



EUROPOS JŪRŲ SAUGUMO AGENTŪRA. SVARBIAUSI FAKTAI

Liuksemburgas Europos Sąjungos leidinių biuras

Spausdinta versija: ISBN 978-92-95032-81-1, doi 10.2808/8616, TN-01-22-247-LT-C

PDF versija: ISBN 978-92-95032-57-6, doi 10.2808/612114, TN-01-22-247-LT-N

Šią ataskaitą ir visą susijusią medžiagą galima rasti internete adresu

<http://emsa.europa.eu/emsafe>

© Europos jūrų saugumo agentūra, 2022

Leidžiama atgaminti nurodžius šaltinį. Dėl leidimo atgaminti ar kopijuoti nuotraukas ar kitą medžiagą, kuriai netaikomos EMSA autorių teisės, tiesiogiai kreiptis į autorių teisių turėtojus.

Viršelio nuotrauka: © jpgfactory

Iki Jungtinės Karalystės išstojimo iš Europos Sąjungos 2020 m. sausio 31 d. atlikti ir vėliau paskelbti tyrimai gali apimti 28 ES valstybių narių duomenis. Po šios datos, jei nenurodyta kitaip, atlikti tyrimai apima tik 27 ES valstybių narių (be Jungtinės Karalystės) duomenis.

Telefonas: +351 211209 200

E. paštas: <http://emsa.europa.eu/contact/contacts.html>

Svetainė: <http://emsa.europa.eu/>



**EUROPOS JŪRŲ
SAUGUMO AGENTŪRA.
SVARBIAUSI FAKTAI**

Įvadas

Pirmoji Europos jūrų saugumo agentūros (EMSA) paskelbta Europos jūrų saugumo ataskaita (EMSAFE) sutampa su 20-osiomis agentūros metinėmis. Ataskaitoje pateikiama išsami ir faktinė įvairių jūrų saugumo temų apžvalga, taip pat išsami konkrečių techninių sričių analizė. EMSAFE sujungiama informacija iš visų EMSA tvarkomų duomenų bazių, pvz., EMCIP, „SafeSeaNet“, THETIS, STCW-IS, taip suteikiant galimybę atlikti kryžminę duomenų analizę ir gauti išsamių įžvalgų apie laivybos saugumą ES.

EMSA norėtų padėkoti visoms suinteresuotosioms šalims, kurios pateikė medžiagos ir pastabų dėl šios ataskaitos – taip ji tapo prasmingesnė. EMSA ypač palankiai vertina Europos Komisijos (Mobilumo ir transporto GD), valstybių narių, IACS, ECSA, ETF, „SeaEurope“, CLIA, IUMI, MARIN, „DIMECC/OneSea“, INTERTANKO, „Wartsila“, Kipro laivybos rūmų ir Nyderlandų karališkosios laivų savininkų asociacijos indėlių.

Šiame dokumente apibendrinami pirmojoje EMSAFE ataskaitoje nagrinėti pagrindiniai klausimai.

Jūrų transportas ir saugumas

Jūrų transportas yra pasaulio ekonomikos varomoji jėga. Pagal kiekį beveik 80 proc. visos pasaulinės prekybos prekių vežama jūra. Europos uostai yra tarp labiausiai užimtų pasaulyje – 2019 m. juose per metus perkrauta 3,587 mln. tonų krovinių, t. y. 6 proc. daugiau nei 2016 m. 2019 m. 37 proc. visos prekybos apimtys sudarė šalies vidaus ir ES vidaus transportas. Be to, 2019 m. ES uostuose įlaipinta ir išlaipinta daugiau kaip 418,8 mln. keleivinių laivų keleivių, t. y. 13 proc. daugiau nei 2016 m.

Tačiau svarbiausias jūrų transporto aspektas, kuriuo grindžiamas dabartinis jo veikimas ir būsima pažanga, yra saugumas. Mūsų jūrų saugumo sistema tiek Europos Sąjungoje, tiek tarptautiniu mastu daugelį dešimtmečių keitėsi. Šios sistemos raidą iš esmės paskatino pavienės katastrofos, visų pirma prieš šimtmetį įvykusi laivo „Titanikas“ avarija.

Laivyba daugiausia vyksta tarptautiniu mastu, todėl jos saugumas pirmiausia reglamentuojamas tarptautinėmis konvencijomis. Pagrindinę saugumo konvenciją – SOLAS 74 – ratifikavo 167 valstybės ir ji apima 98,89 proc. pasaulio prekybinio tonažo, o kitos dvi esminės saugumo konvencijos – COLREG

ir krovininės vaterlinijos – taikomos panašiai laivyno procentinei daliai. Žvejybos laivams parengta tarptautinė priemonė (Keiptauno susitarimas dėl Toremolinoso protokolo ir Konvencijos nuostatų įgyvendinimo), nors šiuo metu ji negalioja.

Jūrininkai ir saugumas

Kvalifikuoti jūrininkai labai svarbūs siekiant užtikrinti laivų eksploatacijos saugumą ir yra gyvybiškai svarbūs viso jūrų sektoriaus ateičiai. Iki 2019 m. pabaigos 216 000 kapitonų ir vadovaujančių specialistų turėjo ES valstybių narių išduotus galiojančius kompetencijos pažymėjimus, o dar 125 590 – ES nepriklausančių valstybių narių išduotus pirminius kompetencijos pažymėjimus su ES valstybių narių išduotomis pažymomis, patvirtinančiomis jų pripažinimą. Iš viso 330 000 kapitonų ir vadovaujančių specialistų yra užregistruoti kaip potenciali jgula, galinti dirbti su ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančiuose laivuose. Tačiau **jūrininkai sensta**, o laivuose dirbančių asmenų įdarbinimas ir išlaikymas tebėra ateities iššūkis.

Pastangos gerinti jūrininkų darbo sąlygas, pvz., Konvencija dėl darbo jūrų laivyboje, yra žingsniai teisinga linkme. Tačiau iš uosto valstybės kontrolės inspektavimų duomenų matyti, kad **apie 25 proc. nustatytų trūkumų susiję su žmogiškuoju elementu**, o didžioji dalis – su Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje 4 antraštine dalimi, reglamentuojančia jūrininkų sveikatos priežiūrą, saugos užtikrinimą ir nelaimingų atsitikimų prevenciją.

Jūrininkų rengimas yra svarbi saugumo proceso dalis. Su ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančiuose laivuose gali būti jūrininkų, kurie išsilavinimą gavo, mokėsi ir pažymėjimus gavo tiek ES viduje, tiek už jos ribų. ES nepriklausančių šalių atitikties Tarptautinei konvencijai dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (toliau – JLAB konvencija) vertinimą centralizuotai atlieka Europos Komisija, kad valstybės narės galėtų pripažinti jų kompetencijos pažymėjimus ir atitinkamai jie galėtų dirbti su ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančiuose laivuose. Europos Komisija, padedama EMSA, kuri atlieka būtinus inspektavimus vietoje, ES valstybių narių vardu ir laikydamosi JLAB konvencijos vertina ES nepriklausančiose šalyse įdiegtas švietimo sistemas. Šiuo tikslu **trečiojoje šalyse visame pasaulyje atlikta daugiau kaip 70 jūrų administracijų, švietimo ir mokymo įstaigų patikrinimų**, siekiant įvertinti jų atitiktį JLAB konvencijai. Atlikus šiuos patikrinimus pripažintos 49 ES nepriklausančios

valstybės.

COVID-19 pandemija, kai jūrininkai negalėjo išlipti iš laivų arba į juos įlipti, o kai kuriais atvejais – užsikrėtę įgulos nariai ir keleiviai, negalėjo išsilaipinti ir gauti tinkamų sveikatos priežiūros paslaugų, parodė gyvenimo laivuose pažeidžiamumą ir atskleidė naują aspektą, kurį reikia spręsti.

Laivų automatizavimas jūrininkams gali kelti naujų iššūkių; naujoviškai laivybai reikės naujų įgūdžių. Taip pat dar neaišku, ar dėl didesnio automatizavimo galimas įgulos skaičiaus sumažėjimas taip pat prisidės prie padidėjusio nuovargio. Kita vertus, automatizavimas gali suteikti naujų galimybių, susijusių su darbo sąlygų gerinimu ir galimybe dirbti sausumoje.

Atitiktis reikalavimams

Už saugios laivybos teisės aktų įgyvendinimą ES atsako valstybės narės, kaip vėliavos, uosto ir pakrantės valstybės.

Vėliavos valstybė

2020 m. su ES valstybių narių vėliavomis plaukiojo apie 13 000 TJO numerį turinčių laivų (neįskaitant žvejybos laivų). Tai sudaro 14 proc. pasaulinio laivyno pagal laivų skaičių ir 18 proc. pagal dydį (pagal bendrąją talpą (GT) – krovinių vežimo pajėgumo matą). Apie 20 proc. pasaulinio laivyno priklauso ES piliečiams arba įmonėms.

Laivų tipai, sudarantys didžiausią ES valstybių narių laivyno dalį (neįskaitant žvejybos laivų), yra kiti darbo laivai (30 proc.), keleiviniai laivai (19 proc.) ir tanklaiviai (17 proc.), iš kurių atitinkamai 45 proc. yra ro-ro keleiviniai laivai ir 45 proc. – cheminių medžiagų tanklaiviai.

ES laivynas auga, tačiau lėtesniais tempais nei pasaulinis. Per pastaruosius penkerius metus su ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančių laivų dalis padidėjo 3,4 proc., o pasaulinis laivynas padidėjo maždaug 7 proc.

Laivo amžius yra svarbus saugumo elementas; jis lemia laivui taikomus saugumo standartus. Vidutinis Europos Sąjungos valstybių narių (ES valstybių narių) laivyno amžius panašus į pasaulio laivyno. Keleiviniai laivai ir ro-ro keleiviniai laivai yra seniausio tipo laivai ES laivyne, kurių vidutinis amžius atitinkamai yra

28 ir 27 metai, o jauniausi – biriųjų krovinių ir dujų tanklaiviai, kurių vidutinis amžius yra 10 metų, toliau – konteinernežiai, kurių vidutinis amžius yra 11 metų, ir cheminių medžiagų tanklaiviai, kurių vidutinis amžius yra 12 metų.

Dauguma ES valstybių narių vėliavų yra įtrauktos į Paryžiaus susitarimo memorandumo baltąjį sąrašą, t. y. tai valstybės narės, kurių saugumo istorija yra gera. Į pilkąjį sąrašą įtrauktos tik dvi, t. y. tos, kurios turi tam tikrų saugumo problemų ir nėra įtrauktos į juodąjį sąrašą.

Vėliavos valstybės vis daugiau kompetencijų perduoda pripažintoms organizacijoms, visų pirma susijusias su teisės aktuose apibrėžtomis apžiūromis. Tai reiškia, kad dalis ES vėliavos valstybių žinių ir patirties veiksmingai perduodama išorės subjektams, o tai sustiprina centralizuotos ES kompetencijos išsaugojimo svarbą. Vėliavos valstybės yra atsakingos už savo pripažintų organizacijų veiklos priežiūrą, tačiau iš Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) vėliavos valstybių auditų (IMSAS) matyti, kad, **kalbant apie įgaliojimų perdavimą pripažintoms organizacijoms, dažniausiai nustatyti faktai yra susiję su administracijos priežiūros programos trūkumais.**

Pasaulyje yra 95 organizacijos, pripažintos pagal bent vieną vėliavą, tačiau **Europos Sąjunga pripažįsta tik 12 organizacijų, kurias reguliariai tikrina EMSA.** COVID-19 pandemijos metu pirmą kartą atliktos nuotolinės apklausos. Kai kurios vėliavos valstybės pasisakė už tai, kad ši praktika būtų tęsiama, nes taip galima sutaupyti daug lėšų. Tačiau dėl nepakankamai suderintų procedūrų gali kilti pavojus saugumui. ES ėmėsi iniciatyvos TJO lygmeniu, kad nuotoliniai patikrinimai būtų atliekami tik išimties tvarka ir kad jie būtų vėliau fiziškai tikrinami, siekiant užtikrinti, kad saugumo lygis nesumažėtų.

Kadangi nėra centralizuotos vėliavos valstybės inspektavimų duomenų bazės, nustatytų trūkumų neįmanoma analizuoti. Tačiau **beveik 40 proc. trūkumų, nustatytų taikant specialią ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių laivų inspektavimo tvarką, yra susiję su priešgaisrine sauga.**

Uosto valstybė

Uosto valstybės kontrolė (UVK) veikia kaip labai veiksminga antroji įgyvendinimo tikrinimo linija. Atkreiptinas dėmesys į visų ES uosto valstybės kontrolės inspektorių atliktą darbą – **kasmet atliekama daugiau kaip 14 000 patikrinimų.**

Bent vienas trūkumas nustatomas per vieną iš dviejų atliekamų patikrinimų, o daugiau kaip 50 proc. visų nustatytų trūkumų susiję su saugumu

(pagal Tarptautinę konvenciją dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS)). Dažniausiai (nepriklausomai nuo laivo tipo) pranešama apie trūkumus, susijusius su priešgaisrine sauga.

Laivyba ES vandenyse yra viena intensyviausių pasaulyje, o tai daro tiesioginį poveikį jūrų saugumui. 2020 m. į ES uostus įplaukė per 680 000 laivų ir beveik ketvirtadalis į ES uostus per pastaruosius penkerius metus įplaukusių laivų plaukiojo su ES nepriklausančių šalių vėliavomis – **beveik visi (92 proc.) buvo registruoti šalyse, esančiose Paryžiaus susitarimo memorandumo baltajame sąrašė.** Tuo metu į Paryžiaus susitarimo memorandumo pilkąjį sąrašą įtrauktose šalyse buvo užregistruoti tik 5 proc. su ES nepriklausančių valstybių narių vėliavomis plaukiojančių laivų, atplaukiančių į Europos uostus, ir tik 3 proc. buvo registruoti šalyse, kuriose yra didesnių saugumo problemų (Paryžiaus susitarimo memorandumo juodasis sąrašas). Daugiausia su ES nepriklausančių valstybių narių vėliavomis plaukiojančių laivų, atvykusių į ES uostus, buvo iš trijų valstybių – Panamos, Antigvos ir Barbudos bei Liberijos.

Iki galo įdiegus Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinką bus padėtas pagrindas tikslesniems duomenų mainams tarp laivybos subjektų, kartu sumažės administracinė našta, šiuo metu susijusi su ataskaitų teikimo prievolėmis. Taip bus galima pagerinti informacijos, kuria keičiamasi, kokybę, savalaikiškumą ir prieinamumą.

Pakrantės valstybė

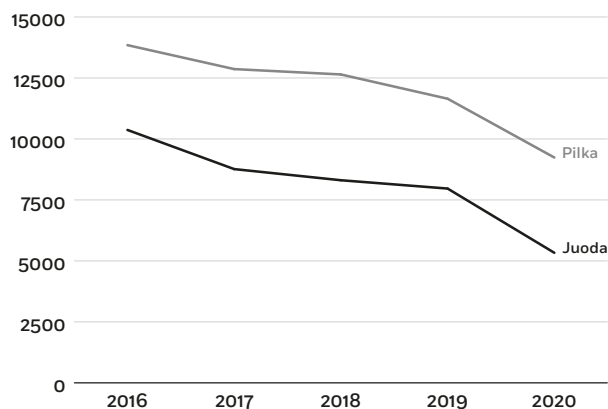
Pagal įvairius tarptautinius dokumentus pakrantės valstybės turi tam tikras teises ir pareigas, kurių viena svarbiausių – paieška ir gelbėjimas (SAR). Visame pasaulyje ir ES paieškos ir gelbėjimo kompetencija priklauso nacionalinio lygmens subjektams ir yra įgyvendinama pagal bendradarbiavimo susitarimus įvairiuose ES regionuose. **Dauguma paieškos ir gelbėjimo operacijų aktyvavimo atvejų ES (60 proc.) buvo susiję su žvejybos laivus ištikusiais nelaimingais atsitikimais.**

Klimato kaita atveria naujus maršrutus Arktyje ne tik prekių vežimui, bet ir keleivių vežimui kruiziniais laivais (kurie vis dažniau keliauja į Antarktį). Tai turi įtakos paieškos ir gelbėjimo operacijoms šiuose izoliuotuose ir sunkiai pasiekiamuose regionuose.

ES jūrų teisės aktų įgyvendinimas

Vykdydama vizitus Europos Komisijos vardu EMSA reguliariai tikrina, kaip įgyvendinami ES jūrų teisės aktai. Nuo EMSA įsteigimo 2002 m. atlikta per **200 vizitų**, taip pat per **300 patikrinimų** visame pasaulyje, susijusių su ES pripažintų organizacijų veikla. Vizitai į valstybes nares – tai ne vien „kontroliniai patikrinimai“. Jų metu jūrų administracijoms suteikiama galimybė didinti veiksmingumą, mokantis iš kitose valstybėse narėse jau taikomos geriausios praktikos, taip prisidedant prie geresnių rezultatų saugumo srityje pasiekimo. Viso vizitų ciklo horizontalioji analizė – tai saugumo orientyras, kuriuo remdamosi administracijos gali palyginti savo veiklą ir taip prisidėti prie didesnio suderinimo. ES teisės aktų leidėjai gauna tiesioginę grįžtamąją informaciją apie praktinius sunkumus, su kuriais susiduriama įgyvendinant ES teisę.

Į ES uostus įplaukiantys laivai, turintys ES nepriklausančių valstybių narių pilkąjį ir juodąjį vėliavas



Neteisingas pavojingų ir aplinką teršiančių krovinių (pavojingosios medžiagos) deklaravimas kelia didelį pavojų žgulai, kroviniui ir priėmimo uostams. **2020 m. (Europos laivų eismo stebėsenos sistemoje „SafeSeaNet“) pavojingųjų medžiagų deklaracijų atitinkamai nepateikė beveik 9 proc. iš ES uostų išplaukiančių laivų ir 12 proc. iš ES nepriklausančių uostų atplaukiančių laivų.**

Nelaimingi atsitikimai

Per pastaruosius penkerius metus laivuose, kuriems taikomi ES teisės aktai (neįskaitant trumpesnių nei 15 metrų ilgio žvejybos laivų), **kasmet įvykdavo vidutiniškai 3 200 nelaimingų atsitikimų**. Tokių pasekmių kaip žūtys, viso laivo praradimas arba (labai) smarkiai sugadinta įranga, turėję įvykiai sudarė 2,4 proc. visų nelaimingų atsitikimų, apie kuriuos pranešta. Iš visų nelaimingų atsitikimų 24,9 proc. pasekmės buvo, pvz., toks laivo buvo apgadinimas, kad jis tapo nebetinkamas eksploatuoti, patirti sunkūs sužalojimai arba padaryta nedidelė žala aplinkai (rimti nelaimingi atsitikimai).

Maždaug 90 proc. visų per pastaruosius penkerius metus nuo nelaimingų atsitikimų jūroje nukentėjusių asmenų buvo įgulos nariai; 2014–2020 m. užregistruota 490 žuvusiųjų. Daugiausia žuvusiųjų užregistruota per nelaimingus atsitikimus, susijusius su **krovininiais laivais** (kurių laivyne daugiausia), po jų eina **žvejybos laivai**, kuriuose vis dar nelaimės atsitinka dažniausiai.

Avarinio švartavimosi vietos – vietos, kuriose nelaimės ištiktas laivas gali stabilizuoti savo būklę ir taip sumažinti pavojų žmonių gyvybei ir aplinkai – yra gyvybiškai svarbios įvykus nelaimei jūroje. ES veiklos gairėse dėl avarinio švartavimosi vietų ir susijusiose reguliariose pratybose realiomis sąlygomis institucijoms numatytos praktinės priemonės, kuriomis jos gali pasinaudoti tokiais atvejais. Tačiau **COVID-19 pandemija** parodė, kad pagal šiuo metu apibrėžtą avarinio švartavimosi vietos koncepciją neatsižvelgiama į tokio pobūdžio su sveikata susijusią humanitarinę krizę, todėl panašus mechanizmas tokioms situacijoms galėtų duoti pridėtinės vertės.

Naujos tendencijos: laivų sauga ir jūrų įranga

Naujų saugumo reikalavimų siūlymo, aptarimo, tvirtinimo ir įgyvendinimo ciklas yra sudėtingas ir ilgas procesas. Pavyzdžiui, į gaisrų ro-ro keleiviniuose laivuose problemą dėmesys pirmą kartą atkreiptas 2015 m. po nelaimės laive „Norman Atlantic“, per kurią žuvo 11 žmonių. Tačiau **tikėtina, kad nauji šiai problemai spręsti parengti standartai taps privalomi tik 2026 m.**

Daugeliu atvejų atnaujinti standartai **netaikomi atgaline data dėl jų neproporcingo ekonominio ir techninio poveikio**, o tai reiškia, kad saugos pokyčiai

gali užtrukti dešimtmečius, kad turėtų poveikį visam laivynui. Geras pavyzdys – apgadinėtų keleivinių laivų stovumo reikalavimai. Išanalizavus su ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančius laivynus matyti, kad 40 proc. šiuo metu eksploatuojamų keleivinių laivų pastatyti iki 1990 m. Nuo to laiko apgadinto laivo stovumo reikalavimai buvo iš esmės atnaujinti tris kartus.

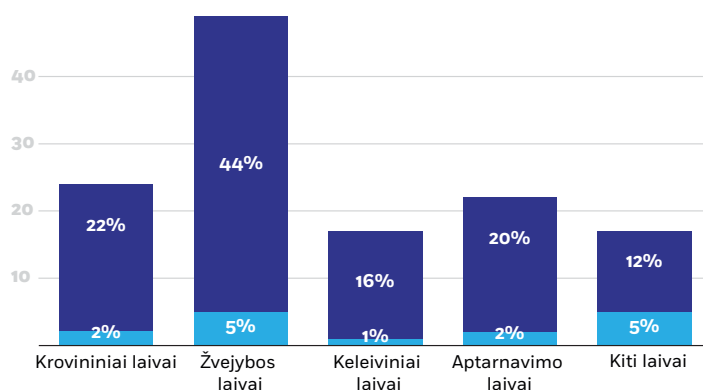
Aktualiausi dabartinės ES saugos darbotvarkės klausimai yra ro-ro keleivinių laivų priešgaisrinė sauga; alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių vežimas laivais; kelių ir jūrų transporto sąsaja; krovininių gaisrai konteineriuose ir konteinerių praradimas; saugumo klausimai, susiję su besiformuojančiomis technologijomis (nepilotuojami laivai) ir trijų pagrindinių Europos Sąjungos direktyvų dėl nelaimingų atsitikimų tyrimo, uosto valstybės kontrolės ir vėliavos valstybės įgyvendinimo peržiūra.

Kalbant apie ES žvejybos laivyną, 27 ES valstybėse narėse užregistruota beveik 75 000 laivų. Tik 3 proc. iš jų patenka į ES direktyvos, skirtos šių laivų (ilgesnių kaip 24 metrų ilgio) saugumui, taikymo sritį.

Be to, nors žvejybos laivai sudaro 17 proc. visų nelaimių, apie kurias pranešta, ištiktų laivų, **prarastų žvejybos laivų skaičius sudaro daugiau nei 55 proc. visų prarastų laivų** – ši tendencija pastebėta pastaraisiais metais. Be to, palyginti su visu laivynu, **žvejybos laivuose** labai sunkius ir sunkius sužalojimus patyrusių žmonių **skaičius yra daug didesnis**. Pranešta, kad apie 50 proc. visų nelaimingų atsitikimų, susijusių su žvejybos laivais, buvo labai rimti arba rimti, o visų kategorijų laivų vidurkis buvo – 27 proc.

Labai rimtų ir rimtų įvykių skaičius pagal laivo tipą

■ Labai rimtas (proc.) ■ Rimtas (proc.)



Kalbant apie laivų įrenginių saugumą, verta pažymėti, kad EMSA sukurtame Laivų įrenginių direktyvos (MED) portale, kuriame **5 412 visame pasaulyje registruotų naudotojų per mėnesį pateikia daugiau kaip 190 000 įrašų**, įdiegta nauja mobilioji versija, kuria naudojantis galima skenuoti e. žymas. Tai galėtų būti naudinga visų pirma rinkos priežiūros institucijoms ir padės sumažinti galimybę laivuose turėti reikalavimų neatitinkančią įrangą, nes tai palengvins atitikties tikrinimą.

Naujos tendencijos: saugumas ir tvarumas

Pastangos pasiekti išmetamųjų teršalų kiekio tikslus pagal Europos žaliąjį kursą turėtų būti neatsiejamas nuo pastangų užtikrinti laivų saugumą, ypač atsižvelgiant į tai, kad naudojant naują kurą (SGD, vandenilį, suskystintas naftos dujas, metanolį, amoniaką ir biokurą) ir energijos technologijas (baterijas ir kuro elementus) kyla pavojų saugumui.

Laivų kuro elementų sistemos kuriamos kaip alternatyva įkraunamiems elementams ir baterijoms. Kuro elementų privalumas yra tas, kad jų nereikia įkrauti, jei degalai toliau tiekiami, tačiau jie turi trūkumų dėl mažo galios tankio ir rizikos, susijusios su vandenilio naudojimu.

Elektrifikacija turėtų būti vertinama dviem skirtingais aspektais. Viena vertus, į uostus įplaukiantiems laivams gali tekti prisijungti prie **elektros tinklo nuo kranto**, pakraunant arba iškraunant savo krovinį. Ši operacija susijusi su pavojais tarp laivo ir krante esančios įkrovimo stoties. Europos Komisijos prašymu EMSA rengia gaires dėl iš kranto tiekiamos elektros, kurios iš esmės skirtos uostams, o TJO rengia gaires, kuriose daugiausia dėmesio skiriama laivui. Antras aspektas yra susijęs su **baterijų, kaip pagrindinio energijos šaltinio, įrengimu laivuose**. Šiuo atžvilgiu reikia atsižvelgti į konkrečią riziką ir saugumo priemones. Europos Komisija paprašė EMSA kartu su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais pradėti darbą šia tema.

Perėjimas prie alternatyviųjų degalų neapsiriboja jūrų transportu. Siekiant išmetamo teršalų kiekio mažinimo tikslų, sausumos transportas taip pat bus orientuotas į tvarumą. 2019–2021 m. **alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių kiekis ES padidėjo 29 proc.**, o tai reiškia, kad tiek keleiviniai, tiek krovininiai laivai turi pasirengti mažinti tokio tipo transporto priemonių vežimo saugumo riziką.

Naujos tendencijos: saugumas ir skaitmeninimas

Elektroninių laivų sertifikatų (e. Sertifikatų) išdavimas gali gerokai padidinti efektyvumą. Inspektoriams reikėtų mažiau laiko laive dokumentams patikrinti ir jie galėtų daugiau dėmesio skirti laivo būklei.

Platesnis sistemų, kurios grindžiamos skaitmeninimu, integravimu ir automatizavimu, naudojimas laivuose kelia kibernetinę riziką, kuri gali turėti įtakos laivo ir laive esančių asmenų saugumui. Kibernetinis saugumas susijęs su skaitmeninių paslaugų apsauga nuo tyčinių užpuolimų. Tačiau ir netyčiniai ir nepiktybiniai veiksmai kelia grėsmę laivuose teikiamoms skaitmeninėms paslaugoms, o tai gali turėti įtakos bendram jų saugumui. Tai gali būti gedimas, atsirandantis atliekant programinės įrangos techninės priežiūros darbus ir klaidų šalinimą (arba tokios veiklos nevykdymas). Nors dabar kibernetinę riziką privaloma įtraukti į laivo saugumo valdymo sistemą, pramonei ir nacionalinėms administracijoms gali būti sudėtinga įgyvendinti priemones, skirtas šiai rizikai laive pašalinti, ir atlikti jų auditą.

Naujos tendencijos: saugumas ir autonomija

Automatizavimas vis akivaizdesnis jūrų pasaulyje, dėl to atsiranda skirtingi laivų autonomijos lygiai. Autonominė laivyba ne tik suteikia naujų galimybių pramonei, bet ir kelia iššūkių (sprendimų sistemos, kurios pakeistų itin svarbų įgulos sprendimų priėmimą siekiant išvengti susidūrimų, reaguoti į blogas oro sąlygas ir jų išvengti, spręsti kibernetinio saugumo rizikos problemas ir kt.). Tinkamos teisinės sistemos (terminologijos, atsakomybės, standartų ir pan.) nebuvimas gali trikdyti laivų automatizavimą. Vis dėlto tikimasi, kad automatizavimo procesas bus laipsniškas; tikėtina, kad pirmaisiais eksploatacijos metais nuotoliniu būdu kontroliuojami ir ypač autonomiškai laivai plauks tais pačiais maršrutais ir įplauks į tuos pačius uostus kaip ir tradiciniai laivai. Be kita ko, gali kilti sunkumų, susijusių su patikrinimais, manevrais jūroje ir uoste, hibridinio eismo stebėseną ir laive bei kranto darbuotojų kvalifikacija ir įgūdžiais.

Išvados

Apskritai galima daryti išvadą, kad ES sukūrė patikimą saugios laivybos sistemą. Mums kyla daug iššūkių, tačiau vienas dalykas akivaizdus – negalime mažinti savo pastangų užtikrinti saugumą. Priešingai, siekdama išvengti, kad standartų neatitinkanti laivyba nesugrįžtų į nelaimingų atsitikimų, pvz., „Erika“ ar „Prestige“, erą, ES turėtų toliau investuoti į savo saugios laivybos sistemą ir ją stiprinti.

Svarbiausias veikėjas šioje srityje – vėliavos valstybė. Tačiau didžioji inspektavimo dalis patikėta pripažintoms organizacijoms, todėl labai svarbu užtikrinti tinkamą stebėseną ir priežiūrą ES lygmeniu. Antrojo lygmens – uosto valstybės kontrolės – rezultatai reikšmingi. Juos galima lengvai analizuoti per informacinę platformą THETIS.

Pramonės požiūriu ES valstybių narių laivynas toliau auga, nors ir lėčiau nei pasaulinis, o ES laivų įrenginių pramonė pirmauja pasaulyje. Kita vertus, palyginti su Azija, ES laivų statyklų rinkos dalis ir toliau maža (šiuo metu užima tik 3 proc. pasaulinės bendrosios talpos).

Kalbant apie amžių, vidutinis ES laivyno amžius yra panašus į pasaulinio. Seniausia kategorija – keleiviniai laivai, kuriems vidutiniškai yra 28 metai, o birijų krovinių ir dujų vežėjams – vidutiniškai tik 10 metų.

Kvalifikuoti jūrininkai yra labai svarbūs siekiant užtikrinti laivų eksploatacijos saugumą ir yra gyvybiškai svarbūs jūrų sektoriaus ateičiai. Tačiau jūrininkai sensta, o laivuose dirbančių asmenų įdarbinimas ir išlaikymas išlieka ateities iššūkiu. Be to, iš uosto valstybės kontrolės inspektavimų matyti, kad apie 25 proc. visų nustatytų trūkumų susiję su žmogiškuoju elementu.

Kalbant apie laivų saugumą, nelaimingų atsitikimų skaičiaus tendencija stabili – 2020 m. šis skaičius labai sumažėjo, labiausiai tikėtina, kad dėl COVID-19 poveikio jūrų eismui. Žvejybos laivų, didelių keleivinių laivų ir ro-ro keleivinių laivų bei konteinervežių gaisrai yra viena rimtesnių problemų, kurią reikia toliau spręsti.

Pastangos pasiekti išmetamųjų teršalų kiekio tikslus pagal Europos žaliąjį kursą turėtų būti neatsiejamoms nuo pastangų užtikrinti laivų saugumą, ypač atsižvelgiant į tai, kad naudojant naują kurą (SGD, vandenilį, suskystintas naftos dujas, metanolį, amoniaką ir biokurą) ir energijos technologijas (baterijas ir kuro elementus) kyla pavojų saugumui.

Skaitmeninimas gali suteikti dar daugiau efektyvumo. Du galimi privalumai – laivų e. sertifikatai ir laivų įrenginių e. žymos. Taip pat akivaizdu, kad didesnis automatizavimas duos naudos, nes jūrų pramonei atsiveria daugiau galimybių. Bet automatizavimas gali atnešti ir naujų saugumo problemų ir naujų mokymų ir (įgulos) įgūdžių poreikių.

Apskritai ateinančiais metais bus daug pokyčių, kurie turės įtakos ES jūrų saugumui. EMSA ir toliau remis Europos Komisiją, valstybes nares, pramonę ir kitus susijusius suinteresuotuosius subjektus, kad ateinančiais dešimtmečiais stiprintų saugumą, kaip ji darė per pirmuosius dvidešimt veiklos metų.



Kaip susisiekti su ES

Asmeniškai

Visoje Europos Sąjungoje veikia šimtai „Europe Direct“ informacijos centrų. Artimiausio centro adresą galite rasti čia: https://european-union.europa.eu/contact-eu_en.

Telefonu arba e. paštu

„Europe Direct“ yra tarnyba, kuri atsako į jūsų klausimus apie Europos Sąjungą. Galite kreiptis į šią tarnybą:

- nemokamu telefono numeriu: 00 800 6 7 8 9 10 11 (kai kurie operatoriai gali imti mokesť už šiuos skambučius),
- įprastu telefono numeriu: +32 22999696,
- e. pašto adresu: https://europa.eu/european-union/contact_en.

Kaip rasti informacijos apie ES?

Internete

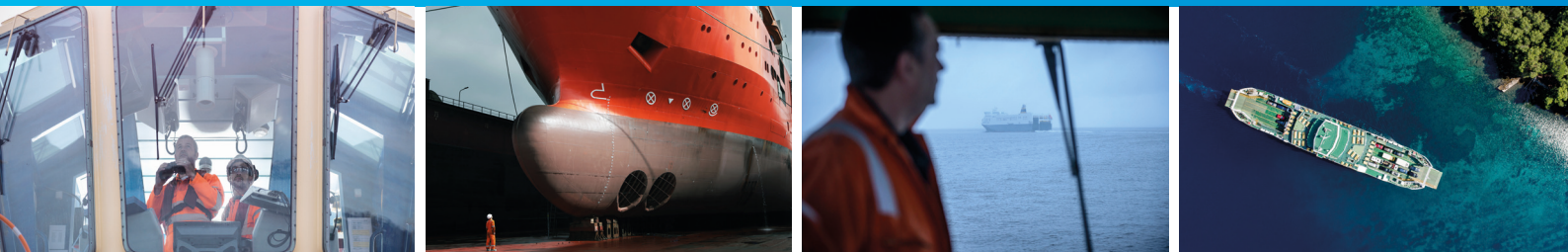
Informacija apie Europos Sąjungą visomis oficialiosiomis ES kalbomis pateikiama svetainėje „Europa“ adresu: <https://europa.eu>. Nemokamus ir įkainotus ES leidinius galite parsisiųsti arba užsisakyti adresu: <https://op.europa.eu/publications>. Kreipdamiesi į „Europe Direct“ arba savo vietos informacijos centrą galite gauti daug nemokamų leidinių kopijų (žr. https://european-union.europa.eu/contact-eu_en).

ES teisė ir susiję dokumentai

ES teisinę informaciją, įskaitant visus nuo 1952 m. įsigaliojusius ES teisės aktus, visomis oficialiosiomis kalbomis rasite svetainėje „EUR-Lex“ adresu: <http://eur-lex.europa.eu>.

ES atvirieji duomenys

ES atvirųjų duomenų portale (<http://data.europa.eu/euodp>) suteikiama prieiga prie ES duomenų rinkinių. Duomenis galima parsisiųsti ir pakartotinai panaudoti nemokamai tiek komerciniais, tiek nekomerciniais tikslais.



EUROPOS JŪRŲ SAUGUMO AGENTŪRA

Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA) yra viena iš decentralizuotų Europos Sąjungos agentūrų. Lisabonoje (Portugalija) įsteigtos agentūros misija – užtikrinti aukšto lygio jūrų saugumą, saugią laivybą, laivų taršos prevenciją ir atsaką į ją bei atsaką į naftos ir dujų įrenginių sukeltą jūrų taršą. Bendrasis tikslas – skatinti saugų, švarų ir ekonomiškai gyvybingą ES jūrų sektorių.

Prašome kreiptis, jeigu norite gauti papildomos informacijos

Europos jūrų saugumo agentūra

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249–206 Lisboa
Portugal

Tel +351 21 1209 200 / Faksas +351 21 1209 210
emsa.europa.eu / [Twitter@EMSA_Lisbon](https://twitter.com/EMSA_Lisbon)