



# EIROPAS JŪRAS DROŠĪBAS AĢENTŪRA: SVARĪGĀKIE PUNKTI

Luksemburga: Eiropas Savienības Publikāciju birojs

Iespiedums: ISBN 978-92-95032-82-8, doi 10.2808/840884, TN-01-22-247-LV-C

PDF: ISBN 978-92-95032-56-9, doi 10.2808/028760, TN-01-22-247-LV-N

Šis ziņojums un visi saistītie materiāli ir pieejami tiešsaistē vietnē

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

© Eiropas Jūras drošības aģentūra, 2022

Reproducēšana ir atļauta, ja tiek norādīts avots. Lai izmantotu vai pārpublicētu fotogrāfijas vai citus materiālus, uz kuriem neattiecas EMSA autortiesības, atļauja ir jāprasa autortiesību īpašniekiem.

Vāka attēls: © jpgfactory

Pētījumos, kas veikti pirms Apvienotās Karalistes izstāšanās no Eiropas Savienības 2020. gada 31. janvārī un vēlāk publicēti, var tikt iekļauti dati par 28 ES dalībvalstīm. Pēc šā datuma pētījumos ņem vērā tikai 27 ES dalībvalstis (ES-28, atskaitot Apvienoto Karalisti), ja vien nav norādīts citādi.

Tālrunis: +351 211209 200

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

Tīmekļa vietne: <http://emsa.europa.eu/>



# EIROPAS JŪRAS DROŠĪBAS AGENTŪRA: SVARĪGĀKIE PUNKTI

## Ievads

Pirmais Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) publicētais ziņojums (EMSAFE) tā izdošanas laika ziņā sakrīt ar aģentūras 20. gadadienu. Ziņojumā sniegts visaptverošs un faktiskais pārskats par dažādiem kuģošanas drošības jautājumiem, kā arī padziļināta konkrētu tehnisko jomu analīze. EMSAFE apvieno informāciju no visām EMSA mitinātām datubāzēm, , tādām kā EMCIP, SafeSeaNet, THETIS, STCW-IS, tādējādi piedāvājot iespēju savstarpēji analizēt datus un iegūt detalizētu ieskatu par kuģošanas drošības statusu ES.

EMSA vēlētos pateikties visām ieinteresētajām personām, kas sniedza ieguldījumu un piezīmes par šo ziņojumu, to vēl vairāk papildinot. EMSA jo īpaši atzinīgi vērtē ieguldījumu, ko sniedza Eiropas Komisija (MOVE ĢD), dalībvalstis, IAKS, EKKĪA, ETDF, SeaEurope, CLIA, IUMI, MARIN, DIMECC/OneSea, INTERTANKO, Wartsila, Kipras Kuģniecības kamera un Nīderlandes Karaliskā Kuģu īpašnieku asociācija.

Šajā dokumentā ir apkopoti galvenie jautājumi, kas aplūkoti pirmajā EMSAFE ziņojumā.

## Jūras transports un drošība

Jūras transports ir pasaules ekonomikas dzinējspēks. Gandrīz 80 % no visa pasaules preču tirdzniecības apjoma tiek pārvadāti pa jūru. Eiropas ostas ir starp noslogotākajām pasaulē, tām 2019. gadā apstrādājot 3,587 miljonus tonnu preču, t. i., par 6 % vairāk nekā 2016. gadā. 2019. gadā 37 % no visa tirdzniecības apjoma veidoja iekšzemes un ES iekšējie pārvadājumi. Turklāt 2019. gadā ES ostās iekāpa un izkāpa vairāk nekā 418,8 miljoni pasažieru, kas bija par 13 % vairāk nekā 2016. gadā.

Taču visbūtiskākā jūras transporta sastāvdaļa, kas ir pamatā gan tā pašreizējai darbībai, gan turpmākajam progresam, ir drošība. Mūsu pašreizējā kuģošanas drošības sistēma — gan Eiropas Savienībā, gan starptautiskā mērogā — ir attīstījusies daudzu desmitgažu laikā. Lielu daļu šīs sistēmas attīstības ir izraisījuši atsevišķi katastrofāli nelaimes gadījumi, sākot ar Titānikas katastrofu pirms vairāk nekā gadsimta.

Tā kā kuģniecība pēc būtības ir starptautiska, tās drošību pirmām kārtām regulē starptautiskas konvencijas. Galveno drošības konvenciju SOLAS 74 ir ratificējušas 167 valstis, un tā aptver 98,89 % no

pasaules tirdzniecības īpatsvara, kas ir līdzīgs flotes daļai, uz kuru attiecas divas citas būtiskas drošības konvencijas — Konvencija par starptautiskiem kuģu sadursmju novēršanas noteikumiem (COLREG) un Starptautiskā konvencija par kravas zīmi (Load Lines). Attiecībā uz zvejas kuģiem ir izstrādāts starptautisks instruments (Keiptaunas nolīgums par Torremolinosas protokola un konvencijas noteikumu īstenošanu), lai gan tas pašlaik nav spēkā.

## Jūrnieki un drošība

Kvalificēti jūrnieki ir būtisks faktors, lai nodrošinātu kuģu darbības drošību, un tas ir svarīgs faktors jūrniecības nozares nākotnei kopumā. Līdz 2019. gada beigām 216 000 kapteiņu un komandsastāva locekļu bija derīgi ES dalībvalstu izdoti kompetences sertifikāti, savukārt vēl 120 590 kapteiņi un komandsastāva locekļu bija oriģināli kompetences sertifikāti, ko izsniegušas trešās valstis ar ES dalībvalstu izsniegtiem apstiprinājumiem, kas apliecina to atzišanu (EaR). Kopumā 330 000 kapteiņu un komandsastāva locekļu ir reģistrēti kā potenciāla apkalpe, lai strādātu uz kuģiem, kas kuģo ar ES dalībvalstu karogu. Tomēr **pieaug arī jūrnieku vecuma profils**, un joprojām ir problēma nākotnē ir to cilvēku pieņemšana darbā un paturēšana darbā, kuri strādā uz kuģiem.

Centieni uzlabot jūrnieku darba apstākļus, piemēram, Konvencija par darbu jūrniecībā (MLC), ir soļi pareizajā virzienā. Tomēr Ostas valsts kontroles inspekciju dati liecina, ka **aptuveni 25 % konstatēto trūkumu ir saistīti ar cilvēcisko faktoru**, no kuriem lielākā daļa attiecas uz Konvencijas par darbu jūrniecībā 4. sadaļu, kas attiecas uz jūrnieku veselības aprūpi, drošības aizsardzību un nelaimes gadījumu novēršanu.

Jūrnieku apmācība ir svarīga drošības procesa daļa. Uz ES dalībvalstu karogu kuģiem var atrasties jūrnieki, kas ir izglītoti, apmācīti un sertificēti gan ES, gan ārpus tās. Novērtējums par to, kā valstis, kas nav ES dalībvalstis, ievēro STCW konvenciju, ir centralizēti saskaņots ar Eiropas Komisiju, lai dalībvalstis varētu atzīt to jūrnieku kompetences sertifikātus (CoC), un attiecīgi atļaut tiem strādāt uz kuģiem, kas kuģo ar ES dalībvalsts karogu. Eiropas Komisija ar EMSA palīdzību, kas veic vajadzīgās pārbaudes uz vietas, ES dalībvalstu vārdā un saskaņā ar STCW konvenciju novērtē izglītības sistēmas, kas īstenotas valstīs, kuras nav ES dalībvalstis. Šajā nolūkā **ir veiktas vairāk nekā 70 jūras administrāciju, izglītības un apmācības iestāžu inspekcijas trešajās valstīs visā**

**pasaulē**, lai novērtētu to atbilstību Starptautiskajai konvencijai par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem (STCW konvencija). Šo pārbauzu rezultātā ir atzītas 49 valstis, kas nav ES dalībvalstis.

Covid-19 pandēmija, kad jūrnieki nevarēja pamest vai pievienoties kuģu apkalpēm, un dažos gadījumos arī inficētie apkalpes locekļi un pasažieri, nespējot nokāpt krastā un saņemt pienācīgu veselības aprūpi, ir parādījusi dzīvības neaizsargātību uz kuģiem un pievienojusi jaunu dimensiju, kura būtu jārisina.

Kuģu automatizācijas palielināšana var radīt jaunus izaicinājumus jūrniekiem; jauna veida kuģošanai būs nepieciešama jauna kvalifikācija. Atliek arī izvērtēt, vai kāds iespējama apkalpes locekļu skaita samazinājums, ko izraisa lielāka automatizācija, nevarētu palielināt arī apkalpes nogurumu. No otras puses, automatizācija varētu radīt jaunas iespējas, kas saistītas ar darba apstākļu uzlabošanu un iespēju strādāt uz sauszemes.

## Atbilstība

Par kuģošanas drošības tiesību aktu īstenošanu ES ir atbildīgas dalībvalstis, kā karoga, ostas un piekrastes valstis.

### Karoga valsts

2020. gadā aptuveni 13 000 kuģu ar SJO numuru, izņemot zvejas kuģus, kuģoja ar ES dalībvalstu karogu. Tas veido 14 % no pasaules flotes kuģu skaita ziņā, un 18 %, pamatojoties uz kuģu izmēru (izteikts bruto tilpībā (GT) — kravas pārvadājumu jaudas mērs). Aptuveni 20 % pasaules flotes pieder ES pilsoņiem vai uzņēmumiem.

Kuģu veidi, kas veido lielāko daļu no ES dalībvalstu flotes (neietverot zvejas kuģus), ir citi darba kuģi (30 %), kam seko pasažieru kuģi (19 %) un tankkuģi (17 %), no kuriem 45 % ir ro-ro un 45 % ir ķīmikāliju tankkuģi.

ES flote aug, taču lēnākā tempā nekā pasaules flote. Pēdējo piecu gadu laikā kuģu īpatsvars ar ES dalībvalstu karogiem ir palielinājies par 3,4 %, savukārt pasaules flote ir palielinājusies par aptuveni 7 %.

Kuģa vecums ir svarīgs drošības elements; attiecībā uz to ir noteikti drošības standarti, kas to regulē. Eiropas Savienības dalībvalstu flotes vidējais vecums ir salīdzināms ar pasaules flotes kuģu vecumu.

Pasažieru kuģi un ro-ro kuģi ir vecākais kuģu veids ES flotē, ar vidējo vecumu attiecīgi 28 un 27 gadi, savukārt jaunākie ir beramkravu kuģi un gāzes tankkuģi ar vidējo vecumu 10 gadi, kam seko konteineru kuģi ar vidējo vecumu 11 gadi un ķīmikāliju tankkuģi ar vidējo vecumu 12 gadi.

Lielākā daļa kuģu ar ES dalībvalstu karogu ir iekļauti Parīzes Saprašanās memoranda baltajā sarakstā, t. i., tiem ir karogi ar labiem drošības rādītājiem. Tikai divi kuģi ir iekļauti pelēkā sarakstā, t. i., tie, kuriem ir dažādi drošības jautājumi, un neviens no tiem nav iekļauts melnajā sarakstā.

Karoga valstis arvien vairāk un vairāk kompetenču deleģē atzītām organizācijām, jo īpaši attiecībā uz obligāto apsekojumu veikšanu. Tas nozīmē, ka daļa ES karoga valstu zināšanu un pieredzes tiek efektīvi nodotas ārpakalpojumu sniedzējiem, kas apliecina to, ka ir svarīgi ir saglabāt centralizētu ES kompetenci. Karoga valstis ir atbildīgas par to organizāciju darbību pārraudzību, kuras tās ir atzinušas, bet Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) veiktās karoga valstu revīzijas (IMSAS) liecina, **ka attiecībā uz pilnvaru deleģēšanu atzītām organizācijām visbiežāk konstatētie konstatējumi ir saistīti ar nepilnībām administrācijas uzraudzības programmā.**

Pasaulē ir 95 organizācijas, kas atzītas ar vismaz vienu karogu, bet **tikai 12 organizācijas ir Eiropas Savienība atzīstas, un tās regulāri pārbauda EMSA.** Covid-19 pandēmijas laikā pirmo reizi tika veikti attālināti apsekojumi. Dažas karoga valstis ir atbalstījušas šīs prakses turpināšanu, jo tā var ietaupīt ievērojamas izmaksas. Tomēr procedūru saskaņošanas trūkums varētu radīt drošības apdraudējumu. ES ir uzņēmusies iniciatīvu SJO līmenī ierobežot attālinātu apsekojumu izmantošanu, attiecinot tos tikai uz ārkārtīgiem apstākļiem un pēc tam veicot to fizisku pārbaudi, lai nodrošinātu, ka drošības līmenis nesamazināsies.

Tā kā nav centralizētas datubāzes par karoga valsts inspekcijām, konstatētās nepilnības nav iespējams analizēt. Tomēr **gandrīz 40 % nepilnību, kas konstatēti īpašajā ro-ro un ātrgaitas kuģu pārbauzu režīmā (HSC), attiecas uz ugunsdrošību.**

### Ostas valsts

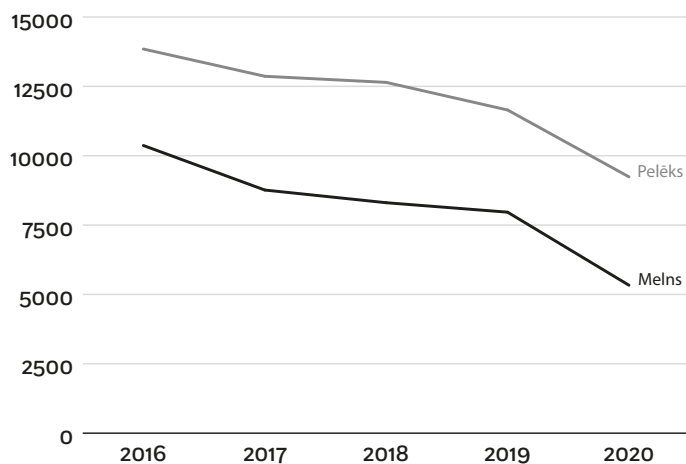
Ostas valsts kontrole (PSC) darbojas kā ļoti efektīva īstenošanas pārbaudes otrā līnija. Jāatzīmē darbs, ko ES ir veikuši visi PSC inspektori, jo katru gadu tiek **veiktas vairāk nekā 14 000 inspekcijas. Vismaz**

### **viena nepilnība ir konstatēta vienā no katrām divām inspekcijām, un vairāk nekā 50 % no visām reģistrētajām nepilnībām ir saistīta ar drošību**

(atbilst Starptautiskajai konvencijai par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS)). Visbiežāk tiek ziņots par nepilnībām, kas saistīta ar ugunsdrošību, neatkarīgi no kuģa tipa.

ES ūdeņi ir vieni noslogotākajiem pasaulē, kas tiešā veidā ietekmē kuģošanas drošību. 2020. gadā ES ostās ienāca vairāk nekā 680 000 kuģu, gandrīz ceturtdaļa kuģu, kas pēdējo piecu gadu laikā apmeklēja ES ostas, kuģoja ar valstu ārpus ES karogiem, **gandrīz visi kuģi (92 %) reģistrēti valstīs, kas iekļautas Parīzes Saprašanās memoranda baltajā sarakstā.** Tajā laikā tikai 5 % no kuģiem, kas nav ES dalībvalstu karogi, apmeklējot tās ostas, bija reģistrēti Parīzes Saprašanās memoranda pelēkajā sarakstā iekļautajās valstīs, un tikai 3 % bija reģistrēti valstīs ar nozīmīgākām drošības problēmām (Parīzes Saprašanās memoranda melnais saraksts). Trīs labāko valstu kuģi, kas nav ES dalībvalstu karogi, kas apmeklēja ES ostas, ir kuģi no Panamas, Antigvas un Barbudas, un Libērijas.

Kuģu ienākšana ES ostās no valstīm, kas nav ES dalībvalstis, ar pelēku un melnu karogu



Bīstamu un piesārņojošu preču (hazmat) nepareiza deklarēšana nopietni apdraud apkalpes, kravas un kuģu uzņemšanas ostas. **Trūkstošo hazmat deklarāciju procentuālā daļa 2020. gadā (Eiropas kuģu satiksmes uzraudzības sistēmā SafeSeaNet) bija konstatēta gandrīz 9 % kuģu, kas iziet no ES ostām, un attiecīgi 12 % kuģu, kas ienāk no ostām ārpus ES.**

Pilnībā funkcionējošas Eiropas Jūras viena kontaktpunkta sistēmas (European Maritime Single Window) vides izveide radīs pamatu precīzākai datu apmaiņai starp kuģniecības nozares dalībniekiem, vienlaikus samazinot administratīvo slogu, kas pašlaik ir saistīts ar ziņošanas pienākumiem. Tas ļaus uzlabot informācijas apmaiņas kvalitāti, savlaicīgumu un pieejamību.

### **Piekrastes valsts**

Piekrastes valstīm ir noteiktas tiesības un pienākumi saskaņā ar dažādiem starptautiskiem instrumentiem, no kuriem viens no būtiskākajiem ir meklēšana un glābšana (SAR). Visā pasaulē un ES meklēšanas un glābšanas kompetence ir nodota valstu līmenī, un tā darbojas, izmantojot sadarbības nolīgumus dažādos ES reģionos. **Lielākā daļa SAR aktivizēšanas gadījumu ES (60 %) bija saistīta ar negadījumiem, kuros iesaistīti zvejas kuģi.**

Klimata pārmaiņas paver jaunus maršrutus Arktikā ne tikai preču pārvadāšanai, bet arī pasažieru pārvadāšanai uz kruīza kuģiem (kuri arvien vairāk ceļo arī uz Antarktiku). Tas ietekmē SAR šajos izolētajos un grūti piekļūstamos reģionos.

## **ES jūrniecības tiesību aktu īstenošana**

ES jūrniecības tiesību akti tiek regulāri pārbaudīti, Eiropas Komisijas vārdā EMSA veicot apmeklējumus. 2002. gadā ir veikti vairāk nekā **200 apmeklējumi**, kā arī vairāk nekā **300 pārbaudes** visā pasaulē saistībā ar ES atzīto organizāciju darbību. Apmeklējumi dalībvalstīs ir daudz plašāks pasākumu kopums nekā tikai "kontrolpārbaudes". Tie sniedz jūras administrācijām iespēju palielināt efektivitāti, mācoties no paraugprakses, kas jau pastāv citās dalībvalstīs, tādējādi palīdzot uzlabot drošības rādītājus. Visa apmeklējumu cikla horizontālā analīze sniedz pārvaldes iestādēm drošības kritērijus, ar kuriem tās var salīdzināt savas darbības, tādējādi veicinot lielāku saskaņotību. Tas nodrošina arī ES likumdevējiem tiešu atgriezenisko saiti par praktiskiem jautājumiem, kas radušies, īstenojot ES tiesību aktus.

## **Nelaiemes gadījumi.**

Pēdējo piecu gadu laikā uz kuģiem, uz kuriem attiecas piemērojami ES tiesību akti, **ik gadu ir notikuši vidēji 3200 nelaiemes gadījumi**, kas cita starpā

neietver zvejas kuģus, kuru garums ir mazāks par 15 metriem. Atgadījumi ar tādām sekām kā dzīvību zaudēšana, visa kuģa zaudēšana vai nopietni (ļoti nopietni) aprīkojuma bojājumi veidoja 2,4 % no visiem ziņotajiem negadījumiem. Kopumā 24,9 % no visiem negadījumiem bija negadījumi ar tādām sekām kā kuģi, kas tika bojāti tiktāl, ka tie vairs nav nepiemēroti kuģošanai, smagi ievainojumi vai smags (nopietns) kaitējums videi.

**Aptuveni 90 % no visiem jūras negadījumos cietušajiem pēdējo piecu gadu laikā bija apkalpes locekļi; laikposmā no 2014. līdz 2020. gadam bojā gājušo skaits bija 490.** Lielākais bojāgājušo skaits tika reģistrēts negadījumos, kuros iesaistīti **kravas kuģi**, kas ir visizplatītākie kuģi flotē, kam sekoja **zvejas kuģi**, kas joprojām ir visneaizsargātākais kuģu tips attiecībā uz negadījumiem.

Patvēruma vietas — teritorijas, kur kuģis, kam nepieciešama palīdzība, var nostabilizēt savu stāvokli un tādējādi samazināt apdraudējumu cilvēku dzīvībai un videi — ir vitāli svarīgas, ja jūrā notiek negadījumi. ES darbības pamatnostādnes par patvēruma vietām un ar tām saistītās regulārās mācības nodrošina praktiskus instrumentus iestādēm šādās situācijās. Tomēr **Covid-19 pandēmija** parādīja, ka patvēruma vietas koncepcija, kā tā ir definēta pašlaik, nav piemērota šāda veida ar veselību saistītām humanitārajām krīzēm, un tāpēc līdzīgs mehānisms priekš šādām situācijām varētu radīt pievienoto vērtību.

## Jaunākās norises: kuģu drošība un kuģu aprīkojums

Jaunu drošības prasību ierosināšanas, apspriešanas, apstiprināšanas un īstenošanas cikls ir sarežģīts un ilgstošs process. Piemēram, jautājums par ugunsgrēku uz ro-ro kuģiem pirmo reizi tika aktualizēts 2015. gadā pēc Norman Atlantic katastrofas, kurā dzīvību zaudēja 11 cilvēki. Tomēr **ir iespējams, ka jaunie standarti, kas izstrādāti šīs problēmas risināšanai, kļūs obligāti tikai 2026. gadā.**

Vairumā gadījumu uzlabotos standartus nepiemēro ar atpakaļejošu spēku to nesamērīgās ekonomiskās un tehniskās ietekmes dēļ, kas nozīmē, ka drošības izmaiņas var ilgt desmitiem gadu, lai visbeidzot ietekmētu visu floti. Labs piemērs ir prasības attiecībā uz pasažieru kuģu izturību pret bojājumiem. ES dalībvalstu karoga flotes analīze liecina, ka 40 % no pašlaik ekspluatētajiem pasažieru kuģiem ir būvēti

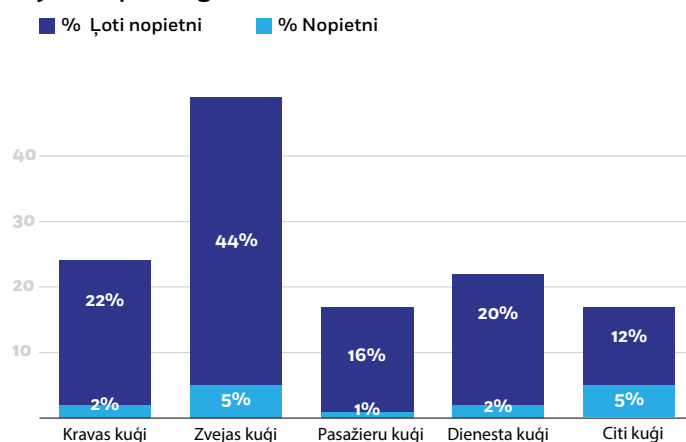
pirms 1990. gada. Kopš tā laika prasības attiecībā izturību pret bojājumiem ievērojami uzlabotas jau trīs reizes.

Svarīgākie jautājumi pašreizējā ES drošības programmā ir ugunsdrošība uz ro-ro kuģiem; ar alternatīvu degvielu darbināmu transportlīdzekļu pārvadāšana ar kuģiem; autotransporta un jūras transporta saskarne; kravas ugunsgrēki uz konteinerkuģiem un konteineru zudumi; drošības jautājumi saistībā ar jaunajām tehnoloģijām (bezapkalpes kuģi) un trīs galveno Eiropas Savienības direktīvu par nelaimes gadījumu izmeklēšanu, ostas valsts kontroli un karoga valsts īstenošanu pārskatīšana.

Kas attiecas uz zvejas floti, tad ES zvejas flotē ir gandrīz 75 000 kuģu, kas reģistrēti 27 ES dalībvalstīs. Tikai 3 % no tiem ir ES direktīvas darbības jomā, kas nosaka šo kuģu drošību (vairāk par 24 metriem).

Turklāt, lai gan zvejas kuģi veido 17 % no kopējā negadījumos iesaistīto kuģu skaita, **zaudēto zvejas kuģu skaits veido vairāk nekā 55 % no kopējā zaudēto kuģu skaita**, un šī tendence ir vērojama pēdējos gados. Turklāt ļoti smagu negadījumu un smagu negadījumu skaits zvejas kuģiem ir daudz augstāks salīdzinājumā ar kopējo floti. Aptuveni 50 % no visiem negadījumiem, kuros iesaistīti zvejas kuģi, ir ziņoti kā vai nu ļoti nopietni, vai nopietni, turpretī vidējais rādītājs visām kuģu kategorijām ir 27 %.

## Ļoti nopietnu un nopietnu gadījumu skaits dalījumā pa kuģu veidiem



Attiecībā uz kuģu aprīkojuma drošību ir vērts atzīmēt, ka EMSA izstrādātajā Kuģu aprīkojuma direktīvas (MED) portālā, kurā ir vairāk nekā **190 000 ikmēneša**

**Ierakstu, ko veikuši 5412 visā pasaulē reģistrētu lietotāju,** ir jauna mobilā versija, kas ļauj skenēt e-numurzīmes. To jo īpaši varētu izmantot tirgus uzraudzības iestādes, un tas palīdzētu samazināt iespēju, ka uz kuģa ir neatbilstošs aprīkojums, jo tas atvieglos atbilstības pārbaudi.

## Jaunākās norises: drošība un ilgtspēja

Centieni sasniegt emisiju mērķus Eiropas zaļā kursa ietvaros būtu jāapvieno ar centieniem nodrošināt kuģu drošību, jo īpaši ņemot vērā to, ka jaunu degvielu (LNG, ūdeņraža, sašķidrinātas naftas gāzes, metanola, amonjaka un biodegvielas) un enerģijas tehnoloģiju (bateriju un kurināmā elementu) izmantošana rada ar to saistītus drošības riskus.

**Degvielas elementu padeves sistēmas kuģiem** kā alternatīva tiek izstrādāta tehnoloģija ar atkārtoti uzlādējamiem elementiem un baterijām. Degvielas elementu priekšrocība ir tāda, ka tie nav jāuzlādē, ja tiek piegādāta degviela, bet tiem ir trūkumi attiecībā uz to zemo jaudas blīvumu un riskiem, kas saistīti ar ūdeņraža izmantošanu.

Elektrifikācija būtu jāskata no divām atšķirīgām perspektīvām. No vienas puses, kuģiem, kas piestāj ostās, tiem iekraujot vai izkraujot kravu var nākties pieslēgties krasta elektrotīklam. Šī darbība radīs saistītus riskus saskarnē starp kuģi un krasta uzlādes staciju. Pēc Eiropas Komisijas pieprasījuma EMSA izstrādā norādījumus krasta elektroenerģijas nodrošināšanai, galvenokārt pievēršoties ostas pusei, savukārt SJO izstrādā pamatnostādnes, kurās uzmanība vērsta uz kuģiem. Otrā perspektīva attiecas uz **akumulatoru kā primārās enerģijas avota uzstādīšanu uz kuģiem.** Šajā saistībā ir jāapsver īpaši riski un drošības pasākumi. Eiropas Komisija ir aicinājusi EMSA kopā ar attiecīgajām ieinteresētajām personām sākt darbu pie šā jautājuma.

Pāreja uz alternatīvām degvielām neaprobežojas tikai ar jūras transportu. Arī sauszemes transports virzīsies uz ilgtspēju, lai sasniegtu emisiju mērķus. ES **ar alternatīvu degvielu darbināmu transportlīdzekļu skaits** laikposmā no 2019. līdz 2021. gadam **ir palielinājies par 29 %**, kas nozīmē, ka gan pasažieru, gan kravas kuģi ir jā sagatavo, lai mazinātu, ar šāda veida transportlīdzekļu pārvadāšanu saistītus drošības riskus.

## Jaunākās norises: drošība un digitalizācija

Kuģu elektronisko sertifikātu (e-sertifikātu) izsniegšanai ir potenciāls panākt ievērojamu efektivitātes pieaugumu. Šajā gadījumā inspektori uz kuģa veltīs mazāk laika pārbaudes dokumentiem, tādējādi ļaujot tiem koncentrēties uz kuģu stāvokli.

Arvien plašāka tādu sistēmu izmantošana uz kuģiem, kas balstās uz digitalizāciju, integrāciju un automatizāciju, ir saistīta ar kiberrisku, kas var ietekmēt kuģa un uz kuģa esošo drošību. Kopumā, kiberdrošība risina digitālo pakalpojumu aizsardzības pret tīšiem uzbrukumiem jautājumus. Tomēr digitālie pakalpojumi uz kuģiem apdraud netīšus, labdabīgus pasākumus, kas var ietekmēt to vispārējo drošību. Kā piemēru var minēt kļūmes, kas rodas programmatūras uzturēšanas un labošanas (vai tās neveikšanas) laikā. Lai gan tagad kuģa drošības pārvaldības sistēmā ir obligāti jāiekļauj kiberriski šo risku uz kuģa novēršanas pasākumu īstenošana un revīzija var izrādīties problemātiska gan nozarei, gan valstu pārvaldes iestādēm.

## Jaunākās norises: drošība un autonomija

Automatizācija jūrniecības nozarē iegūst pamatu apvienojumā ar dažādiem kuģu autonomijas līmeņiem. Autonomi kuģi ne tikai paver jaunas iespējas visai nozarei, bet arī rada izaicinājumus (lēmumu sistēmas aizstāj apkalpes kritisko lēmumu pieņemšanu, lai novērstu sadursmes, reaģētu uz sliktiem laika apstākļiem un izvairītos no tiem, novērstu kiberdrošības riskus utt.). Atbilstoša tiesiskā regulējuma trūkums (terminoloģija, atbildība, standarti u. c.) pagaidām vēl varētu kavēt pieaugošo automatizāciju uz kuģiem. Tomēr paredzams, ka automatizācijas process būs pakāpenisks; iespējams, ka pirmajos darbības gados no attāluma vadāmi, ļoti autonomi kuģi kuģos tajos pašos maršrutos un ienāks tajās pašās ostās, kur ienāk tradicionālas apkalpes kuģi. Var rasties grūti prognozējamas problēmas saistībā ar apsekojumiem, manevriem jūrā un ostā, hibrīdsatiksmes uzraudzību un tostarp to personu kvalifikāciju un prasmēm, kas atrodas uz kuģa un krastā.



## Secinājumi

Kopumā var secināt, ka ES ir izstrādājusi stabilu kuģošanas drošības sistēmu. Mums priekšā ir daudz problēmu, bet viena lieta ir droša – mūsu drošības centieni samazināšana nevar būt nekāds risinājums. Gluži pretēji, lai novērstu atgriešanos pie standartiem, kas regulēja mūsdienām neatbilstošu kuģniecības situāciju, kas izpaudās tādos negadījumos kā saistībā ar kuģiem Erika vai Prestige, ES būtu jāturpina ieguldīt un stiprināt tās kuģošanas drošības sistēmu.

Kā pirmajam aizsardzības posmam, karoga valstij ir galvenā loma. Tomēr lielākā daļa apsekošanas darba ir deleģēta atzītām organizācijām, un tāpēc ir svarīgi nodrošināt pienācīgu uzraudzību un pārraudzību ES līmenī. Otrā līmeņa – ostas valsts kontroles – darbība ir būtiska, un tās rezultātus var viegli analizēt, izmantojot THETIS informācijas platformu.

No nozares viedokļa, ES dalībvalstu flote turpina augt, lai gan lēnākā tempā nekā pasaulē, un ES kuģu aprikojuma nozare ir pasaules līdere. No otras puses, ES kuģu būvētavas turpina zaudēt tirgus daļu (pašlaik tās ir tikai 3 % no pasaules bruto ipatsvara) attiecībā uz Āziju.

Vecuma profila ziņā ES flotes kuģu vidējais vecums ir līdzīgs pasaules flotes kuģu vecumam. Vecākā kuģu kategorija ir pasažieru flote, kuru vidējais vecums ir 28 gadi, savukārt beramkravu kuģiem un gāzes pārvadātājiem vidēji ir tikai 10 gadi.

Kvalificēti jūrnieki ir būtisks faktors, lai nodrošinātu kuģu darbības drošību, un tas ir svarīgs faktors jūrniecības nozares nākotnei. Tomēr pieaug arī jūrnieku vecuma profils, un cilvēku, kuri strādā uz kuģiem, pieņemšana darbā un paturēšana darbā joprojām ir problēma nākotnei. Tajā pašā laikā ostas valsts kontroles (PSC) inspekcijas liecina, ka aptuveni 25 % no visiem konstatētajiem trūkumiem ir saistīti ar cilvēka faktoru.

Attiecībā uz kuģu drošību, nelaimes gadījumu skaits uzrāda stabilu tendenci, bet 2020. gadā tas ievērojami samazinājās, visticamāk dēļ ietekmes, ko uz jūras satiksmi atstāja Covid-19 pandēmija. Zvejas kuģu, lielu pasažieru kuģu neaizsargātība un ugunsgrēki uz ro-ro pasažieru kuģiem un konteinerkuģiem ir dažas no lielākajām problēmām, kuras jāturpina risināt.

Centieni sasniegt emisiju mērķus Eiropas zaļā kursa ietvaros būtu jāapvieno ar centieniem nodrošināt kuģu drošību, jo īpaši ņemot vērā to, ka jaunu degvielu (LNG, ūdeņraža, sašķidrinātas naftas gāzes, metanola, amonjaka un biodegvielas) un enerģijas tehnoloģiju (bateriju un kurināmā elementu) izmantošana rada ar to saistītus drošības riskus.

Digitalizācijai ir potenciāls radīt jaunus efektivitātes uzlabojumus, jo kuģu e-sertifikāti un kuģu aprikojuma e-numura zīmes ir divi iespējami ieguvumi nākotnē. Arī lielāka automatizācija nepārprotami dos labumu jūrniecības nozarei lielāku iespēju ziņā. Tomēr automatizācija var radīt arī jaunu drošības problēmu kopumu, kā arī vajadzības pēc apmācības un (apkalpes) kvalifikāciju atjaunināšanas.

Kopumā turpmākajos gados būs vērojamas daudzas pārmaiņas, kas ietekmēs ES kuģošanas drošību. EMSA turpinās atbalstīt Eiropas Komisiju, dalībvalstis, nozares pārstāvjus un citas attiecīgās ieinteresētās personas drošības stiprināšanā nākamajās desmitgadēs, kā to ir darījusi pirmajos divdesmit pastāvēšanas gados.



## Saziņa ar ES

### Personīgi

Visā Eiropas Savienībā ir simtiem Europe Direct informācijas centru. Jūs varat atrast sev tuvākā centra adresi vietnē: [https://european-union.europa.eu/contact-eu\\_en](https://european-union.europa.eu/contact-eu_en).

### Pa tālruni vai pa e-pastu

Europe Direct ir dienests, kas atbild uz jautājumiem par Eiropas Savienību. Jūs varat sazināties ar šo dienestu:

- zvanot uz bezmaksas tālruni: 00 800 6 7 8 9 10 11 (daži operatori var iekasēt maksu par šiem zvaniem)
- uz šādu standarta numuru: +32 22999696
- pa e-pastu: [https://europa.eu/european-union/contact\\_en](https://europa.eu/european-union/contact_en).

## Informācijas avoti par ES

### Tiešsaistē

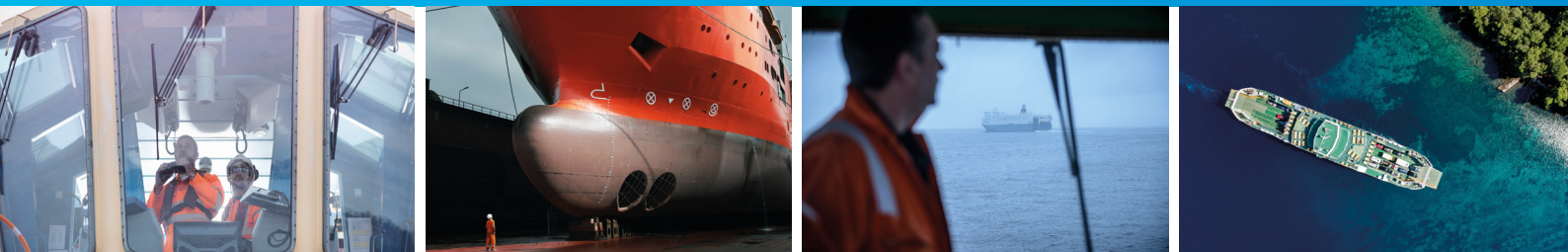
Informācija par Eiropas Savienību visās ES oficiālajās valodās ir pieejama tīmekļa vietnē Europa: <https://europa.eu> ES publikācijas varat lejupielādēt vai pasūtīt gan bezmaksas, gan par samaksu vietnē: <https://op.europa.eu/publications> Vairākus bezmaksas publikāciju eksemplārus var iegūt, sazinoties ar Europe Direct vai savu vietējo informācijas centru (skatīt [https://european-union.europa.eu/contact-eu\\_en](https://european-union.europa.eu/contact-eu_en)).

### ES tiesību akti un ar tiem saistīti dokumenti

Lai piekļūtu juridiskai informācijai no ES, tostarp visiem ES tiesību aktiem, kas pieņemti kopš 1952. gada visās oficiālajās valodu versijās, apmeklējiet tīmekļa vietni EUR-Lex: <http://eur-lex.europa.eu>.

### ES atklātie dati

ES atklāto datu portāls (<http://data.europa.eu/euodp>) sniedz piekļuvi ES datu kopām. Datus var lejupielādēt un atkārtoti izmantot bez maksas gan komerciāliem, gan nekomerciāliem nolūkiem.



## PAR EIROPAS JŪRAS DROŠĪBAS AĢENTŪRU

Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA) ir viena no Eiropas Savienības decentralizētajām aģentūrām. Aģentūras galvenā mītne atrodas Lisabonā, Portugālē, un tās virsuzdevums ir nodrošināt augsta līmeņa kuģošanas drošumu, jūras drošību, kuģu radītā piesārņojuma novēršanu un reaģēšanu uz to, kā arī reaģēšanu uz jūras piesārņojumu no naftas un gāzes iekārtām. Vispārējais mērķis ir veicināt drošu, tīru un ekonomiski dzīvotspējīgu jūrniecības nozari ES.

**Sazinieties, lai iegūtu plašāku informāciju**

**Eiropas Jūras drošības aģentūra**

Praça Europa 4  
Cais do Sodré  
1249-206 Lisboa  
Portugal

Tālrunis +351 211209 200 / Fakss +351 211209 210  
[emsa.europa.eu](http://emsa.europa.eu) / [Twitter@EMSA\\_Lisbon](https://twitter.com/EMSA_Lisbon)