



FAKTY I LICZBY

EUROPEJSKIE SPRAWOZDANIE

O BEZPIECZEŃSTWIE MORSKIM Z 2025 R.

EUROPEJSKA AGENCJA BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO





European Maritime Safety Agency

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego

Praça de Europa 4,
1249-206 Lizbona,
PORTUGALIA

Tel.: +351 211 209 200

Strona www: emsa.europa.eu

Kontakt: emsa.europa.eu/contact

Zastrzeżenia prawne:

Ani Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), ani żadna osoba trzecia działająca w imieniu Agencji nie ponosi odpowiedzialności za ewentualne wykorzystanie informacji zawartych w niniejszym sprawozdaniu.

Informacja o prawach autorskich:

Treść niniejszego sprawozdania może być powielana, adaptowana lub rozpowszechniana w całości lub w części – niezależnie od użytych środków lub formatów – pod warunkiem podania EMSA jako pierwotnego źródła materiału. Informacja o tym musi być dołączona do każdego egzemplarza materiału. Materiał ten można cytować bez uprzedniej zgody pod warunkiem podania źródła. Wyżej wymienione zezwolenia nie mają zastosowania do elementów niniejszego sprawozdania, w przypadku których prawa autorskie należą do osób trzecich. W takich przypadkach należy uzyskać zgodę na powielanie od posiadacza praw autorskich.

Niniejsze sprawozdanie i wszelkie powiązane materiały są dostępne online pod adresem emsa.europa.eu.

© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego, 2025

Więcej informacji na temat Unii Europejskiej można znaleźć pod adresem https://european-union.europa.eu/index_pl.

Luksemburg: Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2025

ISSN: 2443-6224

ISBN: 978-92-95229-38-9

doi: 10.2808/0618655

Numer katalogowy: TN-01-25-001-PL-N

Zdjęcie na okładce: Wojciech Wrzesień/Adobe Stock



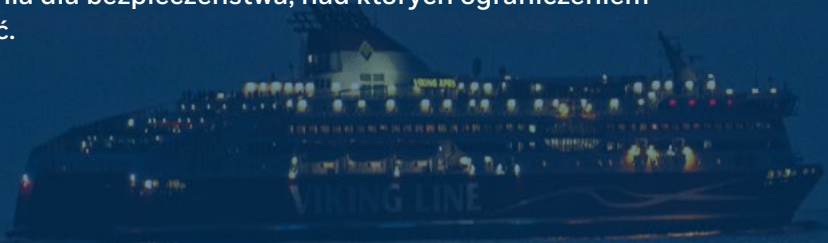
Wprowadzenie

Druga edycja *Europejskiego sprawozdania o bezpieczeństwie morskim* (Emsafe), w pełni zmieniona i zaktualizowana, koncentruje się na bieżących kwestiach mających wpływ na żeglugę i bezpieczeństwo w Unii Europejskiej (UE). Ogólnym założeniem Emsafe jest przyczynienie się do lepszego zrozumienia wyzwań związanych z bezpieczeństwem i możliwości stojących przed sektorem morskim poprzez zgromadzenie zestawu kluczowych danych technicznych – pochodzących z własnych baz danych EMSA oraz ze źródeł zewnętrznych – dotyczących bezpieczeństwa statków i ich eksploatacji.

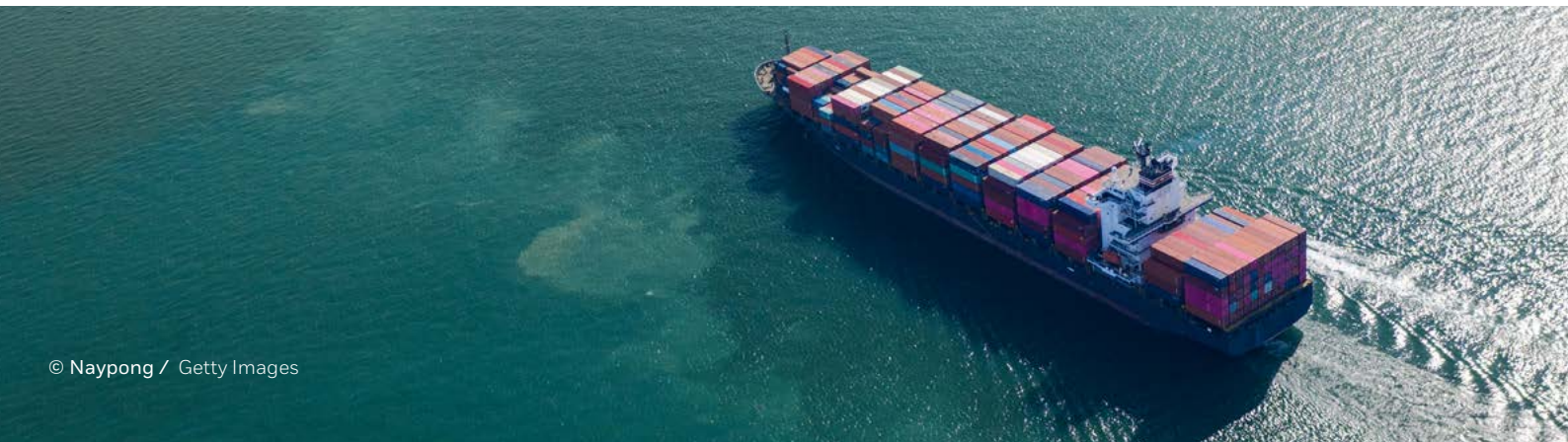
W Emsafe wykorzystano dane i informacje z lat 2019–2023, czyli okresu, w którym wydarzenia na świecie miały znaczący wpływ na sektor morski. Pandemia COVID-19, skutki wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z UE oraz efekt kaskadowy konfliktów międzynarodowych, w tym inwazji na Ukrainę i sytuacji na Bliskim Wschodzie, wywarły znaczący wpływ na przepływy ruchu morskiego.

W tym kontekście w niniejszej drugiej edycji Emsafe przeanalizowano podejmowane przez sektor morski próby utrzymania poziomu bezpieczeństwa przy jednoczesnym dostosowaniu się do zmieniającego się otoczenia regulacyjnego i sprostaniu dodatkowym wyzwaniom, takim jak starzenie się floty, cyfryzacja, dekarbonizacja oraz konieczność zatrzymania i przyciągnięcia wykwalifikowanej siły roboczej.

Ponadto od czasu publikacji pierwszego sprawozdania w 2022 r. głośne wypadki morskie, w tym pożary na pokładzie *MV Fremantle Highway* i *Felicity Ace*, uwypukliły nowe zagrożenia dla bezpieczeństwa, nad których ograniczeniem branża powinna pracować.



Sektor morski UE



© Naypong / Getty Images

Transport morski ma zasadnicze znaczenie dla gospodarki światowej i obejmuje ponad 80% światowego handlu pod względem wielkości. W 2023 r. porty UE obsłużyły ponad 3 375 mln ton towarów, z czego 39% stanowił transport krajowy i wewnątrzunijny.

W 2023 r. odnotowano ponad 880 000 zawinięć statków do portów UE, co stanowi wzrost o prawie 20% w porównaniu z poziomami sprzed pandemii. Ponad 50% z nich dotyczyło ruchu krajowego, a najczęstszymi typami statków zawijających do portów UE były statki ro-pax i statki pasażerskie. Około trzy czwarte wszystkich statków zawijających do portów UE pływa pod banderą państwa członkowskiego, a mniej niż 25% jest zarejestrowanych w państwie niebędącym członkiem UE.

W 2023 r. **w portach UE zaokrętoowało się i wysiadło 395 mln pasażerów**, o 5,5% mniej niż w 2019 r. (po wynoszącym 45% spadku w 2020 r. spowodowanym ograniczeniami w podróżowaniu nałożonymi w związku z pandemią COVID-19).

W latach 2019–2023 **stocznie w UE odpowiadały za 7,6% światowej produkcji nowych statków** pod względem liczby zbudowanych jednostek. W porównaniu z latami 2016–2020 **globalny udział statków wybudowanych w UE w analogicznym okresie pięciu lat zmniejszył się o 1,2%**. Pomimo tego spadku UE nadal jest liderem w budowie statków pasażerskich, statków rybackich i statków zaopatrujących instalacje przybrzeżne. Państwa członkowskie, które produkują największą liczbę statków w tych kategoriach, to Holandia, Polska i Hiszpania. Na budowie większych statków, takich jak wycieczkowce, koncentrują się natomiast Finlandia, Włochy i Niemcy.

Rysunek 1: Liczba nowo zbudowanych statków według typu statku w UE i na świecie oraz udział statków zbudowanych w UE według typu statku (2019–2023) (*).

	W samej UE	Na świecie	%
Zbiornikowce	17	2 429	0,7%
Masowce	10	2 262	0,4%
Drobnicowce	69	1 076	6,4%
Kontenerowce	1	994	0,1%
Statki towarowe typu ro-ro	14	271	5,2%
Statki pasażerskie	262	814	32,2%
Inne statki towarowe	0	68	0%
Statki rybackie	277	1 610	17,2%
Inne statki robocze	358	3 819	9,4%
Łącznie	1 008	13 343	7,6%

(* Statki handlowe z numerami IMO, z własnym napędem, o pojemności brutto 100 i powyżej.

Źródło: EMSA

Europejski przemysł wyposażenia morskiego jest natomiast światowym liderem, a jego udział w rynku w odniesieniu do szerokiej gamy produktów wynosi 35%.

Dane z [portalu dotyczącego dyrektywy w sprawie wyposażenia morskiego \(MED Portal\)](#), referencyjnej bazy danych produktów certyfikowanych w UE zgodnie z dyrektywą w sprawie wyposażenia morskiego (dyrektywa 2014/90/UE), pokazują, że 45% wyposażenia morskiego zamontowanego na statkach pływających pod banderą państw członkowskich UE jest produkowane przez przedsiębiorstwa z siedzibą w UE.

Państwo bandery



© artur carvalho / Getty Images

Państwa członkowskie UE, jako państwa bandery, odgrywają zasadniczą rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa na morzu i ochronie środowiska morskiego. Mają obowiązek dopilnować, aby zarejestrowane w nich statki (pływające pod ich banderą) były zgodne ze wszystkimi odpowiednimi przepisami międzynarodowymi, unijnymi i krajowymi, w tym przepisami dotyczącymi budowy i eksploatacji statków, zarządzania statkami i recyklingu statków.

Flota pod banderą państw członkowskich UE

W przeciwieństwie do floty światowej, która w latach 2019–2023 powiększyła się o 6%, aby sprostać rosnącemu popytowi, flota pływająca pod banderą państw członkowskich UE zmniejszyła się o 2%.

Rysunek 2: Liczba statków zarejestrowanych pod banderą państw członkowskich UE.

Rodzaj statku	2023	2019–2023	2023	2019–2023
Inne statki robocze	4 096	4 098	4 096	4 098
Statki pasażerskie	2 496	2 412	2 496	2 412
Zbiornikowce	2 110	2 288	2 110	2 288
Drobnicowce	1 579	1 642	1 579	1 642
Masowce	1 105	1 314	1 105	1 314
Kontenerowce	1 095	1 096	1 095	1 096
Statki towarowe typu ro-ro	418	394	418	394
Inne statki towarowe	110	89	110	89
Łącznie	13 009	13 333	13 009	13 333

Źródło: EMSA

W 2023 r. flota pływająca pod banderą państw członkowskich UE stanowiła około 13% światowej floty pod względem liczby jednostek i około 16% globalnej pojemności (tonażu) brutto (GT).

O ile w latach 2019–2023 globalna pojemność brutto wzrosła o 13,8%, o tyle pojemność brutto państw członkowskich UE spadła w tym samym okresie o 1%. Udział pojemności brutto państw członkowskich UE w stosunku do globalnego ekwiwalentu spadł z 18,7% w 2016 r. do 17,8% w 2020 r. i 15,8% w 2023 r.

Bezpieczeństwo statków pasażerskich w UE

Liczba statków pasażerskich zarejestrowanych w państwach członkowskich UE wzrosła o prawie 2% w latach 2019–2023, a statki ro-pax i szybkie jednostki pasażerskie (HSC) pływające pod banderą państw członkowskich UE stanowią ponad **30% światowej floty tego typu statków i ponad 50% pod względem pojemności brutto**. Ponadto liczba HSC pływających pod banderą państw członkowskich UE wzrosła w tym samym okresie o 17%.

Pomimo wzrostu liczby statków pasażerskich w UE, nie odnotowano spadku ich średniego wieku. **W 2023 r. średni wiek statków pasażerskich pływających pod banderą państw członkowskich UE wynosił 29 lat, co stanowi wzrost w porównaniu z 28 latami w 2019 r.**

Rysunek 3: Średni wiek (według typu statku) statków pływających pod banderą państw członkowskich UE w porównaniu z flotą światową.

	Flota pływająca pod banderą państw członkowskich UE	Światowa flota
Statki pasażerskie	29	28
Inne statki robocze	26	24
Drobnicowce	22	26
Statki towarowe typu ro-ro	18	20
Inne statki towarowe	17	30
Zbiornikowce	14	18
Kontenerowce	13	14
Masowce	12	13

Źródło: EMSA

Tendencję tę można bezpośrednio powiązać z występującym obecnie **przenoszeniem statków spod bandery państw trzecich pod banderę państw członkowskich UE**.

Rysunek 4: Liczba zmian bandery według typu statku w odniesieniu do bander państw członkowskich UE (2019–2023).

	Z państwa członkowskiego UE do innego państwa członkowskiego UE	Z państwa trzeciego do państwa członkowskiego UE	Z państwa członkowskiego UE do państw trzecich	Saldo
Zbiornikowce	388	685	1108	-423
Masowce	125	404	769	-365
Drobnicowce	475	577	687	-110
Kontenerowce	380	683	729	-46
Statki towarowe typu ro-ro	51	57	71	-14
Statki pasażerskie	254	97	118	-21
Inne statki towarowe	43	38	9	29
Inne statki robocze	642	505	612	-107
Łącznie	2 358	3 046	4 103	-1 057

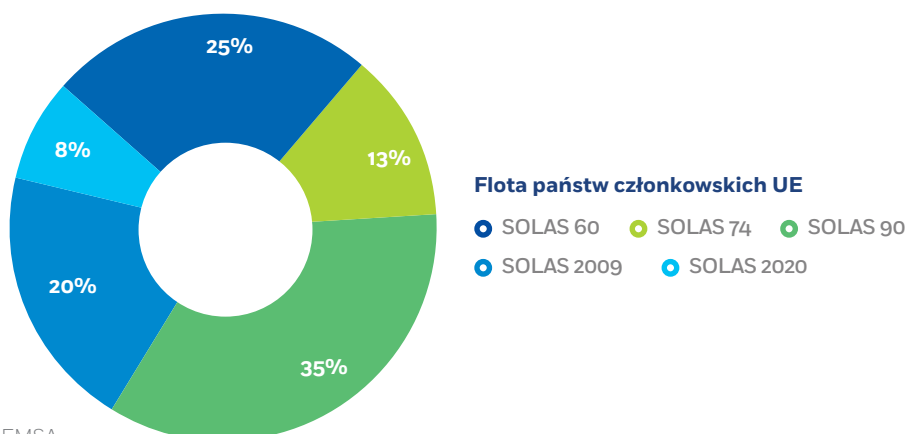
Źródło: EMSA

W latach 2019–2023 o 35% więcej statków wyrejestrowano spod bandery państw członkowskich UE niż przeniesiono do nich z bander spoza UE. Większość statków wyrejestrowanych spod bandery państw członkowskich UE to masowce, zbiornikowce do przewozu ropy naftowej i substancji chemicznych oraz drobnicowce.

Średni wiek statków pasażerskich przenoszonych pod banderę państw członkowskich UE wynosił 18 lat (21 lat w przypadku statków ro-pax). **Ponad jedna trzecia tych statków miała ponad 25 lat w momencie zmiany bandery na banderę państwa członkowskiego UE.**

Tendencja starzenia się statków pasażerskich pływających pod banderą państw członkowskich UE jest niepokojąca. Ogólnie rzecz biorąc, norm bezpieczeństwa nie stosuje się z mocą wsteczną, co oznacza, że statki spełniają normy obowiązujące w czasie ich budowy. **38% wszystkich statków pasażerskich eksploatowanych** we flocie pływającej pod banderą państw członkowskich UE wybudowano w czasie, gdy obowiązującymi normami stateczności w stanie uszkodzonym były normy Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1960 r. i 1974 r.

Rysunek 5: Statki pasażerskie pływające pod banderą państw członkowskich UE, spełniające różne wymogi konwencji SOLAS dotyczące stateczności w przypadku uszkodzenia na podstawie daty budowy (2023 r.).

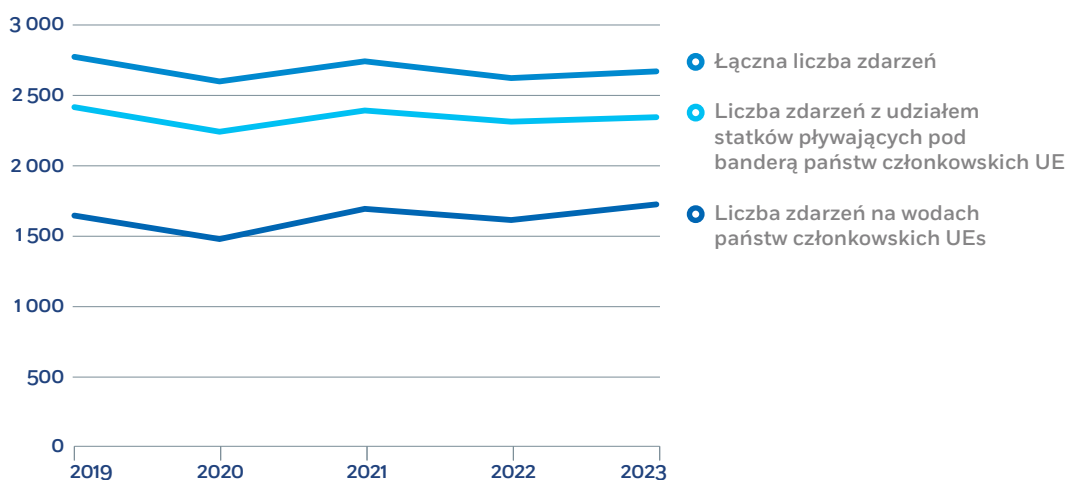


Źródło: EMSA

Wypadki

Międzynarodowym wskaźnikiem skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa floty jest liczba zarejestrowanych wypadków. W latach 2019–2023 co roku dochodziło średnio do **2 344 wypadków z udziałem co najmniej jednego statku pływającego pod banderą państwa członkowskiego UE, objętego zakresem obowiązujących przepisów UE**. Liczba wypadków zgłoszonych do Europejskiej Platformy Informacyjnej w sprawie Wypadków Morskich (EMCIP) (zarządzanej przez EMSA) w tym okresie spadła o 16% w porównaniu z okresem objętym pierwszą edycją Emsafe.

Rysunek 6: Całkowita liczba wypadków zgłoszonych do EMCIP (w latach 2019–2023).

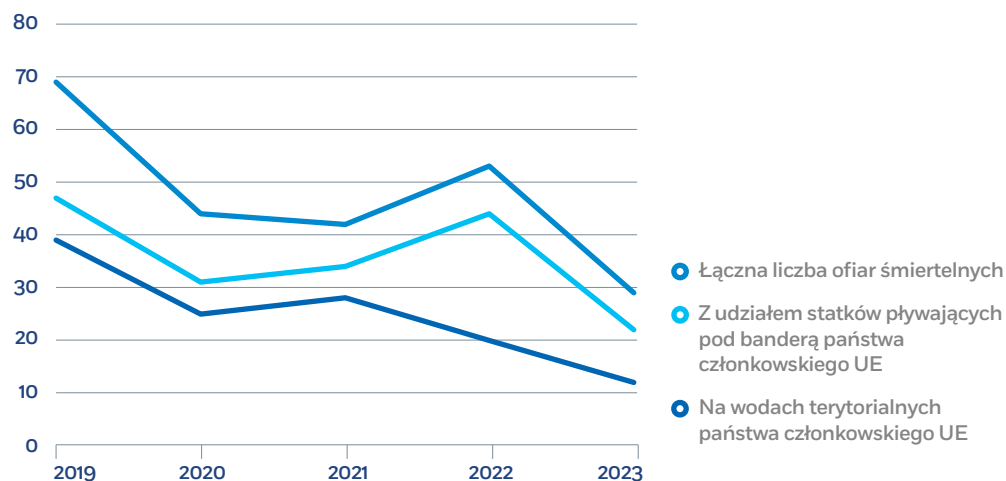


Źródło: EMCIP (EMSA)

Poważne wypadki (statki uszkodzone do tego stopnia, że nie nadają się do dalszej żeglugi, poważne obrażenia, niezbyt poważne szkody dla środowiska) stanowiły 27,8% wszystkich odnotowanych wypadków w tym okresie, natomiast bardzo poważne wypadki (ofiary śmiertelne, całkowita utrata statku, poważne szkody dla środowiska) stanowiły 2,2% wszystkich wypadków.

W 2023 r. w wypadkach z udziałem statków pływających pod banderą państw członkowskich UE zginęły 22 osoby, a 741 zostało rannych. Największą liczbę ofiar śmiertelnych odnotowano w wypadkach z udziałem statków towarowych, które stanowią około 49% floty, a następnie statków rybackich i statków serwisowych.

Rysunek 7: Łączna liczba ofiar śmiertelnych zgłoszonych do EMCIP (lata 2019–2023).



Źródło: EMCIP (EMSA)

Państwo bandery: wskaźniki bezpieczeństwa

Jako potencjalny wskaźnik skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa może również służyć liczba nieprawidłowości stwierdzonych podczas przeglądów lub inspekcji państwa bandery. Obecnie nie ma jednak scentralizowanej bazy danych z wynikami inspekcji przeprowadzanych przez państwa bandery; najbliższym odpowiednikiem na szczeblu UE jest baza danych specjalnego systemu inspekcji statków ro-pax i HSC, zawarta w bazie danych THETIS-EU prowadzonej przez EMSA. Wyniki tych inspekcji wskazują, że **38% wszystkich stwierdzonych nieprawidłowości odnosi się do bezpieczeństwa przeciwpożarowego**.

Rysunek 8: A5 największych nieprawidłowości stwierdzonych podczas inspekcji statków ro-pax i HSC (w latach 2019–2023).

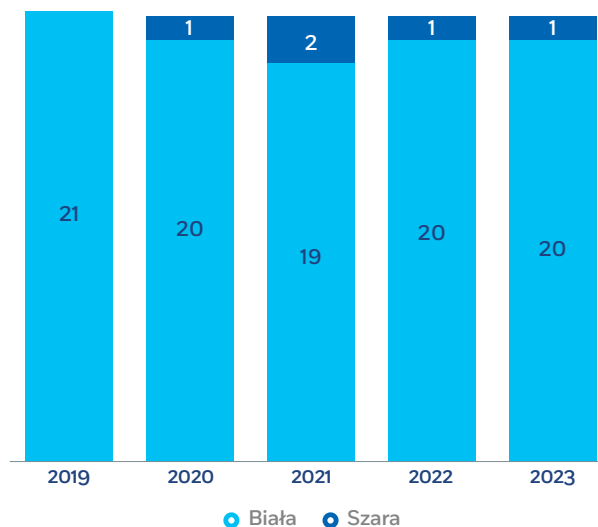
Drzwi/otwory przeciwpożarowe w przegrodach ognioodpornych	15%
Stała instalacja gaśnicza	12%
Urządzenia zamykające / drzwi wodoszczelne	10%
Czystość w maszynowni	9%
Oświetlenie awaryjne, akumulatory i przełączniki	8%
Kłapy przeciwpożarowe	7%
Główny silnik napędowy	6%
Ćwiczenia opuszczania statku	5%
System nagłośnienia kabiny pasażerskiej	5%
ISM	4%
Silnik pomocniczy	4%
Instalacja wykrywania i sygnalizacji pożaru	4%
Łodzie ratunkowe	4%
Drogi ewakuacji	4%
Inne (bezpieczeństwo pożarowe)	3%

Źródło: Thetis (EMSA, 2023b)

Na poziomie międzynarodowym przydatnych, zagregowanych danych dostarczają ustalenia pochodzące z systemu audytu państw członkowskich Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). **42% tych ustaleń dotyczy obowiązków państwa bandery**, a największy odsetek (33%) ma związek z wdrażaniem przepisów, a następnie z ich egzekwowaniem (17%). Kolejność ta pozostaje niezmienna na przestrzeni lat pomimo większej liczby audytów, które odbyły się w latach 2016–2022 na poziomie międzynarodowym.

Wskaźnikiem skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa statków pływających pod banderą państw członkowskich UE i prowadzących działalność międzynarodową są również wyniki inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (PSC). W 2023 r. **wszystkie bandery państw członkowskich UE w systemie memorandum paryskiego zostały wpisane na białą listę, z wyjątkiem jednej**, która znalazła się na szarej liście.

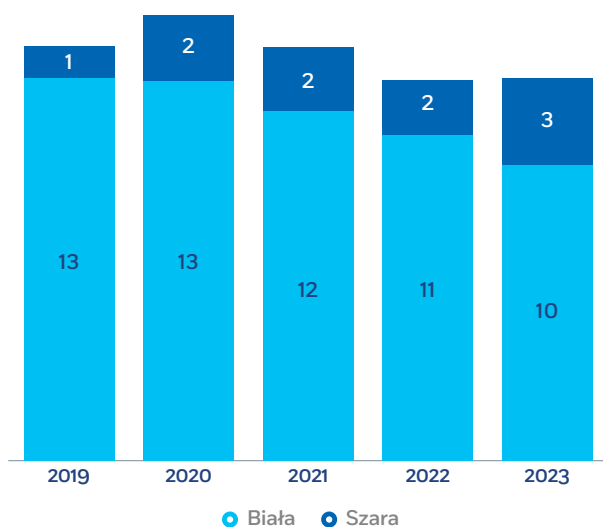
Rysunek 9: Działalność pod banderą państw członkowskich UE według systemu białych, szarych i czarnych list ustanowionego w memorandum paryskim.



Źródło: Memorandum paryskim (Paris MoU)

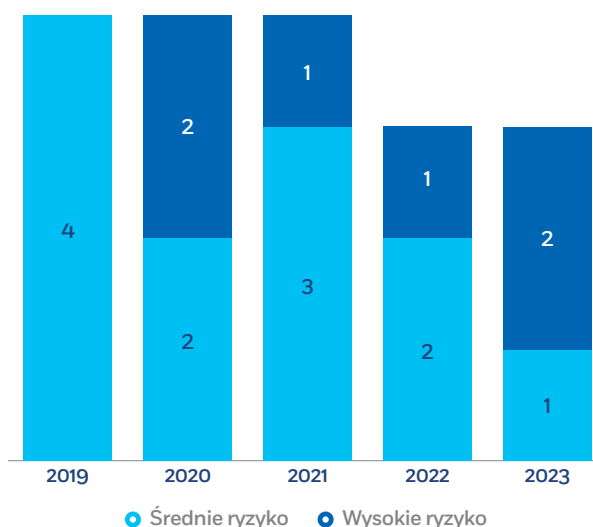
Poza memorandum paryskim w niniejszej drugiej edycji Emsafe przeanalizowano skuteczność działania w zakresie bezpieczeństwa statków pływających pod banderą państw członkowskich UE w systemach PSC tokijskiego protokołu ustaleń i Straży Przybrzeżnej Stanów Zjednoczonych (USCG). W 2023 r. trzy bandery państw członkowskich UE znajdowały się na szarej liście tokijskiego protokołu ustaleń, natomiast **dwie bandery państw członkowskich UE zostały uznane przez USCG za obciążone wysokim ryzykiem**. Wspomniane wskaźniki skuteczności działania odnoszą się do statków pływających pod banderą państw członkowskich UE, ale prowadzących handel w różnych regionach świata poza UE.

Rysunek 10: Działalność pod banderą UE według tokijskiego protokołu ustaleń.



Źródło: Tokijskiego protokołu ustaleń (Tokyo MoU)

Rysunek 11: Działalność pod banderą UE według USCG.



Źródło: Straży Przybrzeżnej Stanów Zjednoczonych (USCG)

Uznane organizacje

Państwa bandery nadal delegują zadania uznanym organizacjom, zarówno w zakresie przeprowadzania ustawowych przeglądów, jak i wydawania certyfikatów. **W 2024 r. dwie trzecie wszystkich państw członkowskich UE powierzyło wydanie certyfikatów bezpieczeństwa statków pasażerskich, w całości lub częściowo, uznanej organizacji, co stanowi wzrost o 10% w stosunku do 2020 r.** Podobną tendencję stwierdzono w przypadku delegowania uprawnień do wydawania certyfikatów w ramach międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem.

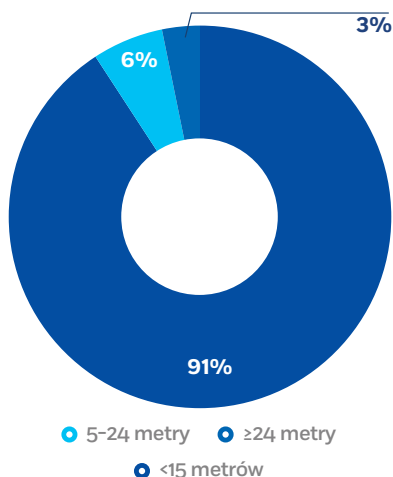
Na świecie istnieje 110 organizacji uznanych przez co najmniej jedną banderę (wzrost o 15% w porównaniu z 2020 r.), ale tylko 11 jest uznanych przez Komisję Europejską. W październiku 2022 r. UE cofnęła uznanie Rosyjskiego Morskiego Rejestru Statków.

Statki rybackie

Obecnie prawie 70 000 statków rybackich pływa pod banderą państw członkowskich UE, co oznacza spadek o 6% od 2020 r. Również w tym przypadku flota pływająca pod banderą państw członkowskich UE starzeje się: **70% statków ma obecnie ponad 25 lat**, a w latach 2019–2023 zbudowano zaledwie 2% całej floty.

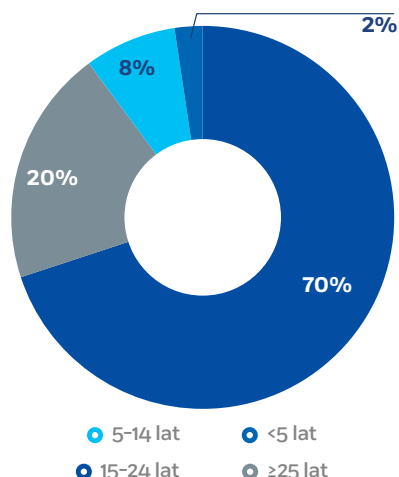
Ponadto tylko 3% wszystkich statków rybackich zarejestrowanych w państwie członkowskim UE mierzy 24 metry długości lub więcej, a 6% to statki o długości od 15 do 24 metrów. Pozostałe (91%) mierzą poniżej 15 metrów długości.

Rysunek 12: Rozkład floty rybackiej pływającej pod banderą państw członkowskich UE według długości.



Źródło: DG MARE

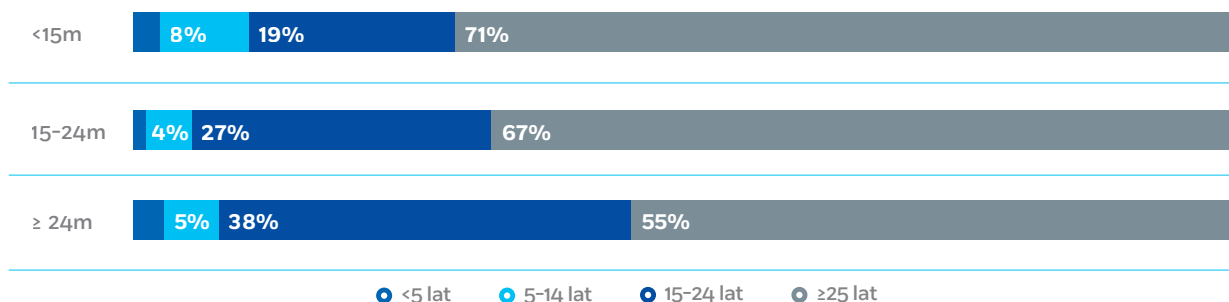
Rysunek 13: Rozkład floty rybackiej pływającej pod banderą państw członkowskich UE według wieku.



Źródło: DG MARE

Statki rybackie mierzące mniej niż 24 metry i mające więcej niż 25 lat stanowią obecnie większość całej floty (68%). Ta tendencja wiekowa jest obecnie powszechna we wszystkich przedziałach długości statków rybackich, nawet w części floty powyżej 24 metrów, której ponad 50% stanowią starsze jednostki.

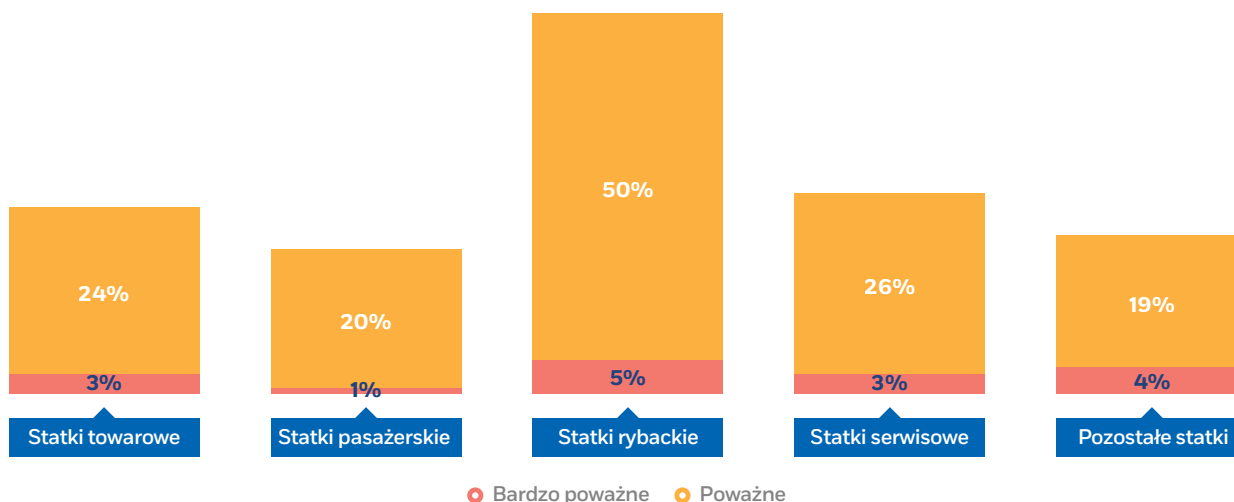
Rysunek 14: Rozkład wiekowy statków rybackich pływających pod banderą państw członkowskich UE według długości (2023 r.).



Źródło: DG MARE

Statki rybackie są szczególnie narażone na wypadki, co sprawia, że są one priorytetem dla stosowania wzmocnionych środków bezpieczeństwa. Jednostki te odpowiadają za 17% całkowitej liczby wypadków odnotowywanych każdego roku w ramach mających zastosowanie przepisów UE oraz za **60% całkowitej liczby utraconych statków**. W 2023 r. 55% tych wypadków miało bardzo poważne lub poważne konsekwencje.

Rysunek 15: Odsetek bardzo poważnych i poważnych zdarzeń według typu statku.



Źródło: EMCIP (EMSA)

Obecne normy bezpieczeństwa dla statków rybackich są mniej rygorystyczne niż w przypadku żeglugi handlowej. Porozumienie kapsztadzkie, międzynarodowa konwencja mająca na celu wdrożenie norm bezpieczeństwa dla statków rybackich, nie weszło jeszcze w życie. Dotychczas porozumienie ratyfikowało zaledwie dziewięć państw członkowskich UE oraz Islandia i Norwegia.

Na szczeblu UE Komisja jest w trakcie oceny wdrożenia dyrektywy 97/70/WE ustanawiającej zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej. Jednocześnie przedsięwzięto dodatkowe środki, które mają zapewnić nowy wgląd w słabe punkty tych jednostek. Zakres dyrektywy w sprawie badania wypadków (dyrektywa 2009/18/WE) został rozszerzony o zgłaszanie wypadków z udziałem statków rybackich o długości poniżej 15 metrów, w których doszło do ofiar śmiertelnych i utraty statków. Ponadto zmiana dyrektywy w sprawie PSC (dyrektywa 2009/16/WE) wprowadza do zakresu kontroli nowy dobrowolny system dla statków rybackich.

Państwo portu



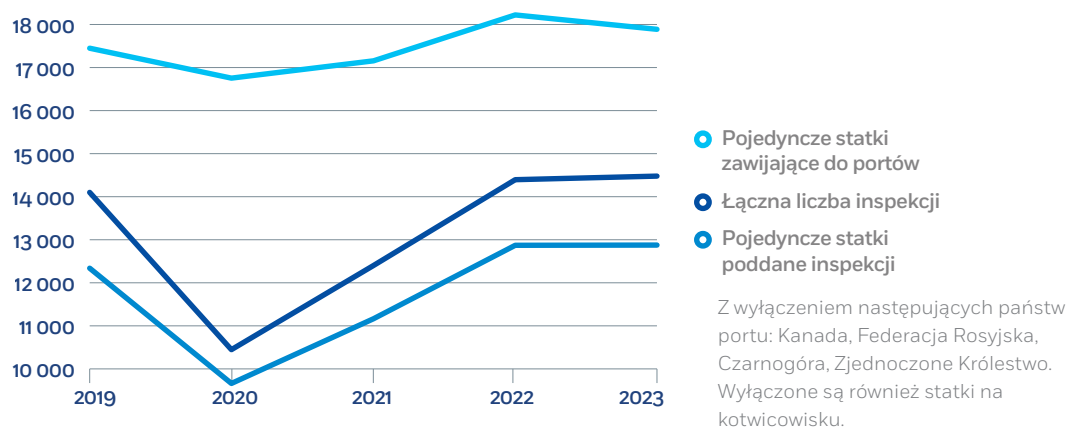
© Monty Rakusen's Studio / Getty Images

Wraz ze wzrostem ruchu morskiego i w obliczu zagrożeń dla bezpieczeństwa stwarzanych przez statki niespełniające norm, PSC ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia zgodności z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa na wodach UE. Państwa członkowskie UE, jako państwa portu, kontrolują statki pod banderą zagraniczną odwiedzające ich porty, aby sprawdzić, czy spełniają one normy bezpieczeństwa, ochrony środowiska i pracy. Stanowi to drugą linię obrony przed żeglugą morską niespełniającą norm i jest uzupełnieniem obowiązków państw bandery.

Po wyjściu z okresu pandemii COVID-19 **liczba inspekcji w ramach PSC przeprowadzanych co roku w UE na podstawie memorandum paryskiego utrzymuje się powyżej 14 000.**

Większość państw członkowskich wznowiła działania kontrolne, a w niektórych przypadkach ich liczba była wyższa niż ta sprzed pandemii.

Rysunek 16: Liczba pojedynczych statków poddanych inspekcji i łączna liczba inspekcji w ramach PSC przeprowadzonych przez państwa członkowskie UE (2019–2023).



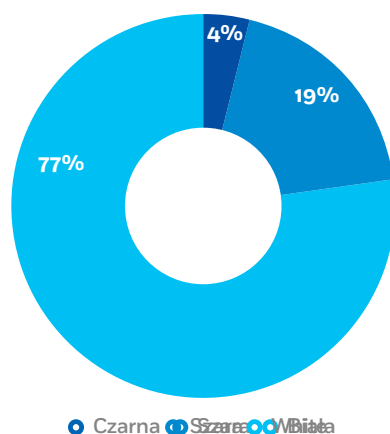
Źródło: Thetis (EMSA)

Liczba pojedynczych statków poddanych inspekcji w 2023 r. przez inspektorów kontroli państwa portu w UE wzrosła o 4% w porównaniu z 2019 r. **Okolo połowa wykrytych nieprawidłowości była związana z bezpieczeństwem** – najczęściej zgłaszano nieprawidłowości związane z bezpieczeństwem przeciwpożarowym, niezależnie od typu statku.

W 2023 r. 77% wszystkich statków pływających pod banderą państw spoza UE i zawijających do portów UE znajdowało się na białej liście memorandum paryskiego, a 4% zostało zarejestrowanych pod banderami państw o poważnych problemach w zakresie bezpieczeństwa, wymienionych na czarnej liście memorandum paryskiego.

W 2023 r. bandera panamska została przeniesiona z białej listy do szarej listy (oznaczającej pewne problemy związane z bezpieczeństwem) zgodnie z klasyfikacją memorandum paryskiego. Statki zarejestrowane w Panamie odpowiadały za drugą co do wielkości liczbę zawinięć do portów w UE – ponad 115 000 w latach 2019–2023. Oznacza to, że **udział statków znajdujących się na szarej liście wzrósł z 5% w 2020 r. do 19% w 2023 r.**

Rysunek 17: Rozkład statków pływających pod banderą państw spoza UE i zawijających do portów UE: memorandum paryskie, „Biała, szara i czarna lista” (2023).



Źródło: EMSA

Trzy najczęściej spotykane bandery państw spoza UE na statkach zawijających do portów UE to bandery Liberii, Panamy oraz Antigui i Barbudy.

Towary niebezpieczne

Błędne zgłoszenie towarów niebezpiecznych i zanieczyszczających stanowi poważne zagrożenie dla załogi, ładunku i portów odbiorczych. W 2023 r. **14% statków przewożących materiały niebezpieczne i przybywających do portów UE z portów i terminali spoza UE pływało pod banderą państw trzecich znajdujących się na szarej i czarnej liście.**

Z drugiej strony odsetek niezgłoszonych materiałów niebezpiecznych spadł o prawie 50% od 2019 r. w przypadku statków przybywających z portów spoza UE. W 2023 r. odsetek brakujących zgłoszeń materiałów niebezpiecznych w europejskim systemie monitorowania ruchu statków SafeSeaNet wyniósł około 4% w przypadku statków wypływających z portów UE, a także około 4% w przypadku statków przybywających z portów spoza UE.

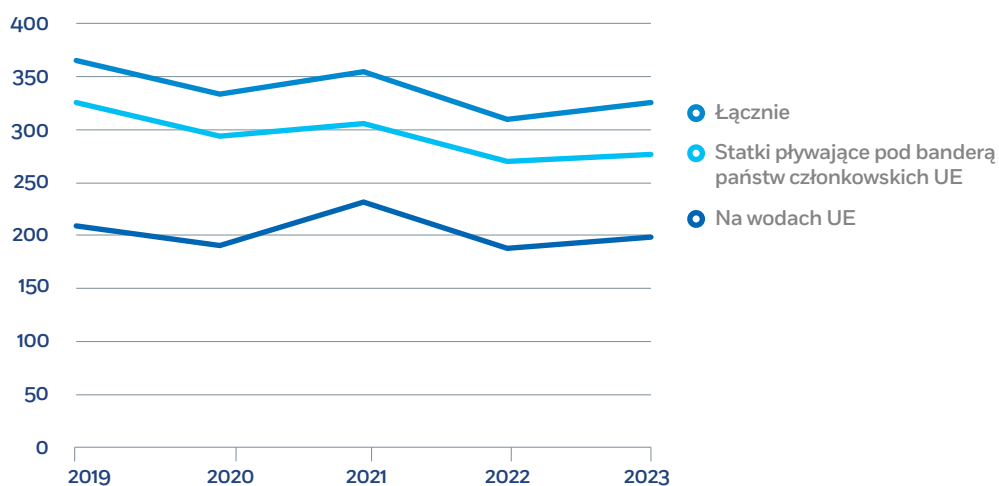
Państwo nadbrzeżne



© Johner Bildbyrå AB/ Getty Images

Państwa członkowskie UE, jako państwa nadbrzeżne, nadzorują i regulują działalność morską na swoich wodach, zwłaszcza w celu zapobiegania wypadkom i szkodom dla środowiska oraz wspierania sieci komunikacji morskiej. W latach 2019–2023 na wodach terytorialnych UE odnotowano średnio 1 631 wypadków rocznie, w wyniku czego w tym okresie zgłoszono 1 018 operacji poszukiwawczo-ratowniczych.

Rysunek 18: Łączna liczba statków wymagających interwencji poszukiwawczo-ratowniczej na wodach UE – wypadki z udziałem co najmniej jednego statku pływającego pod banderą państwa członkowskiego UE (2019–2023).



Źródło: EMCIP (EMSA)

Na świecie, a także w UE, obowiązki związane z kwestiami poszukiwawczo-ratowniczymi są zarządzane na szczeblu krajowym, przy czym ich realizację ułatwiają umowy o współpracy między różnymi regionami UE. W latach 2019–2023 13% interwencji poszukiwawczo-ratownicznych na wodach UE dotyczyło statków pływających pod banderą państw niebędących członkami UE.

W latach 2019–2023 statki rybackie były przedmiotem 58% wszystkich operacji poszukiwawczo-ratownicznych, co oznacza, że w odniesieniu do liczby statków rybackich uczestniczących w wypadkach co najmniej **36% wszystkich statków rybackich znajdujących się w niebezpieczeństwie wymagało interwencji poszukiwawczo-ratowniczej w tym okresie.**

Coraz częstszym problemem w obszarze poszukiwawczo-ratownicznym jest prowadzenie operacji na obszarach oddalonych, zwłaszcza w przypadku statków pasażerskich ze względu na dużą liczbę przewożonych osób. Rosnąca liczba statków wycieczkowych odwiedzających regiony polarne (Arktykę i Antarktykę) zwiększa ryzyko operacji poszukiwawczo-ratownicznych. Przygotowanie się na te wyzwania ma kluczowe znaczenie dla społeczności morskiej.

Marynarze i bezpieczeństwo



© Thomas M. Barwick INC / Getty Images

Wykwalifikowani marynarze są niezbędni do zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji statków i mają kluczowe znaczenie dla przyszłości sektora morskiego w UE. Wydaje się jednak, że **dostępna pula pracowników pracujących na morzu jest coraz mniejsza.**

Do końca 2023 r. 172 308 kapitanów i oficerów posiadało ważne dyplomy wydane przez państwo członkowskie UE. Oznacza to spadek o 20% względem 2019 r., ale po uwzględnieniu skutków wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z UE spadek ten wynosi 7%. Jednocześnie kolejnych 125 519 kapitanów i oficerów posiadało oryginalne dyplomy wydane przez państwa spoza UE – wzrost o 4% od 2019 r. – z potwierdzeniami wydanymi przez państwa członkowskie UE poświadczającymi ich uznanie.

Ogółem do końca 2023 r. 297 827 kapitanów i oficerów posiadało certyfikaty i uprawnienia uzupełniające wymagane do pełnienia służby na pokładzie statków pod banderą państw członkowskich UE, co **oznacza spadek o 12% w porównaniu z 2019 r.**

W tym samym roku średni wiek marynarzy uprawnionych do pracy na statkach pływających pod banderą państw członkowskich UE wynosił 44 lata w przypadku marynarzy, którzy uzyskali dyplomy w państwach członkowskich UE, i 41 lat w przypadku marynarzy, którzy uzyskali dyplomy w krajach spoza UE. Ponadto udział kobiet w zawodzie marynarza jest nadal bardzo niski i wynosi 2,78% wszystkich marynarzy, którzy uzyskali dyplomy w UE w 2023 r., i zaledwie 0,8% tych, którzy uzyskali dyplomy w krajach spoza UE.

Marynarze: warunki pracy i szkolenia

Warunki pracy marynarzy są nadal trudne. Nieprawidłowości w warunkach zatrudnienia marynarzy – w tym dotyczące **godzin pracy i wypoczynku, wynagrodzeń i poziomów obsadzenia statku załogą zgodnie z tytułem 2 Konwencji o pracy na morzu** – stwierdzono **średnio w jednej na 13 inspekcji w ramach PSC na podstawie memorandum paryskiego**. W latach 2019–2023 w wyniku **co czwartej** inspekcji w ramach PSC wykazano w sprawozdaniach z memorandum paryskiego nieprawidłowości w kategorii ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i zapobiegania wypadkom wśród marynarzy na mocy Konwencji o pracy na morzu (tytuł 4). Ponad 60% nieprawidłowości w świetle Konwencji o pracy na morzu stwierdzonych w okresie odniesienia wykryto na pokładach masowców lub drobnicowców, a około 13% na pokładach zbiornikowców.

Szkolenie marynarzy stanowi ważną część procesu zapewniania bezpieczeństwa. Komisja, wspierana przez EMSA (przeprowadzającą inspekcje), ocenia systemy edukacyjne wdrożone w krajach spoza UE w imieniu państw członkowskich UE i zgodnie z Międzynarodową konwencją o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht.

Do tej pory **51 państw spoza UE uzyskało uznanie przez państwa członkowskie UE wydawanych przez nie dyplomów**, które umożliwiają marynarzom pracę na statkach pływających pod banderą państwa członkowskiego UE.

Bezpieczeństwo i zrównoważony charakter



© SHansche/Getty Images

Aby osiągnąć cele redukcji emisji określone w Europejskim Zielonym Ładzie, sektor morski musi wdrożyć alternatywne paliwa i technologie napędowe przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa statków. Te nowe źródła energii mogą wiązać się ze znacznym ryzykiem, co wymaga solidnych środków bezpieczeństwa i konstrukcji o podwyższonym poziomie bezpieczeństwa.

W latach 2019–2023 liczba statków gotowych do zasilania **skroplonym gazem ziemnym (LNG)** (z wyłączeniem gazowców LNG) wzrosła ponad trzykrotnie na całym świecie, a 34% z nich działało w Europie. LNG jest w pełni objęty Międzynarodowym kodeksem bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu, który określa normy bezpieczeństwa na szczeblu międzynarodowym dla paliw o niskiej temperaturze zapłonu i paliw gazowych.

Wodór, choć podlega powyższemu kodeksowi, nie jest objęty szczegółowymi przepisami dotyczącymi jego wysokiej palności i ryzyka wybuchu. Oczekuje się, że do 2026 r. opracowane zostaną projekty niewiążących wytycznych IMO dla statków napędzanych wodorem. W międzyczasie EMSA opublikowała [badanie dotyczące potencjału wodoru jako paliwa w żegludze](#), a następnie [specjalną serię badań dotyczących jego aspektów bezpieczeństwa](#).

Zastosowanie metanolu jest coraz szersze i zostało już uwzględnione w tymczasowych wytycznych IMO (MSC.1/Circ.1621), które będą udoskonalane w nadchodzących latach w miarę zdobywania większego doświadczenia w stosowaniu metanolu jako paliwa w żegludze. Aby jeszcze bardziej pomóc decydentom i branży, EMSA opublikowała badanie dotyczące [potencjału paliw syntetycznych w żegludze](#), w tym e-metanu i e-metanolu, oraz [wytyczne dotyczące bunkrowania, które obejmują metanol pochodzenia biologicznego](#).

Amoniak jest na wczesnym etapie wdrażania, obecnie nie ma zastosowań komercyjnych i istnieją poważne obawy dotyczące jego toksyczności. W 2024 r. IMO zatwierdziła nieobowiązkowe tymczasowe wytyczne dotyczące amoniaku (MSC.1/Circ.1687), propagujące jego bezpieczne stosowanie jako paliwa. Jednocześnie, aby wesprzeć decydentów i branżę, EMSA opublikowała badanie analizujące [potencjał amoniaku jako paliwa w żegludze](#) oraz [serię opracowań, w których zbadano i przeanalizowano jego bezpieczeństwo](#).

Biopaliwa, takie jak DME, FAME, FT-diesel i HVO, nie stwarzają większych zagrożeń dla bezpieczeństwa niż tradycyjne paliwa kopalne. Aby wypełnić lukę w standaryzacji procedur bunkrowania biopaliw na morzu, [EMSA opublikowała wytyczne](#), które zawierają listy kontrolne dla różnych etapów i konfiguracji bunkrowania.

Wykorzystanie **skroplonego gazu petrochemicznego** opiera się na tymczasowych wytycznych IMO z 2023 r. (MSC.1/Circ.1666).

Ogniwa paliwowe również budzą obawy związane z bezpieczeństwem ze względu na potencjalne wycieki, w związku z czym wprowadzono niewiążące wytyczne (MSC.1/Circ.1647), które w przyszłości mają zostać zrewidowane i skonsolidowane.

Baterie są coraz częściej wykorzystywane w rejsach krótkodystansowych, ale nadal nie opracowano międzynarodowych norm bezpieczeństwa. W 2023 r. EMSA wydała [pierwsze niewiążące wytyczne dla krajowych administracji i przemysłu](#), mające na celu jednolite wdrożenie zasadniczych wymogów bezpieczeństwa dotyczących systemów magazynowania energii na statkach. Wytyczne koncentrują się na bateriach litowo-jonowych, które stanowią technologię baterii najczęściej wykorzystywaną w zastosowaniach morskich.

Dodatkowo **podłączenie statków do zasilania na lądzie** niesie ze sobą ryzyko zakłóceń, wymagające starannego zarządzania. W związku z tym EMSA opublikowała [wytyczne dotyczące energii elektrycznej pobieranej z lądu](#), aby pomóc administracjom krajowym w planowaniu i opracowywaniu wariantów dotyczących energii elektrycznej pobieranej z lądu.

Bezpieczeństwo i autonomia

Przemysł żeglugowy w dalszym ciągu rozwija się w kierunku zwiększonej automatyzacji, dlatego ocena ryzyka ma kluczowe znaczenie dla ogólnej oceny bezpieczeństwa i weryfikacji projektów nowych autonomicznych nawodnych statków morskich (MASS) i powinna być rozpatrywana całościowo, z uwzględnieniem zagrożeń związanych z fizycznym układem, eksploatacją, kontrolą środków ograniczających ryzyko i konserwacją.

W kwestiach regulacyjnych poczyniono postępy w opracowywaniu niewiążącego kodeksu IMO dotyczącego MASS. Jednocześnie, aby wspierać spójne oceny bezpieczeństwa, EMSA opracowała dostosowaną do potrzeb metodykę opartą na ryzyku (zawartą w projekcie kodeksu MASS IMO) oraz powiązane pilotażowe narzędzie oceny (narzędzie oceny na podstawie ryzyka), które mają pomóc administracjom morskim i branży w identyfikacji i priorytetyzacji elementów o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa we wczesnych projektach MASS.

Jeśli chodzi o bezpieczną eksploatację zautomatyzowanych statków, trwają dyskusje na temat konsekwencji, jakie będzie to miało dla marynarzy i dla ich szkolenia. Aby wesprzeć te dyskusje, EMSA sporządziła [sprawozdanie na temat identyfikacji kompetencji w zakresie operacji MASS w centrach zdalnego sterowania](#). W przyszłości czynnik ludzki będzie odgrywał kluczową rolę w rozwoju i eksploatacji tych statków oraz powiązanych z nimi centrów zdalnego sterowania

Wnioski

W ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat Unia Europejska stworzyła silny i kompleksowy system bezpieczeństwa morskiego. Chociaż osiągnięto znaczny postęp, nadal pozostaje wiele wyzwań, co jasno pokazuje, że utrzymanie i dalsze wzmocnienie tego systemu nie jest fakultatywne. Należy uniknąć powrotu do czasów, kiedy transport morski nie spełniał norm, co skutkowało poważnymi wypadkami, szkodami dla środowiska i utratą życia ludzkiego. Co istotne, transport morski nadal odgrywa kluczową rolę w gospodarce światowej i unijnej, a wzrost obrotów handlowych i ruchu pasażerskiego rzuca światło na konieczność bezpieczniejszych i bardziej wydajnych statków.

Zharmonizowane unijne ramy prawne zapewniają spójne wdrażanie i egzekwowanie przepisów we wszystkich państwach członkowskich, uzupełniając konwencje międzynarodowe. To zintegrowane podejście pozostaje kluczowe dla zagwarantowania wysokich standardów bezpieczeństwa, nawet jeśli globalna dynamika – taka jak przeniesienie produkcji statków do Azji – wywołuje nowe zależności i podatności na zagrożenia dla przemysłu morskiego UE.

Mimo że od 2019 r. liczba wypadków spadła o 16%, nadal istnieje kilka zagrożeń, którym należy sprostać. Potencjalne pożary na statkach ro-pax i HSC nadal budzą obawy, zwłaszcza że wiele statków pasażerskich starzeje się. Liczba błędnych zgłoszeń niebezpiecznego ładunku spadła o 50%, co odzwierciedla postępy w egzekwowaniu przepisów i podnoszeniu świadomości, chociaż nadal występują luki w zgodności w odniesieniu do niewielkiej liczby jednostek.

Wyzwania związane z siłą roboczą stanowią poważne zagrożenie dla trwałości bezpieczeństwa morskiego. Od 2019 r. liczba dostępnych kapitanów i oficerów w UE spadła o 12%. Istnieją również obawy dotyczące starzenia się siły roboczej i zdolności branży do przyciągania nowych pokoleń marynarzy. Pomimo stabilnego średniego wieku marynarzy, sugerującego, że nowi pracownicy zastępują tych, którzy odchodzą z zawodu, atrakcyjność sektora pozostaje niska, a szczególnie wpływ na nią mają warunki pracy na pokładach statków. Inspekcje pracy regularnie ujawniają niedociągnięcia w zakresie dobrostanu załogi, w szczególności na masowcach i statkach towarowych. Problemy te uwidaczniają pilną potrzebę ciągłych inwestycji w szkolenia i poprawę warunków pracy.

Wprowadzenie paliw alternatywnych stwarza możliwości redukcji emisji, ale wiąże się również z nowymi zagrożeniami dla bezpieczeństwa. W rozporządzeniu FuelEU Maritime (rozporządzenie (UE) 2023/1805), które weszło w życie w 2025 r., określono ambitne cele redukcji emisji gazów cieplarnianych, wymagające bezpiecznego projektowania statków, rygorystycznej oceny ryzyka i ciągłego szkolenia marynarzy. EMSA poczyniła już kroki w tym zakresie, publikując wytyczne dotyczące bezpieczeństwa baterii i przyczyniając się do opracowania norm IMO.

Bezpieczeństwo statków pasażerskich, zwłaszcza w żegludze krajowej, pozostaje jednym z priorytetów UE. Postęp jest jednak hamowany przez powolne opracowywanie

zaktualizowanych norm bezpieczeństwa i ich niespójne wdrażanie przez państwa członkowskie. Na uwagę zasługują nowe potencjalne zagrożenia, takie jak pożary pojazdów elektrycznych na pokładach rorowców.

Niniejsza druga edycja Emsafe obejmuje pierwsze dwa lata rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie. W tym czasie „flota cieni” stała się jeszcze bardziej obecna na wodach europejskich jako środek transportu objętej sankcjami rosyjskiej ropy naftowej. Jednostki te zazwyczaj nie zawijają do portów UE i nie pływają pod banderą państw członkowskich UE. W związku z tym istnieją one poza zwykłymi systemami inspekcji UE i są nieprzejrzyste pod względem skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa. Ponadto skład floty jest bardzo dynamiczny, a zmiany bandery następują często. Trudno jest ocenić zagrożenie, jakie stanowią one dla wybrzeży UE, ale sama niepewność stanowi ryzyko. W kolejnej edycji Emsafe można rozważyć wpływ tego zjawiska z perspektywy bezpieczeństwa morskiego, jeżeli dostępne będą bardziej wiarygodne dane.

Podsumowując, sytuacja w zakresie bezpieczeństwa morskiego w UE wchodzi w okres szybkich przemian. Innowacje technologiczne, ambicje środowiskowe i zmieniające się realia operacyjne wymagają przyszłościowego, zintegrowanego podejścia. Biorąc jednak pod uwagę profil floty, stare statki przez długi czas będą współistnieć z nowszymi konstrukcjami. EMSA pozostanie kluczowym partnerem w pokonywaniu tych wyzwań, zapewniając bezpieczeństwo, odporność i zrównoważony charakter europejskich mórz przez kolejne dziesięciolecia.

INFORMACJE O EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO

EMSA realizuje misję wspierania interesów morskich UE na rzecz bezpiecznego, ekologicznego i konkurencyjnego sektora morskiego oraz stanowi wiarygodny i uznany punkt odniesienia w sektorze morskim w Europie i na świecie. Agencja ma swoją siedzibę w Lizbonie i zajmuje się między innymi bezpieczeństwem morskim, ochroną, zrównoważonym rozwojem, cyfryzacją i budowaniem potencjału, przy pełnym poparciu państw członkowskich UE i Komisji Europejskiej.

Więcej informacji można uzyskać pod adresem:

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego

Praça de Europa 4,
1249-206 Lizbona,
PORTUGALIA

Tel.: +351 211 209 200

Strona www: emsa.europa.eu

Kontakt: emsa.europa.eu/contact

Media społecznościowe: emsa.europa.eu/newsroom/connect