



FAKTI UN SKAITĻI

2025. GADA EIROPAS JŪRAS

DROŠĪBAS ZIŅOJUMS

EIROPAS JŪRAS DROŠĪBAS AĢENTŪRA



European Maritime Safety Agency

Eiropas Jūras drošības aģentūra

Praça de Europa 4,
1249-206 Lisabona,
PORTUGĀLE

Tālr.: +351 211 209 200

Tīmekļa vietne: emsa.europa.eu

Informācijas pieprasījumi: emsa.europa.eu/contact

Juridisks paziņojums.

Ne Eiropas Jūras drošības aģentūra, ne arī kāda trešā puse, kas rīkojas aģentūras vārdā, neatbild par to, kā tiek izmantota šajā publikācijā iekļautā informācija.

Autortiesību atruna.

Šī ziņojuma saturu var pilnībā vai daļēji pavairot, pielāgot un/vai izplatīt neatkarīgi no izmantotajiem līdzekļiem un/vai formātiem ar nosacījumu, ka Eiropas Jūras drošības aģentūra tiek norādīta kā materiāla sākotnējais avots. Šāds apstiprinājums ir jāiekļauj katrā materiāla eksemplārā. Ja ir norādīts avots, šo materiālu var citēt bez iepriekšējas atļaujas. Iepriekš minētās atļaujas neattiecas uz šī ziņojuma elementiem, kuru autortiesības pieder trešai personai. Šādos gadījumos pavairošanas atļauja jāsaņem no autortiesību īpašnieka.

Šis ziņojums un visi saistītie materiāli ir pieejami tiešsaistē šeit: emsa.europa.eu.

© Eiropas Jūras drošības aģentūra, 2025

Plašāka informācija par Eiropas Savienību ir pieejama tīmekļa vietnē european-union.europa.eu/index_lv.

Luksemburga: Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2025

ISSN: 2443-6224

ISBN: 978-92-95229-35-8

doi: 10.2808/0819282

Kataloga numurs: TN-01-25-001-LV-N

Vāka foto: Wojciech Wrzesień/Adobe Stock



Ievads

Eiropas Jūras drošības aģentūras drošības ziņojuma otrajā izdevumā, kas ir pilnībā pārskatīts un atjaunināts, uzmanības centrā ir aktuālie jautājumi, kas ietekmē kuģošanu un drošību Eiropas Savienībā (ES). Kopumā Eiropas Jūras drošības aģentūras drošības ziņojuma mērķis ir palīdzēt labāk izprast ar drošību saistītās problēmas un iespējas, ar kurām saskaras jūrniecības nozare, apkopojot ar kuģu drošību un to ekspluatāciju saistītos svarīgākos tehniskos datus no Eiropas Jūras drošības aģentūras datubāzēm un ārējiem avotiem.

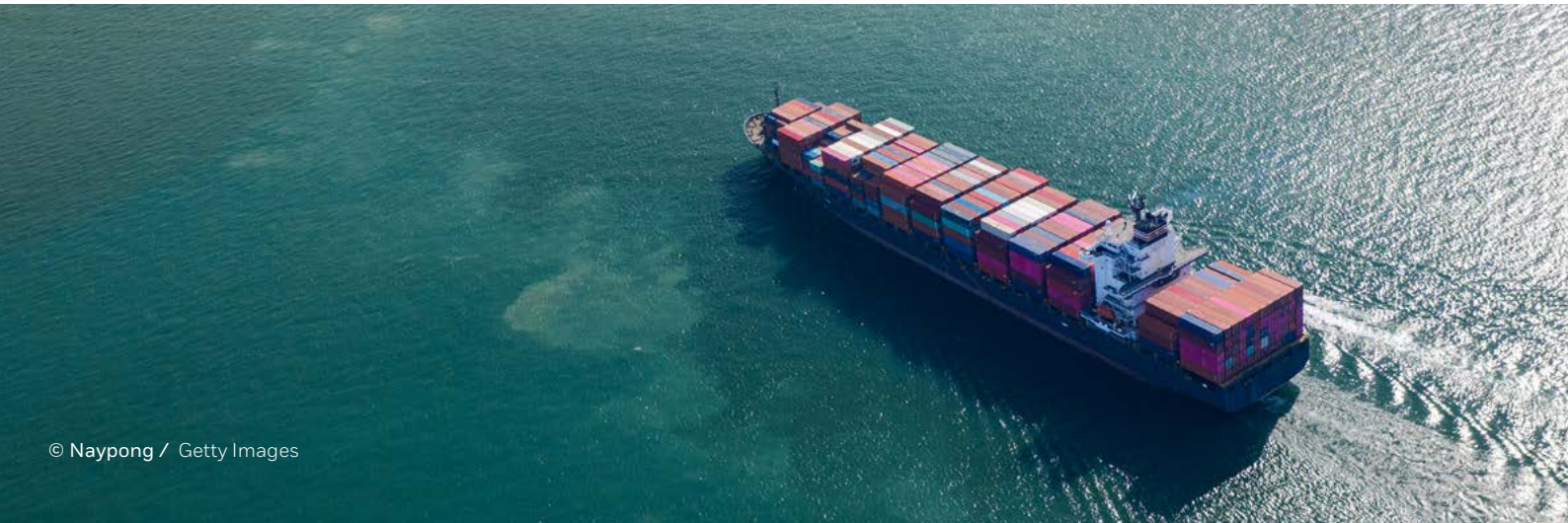
Eiropas Jūras drošības aģentūras drošības ziņojumā ir izmantoti 2019.–2023. gada perioda dati un informācija, kad globālie notikumi ievērojami ietekmēja jūrniecības nozari. Jūras satiksmes plūsmas būtiski ietekmēja Covid-19 pandēmija, Apvienotās Karalistes izstāšanās no ES un starptautisko konfliktu kaskādes, tostarp iebrukums Ukrainā un situācija Tuvajos Austrumos.

Šajā kontekstā Eiropas Jūras drošības aģentūras drošības ziņojuma otrajā izdevumā ir analizēti jūrniecības nozares mēģinājumi saglabāt drošības līmeni, vienlaicīgi pielāgojoties mainīgajai normatīvajai videi un pievēršoties tādām papildu problēmām kā flotes novecošanai, digitalizācijai, dekarbonizācijai, kā arī kvalificēta darbaspēka noturēšanas un piesaistīšanas nepieciešamībai.

Turklāt kopš pirmā ziņojuma publicēšanas 2022. gadā augsta profila jūras negadījumi, tostarp ugunsgrēki uz MV *Fremantle Highway* un *Felicity Ace*, ir akcentējuši jaunus drošības riskus, kuru samazināšanai ir nepieciešams darba ieguldījums šajā nozarē.



ES jūrniecības sektors



© Naypong / Getty Images

Jūras transports ir svarīgs globālajai ekonomikai, jo veido vairāk nekā 80 % no pasaules tirdzniecības apjoma. ES ostās 2023. gadā pārkrauto kravu apjoms pārsniedza 3375 miljonus tonnu, un 39 % no tām bija iekšzemes un ES iekšējie pārvadājumi.

2023. gadā ES ostās piestāja vairāk nekā 880 000 kuģu, kas par gandrīz 20 % pārsniedza pirmspandēmijas līmeni. Vairāk nekā 50 % bija iekšzemes pārvadājumi, un ES ostās visvairāk ienāca kravas-pasažieru un pasažieru kuģi. Apmēram trīs ceturtdaļas no visiem ES ostās ienākošajiem kuģiem kuģo ar kādas dalībvalsts karogu, un mazāk nekā 25 % ir reģistrēti valstī, kas nav ES dalībvalsts.

Visā 2023. gadā **ES ostās iekāpa un izkāpa 395 miljoni pasažieru**, kas ir par 5,5 % mazāk nekā 2019. gadā (pēc 45 % krituma 2020. gadā, ko izraisīja Covid-19 pandēmijas laikā piemērotie ceļošanas ierobežojumi).

Laikā no 2019. līdz 2023. gadam **ES kuģu būvētavās tika veikti 7,6 % no pasaules jaunbūvju darbībām** pēc uzbūvēto kuģu skaita. Salīdzinājumā ar 2016.–2020. gadu **ES uzbūvēto kuģu kopējais īpatsvars pielīdzināmā piecu gadu periodā samazinājās par 1,2 %**. Neraugoties uz šo kritumu, ES joprojām ir līdere pasažieru kuģu, zvejas kuģu un atkrastes iekārtu apkalpošanas kuģu būvniecībā. Nīderlande, Polija un Spānija ir dalībvalstis, kas ražo visvairāk kuģu šajās kategorijās. Savukārt Somija, Itālija un Vācija koncentrējas lielāku (piemēram, kruīza) kuģu būvniecībai.

1. attēls: Jaunbūvēto kuģu skaits pēc veida ES un pasaulē un ES uzbūvēto kuģu daļa pēc veida (2019.–2023.) (*).

	Eiropas Savienībā	Visā pasaulē	%
Tankkuģi	17	2 429	0,7%
Beramkravu kuģi	10	2 262	0,4%
Kuģi parasto kravu pārvadāšanai	69	1 076	6,4%
Konteinerkuģi	1	994	0,1%
Ro-ro kuģi	14	271	5,2%
Pasažieru kuģi	262	814	32,2%
Citi kravas kuģi	0	68	0%
Zvejas kuģi	277	1 610	17,2%
Citi darba kuģi	358	3 819	9,4%
Kopā	1 008	13 343	7,6%

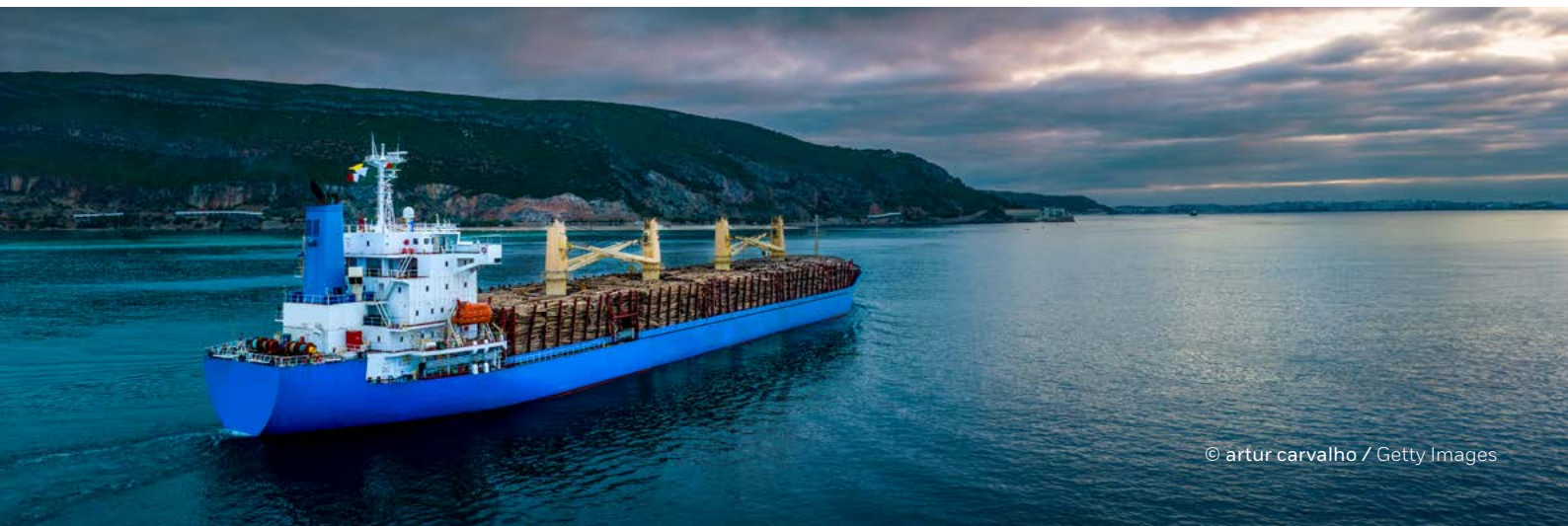
(* Tirdzniecības kuģi ar SJO numuriem, pašgājēji, 100 GT un vairāk.

Avots: Eiropas Jūras drošības aģentūra

Savukārt **Eiropas jūras aprīkojuma nozare ir pasaules līdere**, un tās tirgus daļa ir 35 % plašam produktu klāstam.

Dati no **MED portāla** – atsauces datubāzes produktiem, kas ES ir sertificēti saskaņā ar Kuģu aprīkojuma direktīvu (Direktīva 2014/90/ES), liecina, ka 45 % no kuģu aprīkojuma, kas ir uzstādīts ar ES dalībvalsts karogu braucošiem kuģiem, ražo uzņēmumi, kuri atrodas ES.

Karoga valsts



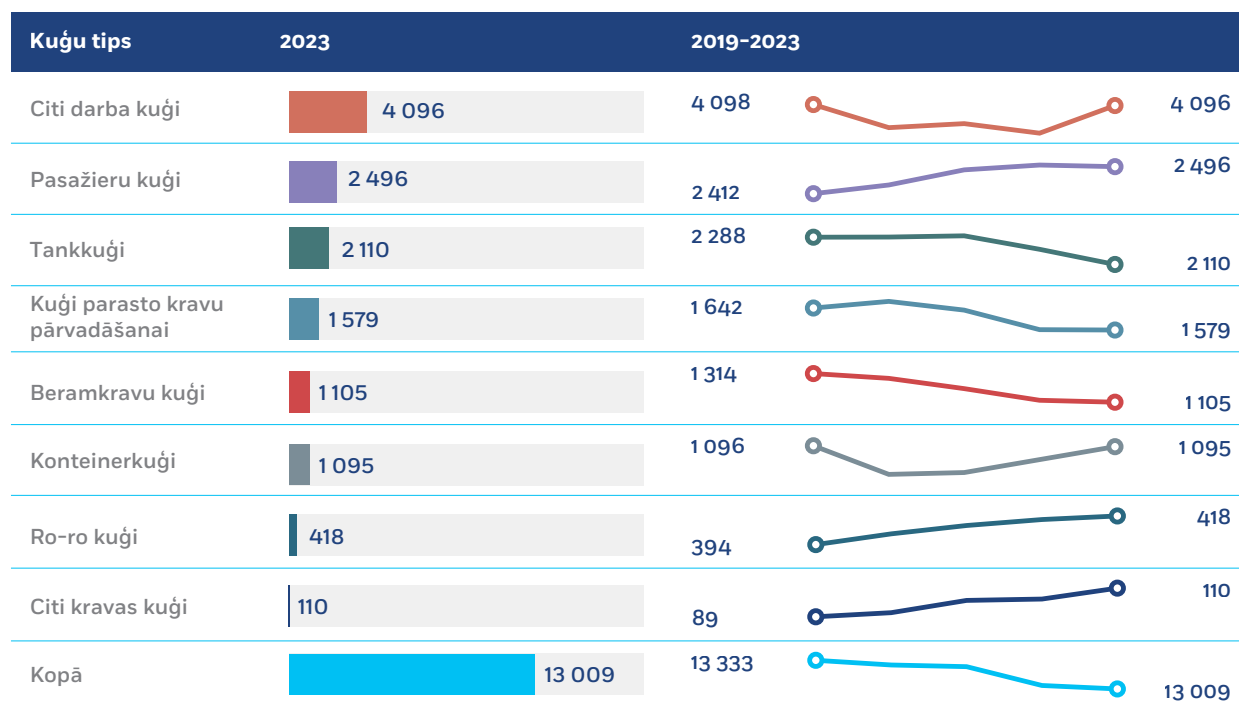
© artur carvalho / Getty Images

ES dalībvalstīm kā karoga valstīm ir svarīga loma kuģošanas drošības un jūras vides aizsardzības nodrošināšanā. Tām ir jānodrošina savu reģistrēto kuģu (kuri kuģo ar to karogu) atbilstība visiem attiecīgajiem starptautiskajiem, ES un valstu regulējumiem, tostarp tiem, kas attiecas uz kuģu būvniecību, ekspluatāciju, pārvaldību un pārstrādi.

Flote, kas kuģo ar ES dalībvalstu karogiem

Atšķirībā no pasaules flotes, kas, lai apmierinātu augošo pieprasījumu, laikā no 2019. līdz 2023. gadam ir paplašinājusies par 6 %, ES dalībvalstu karogu flote samazinājās par 2 %.

2. attēls: Ar ES dalībvalstu karogiem reģistrēto kuģu skaits



Avots: Eiropas Jūras drošības aģentūra

2023. gadā ES dalībvalstu karogu flote veidoja apmēram 13 % no pasaules flotes pēc kuģu skaita un apmēram 16 % no globālās bruto tonnāžas (GT).

Lai gan globālā tonnāža laikā no 2019. līdz 2023. gadam palielinājās par 13,8 %, ES dalībvalstu tonnāža tajā pašā periodā samazinājās par 1 %. ES dalībvalstu tonnāžas īpatsvars attiecībā pret globālo ekvivalentu samazinājās no 18,7 % 2016. gadā līdz 17,8 % 2020. gadā un 15,8 % 2023. gadā.

Pasažieru kuģu drošība Eiropas Savienībā

ES dalībvalstīs reģistrēto pasažieru kuģu skaits laikā no 2019. līdz 2023. gadam pieauga gandrīz par 2 %, bet kravu-pasažieru un pasažieru ātrgaitas kuģi, kas kuģo ar ES dalībvalstu karogiem, veido vairāk nekā **30 % no šo kuģu veidu pasaules flotes un vairāk nekā 50 % no pasaules flotes pēc GT**. Turklāt tajā pašā periodā ar ES dalībvalstu karogiem kuģojošo ātrgaitas kuģu skaits pieauga par 17 %.

Neraugoties uz pasažieru kuģu skaita pieaugumu ES, to vidējais vecums nav samazinājies. **2023. gadā ar ES dalībvalstu karogiem kuģojošo pasažieru kuģu vidējais vecums bija 29 gadi, bet 2019. gadā – 28 gadi.**

3. attēls: Kuģu ar ES dalībvalstu karogiem vidējais vecums (pēc kuģu veida) salīdzinājumā ar pasaules floti.

	Flote, kas kuģo ar ES dalībvalstu karogiem	Pasaules flote
Pasažieru kuģi	29	28
Citi darba kuģi	26	24
Kuģi parasto kravu pārvadāšanai	22	26
Ro-ro kuģi	18	20
Citi kravas kuģi	17	30
Tankkuģi	14	18
Konteinerkuģi	13	14
Beramkravu kuģi	12	13

Avots: Eiropas Jūras drošības aģentūra

Šo tendenci var tieši sasaistīt ar **esošajiem kuģiem, kas pāriet no trešo valstu uz ES dalībvalstu karogiem.**

4. attēls: Kuģu karogu maiņu skaits pēc kuģu veidiem saistībā ar ES dalībvalstu karogiem (2019.–2023. gads).

	No ES dalībvalsts uz ES dalībvalsti	No valsts, kas nav ES dalībvalsts, uz ES dalībvalsti	No ES dalībvalsts uz valstīm, kas nav ES dalībvalstis	Bilance
Tankkuģi	388	685	1108	-423
Beramkravu kuģi	125	404	769	-365
Kuģi parasto kravu pārvadāšanai	475	577	687	-110
Konteinerkuģi	380	683	729	-46
Ro-ro kuģi	51	57	71	-14
Pasažieru kuģi	254	97	118	-21
Citi kravas kuģi	43	38	9	29
Citi darba kuģi	642	505	612	-107
Kopā	2 358	3 046	4 103	-1 057

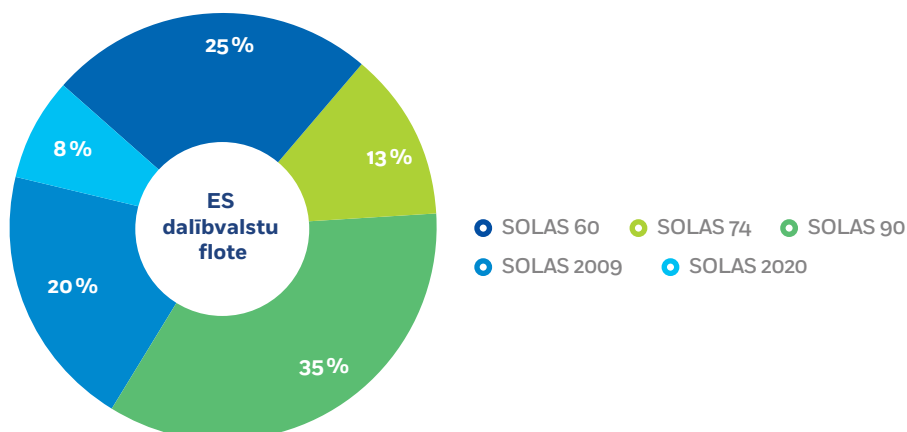
Avots: Eiropas Jūras drošības aģentūra

No 2019. līdz 2023. gadam par 35 % vairāk kuģu veica nomainīšanu no ES dalībvalstu karogiem nekā uz tiem. No ES dalībvalstu karogiem aizgājušo kuģu vairākums bija beramkravu kuģi, naftas un ķīmisko vielu tankkuģi un kuģi parasto kravu pārvadāšanai.

Uz ES dalībvalstu karogiem pārgājušo pasažieru kuģu vidējais vecums bija 18 gadi (kravu-pasažieru kuģiem – 21 gads). **Pārejot uz ES dalībvalstu karogiem, vairāk nekā trešdaļa šo kuģu bija vecāki par 25 gadiem.**

Pasažieru kuģu ar ES dalībvalstu karogiem novecošanas tendence rada bažas. Kopumā drošības standarti netiek piemēroti ar atpakaļejošu spēku, tātad kuģi atbilst to būvniecības laikā piemērojamiem standartiem. **38 % no visiem pasažieru kuģiem, kas tiek ekspluatēti ES dalībvalstu karoga flotē, tika būvēti laikā, kad piemērojamie bojājumu stabilitātes standarti bija noteikti 1960. un 1974. gada starptautiskajā konvencijā "Dzīvības drošība jūrā" (SOLAS).**

5. attēls: Pasažieru kuģi, kas kuģo ar ES dalībvalstu karogiem, saskaņā ar dažādām SOLAS bojājumu noturības prasībām, pamatojoties uz būvniecības datumu (2023. gads).



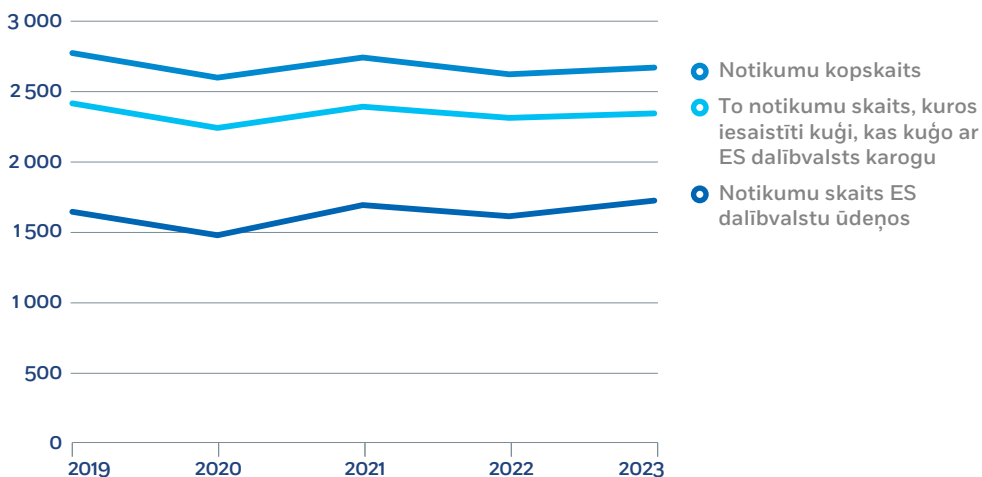
Avots: Eiropas Jūras drošības aģentūra

Nelaiemes gadījumi

Reģistrēto nelaiemes gadījumu skaits ir uzticams flotes drošības rādītājs. 2019.–2023. gada periodā katru gadu ir notikuši vidēji **2 344 nelaiemes gadījumi, kuros ir iesaistīts vismaz viens kuģis, kas kuģo ar ES dalībvalsts karogu un uz ko attiecas piemērojamie ES tiesību akti.**

Eiropas Jūras negadījumu informācijas platformai (EMCIP) (ko pārvalda Eiropas Jūras drošības aģentūra) ziņoto nelaiemes gadījumu skaits šajā periodā samazinājās par 16 % salīdzinājumā ar laikposmu, uz kuru attiecas Eiropas Jūras drošības ziņojuma pirmais izlaidums.

6. attēls: Negadījumu kopskaits, par ko ziņots EMCIP (2019.–2023. gads).

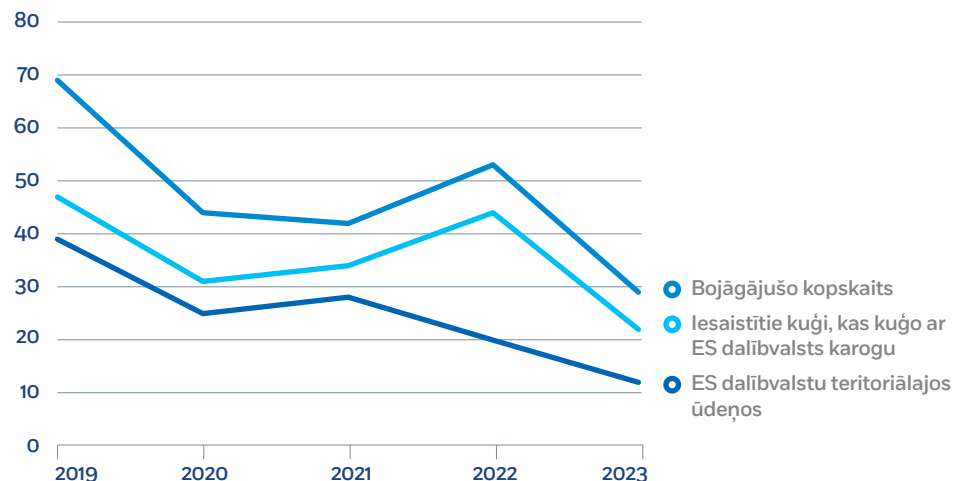


Avots: EMCIP (Eiropas Jūras drošības aģentūra)

Smagi negadījumi (kuģi, kas bojāti tiktāl, ka nav piemēroti kuģošanai, smagas traumas, kaitējums videi, kas nav smags) bija 27,8 % no visiem attiecīgajā periodā reģistrētajiem, bet ļoti smagi (nāves gadījumi, pilnīgs zaudējums, nopietns kaitējums videi) bija 2,2 % no negadījumu kopskaita.

2023. gadā negadījumos, kuros bija iesaistīti kuģi ar ES dalībvalstu karogiem, gāja bojā 22 cilvēki un 741 tika ievainots. Nāves gadījumu lielākais skaits bija negadījumos, kuros bija iesaistīti kravas kuģi, kas ir apmēram 49 % no flotes, bet tiem sekoja zvejas un apkalpes kuģi.

7. attēls: Bojāgājušo kopskaits, par ko ziņots EMCIP (2019.–2023. gads).



Avots: EMCIP (Eiropas Jūras drošības aģentūra)

Karoga valsts: drošības rādītāji

Karogu valstu apsekojumos vai pārbaudēs konstatēto trūkumu skaits var kalpot arī par potenciālu drošības rādītāju. Tomēr pašlaik nav centralizētas karogu valstu pārbaudžu datubāzes; tuvākais ekvivalents ES līmenī ir kravas-pasažieru un ātrgaitas kuģu pārbaudžu īpašā režīma datubāze, kas iekļauta Eiropas Jūras drošības aģentūras uzturētajā *THETIS-EU* datubāzē. Šo pārbaudžu rezultāti liecina, ka **38 % no visiem konstatētajiem trūkumiem attiecas uz ugunsdrošību.**

8. attēls: 15 galvenie trūkumi, kas konstatēti kravas-pasažieru un ātrgaitas kuģu pārbaudēs (2019.–2023. gads)

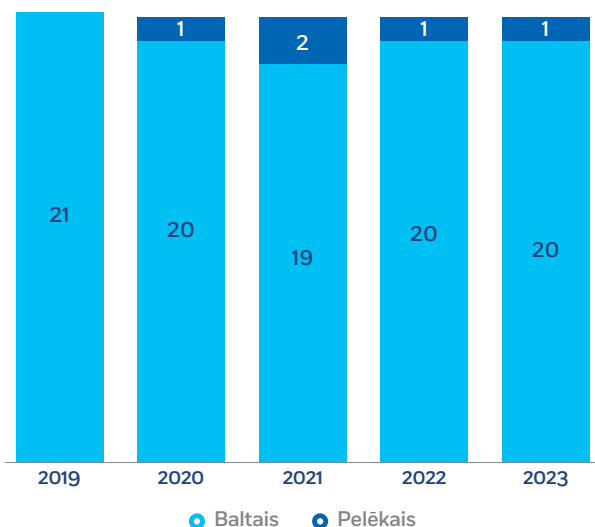
Ugunsdrošās durvis / atvērumi ugunsdrošos nodalījumos	15%
Stacionārā ugunsdzēsības iekārta	12%
Aizvēršanas ierīces / ūdensnecaurlaidīgas durvis	10%
Mašīntelpas tīrība	9%
Avārijas apgaismojums, akumulatori un slēdži	8%
Ugunsdrošības aizbīdņi	7%
Galvenais virzošais dzinējs	6%
Kuģa pamešanas mācības	5%
Pasažieru informēšanas sistēma	5%
ISM	4%
Palīgdzinējs	4%
Ugunsgrēka atklāšanas un signalizācijas sistēma	4%
Glābšanas laivas	4%
Evakuācijas līdzekļi	4%
Citi (ugunsdrošība)	3%

Avots: *Thetis* (Eiropas Jūras drošības aģentūra, 2023b)

Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) dalībvalstu revīzijas shēmas konstatējumi sniedz noderīgus apkopotus datus starptautiskā līmenī. **42 % šo konstatējumu ir saistīti ar karoga valsts saistībām**, un lielākā daļa (33 %) attiecas uz īstenošanu, kam seko izpildes panākšana (17 %). Gadu gaitā šī secība ir saglabājusies nemainīga, neraugoties uz to, ka laikā no 2016. līdz 2022. gadam notika vairāk revīziju starptautiskā līmenī.

Arī ostas valsts kontroles (OVK) pārbaudes raksturo to kuģu drošības rādītājus, kuri kuģo ar ES dalībvalstu karogiem un darbojas starptautiskā mērogā. 2023. gadā **visi ES dalībvalstu karogi Parīzes saprašanās memoranda (SM) režīmā tika iekļauti baltajā sarakstā, izņemot vienu, kas bija pelēkā.**

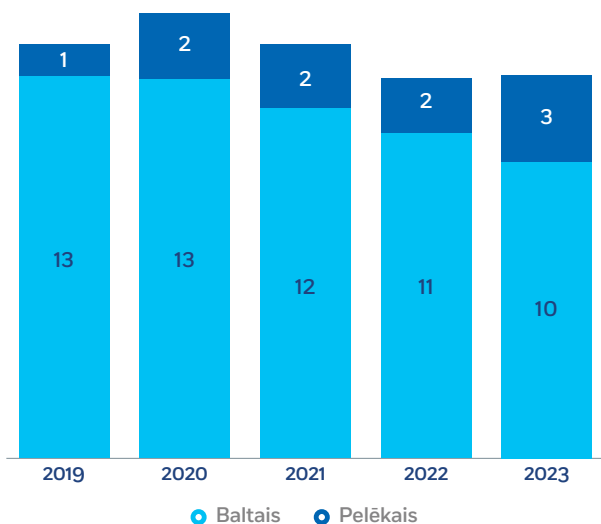
9. attēls: ES dalībvalstu karogu darbības rādītāji saskaņā ar Parīzes saprašanās memoranda balto, pelēko un melno sarakstu sistēmu



Avots: Parīzes saprašanās memoranda (Paris MoU)

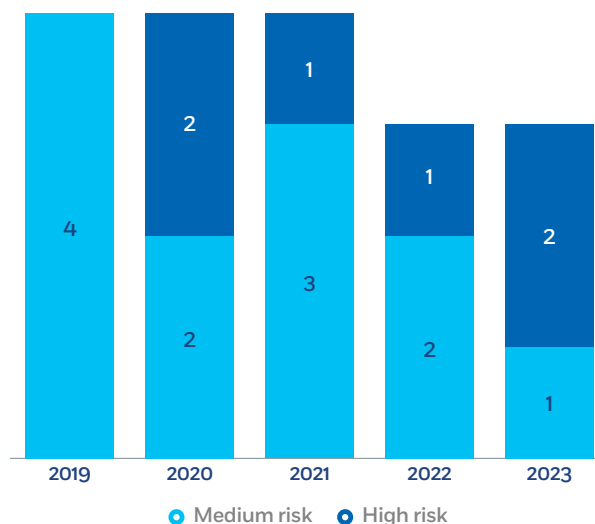
Papildus Parīzes saprašanās memorandam šajā otrajā Eiropas Jūras drošības aģentūras izdevumā ir analizēti to kuģu drošības rādītāji, kas kuģo ar ES dalībvalstu karogiem Tokijas saprašanās memoranda un Amerikas Savienoto Valstu Krasta apsardzes OVK režīmos. Trīs bija iekļauti Tokijas saprašanās memoranda pelēkajā sarakstā, savukārt **Amerikas Savienoto Valstu Krasta apsardze 2023. gadā uzskatīja, ka divi ES dalībvalstu karogi bija saistīti ar augstu risku**. Šie darbības rādītāji attiecas uz kuģiem, kas kuģo ar kādas ES dalībvalsts karogu, bet nodarbojas ar tirdzniecību dažādos pasaules reģionos ārpus ES.

10. attēls: ES karoga sniegums – Tokijas saprašanās memorands.



Avots: Tokijas saprašanās memoranda (Tokyo MoU)

11. attēls: ES karoga sniegums – Amerikas Savienoto Valstu Krasta apsardze.



Avots: Amerikas Savienoto Valstu Krasta apsardze (USCG)

Atzītas organizācijas

Karoga valstis turpina deleģēt uzdevumus atzītām organizācijām gan obligāto apsekojumu, gan sertifikātu izsniegšanas jomā. **2024. gadā divas trešdaļas no visām ES dalībvalstīm pilnībā vai daļēji deleģēja pasažieru kuģu drošības sertifikātu izsniegšanu kādai atzītai organizācijai – par 10 % vairāk nekā 2020. gadā.** Līdzīga tendence tika konstatēta arī saistībā ar Starptautiskā drošas pārvaldes kodeksa sertifikācijas deleģēšanu.

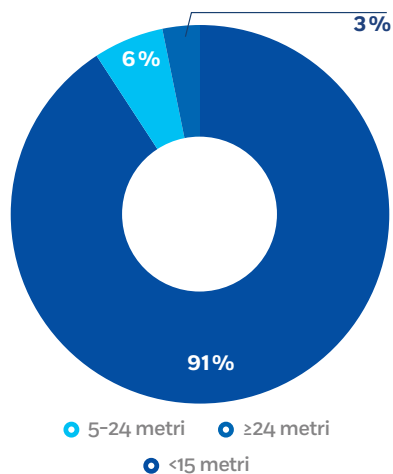
Pasaulē ir 110 atzītas organizācijas, ko atzīst vismaz viena karoga valsts (par 15 % vairāk nekā 2020. gadā), bet Eiropas Komisija ir atzinusi tikai 11 organizācijas. 2022. gada oktobrī ES atsauca Krievijas Jūras kuģniecības reģistra atzīšanu.

Zvejas kuģi

Pašlaik gandrīz 70 000 zvejas kuģu ir ES dalībvalstu karogi, un kopš 2020. gada to skaits ir samazinājies par 6 %. Turklāt ar ES dalībvalstu karogiem kuģojošā flote noveco, jo **pašlaik 70 % kuģu ir vecāki par 25 gadiem** un tikai 2 % no visas flotes ir būvēti 2019.–2023. gada periodā.

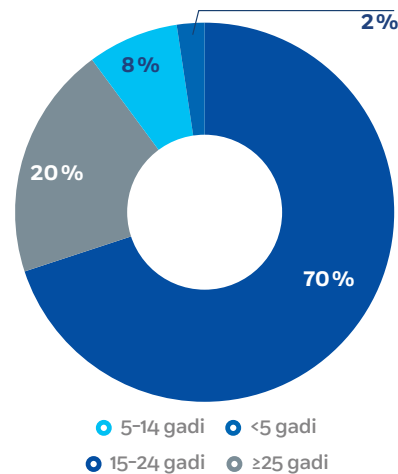
Tāpat arī tikai 3 % no visiem kādā ES dalībvalstī reģistrētajiem zvejas kuģiem ir 24 metrus gari vai garāki, bet 6 % garums ir 15–24 metri. Pārējo (91 %) garums ir mazāks par 15 metriem.

12. attēls: Zvejas flotes ar ES dalībvalstu karogiem iedalījums pēc garuma.



Avots: DG MARE

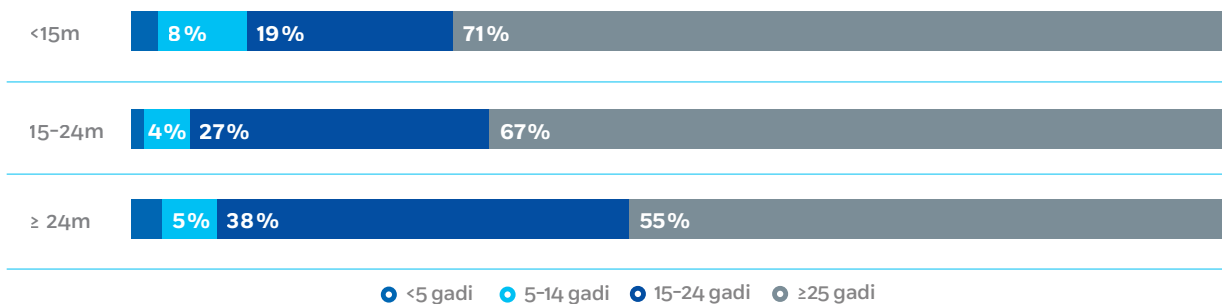
13. attēls: Zvejas flotes ar ES dalībvalstu karogiem iedalījums pēc vecuma.



Avots: DG MARE

Lielākā daļa (68 %) no kopējās flotes ir zvejas kuģi, kuru garums ir mazāks par 24 metriem un kas ir vecāki par 25 gadiem. Šāda vecuma tendence pašlaik ir raksturīga visos zvejas kuģu garumu diapazonos, pat flotes daļā, kur garums pārsniedz 24 metrus, vairāk nekā 50 % ir vecāki kuģi.

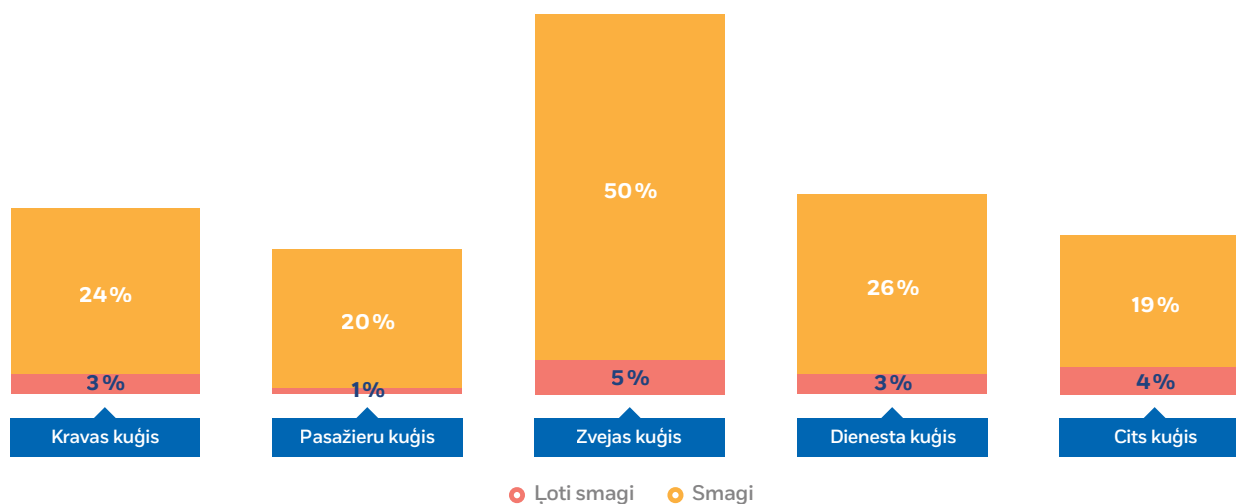
14. attēls: Zvejas kuģu ar ES dalībvalstu karogiem vecuma iedalījums pēc garuma (2023. gads).



Avots: DG MARE

Zvejas kuģi ir īpaši neaizsargāti pret negadījumiem, tāpēc to prioritāte ir pastiprināti drošības pasākumi. Šie kuģi veido 17% no negadījumu kopskaita, kas katru gadu tiek reģistrēti saskaņā ar piemērojamo ES tiesību aktu darbības jomu, un 60% no zaudēto kuģu kopskaita. 2023. gadā 55% šo negadījumu bija ļoti smagas vai smagas sekas.

15. attēls: Ļoti smagu un smagu gadījumu skaits, iedalot pēc kuģu veidiem.



Avots: EMCIP (Eiropas Jūras drošības aģentūra)

Pašreizējie zvejas kuģu drošības standarti nav tik stingri kā komerciālajā kuģošanā. Vēl nav stājies spēkā Keiptaunas nolīgums – starptautiskā konvencija, kuras mērķis ir drošības standartu ieviešana zvejas kuģiem. Līdz šim nolīgumu ir ratificējušas tikai deviņas ES dalībvalstis, kā arī Islande un Norvēģija.

ES līmenī Komisija pašlaik izvērtē, kā tiek īstenota Direktīva 97/70/EK, ar ko nosaka saskaņotu drošības režīmu zvejas kuģiem, kuru garums ir 24 metri vai vairāk. Vienlaikus ir veikti papildu pasākumi, kas, domājams, sniegs jaunu ieskatu par šo kuģu neaizsargātību. Tika paplašināta direktīvas par jūras negadījumu izmeklēšanu (Direktīva 2009/18/EK) darbības joma, lai iekļautu ziņošanu par negadījumiem, kuros ir iesaistīti zvejas kuģi ar garumu līdz 15 metriem un kas ir saistīti ar nāves gadījumiem un kuģu zaudēšanu. Turklāt, pārskatot OVK direktīvu (Direktīva 2009/16/EK), tās darbības jomai tiek pievienots jauns brīvprātīgs režīms, kas attiecas uz zvejas kuģiem.

Ostas valsts

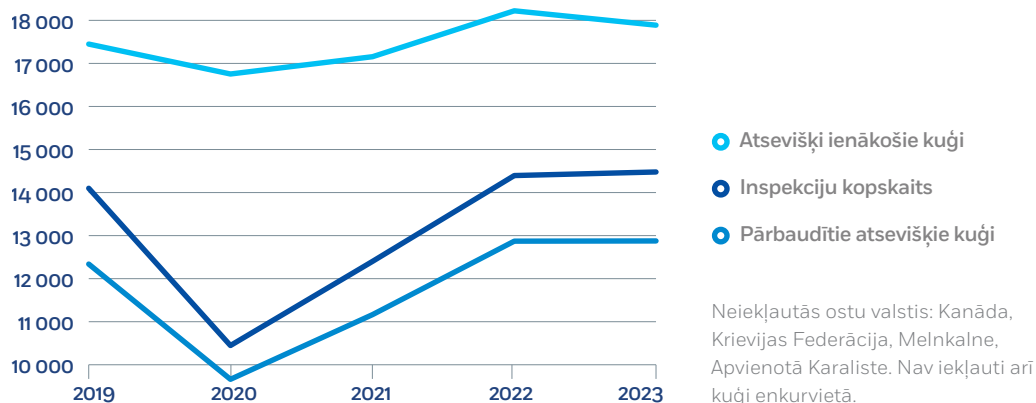


© Monty Rakusen's Studio / Getty Images

Līdz ar jūras satiksmes pieaugumu un drošības riskiem, ko rada standartiem neatbilstoši kuģi, OVK ir ļoti svarīga, lai nodrošinātu atbilstību drošības regulējumiem ES ūdeņos. ES dalībvalstis kā ostu valstis pārbauda savās ostās ienākošos kuģus ar ārvalstu karogiem, lai pārliecinātos par to atbilstību drošības, vides un darba standartiem. Tā ir kā otra aizsardzības līnija pret standartiem neatbilstošu kuģošanu, papildinot karogu valstu pienākumus.

Pēc atgūšanās no Covid-19 perioda **to OVK pārbažu skaits, kas katru gadu tiek veiktas ES saskaņā ar Parīzes saprašanās memorandu, joprojām pārsniedz 14 000**. Vairākums dalībvalstu atsāka pārbaudes pasākumus, dažos gadījumos pārsniedzot pirmspandēmijas rādītājus.

16. attēls: ES dalībvalstu pārbaudīto atsevišķo kuģu skaits un veikto OVK pārbažu kopskaits (2019.–2023. gads).



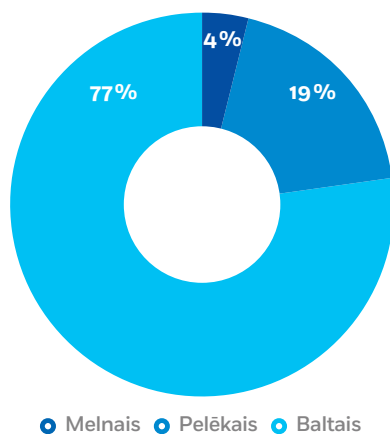
Avots: *Thetis* (Eiropas Jūras drošības aģentūra)

Atsevišķo kuģu, ko 2023. gadā pārbaudīja OVK darbinieki Eiropas Savienībā, skaits pieauga par 4 % salīdzinājumā ar 2019. gadu. **Apmēram katrs otrais konstatētais trūkums bija saistīts ar drošību**, un visbiežāk tika ziņots par ugunsdrošības trūkumiem (neatkarīgi no kuģu veida).

2023. gadā 77 % no visiem kuģiem, kuri kuģo ar trešo valstu karogiem un ienāk ES ostās, bija iekļauti Parīzes saprašanās memoranda baltajā sarakstā, un 4 % bija reģistrēti karogiem ar būtiskām drošības problēmām, kas ir uzskaitītas Parīzes saprašanās memoranda melnajā sarakstā.

Tomēr 2023. gadā saskaņā ar Parīzes saprašanās memoranda klasifikāciju Panamas karogs tika pārcelts no baltā uz pelēko sarakstu (norādot uz dažām drošības problēmām). Panamā reģistrēto kuģu skaits bija otrais lielākais no ES ostās ienākušajiem – vairāk nekā 115 000 reišu 2019.–2023. gada periodā. Tas nozīmē, ka **pelēkajā sarakstā iekļauto kuģu īpatsvars pieauga no 5 % 2020. gadā līdz 19 % 2023. gadā**.

17. attēls: ES ostās ienākušo kuģu ar trešo valstu karogiem iedalījums: Parīzes saprašanās memoranda "baltais, pelēkais un melnais saraksts" (2023. gads).



Avots: Eiropas Jūras drošības aģentūra

No kuģiem ar trešo valstu karogiem, kas ienāca ES ostās, pirmās trīs vietas ieņēma Libērijas, Panamas un Antigvas un Barbudas karogi.

Bīstamie materiāli

Bīstamu un piesārņojošu preču (bīstamo materiālu) nepareiza deklarēšana rada ievērojamus riskus komandai, kravai un uzņemšanas ostām. 2023. gadā **14 % kuģu, kas pārvadāja bīstamos materiālus un ieradās ES ostās no trešo valstu ostām un termināļiem, bija ar pelēkajā un melnajā sarakstā iekļauto trešo valstu karogiem**.

Pozitīvāka ziņa ir tā, ka nedeklarēto bīstamo materiālu procentuālais daudzums kopš 2019. gada ir samazinājies par gandrīz 50 % ienācējiem no trešo valstu ostām. Eiropas kuģu satiksmes uzraudzības sistēmā SafeSeaNet trūkstošo bīstamo materiālu deklarāciju procentuālā daļa 2023. gadā bija apmēram 4 % no ES ostām izejošajiem kuģiem un apmēram 4 % kuģiem, kas ienāk no ostām ārpus ES.

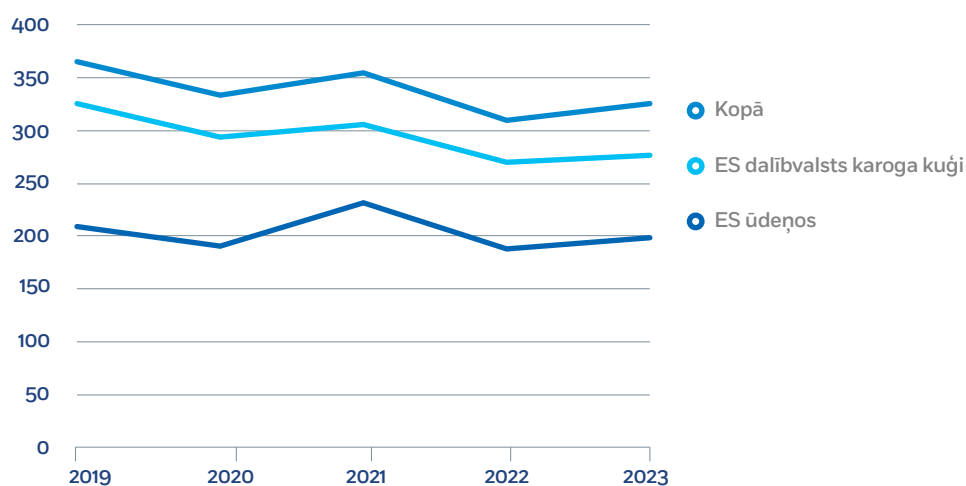
Piekrastes valsts



© Johner Bildbyra AB/ Getty Images

ES dalībvalstis kā piekrastes valstis pārrauga un regulē jūrniecības darbības savos ūdeņos, jo īpaši, lai novērstu nelaimes gadījumus un kaitējumu videi un atbalstītu jūras sakaru tīklu. No 2019. līdz 2023. gadam ES teritoriālajos ūdeņos ik gadu notika vidēji 1 631 negadījums, kā rezultātā tika ziņots par 1 018 meklēšanas un glābšanas operācijām šajā periodā.

18. attēls: To kuģu kopskaits ES ūdeņos, kuriem bija nepieciešama meklēšana un glābšana – negadījumi, kuros bija iesaistīts vismaz viens kuģis, kas kuģo ar ES dalībvalsts karogu (2019.–2023. gads).



Avots: EMCIP (Eiropas Jūras drošības aģentūra)

Visā pasaulē un arī ES meklēšanas un glābšanas pienākumi tiek pārvaldīti valstu līmenī un sekmēti ar sadarbības nolīgumiem dažādos ES reģionos. Laikā no 2019. līdz 2023. gadam 13 % meklēšanas un glābšanas pasākumu ES ūdeņos bija saistīti ar kuģiem, kas kuģo ar trešo valstu karogiem.

No 2019. līdz 2023. gadam 58 % no visām meklēšanas un glābšanas operācijām bija saistītas ar zvejas kuģiem, tātad, šo daļu sasaistot ar negadījumos iesaistīto zvejas kuģu skaitu, vismaz **36 % no visiem nelaimē nonākušajiem zvejas kuģiem šajā laikposmā bija nepieciešama meklēšana un glābšana.**

Meklēšanas un glābšanas jomā jauna problēma ir darbība attālās teritorijās, it īpaši saistībā ar pasažieru kuģiem, jo tie pārvadā lielu skaitu cilvēku. Meklēšanas un glābšanas operāciju risku palielina polāros reģionus (Arktiku un Antarktīdu) apmeklējošo kruīza kuģu skaita pieaugums. Jūras kopienai ir ļoti svarīgi sagatavoties šīm problēmām.

Jūrnieki un drošība



© Thomas M. Barwick INC / Getty Images

Kvalificēti jūrnieki ir būtisks faktors, gādājot par kuģu darbības drošību, un ir vitāli svarīgi jūrniecības nozares nākotnei Eiropas Savienībā. Tomēr **pieejamais darbaspēks jūrniecības nozarē, šķiet, aizvien samazinās.**

2023. gada beigās 172 308 kapteiņiem un virsniekiem bija derīgi kompetences sertifikāti, kurus izdevusi kāda ES dalībvalsts. Tas bija par 20 % mazāk nekā 2019. gadā, bet, ņemot vērā Apvienotās Karalistes izstāšanās no ES radīto ietekmi, samazinājums bija 7 %. Vienlaikus vēl 125 519 kapteiņiem un virsniekiem bija oriģinālie trešo valstu izsniegtie kompetences sertifikāti (par 4 % vairāk nekā 2019. gadā) ar ES dalībvalstu izsniegtiem apstiprinājumiem, kas apliecina to atzīšanu.

Kopumā 2023. gada beigās 297 827 kapteiņiem un virsniekiem bija nepieciešamie sertifikāti un apstiprinājumi darbam uz kuģiem ar ES dalībvalstu karogiem, **kas ir par 12 % mazāk nekā 2019. gadā.**

Tajā pašā gadā to jūrnieku vidējais vecums, kuri bija tiesīgi strādāt uz kuģiem ar ES dalībvalstu karogiem, bija 44 gadi ES dalībvalstīs sertificētajiem un 41 gads trešās valstīs sertificētajiem. Turklāt sieviešu īpatsvars jūrniecības profesijā joprojām ir ļoti zems – 2,78 % no visiem 2023. gadā pieejamajiem jūrniekiem, kuri ir sertificēti ES, un tikai 0,8 % no tiem, kuri ir sertificēti valstīs ārpus ES.

Jūrnieki – darba apstākļi un apmācība

Jūrnieku darba apstākļi joprojām ir sarežģīti. Nodarbinātības nosacījumu trūkumi, kas ietver **darba un atpūtas stundas, algas un apkalpes komplektēšanu saskaņā ar Konvencijas par darbu jūrniecībā 2. sadaļu**, ir konstatēti **vidēji vienā no katrām 13 Parīzes saprašanās memoranda ostas valsts pārbaudēm**. Laikā no 2019. līdz 2023. gadam **vienā no četrām ostas valsts pārbaudēm** Parīzes saprašanās memoranda ziņojumos tika konstatēti trūkumi

Konvencijas par darbu jūrniecībā jūrnieku veselības aprūpes, drošības aizsardzības un negadījumu novēršanas kategorijā (4. sadaļa). Vairāk nekā 60 % no pārskata periodā atklātajiem trūkumiem, kas bija saistīti ar Konvenciju par darbu jūrniecībā, tika konstatēti beramkravu vai parasto kravu pārvadāšanas kuģiem, bet apmēram 13 % – tankkuģiem.

Jūrnieku apmācība ir svarīga drošības procesa daļa. Komisija ar Eiropas Jūras drošības aģentūras (pārbaužu veicējas) palīdzību novērtē trešajās valstīs ieviestās izglītības sistēmas ES dalībvalstu vārdā un saskaņā ar Starptautisko konvenciju par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem.

Šajā nolūkā **51 trešajai valstij ir izsniegti ES dalībvalstu atzīti kompetences sertifikāti**, kas to jūrniekiem atļauj strādāt uz kuģiem, kuri kuģo ar ES dalībvalstu karogiem.

Drošība un ilgtspēja



Lai sasniegtu Eiropas Zaļajā kursā noteiktos emisiju mērķus, jūrniecības nozarē jāievieš alternatīvās degvielas un enerģijas tehnoloģijas, vienlaikus gādājot par kuģu drošību. Šie jaunie enerģijas avoti var būt saistīti ar ievērojamiem riskiem, tāpēc ir nepieciešami stingri drošības pasākumi un pēc būtības drošākas konstrukcijas.

No 2019. līdz 2023. gadam **sašķidrinātai dabasgāzei (LNG)** sagatavoto kuģu (izņemot LNG pārvadātājus) skaits visā pasaulē ir vairāk nekā trīskāršojies, un 34 % no tiem darbojas Eiropā. Uz sašķidrināto dabasgāzi pilnībā attiecas Starptautiskais drošības kodekss kuģiem, kuros par degvielu izmanto gāzes vai citu degvielu ar zemu uzliesmošanas temperatūru, kas nosaka starptautiska līmeņa drošības standartus degvielai ar zemu uzliesmošanas temperatūru un gāzveida degvielām.

Ūdeņradim – lai gan uz to attiecas iepriekš minētais kodekss – nav īpašu nosacījumu, kas attiektos uz tā augsto uzliesmošanas un eksplozijas risku. Paredzams, ka līdz 2026. gadam tiks izstrādāts neobligāto SJO vadlīniju projekts par kuģiem, kas darbināmi ar ūdeņradi. Starpperiodā Eiropas Jūras drošības aģentūra publicēja [pētījumu par ūdeņraža kā degvielas potenciālu kuģniecībā](#), kam sekoja [īpaša pētījumu sērija par tā drošības aspektiem](#).

Metanola izmantošana paplašinās un ir jau aplūkota SJO pagaidu pamatnostādnēs (MSC.1/Circ.1621), kas turpmākajos gados tiks uzlabotas, gūstot lielāku pieredzi ar metanola kā degvielas izmantošanu kuģniecībā. Lai vēl labāk palīdzētu politikas veidotājiem un nozarei, Eiropas Jūras drošības aģentūra ir publicējusi pētījumu par [sintētisko degvielu potenciālu kuģniecībā](#), iekļaujot e-metānu un e-metanolu, kā arī [norādes par iepildīšanu tvertnēs, ietverot metanolu no bioloģiskiem avotiem](#).

Amonjaks ir ieviešanas sākumposmā, pagaidām netiek izmantots komerciāli, un pastāv nopietnas bažas par tā toksiskumu. 2024. gadā SJO apstiprināja neobligātās pagaidu pamatnostādnes attiecībā uz amonjaku (MSC.1/Circ.1687), veicinot tā kā degvielas drošu izmantošanu. Vienlaikus, lai atbalstītu politikas veidotājus un nozari, Eiropas Jūras drošības aģentūra publicēja pētījumu, kurā analizēts [amonjaka kā degvielas potenciāls kuģniecībā](#), un [pētījumu sēriju, kurā pētīta un analizēta tā drošība](#).

Biodegvielas, piemēram, *DME, FAME, FT* dīzeļdegviela un *HVO*, nerada lielākas drošības problēmas nekā tradicionālās fosilās degvielas. Lai novērstu biodegvielas jūras tvertņu uzpildīšanas procedūru standartizācijas nepilnības, [Eiropas Jūras drošības aģentūra ir publicējusi vadlīniju dokumentu](#), kurā ir iekļauti kontrolsaraksti dažādiem tvertņu uzpildīšanas posmiem un konfigurācijām.

Sašķidrinātās naftas gāzes izmantošanu nosaka SJO 2023. gada pagaidu pamatnostādnes (MSC.1/Circ.1666).

Arī **degvielas elementi** rada drošības problēmas saistībā ar iespējamām noplūdēm, un ir ieviestas neobligātās pamatnostādnes (MSC.1/Circ.1647), kas turpmāk jāpārskata un jākonsolidē.

Netālos braucienos arvien biežāk tiek izmantoti **akumulatori**, taču pagaidām nav starptautisku drošības standartu. 2023. gadā Eiropas Jūras drošības aģentūra publicēja [pirmās neobligātās vadlīnijas valstu administrācijām un nozarei](#) ar mērķi vienoti īstenot būtiskās drošības prasības attiecībā uz akumulatoru enerģijas glabāšanas sistēmām kuģos. Vadlīnijās galvenā uzmanība ir pievērsta litija jonu akumulatoriem, jo šo akumulatoru tehnoloģiju visbiežāk izmanto jūrniecībā.

Turklāt **kuģu savienošana ar piekrastes elektroenerģiju** izraisa saskarnes riskus, kuriem ir nepieciešama rūpīga pārvaldība. Šī iemesla dēļ Eiropas Jūras drošības aģentūra ir publicējusi [vadlīnijas par piekrastes elektroenerģiju](#), lai valstu pārvaldes iestādēm palīdzētu plānot un attīstīt piekrastes elektroenerģijas iespējas.

Drošība un autonomija

Tā kā kuģniecības nozare turpina virzīties uz lielāku automatizāciju, riska novērtējumam ir izšķiroša nozīme jaunu jūras autonomo virsūdens kuģu (*MASS*) konstrukciju vispārējā drošības novērtējumā un apstiprināšanā, un tas būtu jāaplūko holistiski, ņemot vērā apdraudējumus, kas ir saistīti ar fizisko izkārtojumu, ekspluatāciju, riska mazināšanas pasākumu kontroli un uzturēšanu.

Regulējumu jomā ir panākts progress neobligātā SJO *MASS* kodeksa izstrādē. Vienlaikus, lai atbalstītu konsekventus drošības novērtējumus, Eiropas Jūras drošības aģentūra ir izstrādājusi pielāgotu, uz risku balstītu metodiku (iekļauta SJO *MASS* kodeksa projektā) un ar to saistītu izmēģinājuma programmatūras rīku (uz risku balstītu novērtēšanas rīku), lai palīdzētu jūras pārvaldēm un nozarei noteikt būtiskos drošības elementus agrīnos *MASS* projektos un piešķirt tiem prioritāti.

Saistībā ar automatizēto kuģu drošu ekspluatāciju turpinās diskusijas par to, kā tas ietekmēs jūrniekus un viņu apmācību. Lai atbalstītu šīs diskusijas, Eiropas Jūras drošības aģentūra ir sagatavojusi [ziņojumu par kompetenču noteikšanu *MASS* operācijām attālinātās vadības centros](#). Turpmāk šo kuģu un ar tiem saistīto attālinātās vadības centru izstrādē un ekspluatācijā izšķirošā nozīme būs cilvēku faktoram.

Secinājumi

Pēdējās desmitgadēs Eiropas Savienība ir izveidojusi spēcīgu un visaptverošu kuģošanas drošības sistēmu. Lai gan panākts ievērojams progress, joprojām ir daudz problēmu, kas skaidri parāda, ka šīs sistēmas uzturēšana un turpmāka nostiprināšana nav izvēles variants. Drīzāk ir svarīgi izvairīties no regresa uz standartiem neatbilstošas kuģošanas laikmetu, ko raksturo smagi negadījumi, kaitējums videi un cilvēku bojāeja. Būtiski ir tas, ka jūras transportam joprojām ir izšķiroša nozīme pasaules un ES ekonomikā, jo tirdzniecības apjoma un pasažieru plūsmas pieaugums apliecina drošāku un efektīvāku kuģu nepieciešamību.

ES saskaņotais tiesiskais regulējums nodrošina konsekventu īstenošanu un izpildi visās dalībvalstīs, papildinot starptautiskās konvencijas. Šī integrētā pieeja joprojām ir būtiska, lai garantētu augstus drošības standartus, pat ja globālā dinamika, piemēram, kuģubūves pārceļšanās uz Āziju, rada jaunas atkarības un apdraudējumus ES jūrniecības nozarei.

Kaut arī kopš 2019. gada reģistrēto negadījumu skaits ir samazinājies par 16 %, joprojām ir jārisina vairāki apdraudējumi. Joprojām bažas rada potenciālas ugunsnelaimes uz kravu-pasažieru un ātrgaitas kuģiem, jo īpaši tāpēc, ka daudzi pasažieru kuģi noveco. Bīstamo kravu nepareiza deklarēšana ir samazinājusies par 50 %, apliecinot progresu noteikumu izpildes un informētības jomā, tomēr nedaudziem kuģiem joprojām ir atbilstības trūkumi.

Ar darbaspēku saistītās problēmas būtiski apdraud kuģošanas drošības ilgtspēju. Kopš 2019. gada Eiropas Savienībā pieejamo kapteiņu un virsnieku skaits ir samazinājies par 12 %. Pastāv arī bažas par darbaspēka novecošanu un nozares spēju piesaistīt jaunas jūrnieku paaudzes. Neraugoties uz jūrnieku vidējā vecuma stabilitāti, kas apliecina to, ka jaunpienācēji aizstāj no šīs profesijas aizgājušos, nozares pievilcība joprojām ir zema, un to īpaši ietekmē darba apstākļi uz kuģiem. Darba inspekcijās regulāri tiek atklāti trūkumi apkalpes labklājības jomā, jo īpaši uz beramkravu un kravu kuģiem. Šīs problēmas parāda, ka ir steidzami nepieciešami pastāvīgi ieguldījumi apmācībā un darba apstākļu uzlabošanā.

Alternatīvu degvielu ieviešana ne tikai piedāvā emisiju samazināšanas iespējas, bet arī rada jaunus drošības riskus. Regulā par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu jūras transportā (regulā (ES) 2023/1805), kas stājas spēkā 2025. gadā, ir noteikti vērienīgi siltumnīcefekta gāzu samazināšanas mērķi, kuru sasniegšanai ir nepieciešama droša kuģu konstrukcija, stingri risku novērtējumi un jūrnieku pastāvīga apmācība. Eiropas Jūras drošības aģentūra jau ir veikusi ar to saistītus pasākumus, publicējot norādes par akumulatoru drošību un sniedzot ieguldījumu SJO standartu izstrādē.

Viena no ES galvenajām prioritātēm joprojām ir pasažieru kuģu drošība, jo īpaši iekšzemes pārvadājumos. Tomēr progresu kavē atjaunināto drošības standartu lēnā izstrāde un to nekonsekventa īstenošana dalībvalstīs. Uzmanība jāpievērš potenciāliem jaunajiem riskiem, piemēram, elektromobiļu ugunsgrēkiem uz iebraucamajiem prāmjiem.

Eiropas Jūras drošības aģentūras drošības ziņojuma otrajā izlaidumā ir aptverti Krievijas

agresijas kara pret Ukrainu pirmie divi gadi. Šajā laikā ir palielinājusies “ēnu flotes” klātbūtne Eiropas ūdeņos kā līdzeklis sankcionētas Krievijas naftas transportēšanai. Šie kuģi parasti neienāk ES ostās un nekuģo ar ES dalībvalstu karogiem, tāpēc tie netiek iekļauti parastajos ES pārbaužu režīmos un to drošības rādītāji ir nepārredzami. Turklāt šīs flotes sastāvs ir diezgan dinamisks, jo karogs bieži mainās. Risks, ko tā rada ES piekrastēm, ir grūti novērtējams, taču nenoteiktība ir risks pati par sevi. Nākamajā Eiropas Jūras drošības aģentūras drošības ziņojuma izdevumā var tikt apsvērta šīs attīstības ietekme no kuģošanas drošības viedokļa, ja būs pieejami uzticamāki dati.

Kopumā ES kuģošanas drošības jomā sākas straujas transformācijas periods. Tehnoloģiskajām inovācijām, vides aizsardzības mērķiem un mainīgajām darbības realitātēm ir nepieciešama tālredzīga, integrēta pieeja. Tomēr, ņemot vērā flotes profilu, vecie kuģi ilgu laiku pastāvēs paralēli jaunākām konstrukcijām. Eiropas Jūras drošības aģentūra arī turpmāk būs galvenā partnere šo problēmu risināšanā, gādājot par Eiropas jūru drošību, noturību un ilgtspējību arī nākamajās desmitgadēs.

PAR EIROPAS JŪRAS DROŠĪBAS AĢENTŪRU

Eiropas Jūras drošības aģentūras pamatuzdevums ir nodrošināt ES jūrniecības intereses attiecībā uz drošu, aizsargātu, videi nekaitīgu un konkurētspējīgu jūrniecības nozari un darboties kā uzticamam un vispāratzītam koordinatoram jūrniecības nozarē Eiropā un visā pasaulē. Mūsu birojs atrodas Lisabonā, un mēs strādājam ar kuģošanas drošības, aizsardzības, ilgtspējas, digitalizācijas, spēju veidošanas un citiem uzdevumiem, pilnībā atbalstot ES dalībvalstis un Eiropas Komisiju.

Sazinieties, lai iegūtu plašāku informāciju

Eiropas Jūras drošības aģentūra

Praça de Europa 4,
1249-206 Lisabona,
PORTUGĀLE

Tālr.: +351 211 209 200

Tīmekļa vietne: emsa.europa.eu

Informācijas pieprasījumi: emsa.europa.eu/contact

Sociālie plašsaziņas līdzekļi: emsa.europa.eu/newsroom/connect