profilį, seni laivai dar ilgai bus eksploatuojami kartu su naujesnės konstrukcijos laivais. EMSA toliau stengsis padėti įveikti šiuos iššūkius ir užtikrinti, kad Europos jūros išliktų saugios, atsparios ir tvarios ateinančius dešimtmečius.

# APIE EUROPOS JŪRŲ SAUGUMO AGENTŪRĄ

EMSA misija – padėti kurti saugų, apsaugotą, žalią ir konkurencingą ES jūrų sektorių ir būti patikimu bei gerbiamu jūrų sektoriaus partneriu Europoje ir visame pasaulyje. Lisabonoje įsikūrusi agentūra dirba jūrų saugos, apsaugos, tvarumo, skaitmeninio ir pajėgumų stiprinimo srityse, remdama ES valstybes nares ir Europos Komisiją.

## Kreipkitės, jei norite gauti papildomos informacijos

### Europos jūrų saugumo agentūra

Praça de Europa 4,  
1249-206 Lisabona,  
PORTUGAL

**Tel.:** +351 211 209 200

**Interneto svetainė:** [emsa.europa.eu](https://emsa.europa.eu)

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

**Socialiniai tinklai:** [emsa.europa.eu/newsroom/connect](https://emsa.europa.eu/newsroom/connect)