



EUROPEISKA SJÖSÄKERHETSRAPPORTEN: SAMMANDRAG

Luxemburg: Europeiska unionens publikationsbyrå

Print: ISBN 978-92-95032-93-4, doi 10.2808/592981, TN-01-22-247-SV-C

PDF: ISBN 978-92-95032-71-2, doi 10.2808/97219, TN-01-22-247-SV-N

Den här rapporten och allt tillhörande material finns att tillgå på följande adress: <http://emsa.europa.eu/emsafe>

© Europeiska sjösäkerhetsbyrån 2022

Kopiering tillåten med angivande av källan. För vidareutnyttjande eller kopiering av fotografier eller annat material som inte omfattas av Emsas upphovsrätt måste tillstånd begäras direkt från upphovsrättsinnehavaren.

Omslag: © jpgfactory

Forskning som genomfördes före Förenade kungarikets utträde ur Europeiska unionen den 31 januari 2020, men som offentliggjordes efter detta datum, kan omfatta uppgifter om EU:s 28 medlemsstater. Efter detta datum tar forskningen endast hänsyn till de 27 EU-medlemsstaterna (EU-28 minus Förenade kungariket) om inget annat anges.

Telefon: +351 21 1209 200

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

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



EUROPEISKA SJÖSÄKERHETSRAPPORTEN: SAMMANDRAG

Inledning

Den första utgåvan av den europeiska sjösäkerhetsrapporten, som publiceras av Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa), sammanfaller med byråns 20-årsjubileum. Rapporten ger en omfattande och faktabaserad översikt över ett brett spektrum av sjösäkerhetsfrågor samt en djupgående analys av specifika tekniska områden. I den europeiska sjösäkerhetsrapporten sammanställs information från alla databaser som drivs av Emsa, t.ex. Emcip, SafeSeaNet, Thetis och STCW-IS, vilket gör det möjligt att korsanalysera uppgifter och få detaljerade insikter om sjösäkerhetens status i EU.

Emsa vill tacka alla berörda parter som lämnat synpunkter och kommentarer till rapporten, vilket har gjort den mer meningsfull. I synnerhet uppskattar Emsa bidragen från Europeiska kommissionen (GD Transport och rörlighet), medlemsstaterna, IACS, ECSA, ETF, SeaEurope, CLIA, IUMI, MARIN, DIMECC/OneSea, INTERTANKO, Wartsila, Cyperns sjöfartskammare och Royal Association of Netherlands Shipowners.

I det här dokumentet sammanfattas de viktigaste frågorna som togs upp i den första europeiska sjösäkerhetsrapporten.

Sjötransport och sjösäkerhet

Sjötransporter är smörjmedlet i den globala ekonomins motor. Nästan 80 procent av hela världens varuhandel i volym mäts transporterats sjövägen. De europeiska hamnarna är bland de mest trafikerade i världen och hanterade 3 587 miljoner ton gods per år under 2019, vilket är 6 procent mer än 2016. År 2019 utgjorde 37 procent av den totala handelsvolymen inhemska transporter och transporter inom EU. Dessutom gick över 418,8 miljoner passagerare ombord och i land i EU-hamn under 2019, vilket är 13 procent mer än under 2016.

Men den viktigaste aspekten för sjötransport är säkerheten, både för dess nuvarande funktion och framtida utveckling. Vårt nuvarande ramverk för sjösäkerhet – både i EU och internationellt – har utvecklats under många årtionden. En stor del av ramverkets utveckling har utlösts av enskilda katastrofala olyckor, med början i Titanic-katastrofen för över hundra år sedan.

Eftersom sjöfarten är internationell till sin natur

regleras dess säkerhet i första hand genom internationella konventioner. Den viktigaste säkerhetskonventionen, Solas 74, har ratificerats av 167 stater och omfattar 98,89 procent av världens handelstonnage och en liknande procentandel av flottan omfattas av två andra viktiga säkerhetskonventioner, nämligen konventionen om internationella regler till förhindrande av kollisioner till sjöss (Colreg) och internationella lastlinjekonventionen. När det gäller fiskefartyg har ett internationellt instrument utvecklats (Kapstadenavtalet om tillämpningen av bestämmelserna i Torremolinosprotokollet och Torremolinoskonventionen), även om det för närvarande inte är i kraft.

Sjöfolk och säkerhet

Kvalificerat sjöfolk är avgörande för att garantera säkerheten vid fartygsverksamhet och för framtiden för sjöfartssektorn som helhet. I slutet av 2019 innehade 216 000 befälhavare och befäl giltiga behörighetsbevis som utfärdats av EU:s medlemsstater, medan ytterligare 120 590 befälhavare och befäl innehade behörighetsbevis som utfärdats av länder utanför EU med intyg om erkännande som utfärdats av EU:s medlemsstater. Totalt är 330 000 befälhavare och befäl registrerade som potentiell besättning för tjänstgöring ombord på fartyg som för en EU-medlemsstats flagg. **Sjöfolkets åldersprofil stiger** dock och rekryteringen och bibehållandet av dem som arbetar ombord på fartyg är fortfarande en utmaning för framtiden.

Insatser för att förbättra arbetsvillkoren för sjöfolk, såsom sjöarbetskonventionen, är steg i rätt riktning. Siffror från hamnstatskontrollinspektioner visar dock att **omkring 25 procent av de konstaterade bristerna rör den mänskliga faktorn**, varav de flesta omfattas av avdelning 4 i sjöarbetskonventionen, som handlar om hälso- och sjukvård, säkerhetsskydd och förebyggande av olyckor för sjöfolk.

Utbildning av sjöfolk är en viktig del av säkerhetsprocessen. Fartyg som för en EU-medlemsstats flagg kan ha sjöfolk ombord som har utbildats, tränats och certifierats både inom och utanför EU. Bedömningen av icke-EU-länders efterlevnad av den internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-konventionen) är centraliserad till Europeiska kommissionen, så att sådana länders behörighetsbevis kan erkännas av

medlemsstaterna och sjöfolk från dessa länder kan arbeta ombord på fartyg som för en EU-medlemsstats flagg. Europeiska kommissionen, med hjälp av Emsa som utför nödvändiga fältbesiktningar, bedömer de utbildningssystem som införts i länder utanför EU på EU-medlemsstaternas vägnar och i linje med STCW-konventionen. I detta **syfte har mer än 70 inspektioner av sjöfartsförvaltningar, utbildningsinstitut och träningsinstitut genomförts i tredjeländer runt om i världen** för att bedöma deras efterlevnad av STCW-konventionen. Till följd av dessa inspektioner har 49 länder utanför EU erkänts.

Covid-19-pandemin har visat att livet ombord på fartyg är sårbart, med situationer där sjöfolk inte kunde lämna eller ansluta sig till fartyg, och i vissa fall där smittade besättningsmedlemmar och passagerare inte kunde gå i land och få ordentlig hälso- och sjukvård. Detta är en ny dimension som kräver åtgärder.

Den ökade automatiseringen på fartyg kan medföra nya utmaningar för sjöfolk. En ny typ av sjöfart kommer att kräva nya kvalifikationer. Det återstår också att se om en eventuell minskning av besättningen till följd av ökad automatisering också kan leda till ökad utmattning. Å andra sidan kan automatisering medföra nya möjligheter till förbättrade arbetsvillkor med möjlighet att arbeta på land.

Efterlevnad

Genomförandet av sjösäkerhetslagstiftningen i EU är medlemsstaternas ansvar i egenskap av flagg-, hamn- och kuststater.

Flaggstat

Under 2020 fördes omkring 13 000 fartyg med IMO-nummer under en EU-medlemsstats flagg, fiskefartyg ej inräknade. Detta motsvarar 14 procent av världsfloTTan räknat i antal fartyg och 18 procent baserat på storlek (mätt i bruttodräktighet, ett mått på lastkapaciteten). Ungefär 20 procent av världsfloTTan ägs av EU-medborgare eller EU-företag.

De fartygstyper som står för den största andelen av EU:s fartygsflotta (exklusive fiskefartyg) är andra arbetsfartyg (30 procent) följt av passagerarfartyg (19 procent) och tankfartyg (17 procent), varav 45 procent är ro-ro-passagerarfartyg och 45 procent är

kemikalietankfartyg.

EU:s flotta växer, men i långsammare takt än världsfloTTan. Under de senaste fem åren har andelen fartyg som för EU-medlemsstaternas flagg ökat med 3,4 procent, medan världsfloTTan har ökat med cirka 7 procent.

Ett fartygs ålder är en viktig säkerhetsfaktor som avgör vilka säkerhetsnormer som gäller för det. Genomsnittsåldern för EU-medlemsstaternas flotta är jämförbar med världsfloTTans. Passagerarfartyg och ro-ro-passagerarfartyg är den äldsta typen av fartyg i EU:s flotta med en genomsnittlig ålder på 28 respektive 27 år, medan de yngsta är bulkfartyg och gastankfartyg, med en genomsnittlig ålder på 10 år, följt av containerfartyg med en genomsnittlig ålder på 11 år och kemikalietankfartyg med en genomsnittlig ålder på 12 år.

Majoriteten av EU-medlemsstaternas flaggor finns med på den vita listan inom ramen för samförståndsavtalet om hamnstatskontroll, dvs. flaggor med goda säkerhetsresultat. Endast två finns med på den grå listan, dvs. länder som har vissa säkerhetsproblem, och inga på den svarta listan.

Flaggstaterna delegerar allt fler befogenheter till erkända organisationer, särskilt när det gäller att genomföra lagstadgade besiktningar. Det innebär att en del av EU-flaggstaternas kunskaper och erfarenheter i praktiken läggs ut på entreprenad, vilket förstärker vikten av att behålla centraliserad EU-expertis. Flaggstaterna ansvarar för att övervaka verksamheten i de organisationer som de har erkänt, men Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) revisionsordning avseende flaggstater (Imsas) visar att **när det gäller delegering av befogenheter till erkända organisationer är de mest återkommande iakttagelserna kopplade till brister i administrationens tillsynsprogram.**

Globalt sett finns det 95 organisationer som är erkända av minst en flaggstat, men **endast 12 är erkända av Europeiska unionen och inspekteras regelbundet av Emsa.** Under covid-19-pandemin genomfördes för första gången fjärrbesiktningar. Vissa flaggstater har förespråkat en fortsättning av denna praxis eftersom den möjliggör betydande kostnadsbesparingar. Bristen på harmonisering av förfarandena skulle dock kunna medföra säkerhetsrisker. EU tog ett initiativ på IMO-nivå för att begränsa användningen av fjärrbesiktningar till exceptionella omständigheter och göra dem föremål

för en efterföljande fysisk kontroll för att säkerställa att säkerhetsnivån inte sänks.

Eftersom det inte finns någon central databas för flaggstatsinspektioner är det inte möjligt att analysera de konstaterade bristerna. **Nästan 40 procent av de brister som konstaterades i det särskilda systemet för inspektioner av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetsfartyg har dock att göra med brandsäkerhet.**

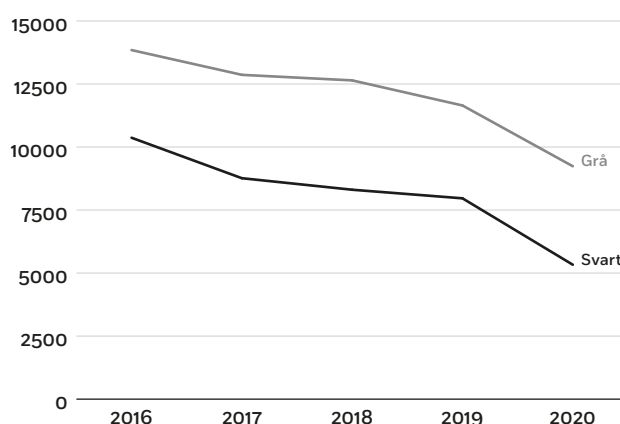
Hamnstat

Hamnstatskontroll fungerar som en mycket effektiv fördjupad kontroll av genomförandet. Värt att notera här är det arbete som utförs av alla inspektörer för hamnstatskontroll i EU med **fler än 14 000 inspektioner varje år. Minst en brist upptäckts vid varannan inspektion, och mer än 50 procent av alla konstaterade brister är säkerhetsrelaterade** (omfattas av den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss [Solas]). Brister vad gäller brandsäkerheten är de brister som rapporteras oftast, oavsett fartygstyp.

EU:s farvatten är bland de mest trafikerade i världen, vilket har en direkt inverkan på sjösäkerheten. Under 2020 anlöpte fler än 680 000 fartyg EU:s hamnar. Under de senaste fem åren förde en fjärdedel av fartygen som besökte EU-hamnar flagg från länder utanför EU. **Nästan alla (92 procent) var registrerade i länder som finns på den vita listan inom ramen för samförståndsavtalet om hamnstatskontroll.** Under den perioden var endast 5 procent av de fartyg som förde flagg från länder utanför EU och som besökte hamnar här registrerade i länder på den gråa listan inom ramen för samförståndsavtalet om hamnstatskontroll, och endast 3 procent var registrerade i länder med större säkerhetsproblem (den svarta listan inom ramen för samförståndsavtalet om hamnstatskontroll). De tre flaggstaterna utanför EU med flest anlöp i EU:s hamnar var Panama, Antigua och Barbuda samt Liberia.

Felaktig deklaration av farligt och förorenande gods utgör en allvarlig risk för besättning, last och mottagningshamnar. **Andelen saknade deklarationer om farligt gods under 2020 (i det europeiska övervakningssystemet SafeSeaNet) var nära 9 procent för fartyg som avgått från EU-hamnar respektive 12 procent för fartyg som ankom från hamnar utanför EU.**

Hamnanlöp i EU av fartyg med grå och svart flagg från länder utanför EU



Utvecklingen av en fullt genomförd europeisk kontaktpunkt för sjötransport kommer att lägga grunden för utbyte av mer exakta uppgifter mellan aktörer inom sjöfarten, tillsammans med en minskning av den administrativa börda som för närvarande är förknippad med rapporteringskyldigheterna. Detta kommer att göra det möjligt att förbättra den utbytta informationens kvalitet, aktualitet och tillgänglighet.

Kuststat

Kuststater har vissa rättigheter och skyldigheter enligt olika internationella avtal, varav en av de viktigaste är sök- och räddningsinsatser. Globalt sett och i EU ligger ansvaret för sök- och räddningsinsatser på nationell nivå och fungerar genom samarbetsavtal i olika EU-regioner. **De flesta sök- och räddningsinsatser i EU (60 procent) gällde olyckor med fiskefartyg.**

Klimatförändringarna öppnar nya rutter i Arktis, inte bara för varutransporter utan också för transport av passagerare ombord på kryssningsfartyg (som i allt högre grad även färdas till Antarktis). Detta får konsekvenser för sök- och räddningsinsatser i dessa isolerade och svårtillgängliga regioner.

Genomförande av EU:s sjöfartslagstiftning

EU:s sjöfartslagstiftning kontrolleras regelbundet genom besök som utförs av Emsa för Europeiska kommissionens räkning. Mer än **200 besök** har genomförts sedan Emsa inrättades 2002, samt över **300 inspektioner** över hela världen rörande

verksamhet som bedrivs av organisationer som erkänns av EU. Besöken i medlemsstaterna är mycket mer än bara kontroller. De ger sjöfartsförvaltningarna möjlighet att öka effektiviteten genom att dra lärdom av bästa praxis från andra medlemsstater och på så sätt bidra till att förbättra säkerhetsresultaten. Den övergripande analysen av en hel besökscykel ger myndigheterna ett säkerhetsriktmärke mot vilket de kan jämföra sin egen verksamhet, vilket bidrar till ökad harmonisering. Den ger också EU:s lagstiftare direkt återkoppling om praktiska problem som uppstår vid genomförandet av EU-lagstiftningen.

Olyckor

Under de senaste fem åren **har i genomsnitt 3 200 olyckor inträffat varje år** ombord på fartyg som omfattas av tillämplig EU-lagstiftning, vilket bland annat utesluter fiskefartyg med en längd under 15 meter. Händelser med konsekvenser såsom förlust av människoliv, förlust av hela fartyget eller svår skada på utrustning (mycket allvarlig) utgjorde 2,4 procent av alla rapporterade olyckor. Olyckor med konsekvenser såsom fartyg som skadats till den grad att de inte var i stånd att fortsätta, allvarliga personskador eller lindriga skador på miljön (allvarliga) utgjorde sammanlagt 24,9 procent av alla olyckor.

Ungefär 90 procent av alla dem som drabbades av sjöolyckor under de senaste fem åren var besättningsmedlemmar. Mellan 2014 och 2020 omkom 490 personer. Det största antalet registrerade dödsfall inträffade i samband med olyckor med **lastfartyg**, som är de vanligaste fartygen i flottan, följt av **fiskefartyg**, som fortfarande är den mest utsatta fartygstypen när det gäller olyckor.

Skyddade platser – områden där ett fartyg i behov av assistans kan stabiliseras med avseende på sitt skick för att minska riskerna för människors liv och miljön – är av avgörande betydelse när olyckor inträffar till sjöss. EU:s operativa riktlinjer för skyddade platser och därtill hörande regelbundna skrivbordsövningar tillhandahåller praktiska verktyg för myndigheterna i dessa situationer. **Covid-19-pandemin** visade dock att konceptet ”skyddad plats” såsom det för närvarande definieras inte tar hänsyn till en humanitär hälsorelaterad kris av detta slag och att en liknande mekanism för sådana situationer därför skulle kunna ha ett mervärde.

Ny utveckling: fartygssäkerhet och marin utrustning

Processen för att föreslå, diskutera, godkänna och genomföra nya säkerhetskrav är komplicerad och långdragen. Till exempel uppmärksammades frågan om brand på ro-ro-passagerarfartyg för första gången 2015 efter Norman Atlantic-katastrofen vid vilken 11 människor miste livet. **Det är dock troligt att de nya standarder som tagits fram för att ta itu med problemet kommer att bli obligatoriska först 2026.**

I de flesta fall **tillämpas inte de upgraderade standarderna retroaktivt på grund av deras oproportionerliga ekonomiska och tekniska konsekvenser**, vilket innebär att det kan ta årtionden innan säkerhetsförändringar når ut till hela flottan. Ett bra exempel är skadestabilitetskraven för passagerarfartyg. En analys av den EU-medlemstatsflaggade flottan visar att 40 procent av de passagerarfartyg som för närvarande är i drift byggdes före 1990. Sedan dess har kraven på skadestabilitet förbättrats avsevärt tre gånger.

De mest relevanta frågorna på EU:s nuvarande säkerhetsagenda är brandsäkerhet på ro-ro-passagerarfartyg, transport av fordon som drivs med alternativa bränslen på fartyg, gränssnittet mellan väg- och sjötransporter, lastbränder på containerfartyg och förlust av containrar, säkerhetsfrågor i samband med ny teknik (obemannade fartyg) och översynen av tre viktiga EU-direktiv om undersökning av olyckor, hamnstatskontroll och genomförande i flaggstaterna.

När det gäller EU:s fiskeflotta finns det nästan 75 000 registrerade fartyg i EU-27. Endast 3 procent av dem omfattas av EU-direktivets tillämpningsområde för dessa fartygs säkerhet (över 24 meters längd).

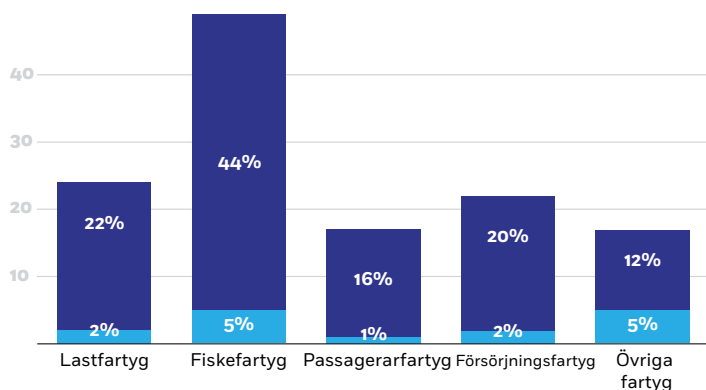
Även om fiskefartyg utgör 17 procent av det totala antalet fartyg som är inblandade i rapporterade olyckor **utgör antalet förlorade fiskefartyg mer än 55 procent av det totala antalet förlorade fartyg**, vilket är en trend som observerats under de senaste åren. Dessutom är antalet mycket allvarliga personskador och allvarliga personskador **mycket högre för fiskefartyg än för hela flottan**. Omkring 50 procent av alla olyckor med fiskefartyg rapporterades som antingen mycket allvarliga eller allvarliga, medan genomsnittet för alla fartygskategorier var 27 procent.

När det gäller säkerheten hos marin utrustning är det värt att notera att den portal för direktivet

om marin utrustning som utvecklats av Emsa, med fler än **190 000 månatliga besök från 5 412 registrerade användare i hela världen**, har en ny mobil version som gör det möjligt att skanna e-märken. Detta skulle kunna vara till särskild nytta för marknadskontrollmyndigheterna och kommer att bidra till att minska möjligheten att ha utrustning som inte uppfyller kraven ombord eftersom det kommer att underlätta efterlevnadskontrollen.

Andel mycket allvarliga och allvarliga händelser per fartygstyp

■ %mycket allvarliga ■ % allvarliga



Ny utveckling: säkerhet och hållbarhet

Insatserna för att uppnå utsläppsmålen som en del av den europeiska gröna given bör gå hand i hand med insatser för att hålla fartygen säkra, särskilt med tanke på att användningen av nya bränslen (LNG, väte, LPG, metanol, ammoniak och biobränslen) och kraftteknik (batterier och bränsleceller) medför nya säkerhetsrisker.

Bränslecellssystem för framdrivning av fartyg håller på att utvecklas som ett alternativ till laddningsbara celler och batterier. Fördelen med bränsleceller är att de inte behöver laddas så länge bränsle tillförs, men de har nackdelar i form av låg effekttäthet och risker i samband med användning av vätgas.

Elektrifieringen bör ses ur två olika perspektiv. Det första perspektivet handlar om att fartyg som anlöper hamnar kan behöva ansluta sig till **ett landbaserat elnät** när de lastar eller lossar sin last. Det medför risker i gränssnittet mellan fartyget och laddningsstationen på land. På begäran av

Europeiska kommissionen håller Emsa på att utarbeta landströmsriktlinjer, som främst riktar sig till hamnsidan, medan IMO håller på att utarbeta riktlinjer med inriktning på fartygssidan. Det andra perspektivet handlar om **installation av batterier som primär energikälla på fartyg**. I detta avseende måste särskilda risker och säkerhetsåtgärder beaktas. Emsa har uppmanats av Europeiska kommissionen att inleda arbetet på detta område tillsammans med berörda parter.

Övergången till alternativa bränslen är inte begränsad till sjötransporter. Landtransporternas övergång till hållbarhet kommer också att vara avgörande när det gäller att uppnå utsläppsmålen. I EU har **fordon som drivs med alternativa bränslen ökat med 29 procent** mellan 2019 och 2021, vilket innebär att både passagerar- och lastfartyg måste förbereda sig för att minska säkerhetsriskerna vid transport av denna typ av fordon.

Ny utveckling: säkerhet och digitalisering

Utfärdandet av elektroniska certifikat för fartyg (e-certifikat) har potential att föra vidare betydande effektivitetsvinster. Inspektörerna kan tillbringa mindre tid för att kontrollera dokument ombord, vilket skulle göra det möjligt för dem att fokusera mer på fartygets skick.

Den ökade användningen av system ombord på fartyg som är beroende av digitalisering, integration och automatisering medför en it-risk som kan påverka säkerheten för fartyget och för dem som vistas ombord. I allmänhet skyddas digitala tjänster från avsiktliga angrepp genom it-säkerhet. Det finns dock hot mot digitala tjänster ombord på fartyg från oavsiktliga, godartade handlingar som kan påverka deras allmänna säkerhet. Exempel på detta kan vara ett fel som inträffar under programvaruunderhåll och (avsaknad av) uppdateringar. Även om det nu är obligatoriskt att inkludera it-risker i fartygets säkerhetsstyrningssystem kan det visa sig svårt för industrin och de nationella förvaltningarna att genomföra och granska åtgärder för att hantera dessa risker ombord.

Ny utveckling: säkerhet och autonomi

Automatiseringen vinner mark i sjöfartsvärlden, vilket leder till olika nivåer av självständighet för fartyg. Autonoma fartyg erbjuder inte bara nya möjligheter för industrin utan medför också utmaningar (beslutssystem som ersätter besättningens kritiska beslutsfattande när det gäller att undvika kollisioner, reagera på och undvika dåliga väderförhållanden, hantera it-säkerhetsrisker osv.). Avsaknaden av en lämplig rättslig ram (terminologi, ansvar, standarder osv.) kan för närvarande hindra en ökad automatisering ombord på fartyg. Automatiseringsprocessen förväntas dock ske gradvis. Det är sannolikt att fjärrstyrda, starkt autonoma fartyg under de första åren av drift kommer att trafikera samma rutter och anlöpa samma hamnar som traditionellt bemannade fartyg. Svåröversäglbara utmaningar kan uppstå när det gäller bland annat besiktningar, manövrer till sjöss och i hamn, övervakning av hybridtrafik och kvalifikationer och kompetens hos personer ombord och på land.

Slutsatser

Sammantaget kan man dra slutsatsen att EU har utvecklat ett robust sjösäkerhetssystem. Många utmaningar ligger framför oss, men en sak är säker: att minska våra säkerhetsinsatser är inte ett alternativ. För att undvika en återgång till en era med undermålig sjöfart som visade sig i olyckor som Erika, eller Prestige, bör EU tvärtom fortsätta att investera i och stärka ramverket för sjösäkerheten.

Som ett första försvarsskikt spelar flaggstaten en avgörande roll. Det mesta av undersökningsarbetet har dock delegerats till erkända organisationer och därför är det viktigt att säkerställa en ordentlig övervakning och tillsyn på EU-nivå. Resultatet av det andra skiktet, hamnstatskontroll, är anmärkningsvärt, och det resultatet kan lätt analyseras via informationsplattformen Thetis.

Ur ett branschperspektiv fortsätter flottan i EU:s medlemsstater att växa, om än i långsammare takt än den globala, och EU:s industri för marin utrustning är världsledande. Å andra sidan fortsätter EU:s varvsindustri att tappa marknadsandelar (för närvarande endast 3 procent av världens bruttotonnage) i förhållande till Asien.

När det gäller åldersprofilen liknar EU-flottans genomsnittsålder världsfloTTans genomsnittsålder. Den äldsta kategorin är passagerarfloTTan med en genomsnittlig ålder på 28 år, medan bulkfartyg och gastanfartyg i genomsnitt endast är 10 år.

Kvalificerat sjöfolk är avgörande för att garantera säkerheten i fartygsverksamheten och för framtiden för sjöfartssektorn. Sjöfolkets åldersprofil stiger dock, och rekryteringen och bibehållandet av dem som arbetar ombord på fartyg utgör fortfarande en utmaning för framtiden. Samtidigt visar hamnstatskontrollinspektioner att omkring 25 procent av alla konstaterade brister har samband med den mänskliga faktorn.

När det gäller fartygssäkerheten uppvisar antalet olyckor en stabil trend, med en betydande minskning under 2020, sannolikt på grund av covid-19-pandemins inverkan på sjöfarten. Utsattheten hos fiskefartyg och stora passagerarfartyg samt bränder på ro-ro-passagerarfartyg och på containerfartyg är några av de större utmaningar som måste hanteras.

Insatserna för att uppnå utsläppsmålen som en del av den europeiska gröna given bör gå hand i hand med insatser för att hålla fartygen säkra, särskilt med tanke på att användningen av nya bränslen (LNG, väte, LPG, metanol, ammoniak och biobränslen) och kraftteknik (batterier och bränsleceller) medför nya säkerhetsrisker.

Digitaliseringen har potential att medföra nya effektivitetsvinster, med e-certifikat för fartyg och e-märken för marin utrustning som två möjliga framtida fördelar. Det är också säkert att en ökad automatisering medför fördelar i form av större möjligheter för sjöfartsindustrin. Automatisering kan dock också leda till nya säkerhetsutmaningar samt uppdaterade utbildningsbehov och kvalifikationer (hos besättningen).

Sammantaget kommer det under de kommande åren att ske en rad händelser som kommer att påverka sjösäkerheten i EU. Precis som byrån har gjort under sina första 20 år kommer Emsa att fortsätta att stödja Europeiska kommissionen, medlemsstaterna, industrin och andra berörda parter för att stärka säkerheten under de kommande årtiondena.



Kontakta EU

Personligen

Det finns hundratals Europa direkt-kontor runt om i EU. Du kan hitta adressen till närmaste kontor på https://european-union.europa.eu/contact-eu_en.

Via telefon eller e-post

Europa direkt är en tjänst som hjälper dig att få svar på dina frågor om Europeiska unionen. Du kan kontakta tjänsten på följande sätt:

- Via följande gratisnummer: 00 800 6 7 8 9 10 11 (vissa operatörer kan ta ut avgifter för dessa samtal).
- Via följande telefonnummer: +32 22999696.
- Via följande e-postadress: https://europa.eu/european-union/contact_en.

Här hittar du information om EU

Online

Det finns information om EU på alla officiella EU-språk på Europa-webbplatsen som du når via följande länk: <https://europa.eu> EU-publikationer Du kan ladda ner eller beställa kostnadsfria och avgiftsbelagda EU-publikationer på följande adress: <https://op.europa.eu/publications> Du kan beställa flera exemplar av kostnadsfria publikationer genom att kontakta Europa direkt eller ditt lokala informationskontor (se https://european-union.europa.eu/contact-eu_en).

EU-lagstiftning och därmed sammanhängande handlingar

Rättsinformation från EU, inbegripet all EU-lagstiftning sedan 1952 på samtliga officiella språk, finns att tillgå via EUR-Lex på följande länk: <http://eur-lex.europa.eu>.

Öppna data från EU

Via EU:s portal för öppna data (<http://data.europa.eu/euodp>) har du tillgång till dataserier från EU. Data kan laddas ner och vidareutnyttjas kostnadsfritt, för kommersiella såväl som icke-kommersiella ändamål.



OM EUROPEISKA SJÖSÄKERHETSBYRÅN

Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) är en av EU:s decentraliserade byråer. Byrån har sitt säte i Lissabon i Portugal och har som uppdrag att säkerställa en hög nivå av sjösäkerhet, sjöfartsskydd, förhindrande och bekämpning av föroreningar från fartyg, liksom bekämpning av havsföroreningar från olje- och gasinstallationer. Det övergripande syftet är att främja en säker, ren och ekonomiskt bärkraftig sjöfartssektor i EU.

Kontakta oss för mer information

Europeiska sjösäkerhetsbyrån

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249-206 Lisboa
Portugal

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