



DATE ȘI CIFRE

RAPORTUL PRIVIND SIGURANȚA

MARITIMĂ EUROPEANĂ – 2025

AGENȚIA EUROPEANĂ PENTRU SIGURANȚĂ MARITIMĂ



European Maritime Safety Agency

Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă

Praça de Europa 4,
1249-206 Lisabona,
PORTUGALIA

Tel.: +351 211 209 200

Internet: emsa.europa.eu

Cereri de informații: emsa.europa.eu/contact

Aviz juridic:

Nici Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) și nici alte părți terțe care acționează în numele agenției nu răspund de modul în care ar putea fi utilizate informațiile din prezentul raport.

Declarație privind drepturile de autor:

Conținutul prezentului raport poate fi reprodus, adaptat și/sau distribuit, integral sau parțial, indiferent de mijloacele și/sau formatele utilizate, cu condiția ca EMSA să fie recunoscută ca sursă inițială a materialului. O astfel de recunoaștere trebuie inclusă în fiecare exemplar al materialului. Se pot cita pasaje din acest material fără permisiune prealabilă, cu condiția să se menționeze sursa. Permisunile menționate mai sus nu se aplică elementelor din prezentul raport în care drepturile de autor aparțin unui terț. În astfel de cazuri, permisiunea de reproducere trebuie obținută de la deținătorul drepturilor de autor.

Acest raport și toate materialele conexe sunt disponibile online la adresa emsa.europa.eu.

© Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă, 2025

Mai multe informații despre Uniunea Europeană sunt disponibile la adresa: https://european-union.europa.eu/index_ro.

Luxemburg: Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2025

ISSN: 2443-6224

ISBN: 978-92-95229-40-2

doi: 10.2808/9132825

Număr de catalog: TN-01-25-001-RO-N

Fotografia de pe copertă: Wojciech Wrzesień/Adobe Stock



Oficiul pentru Publicații
al Uniunii Europene

Introducere

Raportul privind siguranța maritimă europeană (European Maritime Safety Report – Emsafe), a doua ediție, complet revizuită și actualizată, se concentrează asupra problemelor actuale care afectează transportul maritim și siguranța în Uniunea Europeană (UE). În general, Emsafe își propune să contribuie la o mai bună înțelegere a oportunităților și provocărilor legate de siguranță cu care se confruntă sectorul maritim, prin culegerea unui set de date tehnice esențiale, din bazele de date proprii ale Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA) și din alte surse, referitoare la siguranța navelor și a exploatarii lor.

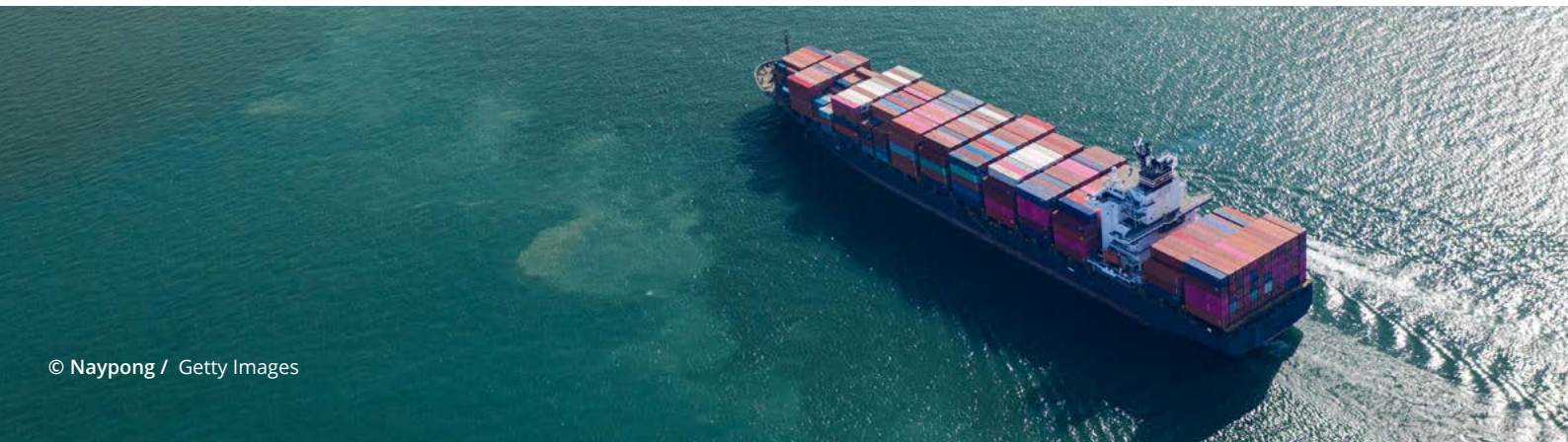
Emsafe utilizează date și informații din 2019 până în 2023, perioadă în care evenimentele globale au avut un impact substanțial asupra sectorului maritim. Pandemia de COVID-19, impactul retragerii Regatului Unit din UE și efectele în cascadă ale conflictelor internaționale, inclusiv invadarea Ucrainei și situația din Orientul Mijlociu, toate au influențat semnificativ fluxurile de trafic maritim.

În acest context, această a doua ediție a Emsafe analizează încercările sectorului maritim de a menține nivelurile de siguranță, adaptându-se în același timp la un peisaj de reglementare în continuă evoluție și abordând provocări suplimentare, cum ar fi învechirea flotei, digitalizarea, decarbonizarea și necesitatea de a păstra și de a atrage forță de muncă calificată.

În plus, de la publicarea primului raport în 2022, accidente maritime foarte mediatizate, cum ar fi incendiile de la bordul MV *Fremantle Highway* și *Felicity Ace*, au evidențiat noi riscuri pentru siguranță, pentru reducerea cărora industria ar trebui să depună eforturi.



Sectorul maritim din UE



© Naypong / Getty Images

Transportul maritim este esențial pentru economia globală, reprezentând peste 80 % din volumul comerțului mondial. În 2023, porturile din UE au gestionat peste 3 375 de milioane de tone de mărfuri, din care 39 % corespundeau transporturilor naționale și intra-UE.

În 2023, peste 880 000 de nave au făcut escală în porturile din UE, reprezentând o creștere de aproape 20 % în comparație cu nivelurile de dinainte de epidemie. Peste 50 % corespundeau traficului intern, navele de tip feribot Ro-Ro și navele de pasageri fiind tipurile de nave care fac cel mai frecvent escală în porturile UE. Aproximativ trei sferturi din totalul navelor care fac escală în porturile UE se află sub pavilionul unui stat membru, iar mai puțin de 25 % sunt înregistrate într-o țară din afara UE.

Pe parcursul anului 2023, **395 de milioane de pasageri s-au îmbarcat și au debarcat în porturile din UE**, cu 5,5 % mai puțini decât în 2019 (după o scădere de 45 % în 2020 din cauza restricțiilor de călătorie impuse de pandemia de COVID-19).

În perioada 2019-2023, **șantierele navale din UE au reprezentat 7,6 % din activitatea globală de construcții noi**, în funcție de numărul de nave construite. În comparație cu perioada 2016-2020, **ponderea globală a navelor construite în UE pe o perioadă echivalentă de cinci ani a scăzut cu 1,2 %**. În ciuda acestui declin, UE continuă să fie lider în construcția de nave de pasageri, nave de pescuit și nave de aprovizionare în larg. Țările de Jos, Polonia și Spania sunt statele membre care produc cel mai mare număr de nave din aceste categorii. Pe de altă parte, Finlanda, Italia și Germania se concentrează pe construirea de nave mai mari, cum ar fi navele de croazieră.

Figura 1: Numărul de nave nou construite pe tip de navă în UE și la nivel mondial și ponderea navelor construite în UE pe tip de navă (2019-2023) (*).

	În UE	La nivel mondial	%
Nave-cisternă	17	2 429	0,7%
Vrachiere	10	2 262	0,4%
Nave pentru mărfuri generale	69	1 076	6,4%
Nave portcontainer	1	994	0,1%
Nave Ro-Ro de transport de mărfuri	14	271	5,2%
Nave de pasageri	262	814	32,2%
Alte tipuri de nave de transport de mărfuri	0	68	0%
Nave de pescuit	277	1 610	17,2%
Alte nave de lucru	358	3 819	9,4%
Total	1 008	13 343	7,6%

Sursa: EMSA

(*) Nave comerciale cu numere de identificare OMI (Organizația Maritimă Internațională), autopropulsate, cu tonajul brut mai mare sau egal cu 100 de tone.

În schimb, **industria europeană a echipamentelor maritime este lider mondial**, cu o cotă de piață de 35 % pentru o gamă largă de produse.

Datele de pe [portalul MED](#), baza de date de referință pentru produsele certificate în UE în temeiul Directivei privind echipamentele maritime (Directiva 2014/90/UE), arată că 45 % din echipamentele maritime instalate pe navele aflate sub pavilionul statelor membre ale UE sunt fabricate de societăți cu sediul în UE.

Statul de pavilion



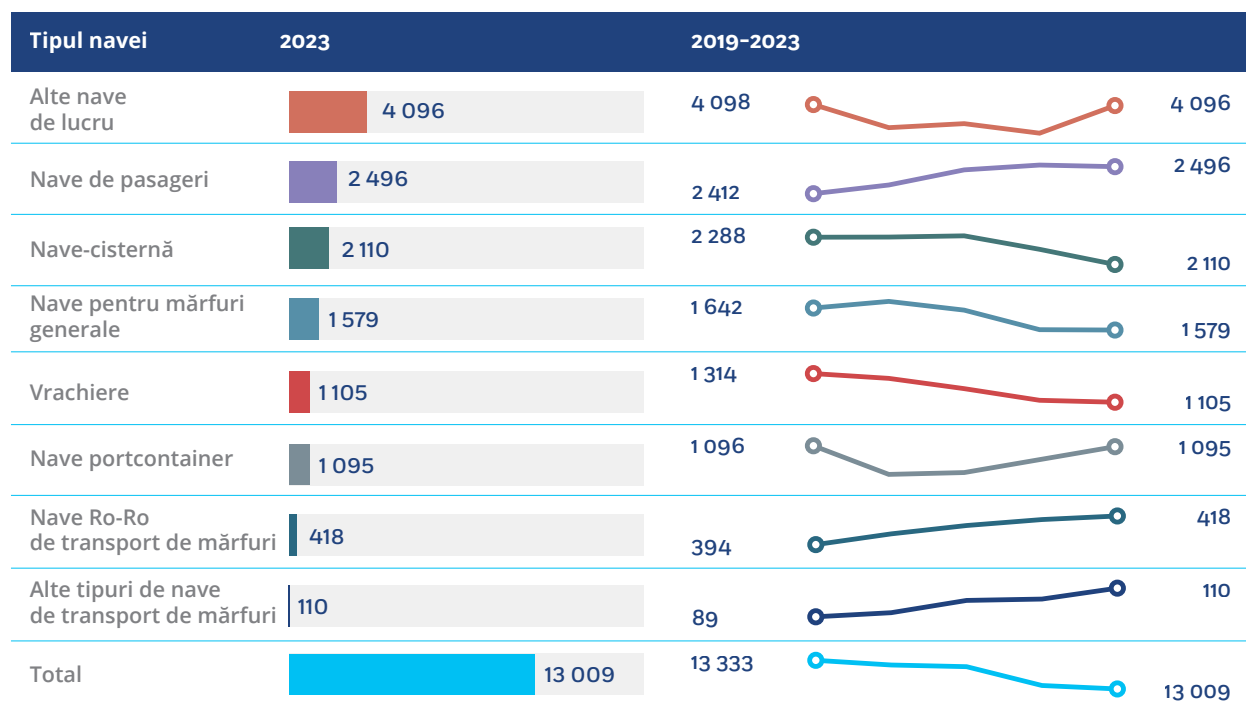
© artur carvalho / Getty Images

În calitatea lor de state de pavilion, statele membre ale UE joacă un rol fundamental în asigurarea siguranței maritime și a protecției mediului marin. Ele trebuie să se asigure că navele înregistrate pe teritoriul lor (care le arborează pavilionul) respectă toate reglementările internaționale, ale UE și naționale relevante, inclusiv reglementările privind construcția, exploatarea, gestionarea și reciclarea navelor.

Flota aflată sub pavilionul statelor membre ale UE

Spre deosebire de flota mondială, care a crescut cu 6 % între 2019 și 2023 pentru a răspunde unei cereri tot mai mari, flota aflată sub pavilionul statelor membre ale UE a scăzut cu 2 %.

Figura 2: Numărul de nave înregistrate sub pavilionul statelor membre ale UE.



Sursa: EMSA

În 2023, flota aflată sub pavilionul statelor membre ale UE reprezenta aproximativ 13 % din flota mondială după numărul de nave și aproximativ 16 % din tonajul brut (TB) global.

Deși tonajul global a crescut cu 13,8 % în perioada 2019-2023, tonajul statelor membre ale UE a scăzut cu 1 % în aceeași perioadă. Proportia tonajului statelor membre ale UE în raport cu echivalentul global a scăzut de la 18,7 % în 2016 la 17,8 % în 2020 și la 15,8 % în 2023.

Siguranța navelor de pasageri în UE

Numărul navelor de pasageri înregistrate în statele membre ale UE a crescut cu aproape 2 % în perioada 2019-2023, navele de tip feribot Ro-Ro și navele de pasageri de mare viteză aflate sub pavilionul statelor membre ale UE reprezentând peste **30 % din flota mondială a acestor tipuri de nave și peste 50 % în ceea ce privește TB**. În plus, numărul de nave de mare viteză aflate sub pavilionul statelor membre ale UE a crescut cu 17 % în aceeași perioadă.

În pofida creșterii numărului de nave de pasageri în UE, nu s-a înregistrat nicio scădere în ceea ce privește vechimea medie a acestora. **Începând din 2023, vechimea medie a navelor de pasageri aflate sub pavilionul statelor membre ale UE era de 29 de ani, în creștere de la 28 de ani în 2019.**

Figura 3: Vechimea medie (pe tip de navă) a navelor aflate sub pavilionul statelor membre ale UE în comparație cu flota mondială.

	Flota aflată sub pavilionul statelor membre ale UE	Flota mondială
Nave de pasageri	29	28
Alte nave de lucru	26	24
Nave pentru mărfuri generale	22	26
Nave Ro-Ro de transport de mărfuri	18	20
Alte tipuri de nave de transport de mărfuri	17	30
Nave-cisternă	14	18
Nave portcontainer	13	14
Vrachiere	12	13

Sursa: EMSA

Această tendință poate fi legată direct de **trecerea navelor existente de la pavilioane din afara UE la pavilioane ale statelor membre ale UE**.

Figura 4: Numărul de schimbări de pavilion pe tip de navă în raport cu pavilioanele statelor membre ale UE (2019-2023).

	De la un stat membru al UE la alt stat membru al UE	De la un stat care nu este membru al UE la un stat membru al UE	De la un stat membru al UE la un stat care nu este membru al UE	Balanță
Nave-cisternă	388	685	1108	-423
Vrachiere	125	404	769	-365
Nave pentru mărfuri generale	475	577	687	-110
Nave portcontainer	380	683	729	-46
Nave Ro-Ro de transport de mărfuri	51	57	71	-14
Nave de pasageri	254	97	118	-21
Alte tipuri de nave de transport de mărfuri	43	38	9	29
Alte nave de lucru	642	505	612	-107
Total	2 358	3 046	4 103	-1 057

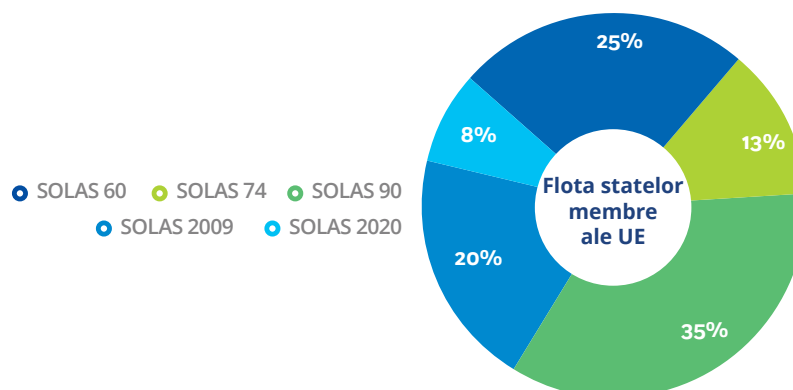
Sursa: EMSA

În perioada 2019-2023, au fost transferate de sub pavilionul unui stat membru al UE cu 35 % mai multe nave decât au fost transferate de sub pavilioane din afara UE. Majoritatea navelor care părăsesc pavilionul statelor membre ale UE erau vrachiere, petroliere și nave-cisternă pentru produse chimice și nave pentru mărfuri generale.

Vechimea medie a navelor de pasageri care se transferă sub pavilioanele statelor membre ale UE era de 18 ani (21 de ani în cazul navelor de tip feribot Ro-Ro). **Peste o treime dintre aceste nave aveau peste 25 de ani în momentul în care au trecut sub pavilionul statelor membre ale UE.**

Tendința de învechire a navelor de pasageri aflate sub pavilionul statelor membre ale UE reprezintă un motiv de îngrijorare. În general, standardele de siguranță nu se aplică retroactiv, ceea ce înseamnă că navele respectă standardele aplicabile la momentul construirii lor. **38 % din toate navele de pasageri aflate în exploatare** din flota aflată sub pavilionul statelor membre ale UE au fost construite într-o perioadă în care standardele de stabilitate de avarie aplicabile erau cele ale Convenției internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1960 și 1974.

Figura 5: Nave de pasageri aflate sub pavilionul statelor membre ale UE, supuse diferitelor cerințe SOLAS privind stabilitatea de avarie în funcție de data construcției (2023).

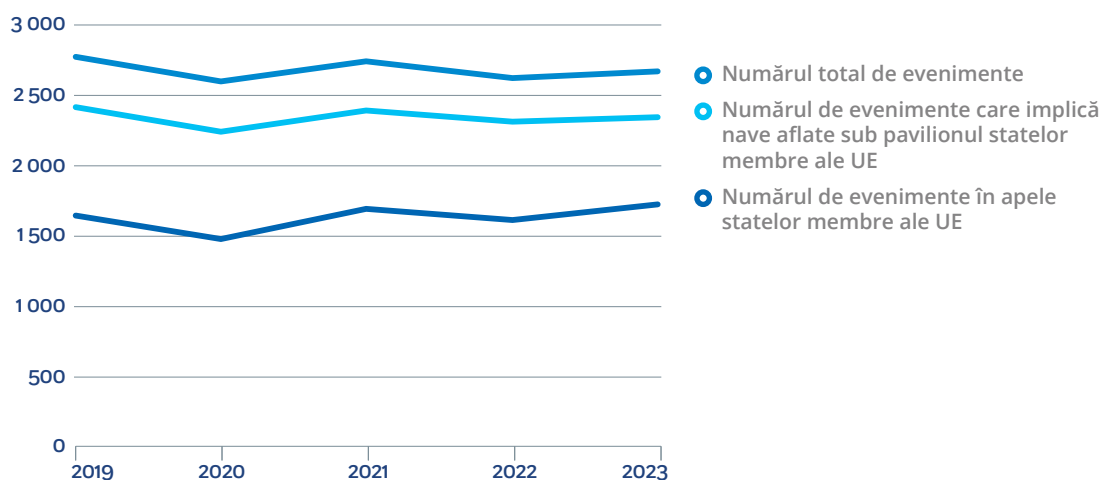


Sursa: EMSA

Accidente

Numărul de accidente înregistrate este un indicator fiabil al performanței în materie de siguranță a unei flote. În perioada 2019-2023, în fiecare an au avut loc în medie **2 344 de accidente în care a fost implicată cel puțin o navă aflată sub pavilionul statelor membre ale UE și care intră sub incidența legislației UE aplicabile**. Numărul de accidente raportate pe Platforma europeană de informare cu privire la accidentele maritime (*European Marine Casualty Information Platform – EMCIP*) (gestionată de EMSA) în perioada respectivă a scăzut cu 16 % față de perioada acoperită în prima ediție a Emsafe.

Figura 6: Numărul total de accidente raportate în baza de date EMCIP (2019-2023).

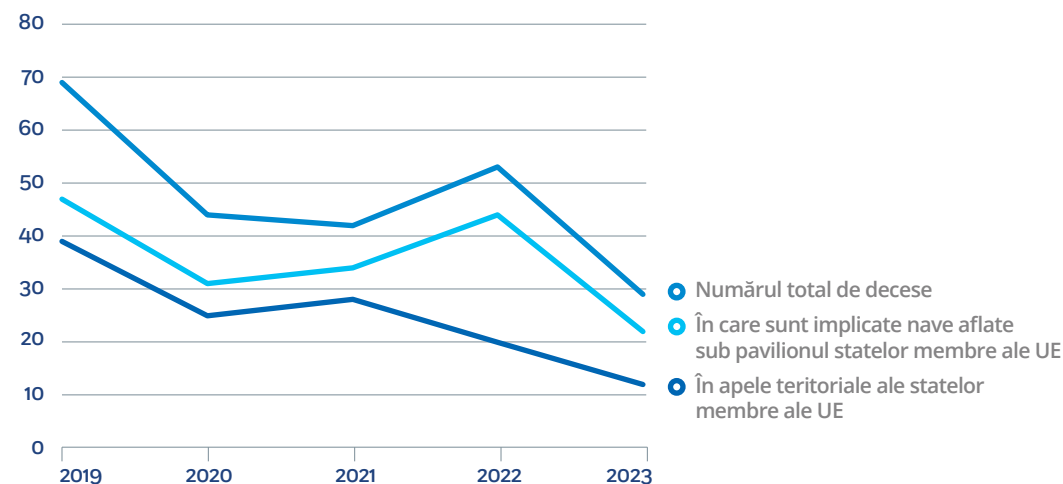


Sursa: EMCIP (EMSA)

Accidentele grave (nave avariate până la punctul în care nu mai pot naviga, răni grave, daune ne semnificative aduse mediului) au reprezentat 27,8 % din totalul accidentelor înregistrate în această perioadă, în timp ce accidentele foarte grave (decese, pierdere totală, daune grave aduse mediului) au reprezentat 2,2 % din total.

În 2023, 22 de persoane au murit și 741 au fost rănite în accidente în care au fost implicate nave aflate sub pavilionul statelor membre ale UE. Cel mai mare număr de decese s-a înregistrat în accidente în care au fost implicate nave de transport de mărfuri, care reprezintă aproximativ 49 % din flotă, urmate de nave de pescuit și nave de servicii.

Figura 7: Numărul total de decese raportate în baza de date EMCIP (2019-2023).



Sursa: EMCIP (EMSA)

Statul de pavilion: indicatori de siguranță

Numărul de deficiențe constatate în timpul controalelor sau inspecțiilor statului de pavilion pot servi, de asemenea, ca potențial indicator al performanței în materie de siguranță. În prezent nu există însă o bază de date centralizată a inspecțiilor statelor de pavilion; cel mai apropiat echivalent la nivelul UE este baza de date a regimului special pentru inspecții ale navelor de tip feribot Ro-Ro și de mare viteză, inclusă în baza de date THETIS-EU menținută de EMSA. Rezultatele acestor inspecții arată că **38 % din toate deficiențele constatate se referă la siguranța în caz de incendiu.**

Figura 8: Primele 15 deficiențe identificate în cadrul inspecțiilor navelor de tip feribot Ro-Ro și de mare viteză (2019-2023)

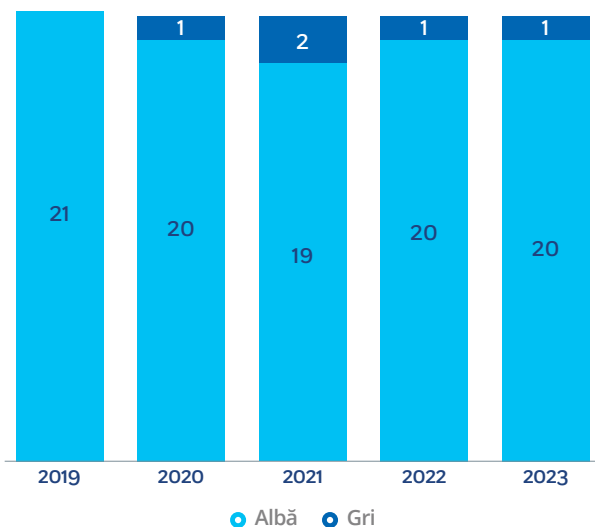
Uși/deschideri antifoc în compartimentări rezistente la foc	15%
Instalație fixă de stingere a incendiilor	12%
Dispozitive de închidere/uși etanșe la apă	10%
Curățenie în încăperea de mașini	9%
Iluminat de urgență, baterii și întrerupătoare	8%
Clapete antifoc	7%
Motor principal de propulsie	6%
Exerciții de abandonare a navei	5%
Sistem de difuzoare	5%
ISM	4%
Motor auxiliar	4%
Sistem de detectare și alarmă de incendiu	4%
Bărți de salvare	4%
Mijloace de evacuare	4%
Altele (siguranța în caz de incendiu)	3%

Sursa: Thetis (EMSA, 2023b)

La nivel internațional, constatările sistemului Organizației Maritime Internaționale (OMI) de audit al statelor membre furnizează date agregate utile. **42 % dintre aceste constatări sunt legate de obligațiile statelor de pavilion**, cea mai mare parte (33 %) fiind legate de punerea în aplicare, urmate de asigurarea respectării legii (17 %). Acest clasament a rămas constant de-a lungul anilor, în ciuda numărului mai mare de audituri care au avut loc între 2016 și 2022 la nivel internațional.

Rezultatele inspecțiilor efectuate în cadrul controlului statului portului (CSP) reprezintă, de asemenea, un indicator al performanței în materie de siguranță a navelor aflate sub pavilionul statelor membre ale UE și care operează la nivel internațional. În 2023, **toate pavilioanele statelor membre ale UE aflate sub regimul Memorandumului de înțelegere de la Paris au fost incluse pe lista albă, cu excepția unuia**, care se afla pe lista gri.

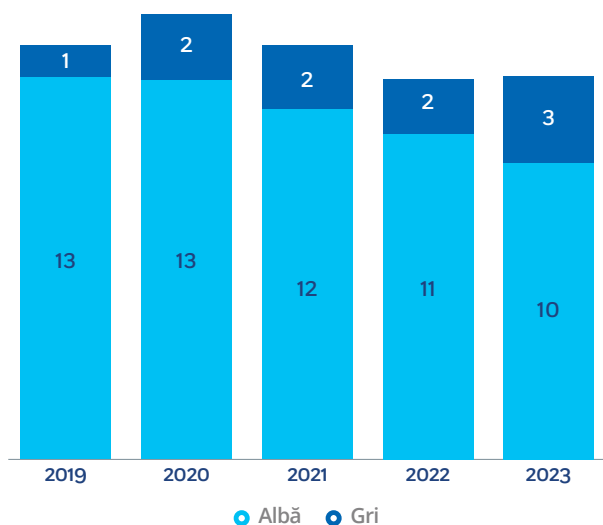
Figura 9: Performanța pavilionului statelor membre ale UE în conformitate cu sistemul de liste albă, gri și neagră al Memorandumului de înțelegere de la Paris.



Sursa: Memorandumului de înțelegere de la Paris (Paris MoU)

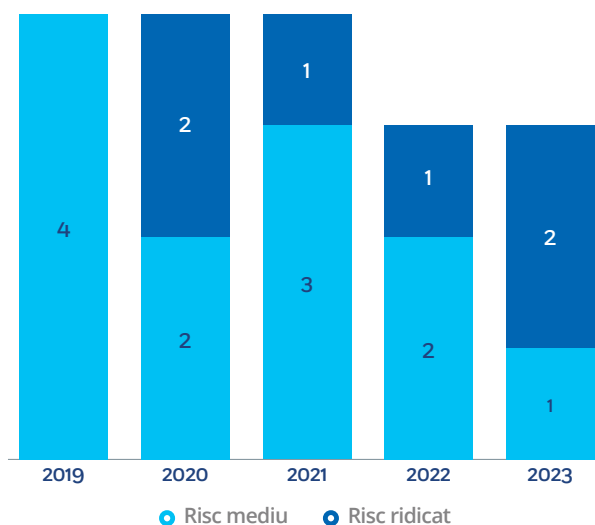
Dincolo de Memorandumul de înțelegere de la Paris, această a doua ediție a Emsafe analizează performanțele în materie de siguranță ale navelor aflate sub pavilionul statelor membre ale UE în regimurile CSP ale Memorandumului de înțelegere de la Tokyo și ale Gărzii de coastă a Statelor Unite (USCG). Trei au fost incluse pe lista gri a Memorandumului de înțelegere de la Tokyo, în timp ce **două pavilioane ale statelor membre ale UE au fost considerate de către USCG ca prezentând risc ridicat în 2023**. Acești indicatori de performanță se referă la navele care arborează pavilionul unui stat membru al UE, dar care fac comerț în diferite regiuni din întreaga lume, din afara UE.

Figura 10: Performanța pavilionului UE, Memorandumul de înțelegere de la Tokyo.



Sursa: Memorandumul de înțelegere de la Tokyo (Tokyo MoU)

Figura 11: Performanța pavilionului UE, USCG



Sursa: Gărzii de coastă a Statelor Unite (USCG)

Organizații recunoscute

Statele de pavilion continuă să delege sarcini organizațiilor recunoscute, atât pentru efectuarea de controale statutare, cât și pentru eliberarea certificatelor. **În 2024, două treimi din toate statele membre ale UE au delegat, integral sau parțial, eliberarea certificatelor de siguranță a navelor de pasageri unei organizații recunoscute: o creștere de 10 % față de 2020.** O tendință similară a fost constatată în ceea ce privește delegarea certificării conform Codului internațional de management al siguranței.

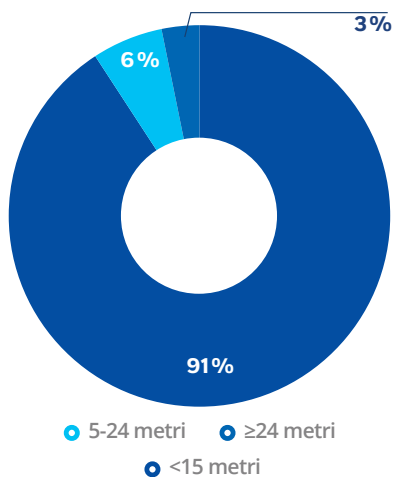
La nivel mondial, există 110 organizații recunoscute de cel puțin un pavilion (o creștere de 15 % față de 2020), dar numai 11 sunt recunoscute de Comisia Europeană. UE și-a retras recunoașterea Registrului naval rus în octombrie 2022.

Nave de pescuit

În prezent, aproape 70 000 de nave de pescuit arborează pavilionul statelor membre ale UE – o scădere de 6 % față de 2020. Totodată, flota aflată sub pavilionul statelor membre ale UE se învechește, **70 % din nave fiind în prezent mai vechi de 25 de ani**, doar 2 % din întreaga flotă fiind construită în perioada 2019-2023.

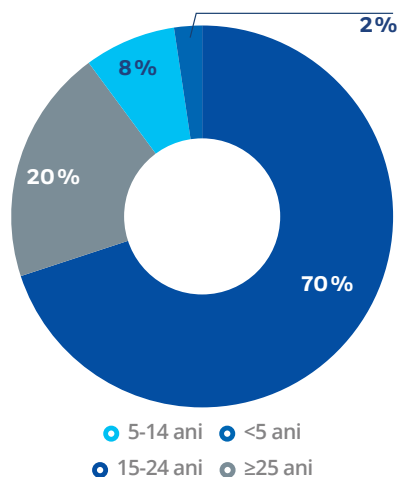
În plus, doar 3 % din toate navele de pescuit înregistrate într-un stat membru al UE au o lungime de 24 de metri sau mai mult, iar 6 % au o lungime cuprinsă între 15 și 24 de metri. Restul de 91 % au o lungime mai mică de 15 metri.

Figura 12: Distribuția flotei de pescuit aflate sub pavilionul statelor membre ale UE în funcție de lungime.



Sursa: DG MARE

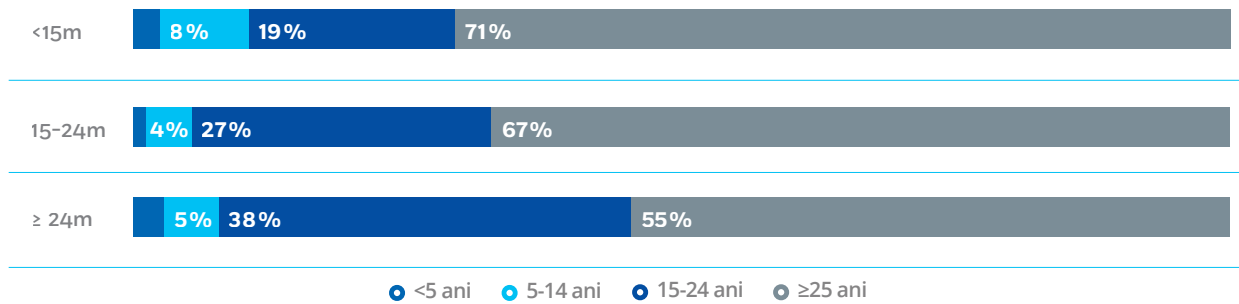
Figura 13: Distribuția flotei de pescuit aflate sub pavilionul statelor membre ale UE în funcție de vechime.



Sursa: DG MARE

Navele de pescuit cu o lungime mai mică de 24 de metri și o vechime mai mare de 25 de ani reprezintă în prezent cea mai mare parte a flotei totale (68 %). Această tendință de învechire este acum comună pentru toate categoriile de lungime a navelor de pescuit, chiar și pentru partea din flotă cu o lungime de peste 24 de metri, din care peste 50 % sunt nave mai vechi.

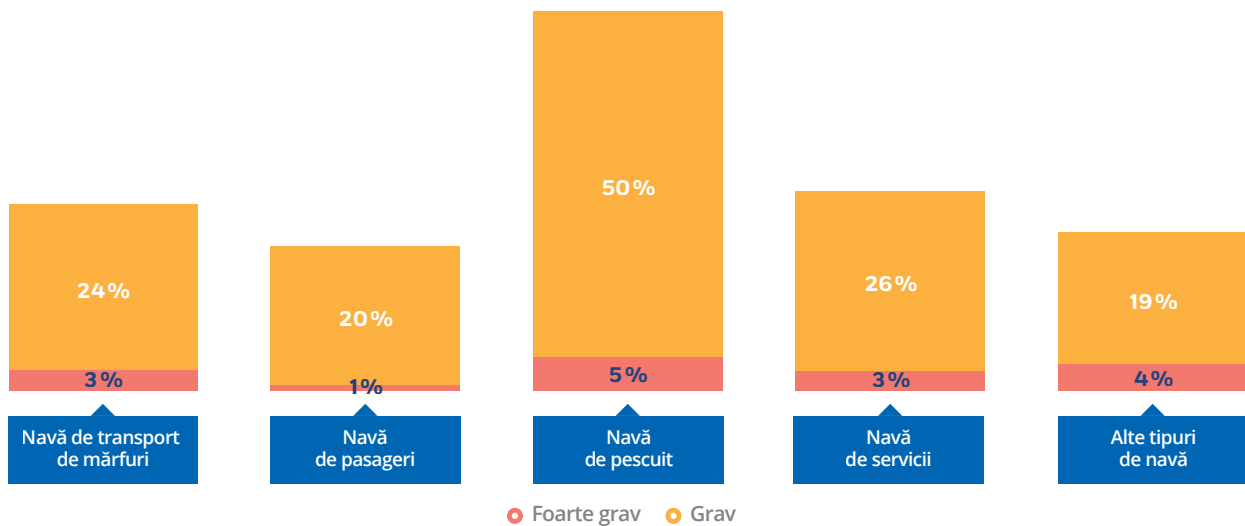
Figura 14: Distribuția în funcție de vechime a navelor de pescuit aflate sub pavilionul statelor membre ale UE în funcție de lungime (2023).



Sursa: DG MARE

Navele de pescuit sunt deosebit de vulnerabile la accidente, ceea ce înseamnă că li se acordă prioritate pentru măsuri de siguranță sporite. Aceste nave reprezintă 17 % din numărul total de accidente înregistrate în fiecare an în temeiul legislației UE aplicabile și **60 % din numărul total de nave pierdute.** În 2023, 55 % dintre aceste accidente au avut consecințe grave sau foarte grave.

Figura 15: Rata evenimentelor grave și foarte grave în funcție de tipul de navă.



Sursa: EMCIP (EMSA)

Standardele actuale de siguranță pentru navele de pescuit sunt mai puțin stricte decât cele pentru navigația comercială. Nu a intrat încă în vigoare Acordul de la Cape Town, convenția internațională menită să pună în aplicare standarde de siguranță pentru navele de pescuit. Până în prezent, doar nouă state membre ale UE, împreună cu Islanda și Norvegia, au ratificat acordul.

La nivelul UE, Comisia evaluează în prezent punerea în aplicare a Directivei 97/70/CE de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungimea de 24 de metri sau mai mare. În același timp, au fost luate măsuri suplimentare care se preconizează că vor oferi o nouă perspectivă asupra vulnerabilităților acestor nave. Domeniul de aplicare al Directivei privind investigarea accidentelor (Directiva 2009/18/CE) a fost extins pentru a include raportarea accidentelor în care sunt implicate nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri și care implică decese și pierderi de nave. În plus, revizuirea Directivei privind CSP (Directiva 2009/16/CE) adaugă la domeniul său de aplicare un nou regim voluntar pentru navele de pescuit.

Statul portului

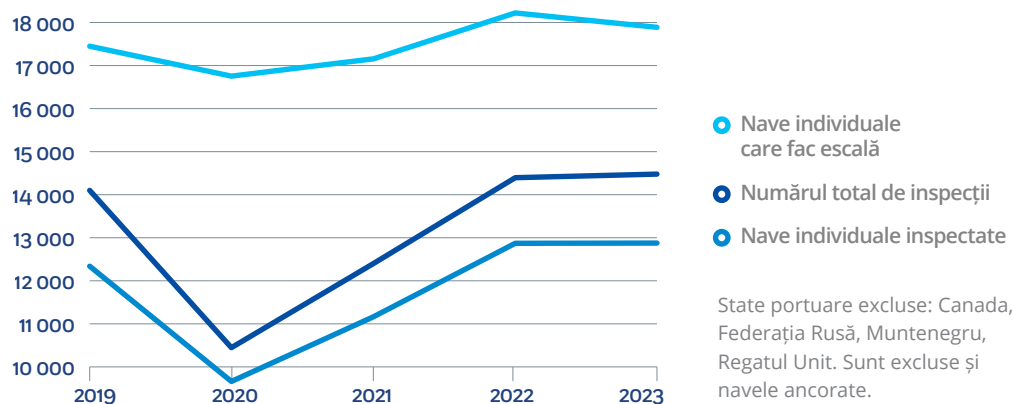


© Monty Rakusen's Studio / Getty Images

Având în vedere intensificarea traficului maritim și riscurile pentru siguranță pe care le prezintă navele care nu corespund standardelor, CSP este esențial pentru asigurarea conformității cu reglementările în materie de siguranță în apele UE. În calitate de state portuare, statele membre ale UE inspectează navele aflate sub pavilion străin care ajung în porturile lor pentru a verifica dacă respectă standardele de siguranță, de mediu și de muncă. Această acțiune servește drept a doua linie de apărare împotriva transportului maritim necorespunzător standardelor, completând responsabilitățile statelor de pavilion.

Numărul de inspecții CSP efectuate în fiecare an în UE în temeiul Memorandumului de înțelegere de la Paris rămâne peste 14 000, ca urmare a redresării după perioada COVID-19. Majoritatea statelor membre și-au reluat eforturile de inspecție, în unele cazuri depășind cifrele dinaintea pandemiei.

Figura 16: Numărul de nave individuale inspectate și numărul total de inspecții CSP efectuate de statele membre ale UE (2019-2023).



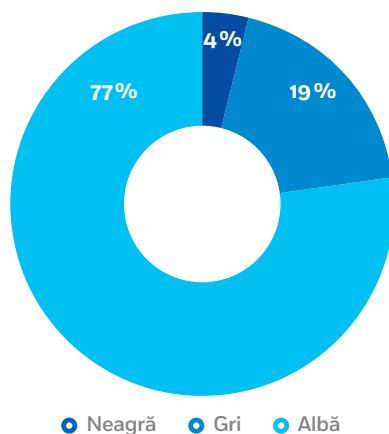
Sursa: Thetis (EMSA)

Numărul de nave individuale inspectate în 2023 de inspectorii CSP din UE a crescut cu 4 % față de 2019. **Aproximativ una din două nereguli constatate era legată de siguranță**, neregulile legate de prevenirea incendiilor fiind raportate cel mai frecvent, indiferent de tipul navei.

În 2023, 77 % din toate navele aflate sub pavilionul unui stat din afara UE și care fac escală în porturi din UE figurau pe lista albă a Memorandumului de înțelegere de la Paris, în timp ce 4 % erau înregistrate sub pavilioane cu probleme semnificative de siguranță, incluse pe lista neagră a Memorandumului de înțelegere de la Paris.

Cu toate acestea, în 2023, pavilionul panamez a trecut de pe lista albă pe lista gri (ceea ce indică unele probleme de siguranță) în cadrul clasificării conform Memorandumului de înțelegere de la Paris. Navele înregistrate în Panama au reprezentat al doilea cel mai mare număr de escale în porturi din UE – peste 115 000 în perioada 2019-2023. Aceasta înseamnă că **ponderea navelor aflate pe lista gri a crescut de la 5 % în 2020 la 19 % în 2023**.

Figura 17: Distribuția navelor aflate sub pavilionul unui stat din afara UE și care fac escală în porturi din UE: Memorandumul de înțelegere de la Paris – Lista albă, lista gri și lista neagră (2023).



Sursa: EMSA

Primele trei pavilioane din afara UE pentru navele care au ajuns în porturi din UE au fost cele din Liberia, Panama și Antigua și Barbuda, dar, în 2023, pavilionul Panama a trecut de pe lista albă a Memorandumului de înțelegere de la Paris pe lista gri, pe baza performanței sale în materie de siguranță.

Materiale periculoase

Declararea necorespunzătoare a mărfurilor periculoase și poluante cauzează riscuri semnificative atât pentru echipaj, cât și pentru marfa transportată și pentru porturile de destinație. În 2023, **14 % dintre navele care transportau materiale periculoase și soseau în porturile UE din porturi și terminale din afara UE se aflau sub pavilionul unor țări din afara UE incluse pe lista gri și pe cea neagră**.

Un aspect pozitiv este că procentul de materiale periculoase nedeclarate a scăzut cu aproape 50 % din 2019 pentru sosirile din porturile din afara UE. În 2023, procentul de declarații lipsă privind materialele periculoase din cadrul sistemului european de monitorizare privind traficul navelor maritime, SafeSeaNet, a fost de aproximativ 4 % în cazul navelor care au plecat din porturi UE și, în mod similar, de aproximativ 4 % în cazul navelor care au sosit din porturi ale unor țări terțe.

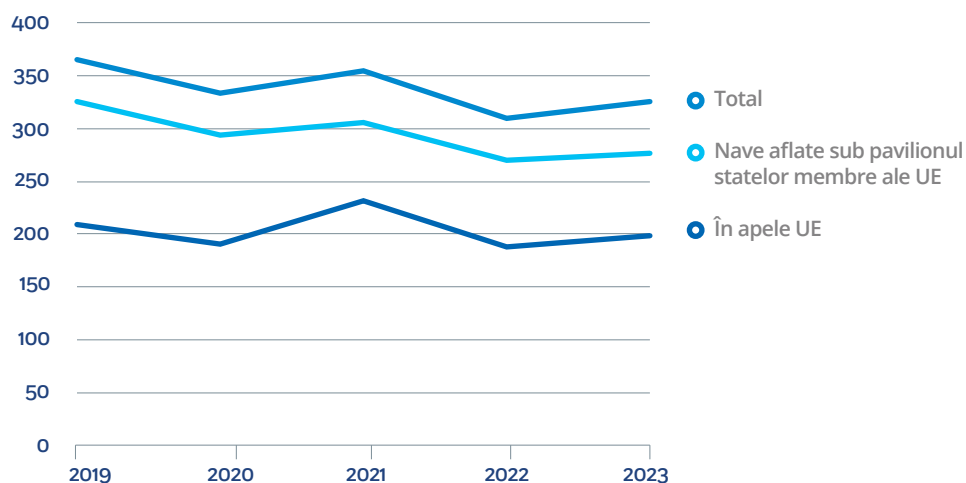
Statul costier



© Johner Bildbyra AB/ Getty Images

În calitatea lor de state costiere, statele membre ale UE supraveghează și reglementează activitățile maritime în apele lor, în special pentru a preveni accidentele și daunele aduse mediului și pentru a sprijini rețeaua de comunicații maritime. În perioada 2019-2023 au avut loc în medie 1 631 de accidente pe an în apele teritoriale ale UE, ceea ce a dus la raportarea a 1 018 operațiuni de căutare și salvare în perioada respectivă.

Figura 18: Numărul total de nave care au necesitat o intervenție de căutare și salvare în apele UE – accidente care implică cel puțin o navă aflată sub pavilionul unui stat membru al UE (2019-2023).



Sursa: EMCIP (EMSA)

La nivel mondial și în cadrul UE, responsabilitățile de căutare și salvare sunt gestionate la nivel național și facilitate prin acorduri de cooperare între diferite regiuni ale UE. În perioada 2019-2023, 13 % din intervențiile de căutare și salvare în apele UE au implicat nave aflate sub pavilionul unor țări terțe.

Din 2019 până în 2023, navele de pescuit au reprezentat 58 % din totalul operațiunilor de căutare și salvare, ceea ce înseamnă, atunci când această cotă este corelată cu numărul de nave de pescuit implicate în accidente, că cel puțin **36 % din numărul total de nave de pescuit aflate în pericol au necesitat intervenții de căutare și salvare în această perioadă.**

O problemă emergentă în operațiunile de căutare și salvare este provocarea reprezentată de operațiunile în zone îndepărtate, în special pentru navele de pasageri, din cauza numărului mare de persoane pe care le transportă. Numărul tot mai mare de nave de croazieră care vizitează regiunile polare (Arctica și Antarctica) sporește riscul de operațiuni de căutare și salvare. Pregătirea pentru aceste provocări este esențială pentru comunitatea maritimă.

Personalul navigant și siguranța



© Thomas M. Barwick INC / Getty Images

Navigatorii calificați sunt esențiali pentru siguranța operațiunilor navale și vitali pentru viitorul sectorului maritim în UE. Cu toate acestea, **forța de muncă disponibilă în domeniul maritim pare să fie din ce în ce mai redusă.**

Până la sfârșitul anului 2023, 172 308 comandanți și ofițeri dețineau brevete de capacitate valabile eliberate de un stat membru al UE, ceea ce reprezintă o reducere cu 20 % față de 2019, sau o reducere de 7 % dacă se ia în considerare efectul retragerii Regatului Unit din UE. În același timp, alți 125 519 comandanți și ofițeri dețineau brevete de capacitate eliberate inițial de țări terțe – o creștere cu 4 % față de 2019 – cu atestate de recunoaștere a acestora emise de state membre ale UE.

În total, până la sfârșitul anului 2023, 297 827 de comandanți și ofițeri dețineau brevetele și atestatele necesare pentru a efectua serviciul la bordul navelor aflate sub pavilionul statelor membre ale UE, ceea ce reprezintă o **scădere de 12 % în comparație cu 2019.**

În același an, vârsta medie a navigatorilor eligibili pentru a lucra la bordul navelor aflate sub pavilionul statelor membre ale UE a fost de 44 de ani pentru cei autorizați în statele membre ale UE și de 41 de ani pentru cei autorizați în țări terțe. În plus, ponderea femeilor în profesia de navigator continuă să fie foarte scăzută, reprezentând 2,78 % din totalul navigatorilor disponibili autorizați în UE în 2023 și doar 0,8 % din cei certificați în țări terțe.

Personalul navigant: condiții de muncă și formare

Condițiile de muncă ale navigatorilor rămân dificile. **În medie, una din 13 inspecții efectuate în cadrul CSP conform Memorandumului de înțelegere de la Paris** identifică nereguli în ceea ce privește condițiile de angajare, inclusiv **orele de lucru și de odihnă, salariile și nivelul de dotare cu personal, în conformitate cu Convenția privind munca din domeniul maritim (MLC), titlul 2**. În perioada 2019-2023, **una din patru inspecții** efectuate în cadrul CSP a constatat nereguli în cadrul categoriei MLC care se referă la îngrijirile medicale, protecția siguranței și prevenirea accidentelor personalului navigant (titlul 4) în rapoartele conforme Memorandumului de înțelegere de la Paris. Peste 60 % din neregulile legate de MLC descoperite în perioada de referință au fost constatate la bordul vrachierelor sau al navelor pentru mărfuri generale, iar aproximativ 13 % la bordul navelor-cisternă.

Instruirea navigatorilor constituie o componentă importantă a procesului legat de siguranță. Primind asistență din partea EMSA (care efectuează inspecții), Comisia evaluează sistemele de formare puse în aplicare în țări terțe, în numele statelor membre ale UE și în conformitate cu Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/ atestare și efectuare a serviciului de cart.

În acest scop, **brevetele de capacitate emise de 51 de țări terțe au fost recunoscute de statele membre ale UE**, ceea ce le permite navigatorilor lor să lucreze la bordul navelor aflate sub pavilionul statelor membre ale UE.

Siguranță și durabilitate



© SHansche/Getty Images

Pentru a îndeplini obiectivele de reducere a emisiilor stabilite de Pactul verde european, sectorul maritim trebuie să adopte combustibili alternativi și tehnologii energetice alternative, asigurând în același timp siguranța navelor. Aceste noi surse de energie pot prezenta riscuri semnificative, necesitând măsuri solide de siguranță și construcție inerent mai sigură.

În perioada 2019-2023, numărul de nave pregătite pentru transportul de **gaze naturale lichefiate (GNL)** (cu excepția transportatorilor de GNL) a crescut de peste trei ori la nivel mondial, 34 % din acestea operând în Europa. GNL este acoperit integral de Codul internațional privind siguranța navelor care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut, care stabilește standarde de siguranță la nivel internațional pentru combustibilii gazoși și cu punct de aprindere scăzut.

Hidrogenul, deși intră sub incidența codului de mai sus, nu este vizat de dispoziții specifice care să adreseze gradul ridicat de inflamabilitate și riscul de explozie al acestuia. Proiectele de orientări OMI neobligatorii pentru navele alimentate cu hidrogen sunt așteptate până în 2026. Între timp, EMSA a publicat [un studiu privind potențialul hidrogenului drept combustibil în transportul maritim](#), urmat de [o serie de studii dedicate aspectelor legate de siguranța acestuia](#).

Utilizarea **metanolului** este în creștere și este deja abordată în orientările intermediare ale OMI (MSC.1/Circ.1621), care vor fi consolidate în anii următori, pe măsură ce se acumulează mai multă experiență în ceea ce privește utilizarea acestuia drept combustibil în transportul maritim. Pentru a sprijini în continuare factorii de decizie și sectorul de activitate, EMSA a publicat un studiu privind [potențialul combustibililor sintetici în transportul maritim](#), cum ar fi e-metanul și e-metanolul, și [îndrumări privind buncherajul care includ metanolul din surse biologice](#).

Amoniacul se află într-un stadiu incipient de adoptare, neavând în prezent nicio utilizare comercială și existând preocupări serioase privind toxicitatea. În 2024, OMI a aprobat orientări intermediare neobligatorii pentru amoniac (MSC.1/Circ.1687), promovând utilizarea

acestui drept combustibil în condiții de siguranță. În paralel, pentru a sprijini factorii de decizie și sectorul de activitate, EMSA a publicat un studiu care analizează [potențialul amoniacului drept combustibil în transportul maritim](#) și [o serie de studii care investighează și analizează siguranța acestuia](#).

Biocombustibili precum DME, FAME, FT diesel și HVO nu ridică probleme majore de siguranță în raport cu combustibilii fosili tradiționali. Pentru a remedia o lacună în standardizarea procedurilor de buncheraj marin al biocombustibililor, [EMSA a publicat un ghid](#) care include liste de verificare pentru diferite etape și configurații ale buncherajului.

Utilizarea **gazului petrolier lichefiat** este ghidată de orientările intermediare ale OMI din 2023 (MSC.1/Circ.1666).

Pilele de combustie ridică, de asemenea, probleme de siguranță din cauza potențialelor scurgeri, acestea fiind vizate de orientări neobligatorii în vigoare (MSC.1/Circ.1647) care urmează să fie revizuite și consolidate în viitor.

Bateriile sunt utilizate tot mai mult în călătoriile pe distanțe scurte, dar încă nu există standarde internaționale de siguranță. În 2023, EMSA a emis [primele orientări neobligatorii pentru administrațiile naționale și industrie](#) care vizează punerea în aplicare uniformă a cerințelor esențiale de siguranță pentru sistemele de stocare a energiei în baterii de la bordul navelor. Orientările vizează bateriile cu litiu, care reprezintă tehnologia bateriilor cel mai frecvent utilizată în aplicațiile maritime.

În plus, **conectarea navelor la rețeaua electrică terestră** introduce riscuri de interfață, care necesită o gestionare atentă. Prin urmare, EMSA a publicat [ghidul privind energia electrică furnizată din rețeaua terestră](#) pentru a ajuta administrațiile naționale în planificarea și dezvoltarea opțiunilor de energie electrică furnizată din rețeaua terestră.

Siguranță și autonomie

Pe măsură ce sectorul transportului maritim continuă să se orienteze către o automatizare sporită, evaluarea riscurilor este esențială pentru evaluarea și verificarea generală a siguranței noilor proiecte de nave maritime autonome de suprafață (*maritime autonomous surface ships* – MASS) și ar trebui analizată holistic, luând în considerare pericolele asociate cu configurația, exploatarea, controlul măsurilor de reducere a riscurilor și întreținerea.

În ceea ce privește aspectele normative, s-au înregistrat progrese în elaborarea Codului MASS neobligatoriu al OMI. În același timp, pentru a sprijini evaluări coerente ale siguranței, EMSA a elaborat o metodologie adaptată bazată pe riscuri (inclusă în proiectul de Cod MASS al OMI) și un instrument-pilot software asociat (instrumentul de evaluare bazată pe riscuri) pentru a ajuta administrațiile maritime și sectorul de activitate să identifice și să prioritizeze elementele critice pentru siguranță în noile proiecte MASS.

În ceea ce privește exploatarea în condiții de siguranță a navelor automatizate, sunt în curs discuții despre implicațiile pe care acest lucru le va avea pentru navigatori și formarea lor. Pentru a sprijini aceste discuții, EMSA a elaborat [un raport privind identificarea competențelor pentru operațiunile MASS în centrele de control de la distanță](#). În viitor, elementul uman va fi esențial în dezvoltarea și exploatarea acestor nave și a centrelor de control de la distanță aferente.

Concluzii

În ultimele decenii, Uniunea Europeană a construit un sistem de siguranță maritimă puternic și cuprinzător. Deși s-au realizat progrese semnificative, rămân numeroase provocări, ceea ce arată clar că menținerea – și consolidarea în continuare – a acestui sistem nu este opțională. Mai degrabă, este esențial să se evite o regresie la era transportului maritim necorespunzător standardelor, care a fost marcată de accidente grave, daune aduse mediului și pierderi de vieți omenești. În mod esențial, transportul maritim continuă să joace un rol important în economiile mondiale și ale UE, creșterea volumului de schimburi comerciale și a traficului de pasageri subliniind nevoia de a avea nave mai sigure și mai eficiente.

Cadrul legislativ armonizat al UE asigură aplicarea consecventă a legislației la nivelul statelor membre, venind în completarea convențiilor internaționale. Această abordare integrată rămâne esențială pentru garantarea unor standarde ridicate de siguranță, chiar dacă dinamica globală – cum ar fi mutarea construcțiilor navale în Asia – introduce noi dependențe și vulnerabilități pentru sectorul maritim al UE.

În pofida reducerii cu 16 % a accidentelor înregistrate din 2019, există în continuare mai multe pericole care trebuie abordate. Potențialele incidente de incendiu la bordul navelor de tip feribot Ro-Ro și de mare viteză continuă să prezinte motive de îngrijorare, în special având în vedere că multe nave de pasageri se învechesc. Declararea necorespunzătoare a mărfurilor periculoase a scăzut cu 50 %, reflectând progresele înregistrate în ceea ce privește aplicarea legii și conștientizarea, deși persistă lacune în materie de respectare a normelor în legătură cu un număr mic de nave.

Provocările legate de forța de muncă reprezintă o amenințare semnificativă la adresa durabilității siguranței maritime. Din 2019, s-a înregistrat o scădere cu 12 % a numărului de comandanți și ofițeri disponibili în UE. De asemenea, există preocupări legate de îmbătrânirea forței de muncă și de capacitatea sectorului de activitate de a atrage noi generații de navigatori. În ciuda vârstei medii stabile a navigatorilor, ceea ce sugerează că nou-veniții îi înlocuiesc pe cei care părăsesc cariera, atractivitatea sectorului rămâne scăzută și este afectată în special de condițiile de muncă de la bordul navelor. Inspecțiile muncii scot la lumină periodic nereguli în ceea ce privește starea de bine a echipajului, în special la bordul vrachierelor și navelor de transport de mărfuri. Aceste aspecte evidențiază nevoia urgentă de investiții continue în formare și în îmbunătățirea condițiilor de muncă.

Introducerea combustibililor alternativi oferă oportunități de reducere a emisiilor, dar introduce și noi riscuri pentru siguranță. Regulamentul FuelEU în domeniul maritim [Regulamentul (UE) 2023/1805], care a intrat în vigoare în 2025, stabilește obiective ambițioase de reducere a gazelor cu efect de seră, impunând proiectarea unor nave sigure, evaluări riguroase ale riscurilor și formarea continuă a navigatorilor. EMSA a luat deja măsuri în acest sens, publicând orientări privind siguranța bateriilor și contribuind la dezvoltarea standardelor OMI.

Siguranța navelor de pasageri, în special în operațiunile interne, rămâne o prioritate majoră pentru UE. Cu toate acestea, dezvoltarea lentă a standardelor de siguranță actualizate și punerea în aplicare inconsecventă a acestora de către statele membre s-ar putea dovedi un impediment în calea progreselor în această privință. Noi riscuri potențiale, cum ar fi incendiile legate de vehiculele electrice la bordul navelor Ro-Ro, merită atenție.

Această a doua ediție a Emsafe acoperă primii doi ani ai războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei. În acest timp, „flota fantomă” a devenit din ce în ce mai prezentă în apele europene ca mijloc de transport al petrolului rusesc sancționat. În general, aceste nave nu fac escală în porturile UE și nu arborează pavilionul statelor membre ale UE. Prin urmare, ele există în afara regimurilor obișnuite de inspecție ale UE și nu sunt transparente în ceea ce privește performanța lor în materie de siguranță. În plus, componența acestei flote este destul de dinamică, cu schimbări frecvente de pavilion. Riscul pe care îl reprezintă pentru coastele UE este dificil de evaluat, iar incertitudinea constituie în sine un risc. Următoarea ediție a Emsafe poate lua în considerare impactul acestei evoluții din perspectiva siguranței maritime, dacă devin disponibile date mai sigure.

Pe scurt, peisajul siguranței maritime din UE intră într-o perioadă de transformare rapidă. Inovarea tehnologică, obiectivele ambițioase legate de mediu și realitățile operaționale în continuă evoluție necesită o abordare integrată și orientată spre viitor. Cu toate acestea, având în vedere profilul flotei, navele vechi vor coexista pentru o perioadă lungă de timp cu modelele mai noi. EMSA va rămâne un partener-cheie în gestionarea acestor provocări, asigurându-se că mărilor Europei rămân sigure, reziliente și durabile în deceniile următoare.

DESPRE AGENȚIA EUROPEANĂ PENTRU SIGURANȚĂ MARITIMĂ

Misiunea EMSA este de a servi interesele maritime ale UE pentru un sector maritim sigur, securizat, ecologic și competitiv și de a acționa ca punct de referință fiabil și respectat în sectorul maritim din Europa și din întreaga lume. Cu sediul la Lisabona, ne ocupăm de siguranța, securitatea, durabilitatea, digitalizarea și consolidarea capacităților maritime, printre alte sarcini, cu sprijinul deplin al statelor membre ale UE și al Comisiei Europene.

Pentru mai multe informații, contactați

Agencia Europeană pentru Siguranță Maritimă

Praça de Europa 4,
1249-206 Lisabona,
PORTUGALIA

Tel.: +351 211 209 200

Internet: emsa.europa.eu

Cereri de informații: emsa.europa.eu/contact

Rețele sociale: emsa.europa.eu/newsroom/connect