



DEJSTVA IN ŠTEVILKE

EVROPSKO POROČILO O POMORSKI

VARNOSTI ZA LETO 2025

EVROPSKA AGENCIJA ZA POMORSKO VARNOST



European Maritime Safety Agency

Evropska agencija za pomorsko varnost

Praça de Europa 4,
1249-206 Lizbona,
PORTUGALSKA

Tel.: +351 211 209 200

Internet: emsa.europa.eu

Poizvedbe: emsa.europa.eu/contact

Pravno obvestilo:

Niti Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA) niti katera koli tretja oseba, ki deluje v njenem imenu, ni odgovorna za uporabo informacij iz tega poročila.

Obvestilo o avtorskih pravicah:

Vsebina tega poročila se lahko ne glede na uporabljena sredstva in/ali oblike v celoti ali delno reproducira, prilagaja in/ali distribuira z navedbo, da je prvotni vir gradiva agencija EMSA. Taka navedba mora biti vključena v vsak izvod gradiva. Sklicevanja na to gradivo so z navedbo vira dovoljena brez predhodnega dovoljenja. Zgoraj navedena dovoljenja ne veljajo za elemente tega poročila, katerih avtorske pravice so v lasti tretje osebe. V takih primerih je treba dovoljenje za reprodukcijo pridobiti od imetnika avtorskih pravic.

To poročilo in morebitno z njim povezano gradivo sta na voljo na emsa.europa.eu.

© Evropska agencija za pomorsko varnost, 2025

Več informacij o Evropski uniji je na voljo na european-union.europa.eu/index_sl.

Luxembourg: Urad za publikacije Evropske unije, 2025

ISSN: 2443-6224

ISBN: 978-92-95229-42-6

doi: 10.2808/2194895

Kataloška številka: TN-01-25-001-SL-N

Fotografija na naslovnici: Wojciech Wrzesień/Adobe Stock



Uvod

Druga izdaja evropskega poročila o pomorski varnosti, ki je v celoti revidirana in posodobljena, se osredotoča na aktualna vprašanja, ki vplivajo na pomorski promet in varnost v Evropski uniji (EU). V splošnem je cilj poročila z združevanjem ključnih tehničnih podatkov iz lastnih podatkovnih zbirk EMSA in zunanjih podatkovnih zbirk, ki se nanašajo na varnost ladij in njihovo delovanje, prispevati k boljšemu razumevanju izzivov in priložnosti, povezanih z varnostjo, s katerimi se srečuje pomorski sektor.

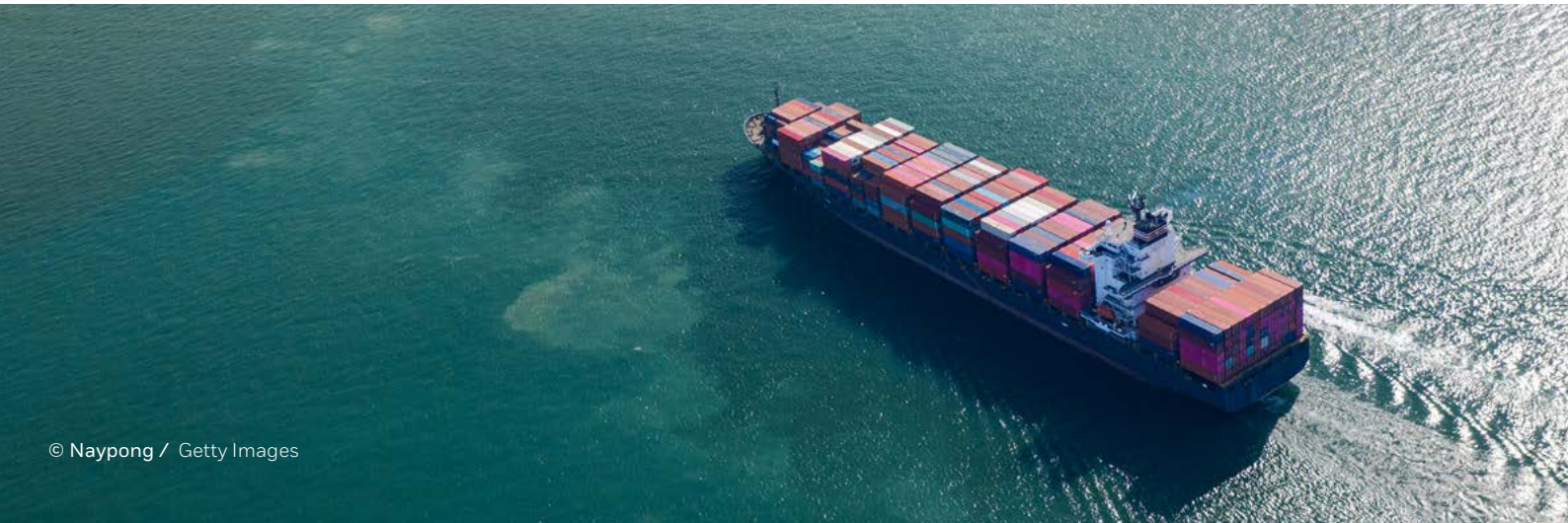
V njem so uporabljeni podatki in informacije od leta 2019 do leta 2023, pri čemer gre za obdobje, v katerem so svetovni dogodki pomembno vplivali na pomorski sektor. Pandemija covid-19, posledice izstopa Združenega kraljestva iz EU in verižni učinki mednarodnih konfliktov, vključno z invazijo na Ukrajino in razmerami na Bližnjem vzhodu, so vsi močno vplivali na pomorski promet.

Zato smo v te druge izdaje evropskega poročila o pomorski varnosti preučili prizadevanja pomorskega sektorja za ohranjanje ravni varnosti ter hkratno prilagajanje spreminjajočemu se regulativnemu okolju in obravnavanje dodatnih izzivov, kot so staranje ladjevja, digitalizacija, razogljičenje ter potreba po ohranitvi in privabljanju kvalificirane delovne sile.

Odkar je bilo leta 2022 objavljeno prvo poročilo, je prišlo do odmevnih pomorskih nesreč, vključno s požari na MV *Fremantle Highway* in *Felicity Ace*, kar kaže na varnostna tveganja, ki bi si jih morala industrija prizadevati ublažiti.



Pomorski sektor EU



© Naypong / Getty Images

Pomorski promet je bistvenega pomena za svetovno gospodarstvo, saj po obsegu zajema 80 % svetovne količinske trgovine. Leta 2023 je skozi pristanišča v EU šlo več kot 3 375 milijonov ton blaga, pri čemer je 39 % tega odpadlo na nacionalni promet in promet znotraj EU.

Leta 2023 je bilo v pristaniščih v EU več kot 880 000 pristankov ladij, kar pomeni skoraj 20-odstotno povečanje v primerjavi z obdobjem pred pandemijo. Več kot 50 % teh pristankov zajema notranji promet, pri čemer so v pristaniščih v EU najpogosteje pristale ro-ro ladje in potniške ladje. Približno tri četrtine vseh ladij, pristalih v pristaniščih v EU, je plulo pod zastavo države članice, manj kot 25 % pa jih je bilo registriranih v državi nečlanici EU.

Leta 2023 se je **v pristaniščih v EU vkrcalo in izkrcalo 395 milijonov potnikov**, kar je 5,5 % manj kot leta 2019 (po 45-odstotnem padcu leta 2020 zaradi omejitev potovanj, uvedenih med pandemijo covid-19).

Med letoma 2019 in 2023 je bilo v **ladjedelnih v EU zgrajenih 7,6 % vseh na novo zgrajenih plovnih objektov na svetovni ravni**. V primerjavi z obdobjem 2016–2020 **se je svetovni delež ladij, zgrajenih v EU, v enakem petletnem obdobju zmanjšal za 1,2 %**. Kljub temu upadu ima EU še naprej vodilno vlogo pri gradnji potniških ladij, ribiških plovil in priobalnih oskrbovalnih plovil. Nizozemska, Poljska in Španija proizvedejo največje število plovil v teh kategorijah, Finska, Italija in Nemčija pa se osredotočajo na gradnjo večjih plovil, kot so potniške ladje za križarjenje.

Slika 1: Število novozgrajenih ladij po vrstah ladij v EU in po svetu ter delež zgrajenih ladij v EU po vrstah ladij (v obdobju 2019–2023) (*).

	V EU	Po svetu	%
Tankerji	17	2 429	0,7%
Ladje za prevoz razsutega tovora	10	2 262	0,4%
Ladje za prevoz kosovneg tovora	69	1 076	6,4%
Kontejnerske ladje	1	994	0,1%
Tovorne ladje ro-ro	14	271	5,2%
Potniške ladje	262	814	32,2%
Druge tovarne ladje	0	68	0%
Ribiška plovila	277	1 610	17,2%
Druga delovna plovila	358	3 819	9,4%
Skupaj	1 008	13 343	7,6%

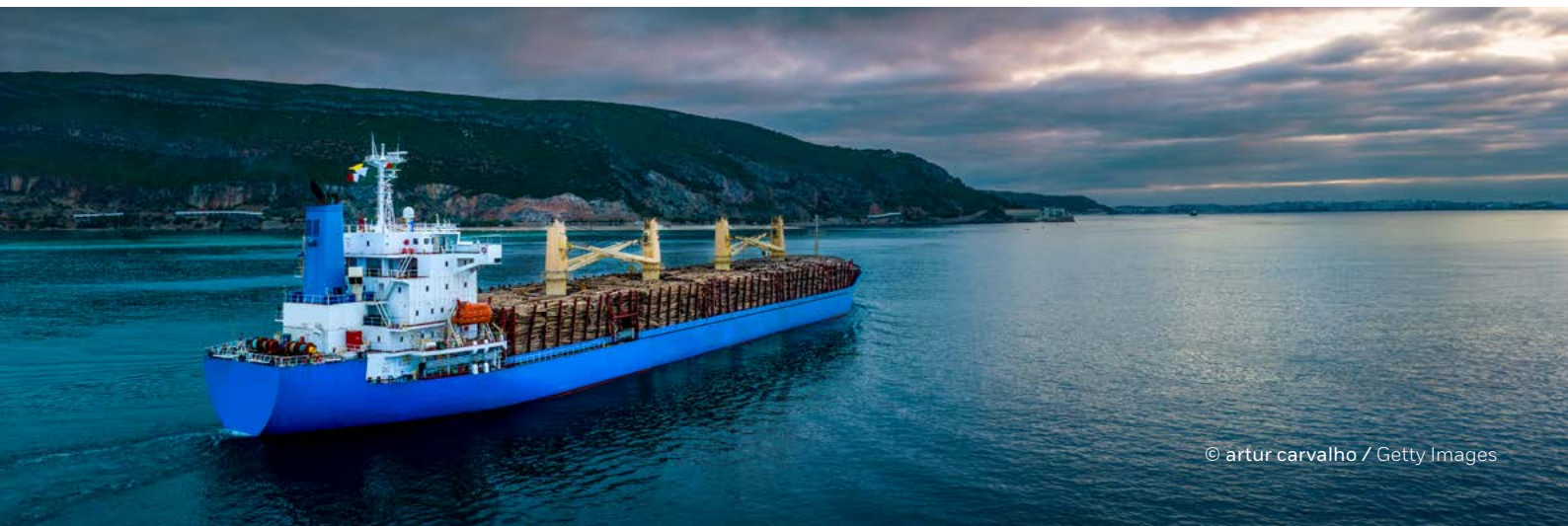
(*) Merchant ships with IMO numbers, self-propelled, 100 GT and above.

Vir: EMSA

Po drugi strani je s 35-odstotnim tržnim deležem na področju široke palete proizvodov **evropska industrija pomorske opreme vodilna na svetu.**

Po podatkih s [portala MED](#), ki je referenčna podatkovna zbirka za proizvode, certificirane v EU skladno z direktivo o pomorski opremi (Direktiva 2014/90/EU), 45 % pomorske opreme, nameščene na ladjah, ki plujejo pod zastavami držav članic EU, proizvajajo družbe s sedežem v EU.

Flag state



© artur carvalho / Getty Images

EU Member States, in their capacity as flag states, play a fundamental role in ensuring maritime safety and the protection of the marine environment. They must ensure that ships registered to them (flying their flags) comply with all relevant international, EU and national regulations, including regulations on the construction, operation, management and recycling of ships.

The EU Member State-flagged fleet

In contrast to the world fleet, which expanded by 6 % between 2019 and 2023 to meet increasing demand, the EU Member State-flagged fleet decreased by 2 %.

Slika 2: Število ladij, registriranih pod zastavami držav članic EU.

Vrsta ladje	Leto 2023	Obdobje 2019–2023
Druga delovna plovila	4 096	4 098
Potniške ladje	2 496	2 412
Tankerji	2 110	2 288
Ladje za prevoz kosovnega tovora	1 579	1 642
Ladje za prevoz razsutega tovora	1 105	1 314
Kontejnerske ladje	1 095	1 096
Tovorne ladje ro-ro	418	394
Druge tovarne ladje	110	89
Skupaj	13 009	13 333

Vir: EMSA

Leta 2023 je ladjevje pod zastavami držav članic EU predstavljalo približno 13 % svetovnega ladjevja po številu ladij in približno 16 % svetovne bruto tonaže.

Medtem ko se je svetovna tonaža med letoma 2019 in 2023 povečala za 13,8 %, se je tonaža držav članic EU v istem obdobju zmanjšala za 1 %. Delež tonaže držav članic EU se je glede na svetovni ekvivalent zmanjšal z 18,7 % leta 2016 na 17,8 % leta 2020 in 15,8 % leta 2023.

Varnost potniških ladij v EU

Število potniških ladij, registriranih v državah članicah EU, se je od leta 2019 do leta 2023 povečalo za skoraj 2 %, pri čemer ro-ro potniške ladje in visokohitrostna potniška plovila, ki plujejo pod zastavami držav članic EU, predstavljajo več kot **30 % tovrstnega svetovnega ladjevja in več kot 50 % z vidika bruto tonaže**. Poleg tega se je v istem obdobju število visokohitrostnih potniških plovil, ki plujejo pod zastavami držav članic EU, povečalo za 17 %.

Kljub povečanju števila potniških ladij v EU se njihova povprečna starost ni zmanjšala. **Leta 2023 je bila povprečna starost potniških ladij, ki plujejo pod zastavami držav članic EU, 29 let, leta 2019 pa 28 let.**

Slika 3: Povprečna starost (po vrstah ladij) ladij, ki plujejo pod zastavami držav članic EU, v primerjavi s svetovnim ladjevjem.

	Ladjevje, ki pluje pod zastavami držav članic EU	Svetovno ladjevje
Potniške ladje	29	28
Druga delovna plovila	26	24
Ladje za prevoz kosovnega tovora	22	26
Tovorne ladje ro-ro	18	20
Druge tovarne ladje	17	30
Tankerji	14	18
Kontejnerske ladje	13	14
Ladje za prevoz razsutega tovora	12	13

Vir: EMSA

Ta trend lahko neposredno povežemo s situacijo, ko **obstoječe ladje zastavo tretje države zamenjajo z zastavo države članice EU**.

Slika 4: Število sprememb zastave po vrstah ladij v zvezi z zastavami držav članic EU (v obdobju 2019–2023).

	Iz države članice EU v državo članico EU	Iz države nečlanice EU v državo članico EU	Iz države članice EU v državo nečlanico EU	Stanje
Tankerji	388	685	1108	-423
Ladje za prevoz razsutega tovora	125	404	769	-365
Ladje za prevoz kosovnega tovora	475	577	687	-110
Kontejnerske ladje	380	683	729	-46
Tovorne ladje ro-ro	51	57	71	-14
Potniške ladje	254	97	118	-21
Druge tovarne ladje	43	38	9	29
Druga delovna plovila	642	505	612	-107
Skupaj	2 358	3 046	4 103	-1 057

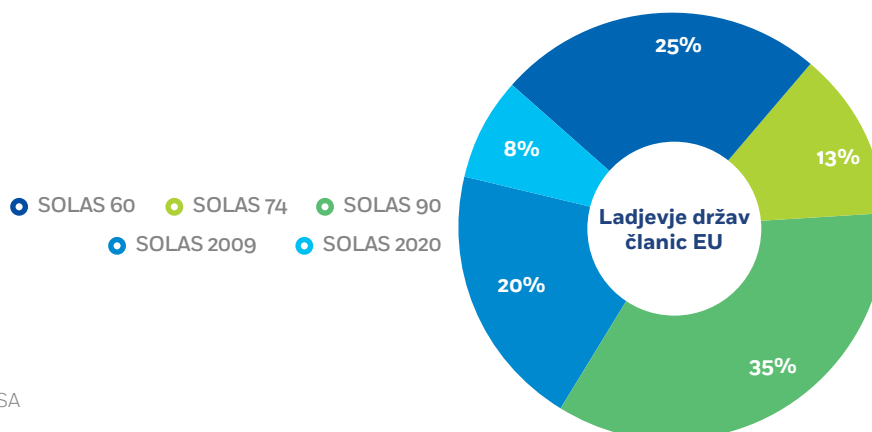
Vir: EMSA

Od leta 2019 do leta 2023 je z zastav držav članic EU na zastave držav, ki niso članice EU, prešlo 35 % več ladij kot obratno. Večina ladij, ki so prenehale pluti pod zastavo države članice EU, so bile ladje za prevoz razsutega tovora, tankerji za prevoz nafte in kemikalij ter ladje za prevoz kosovnega tovora.

Povprečna starost potniških ladij, ki so začele pluti pod zastavo države članice EU, je bila 18 let (21 let pri trajektih za prevoz potnikov in vozil). **Več kot tretjina teh ladij je bila ob prehodu pod zastavo države članice EU starejša od 25 let.**

Trend staranja potniških ladij, ki plujejo pod zastavami držav članic EU, je problematičen. Varnostni standardi se načeloma ne uporabljajo retroaktivno, kar pomeni, da ladje izpolnjujejo standarde, ki so veljali v času njihove gradnje. **38 % vseh potniških ladij v obratovanju** v okviru ladjevja, ki pluje pod zastavami držav članic EU, je bilo zgrajenih v času, ko so se uporabljali standardi stabilnosti v poškodovanem stanju, določeni z Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju (konvencija SOLAS) iz let 1960 in 1974.

Slika 5: Potniške ladje, ki plujejo pod zastavami držav članic EU, skladne z različnimi zahtevami konvencije SOLAS glede stabilnosti v poškodovanem stanju na podlagi datuma izgradnje (leta 2023).

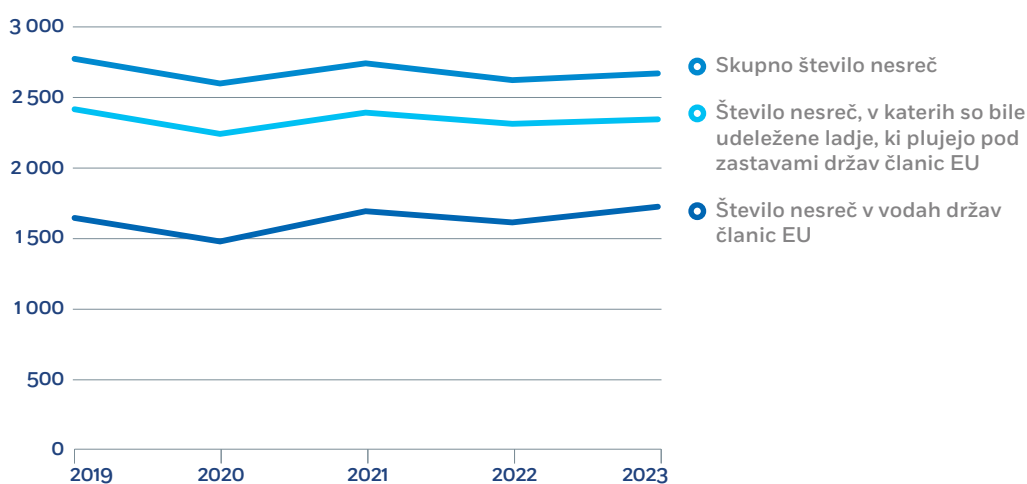


Vir: EMSA

Nesreče

Število evidentiranih nesreč je zanesljiv kazalnik varnosti ladjevja. Med letoma 2019 in 2023 se je **vsako leto v povprečju zgodilo 2 344 nesreč, v katerih je bila udeležena vsaj ena ladja, ki pluje pod zastavo države članice EU in spada na področje uporabe upoštevne zakonodaje EU**. Število nesreč, sporočenih v okviru Evropske informacijske platforme za pomorske nesreče (EMCIP) (ki jo upravlja EMSA) v tem obdobju, se je v primerjavi z obdobjem, zajetim v prvi izdaji evropskega poročila o pomorski varnosti, zmanjšalo za 16 %.

Slika 6: Vse nesreče, sporočene v okviru Evropske informacijske platforme za pomorske nesreče (v obdobju 2019–2023).

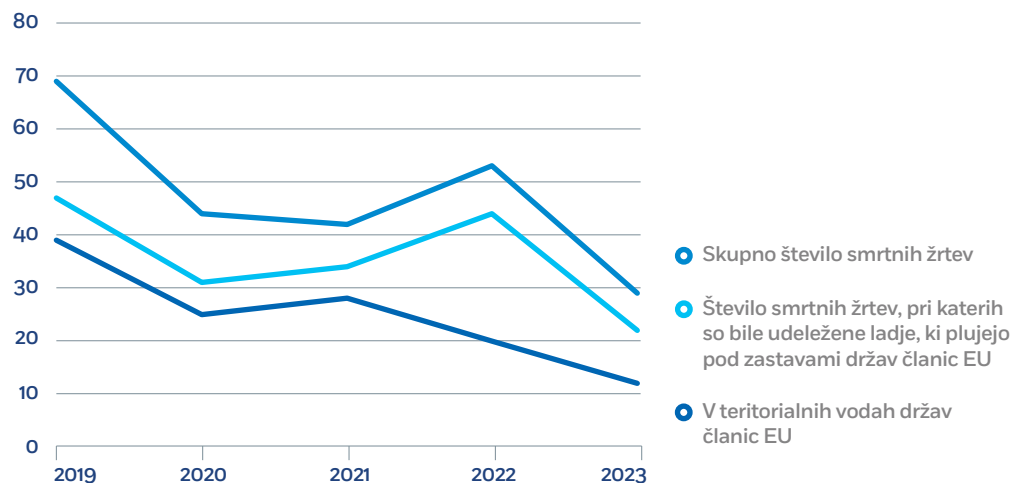


Vir: EMCIP (EMSA)

27,8 % vseh evidentiranih nesreč v tem obdobju je bilo hudih (ladje, poškodovane do te mere, da ne morejo več pluti, hude poškodbe, manjša škoda za okolje), 2,2 % pa jih je bilo zelo hudih (smrtno žrtve, popolna izguba, velika škoda za okolje).

Leta 2023 je v nesrečah, v katerih so bile udeležene ladje, ki plujejo pod zastavami držav članic EU, umrlo 22 ljudi, 741 pa jih je bilo ranjenih. Največ smrtnih žrtev je bilo v nesrečah, v katerih so bile udeležene tovarne ladje (približno 49 % ladjevja), sledijo pa jim ribiška plovila in oskrbovalne ladje.

Slika 7: Vse smrtne žrtve, prijavljene v okviru Evropske informacijske platforme za pomorske nesreče (v obdobju 2019–2023).



Vir: EMCIP (EMSA)

Država zastave: varnostni kazalniki

Število pomanjkljivosti, ugotovljenih pri pregledih ali inšpekcijskih pregledih držav zastave, bi bilo lahko uporabljeno tudi kot potencialni kazalnik varnosti plovila. Vendar trenutno ni centralizirane zbirke podatkov o inšpekcijskih pregledih držav zastave; najbližji ustreznik na ravni EU je zbirka podatkov o posebnem sistemu inšpekcijskih pregledov trajektov za prevoz potnikov in vozil in visokohitrostnih potniških plovil, ki je vključen v podatkovno zbirko THETIS-EU, ki jo vzdržuje EMSA. Rezultati teh inšpekcijskih pregledov kažejo, da je **38 % vseh ugotovljenih pomanjkljivosti povezanih s požarno varnostjo**.

Slika 8: 15 najpogostejših pomanjkljivosti, ugotovljenih pri inšpekcijskih pregledih trajektov za prevoz potnikov in vozil in visokohitrostnih potniških plovil (v obdobju 2019–2023).

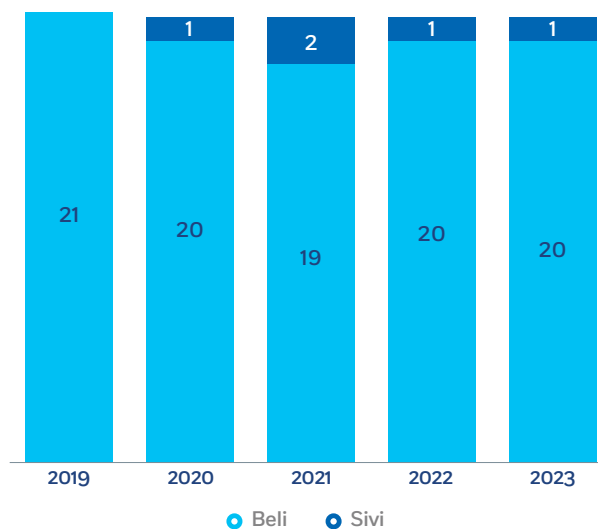
Požarna vrata/odprtine v protipožarnih pregradah	15%
Stalna naprava za gašenje požara	12%
Zapiralne naprave/za vodo neprepustna vrata	10%
Čistost strojnice	9%
Razsvetljava v sili, baterije in stikala	8%
Protipožarna zapirala	7%
Glavni pogonski motor	6%
Vaje za zapustitev ladje	5%
Sistem za obveščanje potnikov	5%
ISM	4%
Pomožni motor	4%
Odkrivanje požara in alarmni sistem	4%
Rešilni čolni	4%
Evakuacijske poti	4%
Drugo (požarna varnost)	3%

Vir: Thetis (EMSA, 2023b)

Na mednarodni ravni ugotovitve sistema presoj držav članic Mednarodne pomorske organizacije (IMO) prinašajo koristne zbirne podatke. **42 % teh ugotovitev je povezanih z obveznostmi držav zastave**, pri čemer se največji delež (33 %) nanaša na izvajanje, sledi pa mu izvrševanje (17 %). Ta razvrstitev se kljub večjemu številu presoj, opravljenih med letoma 2016 in 2022 na mednarodni ravni, z leti ne spreminja.

Rezultati inšpekcijskih pregledov držav pristanišča so tudi kazalnik varnosti ladij, ki plujejo pod zastavami držav članic EU in delujejo na mednarodni ravni. Leta 2023 so bile **vse zastave držav članic EU po Pariškem memorandumu o soglasju uvrščene na beli seznam, razen ene**, ki je bila na sivem seznamu.

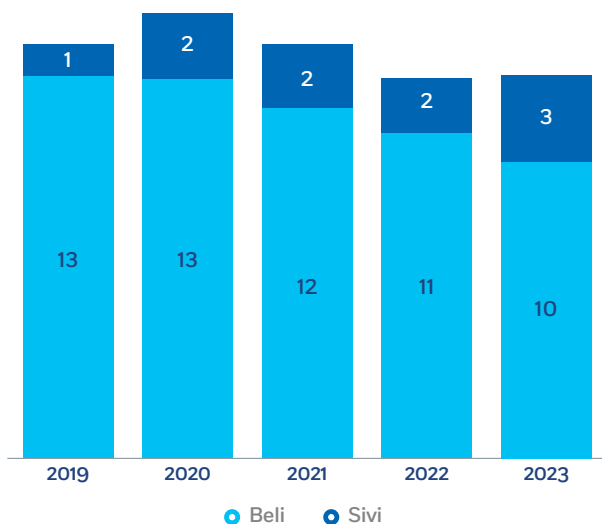
Slika 9: Uspešnost zastav držav članic EU v skladu s sistemom belih, sivih in črnih seznamov iz Pariškega memoranduma o soglasju.



Vir: Pariškega memoranduma o soglasju (Paris MoU)

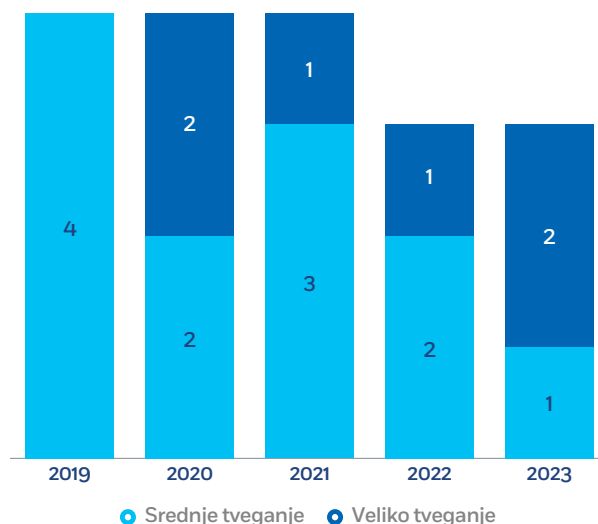
Poleg Pariškega memoranduma o soglasju je v tej drugi izdaji evropskega poročila o pomorski varnosti analizirana dosežena raven varnosti ladij, ki plujejo pod zastavami držav članic EU, v okviru ureditev pomorskih inšpekcij držav pristanišča, kot jih določata Tokijski memorandum o soglasju in obalna straža ZDA. Na sivem seznamu Tokijskega memoranduma o soglasju so bile tri, **obalna straža ZDA pa je leta 2023 dve zastavi držav članic EU obravnavala kot veliko tveganje**. Ti kazalniki uspešnosti se nanašajo na ladje, ki plujejo pod zastavami držav članic EU, hkrati pa trgujejo v različnih regijah po svetu zunaj EU.

Slika 10: Uvrščenost zastav EU po Tokijskem memorandumu o soglasju



Vir: Tokijskem memorandumu o soglasju (Tokyo MoU)

Slika 11: Uvrščenost zastav EU po obalni straži ZDA



Vir: ZDA

Priznane organizacije

Države zastave za izvajanje zakonskih pregledov in izdajanje spričeval še naprej poverjajo naloge priznanim organizacijam. **Leta 2024 sta dve tretjini vseh držav članic EU, kar je 10 % več kot leta 2020, priznani organizaciji v celoti ali delno poverili izdajo spričeval o varnosti potniških ladij.** Podoben trend je bil ugotovljen pri poverjanju izdajanja spričeval skladno z Mednarodnim kodeksom za varno upravljanje ladij in preprečevanje onesnaževanja.

Čeprav je na svetovni ravni 110 priznanih organizacij, ki jih priznava vsaj ena zastava (kar je 15-odstotno povečanje v primerjavi z letom 2020), jih Evropska komisija priznava le enajst. EU je oktobra 2022 preklicala priznanje ruskemu ladijskemu registru.

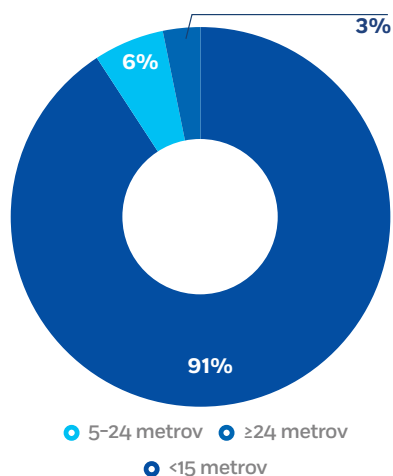
Ribiška plovila

Trenutno pod zastavami držav članic EU pluje skoraj 70 000 ribiških plovil, kar je 6 % manj kot leta 2020. Ladjevje, ki pluje pod zastavami držav članic EU, se tudi stara, saj je **zdaj 70 % plovil starih več kot 25 let**, med letoma 2019 in 2023 pa sta bila zgrajena le 2 % celotnega ladjevja.

Poleg tega le 3 % vseh ribiških plovil, registriranih v državi članici EU, v dolžino meri 24 metrov ali več, 6 % pa jih meri med 15 in 24 metri. Preostala ribiška plovila (91 %) v dolžino merijo manj kot 15 metrov.

Slika 12:

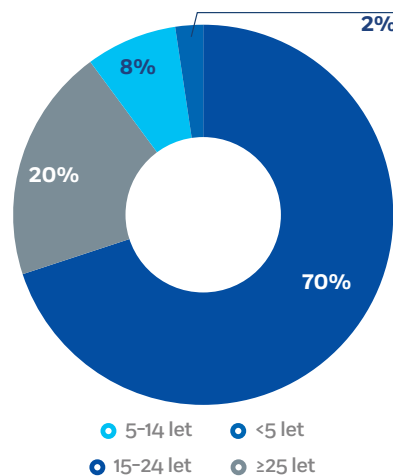
Porazdelitev ribiškega ladjevja, ki pluje pod zastavami držav članic EU, po dolžini.



Vir: DG MARE

Slika 13:

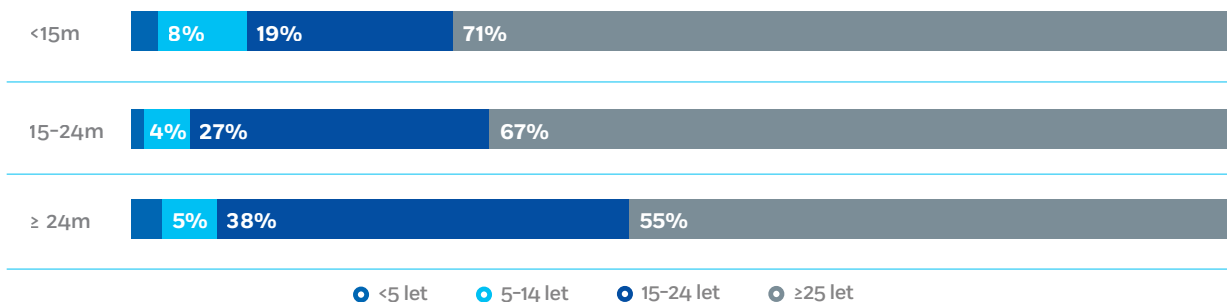
Porazdelitev ribiškega ladjevja, ki pluje pod zastavami držav članic EU, po starosti.



Vir: DG MARE

V tem času večino celotnega ladjevja (68 %) sestavljajo ribiška plovila, ki merijo v dolžino manj kot 24 metrov in so starejša od 25 let. Ta starostni trend je zdaj skupen pri vseh razponih dolžin ribiških plovil, tudi pri ladjevju, ki v dolžino meri več kot 24 metrov, pri čemer je več kot 50 % plovil v okviru tega ladjevja starejših.

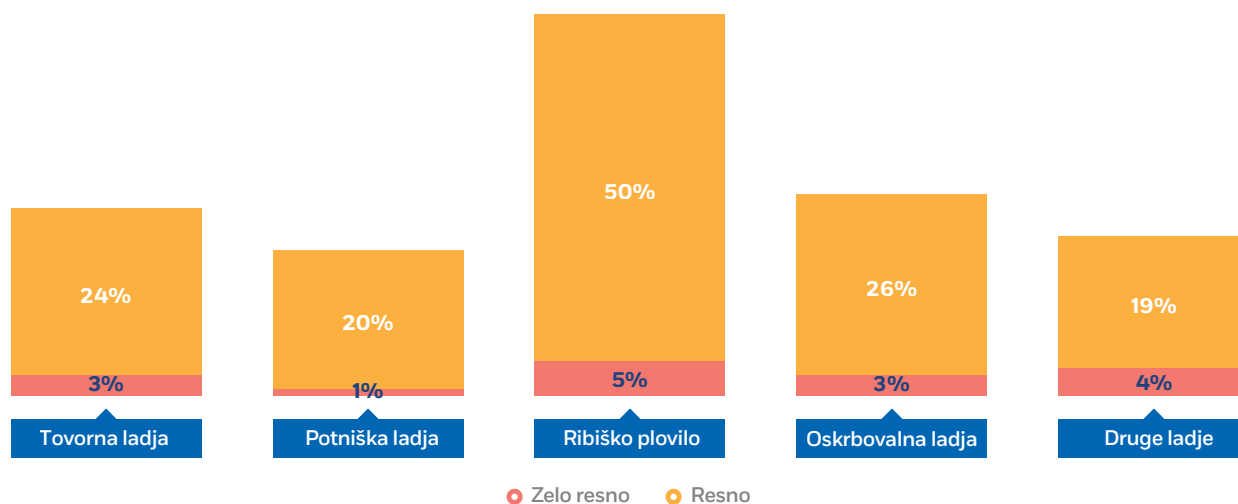
Slika 14: Starostna porazdelitev ribiških plovil, ki plujejo pod zastavami držav članic EU, po dolžini (leta 2023).



Vir: DG MARE

Ker so ribiška plovila še posebej izpostavljena nesrečam, so opredeljena kot prednostna naloga za okrepljene varnostne ukrepe. Ta plovila so udeležena v 17 % vseh nesreč, ki so vsako leto evidentirane v okviru področja uporabe upoštevne zakonodaje EU, in predstavljajo 60 % vseh izgubljenih plovil. Leta 2023 je 55 % teh nesreč privedlo do resnih ali zelo resnih posledic.

Slika 15: Stopnja resnih in zelo resnih dogodkov po vrstah ladij.



Vir: EMCIP (EMSA)

Trenutni varnostni standardi za ribiška plovila so manj strogi od standardov za trgovske ladje. Capetownski sporazum, mednarodna konvencija o izvajanju varnostnih standardov za ribiška plovila, še ni začel veljati, poleg Islandije in Norveške pa ga je ratificiralo le devet držav članic EU.

Na ravni EU Komisija trenutno ocenjuje izvajanje Direktive 97/70/ES o vzpostavitvi usklajenega varnostnega režima za ribiška plovila dolžine 24 metrov in več, sprejeti pa so bili tudi dodatni ukrepi za ugotovitev ranljivosti teh plovil. Področje uporabe direktive o preiskovanju nesreč (Direktive 2009/18/ES) je bilo razširjeno tako, da zajema poročanje o nesrečah, v katerih so udeležena ribiška plovila dolžine manj kot 15 metrov in pri katerih pride do smrtnih žrtev ter izgube plovila. Poleg tega se z revizijo direktive o pomorski inšpekciji države pristanišča (Direktive 2009/16/ES) njenemu področju uporabe dodaja nov prostovoljni režim za ribiška plovila.

Država pristanišča

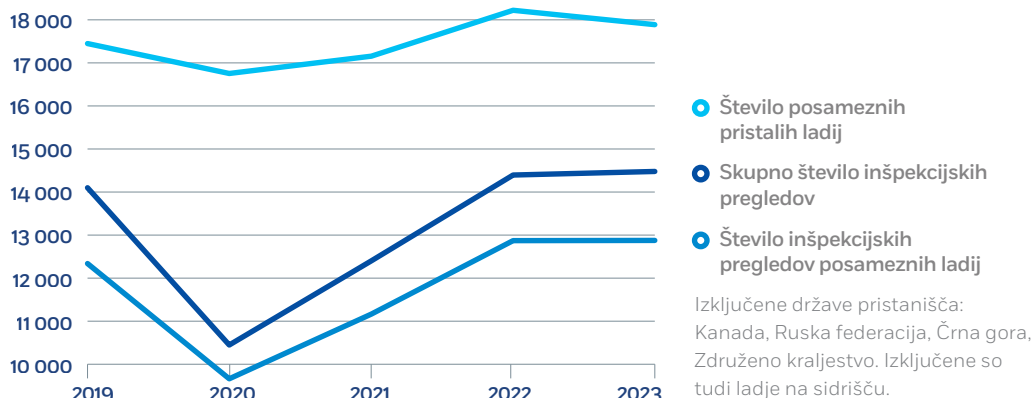


© Monty Rakusen's Studio / Getty Images

Zaradi povečanega pomorskega prometa in varnostnih tveganj, ki jih pomenijo podstandardne ladje, je za zagotavljanje skladnosti z varnostnimi predpisi v vodah EU ključna pomorska inšpekcija države pristanišča. Države članice EU kot države pristanišča opravljajo inšpekcijske preglede ladij pod tujimi zastavami, ki pridejo v njihova pristanišča, da preverijo, ali izpolnjujejo varnostne, okoljske in delovne standarde. To je druga obrambna črta v boju proti podstandardnemu ladjevju, ki dopolnjuje odgovornosti držav zastave.

Število inšpekcijskih pregledov držav pristanišča, ki se skladno s Pariškim memorandumom o soglasju vsako leto opravijo v EU, znaša po okrevanju po obdobju covid-19 še vedno več kot 14 000. Večina držav članic si je ponovno začela prizadevati za inšpekcijske preglede in je v nekaterih primerih presegla številke pred pandemijo.

Slika 16: Število opravljenih inšpekcijskih pregledov posameznih ladij in skupno število opravljenih inšpekcijskih pregledov držav pristanišča po državah članicah EU (v obdobju 2019–2023).



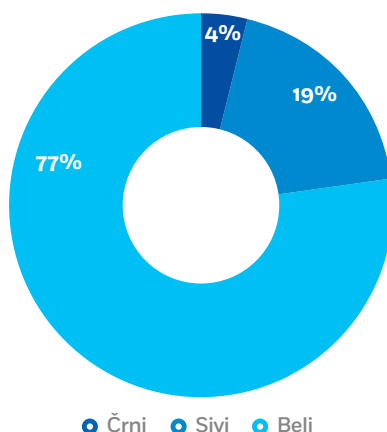
Vir: Thetis (EMSA)

Inšpekcijski pregled ladij leta 2023 v državah pristanišča v EU se je v primerjavi z letom 2019 povečal za 4 %. **Približno ena od dveh ugotovljenih pomanjkljivosti je bila povezana z varnostjo**, pri čemer je bilo ne glede na vrsto ladje najpogosteje poročano o pomanjkljivostih v zvezi s požarno varnostjo.

Leta 2023 je bilo na belem seznamu Pariškega memoranduma o soglasju 77 % vseh ladij, ki niso plule pod zastavo EU in so pristale v pristaniščih v EU, 4 % pa jih je bilo registriranih pod zastavami, precej spornimi z varnostnega vidika, ki so bile uvrščene na črni seznam Pariškega memoranduma o soglasju.

Po drugi strani je bila leta 2023 skladno z razvrstitvijo po Pariškem memorandumu o soglasju panamska zastava (zaradi nekaterih varnostnih težav) prestavljena z belega na sivi seznam. Ladje, registrirane v Panami, so opravile drugo največje število postankov v pristaniščih v EU – med letoma 2019 in 2023 jih je bilo več kot 115 000. To pomeni, da **se je delež ladij s sivega seznama s 5 % leta 2020 povečal na 19 % leta 2023**.

Slika 17: Porazdelitev plovil, ki niso plula pod zastavo EU in so pristala v pristaniščih v EU: Pariški memorandum o soglasju – „Beli, sivi in črni seznam“ (leta 2023).



Vir: EMSA

Med tremi najpogostejšimi zastavami držav nečlanic EU, pod katerimi so plule ladje, ki so obiskale pristanišča v EU, so bile zastave Liberije, Paname ter Antigve in Barbude, panamska zastava pa je bila leta 2023 zaradi slabše varnosti prestavljena z belega seznama Pariškega memoranduma o soglasju na njegov sivi seznam.

Nevarno in onesnaževalno blago

Napačno deklariranje nevarnega in onesnaževalnega blaga pomeni resno tveganje za posadko, tovor in sprejemna pristanišča. Leta 2023 je **pod zastavami držav nečlanic EU, ki so bile na sivem in črnem seznamu, v pristanišča v EU iz pristanišč in terminalov zunaj EU priplulo 14 % ladij, ki so prevažale nevarno in onesnaževalno blago**.

Po drugi strani pa se je delež nedeklariranega nevarnega in onesnaževalnega blaga pri prihodih iz pristanišč zunaj EU od leta 2019 skoraj prepolovil. Leta 2023 je delež manjkajočih deklaracij nevarnega in onesnaževalnega blaga v evropskem sistemu spremljanja za ladijski promet SafeSeaNet znašal približno 4 % za ladje, ki so izplule iz pristanišč v EU, in podobno približno 4 % za ladje, ki so priplule iz pristanišč zunaj EU.

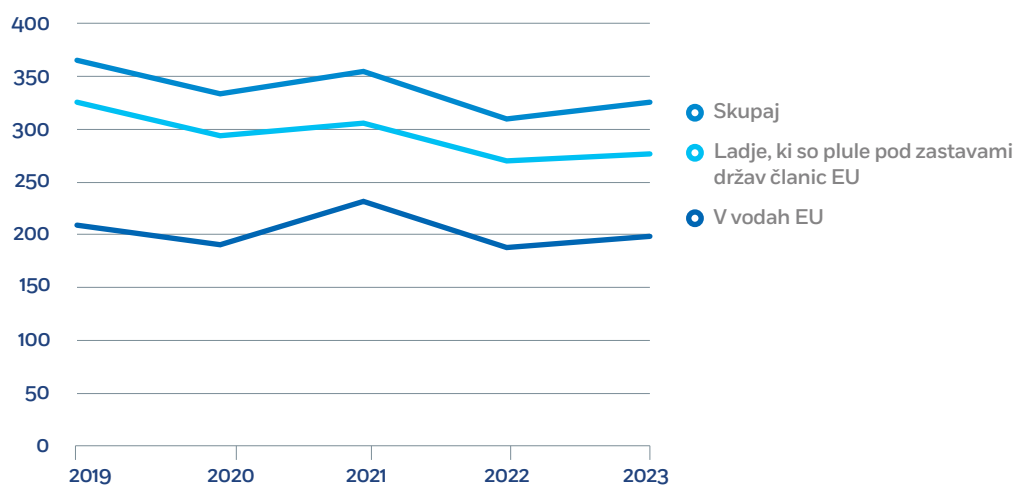
Obalna država



© Johner Bildbyrå AB/ Getty Images

Države članice EU kot obalne države nadzorujejo in urejajo pomorske dejavnosti v svojih vodah, zlasti da bi preprečile nesreče in okoljsko škodo ter podprle pomorsko komunikacijsko omrežje. Med letoma 2019 in 2023 se je v teritorialnih vodah EU na letni ravni zgodilo povprečno 1 631 nesreč, zaradi katerih je bilo v tem obdobju poročano o 1 018 akcijah iskanja in reševanja (akcijah SAR).

Slika 18: Skupno število ladij, v zvezi s katerimi je bilo treba posredovati pri iskanju in reševanju, v vodah EU – nesreče, v katerih je bila udeležena vsaj ena ladja, ki je plula pod zastavo države članice EU (v obdobju 2019–2023).



Vir: EMCIP (EMSA)

V EU kot drugod po svetu so za iskanje in reševanje odgovorne posamezne države na podlagi sporazumov o sodelovanju med različnimi regijami EU. Med letoma 2019 in 2023 se je 13 % posredovanj pri iskanju in reševanju v vodah EU nanašalo na plovila, ki so plula pod zastavami držav nečlanic EU.

Od leta 2019 do leta 2023 je 58 % vseh akcij iskanja in reševanja zadevalo ribiška plovila, kar pomeni, da je z vidika korelacije tega deleža s številom ribiških plovil, udeleženih v nesrečah, vsaj **36 % vseh ribiških plovil v nevarnosti v tem obdobju potrebovalo posredovanje pri iskanju in reševanju.**

Zelo kompleksen problem so operacije iskanja in reševanja na oddaljenih območjih, zlasti v primeru potniških ladij, ki prevažajo veliko število potnikov. Vse večje število potniških ladij za križarjenje, ki obiskujejo polarna območja (Arktiko in Antarktiko), povečuje tveganje v zvezi z operacijami iskanja in reševanja. Pripravljenost na tovrstne operacije je za pomorsko skupnost ključna.

Pomorščaki in varnost



© Thomas M. Barwick INC / Getty Images

Kvalificirani pomorščaki imajo bistveno vlogo pri zagotavljanju varnosti pri dejavnostih ladij, ključni pa so tudi za prihodnost samega pomorskega sektorja v EU. Vendar **se zdi, da se razpoložljivost pomorske delovne sile zmanjšuje.**

Do konca leta 2023 je imelo veljavna spričevala o usposobljenosti, ki jih je izdala država članica EU, 172 308 poveljnikov ladij in častnikov. To je 20 % manj kot leta 2019, če upoštevamo izstop Združenega kraljestva iz EU pa 7 % manj. Hkrati je imelo prvotna spričevala o usposobljenosti, ki so jih izdale države nečlanice EU, z overitvami, ki so jih izdale države članice EU in ki potrjujejo njihovo priznanje, 125 519 poveljnikov ladij in častnikov (4 % več kot leta 2019).

Ob koncu leta 2023 je imelo potrebna spričevala in overitve za delo na plovilih, ki plujejo pod zastavami držav članic EU, 297 827 poveljnikov ladij in častnikov, **kar je 12 % manj kot leta 2019.**

V istem letu je bila povprečna starost pomorščakov, ki so lahko delali na ladjah, ki plujejo pod zastavami držav članic EU, 44 let za tiste, ki so pridobili spričevala v državah članicah EU, in 41 let za tiste, ki so pridobili spričevala v državah nečlanicah EU. Poleg tega je delež žensk v pomorskem poklicu še vedno zelo majhen, saj je leta 2023 znašal 2,78 % vseh razpoložljivih pomorščakov, ki so pridobili spričevala v EU, in le 0,8 % tistih, ki so jih pridobili v državah nečlanicah EU.

Pomorščaki: delovni pogoji in usposabljanje

Delovni pogoji pomorščakov so še vedno zahtevni. Pomanjkljivosti glede pogojev za zaposlitev, vključno z **delovnim časom ter časom počitka, plačami in številom članov ladijske posadke v skladu z 2. poglavjem Konvencije o delu v pomorstvu, so v povprečju ugotovljene pri vsakem 13. inšpekcijskem pregledu držav pristanišča v skladu s Pariškim memorandumom o soglasju.** Med letoma 2019 in 2023 so bile v poročilih v skladu s Pariškim MOU v okviru

kategorije zdravstvenega varstva, zagotavljanja varnosti in preprečevanja nezgod pomorščakov iz Konvencije o delu v pomorstvu (4. poglavje) **pri vsakem četrtem** inšpekcijskem pregledu držav pristanišča ugotovljene pomanjkljivosti. Več kot 60 % pomanjkljivosti, povezanih s Konvencijo o delu v pomorstvu, ki so bile odkrite v referenčnem obdobju, je bilo ugotovljenih na ladjah za prevoz razsutega tovora ali za prevoz kosovnega tovora, približno 13 % pa na tankerjih.

Usposabljanje pomorščakov je pomemben del varnostnega procesa. Komisija ob pomoči EMSA (ki opravlja inšpekcijske preglede) v imenu držav članic EU ter v skladu z Mednarodno konvencijo o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov ocenjuje izobraževalne sisteme, ki se izvajajo v državah nečlanicah EU.

V ta namen so **države članice EU priznale spričevala o usposobljenosti, ki jih je izdalo 51 držav nečlanic EU**, kar njihovim pomorščakom omogoča, da delajo na ladjah, ki plujejo pod zastavami držav članic EU.

Varnost in trajnostnost



© SHansche/Getty Images

Da bi dosegli cilje glede emisij, ki jih določa evropski zeleni dogovor, mora pomorski sektor uvesti alternativna goriva in energetske tehnologije ter hkrati zagotoviti varnost ladij. Ti novi viri energije lahko precej ogrožajo varnost, zato so potrebni strogi varnostni ukrepi in po naravi varnejše zasnove.

Med letoma 2019 in 2023 se je število ladij, pripravljenih za **utekočinjeni zemeljski plin (UZP)**, (razen tankerjev za prevoz UZP) po vsem svetu več kot potrojilo, pri čemer jih 34 % deluje v Evropi. UZP je v celoti zajet z Mednarodnim kodeksom za varnost ladij, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim plameniščem, ki določa varnostne standarde za goriva z nizkim plameniščem in plinasta goriva na mednarodni ravni.

Čeprav na področje uporabe navedenega kodeksa spada tudi **vodik**, zanj ni konkretnih določb, ki bi obravnavale njegovo lahko vnetljivost in veliko tveganje za eksplozijo. Osnutek neobveznih smernic IMO za ladje na vodik naj bi bil pripravljen do leta 2026. V vmesnem času je EMSA objavila [študijo o potencialu vodika kot goriva v pomorskem prometu](#), ki ji je sledila [namenska serija študij o njegovih varnostnih vidikih](#).

Uporaba **metanola** se širi in je že obravnavana v začasnih smernicah IMO (MSC.1/Circ.1621), ki bodo okrepljene, kakor se bodo v prihodnjih letih pridobivale nove izkušnje z njegovo uporabo v vlogi goriva v pomorskem prometu. Da bi dodatno pomagala oblikovalcem politike in industriji, je EMSA objavila študijo o [potencialu sintetičnih goriv v pomorskem prometu](#), vključno z e-metanom in e-metanolom, ter [smernice za oskrbovanje z gorivom, ki vključujejo metanol iz bioloških virov](#).

Amonijak je v zgodnji fazi uporabe in se trenutno ne uporablja v komercialne namene, poleg tega pa je izjemno problematična njegova strupenost. Leta 2024 je IMO odobrila neobvezne začasne smernice za amonijak (MSC.1/Circ.1687), s čimer spodbuja njegovo varno uporabo v vlogi goriva. Hkrati je EMSA v podporo oblikovalcem politik in industriji objavila študijo, v kateri je analizirala [potencial amonijaka kot goriva v pomorskem prometu](#), in [serijo študij, v katerih je proučila in analizirala njegovo varnost](#).

Biogoriva, kot so DME, FAME, FT-dizel in HVO, niso bolj sporna z vidika varnostikot tradicionalna fosilna goriva. Za odpravo vrzeli pri standardizaciji postopkov za pomorsko oskrbovanje z biogorivom je [EMSA objavila smernice](#), ki vključujejo kontrolne sezname za različne faze in konfiguracije oskrbovanja.

Uporabo **utekočinjenega naftnega plina** urejajo začasne smernice IMO iz leta 2023 (MSC.1/Circ.1666).

Gorivne celice so sporne tudi zaradi morebitnega uhajanja, pri čemer obstajajo neobvezne smernice (MSC.1/Circ.1647), ki jih je treba v prihodnosti revidirati in konsolidirati.

Pri potovanjih na kratke razdalje se vse pogosteje uporabljajo **baterije**, vendar še vedno primanjkuje mednarodnih varnostnih standardov. EMSA je leta 2023 izdala [prve neobvezne smernice za nacionalne uprave in industrijo](#), namenjene enotnemu izvajanju bistvenih varnostnih zahtev za baterijske sisteme za shranjevanje energije na ladjah. Smernice se osredotočajo na litij-ionske baterije, ki so najpogosteje uporabljena tehnologija baterij v pomorskih dejavnostih.

Poleg tega **priklučitev ladij na električno energijo z obale** prinaša tveganja v zvezi z vmesniki, ki jih je treba skrbno upravljati. EMSA je zato objavila [smernice glede električne energije z obale](#), da bi nacionalnim upravam pomagala pri načrtovanju in razvoju možnosti v zvezi z električno energijo z obale.

Varnost in avtonomija

Ker se pomorska industrija še naprej približuje vse večji avtomatizaciji, je za splošno varnostno oceno in preverjanje novih zasnov pomorskih avtonomnih površinskih ladij ključna ocena tveganja, ki jo je treba obravnavati celostno, pri čemer je treba upoštevati nevarnosti, povezane s fizičnim razporedom, delovanjem, nadzorom ukrepov za zmanjšanje tveganj in vzdrževanjem.

Na regulativnem področju je bil dosežen napredek pri razvoju neobveznega kodeksa IMO o pomorskih avtonomnih površinskih ladjah. Hkrati je EMSA v podporo rednim ocenam varnosti razvila prilagojeno metodologijo na podlagi tveganja (vključeno v osnutek kodeksa IMO o pomorskih avtonomnih površinskih ladjah) in s tem povezano pilotno programsko orodje (orodje za oceno tveganja), da bi pomorskim upravam in industriji pomagala pri opredeljevanju in prednostnem razvrščanju varnostno kritičnih elementov v zgodnjih fazah snovanja pomorskih avtonomnih površinskih ladij.

V zvezi z varnim delovanjem avtomatiziranih plovil potekajo razprave o posledicah njihove uporabe za pomorščake in njihovo usposabljanje. EMSA je v podporo tem razpravam pripravila [poročilo o opredelitvi kompetenc za upravljavce pomorskih avtonomnih površinskih ladij v centrih za daljinsko upravljanje](#). V prihodnje bo človeški dejavnik ključen za razvoj ter delovanje teh plovil in z njimi povezanih centrov za daljinsko upravljanje.

Sklepne ugotovitve

Evropska unija je v zadnjih nekaj desetletjih vzpostavila trden in celovit sistem pomorske varnosti. Čeprav je bil dosežen znaten napredek, ostajajo številni izzivi, kar jasno kaže, da je treba ta sistem nujno ohraniti in nadalje krepiti. Bistveno je, da se izognemo vrnitvi v obdobje podstandardnega ladjevja, ki so ga zaznamovale hude nesreče, okoljska škoda in izguba človeških življenj. Pomorski promet ima še naprej ključno vlogo v svetovnem gospodarstvu in gospodarstvu EU, pri čemer povečevanje obsega trgovine in potniškega prometa poudarja potrebo po varnejših in učinkovitejših plovilih.

Usklajen zakonodajni okvir EU zagotavlja dosledno izvajanje in izvrševanje v vseh državah članicah ter dopolnjuje mednarodne konvencije. Ta celostni pristop ostaja ključnega pomena za zagotavljanje visokih varnostnih standardov, čeprav globalna dinamika, kot je premik ladjedelništva v Azijo, prinaša nove odvisnosti in ranljivosti za pomorsko industrijo EU.

Kljub 16-odstotnemu zmanjšanju števila nesreč, evidentiranih od leta 2019, je treba še vedno obravnavati različne nevarnosti. Morebitni požari na trajektih za prevoz potnikov in vozil in visokohitrostnih potniških plovilih še naprej vzbujajo zaskrbljenost, zlasti ker se številna potniška plovila starajo. Število primerov napačno deklariranega nevarnega tovora se je zmanjšalo za 50 %, kar kaže na napredek pri izvrševanju in ozaveščenosti, čeprav so v zvezi z majhnim številom plovil še vedno prisotne vrzeli v skladnosti.

Izzivi, povezani z delovno silo, pomembno ogrožajo trajnostnost pomorske varnosti. Od leta 2019 se je število razpoložljivih poveljnikov ladij in častnikov v EU zmanjšalo za 12 %. Izziv je tudi staranje delovne sile in sposobnost industrije, da privabi nove generacije pomorščakov. Kljub nespremenljivi povprečni starosti pomorščakov, ki kaže na to, da tiste, ki zapuščajo poklic, nadomeščajo novi pomorščaki, je privlačnost sektorja še vedno majhna, na kar vplivajo zlasti delovni pogoji na ladjah. Inšpekcijski pregledi dela redno razkrivajo pomanjkljivosti na področju dobrobiti posadke, zlasti na ladjah za prevoz razsutega tovora in tovornih ladjah. Te težave poudarjajo nujno potrebo po nenehnem vlaganju v usposabljanje in izboljševanje delovnih pogojev.

Uvedba alternativnih goriv ponuja priložnosti za zmanjšanje emisij, prinaša pa tudi nova varnostna tveganja. Uredba EU o ladijskem gorivu (Uredba (EU) 2023/1805), ki je začela veljati leta 2025, določa ambiciozne cilje glede zmanjšanja emisij toplogrednih plinov, pri čemer zahteva varno snovanje ladij, strogo ocenjevanje tveganj in stalno usposabljanje pomorščakov. EMSA je v zvezi s tem z objavo smernic glede varnosti baterij in prispevanjem k razvoju standardov IMO že ukrepala.

Varnost potniških ladij, zlasti v notranjem prometu, ostaja glavna prednostna naloga EU. Vendar napredek ovira počasen razvoj posodobljenih varnostnih standardov in njihovo nedosledno izvajanje v državah članicah. Soočiti se bomo morali z novimi potencialnimi tveganji, kot so požari električnih vozil na ro-ro ladjah.

Ta druga izdaja evropskega poročila o pomorski varnosti zajema prvi dve leti ruske vojne agresije proti Ukrajini. V tem času se je v evropskih vodah prisotnost „flote v senci“ kot sredstva za prevoz sankcionirane ruske nafte vse bolj povečala. Ta plovila običajno ne pristajajo v pristaniščih v EU in ne plujejo pod zastavami držav članic EU. Zato niso zajeta v običajne inšpekcijske sisteme EU in so z vidika varnostnih meril nepregledna. Poleg tega je sestava flote precej dinamična, pri čemer se zastave pogosto spreminjajo. Čeprav je tveganje, ki ga pomenijo za obale EU, težko oceniti, že sama negotovost pomeni tveganje. Če bodo na voljo zanesljivejši podatki, bo v naslednji izdaji evropskega poročila o pomorski varnosti morda upoštevan vpliv tega razvoja dogodkov z vidika pomorske varnosti.

Če povzamemo, področje pomorske varnosti v EU vstopa v obdobje hitre preobrazbe. Tehnološke inovacije, okoljske ambicije in spreminjajoče se operativne danosti zahtevajo celosten pristop, usmerjen v prihodnost. Kljub temu bodo glede na profil ladjevja stare ladje še dolgo časa obstajale skupaj z novejšimi modeli. EMSA bo še naprej ključna partnerica pri spoprijemanju s temi izzivi, pri čemer bo skrbela, da bodo evropska morja varna, odporna in trajnostna tudi v prihodnjih desetletjih.

O EVROPSKI AGENCIJI ZA POMORSKO VARNOST

Poslanstvo EMSA je, da služi pomorskim interesom EU za varen, zelen in konkurenčen pomorski sektor ter nastopa kot zanesljiva in spoštovana referenčna točka v pomorskem sektorju v Evropi in po svetu. S sedežem v Lizboni med drugim delujemo na področju pomorske varnosti, zaščite, trajnostnosti, digitalizacije in krepitev zmogljivosti ob polni podpori držav članic EU in Evropske komisije.

Za več informacij stopite v stik z nami

Evropska agencija za pomorsko varnost

Praça de Europa 4,
1249-206 Lizbona,
PORTUGALSKA

Tel.: +351 211 209 200

Internet: emsa.europa.eu

Poizvedbe: emsa.europa.eu/contact

Družbeni mediji: emsa.europa.eu/newsroom/connect