



EVROPSKA AGENCIJA ZA POMORSKO VARNOST: POUČENJA

Luxembourg: Urad za publikacije Evropske unije

Tiskana izdaja: ISBN 978-92-95032-89-7, doi 10.2808/702097, TN-01-22-247-SL-C

PDF: ISBN 978-92-95032-67-5, doi 10.2808/27843, TN-01-22-247-SL-N

To poročilo in z njim povezano gradivo je na voljo na spletni strani

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

© Evropska agencija za pomorsko varnost 2022

Reprodukcija je dovoljena z navedbo vira. Za vsako uporabo ali reprodukcijo fotografij ali drugega gradiva, ki ni zaščiteno z avtorskimi pravicami agencije EMSA, je treba pridobiti dovoljenje neposredno od imetnikov avtorskih pravic..

Slika na naslovnici © jpgfactory

Raziskave, ki so bile izvedene pred izstopom Združenega kraljestva iz Evropske unije 31. januarja 2020 in objavljene pozneje, lahko vključujejo podatke o 28 državah članicah EU. Po tem datumu je v raziskavah upoštevanih le 27 držav članic EU (EU-28 brez Združenega kraljestva), razen če ni določeno drugače.

Telefon: +351 21 1209 200

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

Spletno mesto: <http://emsa.europa.eu/>



**EVROPSKA AGENCIJA
ZA POMORSKO
VARNOST: POUČENKI**

Uvod

Prva izdaja Evropskega poročila o pomorski varnosti (EMSAFE), ki ga je objavila Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA), sovpada z 20. obletnico obstoja agencije. Poročilo vsebuje celovit in dejanski pregled najrazličnejših tem s področja pomorske varnosti ter poglobljeno analizo posebnih tehničnih področij. V njem so združene informacije iz vseh podatkovnih zbirk, ki jih gosti agencija EMSA, npr. EMCIP, SafeSeaNet, THETIS, STCW-IS, kar omogoča navzkrižno analizo podatkov in pridobitev podrobnega vpogleda v stanje pomorske varnosti v EU.

Agencija EMSA se želi zahvaliti vsem zainteresiranim stranem, ki so predložile prispevke in pripombe k temu poročilu, zaradi česar je to še pomenljivejše. Zlasti cenim prispevek Evropske komisije (GD MOVE), držav članic, IAKS, ECSA, ETF, SeaEurope, CLIA, IUMI, MARIN, DIMECC/OneSea, INTERTANKA, Wartsila, ciprske pomorske zbornice in Kraljevega združenja nizozemskih ladjarjev.

V tem dokumentu so povzeta glavna vprašanja, ki so že bila obravnavana v prvem poročilu EMSAFE.

Pomorski promet in varnost

Pomorski promet je gonilna sila svetovnega gospodarstva. Skoraj 80 % celotne svetovne trgovine z blagom se prevaža po morju. Evropska pristanišča so med najbolj obremenjenimi na svetu, saj so v letu 2019 pretovorila 3 587 milijonov ton blaga na leto, kar je 6 % več kot leta 2016. Leta 2019 je 37 % celotnega obsega trgovine ustrezalo domačemu prometu in prometu znotraj EU. Poleg tega se je leta 2019 v pristaniščih EU vkrcalo in izkrcalo več kot 418,8 milijona potnikov, kar je 13 % več kot leta 2016.

Vendar je najpomembnejši element pomorskega prometa, ki podpira njegovo sedanje delovanje in njegov prihodnji napredek, varnost. Naš sedanji okvir pomorske varnosti (v Evropski uniji in na mednarodni ravni) se je razvijal več desetletij. Velik del razvoja tega okvira so sprožile posamezne katastrofalne nesreče, začenši z nesrečo Titanika pred več kot stoletjem.

Ker je ladijski promet sam po sebi mednaroden, je njegova varnost urejena predvsem z mednarodnimi konvencijami. Glavno konvencijo o varnosti SOLAS 74 je ratificiralo 167 držav in zajema 98,89 % svetovne trgovske tonaže, tj. podoben odstotek flote, ki je zajeta v dveh drugih bistvenih varnostnih konvencijah,

COLREG in o tovornih črtah. V zvezi z ribiškimi plovili je bil pripravljen mednarodni instrument (Capetownski sporazum o izvajanju določb Protokola in Mednarodne konvencije iz Torremolinosa), čeprav trenutno ne velja.

Pomorščaki in varnost

Kvalificirani pomorščaki so bistveni za zagotavljanje varnosti pri dejavnostih ladij in ključnega pomena za prihodnost pomorskega sektorja kot celote. Do konca leta 2019 je imelo veljavna spričevala o usposobljenosti, ki so jih izdale države članice EU, 216 000 poveljnikov ladij in častnikov, 120 590 poveljnikov ladij in častnikov pa je imelo izvirni kodeks ravnanja, ki so ga izdale države nečlanice EU z zaznamki, ki so jih izdale države članice EU in ki potrjujejo njihovo priznavanje (EaR). Skupno je 330 000 poveljnikov ladij in častnikov registriranih kot potencialna posadka za delo na ladjah, ki plujejo pod zastavo države članice EU. Vendar se **starostni profil pomorščakov podaljšuje**, prihodnje izzive pa med drugim predstavljata zaposlovanje novih delavcev in skrb, da sedanji zaposleni na ladjah ne bi dali odpovedi.

Prizadevanja za izboljšanje delovnih pogojev pomorščakov, kot je Konvencija o delu v pomorstvu, so korak v pravo smer. Vendar podatki iz pregledov pomorske inšpekcije kažejo, da **je približno 25 % ugotovljenih pomanjkljivosti povezanih s človeškim elementom**, večinoma v okviru poglavja 4 Konvencije o delu v pomorstvu, ki obravnava zdravstveno varstvo, zaščito varnosti in preprečevanje nesreč pomorščakov.

Usposabljanje pomorščakov je pomemben del varnostnega procesa. Ladje, ki plujejo pod zastavo države članice EU, lahko imajo na krovu pomorščake, ki so bili izobraženi, usposobljeni in certificirani v EU in zunaj nje. Ocena skladnosti držav, ki niso članice EU, s Konvencijo STCW je centralizirana v sodelovanju z Evropsko komisijo, tako da lahko države članice priznajo njihov kodeks ravnanja in v skladu s tem lahko delajo na ladjah, ki plujejo pod zastavo držav članic EU. Evropska komisija ob pomoči agencije EMSA, ki izvaja potrebne inšpekcijske preglede na terenu, v imenu držav članic EU in v skladu s Konvencijo STCW oceni izobraževalne sisteme, ki se izvajajo v državah nečlanicah EU. V ta namen je bilo **v tretjih državah po vsem svetu opravljenih več kot 70 inšpekcijskih pregledov pomorskih uprav, ustanov za izobraževanje in usposabljanje**, da bi ocenili njihovo skladnost z Mednarodno konvencijo o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov (Konvencija

STCW). Na podlagi teh inšpekcijskih pregledov je bilo priznanih 49 držav, ki niso članice EU.

Pandemija bolezni covid-19 je s pomorščaki, ki niso mogli zapustiti ladij ali se jim pridružiti, ter v nekaterih primerih z okuženimi člani posadke in potniki, ki se niso mogli izkrcati in prejeti ustreznega zdravstvenega varstva, pokazala, kako ranljivo je življenje na ladjah, in dodala novo razsežnost, ki jo je treba obravnavati.

Večja avtomatizacija na ladjah lahko pomorščakom prinese nove izzive; za novo vrsto ladijskega prometa bodo potrebne nove kvalifikacije. Prav tako je treba ugotoviti, ali bi se z morebitnim zmanjšanjem števila posadke zaradi večje avtomatizacije lahko povečala tudi utrujenost. Po drugi strani pa bi avtomatizacija lahko prinesla nove priložnosti, povezane z izboljšanjem delovnih pogojev z možnostjo dela na kopnem.

Skladnost s predpisi

Za izvajanje zakonodaje o pomorski varnosti v EU so odgovorne države članice kot države zastave, pristanišča in obalne države.

Država zastave

Leta 2020 je pod zastavo držav članic EU plulo približno 13 000 ladij s številko IMO, brez ribiških plovil. To predstavlja 14 % svetovne flote glede na število ladij in 18 % glede na velikost (merjeno v bruto tonaži (BT), ki je merilo zmogljivosti za prevoz tovora). Približno 20 % svetovnega ladjevja je v lasti državljanov ali podjetij EU.

Vrste ladij, ki predstavljajo največji delež flote držav članic EU (brez ribiških plovil), so druga delovna plovila (30 %), sledijo potniške ladje (19 %) in tankerji (17 %), od katerih jih je 45 % potniških ladij ro-ro in 45 % tankerjev za prevoz kemikalij.

Flota EU raste, vendar počasneje kot svetovna flota. V zadnjih petih letih se je delež ladij, ki plujejo pod zastavo držav članic EU, povečal za 3,4 %, medtem ko se je svetovna flota povečala za približno 7 %.

Starost ladje je pomemben sestavni del varnosti, saj določa varnostne standarde, ki se zanjo uporabljajo. Povprečna starost flote držav članic Evropske unije je primerljiva s starostjo svetovne flote. Potniške ladje in potniške ladje ro-ro so najstarejša vrsta ladij v floti EU s povprečno starostjo 28 oziroma 27 let, najmlajše pa

ladje za prevoz razsutega tovora in tankerji za prevoz plina s povprečno starostjo 10 let, sledijo kontejnerske ladje s povprečno starostjo 11 let in tankerji za prevoz kemikalij s povprečno starostjo 12 let.

Večina zastav držav članic EU je na belem seznamu Pariškega memoranduma, tj. tistih z dobrimi podatki o varnosti. Na sivem seznamu sta samo dve, tj. tisti z nekaterimi varnostnimi vprašanji, na črnem seznamu pa ni nobene.

Države zastave vse več pristojnosti, zlasti pri izvajanju predpisanih pregledov, prenašajo na priznane organizacije. To pomeni, da se del znanja in izkušenj držav zastave EU dejansko odda zunanjim izvajalcem, kar krepi pomen ohranjanja centraliziranega strokovnega znanja EU. Države zastave so odgovorne za nadzor dejavnosti organizacij, ki so jih priznale, vendar revizije v državah zastave, ki jih izvaja Mednarodna pomorska organizacija (IMO), kažejo, da **so v zvezi s prenosom pooblastil na priznane organizacije najpogostejše ugotovitve povezane s pomanjkljivostmi v upravnem programu nadzora.**

Na svetovni ravni je 95 organizacij, priznanih z vsaj eno zastavo, vendar jih **Evropska unija priznava le 12, Evropska agencija za pomorsko varnost pa jih redno pregleduje.** Med koronavirusno pandemijo so bile prvič izvedene raziskave na daljavo. Nekateri države zastave so se zavzele za nadaljevanje te prakse, saj lahko s tem prihranijo znatne stroške. Vendar bi lahko pomanjkanje usklajenosti postopkov povzročilo varnostna tveganja. EU je na ravni Mednarodne pomorske organizacije prevzela pobudo, da bi se uporaba pregledov na daljavo omejila na izjemne okoliščine in bi zanje veljali obvezni naknadni fizični pregledi, da ne bi prišlo do znižanja ravni varnosti.

Ker ni centralizirane zbirke podatkov o inšpekcijskih pregledih države zastave, ugotovljenih pomanjkljivosti ni mogoče analizirati. Vendar **se skoraj 40 % pomanjkljivosti, ugotovljenih v posebni ureditvi za inšpekcijske preglede potniških ladij ro-ro in visokohitrostnih plovil, nanaša na požarno varnost.**

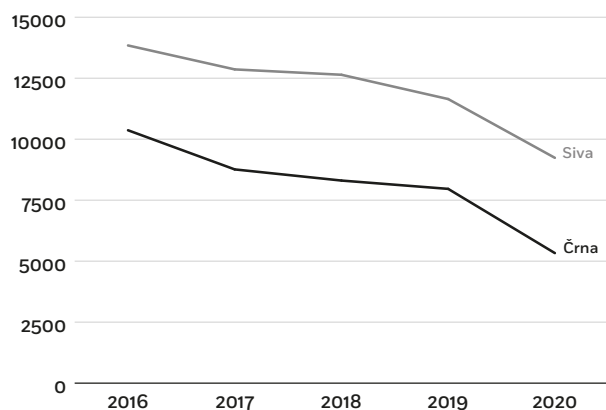
Država pristanišča

Pomorska inšpekcija države pristanišča deluje kot zelo učinkovita druga linija preverjanja izvajanja. Omeniti je treba delo, ki so ga opravili vsi inšpektorji pomorske inšpekcije države pristanišča v EU, pri čemer **se vsako leto opravi več kot 14 000 inšpekcijskih pregledov. Pri vsakem drugem inšpekcijskem pregledu je bila ugotovljena vsaj ena pomanjkljivost, več kot 50 %**

vseh ugotovljenih pomanjkljivosti pa je povezanih z varnostjo (v skladu z Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS)). Najpogosteje se poroča o pomanjkljivostih, povezanih s požarno varnostjo, ne glede na vrsto ladje.

Vode EU so med najbolj obremenjenimi na svetu, kar neposredno vpliva na pomorsko varnost. Leta 2020 je bilo v pristaniščih EU več kot 680 000 postankov, pri čemer je v zadnjih petih letih skoraj četrtina ladij obiskala pristanišča EU in plula pod zastavami zunaj EU, **skoraj vse (92 %) pa so bile registrirane v državah na podlagi belega seznama Pariškega memoranduma**. V tistem času je bilo le 5 % ladij, ki plujejo pod zastavo držav, ki niso članice EU, in so obiskale pristanišča na tem območju, registriranih v državah, ki so vključene na sivi seznam Pariškega memoranduma, le 3 % pa jih je bilo registriranih v državah z večjimi varnostnimi vprašanji (črni seznam na podlagi Pariškega memoranduma). Največ ladij, ki ne plujejo pod zastavo države članice EU in so obiskale pristanišča EU, je iz Paname, Antigve in Barbude ter Liberije.

Postanki v pristaniščih v EU z ladjami, ki plujejo pod sivo in črno zastavo države nečlanice EU



Napačno deklariranje nevarnega in onesnaževalnega blaga pomeni resno tveganje za posadko, tovor in sprejemna pristanišča. **Odstotek manjkajočih deklaracij nevarnih snovi je v letu 2020 (v evropskem sistemu za spremljanje ladijskega prometa SafeSeaNet) znašal skoraj 9 % za ladje, ki izplujejo iz pristanišč EU, in 12 % za ladje, ki priplujejo iz pristanišč zunaj EU.**

Z razvojem v celoti uresničenega okolja za enotno evropsko okence za pomorski sektor bodo postavljeni temelji za natančnejše podatke, ki si jih izmenjujejo

akterji v pomorskem prometu, skupaj z zmanjšanjem upravnega bremena, ki je trenutno povezano z obveznostmi poročanja. To bo omogočilo izboljšanje kakovosti, pravočasnosti in razpoložljivosti izmenjanih informacij.

Obalna država

Obalne države imajo nekatere pravice in obveznosti na podlagi različnih mednarodnih instrumentov, pri čemer je ena najbolj bistvenih iskanje in reševanje (SAR). Na svetovni ravni in v EU je pristojnost za iskanje in reševanje na nacionalni ravni in deluje na podlagi sporazumov o sodelovanju v različnih regijah EU. **Večina primerov aktiviranja iskanja in reševanja v EU (60 %) je bila povezana z nesrečami, v katere so bila vpletena ribiška plovila.**

Podnebne spremembe odpirajo nove poti na Arktiki, ne le za prevoz blaga, temveč tudi za prevoz potnikov na potniških ladjah za križarjenje (ki vse pogosteje potujejo tudi na Antarktiko). To vpliva na iskanje in reševanje na teh izoliranih in težko dostopnih območjih.

Izvajanje pomorske zakonodaje EU

Izvajanje pomorske zakonodaje EU se redno preverja z obiski, ki jih agencija EMSA izvaja v imenu Evropske komisije. Od ustanovitve agencije leta 2002 je bilo opravljenih več kot **200 obiskov**, po vsem svetu pa tudi več kot **300 inšpekcijskih pregledov** v zvezi z dejavnostmi priznanih organizacij EU. Obiski v državah članicah so veliko več kot zgolj „kontrolni pregledi“. Pomorskim upravam zagotavljajo priložnost za povečanje učinkovitosti z učenjem iz dobrih praks, ki se že uporabljajo v drugih državah članicah, kar prispeva k boljši varnosti. Horizontalno analizo celotnega cikla obiskov lahko uprave uporabijo kot primerjalno merilo z vidika varnosti, s katerim lahko primerjajo svoje dejavnosti in s tem prispevajo k večji usklajenosti. Zakonodajalcem EU zagotavlja tudi povratne informacije iz prve roke o praktičnih vprašanih, s katerimi se srečujejo pri izvajanju prava EU.

Nesreče

V zadnjih petih letih **se je vsako leto v povprečju na krovu ladij, ki spadajo na področje uporabe veljavne zakonodaje EU, zgodilo 3 200 nesreč,**

kar med drugim izključuje ribiška plovila, krajša od 15 metrov. Dogodki s posledicami, kot so izguba življenja, izguba celotne ladje ali huda (zelo resna) škoda na opremi, so predstavljali 2,4 % vseh prijavljenih nesreč. Nesreče s posledicami, kot so ladje, poškodovane do te mere, da niso bile primerne za nadaljevanje poti, hude poškodbe ali lažja (resna) škoda za okolje, so skupaj predstavljale 24,9 % vseh nesreč.

Približno 90 % vseh, ki so jih v zadnjih petih letih prizadele pomorske nesreče, je bilo članov posadke; med letoma 2014 in 2020 je bilo 490 smrtnih žrtev. Največ smrtnih žrtev je bilo zabeleženih v nesrečah, v katerih so bila udeležena **tovorna plovila**, ki so najpogostejše ladje v floti, sledila so jim **ribiška plovila**, ki so še vedno najbolj ranljiva vrsta ladij v primeru nesreč.

Pribežališča (območja, kjer lahko ladja, ki potrebuje pomoč, stabilizira svoje stanje in tako zmanjša nevarnost za življenje ljudi in okolje) so ključnega pomena, kadar se zgodijo nesreče na morju. Operativne smernice EU o pribežališčih in s tem povezane redne simulacijske vaje zagotavljajo praktična orodja za organe v teh primerih. Vendar je pandemija bolezni covid-19 pokazala, da pojem pribežališča, kot je trenutno opredeljen, ne zajema tovrstne humanitarne zdravstvene krize, zato bi lahko podoben mehanizem v tovrstnih razmerah prinesel dodano vrednost.

Nov razvoj dogodkov: varnost ladij in pomorska oprema

Cikel predlaganja, razprave, odobritve in izvajanja novih varnostnih zahtev je zapleten in dolgotrajen proces. Na primer, vprašanje požara na potniških ladjah ro-ro je bilo prvič izpostavljeno leta 2015 po nesreči trajekta Norman Atlantic, v kateri je življenje izgubilo 11 oseb. Vendar je **verjetno, da bodo novi standardi, razviti za reševanje te problematike, postali obvezni šele leta 2026.**

Večinoma se posodobljeni standardi **ne uporabljajo retroaktivno zaradi njihovega nesorazmernega gospodarskega in tehničnega učinka**, kar pomeni, da lahko traja desetletja, preden spremembe na področju varnosti vplivajo na celotno floto. Dober primer so zahteve glede stabilnosti potniških ladij v poškodovanem stanju. Analiza flote, ki pluje pod zastavo držav članic EU, kaže, da je bilo 40 % potniških ladij, ki trenutno obratujejo, zgrajenih pred letom 1990. Od takrat so se zahteve glede stabilnosti v

poškodovanem stanju trikrat bistveno izboljšale.

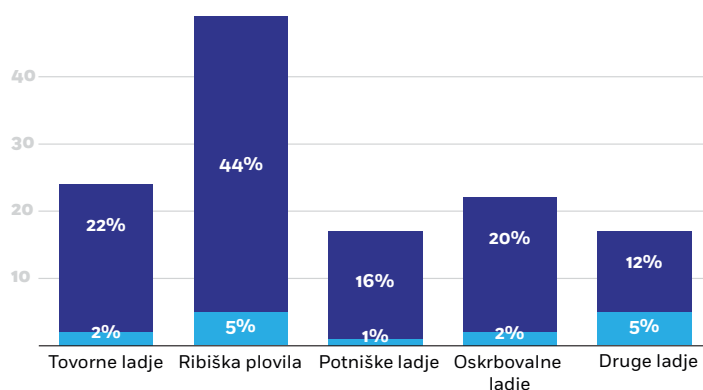
Najpomembnejše teme sedanje agende EU za varnost so požarna varnost na potniških ladjah ro-ro; prevoz vozil na alternativna goriva na ladjah; vmesnik med cestnim in pomorskim prometom; požari tovora na kontejnerskih ladjah in izguba zabojujnikov; varnostna vprašanja, povezana z nastajajočimi tehnologijami (plovila brez posadke), in revizija treh ključnih direktiv Evropske unije o preiskovanju nesreč, pomorski inšpekciji države pristanišča in izvajanju nadzora države zastave.

Kar zadeva ribiško floto EU, je v EU-27 registriranih skoraj 75 000 plovil. Le 3 % teh plovil spada na področje uporabe direktive EU, namenjene varnosti teh plovil (dolžine več kot 24 metrov).

Čeprav predstavljajo ribiška plovila 17 % skupnega števila ladij, udeleženih v prijavljenih nesrečah, **znaša število izgubljenih ribiških plovil več kot 55 % skupnega števila izgubljenih plovil**, kar je v zadnjih letih opažen trend. Poleg tega je stopnja zelo hudih žrtev in hudih žrtev **pri ribiških plovilih veliko višja** kot pri celotni floti. Približno 50 % vseh nesreč, v katere so bila vpletena ribiška plovila, je bilo prijavljenih kot zelo resne ali resne, medtem ko je bilo povprečje za vse kategorije ladij 27 %.

Stopnja zelo resnih in resnih dogodkov glede na vrsto ladje

■ % zelo resnih ■ % resnih



V zvezi z varnostjo pomorske opreme je treba opozoriti, da ima portal direktive o pomorski opremi (MED), ki ga je razvila agencija EMSA, z več kot **190 000 mesečnimi vnosi 5 412 registriranih uporabnikov po vsem svetu**, novo mobilno različico, ki omogoča

skeniranje e-oznak. To bi lahko bilo koristno zlasti za organe za nadzor trga in bo pripomoglo k zmanjšanju možnosti za namestitev neskladne opreme, saj bo olajšalo preverjanje skladnosti.

Nov razvoj dogodkov: varnost in trajnostnost

Prizadevanja za doseganje ciljev glede emisij v okviru evropskega zelenega dogovora bi morala biti povezana s prizadevanji za varnost ladij, zlasti ker uporaba novih goriv (utekočinjeni zemeljski plin, vodik, utekočinjeni naftni plin, metanol, amoniak in biogoriva) in energetskih tehnologij (baterije in gorivne celice) prinaša s tem povezana varnostna tveganja.

Kot alternativa polnilnim celicam in baterijam se razvijajo **sistemi za napajanje z gorivnimi celicami za ladje**. Prednost gorivnih celic je, da jih ni treba polniti, če se gorivo še naprej dobavlja, imajo pa slabosti v smislu nizke gostote moči in tveganj, povezanih z uporabo vodika.

Elektrifikacijo je treba obravnavati z dveh različnih vidikov. Na eni strani se bodo morale ladje, ki pristajajo v pristaniščih, med natovarjanjem ali raztovarjanjem tovora morda priključiti na **električno omrežje na obali**. Ta postopek bo povzročil s tem povezana tveganja v vmesniku med ladjo in polnilno postajo na kopnem. Agencija EMSA na zahtevo Evropske komisije pripravlja smernice o dobavljanju električne energije na kratkih razdaljah, ki obravnavajo predvsem pristaniško stran, medtem ko IMO pripravlja smernice, ki se osredotočajo na ladijsko stran. Drugi vidik obravnava **namestitev baterij kot primarnega vira energije na ladjah**. V zvezi s tem je treba upoštevati posebna tveganja in varnostne ukrepe. Evropska komisija je agencijo EMSA pozvala, naj skupaj z ustreznimi zainteresiranimi stranmi začne delo na tem področju.

Prehod na alternativna goriva ni omejen na pomorski promet. Tudi kopenski promet bo usmerjen v trajnost, da bi dosegli cilje glede emisij. V EU se je delež **vozil na alternativna goriva** med letoma 2019 in 2021 **povečal za 29 %**, kar pomeni, da se morajo potniške in tovarne ladje pripraviti na zmanjšanje varnostnih tveganj pri prevozu te vrste vozil.

Nov razvoj dogodkov: varnost in digitalizacija

Izdajanje elektronskih spričeval za ladje (e-spričeval) bi lahko vplivalo na znatno povečanje učinkovitosti. V tem primeru bi inšpektorji na krovu porabili manj časa za preverjanje dokumentov, kar bi jim omogočilo, da se osredotočijo na stanje ladje.

Večja uporaba sistemov na ladjah, ki temeljijo na digitalizaciji, povezovanju in avtomatizaciji, prinaša s tem povezano kibernetško tveganje, ki lahko vpliva na varnost ladij in njihovih sistemov. Na splošno se kibernetška varnost nanaša na zaščito digitalnih storitev pred namernimi napadi. Kljub temu obstajajo grožnje za digitalne storitve na ladjah zaradi nenamernih in neškodljivih dejanj, ki lahko vplivajo na njihovo splošno varnost. To bi lahko na primer vključevalo okvaro med vzdrževanjem programske opreme in (pomanjkanje) popravkov. Čeprav je vključitev kibernetških tveganj v sistem upravljanja varnosti ladje zdaj obvezna, se lahko izkaže, da izvajanje in revizija ukrepov za obravnavanje teh tveganj na krovu predstavljata velik izziv za pomorski sektor in nacionalne uprave.

Nov razvoj dogodkov: varnost in avtonomnost

Avtomatizacija je v pomorskem svetu vse pogostejša, kar prinaša različne ravni avtonomije ladij. Avtonomne ladje ne ponujajo le novih priložnosti za industrijo, temveč prinašajo tudi izzive (s sistemi odločanja za nadomestitev kritičnega odločanja posadke pri preprečevanju trčenj, odzivanju na slabe vremenske razmere in njihovem preprečevanju, obravnavanju tveganj za kibernetško varnost itd.). Pomanjkanje ustreznega zakonodajnega okvira (terminologija, odgovornost, standardi itd.) bi lahko zaenkrat oviralo vse večjo avtomatizacijo na ladjah. Vsekakor se pričakuje, da bo proces avtomatizacije postopen; verjetno je, da bodo daljinsko vodene zelo avtonomne ladje v prvih letih obratovanja plule po istih poteh in pristale v istih pristaniščih kot tradicionalne ladje s posadko. Težko predvidljivi izzivi se lahko med drugim pojavijo v smislu raziskav, manevrov na morju in v pristaniščih, spremljanja hibridnega prometa ter kvalifikacij in spretnosti oseb na krovu in na kopnem.

Sklepne ugotovitve

Na splošno je mogoče sklepati, da je EU razvila trden sistem pomorske varnosti. Čeprav so pred nami številni izzivi, je nekaj je gotovo – zmanjšanje naših varnostnih prizadevanj ne sme biti ena od možnosti. Nasprotno, EU bi morala še naprej vlagati v okvir pomorske varnosti in ga krepiti, da bi se izognila vrnitvi v dobo podstandardnega ladijskega prometa, ki se je odražal v številnih nesrečah, kot sta bili nesreči tankerjev Erika ali Prestige.

Kot prva raven obrambe ima osrednjo vlogo država zastave. Kljub temu je bila večina raziskovalnega dela prenesena na priznane organizacije, zato je bistveno zagotoviti ustrezno spremljanje in nadzor na ravni EU. Uspešnost druge ravni, tj. pomorska inšpekcija države pristanišča, je opazna, njeni rezultati pa se lahko preprosto analizirajo s pomočjo informacijske platforme THETIS.

Z vidika pomorskega sektorja se flota držav članic EU še naprej krepi, čeprav počasneje kot svetovna, industrija pomorske opreme EU pa je vodilna v svetu. Po drugi strani ladjedelnice EU v primerjavi z Azijo še naprej izgubljajo svoj tržni delež (trenutno imajo le 3 % svetovne bruto tonaže).

Glede starostnega profila je povprečna starost flote EU podobna starosti svetovnega ladjevja. Najstarejša kategorija je potniška flota s povprečno starostjo 28 let, medtem ko imajo ladje za prevoz razsutega tovora in prevozniki plina v povprečju le 10 let.

Kvalificirani pomorščaki so bistveni za zagotavljanje varnosti pri dejavnostih ladij in ključni za prihodnost pomorskega sektorja. Vendar se starostni profil pomorščakov podaljšuje, prihodnje izzive pa med drugim predstavljata zaposlovanje novih delavcev in skrb, da sedanji zaposleni na ladjah ne bi dali odpovedi. Hkrati inšpekcijski pregledi pomorske inšpekcije kažejo, da je približno 25 % vseh ugotovljenih pomanjkljivosti povezanih s človeškim elementom.

Z vidika varnosti je vidno, da ostaja število nesreč stabilno, z znatnim zmanjšanjem v letu 2020, najverjetneje zaradi vpliva koronavirusne pandemije na pomorski promet. Ranljivost ribiških plovil, velikih potniških ladij ter požari na ro-ro potniških ladjah in kontejnerskih ladjah so nekateri večji izzivi, ki jih bo treba še naprej obravnavati.

Prizadevanja za doseganje ciljev glede emisij v okviru

evropskega zelenega dogovora bi morala biti povezana s prizadevanji za varnost ladij, zlasti ker uporaba novih goriv (utekočinjeni zemeljski plin, vodik, utekočinjeni naftni plin, metanol, amoniak in biogoriva) in energetskih tehnologij (baterije in gorivne celice) prinaša s tem povezana varnostna tveganja.

Z digitalizacijo se lahko izboljša učinkovitost, saj lahko e-spričevala za ladje in e-oznake za pomorsko opremo prinesejo možne koristi v prihodnosti. Tudi večja avtomatizacija bo zagotovo prinesla koristi v smislu večjih priložnosti za pomorsko industrijo. Kljub temu lahko avtomatizacija privede tudi do novega sklopa varnostnih izzivov ter novih potreb po usposabljanju in kvalifikacijah (osebja).

Na splošno bo v prihodnjih letih prišlo do številnih sprememb, ki bodo vplivale na pomorsko varnost EU. Agencija EMSA bo še naprej podpirala Evropsko komisijo, države članice, industrijo in druge ustrezne zainteresirane strani pri krepitvi varnosti v prihodnjih desetletjih, kot je to storila v prvih dvajsetih letih obstoja.



Kako stopiti v stik z EU

Osebno

Po vsej Evropski uniji je več sto informacijskih točk Europe Direct. Naslov najbližjega centra najdete na: https://european-union.europa.eu/contact-eu_en.

Po telefonu ali elektronski pošti

Europe Direct je služba, ki odgovarja na vaša vprašanja o Evropski uniji. Nanjo se lahko obrnete:

- s klicem na brezplačno telefonsko številko: 00 800 6 7 8 9 10 11 (nekateri operaterji lahko te klice zaračunajo)
- s klicem na stacionarno telefonsko številko: +32 22999696
- po elektronski pošti na naslov: https://europa.eu/european-union/contact_en.

Iskanje informacij o EU

Na spletu

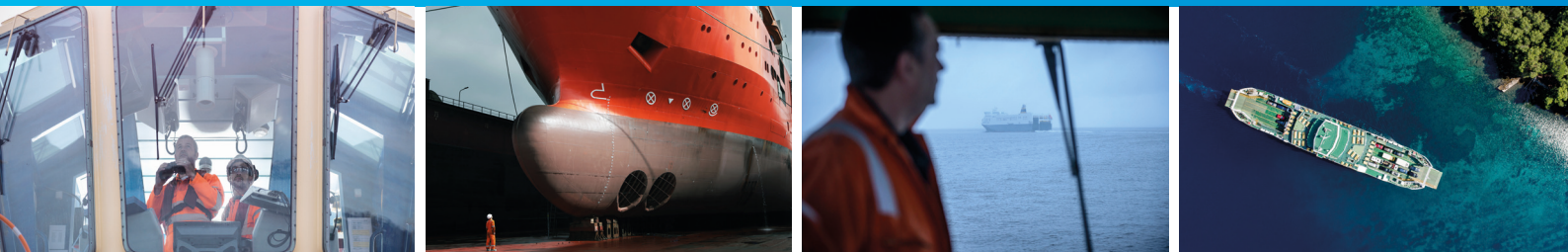
Informacije o Evropski uniji v vseh uradnih jezikih EU so na voljo na spletišču Europa: <https://europa.eu> Publikacije EU Brezplačne in plačljive publikacije EU si lahko ogledate ali naročite na naslovu: <https://op.europa.eu/publications>. Za več izvodov brezplačnih publikacij se obrnite na službo Europe Direct ali najbližji dokumentacijski center (glejte https://european-union.europa.eu/contact-eu_en).

Zakonodaja EU in drugi dokumenti

Do pravnih informacij EU, vključno z vso zakonodajo EU od leta 1952 v vseh uradnih jezikovnih različicah, lahko dostopate na spletišču EUR-Lex: <http://eur-lex.europa.eu>.

Odprti podatki EU

Na portalu <http://data.europa.eu/euodp> lahko dostopate do odprtih zbirk podatkov EU. Podatke lahko prenesete ali brezplačno uporabljate v komercialne ali nekomercialne namene.



O EVROPSKI AGENCIJI ZA POMORSKO VARNOST

Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA) je ena od decentraliziranih agencij Evropske unije. Naloga agencije s sedežem v Lizboni na Portugalskem je zagotoviti visoko raven pomorske varnosti, pomorske zaščite, preprečevanja onesnaževanja z ladij in odzivanja nanj ter odzivanja na onesnaženje morja z naftnih in plinskih ploščadi. Splošni namen je spodbujati varen, čist in gospodarsko vzdržen pomorski sektor v EU.

Za več informacij stopite v stik z nami

Evropska agencija za pomorsko varnost

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249-206 Lizbona
Portugalska

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