



DEN EUROPÆISKE SØFARTSSIKKERHEDSRAPPORT: HOVEDPUNKTER

Luxembourg: Den Europæiske Unions Publikationskontor

Print: ISBN 978-92-95032-77-4, doi 10.2808/691978, TN-01-22-247-DA-C

PDF: ISBN 978-92-95032-51-4, doi 10.2808/006946, TN-01-22-247-DA-N

Denne rapport med alt tilhørende materiale er tilgængelig online på

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

© Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed 2022

Eftertryk er tilladt med kildeangivelse. Ved enhver anvendelse eller gengivelse af fotos eller andet materiale, der ikke er omfattet af EU's ophavsret, skal der indhentes tilladelse direkte fra indehaverne af ophavsrettighederne.

Forsidebillede: © jpgfactory

Forskning, der er udført før Storbritanniens udtræden af Den Europæiske Union den 31. januar 2020 og offentliggjort efterfølgende, kan indeholde data vedrørende de 28 EU-medlemsstater. Efter denne dato omfatter forskningen kun de 27 EU-medlemsstater (EU-28 minus Storbritannien), medmindre andet er anført.

Tlf.: +351 21 1209 200

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

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



DEN EUROPÆISKE SØFARTSSIKKERHEDSRAPPORT: HOVEDPUNKTER

Indledning

Den første udgave af den europæiske søfartssikkerhedsrapport (EMSAFE) er blevet offentliggjort af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) og falder sammen med agenturets 20-års jubilæum. Rapporten giver et omfattende faktuel overblik over en lang række emner inden for søfartssikkerhed samt en tilbundsående analyse af specifikke tekniske områder. EMSAFE kombinerer information fra alle databaser hostet af EMSA, f.eks. EMCIP, SafeSeaNet, THETIS og STCW-IS, hvorved det er muligt at krydstjekke data og få en detaljeret indsigt i statussen for søfartssikkerheden i EU.

EMSA vil gerne takke alle interessenter, der har givet input og kommentarer til denne rapport og derved har gjort den mere meningsfuld. EMSA påskønner navnlig inputtet fra Europa-Kommissionen (GD MOVE), medlemsstaterne, IACS, ECSA, ETF, SeaEurope, CLIA, IUMI, MARIN, DIMECC/OneSea, INTERTANKO, Wartsila, Cyprus Shipping Chamber og Royal Association of Netherlands' Shipowners.

Dette dokument resumerer de hovedemner, der er omhandlet i den første EMSAFE-rapport.

Søtransport og sikkerhed

Søtransport er olien i den motor, der driver den globale økonomi. Næsten 80 % af verdenshandelens samlede volumen transporteres ad søvejen. De europæiske havne hører til verdens travleste og håndterede i 2019 3,587 mio. tons gods – dvs. 6 % mere end i 2016. Af verdenshandelens samlede volumen i 2019 var 37 % indenlandsk transport samt transport inden for EU. Desuden blev over 418,8 mio. passagerer ind- eller udskibet i havne indenfor EU i 2019, dvs. 13 % flere end i 2016.

Den mest vitale komponent i søtransporten er imidlertid sikkerhed – som ikke kun er fundamentet for dens nuværende virke men også for dens fremtidige udvikling. Vores nuværende ramme for søfartssikkerheden – både i Den Europæiske Union og internationalt – er udviklet over mange årtier. En stor del af denne ramme har baggrund i individuelle katastrofale ulykker begyndende med Titanic-katastrofen for over 100 år siden.

Da skibsfarten i sagens natur er international, er dens sikkerhed først og fremmest reguleret

ved internationale konventioner. Den vigtigste sikkerhedskonvention, SOLAS 74, er ratificeret af 167 stater og dækker 98,89 % af verdens handelstonnage. En tilsvarende procentdel af flåden er omfattet af to andre afgørende vigtige sikkerhedskonventioner, COLREG og lastelinjekonventionen. For fiskerfartøjer er der udviklet et internationalt instrument: Cape Town-aftalen om gennemførelse af bestemmelserne i Torremolinosprotokollen og -konventionen. På nuværende tidspunkt er aftalen dog ikke trådt i kraft.

Søfarende og sikkerhed

Kvalificerede søfarende er uundværlige for at garantere sikkerheden ved skibsdrift og afgørende for søfartssektorens fremtid i det hele taget. Ved udgangen af 2019 var 216 000 skibsførere og officerer i besiddelse af et gyldigt sønæringsbevis udstedt af EU-medlemsstaterne. Yderligere 120 590 skibsførere og officerer var i besiddelse af originalt sønæringsbevis udstedt af lande uden for EU med påtegning ("EaR") fra EU-medlemsstater om, at de anerkender disse beviser. I alt er 330 000 skibsførere og officerer registreret som potentielle besætningsmedlemmer til at gøre tjeneste om bord på skibe under en EU-medlemsstats flag. **Aldersprofilen af de søfarende er imidlertid stigende**, og det vil fremover fortsat være en udfordring at rekruttere og fastholde dem, der arbejder om bord på skibe.

Bestræbelserne på at forbedre søfarendes arbejdsvilkår – så som konventionen om søfarendes arbejdsforhold – er skridt i den rigtige retning. Tal fra havnestatskontrollen viser imidlertid, at **omkring 25 % af de konstaterede mangler vedrører det menneskelige element**. De fleste er omfattet af afsnit 4 af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, som omhandler sundhedspleje, sikkerhedsbeskyttelse og forebyggelse af erhvervsulykker for søfarende.

Erhvervsuddannelse af søfarende er en vigtig del af sikkerhedsprocessen. Skibe, der fører en EU-medlemsstats flag, kan være bemandede med søfarende, som er uddannet, oplært og certificeret både i og uden for EU. Vurderingen af tredjelands efterlevelse af STCW-konventionen er centraliseret hos Europa-Kommissionen, så at deres adfærdskodeks kan anerkendes af medlemsstaterne, og de derved kan få lov til at arbejde om bord på skibe under en EU-medlemsstats flag. Europa-Kommissionen vurderer de uddannelsessystemer, der er gennemført i tredjelande, og deres overensstemmelse med STCW-konventionen. Kommissionen får herunder bistand fra

EMSA, som foretager de nødvendige inspektioner på stedet på vegne af EU's medlemsstater. Med henblik herpå **er der gennemført over 70 inspektioner af søfartsmyndigheder og uddannelses- og erhvervsuddannelsesinstitutioner i tredjelande verden over** for at vurdere, om de efterlever den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW-konventionen). Som konsekvens af disse inspektioner er 49 stater, som er uden for EU, blevet anerkendt.

Covid-19-pandemien – hvor søfarende ikke kunne gå fra borde eller om bord, i nogle tilfælde med smittede medbesætningsmedlemmer og passagerer, der ikke kunne udskibes og modtage ordentlig sundhedspleje – har demonstreret sårbarheden af livet om bord på skibe og tilføjet en ny dimension, der må tages i betragtning.

Den øgede automatisering på skibe kan medføre nye udfordringer for søfarende, da en ny type skibsfart vil kræve nye kvalifikationer. Det står desuden tilbage at se, om en eventuel reduktion af besætningen som følge af øget automatisering kan tænkes at medføre øget træthed. På den anden side kan automatisering tænkes at skabe nye muligheder ved at arbejdsvilkårene forbedres med muligheden for at arbejde på land.

Regelefterlevelse

Det er medlemsstaterne ansvar at gennemføre lovgivningen om søfartssikkerhed i EU i deres egenskab af flag-, havne- og kyststater.

Flagstat

I 2020 førte ca. 13 000 skibe med IMO-nummer en EU-medlemsstats flag. Dette tal inkluderer ikke fiskerfartøjer. Dette tal svarer til 14 % af verdens flåde målt i antal skibe, og 18 % baseret på størrelse (målt i bruttotonnage (BT), der er et mål for lasteevne). Ca. 20 % af verdens flåde ejes af EU-statsborgere eller -virksomheder.

De skibstyper, der tegner sig for størstedelen af EU-medlemsstaternes flåde (bortset fra fiskerfartøjer), er andre arbejdsfartøjer (dvs. offshore-, uddybnings-, efterforsknings- og slæbefartøjer osv.) (30 %) efterfulgt af passagerskibe (19 %) og tankskibe (17 %); hvoraf at henholdsvis 45 % af passagerskibene er ro-ro-passagerskibe, og 45% af tankskibene er kemikalietankskibe.

EU-flåden vokser, men i et langsommere tempo end verdensflåden. I løbet af de seneste fem år er andelen af skibe under EU-medlemsstaters flag steget med 3,4 %, mens verdensflåden er steget med ca. 7 %.

Et skibs alder er vigtig for sikkerheden; alderen er bestemmende for hvilke sikkerhedsstandarder, som det er underkastet. Gennemsnitsalderen af EU-medlemsstaternes flåde er tilsvarende den for verdensflådens. Passagerskibe og ro-ro-fartøjer er den ældste skibstype i EU-flåden med en gennemsnitsalder på henholdsvis 28 og 27 år, mens de yngste er bulkskibe og gastankskibe med en gennemsnitsalder på 10 år, efterfulgt af containerskibe med en gennemsnitsalder på 11 år og kemikalietankere med en gennemsnitsalder på 12 år.

De fleste EU-medlemsstaters flag er opført i den hvide liste som anført i Parisaftalememorandummet om havnestatskontrol, dvs. de stater, der har en god sikkerhedsstatistik. Kun to er på den grå liste, dvs. dem med visse sikkerhedsproblemer; medens der ingen er på den sorte liste.

Flagstaterne uddelegerer flere og flere beføjelser til anerkendte organisationer, navnlig med hensyn til at foretage lovpligtige inspektioner. Det betyder, at en del af EU-flagstaternes viden og erfaring i realiteten er ved at blive outsourcet, hvilket udbygger vigtigheden af at bevare en central EU-ekspertise. Flagstaterne er ansvarlige for at føre tilsyn med aktiviteterne i de organisationer, de har anerkendt. IMSAS revisionerne af flagstater, som foretages af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), viser imidlertid, **at det er med relation til myndighedernes tilsynsprogram af netop uddelegeringen af beføjelser til anerkendte organisationer, at der hyppigst konstateres fejl og mangler.**

Globalt er der 95 organisationer, der er anerkendt af mindst ét flag, men **kun 12 af dem er anerkendt af Den Europæiske Union, og disse inspiceres regelmæssigt af EMSA.** Under covid-19-pandemien blev der for første gang foretaget fjerninspektioner. Nogle flagstater har slået til lyd for en fortsættelse af denne praksis, da den kan spare betydelige omkostninger. Den manglende harmonisering af procedurerne kan imidlertid medføre sikkerhedsrisici. EU tog initiativ på IMO-niveau til at begrænse brugen af fjerninspektioner til ekstraordinære omstændigheder og efterfølgende kontrollere dem fysisk for at sikre, at sikkerhedsniveauet ikke forringes.

Da der ikke findes nogen central database over flagstatsinspektioner, er det ikke muligt at analysere de konstaterede mangler. **Brandsikkerheden tegner sig imidlertid for næsten 40 % af de mangler, der er konstateret i den særlige ordning for inspektion af ro-ro-passagerskibe og højhastighedsfartøjer.**

Havnestat

Havnestatskontrol fungerer som en meget effektiv efterfølgende kontrol af gennemførelsen. Her har alle havnestatskontrolinspektører i EU gjort et bemærkelsesværdigt arbejde, idet der er foretaget over 14 000 inspektioner om året. Ved halvdelen af inspektionerne konstateres der mindst én mangel, og over 50 % af alle de registrerede mangler er sikkerhedsrelaterede (omfattet af den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS)). Mangler vedrørende brandsikring er de hyppigst indberettede, uanset skibstype.

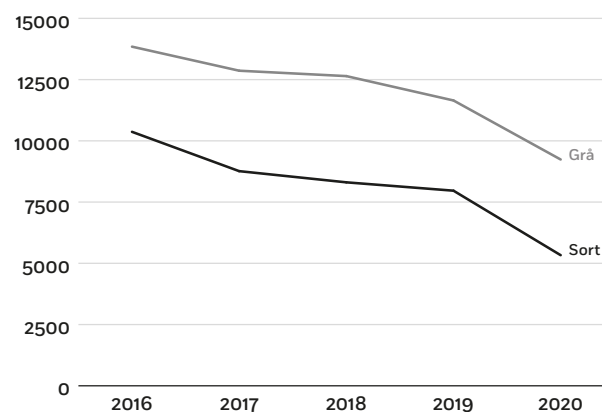
EU's farvande er blandt de travleste i verden, hvilket har direkte konsekvenser for sikkerheden til søs. I 2020 blev EU-havne anløbet af over 680 000 skibe, og af de skibe, der har anløbet EU-havne de seneste fem år, har næsten en fjerdedel ført flag fra lande uden for EU, og **næsten alle (92 %) var registreret i lande, der er opført på den hvide liste i Parisaftalememorandummet.** Af de skibe, der sejler under ikke-EU-medlemsstaters flag og anløber havne i EU, var der i denne fem-års periode kun 5 % registreret i lande, der er på den grå liste i Parisaftalememorandummet, og kun 3 % var registreret i lande med mere betydelige sikkerhedsproblemer (dvs. at de var på den sorte liste i Parisaftalememorandummet). De tre lande, som er øverst på listen over de skibe, der sejler under ikke-EU-medlemsstaters flag og som har anløbet EU-havne, er Panama, Antigua & Barbuda og Liberia.

Fejldeklaration af farligt og forurenende gods ("hazmat") udgør en alvorlig risiko for besætning, fragt og destinationshavne. **Af manglende hazmat-angivelser i 2020 (i det europæiske system SafeSeaNet til overvågning af skibstrafikken) var næsten 9 % af skibe, der afgik fra EU-havne, og 12 % for skibe, der ankom fra havne uden for EU.**

Udviklingen af et fuldt realiseret europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt vil være grundlag for større nøjagtighed af de data, der udveksles mellem søfartsaktører, og vil lette den administrative byrde, der i øjeblikket er forbundet med rapporteringsforpligtelser. Derved vil det blive

muligt at forbedre kvaliteten, rettidigheden og tilgængeligheden af den udvekslede information.

Havneanløb i EU af skibe, der sejler under flag af ikke-EU-medlemsstater på den grå og sorte liste



Kyststat

I henhold til forskellige internationale instrumenter har kyststaterne visse rettigheder og forpligtelser, hvoraf eftersøgning og redning (SAR) er en af de mest kritisk vigtige. Både globalt og i EU ligger kompetencen til eftersøgning og redning på nationalt plan, og fungerer gennem samarbejdsaftaler i forskellige EU-regioner. **De fleste tilfælde af SAR-aktiveringer i EU (60 %) vedrørte ulykker, der involverer fiskerfartøjer.**

Klimaændringerne åbner nye ruter i Arktis, ikke kun for godstransport, men også for passagertransport med krydstogtskibe (som i stigende grad også sejler til Antarktis). Dette har konsekvenser for eftersøgning og redning i disse isolerede og vanskeligt tilgængelige regioner.

Gennemførelse af EU's søfartslovgivning

Overholdelsen af EU's søfartslovgivning kontrolleres regelmæssigt gennem besøg foretaget af EMSA på vegne af Europa-Kommissionen. Der er foretaget over **200 besøg** siden EMSA blev oprettet i 2002, og over **300 inspektioner** på verdensplan vedrørende aktiviteter i EU-anerkendte organisationer. Besøgene i medlemsstaterne er langt mere end bare kontrolbesøg. De giver søfartsmyndigheder mulighed for at arbejde mere effektivt ved at lære af eksisterende bedste praksis i andre medlemsstater, og bidrager derved til at styrke sikkerheden. Horisontal

analyse af en hel runde af besøg giver myndighederne et sikkerhedsbenchmark til at sammenligne deres egne aktiviteter med, og bidrager derved til øget harmonisering. Det giver også EU-lovgiverne førstehånds feedback om praktiske problemer i forbindelse med gennemførelsen af EU-retten.

Ulykker

I løbet af de seneste fem år **er der i gennemsnit indtruffet 3 200 ulykker om året om bord på skibe** omfattet af gældende EU-lovgivning, som dog ikke er gældende for fiskerfartøjer med en længde på under 15 meter. Meget alvorlige ulykker med konsekvenser som tab af menneskeliv, tab af hele skibet eller alvorlig skade på udstyr udgjorde 2,4 % af alle indberettede ulykker. Alvorlige ulykker med konsekvenser så som skader på skibe, der så gjorde dem uegnede til fortsat sejlads, alvorlige personkvæstelser samt ikke-alvorlige miljøskader, udgjorde i alt 24,9 % af alle ulykker.

Af alle, der er ramt af ulykker til søs inden for de seneste fem år, har ca. 90 % været besætningsmedlemmer. Mellem 2014 og 2020 var der 490 dødsfald. Det højeste antal registrerede dødsfald indtraf i forbindelse med ulykker om bord på **handelsskibe**, som er den almindeligste skibstype i flåden, efterfulgt af **fiskefartøjer**, som fortsat er den sårbare skibstype, når der er tale om ulykker.

Nødområder – områder, hvor et skib med behov for hjælp kan tage hen for at stabilisere sin tilstand og dermed mindske risikoen for menneskeliv og miljøet – er afgørende, når der sker ulykker til søs. EU's operationelle retningslinjer for nødområder og de tilknyttede regelmæssige simuleringer giver myndighederne praktiske værktøjer i disse situationer. Covid-19-pandemien har imidlertid vist, at sådan som begrebet nødområde i øjeblikket er defineret, tager det ikke højde for en sundhedsrelateret humanitær krise som denne, og at det derfor kan være nyttigt at have en tilsvarende mekanisme med henblik på sådanne situationer.

Ny udvikling: skibssikkerhed og udstyr på skibe

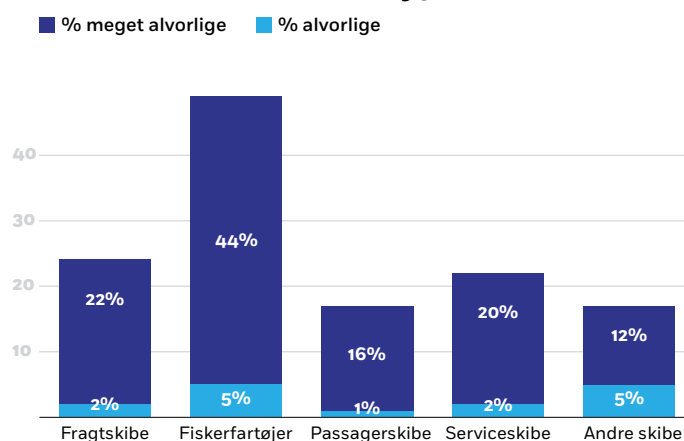
Det er en kompleks og langvarig cyklus at foreslå, drøfte, godkende og gennemføre nye sikkerhedskrav. F.eks. blev brandproblemet på ro-ro-passagerskibe første gang belyst i 2015 efter Norman Atlantic-katastrofen, hvor 11 mennesker mistede livet. **De nye**

standarder, der er udviklet for at løse problemet, forventes imidlertid først at blive obligatoriske i 2026.

I de fleste tilfælde **bliver de opgraderede standarder ikke indført med tilbagevirkende kraft** på grund af de uforholdsmæssige økonomiske og tekniske konsekvenser heraf. Det kan derfor tage årtier, før ændringer i sikkerheden har virkning for den samlede flåde. Et godt eksempel herpå er kravene til passagerskibes stabilitet ved havari. En analyse af flåden under flag af EU-medlemsstater viser, at 40 % af de aktuelt idriftværende passagerskibe er bygget før 1990. Siden da er kravene til stabilitet ved havari blevet skærpet væsentligt tre gange.

De mest relevante emner på den aktuelle sikkerhedsdagsorden i EU er brandsikkerheden på ro-ro-passagerskibe, søtransport af køretøjer, der benytter alternative brændstoffer, grænsefladen mellem vej- og søtransport, lastbrande på containerskibe og tab af containere; sikkerhedsproblemer knyttet til nye teknologier (ubemandede fartøjer), og revision af tre vigtige EU-direktiver om undersøgelse af ulykker, havnestatskontrol og opfyldelse af kravene til flagstater.

Andelen af alvorlige og meget alvorlige hændelser efter skibstype



EU's fiskerflåde tæller næsten 75 000 fartøjer, der registreret i EU-27. Kun 3 % af dem er omfattet af EU-direktivet om sikkerheden af sådanne skibe (med en længde på over 24 meter).

Dertil kommer, at skønt fiskerfartøjer kun udgør 17 % af det samlede antal fartøjer, der er inddraget i indberettede ulykker, **udgør fiskerfartøjer over 55**

% af det samlede antal mistede fartøjer. Dette er en tendens, der især er blevet bemærket i de seneste år. Desuden er antallet af alvorlige og meget alvorlige ulykker **langt højere for fiskerfartøjer** end i den samlede flåde. Omkring 50 % af alle ulykker med fiskerfartøjer blev indberettet som enten alvorlige eller meget alvorlige, mens gennemsnittet for alle skibskategorier var 27 %.

For skibsudstørs sikkerhed er det værd at bemærke, at den portal vedrørende skibsudstørsdirektivet, som EMSA har udviklet, og som modtager over **190 000 månedlige registreringer fra 5 412 globalt registrerede brugere**, findes i en ny mobil version med mulighed for at scanne e-tags. Dette kan tænkes at være nyttigt for især markedsovervågningsmyndighederne og vil medvirke til at mindske muligheden for at have udstyr om bord, som ikke opfylder kravene, da det vil lette kontrollen af overensstemmelse.

Nye udviklinger: sikkerhed og bæredygtighed

Indsatsen for at opfylde emissionsmålene som led i den europæiske grønne pagt bør gå hånd i hånd med bestræbelser på at holde skibene sikre, navnlig på baggrund af sikkerhedsrisiciene ved anvendelsen af nye brændstoffer (LNG, brint, LPG, methanol, ammoniak og biobrændstoffer) og nye energiteknologier (batterier og brændselsceller).

Systemer til brændselscellefremdrift af skibe er under udvikling som et alternativ til genopladelige celler og batterier. Brændselsceller har den fordel, at de ikke behøver oplades, hvis de fortsat tilføres brændstof, men har ulemper i form af lav effektivitet og risiciene ved anvendelse af brint.

Elektrificering skal ses fra to forskellige perspektiver. På den ene side kan skibe ved anløb af havne skulle tilslutte sig **et elektricitetsnet på land**, mens de laster eller losses. Dette vil medføre risici i grænsefladen mellem skibet og ladestationen på land. Efter anmodning fra Europa-Kommissionen er EMSA i færd med at udarbejde retningslinjer for landstrøm ("Shore-Side Electricity Guidance"), der primært er rettet mod havnesiden, mens IMO er ved at udarbejde retningslinjer med fokus på skibssiden. Det andet perspektiv vedrører **installation af batterier som primær energikilde på skibe**. I denne forbindelse skal der tages hensyn til specifikke risici og sikkerhedsforanstaltninger. Kommissionen har

anmodet EMSA om at indlede arbejdet på dette emne sammen med relevante interessenter.

Omlægningen til alternative brændstoffer er ikke begrænset til søtransport. Også landtransport vil gå i retning af bæredygtighed for at nå emissionsmålene. I EU er **antallet af køretøjer fremdrevet af alternative brændstoffer steget med 29 %** mellem 2019 og 2021; både passager- og fragtskibe skal derfor forberedes med henblik på at afbøde sikkerhedsrisiciene ved transport af sådanne køretøjer.

Nye udviklinger: sikkerhed og digitalisering

Udstedelse af elektroniske skibscertifikater (e-certifikater) har potentiale for betydelige effektivitetsgevinster. Skibsinspektørerne vil da skulle bruge mindre tid på at kontrollere papirerne om bord og får derved mulighed for at fokusere på skibets tilstand.

Den øgede brug om bord på skibe af systemer baseret på digitalisering, integration og automatisering medfører en cyberrisiko, der kan have konsekvenser for skibets og de ombordværendes sikkerhed. Sædvanligvis drejer cybersikkerhed sig om at beskytte digitale tjenester mod forsætlige angreb. Men også venligtsindede utilsigtede handlinger kan true digitale tjenester på skibe og berøre skibets generelle sikkerhed. Eksempler herpå kan være fejl under softwarevedligeholdelse, og (manglende) patching. Det er nu obligatorisk at inkludere cyberrisici i skibets sikkerhedsstyringssystem, men det kan vise sig at være en udfordring for industrien og de nationale myndigheder at gennemføre og revidere foranstaltninger til at tackle disse risici om bord.

Nye udviklinger: sikkerhed og autonomi

Automatiseringen vinder frem i den maritime verden og fører til forskellige grader af autonomi af skibe. Autonome skibe giver erhvervslivet nye muligheder, men medfører også udfordringer (med systemer, der kan erstatte besætningens kritisk vigtige beslutninger vedrørende undgåelse af kollisioner, reaktion på dårlige vejrforhold og undgåelse af dem, håndtering af cybersikkerhedsrisici mv.). Manglende passende lovgivningsmæssige rammer (terminologi, ansvar, standarder mv.) kan tænkes aktuelt at vanskeliggøre den stigende automatisering om bord på skibe.

Automatiseringsprocessen forventes imidlertid at blive gradvis: Fjernstyrede, meget autonome skibe vil antagelig i deres første driftsår sejle ad de samme ruter og anløbe de samme havne som traditionelt bemandede skibe. Der kan opstå vanskeligt forudsigelige udfordringer ved inspektioner, manøvrer til søs og i havn og overvågning af hybrid trafik, og i form af kvalifikationer og færdigheder hos personer om bord og på land.

Konklusioner

Samlet set kan det konkluderes, at EU har udviklet et robust søfartssikkerhedssystem. Der venter os mange udfordringer, men én ting er sikker – det kommer ikke på tale at mindske vores sikkerhedsindsats. EU bør derimod fortsat investere i og styrke sine rammer for maritim sikkerhed for at undgå at vende tilbage til en tid med skibsfart af utilstrækkelig standard, som de manifesterede sig i ulykker som dem med "Erika" og "Prestige".

Flagstaten har som første forsvarslinje en central rolle. Det meste af inspektionsarbejdet er imidlertid uddelegeret til anerkendte organisationer, hvorfor det er vigtigt at sikre behørig overvågning og tilsyn på EU-plan. Præstationerne af anden forsvarslinje – havnestatskontrol – er bemærkelsesværdige og lette at analysere via THETIS-informationsplatformen.

Fra et erhvervsmæssigt perspektiv vokser EU-medlemsstaternes flåde fortsat, omend i et langsommere tempo end den globale, og EU's skibsudstysindustri er verdensførende. På den anden side mister EU's skibsværfter fortsat markedsandele i forhold til Asien (og har i øjeblikket kun 3 % af bruttotonnagen på verdensplan).

Hvad aldersprofilen af EU-flåden angår, svarer gennemsnitsalderen til verdensflådens. Den ældste kategori er passagerflåden med en gennemsnitsalder på 28 år, mens bulkskibe og gastankskibe i gennemsnit kun er 10 år.

Kvalificerede besætninger er afgørende for at garantere sikkerheden ved skibsdrift og har vital betydning for søfartssektorens fremtid. Aldersprofilen af de søfarende er imidlertid stigende, og det vil fremover fortsat være en udfordring at rekruttere og fastholde dem, der arbejder om bord på skibe. Samtidig viser havnestatskontrollen, at ca. 25 % af alle konstaterede mangler vedrører det menneskelige element.

Hvad angår skibssikkerhed er der en stabil udvikling i antallet af ulykker, med et betydeligt fald i 2020, der antagelig skyldes covid-19's konsekvenser for skibstrafikken. Sårbarheden af fiskerfartøjer og store passagerskibe og brande på ro-ro-passagerskibe og containerskibe hører til de større udfordringer, der fortsat må tages op.

Bestræbelserne på at nå emissionsmålene som led i den europæiske grønne pagt bør gå hånd i hånd med bestræbelserne på at opretholde skibssikkerheden, navnlig med hensyn til sikkerhedsrisiciene ved anvendelse af nye brændstoffer (LNG, brint, LPG, methanol, ammoniak og biobrændstoffer) og nye energiteknologier (batterier og brændselsceller).

Digitaliseringen har potentiale for nye effektivitetsgevinster med e-certifikater til skibe og e-tags til skibsudstyr – to mulige fremtidige fordele. Også øget automatisering vil med sikkerhed give gevinster i form af bedre muligheder for søfartsindustrien. Automatisering kan imidlertid også indebære en række nye sikkerhedsudfordringer og behov for at ajourføre erhvervsuddannelse og (besætnings) kvalifikationer.

Alt i alt vil EU's maritime sikkerhed blive berørt af en lang række udviklinger i de kommende år. EMSA vil i de kommende årtier fortsat støtte Europa-Kommissionen, medlemsstaterne, industrien og andre relevante interessenter i at styrke sikkerheden, som det har gjort i sine første tyve år.



Sådan kommer du i kontakt med EU

Personligt

Over hele EU er der hundredvis af Europe Direct informationscentre. Du kan finde adressen på det nærmeste center på: https://european-union.europa.eu/contact-eu_en.

Pr. telefon eller via e-mail

Europe Direct er en tjeneste, der besvarer dine spørgsmål om Den Europæiske Union. Du kan kontakte denne tjeneste:

- med fritkaldsnummer: 00 800 6 7 8 9 10 11 (visse operatører kan kræve betaling for sådanne opkald)
- på følgende standardnummer: +32 22999696
- pr. e-mail via: https://europa.eu/european-union/contact_en.

Sådan finder du information om EU

Online

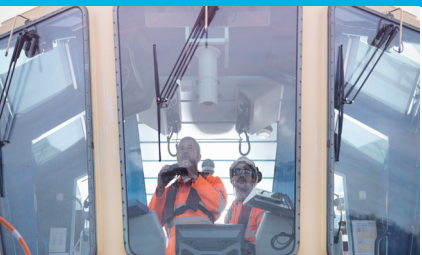
Information om EU på alle EU's officielle sprog findes på Europa-webstedet på: <https://europa.eu> Du kan downloade eller bestille gratis og prissatte EU-publikationer på: <https://op.europa.eu/publications> Multiple eksemplarer af gratis publikationer kan fås ved henvendelse til Europe Direct eller dit lokale informationscenter (se https://european-union.europa.eu/contact-eu_en).

EU-ret og relaterede dokumenter

På EUR-Lex er der adgang til juridisk information fra EU – herunder officielle sprogversioner af al EU-lovgivning siden 1952 – på: <http://eur-lex.europa.eu>.

Åbne data fra EU

EU's åbne dataportal (<http://data.europa.eu/euodp>) giver adgang til datasæt fra EU. Data kan downloades og anvendes gratis til både kommercielle og ikke-kommercielle formål..



OM DET EUROPÆISKE AGENTUR FOR SØFARTSSIKKERHED

Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) er et af EU's decentrale agenturer. Agenturet er baseret i Lissabon, og dets mission er at sikre et højt niveau for sikkerhed til søs og maritim sikring, forebyggelse og bekæmpelse af forurening fra skibe samt bekæmpelse af havforurening fra olie- og gasinstallationer. Det overordnede formål er at fremme en sikker, ren og økonomisk bæredygtig maritim sektor i EU.

Kontakt os for at få mere information

Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249-206 Lisboa
Portugal

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