



# ZPRÁVA O EVROPSKÉ NÁMOŘNÍ BEZPEČNOSTI: HLAVNÍ BODY

Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie

Tisk: ISBN 978-92-95032-73-6, doi 10.2808/401471, TN-01-22-247-CS-C  
Publikace ve formátu PDF: 978-92-95032-49-1, doi 10.2808/011104, TN-01-22-247-CS-N

Tato zpráva a všechny související materiály jsou k dispozici on-line na adrese <http://emsa.europa.eu/emsafe>

© Evropská agentura pro námořní bezpečnost 2022

Reprodukce povolena pod podmínkou uvedení zdroje. K veškerému použití nebo reprodukci fotografií či jiného materiálu, k nimž EMSA nemá autorské právo, je nutné získat svolení přímo od držitelů autorských práv.

Obrázek na titulní straně: © jpgfactory

Výzkumy prováděné před vystoupením Spojeného království z Evropské unie k 31. lednu 2020 a zveřejněné po tomto datu mohou zahrnovat údaje týkající se 28 členských států EU. Po tomto datu výzkumy zohledňují pouze 27 členských států EU (EU28 bez Spojeného království), pokud není uvedeno jinak.

Telefonní číslo: +351 21 1209 200

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

Internetová stránka: <http://emsa.europa.eu/>



# ZPRÁVA O EVROPSKÉ NÁMOŘNÍ BEZPEČNOSTI: HLAVNÍ BODY

## Úvod

První Zprávu o evropské námořní bezpečnosti (EMSAFE) vydává Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA) v době 20. výročí svého vzniku. Zpráva nabízí komplexní a věcný přehled široké škály témat z oblasti námořní bezpečnosti, jakož i podrobnou analýzu konkrétních technických oblastí. Zpráva o evropské námořní bezpečnosti sdružuje informace ze všech databází spravovaných agenturou EMSA, jako je databáze Evropské informační platformy pro námořní nehody (EMCIP), systém SafeSeaNet a platformy THETIS a STCW-IS, a nabízí tak křížovou analýzu údajů i podrobné poznatky o stavu námořní bezpečnosti v EU.

Agentura EMSA by chtěla poděkovat všem zúčastněným stranám, které poskytly podněty a připomínky k této zprávě, a tak přispěly k její smysluplnosti. Agentura EMSA zejména oceňuje součinnost poskytnutou Evropskou komisí (GR pro mobilitu a dopravu), členskými státy, IACS, Svazem provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství, ETF, sdruženími SeaEurope, CLIA, unií IUMI, sdruženími MARIN, DIMECC/OneSea a INTERTANKO, společností Wartsila, kyperskou komorou námořní dopravy a nizozemským královským sdružením majitelů lodí.

Tento dokument shrnuje hlavní otázky, jimiž se zabývá první Zpráva o evropské námořní bezpečnosti.

## Námořní doprava a bezpečnost

Námořní doprava je hnací silou celosvětového hospodářství. Téměř 80 % objemu celosvětového obchodu se zbožím se přepravuje po moři. Evropské přístavy patří mezi nejvytíženější na světě; v roce 2019 odbavily 3,587 milionu tun zboží, o 6 % více než v roce 2016. V roce 2019 představovala vnitrostátní doprava a doprava v rámci EU 37 % veškerého objemu obchodu. Kromě toho se v roce 2019 nalodilo a vylodilo v přístavech EU více než 418,8 milionu cestujících, kteří využili osobních lodí, tedy o 13 % více než v roce 2016.

Nejdůležitějším aspektem námořní dopravy je však její bezpečnost, která je zároveň pilířem jejího současného fungování i budoucího pokroku. Současný rámec pro námořní bezpečnost se v průběhu mnoha desetiletí vyvíjel, a to jak v Evropské unii, tak na mezinárodní úrovni. Velká část tohoto vývoje byla vyvolána konkrétními katastrofami, z nichž první bylo

ztroskotání Titaniku před více než sto lety.

Vzhledem k tomu, že lodní doprava je ze své podstaty dopravou mezinárodní, je její bezpečnost regulována především mezinárodními úmluvami. Hlavní úmluva o bezpečnosti, úmluva SOLAS 74, byla ratifikována 167 státy a vztahuje se na 98,89 % světové obchodní tonáže. Obdobný procentní podíl loďstva pokrývají i další dvě základní bezpečnostní úmluvy, Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři a Mezinárodní úmluva o nákladové značce. Pokud jde o rybářská plavidla, byl vypracován mezinárodní nástroj (Dohoda z Kapského Města o provedení ustanovení protokolu a úmluvy z Torremolinos), který však v současné době není v platnosti.

## Členové lodních posádek a bezpečnost

Klíčovou úlohu pro zajištění bezpečnosti provozu lodí i pro budoucnost námořního odvětví jako celku plní kvalifikovaní námořníci. Ke konci roku 2019 disponovalo 216 000 velitelů a důstojníků platným osvědčením o způsobilosti vydaným členskými státy EU. Dalších 120 590 velitelů a důstojníků bylo držiteli původního osvědčení o způsobilosti, vydaného státy mimo EU, s potvrzením o uznání atestace, vydaným v členském státu EU. Celkově je 330 000 velitelů a důstojníků registrováno jako potenciální posádka na palubách lodí plujících pod vlajkou členských států EU. **Věkový profil námořníků se však zvyšuje** a nábor a udržení pracovníků na lodích je i nadále úkolem do budoucna.

Úsilí o zlepšení pracovních podmínek námořníků, která jsou vložena např. do Úmluvy o práci na moři, jsou krokem správným směrem. Údaje z inspekci státní přístavní inspekce naznačují, že **zhruba 25 % zjištěných nedostatků souvisí s lidským prvkem**, a to převážně v oblasti ochrany zdraví a bezpečnosti námořníků a předcházení nehodám, jimiž se zabývá hlava 4 Úmluvy o práci na moři.

Důležitou součástí bezpečnostního procesu je výcvik námořníků. Na palubách lodí plujících pod vlajkou členských států EU mohou být námořníci, kteří absolvovali vzdělání a školení a získali osvědčení jak v EU, tak mimo ni. Aby mohly členské státy uznávat příslušná osvědčení o způsobilosti a následně povolit práci na palubách lodí plujících pod vlajkou členských států EU, soustředí se posuzování souladu s úmluvou STCW (Mezinárodní úmluvou o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků) ze strany

států mimo EU u Evropské komise. Evropská komise posuzuje v souladu s úmluvou STCW vzdělávací systémy zavedené ve státech mimo EU jménem členských států EU za pomoci agentury EMSA, která je pověřena nezbytnými inspekce v terénu. Dosud bylo za účelem posouzení souladu s úmluvou STCW **ve třetích zemích na celém světě provedeno více než 70 inspekci námořních správ a vzdělávacích a výcvikových institucí**. Výsledkem těchto inspekci je uznání již 49 států mimo EU.

Události v době pandemie COVID-19, kdy námořníci nemohli opustit lodě nebo do nich naopak nastoupit – v některých případech i s nakaženými členy posádky a cestujícími, kteří se nemohli vylodit a nedostávala se jim řádná zdravotní péče – ukázala nejistotu spojenou s životem na palubách lodí a odhalila oblast, kterou je třeba se zabývat.

Nárůst automatizace na lodích může pro námořníky znamenat nové výzvy; nový druh lodní dopravy bude vyžadovat novou kvalifikaci. Otázkou také je, zda případné snížení počtu členů posádky v důsledku zvýšené automatizace nebude mít vliv na únavu. Na druhou stranu by však automatizace mohla znamenat nové příležitosti v podobě zlepšení pracovních podmínek a rozšíření možnosti pracovat na pevnině.

## Soulad s požadavky

Za provádění právních předpisů v oblasti námořní bezpečnosti v EU odpovídají členské státy ve svých rolích států vlajky, přístavních a pobřežních států.

### Stát vlajky

Vyjma rybářských plavidel plulo v roce 2020 pod vlajkou některého z členských států EU zhruba 13 000 lodí s číslem přiřazeným Mezinárodní námořní organizací. To představuje 14 % světového loďstva, pokud jde o počet lodí, a 18 %, pokud jde o jejich velikost (v hrubé tonáži (GT), tedy na základě kapacity pro přepravu nákladu). Zhruba 20 % světového loďstva vlastní občané EU nebo společnosti registrované v EU.

Největší podíl v loďstvu členských států EU (vyjma rybářských plavidel) představují jiná pracovní plavidla (30 %) následovaná osobními loděmi (19 %) a tankery (17 %), z nichž 45 % tvoří osobní lodě typu ro-ro a 45 % tankery pro přepravu chemických látek.

Ač je tempo růstu pomalejší, než je tomu v případě

světového loďstva, loďstvo EU se zvětšuje. V posledních pěti letech se podíl lodí plujících pod vlajkou některého z členských států EU zvýšil o 3,4 %, zatímco světová flotila rostla přibližně o 7 %.

Důležitým aspektem bezpečnosti je stáří lodí: v závislosti na něm podléhá loď určitým bezpečnostním normám. Průměrné stáří loďstva členských států Evropské unie je srovnatelné se stářím světového loďstva. Nejstaršími loděmi ve flotile EU jsou s průměrným věkem 28 a 27 let osobní lodě a osobní lodě typu ro-ro. Naopak nejmladšími loděmi, s průměrným stářím 10 let, jsou lodě pro dopravu hromadného nákladu a plynové tankery. Následují kontejnerové lodě a chemické tankery s průměrným stářím 11, resp. 12 let.

Vlajky členských států EU se nachází v převážné většině na bílé listině Pařížského memoranda, jde tedy o vlajky s dobrými bezpečnostními záznamy. Pouze dvě jsou na šedé listině, tj. vykazují některé bezpečnostní problémy. Na černé listině se vlajka žádného členského státu EU nenachází.

Státy vlajky přenášejí stále více pravomocí na určité uznané organizace, a to zejména při provádění zákonných prohlídek. Činnosti, při nichž dochází k využití znalostí a zkušeností států vlajky EU, jsou tedy do jisté míry efektivně zadávány externím dodavatelům, což posiluje význam zachování centralizace odborných znalostí EU. Státy vlajky odpovídají za dohled nad činnostmi jimi uznaných organizací, nicméně z auditních schémat států vlajky Mezinárodní námořní organizace vyplývá, že **zjištěné nedostatky, které se v oblasti přenesení pravomocí na uznané organizace nejčastěji opakují, souvisí s programem dohledu správy**.

Ačkoli na celém světě existuje 95 organizací uznaných alespoň jednou vlajkou, **Evropská unie uznává pouze 12 z nich, v nichž zároveň agentura EMSA pravidelně provádí inspekce**. Během pandemie COVID-19 se poprvé prováděly prohlídky na dálku. Státy vlajky se v některých případech zasazovaly o pokračování této praxe, díky níž lze ušetřit značné náklady. Nedostatečná harmonizace postupů by však mohla vyústit v bezpečnostní rizika. Aby nedocházelo ke snížení úrovně bezpečnosti, zasazovala se EU na úrovni Mezinárodní námořní organizace o to, aby se využívání prohlídek na dálku omezilo na výjimečné okolnosti, a aby tyto prohlídky podléhaly následné fyzické kontrole.

Vzhledem k tomu, že neexistuje centralizovaná

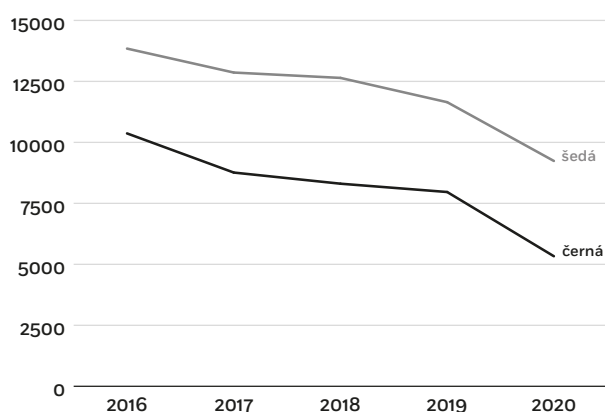
databáze inspekci států vlajky, není možné analyzovat zjištěné nedostatky. **Bezmála 40 % nedostatků zjištěných ve zvláštním režimu při inspekcích osobních lodí typu ro-ro a vysokorychlostních plavidel se však týká požární bezpečnosti.**

### Přístavní stát

Státní přístavní inspekce funguje jako velmi účinná druhá úroveň ověřování implementace. Na tomto místě je třeba vyzdvihnout činnost pracovníků státní přístavní inspekce v EU, kteří **každoročně provedou více než 14 000 inspekci. Při každé druhé inspekci je zjištěn alespoň jeden nedostatek a více než 50 % všech zjištěných nedostatků souvisí s bezpečností** (na základě Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři SOLAS). Bez ohledu na typ lodí jsou nejčastěji hlášeny nedostatky související s požární bezpečností.

Přímý vliv na námořní bezpečnost má skutečnost, že vody EU patří k nejvytíženějším na světě. V roce 2020 připlulo do přístavů EU více než 680 000 lodí. Téměř čtvrtina lodí připlouvajících do přístavů EU v posledních pěti letech plula pod vlajkami zemí mimo EU, přičemž **téměř všechny (92 %) byly registrovány ve státech nacházejících se na bílé listině Pařížského memoranda.** Z lodí plujících pod vlajkou států mimo EU, které zde vplouvají do přístavů, bylo v téže době pouze 5 % registrováno ve státech, které jsou na šedé listině Pařížského memoranda a pouze 3 % ve státech se závažnějšími bezpečnostními problémy (černá listina Pařížského memoranda). Tři státy mimo EU, pod jejichž vlajkou připlouvaly lodě do přístavů v EU nejčastěji, byly Panama, Antigua a Barbuda a Libérie.

Zastávky lodí s vlajkou států mimo EU na šedé nebo černé listině států vlajky v přístavech v EU



Vážným rizikem pro posádku, náklad i přijímací přístavy je nesprávné prohlášení o nebezpečném a znečišťujícím zboží („hazmat“). **V systému Unie pro výměnu informací na moři SafeSeaNet chybělo v roce 2020 prohlášení o nebezpečném a znečišťujícím zboží v 9 % případů, pokud jde o lodě odplouvajících z přístavů EU, a ve 12 % případů u lodí připlouvajících z přístavů mimo EU.**

Základem pro přesnější výměnu údajů mezi subjekty námořní dopravy bude vytvoření plnohodnotného evropského prostředí jednotného námořního portálu, díky němuž se zároveň sníží administrativní zátěž, spojená aktuálně s povinností podávat zprávy. To bude mít pozitivní vliv na kvalitu, včasnost a dostupnost vyměňovaných informací.

### Pobřežní stát

Pobřežní státy mají na základě řady mezinárodních nástrojů množství práv a povinností, mezi nimiž zaujímá přední místo provádění pátracích a záchranných operací. V celosvětovém měřítku i na úrovni EU jsou pátrací a záchranné operace v působnosti jednotlivých států a jsou prováděny v různých regionech EU na základě dohod o spolupráci. **Pátrací a záchranné operace byly v EU z převážné části (60 %) aktivovány v reakci na nehody související s provozem rybářských plavidel.**

V Arktidě v důsledku změn klimatu vznikají nové trasy, které jsou využívány nejen k přepravě zboží, ale na palubách výletních lodí je využívají i cestující. Ti míří stále častěji i do Antarktidy. Důsledkem jsou pátrací a záchranné operace v těchto izolovaných a obtížně přístupných regionech.

## Provádění právních předpisů EU v oblasti námořní dopravy

Agentura EMSA jménem Evropské komise pravidelně při svých návštěvách ověřuje právní předpisy EU v oblasti námořní dopravy. Od vzniku agentury EMSA v roce 2002 se uskutečnilo **více než 200 návštěv** a v souvislosti s činností organizací, které EU uznala, bylo v celosvětovém měřítku provedeno **více než 300 inspekci.** Návštěvy členských států nelze chápat jako pouhé „kontrolní obhlídky“. Jsou příležitostí k tomu, aby námořní správy prostřednictvím osvědčených postupů z jiných členských států pracovaly účinněji, a přispívají tak ke zlepšení bezpečnosti. Horizontální analýza celého cyklu návštěv poskytuje správním orgánům bezpečnostní měřítko ke srovnávání s jejich

vlastní činností, a přispívá tak k větší harmonizaci. Poskytuje i přímou zpětnou vazbu zákonodárcům EU ohledně praktických otázek, které se při provádění práva EU vyskytly.

## Nehody

Za posledních pět let došlo na lodích spadajících do oblasti působnosti platných právních předpisů EU **průměrně k 3 200 nehodám za rok**. Do této statistiky nejsou mimo jiné zahrnuta rybářská plavidla kratší než 15 metrů. 2,4 % všech hlášených nehod představovaly události s následky, jako jsou ztráty na životech, ztráty celých lodí nebo závažná poškození vybavení (velmi vážné nehody). Nehody, jejichž výsledkem byla poškození lodí do té míry, že lodě nemohly pokračovat v plavbě, případně vážná zranění nebo nikoli závažné škody na životním prostředí (závažné nehody) představovaly celkem 24,9 % všech nehod.

**Zhruba 90 % všech osob, které byly v posledních pěti letech postiženy námořními nehodami, tvořili členové posádky; v letech 2014 až 2020 došlo k 490 úmrtím.** K nejvyššímu počtu zaznamenaných úmrtí došlo při nehodách nejvíce zastoupených lodí v loďstvu, jimiž jsou **nákladní lodě**. Následovala **rybářská plavidla**, která jsou v případě nehod i nadále nejzranitelnějšími loděmi.

Při nehodách na moři jsou životně důležitá útočiště, tedy oblasti, kde se mohou lodě v nesnázích stabilizovat, aby se minimalizovala nebezpečí pro lidský život a životní prostředí. Praktické nástroje pro orgány v těchto situacích poskytují operativní pokyny EU týkající se útočišť a související pravidelná tabletop cvičení. **Pandemie COVID-19** však ukázala, že současná definice koncepce útočiště při humanitární zdravotní krizi tohoto typu neobstojí, a přínosem by proto mohl být obdobný mechanismus pro případ těchto situací.

## Nový vývoj: bezpečnost lodí a lodní výstroj

Navrhování, projednávání, schvalování a provádění nových požadavků na bezpečnost je složitý a časově náročný proces. Například na problematiku požáru na osobních lodích typu ro-ro se poprvé výrazně upozornilo v roce 2015, po katastrofě lodi Norman Atlantic, při níž přišlo o život 11 lidí. **Je však pravděpodobné, že nové normy, které byly vypracované k řešení tohoto problému, se stanou**

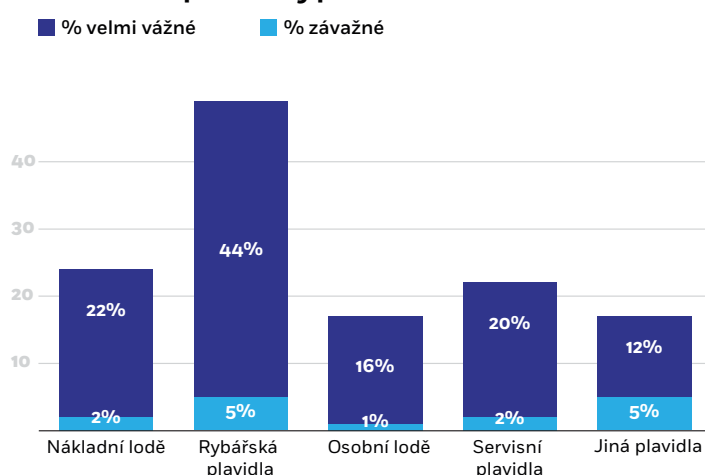
**závaznými až v roce 2026.**

Ve většině případů se modernizované normy **kvůli jejich nepřiměřenému hospodářskému a technickému dopadu neuplatňují zpětně**. Může proto trvat celá desetiletí, než se bezpečnostní změny projeví v celém loďstvu. Příkladem jsou požadavky na porušenou stabilitu u osobních lodí. Z analýzy loďstva vlajek členských států EU vyplývá, že 40 % osobních lodí, které jsou aktuálně v provozu, bylo postaveno před rokem 1990. Od té doby se požadavky na porušenou stabilitu modernizovaly třikrát.

Mezi nejdůležitější témata současného bezpečnostního programu EU patří požární bezpečnost na osobních lodích typu ro-ro, lodní přeprava vozidel na alternativní paliva, rozhraní mezi silniční a námořní dopravou, požáry nákladu na kontejnerových lodích a ztráta kontejnerů, bezpečnost nových technologií (plavidla bez posádky) a revize provádění tří klíčových směrnic Evropské unie, tj. směrnice o vyšetřování nehod, o státní přístavní inspekci a o státu vlajky.

Pokud jde o rybářské loďstvo EU, je v EU27 registrováno téměř 75 000 plavidel. Pouze 3 % z nich spadá do oblasti působnosti směrnice EU věnované bezpečnosti těchto plavidel (délka nad 24 metrů).

## Míra velmi závažných a závažných událostí podle typu lodí



Kromě toho, ačkoli rybářská plavidla představují 17 % celkového počtu lodí, u nichž byly hlášeny nehody, trendem posledních let je, že z **celkového počtu ztracených plavidel představují ztracená rybářská plavidla téměř 55 %**. Počet velmi vážných

a závažných nehod **rybářských plavidel** je navíc ve srovnání s celkovým loďstvem **mnohem vyšší**. Přibližně 50 % všech nehod, na nichž se podílela rybářská plavidla, bylo hlášeno jako velmi závažné nebo závažné nehody, přičemž průměrná hodnota při zohlednění všech kategorií lodí zde činí 27 %.

Co se týče bezpečnosti lodní výstroje, stojí za zmínku, že portál věnovaný směrnicí o lodní výstroji, vytvořený agenturou EMSA, s měsíčně více než **190 000 příspěvků od 5 412 registrovaných uživatelů z celého světa**, spustil novou mobilní verzi, která umožňuje skenovat elektronické identifikátory. Bude to užitečné – zejména pro orgány dozoru nad trhem, ale usnadní se tím také proces ověřování souladu s předpisy, a sníží se tak riziko, že na palubách budou nevyhovující zařízení.

## Nový vývoj: bezpečnost a udržitelnost

Úsilí o dosažení emisních cílů v rámci Zelené dohody pro Evropu by mělo jít ruku v ruce s úsilím o zachování bezpečnosti lodí, zejména s přihlédnutím k faktu, že používání nových paliv (LNG, vodíku, LPG, methanolu, amoniaku a biopaliv) a energetických technologií (baterií a palivových článků) je spojeno s bezpečnostními riziky.

Jako alternativa k dobíjecím článkům a bateriím se **vyvíjí systémy napájení palivových článků pro lodě**. Výhodou palivových článků je, že dokud je poskytováno palivo, není třeba je nabíjet. Nevýhodou je však jejich nízká energetická hustota a rizika spojená s používáním vodíku.

Na elektrifikaci je třeba nahlížet ze dvou různých hledisek. Jednak je možné, že se lodě připlouvající do přístavů budou muset při nakládce nebo vykládce nákladu připojit k síti **elektriny z pevniny**. Taková operace s sebou ponese související rizika, týkající se rozhraní mezi lodí a dobíjecí stanicí na pevnině. Na žádost Evropské komise vyvíjí agentura EMSA pokyny týkající se elektriny z pevniny, které se zabývají především stranou přístavu. Pokyny zaměřené na stranu lodě naproti tomu připravuje Mezinárodní námořní organizace. Druhé hledisko se zabývá **instalací baterií jako primárního zdroje energie na lodích**. Zde je třeba vzít v úvahu specifická rizika a bezpečnostní opatření. Evropská komise požádala agenturu EMSA, aby se spolu s příslušnými zúčastněnými stranami začala tímto tématem zabývat.

Přechod na alternativní paliva se neomezuje jen na námořní dopravu. Aby bylo dosaženo cílů v oblasti emisí, zaměřuje se na udržitelnost i pozemní doprava. Protože v EU **počet vozidel na alternativní paliva mezi lety 2019 a 2021 stoupl o 29 %**, osobní i nákladní lodě se musí připravit na zmírňování bezpečnostních rizik spojených s přepravou tohoto typu vozidel.

## Nový vývoj: bezpečnost a digitalizace

K výraznému zvýšení efektivity může vést vydávání elektronických osvědčení lodí. Inspektoři by díky tomu ušetřili čas strávený kontrolou dokladů na palubě, a mohli by se více zaměřit na stav lodí.

Skutečnost, že na lodích jsou stále častěji využívány systémy závislé na digitalizaci, integraci a automatizaci, představuje však související kybernetické riziko, které může mít dopad na bezpečnost lodí a osob na palubě. Ochranou digitálních služeb před úmyslnými útoky se obecně zabývá kybernetická bezpečnost. Digitální služby na lodích, a tím potenciálně i celková bezpečnost, však mohou být ohroženy neúmyslnými nebo méně škodlivými událostmi. Může jít například o selhání při údržbě a opravě softwaru, případně zanedbání oprav. Ačkoli již nyní existuje povinnost zahrnout kybernetická rizika do systému řízení bezpečnosti lodě, provádění opatření k řešení těchto rizik na palubách a jejich audit mohou být pro průmysl a vnitrostátní správní orgány výzvou.

## Nový vývoj: bezpečnost a autonomie

Své pevné místo v námořním světě již získává automatizace, díky níž se objevují různé úrovně autonomie lodí. Autonomní lodě nejsou pouze novou příležitostí v oblasti průmyslu, ale představují také nové výzvy (mají systémy rozhodování, které nahradí kritická rozhodnutí posádky, například při odvrácení srážek, při potřebě vyhnout se špatným povětrnostním podmínkám nebo na ně reagovat, při řešení kybernetických bezpečnostních rizik atd.). Absence vhodného právního rámce (terminologie, odpovědnost, standardy atd.) může v současné době brzdit nárůst automatizace na palubách lodí. Automatizace se bude zřejmě rozšiřovat postupně; v prvních letech provozu se budou vysoce autonomní, dálkově řízené lodě pravděpodobně plavit po stejných



trasách a připlouvat do stejných přístavů jako lodě se standardní obsluhou. Obtížně předvídatelné problémy mohou nastat mimo jiné při činnostech souvisejících s průzkumem, manévrováním na moři a v přístavech a sledováním hybridní dopravy a v oblasti kvalifikací a dovedností osob na palubě a na pevnině.

## Závěry

Obecně lze konstatovat, že EU vyvinula spolehlivý systém námořní bezpečnosti. Leží před námi mnohé výzvy. Jisté však je, že jejich plnění nesmí být na úkor snížení našeho úsilí v oblasti bezpečnosti. Evropská unie by naopak měla i nadále investovat do svého rámce námořní bezpečnosti a posilovat jej, aby již nedošlo k návratu nízkých standardů lodní dopravy, které platily v době nehod lodí Erika nebo Prestige.

Hlavní roli má stát vlajky, který je první obrannou úrovní. Většina činností v oblasti prohlídek však byla delegována na uznané organizace, a proto je nezbytné zajistit řádné monitorování a dohled na úrovni EU. Významná je také činnost na druhé úrovni, tedy činnost státní přístavní inspekce. Její výsledky lze snadno analyzovat prostřednictvím informační platformy THETIS.

Z hlediska průmyslu lodstvo členských států EU nadále roste, i když pomalejším tempem, než je tomu v případě světového loďstva. V oblasti průmyslu lodní výstroje je EU světovým lídrem. Na druhou stranu, loděnice v EU při porovnání s Asií nadále ztrácejí podíl na trhu (v současné době jejich podíl představuje pouze 3 % celosvětové hrubé tonáže).

Co se týče věku, průměrné stáří loďstva EU je srovnatelné se stářím světového loďstva. Nejstarší kategorií jsou v tomto ohledu osobní lodě s průměrným věkem 28 let, lodě pro dopravu hromadného nákladu a plynové tankery mají naproti tomu průměrné stáří pouze 10 let.

Klíčovou úlohu při zajištění bezpečnosti provozu lodí i pro budoucnost námořního odvětví plní kvalifikování námořníků. Věkový profil námořníků se však zvyšuje a nábor a udržení pracovníků na lodích je i nadále úkolem do budoucna. Z inspekci státní přístavní inspekce zároveň vyplývá, že zhruba 25 % všech zjištěných nedostatků souvisí s lidským prvkem.

Pokud jde o bezpečnost lodí, počet nehod je ustálený, ačkoli v roce 2020 došlo k výraznému poklesu, který lze s největší pravděpodobností přičítat dopadu

onemocnění COVID-19 na námořní dopravu. Největšími problémy, kterými je třeba se i nadále zabývat, jsou zranitelnost rybářských plavidel, velké osobní lodě a požáry na osobních lodích typu ro-ro a na kontejnerových lodích.

Úsilí o dosažení emisních cílů v rámci Zelené dohody pro Evropu by mělo jít ruku v ruce s úsilím o zachování lodní bezpečnosti, zejména s přihlédnutím k faktu, že používání nových paliv (LNG, vodík, LPG, methanol, amoniak a biopaliva) a energetických technologií (baterie a palivové články) je spojeno s bezpečnostními riziky.

Digitalizace představuje velký potenciál ke zvýšení účinnosti, přičemž možnými přínosy jsou do budoucna elektronická osvědčení lodí a elektronické identifikátory pro lodní výstroj. Zvýšení automatizace přinese výhody také v podobě zvýšení příležitostí pro námořní průmysl. V důsledku automatizace bude nutné vypořádat se s řadou nových výzev, i s potřebou prohlubování dovedností a kvalifikace posádek.

V nadcházejících letech dojde jistě k mnoha změnám, které ovlivní námořní bezpečnost EU. Evropská agentura pro námořní bezpečnost bude v příštích desetiletích i nadále Evropské komisi, členským státům, průmyslovému sektoru a dalším příslušným zúčastněným stranám oporou v úsilí o posilování bezpečnosti tak, jak to činila během prvních dvaceti let své existence.



## **Jak kontaktovat EU**

### **Osobně**

V Evropské unii se nachází stovky informačních středisek Europe Direct. Adresu vašeho nejbližšího střediska najdete na: [https://european-union.europa.eu/contact-eu\\_en](https://european-union.europa.eu/contact-eu_en).

### **Telefonicky či e-mailem**

Služba Europe Direct zodpoví vaše dotazy týkající se Evropské unie. Službu lze kontaktovat na:

- bezplatně: 00 800 6 7 8 9 10 11 (operátoři si někdy za tyto hovory mohou účtovat poplatky),
- na standardním telefonním čísle: +32 22999696,
- nebo prostřednictvím e-mailu: [https://europa.eu/european-union/contact\\_en](https://europa.eu/european-union/contact_en).

## **Kde získat informace o EU**

### **Internet**

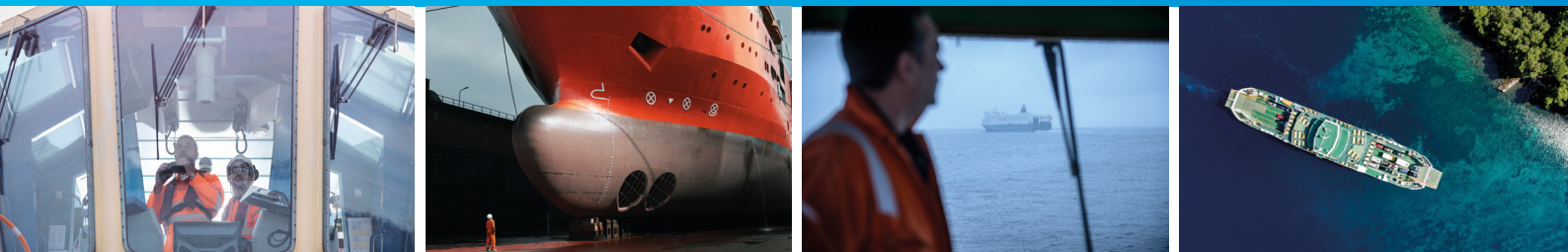
Informace o Evropské unii jsou ve všech úředních jazycích EU k dispozici na stránkách Europa na adrese: <https://europa.eu> Publikace o EU Bezplatné i placené publikace o EU si můžete stáhnout nebo objednat na: <https://op.europa.eu/publications> Více kopií bezplatných publikací lze získat kontaktováním Europe Direct nebo vašeho místního informačního střediska (viz [https://european-union.europa.eu/contact-eu\\_en](https://european-union.europa.eu/contact-eu_en)).

### **Právní předpisy EU a související dokumenty**

Pro přístup k právním informacím z EU, včetně všech právních předpisů EU od roku 1952 ve všech úředních jazycích, navštivte EUR-Lex na adrese <http://eur-lex.europa.eu>.

### **Veřejně přístupná data EU**

Evropský portál veřejně přístupných dat (<http://data.europa.eu/euodp>) poskytuje přístup k souborům dat z EU. Data lze bezplatně stáhnout a použít ke komerčním i nekomerčním účelům.



## O EVROPSKÉ AGENTUŘE PRO NÁMOŘNÍ BEZPEČNOST

Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA) je jednou z decentralizovaných agentur Evropské unie. Sídlí v Lisabonu a jejím posláním je zajistit vysokou úroveň námořní bezpečnosti, námořního zabezpečení, zabránění znečištění mořského prostředí způsobeného loděmi a reagovat na něj a rovněž reagovat na znečištění moře způsobené zařízeními pro těžbu ropy nebo plynu. Všeobecným účelem je podporovat bezpečné, čisté a ekonomicky životaschopné námořní odvětví v rámci EU.

**Požadujete-li další informace, obraťte se na nás**

**Evropská agentura pro námořní bezpečnost**

Praça Europa 4  
Cais do Sodré  
1249-206 Lisboa  
Portugalsko

Tel +351 21 1209 200 / Fax +351 21 1209 210  
[emsa.europa.eu](http://emsa.europa.eu) / [Twitter@EMSA\\_Lisbon](https://twitter.com/EMSA_Lisbon)