



FAKTA A ČÍSLA

ZPRÁVA O EVROPSKÉ NÁMOŘNÍ

BEZPEČNOSTI ZA ROK 2025

EVROPSKÁ AGENTURA PRO NÁMOŘNÍ BEZPEČNOST



European Maritime Safety Agency

Evropská agentura pro námořní bezpečnost

Praça de Europa 4,
1249-206 Lisabon,
PORTUGALSKO

Tel.: +351 211 209 200

Internet: emsa.europa.eu

Dotazy: emsa.europa.eu/contact

Právní upozornění:

Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA) ani jakákoli třetí strana jednající jejím jménem nenesou odpovědnost za případné použití informací uvedených v této zprávě.

Upozornění o ochraně autorských práv:

Obsah této zprávy může být reprodukován, upravován a/nebo šířen jako celek nebo část celku bez ohledu na použité prostředky a/nebo formáty za předpokladu, že bude jako původní zdroj materiálu uvedena agentura EMSA. Toto prohlášení musí být uvedeno v každé kopii materiálu. Citovat z tohoto materiálu lze bez předchozího svolení za předpokladu, že je uveden zdroj. Výše uvedená povolení se nevztahují na prvky této zprávy, k nimž autorská práva náleží třetí straně. V takových případech je třeba získat povolení k reprodukci od držitele autorských práv.

Tato zpráva a všechny související materiály jsou k dispozici on-line na adrese emsa.europa.eu.

© Evropská agentura pro námořní bezpečnost, 2025

Podrobnější informace o Evropské unii jsou k dispozici na adrese https://european-union.europa.eu/index_cs.

Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2025

ISSN: 2443-6224

ISBN: 978-92-95229-21-1

doi: 10.2808/1054239

Katalogové číslo: TN-01-25-001-CS-N

Fotografie na obálce: Wojciech Wrzesień/Adobe Stock



Úvod

Druhé vydání důkladně revidované a aktualizované *Zprávy o evropské námořní bezpečnosti* (Emsafe) se zaměřuje na aktuální otázky ovlivňující lodní dopravu a bezpečnost v Evropské unii (EU). Celkově si zpráva Emsafe klade za cíl přispět k lepšímu pochopení výzev a příležitostí souvisejících s bezpečností, jimž námořní odvětví čelí, a to tím, že představí pohromadě soubor klíčových technických údajů týkajících se bezpečnosti lodí a jejich provozu z vlastních databází agentury EMSA i z externích zdrojů.

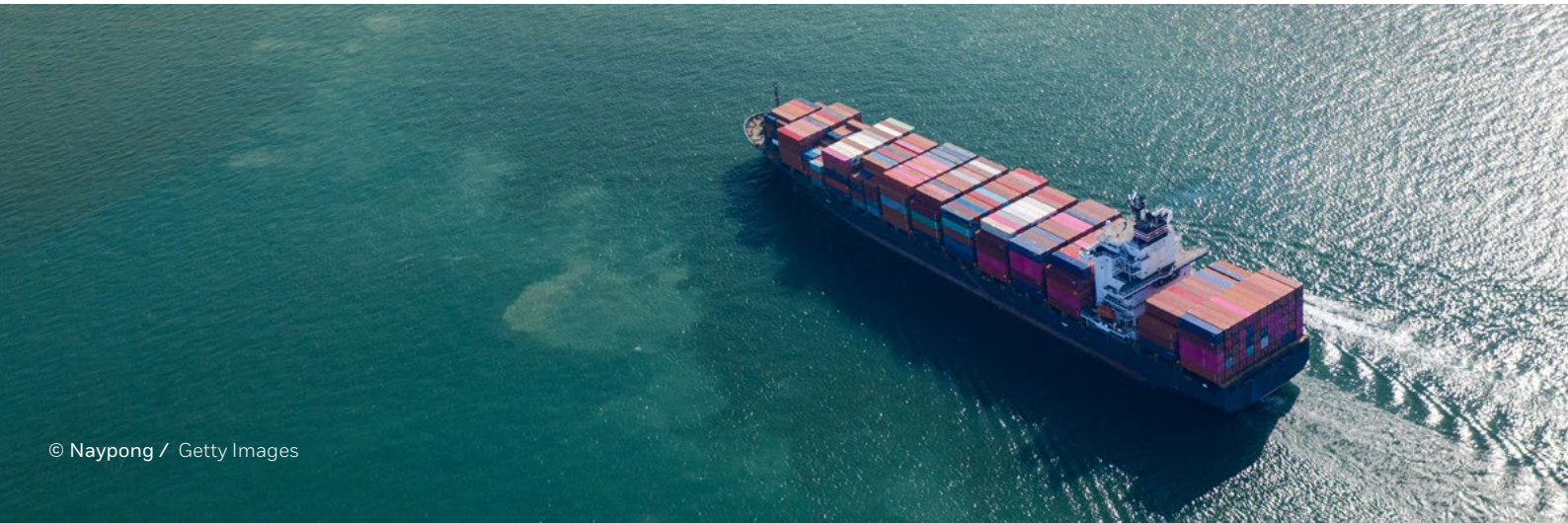
Ve zprávě Emsafe se využívají údaje a informace od roku 2019 do roku 2023, což je období, v němž měly na námořní odvětví významný dopad světové události. Pandemie COVID-19, dopad vystoupení Spojeného království z EU a kaskádové dopady mezinárodních konfliktů, včetně invaze na Ukrajinu a situace na Blízkém východě, to vše významně ovlivnilo toky námořní dopravy.

Za této situace se v tomto druhém vydání zprávy Emsafe analyzuje snaha námořního odvětví udržet úroveň bezpečnosti a zároveň se přizpůsobit vyvíjejícímu se regulačnímu prostředí a řešit další výzvy, jako je stárnutí loďstva, digitalizace, dekarbonizace a potřeba udržet a přilákat kvalifikovanou pracovní sílu.

Kromě toho od zveřejnění první zprávy v roce 2022 nás upozornily na nová bezpečnostní rizika, na jejichž zmírnění by mělo odvětví pracovat, významné námořní nehody, včetně požárů na palubě motorového plavidla *Fremantle Highway* a *Felicity Ace*.



Námořní odvětví EU



© Naypong / Getty Images

Námořní doprava má zásadní význam pro světovou ekonomiku, neboť se jejím prostřednictvím uskutečňuje více než 80 % světového obchodu. V roce 2023 bylo v přístavech EU odbaveno více než 3 375 milionů tun zboží, z čehož 39 % připadá na vnitrostátní přepravu a přepravu v rámci EU.

V roce 2023 vplulo do přístavů EU více než 880 000 lodí, což ve srovnání s úrovní před pandemií představuje nárůst o téměř 20 %. Více než 50 % tvořila vnitrostátní doprava, přičemž nejčastějším typem lodí zastavujících v přístavech EU byly lodě typu ro-ro a osobní lodě. Přibližně tři čtvrtiny všech lodí vplouvajících do přístavů EU plují pod vlajkou některého členského státu a méně než 25 % je registrováno pod vlajkou země mimo EU.

V průběhu roku 2023 se **v přístavech EU nalodilo a vylodilo 395 milionů cestujících**, což je o 5,5 % méně než v roce 2019 (po poklesu o 45 % v roce 2020 v důsledku omezení cestování v souvislosti s pandemií COVID-19).

V letech 2019 až 2023 **vykázaly loděnice v EU 7,6 % celosvětové činnosti v oblasti stavby nových plavidel** podle počtu postavených lodí. V porovnání s obdobím 2016–2020 se **celosvětový podíl lodí postavených v EU za stejné pětileté období snížil o 1,2 %**. Navzdory tomuto poklesu má EU stále vedoucí postavení ve stavbě osobních lodí, rybářských plavidel a pobřežních podpurných plavidel. Nizozemsko, Polsko a Španělsko jsou členské státy, které vyrábějí největší počet plavidel v těchto kategoriích. Finsko, Itálie a Německo se mezitím zaměřují na stavbu větších plavidel, například výletních lodí.

Obrázek 1: Počet nově postavených lodí podle typu lodí v EU a ve světě a podíl lodí postavených v EU podle typu lodí (2019–2023) (*).

	V EU	Ve světě	%
Cisternové lodě	17	2 429	0,7%
Lodě pro dopravu hromadného nákladu	10	2 262	0,4%
Lodě pro kusový náklad	69	1 076	6,4%
Kontejnerové lodě	1	994	0,1%
Nákladní lodě typu ro-ro	14	271	5,2%
Osobní lodě	262	814	32,2%
Jiné nákladní lodě	0	68	0%
Rybářská plavidla	277	1 610	17,2%
Jiná pracovní plavidla	358	3 819	9,4%
Celkem	1 008	13 343	7,6%

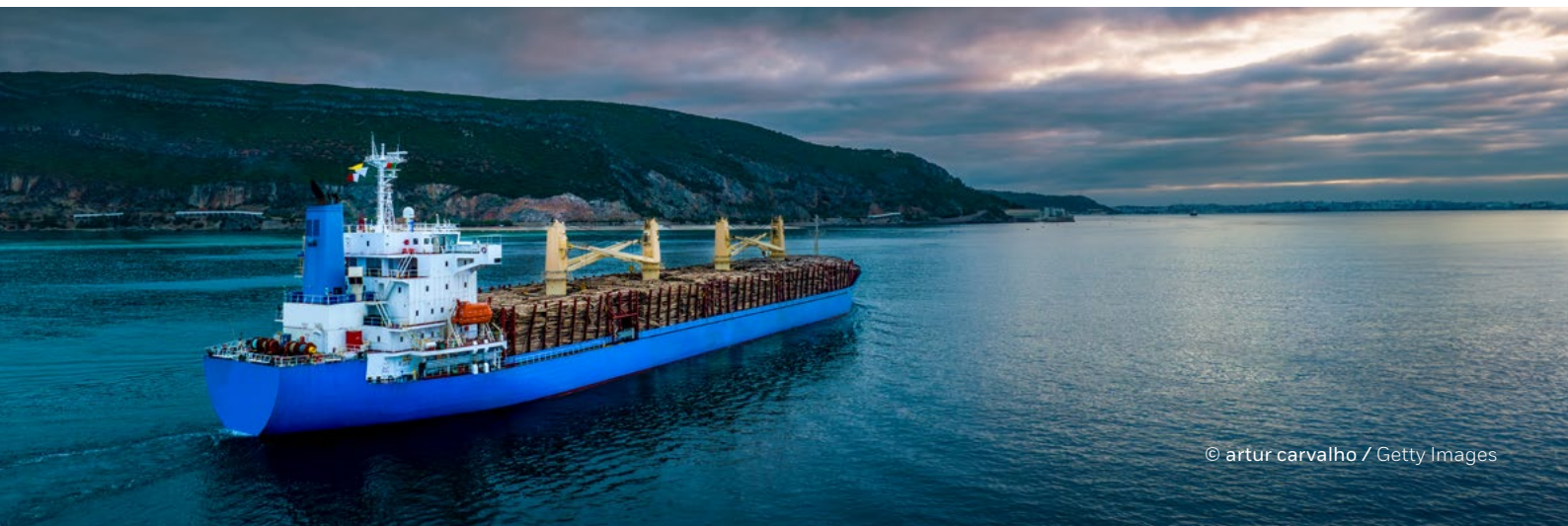
(*): Obchodní lodě s čísly IMO, s vlastním pohonem, 100 GT a více.

Zdroj: EMSA

Naproti tomu **evropské odvětví lodní výstroje je světovým lídrem** s podílem na trhu ve výši 35 % u široké škály výrobků.

Z údajů z [portálu MED](#), referenční databáze výrobků certifikovaných v EU podle směrnice o lodní výstroji (směrnice 2014/90/EU), vyplývá, že 45 % lodní výstroje instalované na lodích plujících pod vlajkou členských států EU je vyrobeno společnostmi se sídlem v EU.

Stát vlajky



© artur carvalho / Getty Images

Členské státy EU jakožto státy vlajky hrají zásadní úlohu při zajišťování námořní bezpečnosti a ochrany mořského prostředí. Musí zajistit, aby lodě, které jsou v nich registrovány (plují pod jejich vlajkou), splňovaly všechny příslušné mezinárodní, unijní a vnitrostátní předpisy, včetně předpisů o stavbě, provozu, správě a recyklaci lodí.

Lodstvo plujících pod vlajkou členských států EU

Na rozdíl od světového loďstva, které se v letech 2019 až 2023 navýšilo o 6 %, aby uspokojilo rostoucí poptávku, se loďstvo plujících pod vlajkou členských států EU snížilo o 2 %.

Obrázek 2: Počet lodí registrovaných pod vlajkami členských států EU.

Typ lodě	2023	2019-2023
Jiná pracovní plavidla	4 096	4 098
Osobní lodě	2 496	2 412
Cisternové lodě	2 110	2 288
Lodě pro kusový náklad	1 579	1 642
Lodě pro dopravu hromadného nákladu	1 105	1 314
Kontejnerové lodě	1 095	1 096
Nákladní lodě typu ro-ro	418	394
Jiné nákladní lodě	110	89
Celkem	13 009	13 333

Zdroj: EMSA

V roce 2023 představovalo loďstvo plující pod vlajkou členských států EU přibližně 13 % světového loďstva podle počtu lodí a přibližně 16 % celosvětové hrubé prostornosti (GT).

Zatímco celosvětově se prostornost od roku 2019 do roku 2023 zvýšila o 13,8 %, prostornost lodí členských států EU se ve stejném období snížila o 1 %. Podíl prostornosti lodí členských států EU na celosvětovém ekvivalentu klesl z 18,7 % v roce 2016 na 17,8 % v roce 2020 a 15,8 % v roce 2023.

Bezpečnost osobních lodí v EU

Počet osobních lodí registrovaných v členských státech EU se v letech 2019 až 2023 zvýšil o téměř 2 %, přičemž lodě typu ro-ro a osobní vysokorychlostní plavidla plující pod vlajkou členských států EU představují více než **30 % světového loďstva u těchto typů lodí a více než 50 % z hlediska hrubé prostornosti**. Kromě toho se ve stejném období zvýšil počet vysokorychlostních plavidel plujících pod vlajkou členských států EU o 17 %.

Navzdory nárůstu počtu osobních lodí v EU nedošlo k poklesu jejich průměrného věku. **V roce 2023 byl průměrný věk osobních lodí plujících pod vlajkou členských států EU 29 let, v roce 2019 to bylo 28 let.**

Obrázek 3: Průměrný věk (podle typu lodí) lodí plujících pod vlajkou členských států EU v porovnání se světovým loďstvem.

	Loďstvo plující pod vlajkou některého členského státu EU	Světové loďstvo
Osobní lodě	29	28
Jiná pracovní plavidla	26	24
Lodě pro kusový náklad	22	26
Nákladní lodě typu ro-ro	18	20
Jiné nákladní lodě	17	30
Cisternové lodě	14	18
Kontejnerové lodě	13	14
Lodě pro dopravu hromadného nákladu	12	13

Zdroj: EMSA

Tento trend může přímo souviset s tím, že **existující lodě plující pod vlajkami zemí mimo EU mění registraci na vlajku členských států EU**.

Obrázek 4: Počet změn vlajky podle typu lodě ve vztahu k vlajkám členských států EU (2019–2023).

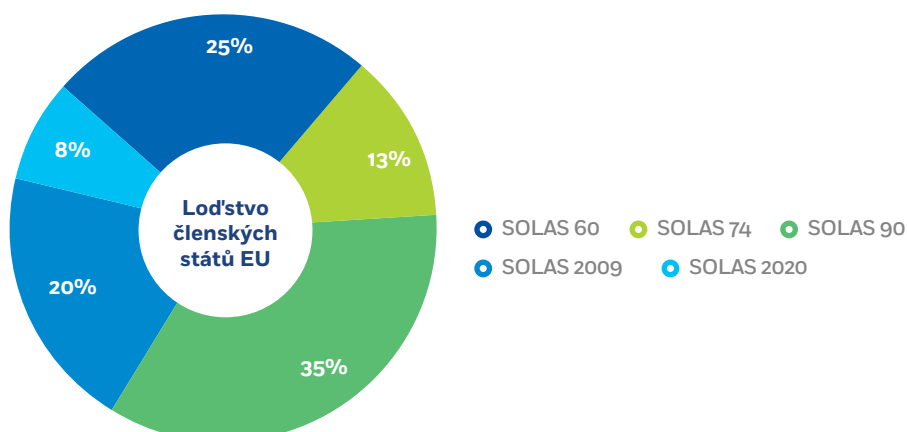
	Z jednoho členského státu EU na jiný členský stát EU	Ze země mimo EU na členský stát EU	Z členského státu EU na zemi mimo EU	Součet
Cisternové lodě	388	685	1108	-423
Lodě pro dopravu hromadného nákladu	125	404	769	-365
Lodě pro kusový náklad	475	577	687	-110
Kontejnerové lodě	380	683	729	-46
Nákladní lodě typu ro-ro	51	57	71	-14
Osobní lodě	254	97	118	-21
Jiné nákladní lodě	43	38	9	29
Jiná pracovní plavidla	642	505	612	-107
Celkem	2 358	3 046	4 103	-1 057

Zdroj: EMSA

V letech 2019 až 2023 změnilo registraci z vlajky členského státu EU na vlajku jiného státu o 35 % více lodí, než kolik jich změnilo registraci v opačném směru. Většinu lodí, které změnilo registraci na vlajku zemí mimo EU, tvořily lodě pro dopravu hromadného nákladu, ropné tankery a tankery pro přepravu chemických látek a lodě pro kusový náklad.

Průměrný věk osobních lodí měnících registraci na vlajku členského státu EU činil 18 let (21 let v případě lodí typu ro-ro). **Více než třetina těchto lodí byla v době změny vlajky na vlajku členského státu EU starší 25 let.**

Trend stárnutí osobních lodí plujících pod vlajkou členských států EU vyvolává znepokojení. Bezpečnostní normy se obecně neuplatňují zpětně, což znamená, že lodě splňují normy platné v době jejich stavby. **38 % všech osobních lodí provozovaných** v loďstvu plujícím pod vlajkou členských států EU bylo postaveno v době, kdy použitelnými normami stability při poškození byly normy Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) z let 1960 a 1974.

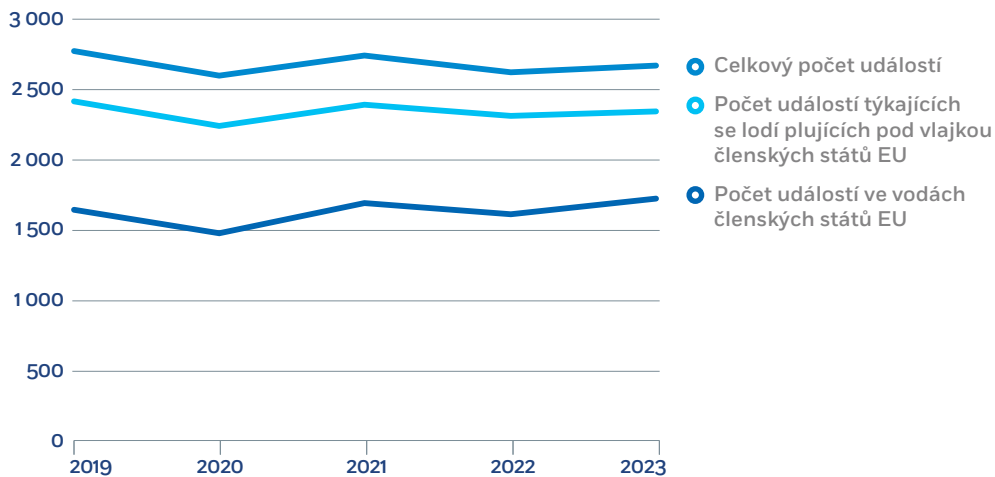
Obrázek 5: Osobní lodě plující pod vlajkou členských států EU, na které se vztahují odlišné požadavky SOLAS na stabilitu při poškození podle data stavby (2023).

Zdroj: EMSA

Nehody

Počet zaznamenaných nehod je jedním ze spolehlivých ukazatelů výkonnosti loďstva v bezpečnosti. V letech 2019 až 2023 **došlo každoročně k průměrně 2 344 nehodám, na nichž se podílela alespoň jedna loď plující pod vlajkou členského státu EU v oblasti působnosti platných právních předpisů EU.** Počet nehod hlášených Evropské informační platformě pro námořní nehody (EMCIP) (spravované agenturou EMSA) se v tomto období snížil o 16 % v porovnání s obdobím, na které se vztahovalo první vydání zprávy Emsafe.

Obrázek 6: Celkový počet nehod hlášených platformě EMCIP (2019–2023).

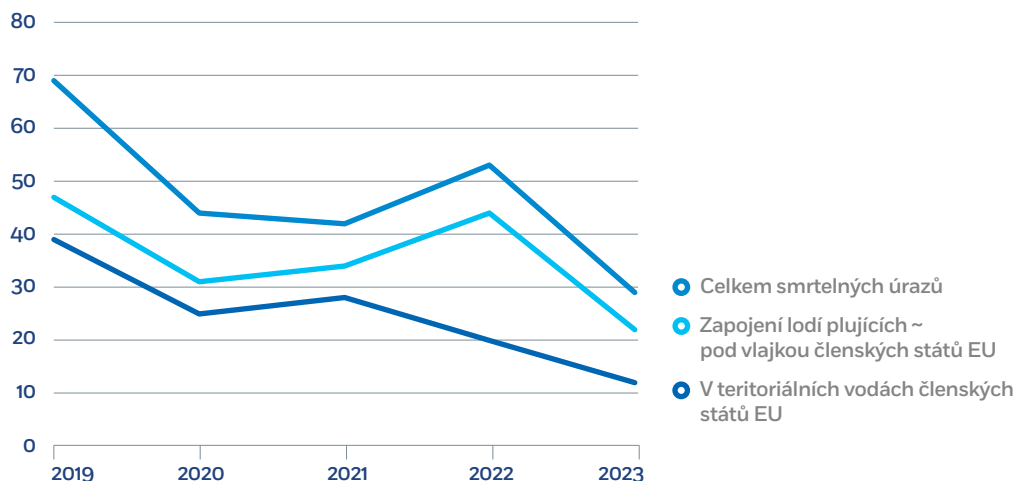


Zdroj: EMCIP (EMSA)

Vážné nehody (lodě poškozené do té míry, že jsou nezpůsobilé k plavbě, vážná zranění, nezávažné poškození životního prostředí) představovaly 27,8 % všech nehod zaznamenaných v daném období, zatímco velmi vážné nehody (úmrtí, celková ztráta, vážné poškození životního prostředí) představovaly 2,2 % z celkového počtu.

V roce 2023 zemřelo při nehodách lodí plujících pod vlajkou členských států EU 22 osob a 741 jich bylo zraněno. Největší počet smrtelných úrazů se stal při nehodách nákladních lodí, které představují přibližně 49 % loďstva, dále pak při nehodách rybářských plavidel a servisních plavidel.

Obrázek 7: Celkový počet smrtelných úrazů nahlášených platformě EMCIP (2019–2023).



Zdroj: EMCIP (EMSA)

Stát vlajky: bezpečnostní ukazatele

Jako potenciální ukazatel výkonnosti v bezpečnosti by mohl rovněž sloužit počet nedostatků zjištěných při prohlídkách nebo inspekcích prováděných státem vlajky. V současné době však neexistuje žádná centralizovaná databáze inspekcí států vlajky; nejbližším ekvivalentem na úrovni EU je databáze zvláštního režimu pro inspekce lodí typu ro-ro a vysokorychlostních osobních plavidel, která je součástí databáze THETIS-EU spravované agenturou EMSA. Z výsledků těchto inspekcí vyplývá, že **38 % všech zjištěných nedostatků se týká požární bezpečnosti**.

Obrázek 8: Nejvýznamnějších 15 nedostatků zjištěných při inspekcích lodí typu ro-ro a vysokorychlostních osobních plavidel (2019–2023).

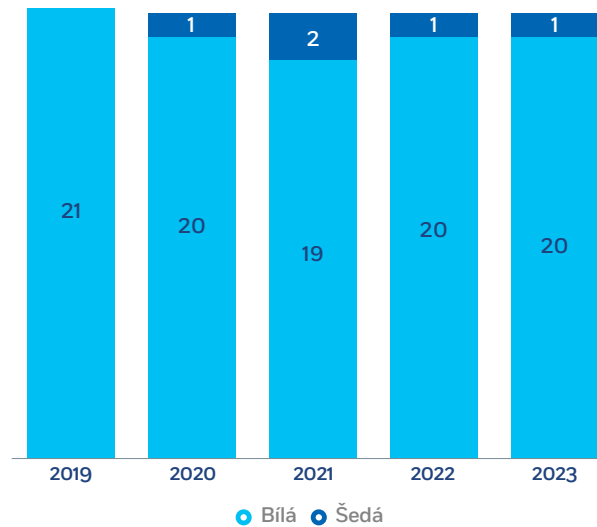
Protipožární dveře / otvory v ohnivzdorných oddílech	15%
Pevné hasicí zařízení	12%
Zavírací zařízení / vodotěsné dveře	10%
Čistota strojovny	9%
Nouzové osvětlení, baterie a spínače	8%
Protipožární přepážky	7%
Hlavní motorový pohon	6%
Nácvik opuštění lodi	5%
Systém místního rozhlasu	5%
ISM	4%
Pomocný motor	4%
Systémy zjišťování požárů a poplachové systémy	4%
Záchranné čluny	4%
Únikové cesty	4%
Ostatní (požární bezpečnost)	3%

Zdroj: Thetis (EMSA, 2023b)

Na mezinárodní úrovni poskytují užitečné nerozčleněné údaje zjištění programu auditu členských států Mezinárodní námořní organizace (IMO). **42 % těchto zjištění souvisí s povinnostmi státu vlajky**, přičemž největší podíl (33 %) se týká provádění, po němž následuje prosazování (17 %). Toto pořadí se v průběhu let nemění, a to i přes větší počet auditů, které se uskutečnily na mezinárodní úrovni v letech 2016 až 2022.

Výsledky inspekcí státní přístavní inspekce jsou rovněž ukazatelem výkonnosti v bezpečnosti lodí plujících pod vlajkou členských států EU a působících na mezinárodní úrovni. V roce 2023 byly **všechny vlajky členských států EU v režimu Pařížského memoranda o porozumění zařazeny na bílou listinu kromě jedné**, která byla na šedé listině.

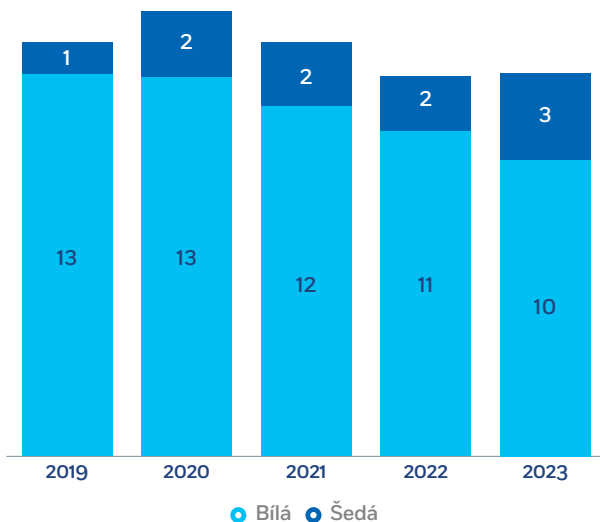
Obrázek 9: Výkonnost vlajky členského státu EU podle režimu bílých, šedých a černých listin Pařížského memoranda o porozumění.



Zdroj: Pařížského memoranda o porozumění (Paris MoU)

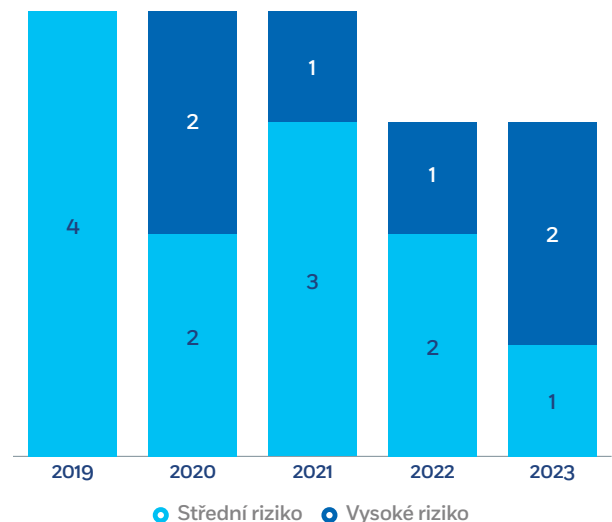
Kromě Pařížského memoranda o porozumění se v tomto druhém vydání zprávy Emsafe analyzuje výkonnost v oblasti bezpečnosti, pokud jde o lodě plující pod vlajkou členských států EU v režimech státní přístavní inspekce podle Tokijského memoranda o porozumění a Pobřežní stráže Spojených států (USCG). Tři z nich byly na šedé listině Tokijského memoranda o porozumění, zatímco **pobřežní stráž USCG považovala v roce 2023 za vysoce rizikové dvě vlajky členských států EU**. Tyto ukazatele výkonnosti se týkají lodí plujících pod vlajkou členského státu EU, ale obchodujících v různých regionech po celém světě, mimo EU.

Obrázek 10: Výkonnost vlajky EU podle Tokijského memoranda o porozumění.



Zdroj: Tokijského memoranda o porozumění (Tokyo MoU)

Obrázek 11: Výkonnost vlajky EU podle USCG.



Zdroj: Pobřežní stráže Spojených států (USCG)

Uznané organizace

Státy vlajky nadále delegují úkoly uznaným organizacím, a to jak v souvislosti s prováděním prohlídek stanovených právními předpisy, tak s vydáváním osvědčení. **V roce 2024 svěřily dvě třetiny všech členských států EU zcela nebo částečně vydávání osvědčení o bezpečnosti osobní lodě uznané organizaci: to představuje nárůst o 10 % oproti roku 2020.** Podobný trend byl sledován i v případě přenechání vydávání osvědčení podle Mezinárodního předpisu pro řízení bezpečnosti lodí.

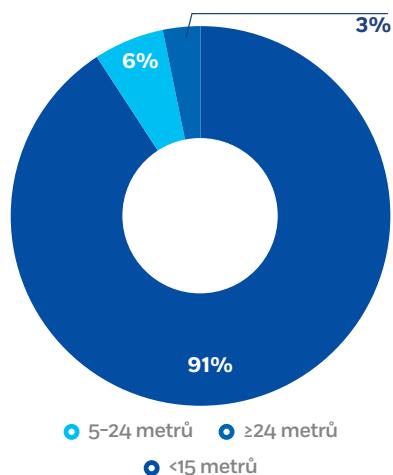
V celosvětovém měřítku působí 110 uznaných organizací uznaných alespoň jednou vlajkou (15 % nárůst oproti roku 2020), ale pouze 11 z nich je uznáno Evropskou komisí. EU v říjnu 2022 zrušila uznání Ruského námořního rejstříku plavidel.

Rybářská plavidla

V současné době pluje pod vlajkou členských států EU téměř 70 000 rybářských plavidel, což představuje pokles o 6 % od roku 2020. Lodstvo plující pod vlajkou členských států EU rovněž stárne, **70 % plavidel je nyní starších 25 let** a pouze 2 % celého lodstva byla postavena v letech 2019–2023.

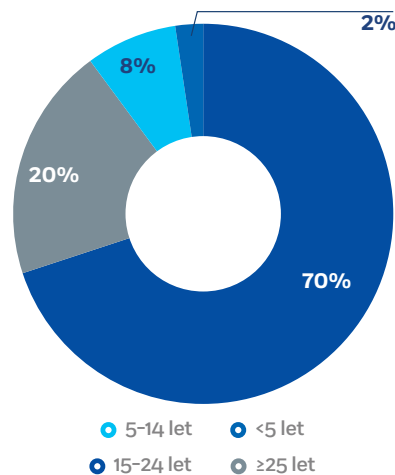
Kromě toho pouze 3 % všech rybářských plavidel registrovaných v některém členském státě EU měří na délku 24 metrů nebo více, přičemž 6 % plavidel měří na délku mezi 15 a 24 metry. Zbytek (91 %) měří na délku méně než 15 metrů.

Obrázek 12: Struktura rybářského lodstva plujícího pod vlajkou členského státu EU podle délky.



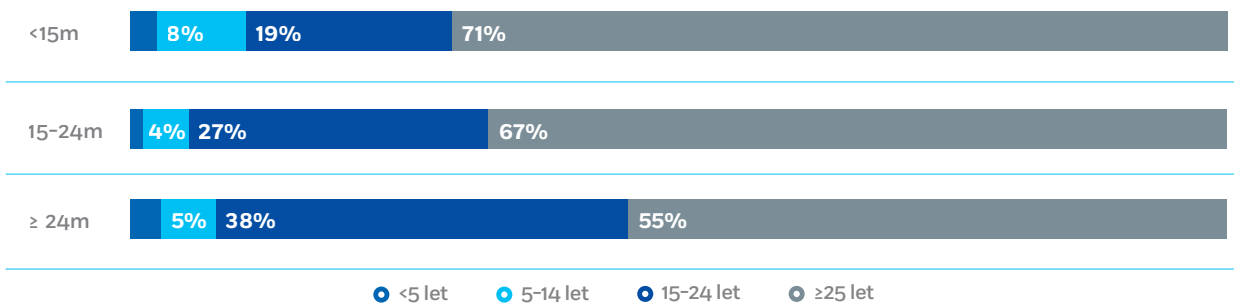
Zdroj: DG MARE

Obrázek 13: Struktura rybářského lodstva plujícího pod vlajkou členského státu EU podle stáří.



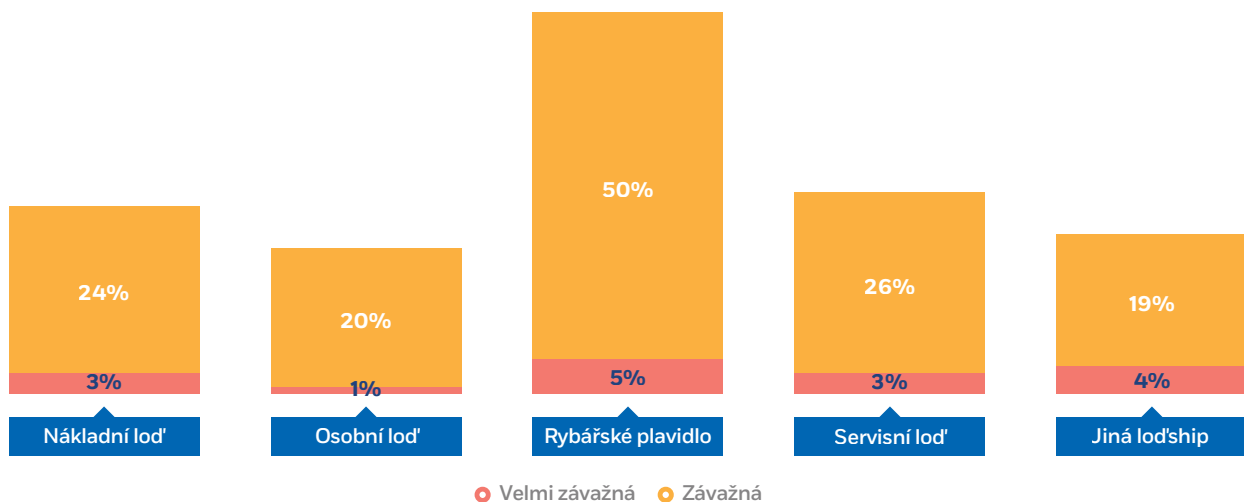
Zdroj: DG MARE

Rybářská plavidla kratší než 24 metrů a starší než 25 let nyní představují většinu lodstva jako celku (68 %). Tento trend týkající se stáří je nyní běžný ve všech délkových třídách rybářských plavidel, a to i v segmentech lodstva nad 24 metrů, z nichž více než 50 % tvoří starší plavidla.

Obrázek 14: Struktura stáří rybářských plavidel plujících pod vlajkou členských států EU podle délky (2023).

Zdroj: DG MARE

Četnost nehod je obzvláště vysoká u rybářských plavidel, a proto se na ně prioritně zaměřují posílená bezpečnostní opatření. Na tato plavidla připadá 17 % celkového počtu nehod zaznamenaných každý rok v rámci působnosti platných právních předpisů EU a **60 % celkového počtu ztracených plavidel**. V roce 2023 mělo 55 % těchto nehod velmi závažné nebo závažné následky.

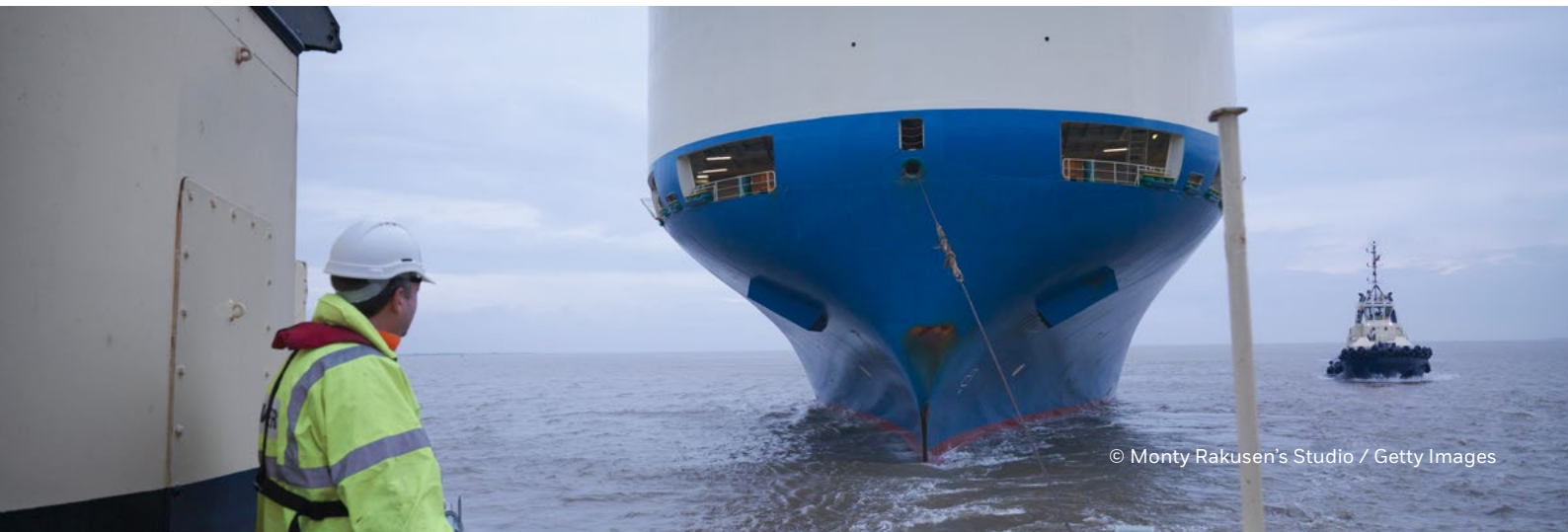
Obrázek 15: Podíl velmi závažných a závažných událostí podle typu lodi.

Zdroj: EMCIP (EMSA)

Stávající bezpečnostní normy pro rybářská plavidla jsou méně přísné než normy pro obchodní lodní dopravu. Dohoda z Kapského města, což je mezinárodní úmluva zaměřená na provádění bezpečnostních norem pro rybářská plavidla, dosud nevstoupila v platnost. Dohodu dosud ratifikovalo pouze devět členských států EU spolu s Islandem a Norskem.

Na úrovni EU Komise v současné době vyhodnocuje provádění směrnice 97/70/ES, kterou se stanoví harmonizovaný bezpečnostní režim pro rybářská plavidla o délce nejméně 24 metrů. Zároveň byla přijata další opatření, od nichž se očekává, že poskytnou nové poznatky o slabinách těchto plavidel. Oblast působnosti směrnice o vyšetřování nehod (směrnice 2009/18/ES) byla rozšířena tak, aby zahrnovala hlášení nehod rybářských plavidel o délce menší než 15 metrů, při nichž došlo k úmrtí nebo ztrátě plavidel. Kromě toho revize směrnice o státní přístavní inspekci (směrnice 2009/16/ES) doplňuje do oblasti působnosti nový dobrovolný režim pro rybářská plavidla.

Stát přístavu

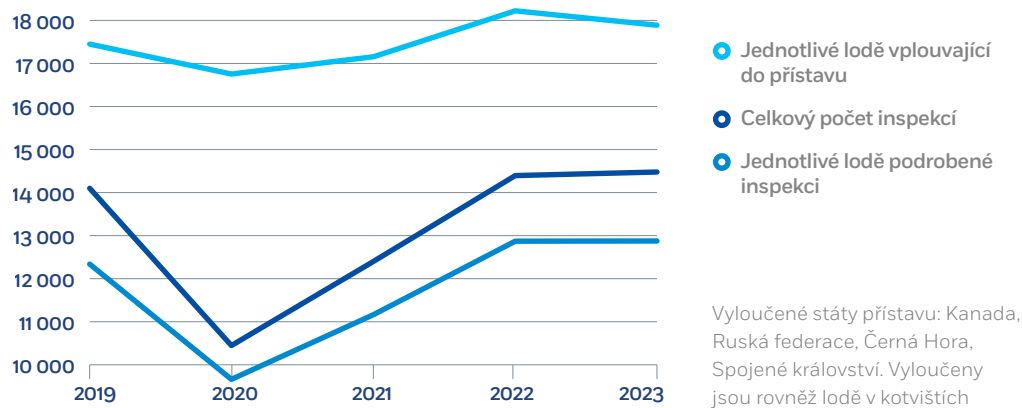


© Monty Rakusen's Studio / Getty Images

Vzhledem k nárůstu námořní dopravy a bezpečnostních rizik, která představují nevyhovující lodě, má státní přístavní inspekce zásadní význam pro zajištění souladu s bezpečnostními předpisy ve vodách EU. Členské státy EU jako státy přístavu kontrolují lodě plující pod cizí vlajkou, které navštěvují jejich přístavy, aby ověřily, zda splňují bezpečnostní, environmentální a pracovní právní normy. Slouží jako druhá linie obrany proti nevyhovující lodní dopravě, která doplňuje povinnosti států vlajky.

Počet inspekcí prováděných státní přístavní inspekcí každý rok v EU v souladu s Pařížským memorandumem o porozumění i nadále přesahuje 14 000, a to po opětovném nárůstu po období pandemie COVID-19. Většina členských států znovu zahájila inspekční činnost a v některých případech překročila hodnoty z doby před pandemií.

Obrázek 16: Počet jednotlivých lodí podrobených inspekci a celkový počet inspekcí provedených státní přístavní inspekcí podle jednotlivých členských států EU (2019–2023).



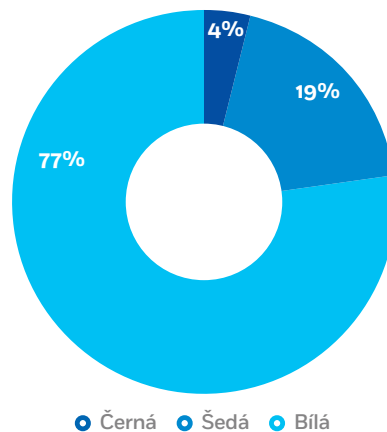
Zdroj: Thetis (EMSA)

Počet jednotlivých lodí podrobených inspekci v roce 2023 inspektory státní přístavní inspekce v EU se ve srovnání s rokem 2019 zvýšil o 4 %. **Přibližně každý druhý zjištěný nedostatek se týkal bezpečnosti**, přičemž nejčastěji byly hlášeny nedostatky v oblasti požární bezpečnosti, a to bez ohledu na typ lodi.

V roce 2023 bylo na bílé listině Pařížského memoranda o porozumění 77 % všech lodí plujících pod vlajkou států mimo EU vplouvajících do přístavů EU a u 4 % těchto lodí byly registrovány závažné bezpečnostní problémy a byly zapsány na černou listinu podle Pařížského memoranda o porozumění.

V roce 2023 se však panamská vlajka přesunula z bílé na šedou listinu (což znamená určité bezpečnostní problémy) podle klasifikace Pařížského memoranda o porozumění. Lodě registrované v Panamě představovaly druhý největší počet lodí vplouvajících do přístavů v EU – mezi lety 2019 a 2023 to bylo více než 115 000 vplutí. To znamená, že **podíl lodí na šedé listině se zvýšil z 5 % v roce 2020 na 19 % v roce 2023**.

Obrázek 17: Rozdělení plavidel plujících pod vlajkou zemí mimo EU, která vplouvají do přístavů EU: „Bílá, šedá a černá listina“ podle Pařížského memoranda o porozumění (2023).



Zdroj: EMSA

Na prvních třech místech mezi loděmi, které vplouvají do přístavů v EU a současně neplují pod vlajkou zemí EU, jsou lodě plující pod vlajkou Libérie, Panamy a Antiguy a Barbudy, ale v roce 2023 se panamská vlajka přesunula z bílé listiny podle Pařížského memoranda o porozumění na šedou listinu, a to kvůli výsledkům v oblasti bezpečnosti.

Hazmat

Vážným rizikem pro posádku, náklad i přijímací přístavy je nesprávné prohlášení o nebezpečném a znečišťujícím zboží („hazmat“). V roce 2023 **plulo 14 % lodí přepravujících nebezpečné materiály a příplouvajících do přístavů EU z přístavů a terminálů mimo EU pod vlajkou zemí mimo EU uvedených na šedé a černé listině**.

Pozitivnější zprávou je, že podíl nehlášeného nebezpečného materiálu se u příjezdů z přístavů mimo EU od roku 2019 snížil o téměř 50 %. V roce 2023 činil procentní podíl chybějících prohlášení o nebezpečném materiálu v evropském systému sledování lodní dopravy SafeSeaNet přibližně 4 % u lodí vyplouvajících z přístavů EU a podobně přibližně 4 % u lodí příplouvajících z přístavů mimo EU.

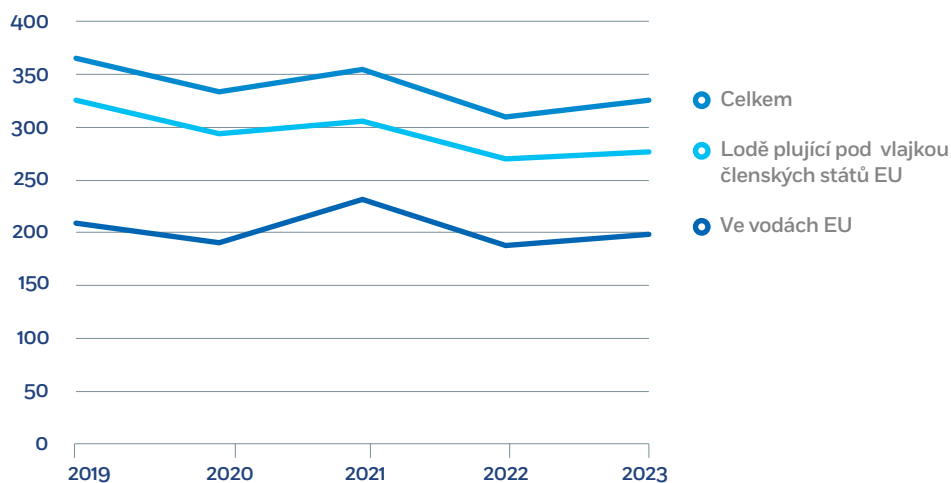
Pobřežní stát



© Johner Bildbyra AB/ Getty Images

Členské státy EU jakožto pobřežní státy dohlížejí na námořní činnosti ve svých vodách a regulují je, zejména s cílem předcházet nehodám a škodám na životním prostředí a podporovat námořní komunikační síť. V letech 2019 až 2023 došlo v teritoriálních vodách EU každoročně v průměru k 1 631 nehodám, na jejichž základě bylo v uvedeném období nahlášeno 1 018 pátracích a záchranných operací.

Obrázek 18: Celkový počet lodí vyžadujících pátrací a záchranný zásah ve vodách EU – nehody zahrnující alespoň jednu loď plující pod vlajkou členského státu EU (2019–2023).



Zdroj: EMCIP (EMSA)

V celosvětovém měřítku a v rámci EU jsou povinnosti související s pátráním a záchranou řízeny na vnitrostátní úrovni a usnadněny prostřednictvím dohod o spolupráci mezi různými regiony EU. V letech 2019 až 2023 se 13 % pátracích a záchranných zásahů ve vodách EU týkalo plavidel plujících pod vlajkou zemí mimo EU.

V letech 2019 až 2023 představovala 58 % všech pátracích a záchranných operací rybářská plavidla, což znamená, že pokud se tento podíl koreluje s počtem rybářských plavidel, která jsou účastníky nehody, **vyžadovalo během tohoto období pátrací a záchranný zásah nejméně 36 % všech rybářských plavidel v tísni.**

Rostoucím problémem v oblasti pátrání a záchran je náročnost operací v odlehlých oblastech, zejména u osobních lodí, vzhledem k velkému počtu přepravovaných osob. Rostoucí počet výletních lodí, které navštěvují polární oblasti (Arktidu a Antarktidu), vede ke zvýšenému riziku pátracích a záchranných operací. Příprava na tyto výzvy je pro námořní komunitu klíčovým problémem.

Členové lodních posádek a bezpečnost



© Thomas M. Barwick INC / Getty Images

Klíčovou úlohu pro zajištění bezpečnosti provozu lodí i pro budoucnost námořního odvětví v EU mají kvalifikovaní námořníci. **Zdá se však, že dostupné rezervy pracovních sil na moři se zmenšují.**

Ke konci roku 2023 mělo platné osvědčení o způsobilosti vydané členským státem EU 172 308 velitelů a důstojníků. Jednalo se o 20% pokles oproti roku 2019, ale o 7% pokles po zohlednění dopadu vystoupení Spojeného království z EU. Zároveň dalších 125 519 velitelů a důstojníků bylo držiteli původních osvědčení o způsobilosti vydaných zeměmi mimo EU a potvrzenými členskými státy na znamení jejich uznání, což od roku 2019 představuje nárůst o 4 %.

Celkově do konce roku 2023 mělo požadovaná osvědčení o způsobilosti a potvrzení pro výkon služby na palubě plavidel plujících pod vlajkou členských států EU 297 827 velitelů a důstojníků, **což ve srovnání s rokem 2019 představuje 12% pokles.**

Ve stejném roce byl průměrný věk členů lodních posádek způsobilých pracovat na lodích plujících pod vlajkou členských států EU 44 let v případě osob, které jsou držiteli osvědčení v členských státech EU, a 41 let u osob, které jsou držiteli osvědčení v zemích mimo EU. Navíc podíl žen je v námořnické profesi i nadále velmi nízký, a sice 2,78 % všech členů lodních posádek, kteří byli držiteli osvědčení v EU v roce 2023, a pouze 0,8 % členů lodních posádek, kteří byli držiteli osvědčení v zemích mimo EU.

Členové lodních posádek: pracovní podmínky a odborná příprava

Pracovní podmínky členů lodních posádek jsou i nadále náročné. Nedostatky v jejich pracovních podmínkách, včetně **pracovní doby a doby odpočinku, mezd a úrovně obsazení posádkou podle hlavy 2 Úmluvy o práci na moři, zjistí státní přístavní inspekce v průměru při každé 13. inspekci podle Pařížského memoranda o porozumění.** V letech 2019 až 2023 byly při **každé čtvrté inspekci** provedené státní přístavní inspekce zjištěny v rámci hlášení podle

Pařížského memoranda o porozumění nedostatky v rámci kategorie zdravotní péče, ochrany zdraví a prevence nehod (hlava 4) v souladu s Úmluvou o práci na moři. Více než 60 % nedostatků souvisejících s Úmluvou o práci na moři zjištěných v referenčním období bylo zjištěno na palubách lodí pro dopravu hromadného nákladu nebo lodí pro kusový náklad a přibližně 13 % na palubách cisternových lodí.

Důležitou součástí bezpečnostního procesu je výcvik členů lodních posádek. Komise s pomocí agentury EMSA (která provádí inspekce) hodnotí vzdělávací systémy zavedené v zemích mimo EU jménem členských států EU a v souladu s Mezinárodní úmluvou o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků.

Za tímto účelem **uznaly členské státy EU osvědčení o způsobilosti vydaná 51 zeměmi mimo EU**, díky čemuž mohou jejich členové lodních posádek pracovat na palubách lodí plujících pod vlajkou členských států EU.

Bezpečnost a udržitelnost



© SHansche/Getty Images

Aby bylo možné splnit emisní cíle stanovené Zelenou dohodou pro Evropu, musí námořní odvětví zavést alternativní paliva a technologie pohonu a zároveň zajistit bezpečnost lodí. Tyto nové zdroje energie mohou být spojeny se značnými riziky, což vyžaduje důkladná bezpečnostní opatření a ze své podstaty bezpečnější konstrukce.

Od roku 2019 do roku 2023 se počet lodí **připravených na zkapalněný zemní plyn (LNG)** (bez LNG tankerů) na celém světě více než ztrojnásobil, přičemž 34 % jich bylo provozováno v Evropě. Na LNG se plně vztahuje Mezinárodní předpis o bezpečnosti plavidel používajících plyny nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí, který na mezinárodní úrovni stanoví bezpečnostní normy pro paliva s nízkým bodem vzplanutí a plynná paliva.

Pod výše uvedený předpis sice spadá i **vodík**, ale neexistují pro něho zvláštní ustanovení, která by řešila jeho vysokou hořlavost a riziko výbuchu. Očekává se, že návrhy nezávazných pokynů pro lodě na vodíkový pohon předloží organizace IMO roku 2026. Mezitím agentura EMSA zveřejnila [studii o potenciálu vodíku jako paliva v lodní dopravě](#), po níž následovala [série tematických studií o aspektech bezpečnosti vodíku](#).

Stále více se používá také **metanol** a již se jím zabývají prozatímní pokyny organizace IMO (MSC.1/Circ.1621), které budou v následujících letech rozpracovány, jakmile budou získány další zkušenosti s jeho použitím jako paliva v lodní dopravě. S cílem dále pomoci tvůrcům politik a odvětví zveřejnila agentura EMSA studii o [potenciálu syntetických paliv v lodní dopravě](#), včetně e-metanu a e-methanolu, a [pokyny pro doplňování paliva, které pojednávají i o metanolu z biologických zdrojů](#).

Čpavek je v počáteční fázi zavádění, v současné době se komerčně nevyužívá a existují vážné obavy ohledně jeho toxicity. V roce 2024 schválila organizace IMO nezávazné prozatímní pokyny pro čpavek (MSC.1/Circ.1687), které podporují jeho bezpečné používání jako paliva. Souběžně s tím a na podporu tvůrců politik a odvětví vydala agentura EMSA studii analyzující

potenciál čpavku jako paliva v lodní dopravě a sérii studií zkoumající a analyzující jeho bezpečnost.

Biopaliva jako dimethylether, methylester mastné kyseliny, syntetická nafta FT a HVO nepředstavují větší bezpečnostní problémy než tradiční fosilní paliva. Aby se překlenula mezera ve standardizaci postupů pro doplňování biopaliv v námořním odvětví, [zveřejnila agentura EMSA pokyny](#), které obsahují kontrolní seznamy pro různé fáze a konfigurace doplňování paliva.

Používání **zkapalněného ropného plynu** se řídí prozatímními pokyny organizace IMO z roku 2023 (MSC.1/Circ.1666).

Palivové články rovněž vyvolávají obavy o bezpečnost v důsledku možných úniků. Jsou pro ně zavedeny nezávazné pokyny (MSC.1/Circ.1647), které mají být v budoucnu revidovány a konsolidovány.

Při plavbách na krátké vzdálenosti se stále častěji používají **baterie**, ale i nadále chybí mezinárodní bezpečnostní normy. V roce 2023 vydala agentura EMSA [první nezávazné pokyny pro vnitrostátní správní orgány a odvětví](#), jejichž cílem je jednotné provádění základních bezpečnostních požadavků na bateriové systémy ukládání energie na palubách lodí. Pokyny se zaměřují na lithium-iontové baterie, které představují technologii baterií nejčastěji používanou v námořních podmínkách.

Kromě toho **připojení lodí k dodávkám elektřiny z pevniny** přináší rizika spojená s rozhraním, která vyžadují pečlivé řízení. Agentura EMSA proto zveřejnila své pokyny týkající se dodávek elektřiny z pevniny, které mají pomoci vnitrostátním správním orgánům při plánování a rozvoji možností dodávek elektřiny z pevniny.

Bezpečnost a autonomie

Vzhledem k tomu, že odvětví lodní dopravy se vyvíjí směrem k větší automatizaci, má posouzení rizik zásadní význam pro celkové posouzení bezpečnosti a ověřování nových konstrukcí autonomních námořních hladinových lodí a mělo by být posuzováno komplexně s přihlédnutím k nebezpečím spojeným s fyzickým uspořádáním, provozem, opatřeními k řízení zmírňování rizik a údržbou.

V oblasti regulace bylo dosaženo pokroku ve vývoji nezávazného kodexu organizace IMO týkajícího se autonomních námořních hladinových lodí. Na podporu konzistentních hodnocení bezpečnosti agentura EMSA zároveň vypracovala individuálně uzpůsobenou metodiku založenou na posouzení rizik (zahrnutou v návrhu kodexu organizace IMO týkajícího se autonomních námořních hladinových lodí) a související pilotní softwarový nástroj (nástroj pro posuzování rizik), který má pomoci námořním úřadům a odvětví při určování a upřednostňování prvků kritických z hlediska bezpečnosti v raných návrzích konstrukcí autonomních námořních hladinových lodí.

Pokud jde o bezpečný provoz automatizovaných plavidel, vedou se diskuse o důsledcích, které to bude mít pro členy lodních posádek a jejich odbornou přípravu. Na podporu těchto diskusí vypracovala agentura EMSA [zprávu o identifikaci kompetencí pro provoz autonomních námořních hladinových lodí ve střediscích dálkového ovládání](#). Výhledově bude při vývoji a provozu těchto plavidel a s nimi spojených center dálkového ovládání hrát klíčovou roli lidský faktor.

Závěry

Evropská unie v posledních několika desetiletích vybudovala silný a komplexní systém námořní bezpečnosti. I když bylo dosaženo významného pokroku, řada problémů přetrvává, což jasně svědčí o tom, že nemáme na výběr a musíme tento systém zachovat a dále posílit. Je nezbytné zabránit regresi k nevyhovující loďní dopravě, pro kterou byly typické vážné nehody, poškozování životního prostředí a ztráty na životech. Zásadní je, že námořní doprava hraje i nadále klíčovou úlohu v celosvětovém hospodářství a hospodářství EU, přičemž rostoucí objem obchodu a přepravy cestujících podtrhují nutnost bezpečnějších a účinnějších pravidel.

Harmonizovaný legislativní rámec EU zajišťuje jednotné provádění a prosazování ve všech členských státech a doplňuje mezinárodní úmluvy. Tento integrovaný přístup má i nadále zásadní význam pro zajištění dodržování přísných bezpečnostních norem, a to i přesto, že globální dynamika – například přesun stavby plavidel do Asie – vytváří v námořním odvětví EU nové závislosti a odhaluje jeho zranitelná místa.

Přestože od roku 2019 došlo ke snížení počtu nehod o 16 %, je třeba se dále zabývat některými riziky. Případné požáry na lodích typu ro-ro a vysokorychlostních osobních plavidlech nadále vyvolávají obavy, zejména vzhledem k tomu, že mnoho osobních lodí stárne. Počet nesprávně deklarovaných nebezpečných nákladů se snížil o 50 %, což odráží pokrok v oblasti prosazování a osvěty, ačkoli u malého počtu plavidel přetrvávají nedostatky v dodržování předpisů.

Významnou hrozbu pro udržitelnost námořní bezpečnosti představují výzvy související s pracovní silou. Od roku 2019 došlo k 12% poklesu počtu velitelů a důstojníků, kteří jsou v EU k dispozici. Panují také obavy ohledně stárnutí pracovní síly a schopnosti odvětví přilákat nově generace členů loďních posádek. Přestože průměrný věk členů loďních posádek je stabilní, což naznačuje, že nově příchozí nahrazují ty, kteří tuto profesní dráhu opouštějí, atraktivita tohoto odvětví je i nadále nízká a je ovlivněna zejména pracovními podmínkami na palubách lodí. Při inspekcích práce se pravidelně odhalují nedostatky v oblasti dobrých životních podmínek posádky, zejména na lodích pro dopravu hromadného nákladu a nákladních lodích. V souvislosti s těmito problémy vyvstává naléhavá potřeba neustálých investic do odborné přípravy a zlepšování pracovních podmínek.

Zavedení alternativních paliv nabízí příležitosti, jak snížit emise, ale také přináší nová bezpečnostní rizika. Nařízení o námořních palivech FuelEU (nařízení (EU) 2023/1805), které vstoupilo v platnost v roce 2025, stanoví ambiciózní cíle v oblasti snižování emisí skleníkových plynů a vyžaduje bezpečnou konstrukci lodí, přísné posuzování rizik a průběžný výcvik členů loďních posádek. Agentura EMSA již v tomto ohledu podnikla kroky tím, že zveřejnila pokyny týkající se bezpečnosti baterií a přispěla k vypracování norem organizace IMO.

Bezpečnost osobních lodí, zejména při vnitrostátním provozu, má pro EU i nadále nejvyšší prioritu. Pokroku však brání pomalý vývoj aktualizovaných bezpečnostních norem a jejich nejednotné provádění členskými státy. Pozornost si zaslouží nová potenciální rizika, jako jsou požáry elektrických vozidel na palubách lodí typu ro-ro.

Toto druhé vydání zprávy Emsafe se věnuje období prvních dvou let ruské útočné války proti Ukrajině. Během této doby se v evropských vodách stále častěji objevuje „stínová flotila“, která slouží k přepravě ruské ropy a na kterou se vztahují sankce. Tato plavidla zpravidla nezastavují v přístavech EU a neplují pod vlajkou členského státu EU. Nevztahují se tedy na ně obvyklé režimy inspekcí EU a o jejich bezpečnosti toho mnoho nevíme. Složení tohoto loďstva je navíc poměrně dynamické a dochází u něj k častým změnám vlajky. Riziko, které představují pro pobřeží EU, lze obtížně posoudit, ale už samotná nejistota představuje riziko. Pokud budou k dispozici spolehlivější údaje, může se příští vydání zprávy Emsafe zabývat dopadem tohoto vývoje z hlediska námořní bezpečnosti.

Závěrem se dá říci, že situace v oblasti námořní bezpečnosti EU prochází rychlou proměnou. Technologické inovace, environmentální ambice a měnící se provozní realita vyžadují integrovaný přístup orientovaný na budoucnost. Vzhledem k profilu loďstva však budou staré lodě po dlouhou dobu existovat bok po boku novějších konstrukcí. Agentura EMSA bude i nadále jedním z klíčových partnerů při řešení těchto výzev a zajistí, aby evropská moře zůstala i v příštích desetiletích bezpečná, odolná a udržitelná.

O EVROPSKÉ AGENTUŘE PRO NÁMOŘNÍ BEZPEČNOST

Posláním agentury EMSA je sloužit námořním zájmům EU pro bezpečné, ekologické a konkurenční námořní odvětví a působit jako spolehlivé a respektované referenční místo v námořním odvětví v Evropě a na celém světě. Sídlíme v Lisabonu a zabýváme se kromě jiných úkolů bezpečností plavby a námořní dopravy, udržitelností, digitalizací a budováním kapacit, a to za plné podpory členských států EU a Evropské komise.

Potřebujete-li další informace, obraťte se na nás

Evropská agentura pro námořní bezpečnost

Praça de Europa 4,
1249-206 Lisabon,
PORTUGALSKO

Tel.: +351 211 209 200

Internet: emsa.europa.eu

Dotazy: emsa.europa.eu/contact

Sociální média: emsa.europa.eu/newsroom/connect