



FAKTY A ČÍSLA

SPRÁVA O EURÓPSKEJ NÁMORNEJ

BEZPEČNOSTI ZA ROK 2025

EURÓPSKA NÁMORNÁ BEZPEČNOSTNÁ AGENTÚRA



European Maritime Safety Agency

Európska námorná bezpečnostná agentúra

Praça de Europa 4,
1249-206 Lisabon,
PORTUGALSKO

Tel.: +351 211 209 200

Webové sídlo: emsa.europa.eu

Kontakt: emsa.europa.eu/contact

Právne upozornenie:

Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA) ani žiadna tretia strana konajúca v jej mene nenesie zodpovednosť za spôsob, akým sa môžu použiť informácie uvedené v tejto správe.

Upozornenie o autorských právach:

Celá táto správa alebo jej časti sa môžu reprodukovat', upravovat' a/alebo šíriť bez ohľadu na použité prostriedky a/alebo formáty pod podmienkou, že EMSA bude uvedená ako pôvodný zdroj materiálu, a to na každom jednom exemplári. Túto správu možno citovať bez predchádzajúceho súhlasu, ak sa uvedie zdroj. Tieto povolenia sa nevzťahujú na prvky tejto správy, na ktoré má autorské práva tretia strana. V takýchto prípadoch je potrebné získať povolenie na reprodukciu od držiteľa autorských práv.

Táto správa a všetky súvisiace materiály sú dostupné online na stránke emsa.europa.eu.

© Európska námorná bezpečnostná agentúra, 2025

Ďalšie informácie o Európskej únii sú k dispozícii na adrese european-union.europa.eu/index_sk.

Luxemburg: Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2025

ISSN: 2443-6224

ISBN: 978-92-95229-41-9

doi: 10.2808/7861510

Katalógové číslo: TN-01-25-001-SK-N

Fotografia na obálke: Wojciech Wrzesień/Adobe Stock



Úrad pre vydávanie publikácií
Európskej únie

Úvod

Druhé, prepracované a aktualizované, vydanie *Správy o európskej námornej bezpečnosti* (správa Emsafe) sa zameriava na aktuálne problémy, ktoré majú vplyv na námornú dopravu a bezpečnosť v Európskej únii (EÚ). Hlavným cieľom správy Emsafe je bližšie ozrejmiť výzvy a príležitosti, ktorým námorný sektor v súvislosti s bezpečnosťou čelí, pričom na tento účel využíva súbor kľúčových technických údajov – z databáz EMSA, ako aj externých zdrojov –, ktoré sa týkajú bezpečnosti lodí a ich prevádzky.

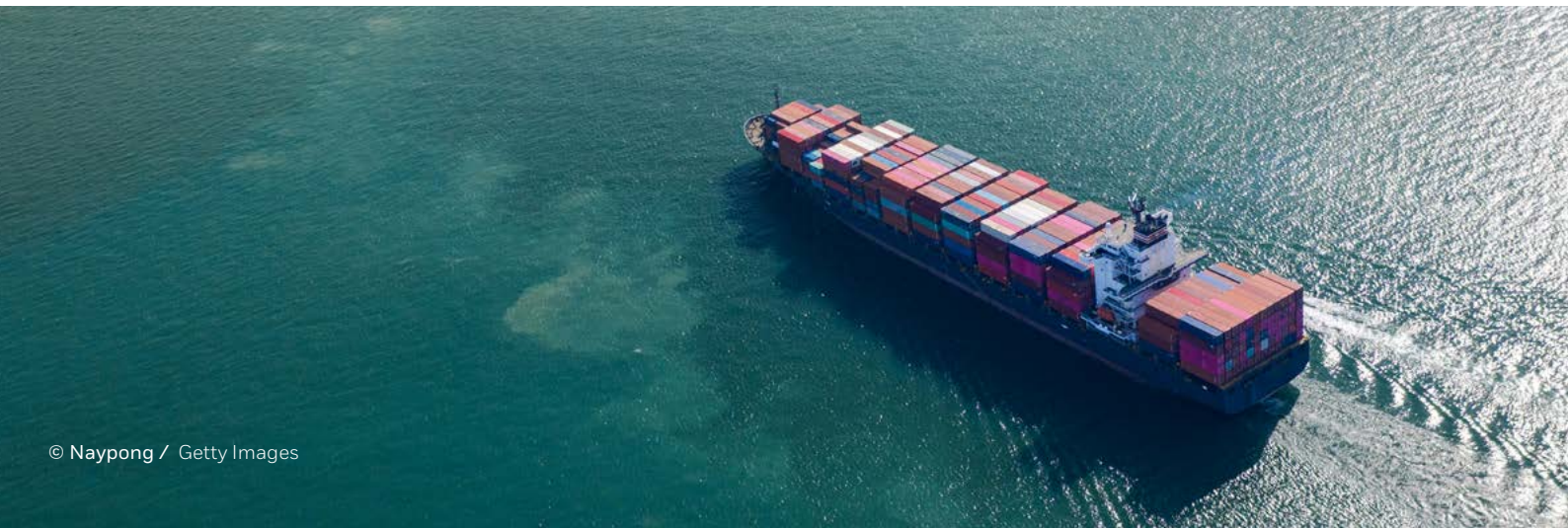
V správe Emsafe sa využívajú údaje a informácie z rokov 2019 až 2023, teda z obdobia, v ktorom mali celosvetové udalosti zásadný vplyv na námorný sektor. Pandémia ochorenia COVID-19, vystúpenie Spojeného kráľovstva z EÚ a stupňovité účinky medzinárodných konfliktov vrátane invázie na Ukrajinu a situácie na Blízkom východe výrazne ovplyvnili toky námornej dopravy.

V tomto kontexte sa v druhom vydaní správy Emsafe analyzujú snahy námorného sektora udržať úroveň bezpečnosti a zároveň sa prispôbiť vyvíjajúcemu sa regulačnému prostrediu a riešiť ďalšie výzvy, ako je starnutie flotily, digitalizácia, dekarbonizácia a potreba udržať a prilákať kvalifikovanú pracovnú silu.

Od uverejnenia prvej správy v roku 2022 navyše došlo k významným námorným nehodám, napr. k požiarom na palube lodí *MV Fremantle Highway* a *Felicity Ace*. Tieto incidenty poukázali na nové bezpečnostné riziká, ktoré by sa toto odvetvie malo snažiť zmierniť.



Odvetvie námornej dopravy EÚ



Námorná doprava je pre svetové hospodárstvo nevyhnutná, keďže sa prostredníctvom nej uskutočňuje viac ako 80 % objemu celosvetového obchodu. V prístavoch EÚ sa v roku 2023 preložilo viac ako 3 375 miliónov ton tovaru, z čoho 39 % pripadá na vnútroštátnu prepravu a prepravu v rámci EÚ.

V roku 2023 do prístavov EÚ zavítalo viac ako 880 000 lodí, čo predstavuje takmer 20 % nárast v porovnaní s úrovňou pred pandemiou. Viac ako 50 % zodpovedalo vnútroštátnej doprave, pričom najčastejšie zastavovali v prístavoch EÚ lode typu ro-pax a osobné lode. Približne tri štvrtiny všetkých lodí, ktoré zastavujú v prístavoch EÚ, sa plavia pod vlajkou jej členského štátu, pričom menej ako 25 % je registrovaných v krajine, ktorá nie je členom EÚ.

V priebehu roka 2023 **nastúpilo a vystúpilo v prístavoch EÚ 395 miliónov cestujúcich**, čo je o 5,5 % menej ako v roku 2019 (po poklese o 45 % v roku 2020 v dôsledku cestovných obmedzení spôsobených pandemiou ochorenia COVID-19).

V rokoch 2019 až 2023 **predstavovali lodenice EÚ 7,6 % celosvetovej činnosti v oblasti výstavby nových lodí** podľa počtu postavených lodí. V porovnaní s rokmi 2016 až 2020 **sa celosvetový podiel lodí postavených v EÚ počas zodpovedajúceho päťročného obdobia znížil o 1,2 %**. Napriek tomuto poklesu má EÚ naďalej vedúce postavenie vo výstavbe osobných lodí, rybárskych plavidiel a zásobovacích plavidiel na mori. Členské štáty, ktoré produkujú najväčší počet plavidiel v týchto kategóriách, sú Holandsko, Poľsko a Španielsko. Fínsko, Taliansko a Nemecko sa zatiaľ zameriavajú na stavbu väčších plavidiel, ako sú napríklad výletné lode.

Ilustrácia 1: Počet novopostavených lodí podľa typu lode v EÚ a na celom svete a podiel lodí vyrobených v EÚ podľa typu lode (2019 – 2023) (*).

	V EÚ	Vo svete	%
Cisternové lode	17	2 429	0,7%
Lode na hromadný náklad	10	2 262	0,4%
Lode na prepravu bežného nákladu	69	1 076	6,4%
Kontajnerové lode	1	994	0,1%
Nákladné lode ro-ro	14	271	5,2%
Osobné lode	262	814	32,2%
Iné nákladné lode	0	68	0%
Rybárske plavidlá	277	1 610	17,2%
Iné pracovné plavidlá	358	3 819	9,4%
Spolu	1 008	13 343	7,6%

Zdroj: EMSA

(*) Obchodné lode s číslami IMO, s vlastným pohonom, s hrubou priestornosťou 100 (GT) a viac.

Naproti tomu je **európske odvetvie vybavenia námorných lodí svetovým lídrom** s podielom na trhu vo výške 35 % v prípade širokej škály výrobkov.

Z údajov z **portálu MED**, referenčnej databázy výrobkov certifikovaných v EÚ podľa smernice o vybavení námorných lodí (smernica 2014/90/EÚ), vyplýva, že 45 % vybavenia námorných lodí inštalovaného na lodiach plaviacich sa pod vlajkou členského štátu EÚ vyrábajú spoločnosti so sídlom v EÚ.

Vlajkový štát



© artur carvalho / Getty Images

Členské štáty EÚ ako vlajkové štáty zohrávajú zásadnú úlohu pri zaistovaní námornej bezpečnosti a ochrane morského prostredia. Musia zabezpečiť, aby lode zaregistrované na ich území (plaviace sa pod ich vlajkami), spĺňali všetky príslušné medzinárodné, európske a vnútroštátne predpisy vrátane predpisov o stavbe, prevádzke, správe a recyklácii lodí.

Flotila plaviaca sa pod vlajkou členského štátu EÚ

Na rozdiel od svetovej flotily, ktorá sa v rokoch 2019 až 2023 zväčšila o 6 %, aby odpovedala na rastúci dopyt, množstvo lodí plaviacich sa pod vlajkou členského štátu EÚ sa zmenšilo o 2 %.

Ilustrácia 2: Počet lodí registrovaných pod vlajkami členských štátov EÚ.

Typ lode	2023	2019–2023
Iné pracovné plavidlá	4 096	4 098
Osobné lode	2 496	2 412
Cisternové lode	2 110	2 288
Lode na prepravu bežného nákladu	1 579	1 642
Lode na hromadný náklad	1 105	1 314
Kontajnerové lode	1 095	1 096
Nákladné lode ro-ro	418	394
Iné nákladné lode	110	89
Spolu	13 009	13 333

Zdroj: EMSA

V roku 2023 flotila plaviaca sa pod vlajkami členských štátov EÚ predstavovala približne 13 % svetovej flotily podľa počtu lodí a približne 16 % celosvetovej hrubej priestornosti (GT).

Zatiaľ čo celosvetová tonáž sa medzi rokmi 2019 a 2023 zvýšila o 13,8 %, tonáž členských štátov EÚ v rovnakom období klesla o 1 %. Podiel tonáže členských štátov EÚ na celosvetovom ekvivalente klesol z 18,7 % v roku 2016 na 17,8 % v roku 2020 a 15,8 % v roku 2023.

Bezpečnosť osobných lodí v EÚ

Počet osobných lodí registrovaných v členských štátoch EÚ sa v priebehu rokov 2019 až 2023 zvýšil o takmer 2 %, pričom ro-pax a vysokorýchlostné osobné plavidlá (HSC) plaviace sa pod vlajkami členských štátov EÚ predstavovali viac ako **30 % svetovej flotily týchto typov lodí a viac ako 50 % z hľadiska GT**. V tom istom období sa okrem toho zvýšil počet HSC pod vlajkami členských štátov EÚ o 17 %.

Napriek nárastu počtu osobných lodí v EÚ nedošlo k žiadnemu poklesu ich priemerného veku. **V roku 2023 bol priemerný vek osobných lodí plaviacich sa pod vlajkou členského štátu EÚ 29 rokov, v roku 2019 to bolo 28 rokov.**

Ilustrácia 3: Priemerný vek (podľa typu lode) lodí plaviacich sa pod vlajkou členského štátu EÚ v porovnaní so svetovou flotilou.

	Flotila plaviaca sa pod vlajkou členského štátu EÚ	Svetová flotila
Osobné lode	29	28
Iné pracovné plavidlá	26	24
Lode na prepravu bežného nákladu	22	26
Nákladné lode ro-ro	18	20
Iné nákladné lode	17	30
Cisternové lode	14	18
Kontajnerové lode	13	14
Lode na hromadný náklad	12	13

Zdroj: EMSA

Tento trend možno priamo prepojiť s existujúcimi loďami, ktoré prechádzajú z vlajok krajín mimo EÚ na vlajky členských štátov EÚ.

Ilustrácia 4: Počet zmien vlajky podľa typu lode vo vzťahu k vlajkám členských štátov EÚ (2019 – 2023).

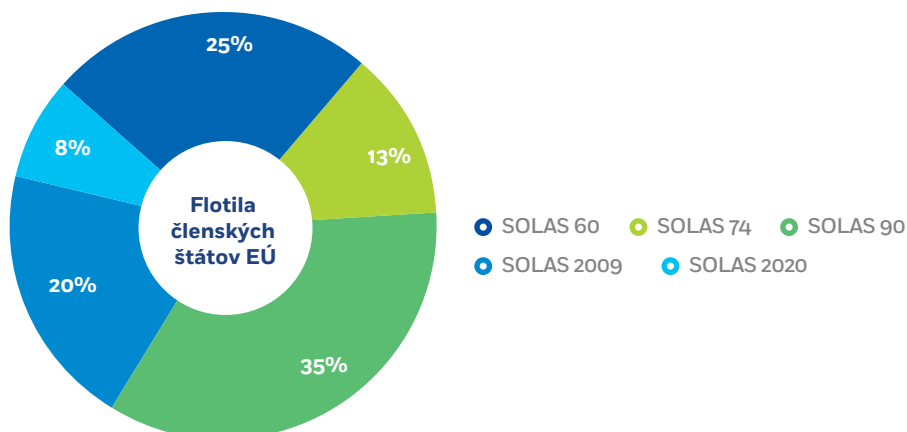
	Z členského štátu EÚ do členského štátu EÚ	Z krajiny mimo EÚ do členského štátu EÚ	Z členského štátu EÚ do krajín mimo EÚ	Zostatok
Cisternové lode	388	685	1 108	-423
Lode na hromadný náklad	125	404	769	-365
Lode na prepravu bežného nákladu	475	577	687	-110
Kontajnerové lode	380	683	729	-46
Nákladné lode ro-ro	51	57	71	-14
Osobné lode	254	97	118	-21
Iné nákladné lode	43	38	9	29
Iné pracovné plavidlá	642	505	612	-107
Spolu	2 358	3 046	4 103	-1 057

Zdroj: EMSA

V priebehu rokov 2019 až 2023 bol počet lodí, ktoré prešli spod vlajky členského štátu EÚ na vlajku krajiny mimo EÚ, o 35 % vyšší ako počet lodí, ktoré prešli spod vlajky krajiny mimo EÚ na vlajku krajiny EÚ. Väčšinu lodí, ktoré opustili vlajky členských štátov EÚ, tvorili lode na hromadný náklad, ropné a chemické cisternové lode a lode na prepravu bežného nákladu.

Priemerný vek osobných lodí, ktoré prešli pod vlajku členského štátu EÚ, bol 18 rokov (21 rokov v prípade ro-pax). **Viac ako tretina týchto lodí mala v čase zmeny na vlajky členských štátov EÚ viac ako 25 rokov.**

Trend starnutia osobných lodí plaviacich sa pod vlajkami členských štátov EÚ je znepokojujúci. Bezpečnostné normy sa vo všeobecnosti neuplatňujú retroaktívne, čo znamená, že lode spĺňajú normy platné v čase ich výstavby. **38 % všetkých osobných lodí v prevádzke** vo flotile pod vlajkami členských štátov EÚ bolo postavených v čase, keď boli platné normy stability pri poškodení v súlade s normami Medzinárodnej konferencie o bezpečnosti života na mori (SOLAS) z rokov 1960 a 1974.

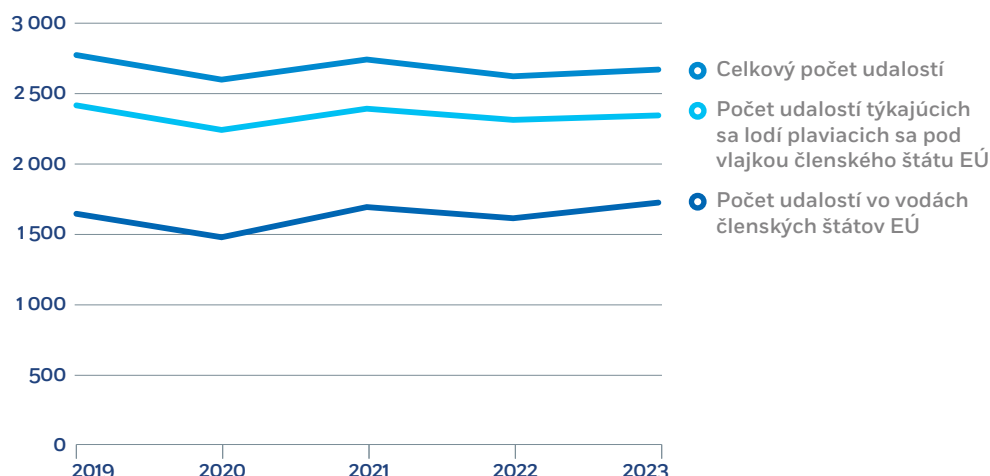
Ilustrácia 5: Osobné lode plaviace sa pod vlajkami členských štátov EÚ, na ktoré sa vzťahujú rôzne požiadavky SOLAS na stabilitu pri poškodení na základe dátumu stavby (2023).

Zdroj: EMSA

Nehody

Počet zaznamenaných nehôd je spoľahlivým ukazovateľom úrovne bezpečnosti flotily. V rokoch 2019 až 2023 **došlo každý rok v priemere k 2 344 nehodám, ktorých účastníkom bola aspoň jedna loď plaviaca sa pod vlajkou členského štátu EÚ patriaca do rozsahu pôsobnosti uplatniteľných právnych predpisov EÚ**. Počet nehôd oznámených Európskej informačnej platforme o námorných nehodách (EMCIP) (riadenej agentúrou EMSA) sa počas tohto obdobia znížil o 16 % v porovnaní s obdobím, na ktoré sa vzťahuje prvé vydanie správy Emsafe.

Ilustrácia 6: Celkový počet nehôd oznámených EMCIP (2019 – 2023).

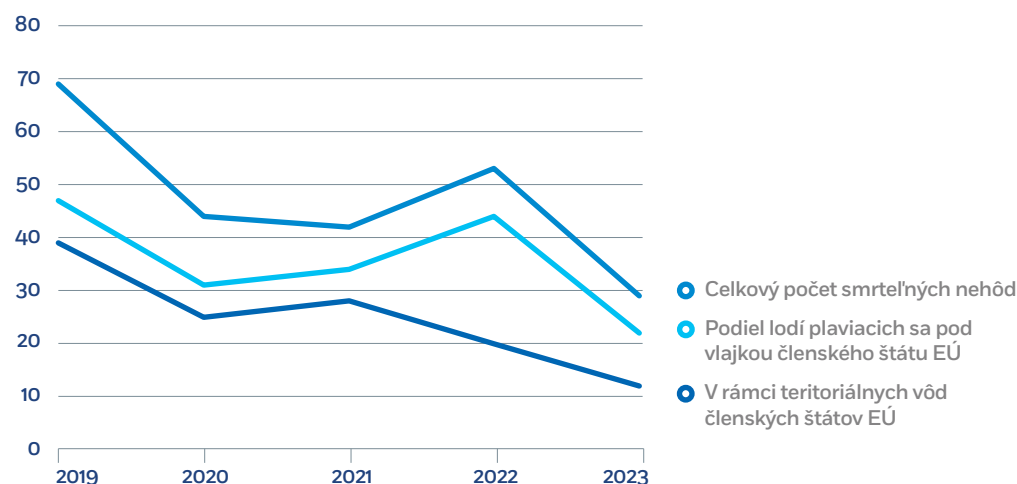


Zdroj: EMCIP (EMSA)

Vážne nehody (lode poškodené do takej miery, že už neboli schopné ďalšej plavby, vážne zranenia, nezávažné poškodenie životného prostredia) predstavovali 27,8 % všetkých zaznamenaných nehôd v danom období, zatiaľ čo veľmi vážne nehody (smrteľné nehody, úplné straty, vážne poškodenie životného prostredia) tvorili 2,2 % z celkového počtu.

V roku 2023 zomrelo 22 osôb a 741 bolo zranených pri nehodách lodí plaviacich sa pod vlajkou členského štátu EÚ. K najvyššiemu počtu úmrtí došlo pri nehodách, ktorých účastníkmi boli nákladné lode, ktoré predstavujú približne 49 % flotily, za nimi nasledovali rybárske plavidlá a servisné lode.

Ilustrácia 7: Celkový počet smrteľných nehôd oznámených EMCIP (2019 – 2023).



Zdroj: EMCIP (EMSA)

Vlajkový štát: bezpečnostné ukazovatele

Počet nedostatkov zistených počas prehliadok alebo inšpekcií vlajkových štátov by mohol slúžiť aj ako potenciálny ukazovateľ úrovne bezpečnosti. V súčasnosti však neexistuje centralizovaná databáza inšpekcií vlajkových štátov, najbližším ekvivalentom na úrovni EÚ je databáza špeciálneho režimu inšpekcií ro-pax a HSC, zahrnutá do databázy THETIS-EÚ, ktorú spravuje agentúra EMSA. Z výsledkov týchto inšpekcií vyplýva, že **38 % všetkých zistených nedostatkov sa týka požiarnej bezpečnosti**.

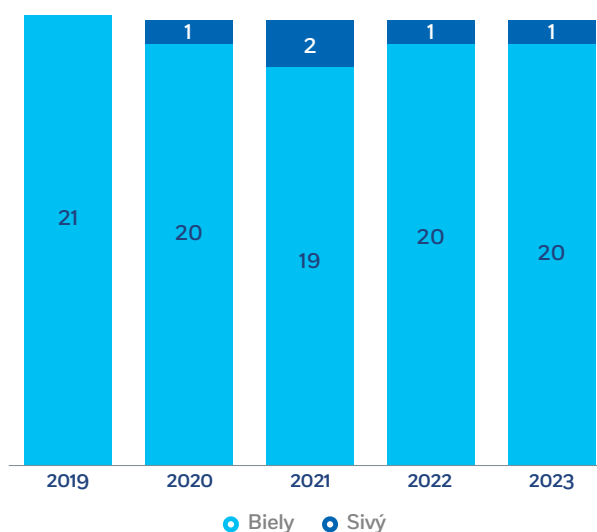
Ilustrácia 8: 15 najčastejších nedostatkov zistených pri inšpekciách ro-pax a HSC (2019 – 2023).

Protipožiarne dvere/otvory v ohňovzdorných deliacich plochách	15%
Pevné hasiace zariadenie	12%
Uzatváracie zariadenia/vodotesné dvere	10%
Čistota strojovne	9%
Núdzové osvetlenie, batérie a spínače	8%
Požiarne klapky	7%
Hlavný motor pohonu	6%
Nácvik opustenia lode	5%
Systém palubného rozhlasu	5%
ISM	4%
Pomocný motor	4%
Systém detekcie požiaru a požiarneho poplachu	4%
Záchranné člny	4%
Únikové cesty	4%
Iné (požiarne bezpečnosť)	3%

Zdroj: Thetis (EMSA, 2023b)

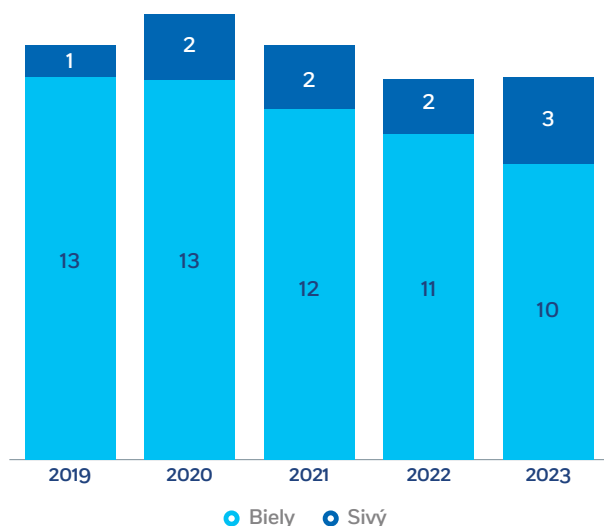
Na medzinárodnej úrovni poskytujú zistenia systému auditu členských štátov Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) užitočné súhrnné údaje. **42 % týchto zistení sa týka povinností vlajkového štátu**, pričom najväčší podiel (33 %) sa týka vykonávania a druhý najvyšší presadzovania (17 %). Toto poradie sa v priebehu rokov nemenilo, a to aj napriek väčšiemu počtu auditov v rokoch 2016 až 2022 na medzinárodnej úrovni.

Výsledky inšpekcií štátnej prístavnej kontroly sú takisto ukazovateľom úrovne bezpečnosti lodí plaviacich sa pod vlajkou členského štátu EÚ a pôsobiacich na medzinárodnej úrovni. V roku 2023 **boli všetky vlajky členských štátov EÚ v režime Parížskeho memoranda o porozumení (MoP) zaradené na biely zoznam okrem jednej, ktorá sa dostala na sivý zoznam**.

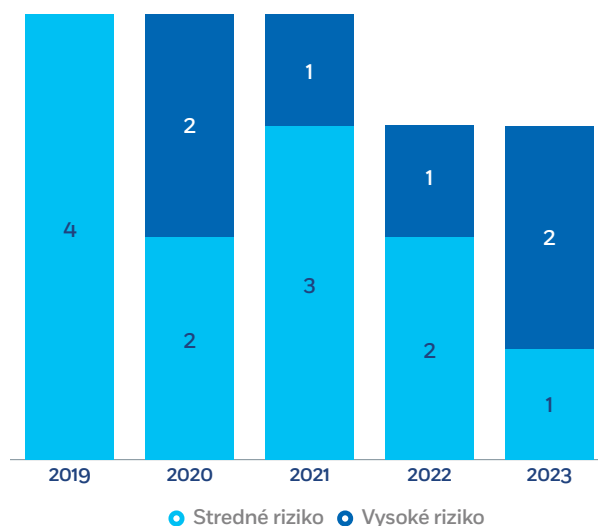
Ilustrácia 9: Výkonnosť vlajok členských štátov EÚ podľa systému bielych, sivých a čiernych zoznamov Parížskeho MoP.

Zdroj: Paris MoU

Okrem Parížskeho MoP sa v druhom vydaní správy Emsafe analyzuje úroveň bezpečnosti lodí plaviacich sa pod vlajkou členského štátu EÚ v rámci režimov štátnej prístavnej kontroly Tokijského MoP a pobrežnej stráže Spojených štátov amerických (USCG). **V roku 2023 boli na sivom zozname Tokijského MoP tri vlajky členských štátov EÚ, zatiaľ čo dve považovala USCG za vysokorizikové.** Tieto ukazovatele úrovne bezpečnosti sa týkajú lodí, ktoré sa plavia pod vlajkou členského štátu EÚ, no obchodujú v rôznych regiónoch sveta mimo EÚ.

Ilustrácia 10: Výkonnosť vlajok členských štátov EÚ – Tokijské MoP

Zdroj: Tokyo MoU

Ilustrácia 11: Výkonnosť vlajok členských štátov EÚ – USCG

Zdroj: USCG

Uznané organizácie

Vlajkové štáty naďalej delegujú úlohy uznaným organizáciám, a to tak v prípade vykonávania štatutárnych prehliadok, ako aj pokiaľ ide o vydávanie osvedčení. **V roku 2024 dve tretiny všetkých členských štátov EÚ úplne alebo čiastočne delegovali vydávanie osvedčení o bezpečnosti osobných lodí uznanej organizácii, čo predstavovalo oproti roku 2020 10 % nárast.** Podobný trend sa zistil aj v prípade delegovania vydávania osvedčenia podľa Medzinárodného kódexu pre bezpečný manažment.

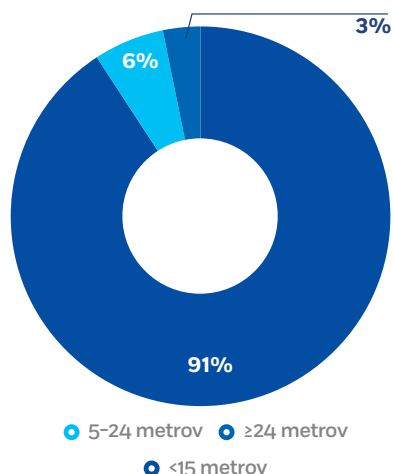
Na celom svete existuje 110 uznaných organizácií, ktoré uznala aspoň jedna vlajka (15 % nárast v porovnaní s rokom 2020), ale len 11 z nich uznala Európska komisia. EÚ stiahla svoje uznanie Ruského námorného registra plavidiel v októbri 2022.

Rybárske plavidlá

V súčasnosti sa pod vlajkou členského štátu EÚ plaví takmer 70 000 rybárskych plavidiel, čo je o 6 % menej ako v roku 2020. Flotila plaviaca sa pod vlajkami členských štátov EÚ zároveň starne – **70 % plavidiel má v súčasnosti viac ako 25 rokov** a v rokoch 2019 až 2023 boli postavené len 2 % celej flotily.

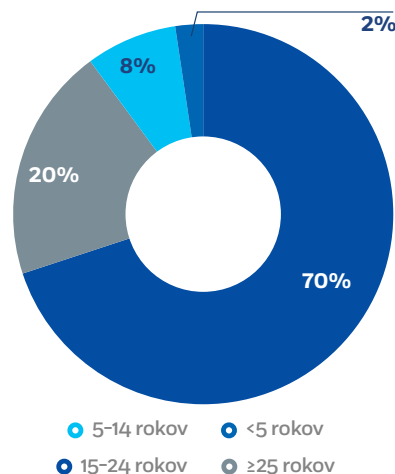
Okrem toho len 3 % všetkých rybárskych plavidiel registrovaných v členských štátoch EÚ má na dĺžku 24 metrov alebo viac a 6 % má dĺžku od 15 do 24 metrov. Zvyšok (91 %) meria na dĺžku menej ako 15 metrov.

Ilustrácia 12: Rozdelenie rybárskej flotily plaviacej sa pod vlajkami členských štátov EÚ podľa dĺžky.



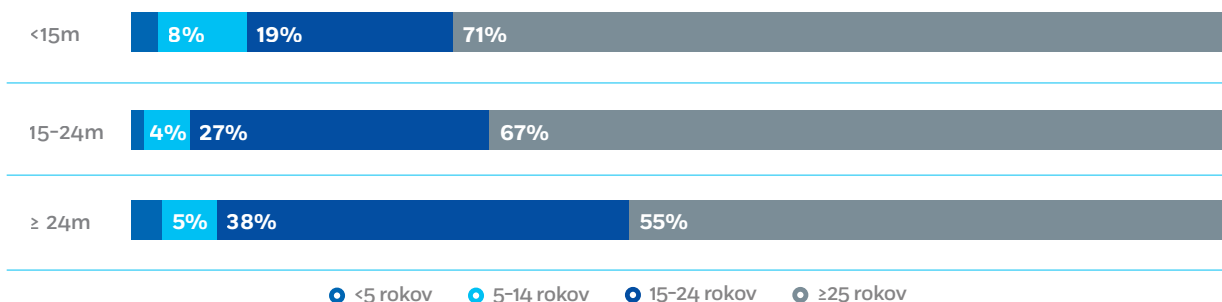
Zdroj: DG MARE

Ilustrácia 13: Rozdelenie rybárskej flotily plaviacej sa pod vlajkami členských štátov EÚ podľa veku.



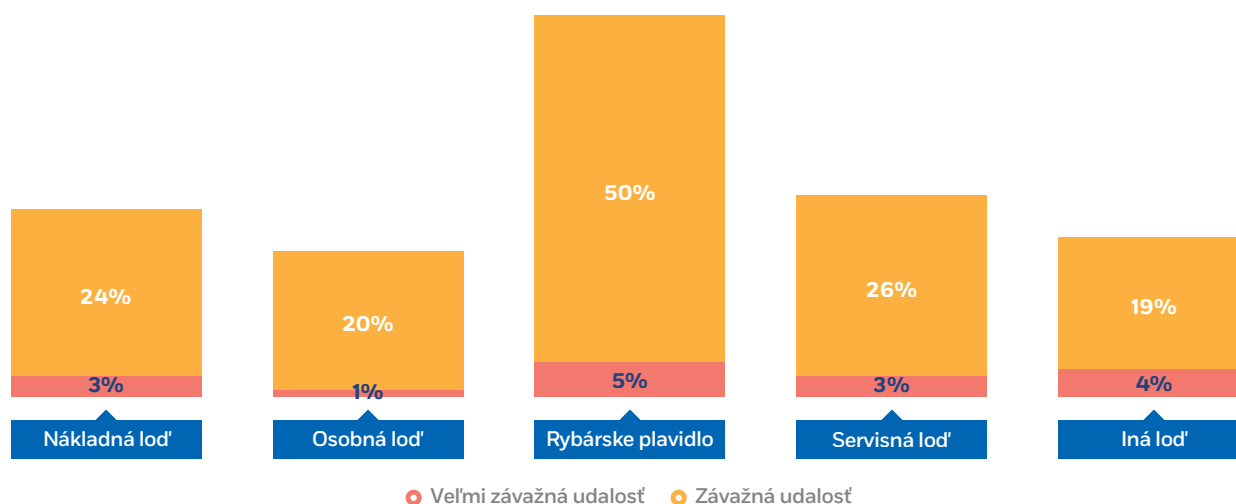
Zdroj: DG MARE

Rybárske plavidlá s dĺžkou menej ako 24 metrov a staršie ako 25 rokov v súčasnosti tvoria väčšinu celkovej flotily (68 %). Tento vekový trend možno momentálne pozorovať u všetkých dĺžkových kategórií rybárskych plavidiel, dokonca aj v prípade časti flotily, kam patria lode s dĺžkou nad 24 metrov, z ktorej viac ako 50 % tvoria staršie plavidlá.

Ilustrácia 14: Vekové rozdelenie rybárskych plavidiel plaviacich sa pod vlajkami členských štátov EÚ podľa dĺžky (2023).

Zdroj: DG MARE

Rybárske plavidlá sú obzvlášť náchylné na nehody, preto sú pre posilnené bezpečnostné opatrenia prioritou. Tieto plavidlá predstavujú 17 % celkového počtu nehôd zaznamenaných každý rok v rozsahu pôsobnosti platných právnych predpisov EÚ **a 60 % celkového počtu stratených plavidiel**. V roku 2023 malo 55 % týchto nehôd závažné alebo veľmi závažné následky.

Ilustrácia 15: Podiel závažných a veľmi závažných udalostí podľa typu lode.

Zdroj: EMCIP (EMSA)

Súčasnú bezpečnostnú normu pre rybárske plavidlá sú menej prísne ako normy pre komerčnú lodnú dopravu. Dohoda z Kapského mesta, medzinárodný dohovor zameraný na zavedenie bezpečnostných noriem pre rybárske plavidlá, ešte nenadobudla platnosť. Dohodu zatiaľ ratifikovalo len deväť členských štátov EÚ a Island a Nórsko.

Na úrovni EÚ Komisia v súčasnosti hodnotí vykonávanie smernice 97/70/ES, ktorou sa ustanovuje harmonizovaný bezpečnostný režim pre rybárske plavidlá s dĺžkou 24 metrov a viac. Zároveň boli prijaté ďalšie opatrenia, od ktorých sa očakáva, že poskytnú nový pohľad na zraniteľnosť týchto plavidiel. Rozsah pôsobnosti smernice o vyšetrowaní nehôd (smernica 2009/18/ES) bol rozšírený tak, aby zahŕňal oznamovanie nehôd týkajúcich sa rybárskych plavidiel s dĺžkou menej ako 15 metrov, ktoré mali za následok úmrtia a stratu plavidiel. Okrem toho sa revíziou smernice o štátnej prístavnej kontrole (smernica 2009/16/ES) do jej rozsahu pôsobnosti pridáva nový dobrovoľný režim pre rybárske plavidlá.

Prístavný štát

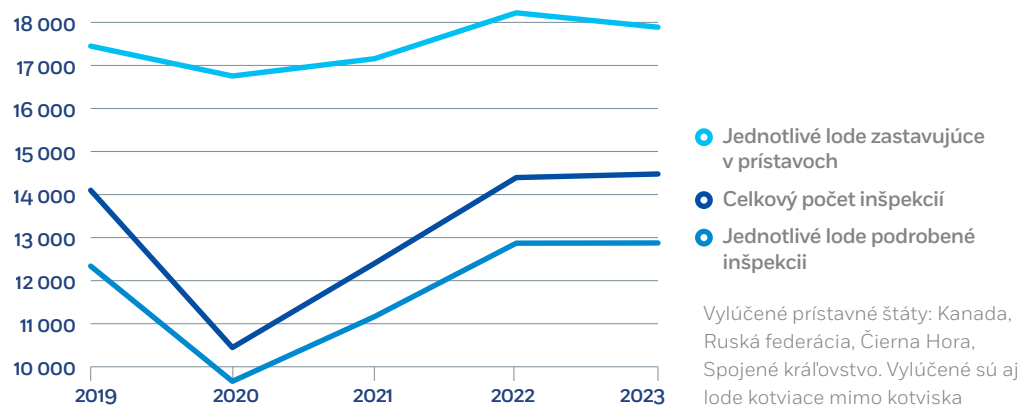


© Monty Rakusen's Studio / Getty Images

Vzhľadom na nárast hustoty námornej dopravy a bezpečnostné riziká, ktoré predstavujú lode nespĺňajúce normy, má štátna prístavná kontrola zásadný význam pre zabezpečenie dodržiavania bezpečnostných predpisov vo vodách EÚ. Členské štáty EÚ ako prístavné štáty kontrolujú lode plaviace sa pod cudzou vlajkou, ktoré navštevujú ich prístavy, aby overili, či tieto plavidlá spĺňajú bezpečnostné, environmentálne a pracovné normy. Ide o druhú obrannú líniu proti lodnej doprave nespĺňajúcej normy, ktorá dopĺňa povinnosti vlajkových štátov.

Počet inšpekcií štátnej prístavnej kontroly, ktoré sa každoročne vykonávajú v EÚ v rámci Parížskeho MoP, zostáva po zotavení z obdobia ochorenia COVID-19 vyšší ako 14 000. Po pandémie obnovila vykonávanie inšpekcií väčšina členských štátov, pričom niektoré krajiny dokonca zvýšili svoj počet inšpekcií oproti obdobiu pre pandémiou.

Ilustrácia 16: Počet jednotlivých kontrolovaných lodí a celkový počet vykonaných inšpekcií štátnej prístavnej kontroly podľa členských štátov EÚ (2019 – 2023).



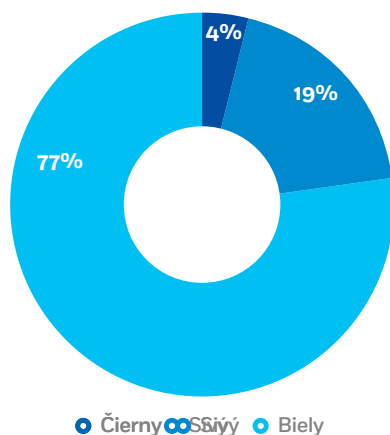
Zdroj: Thetis (EMSA)

Počet jednotlivých lodí, ktoré v roku 2023 kontrolovali úradníci vykonávajúci štátnu prístavnú kontrolu v EÚ, sa v porovnaní s rokom 2019 zvýšil o 4 %. **Približne jeden z dvoch zistených nedostatkov sa týkal bezpečnosti**, pričom najčastejšie boli hlásené nedostatky týkajúce sa požiarnej bezpečnosti, a to bez ohľadu na typ lode.

V roku 2023 bolo 77 % všetkých lodí plaviacich sa pod vlajkou krajiny mimo EÚ, ktoré zastavili v prístavoch EÚ, na bielom zozname Parížskeho MoP a 4 % boli registrované na vlajky so závažnými bezpečnostnými problémami, ktoré sú uvedené na čiernom zozname Parížskeho MoP.

V roku 2023 sa však panamská vlajka v rámci klasifikácie Parížskeho MoP presunula z bieleho na sivý zoznam (upozorňuje na určité bezpečnostné problémy). Panamská vlajka bola v rokoch 2019 až 2023 druhou najčastejšou vlajkou lodí, ktoré zastavili v prístavoch EÚ – viac ako 115 000. To znamená, že **podiel lodí na sivom zozname sa zvýšil z 5 % v roku 2020 na 19 % v roku 2023**.

Ilustrácia 17: Rozdelenie plavidiel, ktoré sa plavia pod vlajkou krajiny mimo EÚ a zastavujú v prístavoch EÚ: Parížske MoP „Biely, sivý a čierny zoznam“ (2023).



Zdroj: EMSA

Na prvých troch miestach v rebríčku lodí plaviacich sa pod vlajkou krajiny mimo EÚ, ktoré navštevujú prístavy EÚ, sa umiestnili vlajky Libérie, Panamy a Antiguy a Barbudy.

Hazmat

Nesprávne deklarovanie nebezpečného a znečisťujúceho tovaru (hazmat) predstavuje významné riziko pre posádku lode, náklad a prijímajúce prístavy. V roku 2023 **sa 14 % lodí prepravujúcich nebezpečný tovar a prichádzajúcich do prístavov EÚ z prístavov a terminálov mimo EÚ plavilo pod vlajkami krajín mimo EÚ, ktoré sú na sivom a čiernom zozname**.

Pozitívnejšou správou je, že percentuálny podiel nedeklarovaného hazmatu klesol od roku 2019 v prípade príchodov z prístavov mimo EÚ takmer o 50 %. V roku 2023 bol percentuálny podiel chýbajúcich vyhlásení k nebezpečnému a znečisťujúcemu tovaru v európskom systéme monitorovania lodnej dopravy SafeSeaNet približne 4 % v prípade lodí odchádzajúcich z prístavov EÚ a podobne približne 4 % v prípade lodí prichádzajúcich z prístavov mimo EÚ.

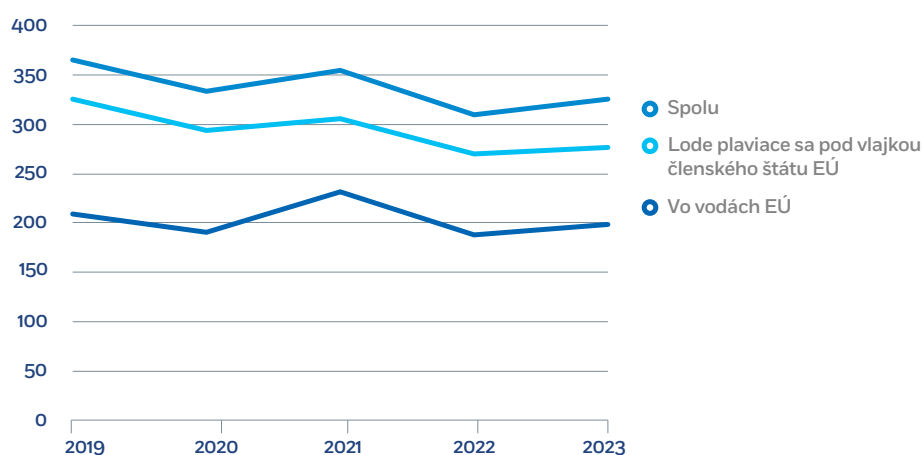
Pobrežný štát



© Johner Bildbyrå AB/ Getty Images

Členské štáty EÚ ako pobrežné štáty dohliadajú na námorné činnosti vo svojich vodách a regulujú ich, a to najmä s cieľom predchádzať nehodám a škodám na životnom prostredí a podporovať námornú komunikačnú sieť. V rokoch 2019 až 2023 došlo v teritoriálnych vodách EÚ v priemere k 1 631 nehodám ročne, čo malo za následok 1 018 hlásených pátracích a záchranných operácií v tomto období.

Ilustrácia 18: Celkový počet lodí, ktoré si vyžiadali zásah pátracích a záchranných operácií vo vodách EÚ – nehody zahŕňajúce aspoň jednu loď pod vlajkou členského štátu EÚ (2019 – 2023).



Zdroj: EMCIP (EMSA)

Celosvetovo a v rámci EÚ sa povinnosti v oblasti pátracích a záchranných operácií riadia na vnútroštátnej úrovni a uľahčujú sa prostredníctvom dohôd o spolupráci v rôznych regiónoch EÚ. V rokoch 2019 až 2023 sa 13 % zásahov pátracích a záchranných operácií vo vodách EÚ týkalo plavidiel pod vlajkami krajín mimo EÚ.

V rokoch 2019 až 2023 boli rybárske plavidlá dôvodom 58 % zo všetkých pátracích a záchranných operácií, čo znamená, že ak sa tento podiel porovná s počtom rybárskych plavidiel, ktoré boli účastníkmi nehôd, minimálne **36 % všetkých rybárskych plavidiel v núdzi si v tomto období vyžiadalo zásah pátracích a záchranných operácií.**

Novým problémom v oblasti pátracích a záchranných operácií sú operácie v odľahlých oblastiach, najmä v prípade osobných lodí vzhľadom na veľký počet ľudí, ktorých prepravujú. Zvyšujúci sa počet výletných lodí, ktoré navštevujú polárne oblasti (Arktídu a Antarktídu), zvyšuje riziko pátracích a záchranných operácií. Príprava na tieto výzvy je pre námorné spoločenstvo zásadná.

Členovia lodnej posádky a bezpečnosť



© Thomas M. Barwick INC / Getty Images

Kvalifikovaní námorníci sú kľúčovým faktorom pri zaistení bezpečnosti prevádzky lodí a majú zásadný význam pre budúcnosť odvetvia námornej dopravy v EÚ. Zdá sa však, že **dostupný fond pracovných síl v námornej doprave sa znižuje**.

Do konca roka 2023 bolo držiteľom platných osvedčení o spôsobilosti vydaných členským štátom EÚ 172 308 kapitánov lodí a dôstojníkov. Tento počet je v porovnaní s rokom 2019 o 20 % nižší, ale po zohľadnení vplyvu vystúpenia Spojeného kráľovstva z EÚ ide len o 7 % zníženie. Ďalších 125 519 kapitánov lodí a dôstojníkov bolo zároveň držiteľmi originálnych osvedčení o spôsobilosti vydaných krajinami mimo EÚ, čo predstavuje nárast o 4 % od roku 2019, pričom členské štáty EÚ vydali potvrdenia o uznaní ich legitímnosti.

Do konca roka 2023 malo celkovo 297 827 kapitánov lodí a dôstojníkov potrebné osvedčenia a potvrdenia na výkon služby na palube plavidiel plaviacich sa pod vlajkou členského štátu EÚ, čo **v porovnaní s rokom 2019 predstavuje pokles o 12 %**.

V tom istom roku bol priemerný vek námorníkov oprávnených pracovať na lodi plaviacej sa pod vlajkou členského štátu EÚ 44 rokov v prípade námorníkov s osvedčením v členskom štáte EÚ a 41 rokov v prípade námorníkov s osvedčením v krajine mimo EÚ. Okrem toho je podiel žien v námorníckom povolání naďalej veľmi nízky, a to na úrovni 2,78 % všetkých dostupných osôb pracujúcich v námorníctve, ktoré získali osvedčenie v EÚ, v roku 2023 a len 0,8 % tých, ktoré získali osvedčenie v krajinách mimo EÚ.

Námorníci: pracovné podmienky a výcvik

Pracovné podmienky námorníkov sú naďalej náročné. Nedostatky v ich podmienkach zamestnania vrátane **pracovného času a času odpočinku, miezd a úrovni obsadenia posádkou podľa Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave (MLC), hlavy 2**, sa nachádzajú **v priemere v jednej z každých 13 inšpekcií štátnej prístavnej kontroly podľa**

Parížskeho MoP. V rokoch 2019 až 2023 sa pri **jednej zo štyroch** inšpekcií štátnej prístavnej kontroly zistili nedostatky v kategórii zdravotnej starostlivosti, ochrany bezpečnosti a prevencie nehôd námorníkov v rámci MLC (Hlava 4) v správach o Parížskom MoP. Viac ako 60 % nedostatkov súvisiacich s MLC zistených v referenčnom období bolo zistených na palube lodí na hromadný náklad alebo lodí na prepravu bežného nákladu a približne 13 % na palube tankerov.

Dôležitou súčasťou procesu bezpečnosti je výcvik námorníkov. Komisia s pomocou agentúry EMSA, ktorá vykonáva inšpekcie, posudzuje vzdelávacie systémy zavedené v krajinách mimo EÚ v mene členských štátov EÚ a v súlade s Medzinárodným dohovorom o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov.

Na tento účel **51 krajín mimo EÚ získalo od členských štátov EÚ uznanie svojich osvedčení o spôsobilosti**, čím sa ich námorníkom umožnilo pracovať na palube lodí členských štátov EÚ.

Bezpečnosť a udržateľnosť



© SHansche/Getty Images

Na splnenie emisných cieľov stanovených Európskou zelenou dohodou musí odvetvie námornej dopravy zaviesť alternatívne palivá a energetické technológie a zároveň zaistiť bezpečnosť lodí. Tieto nové zdroje energie môžu predstavovať značné riziká, čo si vyžaduje spoľahlivé bezpečnostné opatrenia a vo svojej podstate bezpečnejšie konštrukčné návrhy.

Od roku 2019 do roku 2023 sa počet **lodí pripravených na pohon skvapalneným zemným plynom (LNG)** (okrem cisternových lodí na prepravu LNG) na celom svete viac ako stonásobil, pričom 34 % z nich pôsobilo v Európe. Na LNG sa v plnej miere vzťahuje Medzinárodný kódex bezpečnosti pre lode používajúce plyny alebo iné palivá s nízkou teplotou vzplanutia, ktorým sa stanovujú bezpečnostné normy na medzinárodnej úrovni pre palivá s nízkou teplotou vzplanutia a plyné palivá.

Hoci sa uvedený kódex na **vodík** vzťahuje, chýbajú tomuto plynu osobitné ustanovenia, ktoré by riešili jeho vysoké riziko horľavosti a výbuchu. Návrh nezáväzných usmernení IMO pre lode na vodíkový pohon sa očakáva do roku 2026. Medzitým agentúra EMSA zverejnila [štúdiu o potenciáli vodíka ako paliva v lodnej doprave](#), po ktorej nasledovala [séria špecializovaných štúdií o jeho bezpečnostných aspektoch](#).

Používanie **metanolu** sa rozširuje a už sa ním zaoberajú dočasné usmernenia IMO (MSC.1/Circ.1621), ktoré sa v nasledujúcich rokoch rozšíria, keď sa získa viac skúseností s jeho používaním ako paliva v lodnej doprave. S cieľom ďalej pomáhať tvorcom politik a odvetviu uverejnila agentúra EMSA štúdiu [o potenciáli syntetických palív v lodnej doprave](#) vrátane e metánu a e metanolu a [usmernenie týkajúce sa tankovania paliva, ktoré zahŕňa metanol z biologických zdrojov](#).

Amoniak je v počiatočnom štádiu schvaľovania, v súčasnosti sa nepoužíva na komerčné účely a vzbudzuje vážne obavy, pokiaľ ide o toxicitu. V roku 2024 IMO schválila nezáväznú dočasnú usmernenia pre amoniak (MSC.1/Circ.1687), ktorými sa podporuje jeho bezpečné používanie ako paliva. Zároveň agentúra EMSA na podporu tvorcov politík a odvetvia vydala štúdiu, v ktorej analyzuje [potenciál amoniaku ako paliva v lodnej doprave](#) a [sériu štúdií, v ktorých skúma a analyzuje jeho bezpečnosť](#).

Biopalivá ako DME, FAME, nafta z Fischer-Tropschovho procesu a HVO nepredstavujú v porovnaní s tradičnými fosílnymi palivami žiadne väčšie bezpečnostné problémy. S cieľom riešiť nedostatky v štandardizácii postupov na tankovanie biopalív v námornej doprave [uverejnila agentúra EMSA usmerňovací dokument](#), ktorý obsahuje kontrolné zoznamy pre rôzne fázy a konfigurácie tankovania paliva.

Používanie **skvapalneného ropného plynu** sa riadi dočasnými usmerneniami IMO z roku 2023 (MSC.1/Circ.1666).

Palivové články takisto vyvolávajú bezpečnostné otázky v dôsledku možných únikov, pričom existujú nezáväznú usmernenia (MSC.1/Circ.1647), ktoré sa majú v budúcnosti revidovať a konsolidovať.

Batérie sa čoraz častejšie používajú pri plavbách na krátke vzdialenosti, stále však chýbajú medzinárodné bezpečnostné normy. V roku 2023 agentúra EMSA vydala [prvé nepovinné usmernenie pre vnútroštátne správne orgány a odvetvie](#) zamerané na jednotné vykonávanie základných bezpečnostných požiadaviek na batériové systémy skladovania energie na palube lodí. Usmernenie sa zameriava na lítium-iónové batérie, ktoré predstavujú technológiu batérií najčastejšie používanú v námorných aplikáciách.

Okrem toho **pripojenie lodí k pobrežnému zásobovaniu elektrinou** prináša riziká spojené s rozhraním, čo si vyžaduje starostlivé riadenie. Agentúra EMSA preto uverejnila [usmernenia o využívaní elektriny z pobrežnej elektrickej siete](#) s cieľom pomôcť vnútroštátnym správnym orgánom pri plánovaní a rozvoji možností využívania elektriny z pobrežnej elektrickej siete.

Bezpečnosť a autonómnosť

Keďže odvetvie lodnej dopravy naďalej smeruje k zvýšenej automatizácii, posúdenie rizík má zásadný význam pre celkové posúdenie bezpečnosti a overovanie nových konštrukčných návrhov námorných autonómnych hladinových lodí (MASS) a malo by sa posudzovať holisticky, pričom by sa mali zohľadniť nebezpečenstvá spojené s fyzickým usporiadaním, prevádzkou, kontrolou opatrení na zmiernenie rizika a údržbou.

Pokiaľ ide o reguláciu, dosiahol sa pokrok vo vývoji nezáväzného kódexu MASS IMO. Na podporu konzistentných hodnotení bezpečnosti agentúra EMSA zároveň vypracovala na mieru prispôbenú metodiku založenú na rizikách (zahrnutú do návrhu kódexu MASS IMO) a súvisiaci pilotný softvérový nástroj (nástroj na posudzovanie na základe rizík) na pomoc námorným správnym orgánom a odvetviu pri identifikácii a uprednostňovaní prvkov kritických z hľadiska bezpečnosti pri skorých konštrukčných návrhoch MASS.

Pokiaľ ide o bezpečnú prevádzku automatizovaných plavidiel, prebiehajú diskusie o dôsledkoch, ktoré to bude mať pre námorníkov a ich výcvik. Na podporu týchto diskusií agentúra EMSA vypracovala [správu o identifikácii spôsobilostí pre operácie MASS v centrách diaľkového riadenia](#). V budúcnosti bude mať ľudský faktor kľúčovú úlohu pri vývoji a prevádzke týchto plavidiel a ich príslušných centier diaľkového riadenia.

Závery

Európska únia vybudovala v priebehu posledných desaťročí silný a komplexný systém námornej bezpečnosti. Hoci sa dosiahol významný pokrok, stále existujú mnohé výzvy, z ktorých jasne vyplýva, že udržiavanie – a ďalšie posilňovanie – tohto systému je nevyhnutnosťou. Je absolútne zásadné, aby sa zabránilo návratu do obdobia, keď plavidlá nespĺňali normy a dochádzalo k vážnym nehodám, škodám na životnom prostredí a stratám na ľudských životoch. Námorná doprava aj naďalej zohráva kľúčovú úlohu vo svetových hospodárstvach a hospodárstvach EÚ, pričom zvyšujúci sa objem obchodu a tok cestujúcich zdôrazňujú potrebu bezpečnejších a efektívnejších plavidiel.

Harmonizovaný legislatívny rámec EÚ zabezpečuje jednotné vykonávanie a presadzovanie vo všetkých členských štátoch a dopĺňa medzinárodné dohovory. Tento integrovaný prístup je naďalej nevyhnutný na zaručenie vysokých bezpečnostných noriem, aj keď globálna zmeny – ako napríklad presun výroby lodí do Ázie – prináša pre odvetvie námornej dopravy EÚ nové závislosti a zraniteľné oblasti.

Napriek tomu, že od roku 2019 sa počet zaznamenaných nehôd znížil o 16 %, stále je potrebné riešiť niekoľko nebezpečenstiev. Potenciálne požiarne incidenty na lodiach ro-pax a HSC naďalej vyvolávajú obavy, najmä vzhľadom na starnutie mnohých osobných plavidiel. Nesprávne deklarovanie nebezpečného nákladu sa znížilo o 50 %, čo odráža pokrok v presadzovaní predpisov a informovanosti, ale v súvislosti s malým počtom plavidiel nedostatky v dodržiavaní predpisov pretrvávajú.

Výzvy súvisiace s pracovnou silou predstavujú významnú hrozbu pre udržateľnosť námornej bezpečnosti. Od roku 2019 sa počet dostupných kapitánov lodí a dôstojníkov v EÚ znížil o 12 %. Obavy existujú aj v súvislosti so starnutím pracovnej sily a schopnosťou odvetvia prilákať nové generácie námorníkov. Napriek stabilnému priemernému veku námorníkov, ktorý naznačuje, že noví záujemcovia nahrádzajú tých, ktorí z povolania odchádzajú, je atraktivita tohto odvetvia stále nízka, čo je dôsledkom najmä úrovne pracovných podmienok na lodiach. Pri inšpekciách práce sa pravidelne odhaľujú nedostatky v starostlivosti o posádku, najmä na lodiach na hromadný náklad a nákladných lodiach. Tieto problémy zdôrazňujú naliehavú potrebu trvalých investícií do výcviku a zlepšovania pracovných podmienok.

Zavedenie alternatívnych palív ponúka príležitosť na zníženie emisií, ale prináša aj nové bezpečnostné riziká. V nariadení FuelEU Maritime [nariadenie (EÚ) 2023/1805], ktoré nadobudlo účinnosť v roku 2025, sa stanovujú ambiciózne ciele v oblasti znižovania emisií skleníkových plynov, pričom sa vyžaduje bezpečná konštrukcia lodí, prísne posudzovanie rizík a nepretržitý výcvik námorníkov. Agentúra EMSA už v tejto súvislosti podnikla kroky tým, že uverejnila usmernenia o bezpečnosti batérií a prispela k vypracovaniu noriem IMO.

Bezpečnosť osobných lodí, najmä vo vnútroštátnej prevádzke, zostáva pre EÚ aj naďalej najvyššou prioritou. Pokroku však bráni pomalý vývoj aktualizovaných bezpečnostných noriem a ich nedôsledné uplatňovanie členskými štátmi. Pozornosť si zaslúžia nové potenciálne riziká,

ako napríklad požiare elektrických vozidiel na palube lodí ro-ro.

Toto druhé vydanie správy Emsafe berie do úvahy prvé dva roky útočnej vojny Ruska voči Ukrajine. Počas tohto obdobia sa „tieňová flotila“ čoraz častejšie objavovala v európskych vodách ako prostriedok na prepravu sankcionovanej ruskej ropy. Tieto plavidlá spravidla nezastavujú v prístavoch EÚ a neplavia sa pod vlajkou členského štátu EÚ. Zvyčajné režimy EÚ sa na ne preto nevzťahujú a ich výkonnosť v oblasti bezpečnosti nie je známa. Zloženie tejto flotily je navyše pomerne dynamické a často dochádza k zmenám vlajok. Riziko, ktoré predstavujú pre pobrežie EÚ, je ťažké odhadnúť, ale už samotná neistota predstavuje riziko. V ďalšom vydaní správy Emsafe sa môže zväziť vplyv tohto vývoja z hľadiska námornej bezpečnosti, ak budú k dispozícii spoľahlivejšie údaje.

Stručne povedané, prostredie námornej bezpečnosti EÚ vstupuje do obdobia rýchlej transformácie. Technologické inovácie, environmentálne ambície a vyvíjajúca sa prevádzková realita si vyžadujú integrovaný prístup zameraný na budúcnosť. Vzhľadom na profil flotily sa však staré lode budú dlho využívať spoločne s plavidlami skonštruovanými podľa novších konštrukčných návrhov. Agentúra EMSA bude aj naďalej kľúčovým partnerom pri riešení týchto výziev a zabezpečí, aby európske moria zostali bezpečné, odolné a udržateľné aj v nasledujúcich desaťročiach.

O EURÓPSKEJ NÁMORNEJ BEZPEČNOSTNEJ AGENTÚRE

Poslaním agentúry je konať v námornom záujme EÚ a udržiavať bezpečný, chránený, ekologický a konkurencieschopný námorný sektor a pôsobiť ako spoľahlivý a rešpektovaný referenčný bod v námornom sektore v Európe a na celom svete. Sídlim v Lisabone, kde pracujeme okrem iného na námornej bezpečnosti, ochrane, udržateľnosti, digitalizácii a budovaní kapacít, pričom plne podporujeme členské štáty EÚ a Európsku komisiu.

V prípade záujmu o ďalšie informácie nás kontaktujte

Európska námorná bezpečnostná agentúra

Praça de Europa 4,
1249-206 Lisabon,
PORTUGALSKO

Tel.: +351 211 209 200

Webové sídlo: emsa.europa.eu

Kontakt: emsa.europa.eu/contact

Sociálne médiá: emsa.europa.eu/newsroom/connect