



FAKTA OG TAL

DEN EUROPÆISKE

SØFARTSSIKKERHEDSRAPPORT 2025

DET EUROPÆISKE AGENTUR FOR SØFARTSSIKKERHED





European Maritime Safety Agency

Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed

Praça de Europa 4,
1249-206 Lissabon,
PORTUGAL

Tlf.: +351 211 209 200

Hjemmeside: emsa.europa.eu

Henveldeiser: emsa.europa.eu/contact

Juridisk meddelelse:

Hverken Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) eller en tredjepart, der handler på vegne af agenturet, er ansvarlig for, hvordan oplysningerne i denne rapport måtte blive anvendt.

Meddelelse om ophavsret:

Denne rapport's indhold må gengives, tilpasses og/eller distribueres helt eller delvist, uanset hvilke midler og/eller formater der anvendes, forudsat at EMSA angives som den oprindelige kilde til materialet. En sådan erklæring skal fremgå af hvert enkelt eksemplar af materialet. Der må citeres fra dette materiale uden forudgående tilladelse, forudsat at kilden angives. Ovennævnte tilladelser finder ikke anvendelse på elementer i denne rapport, hvor ophavsretten indehaves af tredjepart. I sådanne tilfælde skal der indhentes tilladelse til gengivelse fra indehaveren af ophavsretten.

Denne rapport med alt tilhørende materiale er tilgængelig online på emsa.europa.eu.

© Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed, 2025

Yderligere oplysninger om Den Europæiske Union findes på european-union.europa.eu/index_da.

Luxembourg: Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2025

ISSN: 2443-6224

ISBN: 978-92-95229-22-8

doi: 10.2808/1608974

Katalognummer: TN-01-25-001-DA-N

Forsidebillede: Wojciech Wrzesień/Adobe Stock



Indledning

Anden udgave af den *europæiske søfartssikkerhedsrapport* (Emsafe), som er fuldt revideret og ajourført, fokuserer på aktuelle spørgsmål, der påvirker skibsfarten og sikkerheden i Den Europæiske Union (EU). Overordnet set har Emsafe til formål at bidrage til en større forståelse af de sikkerhedsrelaterede udfordringer og muligheder, som søfartssektoren står over for, ved at samle en række vigtige tekniske data fra EMSA's egne databaser og eksterne kilder, der vedrører skibes sikkerhed og drift.

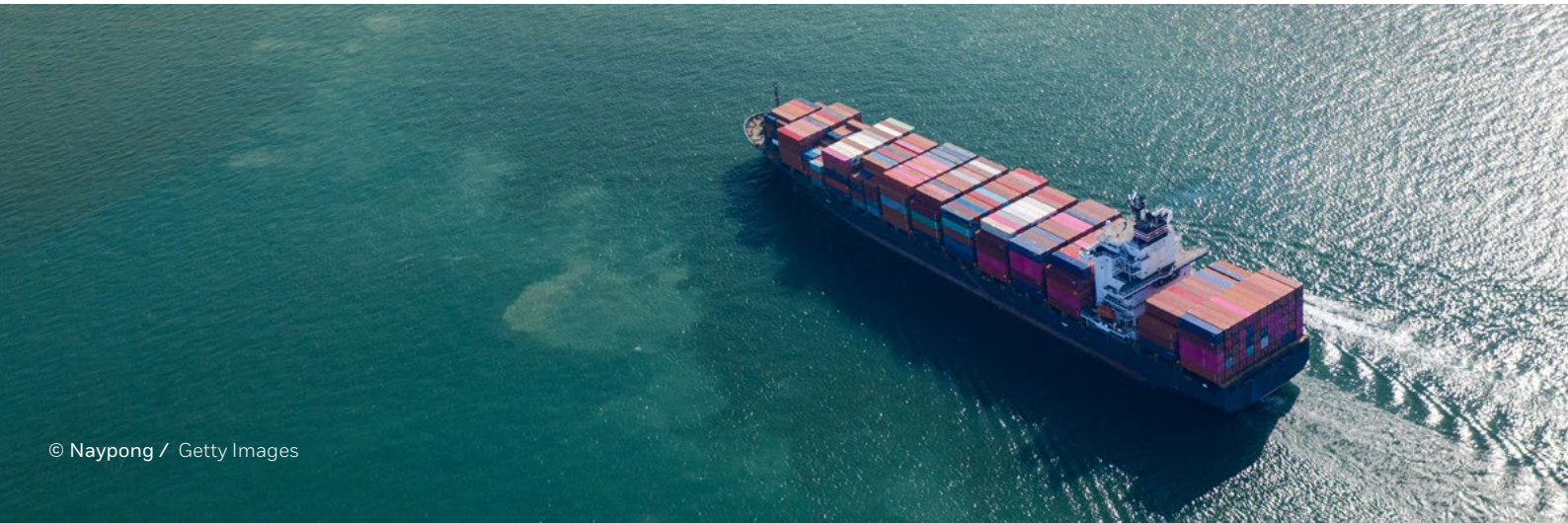
Emsafe bruger data og information fra 2019 til 2023, hvor søfartssektoren i denne periode var stærkt påvirket af globale begivenheder. Covid-19-pandemien, konsekvenserne af Storbritanniens udtræden af EU og kaskadeeffekterne af internationale konflikter, herunder invasionen af Ukraine og situationen i Mellemøsten, har alle haft stor indflydelse på de maritime trafikstrømme.

På den baggrund analyserer denne anden udgave af Emsafe søfartssektorens forsøg på at opretholde sikkerhedsniveauet og samtidig tilpasse sig et skiftende reguleringslandskab og tackle yderligere udfordringer såsom flådens aldring, digitalisering, dekarbonisering og behovet for at fastholde og tiltrække en kvalificeret arbejdsstyrke.

Siden offentliggørelsen af den første rapport i 2022 har højt profilerede søulykker, herunder brandene om bord på MV *Fremantle Highway* og *Felicity Ace*, fremhævet nye sikkerhedsrisici, som branchen bør arbejde på at imødegå.



EU's søfartssektor



© Naypong / Getty Images

Søtransport er afgørende for den globale økonomi og tegner sig mængdemæssigt for over 80 % af verdenshandelen. EU-havne håndterede mere end 3 375 millioner ton varer i 2023, hvoraf 39 % udgjorde national transport og transport inden for EU.

Over 880 000 skibe anløb EU's havne i 2023, hvilket svarer til en stigning på næsten 20 % i forhold til niveauet før pandemien. Mere end 50 % svarede til indenlandsk trafik, idet ro-ro-passagerskibe (ro-pax) og passagerskibe var de mest almindelige skibstyper, der anløb EU-havne. Omkring tre fjerdedele af alle skibe, der anløber EU's havne, sejler under en medlemsstats flag, og mindre end 25 % er registreret i et land uden for EU.

I hele 2023 gik **395 millioner passagerer om bord og fra borde i EU-havne**, hvilket er 5,5 % færre end i 2019 (efter et fald på 45 % i 2020 på grund af rejserestriktionerne som følge af covid-19-pandemien).

Mellem 2019 og 2023 **stod EU-skibsværfter for 7,6 % af den globale nybygningsaktivitet**, målt i antal byggede skibe. Sammenlignet med 2016-2020 **faldt den globale andel af skibe bygget i EU over en tilsvarende femårig periode med 1,2 %**. På trods af denne nedgang er EU fortsat førende inden for bygning af passagerskibe, fiskerfartøjer og offshore forsyningskibe. Nederlandene, Polen og Spanien er de medlemsstater, der producerer det største antal fartøjer i disse kategorier. I mellemtiden fokuserer Finland, Italien og Tyskland på at bygge større skibe, f.eks. krydstogtskibe.

Figur 1: Antal nybyggede skibe pr. skibstype i EU og på verdensplan og andel af nybyggede skibe i EU pr. skibstype (2019-2023) (*).

	I EU	I verden	%
Tankskibe	17	2 429	0,7%
Bulkskibe	10	2 262	0,4%
Stykgodsskibe	69	1 076	6,4%
Containerskibe	1	994	0,1%
Ro-ro-skibe	14	271	5,2%
Passagerskibe	262	814	32,2%
Andre fragtskibe	0	68	0%
Fiskerfartøjer	277	1 610	17,2%
Andre arbejdsfartøjer	358	3 819	9,4%
I alt	1 008	13 343	7,6%

(*): Handelsskibe med IMO-numre, selvdrevne, 100 BT og derover.

Kilde: EMSA

I modsætning hertil er den europæiske skibsstyrsindustri verdensførende med en markedsandel på 35 % for en lang række produkter.

Data fra [MED-portalen](#), dvs. referencedatabasen for produkter, der er certificeret i EU i henhold til direktivet om skibsstyr (direktiv 2014/90/EU), viser, at 45 % af det skibsstyr, der installeres på skibe under EU-medlemsstaters flag, fremstilles af virksomheder med hjemsted i EU.

Flagstat



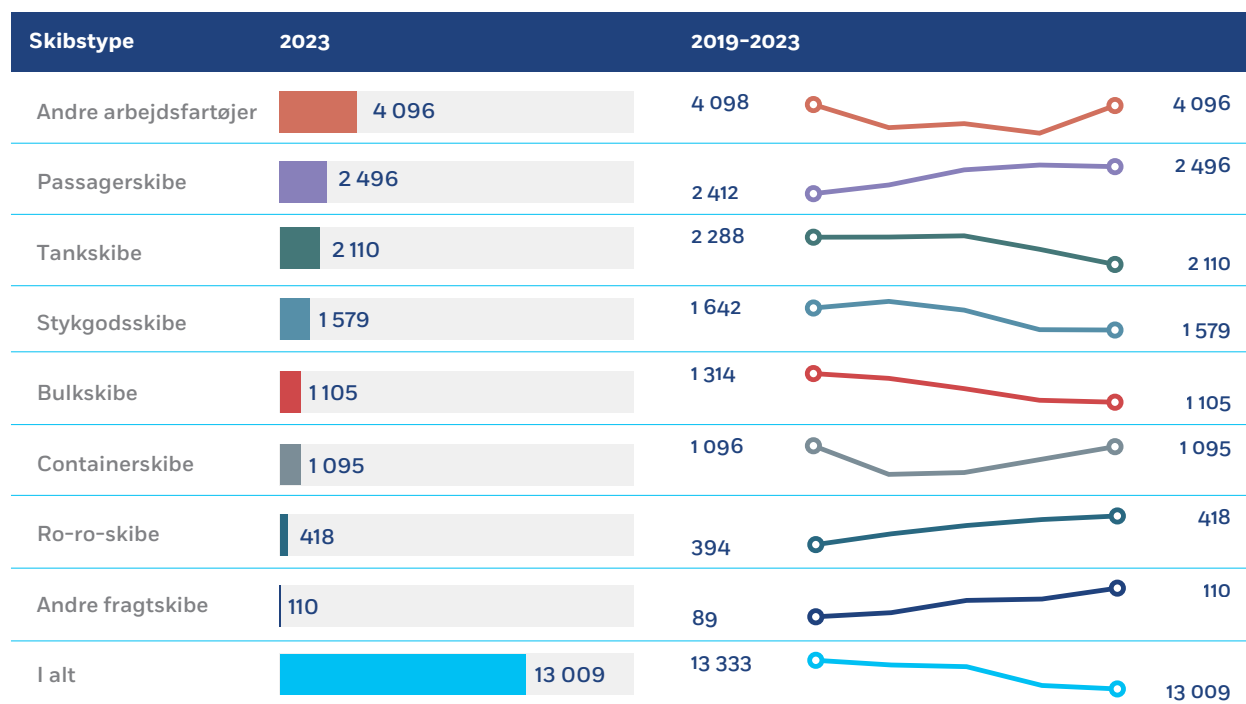
© artur carvalho / Getty Images

EU-medlemsstater spiller i deres egenskab af flagstater en grundlæggende rolle i at sikre søfartssikkerhed og beskyttelse af havmiljøet. De skal sikre, at skibe, der er registreret hos dem (og som sejler under deres flag), overholder alle relevante internationale regler, EU- og nationale regler, herunder regler om bygning, drift, forvaltning og ophugning af skibe.

Flåden under EU-medlemsstaters flag

I modsætning til verdensflåden, som voksede med 6 % mellem 2019 og 2023 for at imødekomme den stigende efterspørgsel, mindskedes flåden under EU-medlemsstaters flag med 2 %.

Figur 2: Antal skibe registreret under EU-medlemsstaters flag.



Kilde: EMSA

I 2023 udgjorde flåden under EU-medlemsstaters flag ca. 13 % af verdensflåden målt i antal skibe og ca. 16 % af den globale bruttotonnage (BT).

Mens den globale tonnage steg med 13,8 % fra 2019 til 2023, faldt EU-medlemsstaternes tonnage med 1 % i samme periode. Andelen af EU-medlemsstaternes tonnage i forhold til den globale ækvivalent faldt fra 18,7 % i 2016 til 17,8 % i 2020 og 15,8 % i 2023.

Sikkerhed for passagerskibe i EU

Antallet af passagerskibe, der er registreret i EU-medlemsstater, steg med næsten 2 % fra 2019 til 2023, hvor ro-pax-skibe og højhastighedspassagerskibe under EU-medlemsstaters flag udgør mere end **30 % af verdensflåden af disse skibstyper og mere end 50 % målt i BT**. Desuden steg antallet af højhastighedsfartøjer (HSC), der sejler under EU-medlemsstaters flag, med 17 % i samme periode.

På trods af stigningen i antallet af passagerskibe i EU er deres gennemsnitsalder ikke faldet. **I 2023 var gennemsnitsalderen for passagerskibe under EU-medlemsstaters flag 29 år i forhold til 28 år i 2019.**

Figur 3: Gennemsnitsalder (efter skibstype) for skibe under EU-medlemsstaters flag, sammenlignet med verdensflåden.

	Flåde under EU-medlemsstaters flag	Verdensflåden
Passagerskibe	29	28
Andre arbejdsfartøjer	26	24
Stykgodsskibe	22	26
Ro-ro-skibe	18	20
Andre fragtskibe	17	30
Tankskibe	14	18
Containerskibe	13	14
Bulkskibe	12	13

Kilde: EMSA

Denne tendens kan knyttes direkte til **eksisterende skibe, der skifter fra flag uden for EU til EU-medlemsstaters flag.**

Figur 4: Antal flagskift pr. skibstype i forhold til EU-medlemsstaters flag (2019-2023).

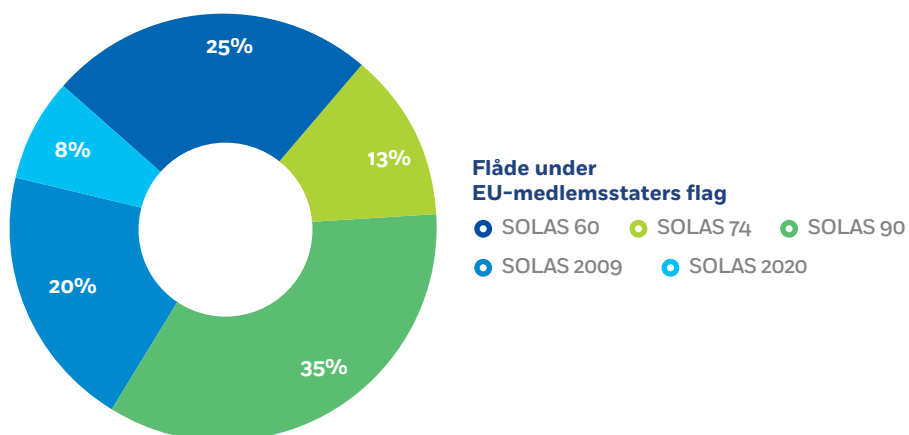
	EU-medlemsstat til EU-medlemsstat	Ikke-EU-medlemsstat til EU-medlemsstat	EU-medlemsstat til ikke-EU-medlemsstat	Saldo
Tankskibe	388	685	1108	-423
Bulkskibe	125	404	769	-365
Stykgodsskibe	475	577	687	-110
Containerskibe	380	683	729	-46
Ro-ro-skibe	51	57	71	-14
Passagerskibe	254	97	118	-21
Andre fragtskibe	43	38	9	29
Andre arbejdsfartøjer	642	505	612	-107
I alt	2 358	3 046	4 103	-1 057

Kilde: EMSA

Fra 2019 til 2023 blev der udflaget 35 % flere skibe fra EU-medlemsstater, end der blev indflaget fra lande uden for EU. De fleste skibe, der blev udflaget fra EU-medlemsstater, var bulkskibe, olie- og kemikalietankere og stykgodsskibe.

Gennemsnitsalderen for passagerskibe, der blev indflaget til EU-medlemsstater, var 18 år (21 år for ro-pax). **Over en tredjedel af disse skibe var mere end 25 år gamle, da de skiftede til EU-medlemsstaters flag.**

Aldringstendensen for passagerskibe under EU-medlemsstaters flag giver anledning til bekymring. Generelt anvendes sikkerhedsstandarder ikke med tilbagevirkende kraft, hvilket betyder, at skibe overholder de standarder, der var gældende på det tidspunkt, hvor de blev bygget. **38 % af alle passagerskibe i drift** i flåden under EU-medlemsstaters flag blev bygget på et tidspunkt, hvor de gældende standarder for skadestabilitet var standarderne i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS) fra 1960 og 1974.

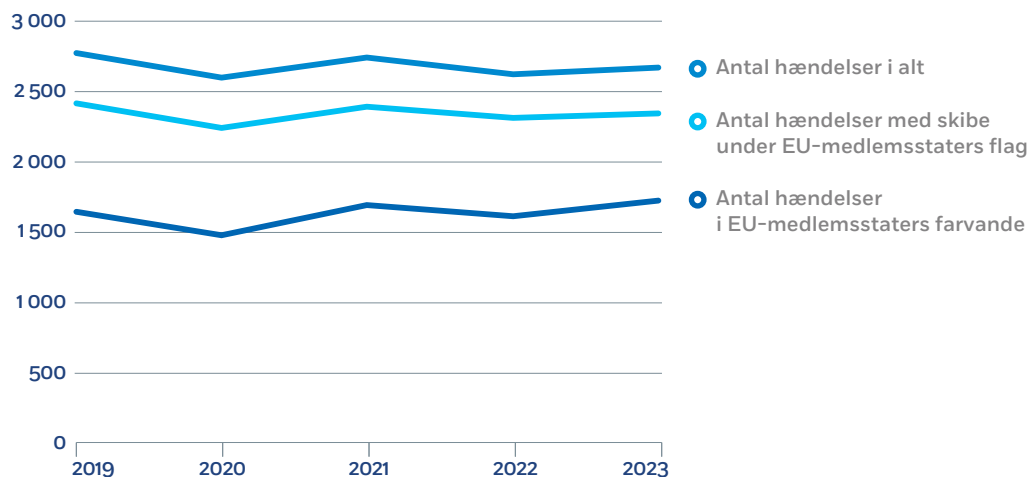
Figur 5: Passagerskibe under EU-medlemsstaters flag under forskellige SOLAS-krav til skadestabilitet baseret på byggedato (2023).

Kilde: EMSA

Ulykker

Antallet af registrerede ulykker er en pålidelig indikator for sikkerhedsresultaterne for en flåde. Mellem 2019 og 2023 fandt der hvert år i gennemsnit **2 344 ulykker sted, der involverede mindst ét skib under EU-medlemsstaters flag, som var omfattet af gældende EU-lovgivning**. Antallet af ulykker indberettet til Den Europæiske Informationsplatform for Ulykker til Søs (EMCIP) (der forvaltes af EMSA) i denne periode faldt med 16 % i forhold til den periode, som den første udgave af Emsafe dækkede.

Figur 6: Samlet antal ulykker indberettet til EMCIP (2019-2023).

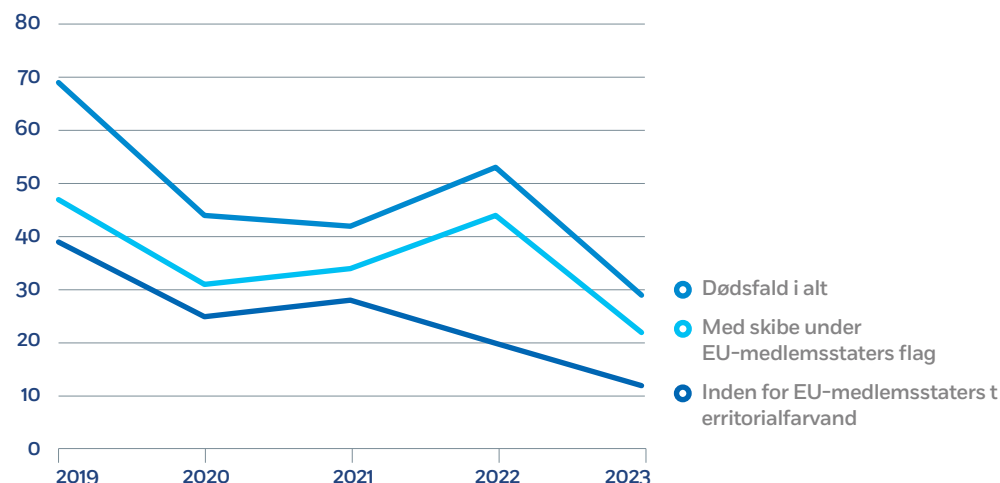


Kilde: EMCIP (EMSA)

Alvorlige ulykker (skibe, der er så beskadiget, at de ikke kan sejle videre, alvorlige personskader, ikke-alvorlige miljøskader) udgjorde 27,8 % af alle registrerede ulykker i perioden, mens meget alvorlige ulykker (dødsfald, totaltab, alvorlige miljøskader) udgjorde 2,2 % af det samlede antal.

I 2023 omkom 22 personer, og 741 kom til skade ved ulykker, der involverede skibe under EU-medlemsstaters flag. Det højeste antal dødsfald skete ved ulykker, der involverede fragtskibe, som udgør ca. 49 % af flåden, efterfulgt af fiskerfartøjer og serviceskibe.

Figur 7: Samlet antal dødsfald rapporteret til EMCIP (2019-2023).



Kilde: EMCIP (EMSA)

Sikkerhedsindikatorer

Antallet af mangler, der blev konstateret i forbindelse med flagstatsundersøgelser eller inspektioner, kan også tjene som en potentiel sikkerhedsindikator. Der findes imidlertid i øjeblikket ingen central database over flagstatsinspektioner. Den nærmeste ækvivalent på EU-plan er databasen for den særlige ordning for inspektioner af ro-pax og HSC, som indgår i THETIS-EU-databasen, der vedligeholdes af EMSA. Resultaterne af disse inspektioner viser, at **38 % af alle konstaterede mangler vedrører brandsikkerhed.**

Figur 8: De 15 hyppigste mangler konstateret ved inspektioner af ro-pax og HSC (2019-2023).

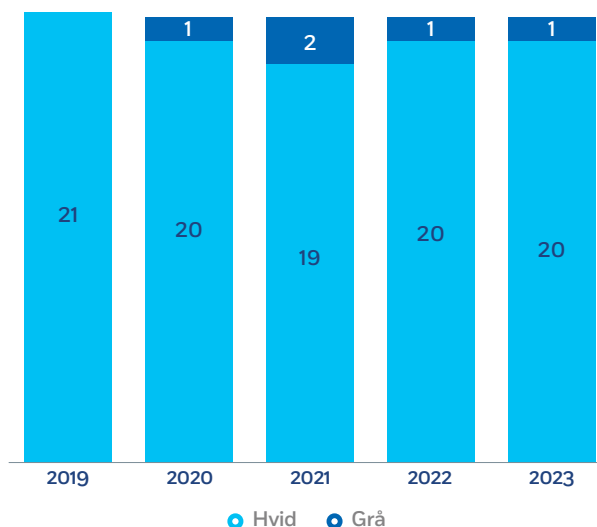
Branddøre/ åbninger i brandvægge	15%
Fast brandslukningsanlæg	12%
Lukkeanordninger/vandtætte døre	10%
Renholdelse af maskinrum	9%
Nødbelysning, batterier og afbrydere	8%
Brandspjæld	7%
Hovedmotor til fremdrift	6%
Øvelser i at forlade skibet	5%
Højtaleranlæg	5%
ISM	4%
Hjælpe motor	4%
Branddetektions- og alarmsystem	4%
Redningsbåde	4%
Flugtveje	4%
Andet (brandsikkerhed)	3%

Kilde: Thetis (EMSA, 2023b)

På internationalt plan indeholder resultaterne af Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) auditorordning nyttige aggregerede data. **42 % af disse konstateringer vedrører flagstatsforpligtelser**, hvor den største andel (33 %) vedrører gennemførelse, efterfulgt af håndhævelse (17 %). Denne rækkefølge har været konstant gennem årene trods det større antal revisioner mellem 2016 og 2022 på internationalt plan.

Resultaterne af havnestatskontrolinspektioner er også en sikkerhedsindikator for skibe, der sejler under EU-medlemsstaters flag og opererer internationalt. I 2023 var **alle EU-medlemsstaters flag i Paris MoU-ordningen på den hvide liste med en enkelt undtagelse**, som var på den grå liste.

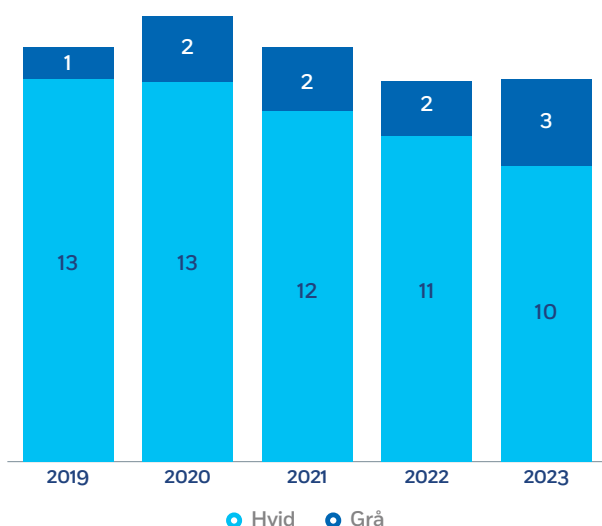
Figur 9: Resultater for EU-medlemsstaternes flag i henhold til Paris MoU-systemet med hvid, grå og sort liste.



Kilde: Parisaftalememorandummet (Paris MoU)

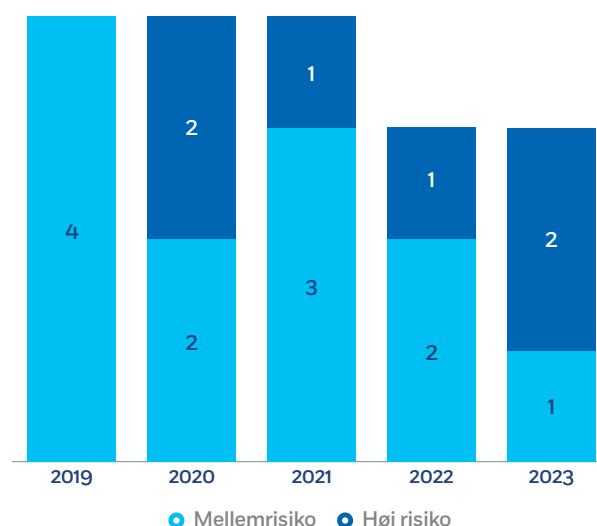
Ud over Parisaftalememorandummet (Paris MoU) analyserer denne anden udgave af Emsafe sikkerhedsresultaterne for skibe, der sejler under EU-medlemsstats flag, inden for havnestatskontrolordningerne under Tokyo MoU og USA's kystvagt (USCG). Tre var på Tokyo MoU's grå liste, mens **USCG i 2023 anså to EU-medlemsstats flag for at udgøre en høj risiko**. Disse resultatindikatorer vedrører skibe, der sejler under en EU-medlemsstats flag, men som handler i forskellige regioner rundt om i verden uden for EU.

Figur 10: Resultater for EU-flag, Tokyo MoU.



Kilde: Tokyoaftalememorandummet (Tokyo MoU)

Figur 11: Resultater for EU-flag, USCG.



Kilde: USA's kystvagt (USCG)

Anerkendte organisationer

Flagstaterne uddelegerer fortsat opgaver til anerkendte organisationer med hensyn til både udførelse af lovpligtige undersøgelser og udstedelse af certifikater. **I 2024 havde to tredjedele af alle EU-medlemsstater uddelegeret udstedelsen af sikkerhedscertifikater for passagerskibe enten helt eller delvist til en anerkendt organisation: en stigning på 10 % i forhold til 2020.** En lignende tendens blev konstateret i uddelegeringen af certificeringen vedrørende den internationale kode for sikker skibsdrift.

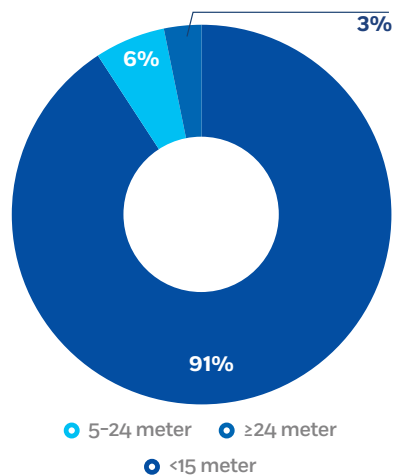
På verdensplan er der 110 anerkendte organisationer, der er anerkendt af mindst ét flag (en stigning på 15 % i forhold til 2020), men kun 11 er anerkendt af EU-Kommissionen. EU trak sin anerkendelse af det russiske skibsregister tilbage i oktober 2022.

Fiskerfartøjer

I øjeblikket sejler næsten 70 000 fiskerfartøjer under EU-medlemsstaters flag — et fald på 6 % siden 2020. Flåden under EU-medlemsstaters flag bliver også ældre, idet **70 % af fartøjerne nu er mere end 25 år gamle**, og kun 2 % af den samlede flåde er bygget mellem 2019 og 2023.

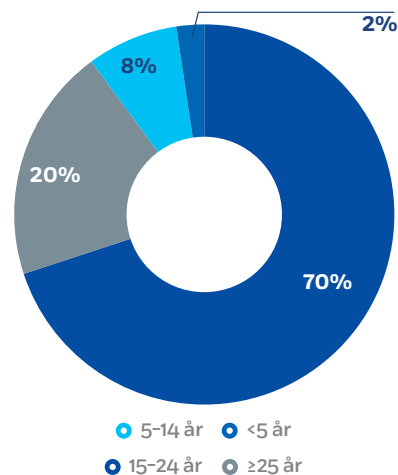
Desuden har kun 3 % af alle fiskerfartøjer, der er registreret i en EU-medlemsstat, en længde på 24 meter eller derover, mens 6 % er mellem 15 og 24 meter lange. Resten (91 %) måler under 15 meter i længden.

Figur 12: Fordeling af fiskerflåden under EU-medlemsstaters flag efter længde.



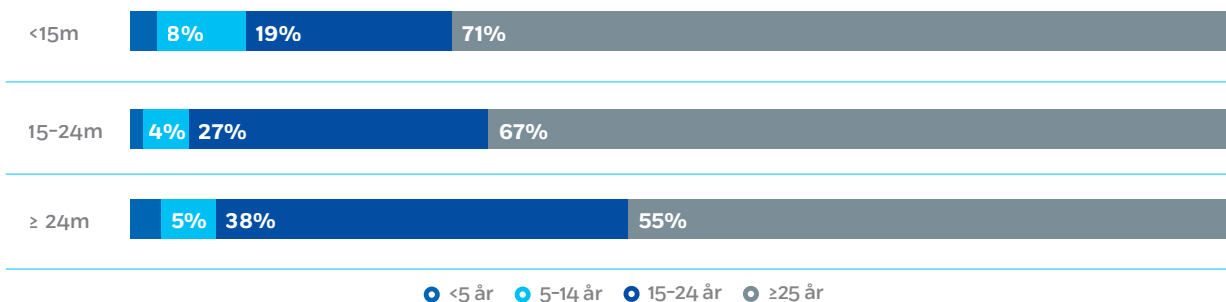
Kilde: DG MARE

Figur 13: Fordeling af fiskerflåden under EU-medlemsstaters flag efter alder.



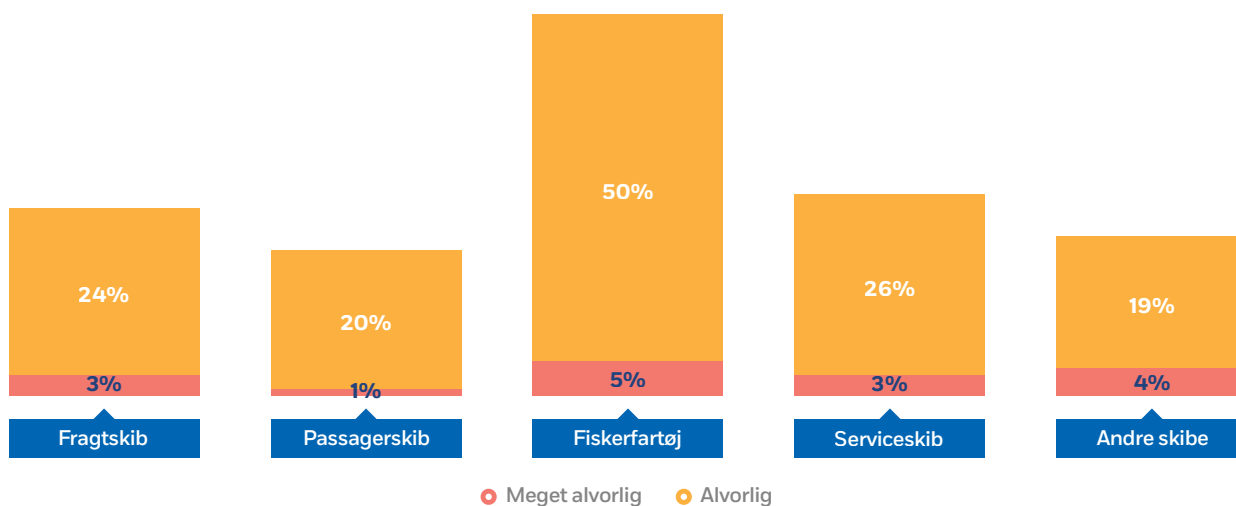
Kilde: DG MARE

Fiskerfartøjer, der måler mindre end 24 meter og er mere end 25 år, udgør nu størstedelen af den samlede flåde (68 %). Denne alderstendens er nu almindelig for alle længdeintervaller for fiskerfartøjer selv inden for den del af flåden, der er over 24 meter, hvoraf mere end 50 % er ældre fartøjer.

Figur 14: Aldersfordeling for fiskerfartøjer under EU-medlemsstaters flag, efter længde (2023).

Kilde: DG MARE

Fiskerfartøjer er særligt udsat for ulykker, hvilket gør dem til en prioritet for forbedrede sikkerhedsforanstaltninger. Disse fartøjer tegner sig for 17 % af det samlede antal ulykker, der hvert år registreres i henhold til gældende EU-lovgivning, **og 60 % af det samlede antal mistede fartøjer.** I 2023 medførte 55 % af disse ulykker meget alvorlige eller alvorlige konsekvenser.

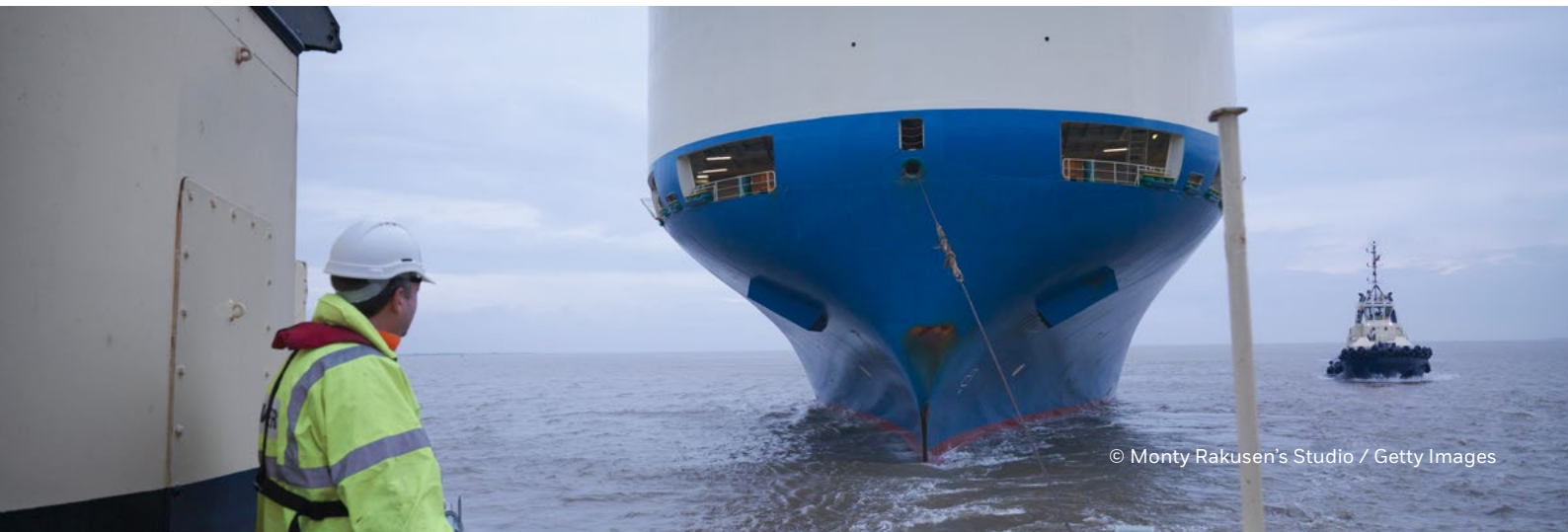
Figur 15: Andelen af alvorlige og meget alvorlige hændelser efter skibstype.

Kilde: EMCIP (EMSA)

De nuværende sikkerhedsstandarder for fiskerfartøjer er mindre strenge end dem, der gælder for kommerciel skibsfart. Cape Town-aftalen, dvs. den internationale konvention, der har til formål at gennemføre sikkerhedsstandarder for fiskerfartøjer, er endnu ikke trådt i kraft. Indtil videre har kun ni EU-medlemsstater samt Island og Norge ratificeret aftalen.

På EU-plan er Kommissionen i gang med at evaluere gennemførelsen af direktiv 97/70/EF om etablering af harmoniserede sikkerhedsforskrifter for fiskeskibe med en længde på 24 meter og derover. Samtidig er der truffet yderligere foranstaltninger, som forventes at give ny indsigt i disse fartøjers sårbarhed. Anvendelsesområdet for direktivet om undersøgelse af ulykker (direktiv 2009/18/EF) blev udvidet til at omfatte indberetning af ulykker, der involverer fiskerfartøjer med en længde på under 15 meter, og som medfører dødsfald og tab af fartøjer. Desuden tilføjer ajourføringen af direktivet om havnestatskontrol (direktiv 2009/16/EF) en ny frivillig ordning for fiskerfartøjer til direktivets anvendelsesområde.

Havnestat

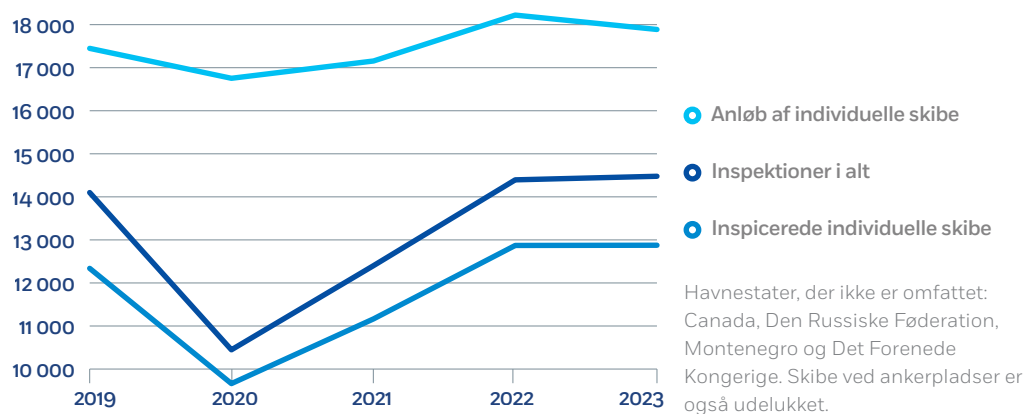


© Monty Rakusen's Studio / Getty Images

I lyset af stigningen i skibstrafikken og de sikkerhedsrisici, som skibe, der ikke lever op til standarderne, udgør, er havnestatskontrol (PSC) afgørende for at sikre overholdelse af sikkerhedsbestemmelserne i EU's farvande. Som havnestater inspicerer EU-medlemsstater skibe under fremmed flag, der besøger deres havne, for at kontrollere, at de lever op til sikkerheds-, miljø- og arbejdsstandarder. Det fungerer som en anden forsvarslinje mod substandardskibe og supplerer flagstaternes ansvar.

Antallet af PSC-inspektioner, der foretages hvert år i EU i henhold til Paris MoU, er fortsat over 14 000 efter genopretningen efter covid-19-perioden. De fleste medlemsstater genoptog deres inspektionsindsats og registrerede i nogle tilfælde højere tal end før pandemien.

Figur 16: Antal inspicerede individuelle skibe og samlet antal udførte PSC-inspektioner pr. EU-medlemsstat (2019-2023).



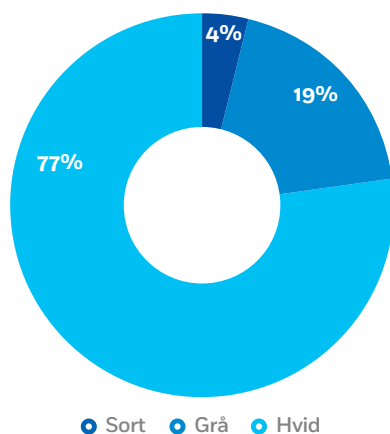
Kilde: Thetis (EMSA)

Antallet af individuelle skibe, der i 2023 blev inspiceret af havnestatskontrollører i EU, steg med 4 % i forhold til 2019. **Omkring en ud af to fejl og mangler, der blev konstateret, var sikkerhedsrelateret**, og mangler vedrørende brandsikkerhed var de hyppigst rapporterede, uanset skibstype.

I 2023 var 77 % af alle skibe under flag uden for EU, der anløb havne i EU, på den hvide liste i henhold til Paris MoU, og 4 % var registreret under flag med betydelige sikkerhedsproblemer, som var opført på den sorte liste i henhold til Paris MoU.

I 2023 blev Panamas flag imidlertid flyttet fra den hvide til den grå liste (som angiver visse sikkerhedsproblemer) i henhold til Paris MoU's klassificering. Skibe registreret i Panama udgjorde det næststørste antal havneanløb i EU – over 115 000 mellem 2019 og 2023. Det betyder, **at andelen af skibe på den grå liste steg fra 5 % i 2020 til 19 % i 2023.**

Figur 17: Fordeling af fartøjer, der ikke fører EU-flag, og som anløber EU-havne: Paris MoU »Hvid, grå og sort liste« (2023).



Kilde: EMSA

De tre største flag uden for EU for skibe, der anløber EU-havne, var Liberia, Panama og Antigua og Barbuda.

Farligt gods

Fejldeklaration af farligt og forurenende gods (»hazmat«) udgør en alvorlig risiko for besætning, fragt og destinationshavne. I 2023 sejlede **14 % af de skibe, der transporterede farligt gods og ankom til EU-havne fra havne og terminaler uden for EU, under flag fra lande uden for EU, der optrådte på den grå og den sorte liste.**

På den positive side er andelen af udeklareret farligt gods faldet med næsten 50 % siden 2019 for så vidt angår ankomster fra havne uden for EU. I 2023 var andelen af manglende deklARATIONER af farligt gods i det europæiske system til overvågning af skibstrafikken, SafeSeaNet, ca. 4 % for skibe, der afgang fra EU-havne, og tilsvarende ca. 4 % for skibe, der ankom fra havne uden for EU.

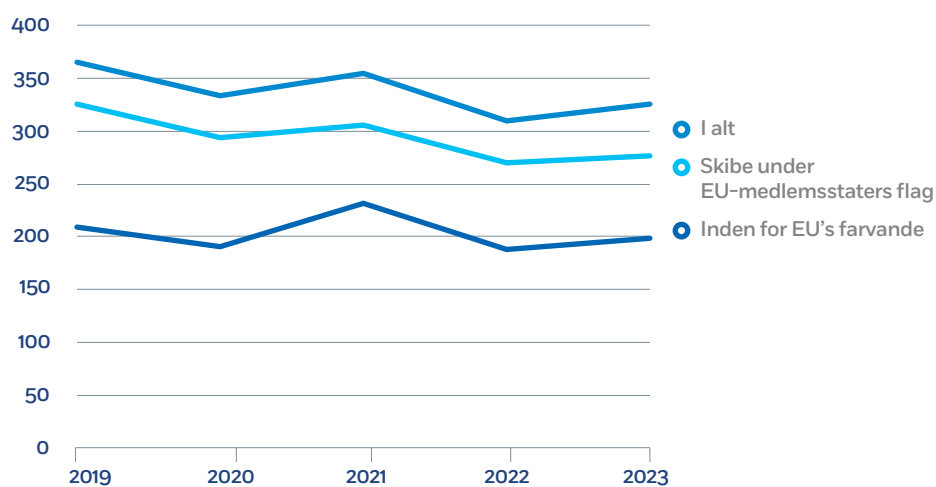
Kyststat



© Johner Bildbyrå AB/ Getty Images

Som kyststater fører EU-medlemsstater tilsyn med og regulerer maritime aktiviteter i deres farvande, navnlig for at forebygge ulykker og miljøskader og støtte det maritime kommunikationsnetværk. Mellem 2019 og 2023 skete der i gennemsnit 1 631 ulykker om året inden for EU's territorialfarvande, hvilket resulterede i 1 018 indberettede eftersøgnings- og redningsaktioner (SAR) i denne periode.

Figur 18: Samlet antal skibe, der kræver eftersøgnings- og redningsindsats, i EU-farvande – ulykker med mindst ét skib, der førte en EU-medlemsstats flag (2019-2023).



Kilde: EMCIP (EMSA)

På globalt plan og inden for EU forvaltes eftersøgnings- og redningsopgaver på nationalt plan og fremmes gennem samarbejdsaftaler på tværs af forskellige EU-regioner. Mellem 2019 og 2023 involverede 13 % af SAR-aktionerne i EU-farvande fartøjer under flag uden for EU.

Fra 2019 til 2023 stod fiskerfartøjer for 58 % af alle SAR-aktioner. Det betyder, at når denne andel sammenholdes med antallet af fiskerfartøjer, der var involveret i ulykker, krævede mindst **36 % af alle fiskerfartøjer i nød en SAR-indsats i denne periode.**

Et nyt problem i forbindelse med eftersøgning og redning er den udfordring, der er forbundet med aktioner i fjernliggende områder, især for passagerskibe på grund af det store antal personer om bord. Det stigende antal krydstogtskibe, der sejler i polarområder (Arktis og Antarktis) øger risikoen for eftersøgnings- og redningsaktioner. Det er afgørende, at det maritime samfund forbereder sig på disse udfordringer.

Søfarende og sikkerhed



© Thomas M. Barwick INC / Getty Images

Kvalificerede søfarende er uundværlige for at garantere sikkerheden ved skibsdrift og afgørende for søfartssektorens fremtid i EU. Den **disponible pulje af maritim arbejdskraft synes dog at være aftagende.**

Ved udgangen af 2023 var 172 308 skibsførere og officerer i besiddelse af gyldige sønæringsbeviser udstedt af en EU-medlemsstat. Dette var en reduktion på 20 % i forhold til 2019, men en reduktion på 7 %, når der tages hensyn til virkningen af Det Forenede Kongeriges udtræden af EU. Samtidig var yderligere 125 519 skibsførere og officerer i besiddelse af originale sønæringsbeviser udstedt af lande uden for EU – en stigning på 4 % siden 2019 – med påtegninger udstedt af EU-medlemsstater, der attesterer anerkendelsen heraf.

Samlet set var 297 827 skibsførere og officerer ved udgangen af 2023 i besiddelse af de nødvendige beviser og påtegninger for at gøre tjeneste om bord på fartøjer, der sejler under EU-medlemsstaters flag, hvilket er **et fald på 12 % i forhold til 2019.**

Samme år var gennemsnitsalderen for søfarende, der var berettiget til at arbejde på skibe under EU-medlemsstaters flag, 44 år for dem, der var certificeret i EU-medlemsstater, og 41 år for dem, der var certificeret i lande uden for EU. Desuden er andelen af kvinder i søfartserhvervet fortsat meget lav, idet den ligger på 2,78 % af alle disponible søfarende, der er certificeret i EU i 2023, og kun 0,8 % af de søfarende, der er certificeret i lande uden for EU.

Søfarende: arbejdsvilkår og erhvervsuddannelse

Arbejdsvilkårene for søfarende er fortsat udfordrende. Der konstateres mangler i deres ansættelsesvilkår, herunder **arbejds- og hviletider, lønninger og bemandingsniveauer i henhold til afsnit 2 i konventionen om søfarendes arbejdsforhold (MLC), i gennemsnitligt én ud af hver 13 PSC-inspektioner i henhold til Paris MOU**. Mellem 2019 og 2023 fandt **en ud af fire** PSC-inspektioner mangler under MLC-kategorien sundhedspleje, sikkerhedsbeskyttelse og forebyggelse af ulykker for søfarende (afsnit 4) i Paris MoU-rapporter. Mere end 60 % af de MLC-relaterede fejl og mangler, der blev opdaget i referenceperioden, blev fundet om bord på bulkskibe eller stykgodsskibe og omkring 13 % om bord på tankskibe.

Erhvervsuddannelse af søfarende er en vigtig del af sikkerhedsprocessen. Kommissionen, bistået af EMSA (som udfører inspektioner), vurderer de uddannelsessystemer, der er implementeret i lande uden for EU, på vegne af EU-medlemsstater og i overensstemmelse med den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold.

Med henblik herpå har **51 lande uden for EU fået de sønæringsbeviser, de udsteder, anerkendt af EU-medlemsstater**, hvilket giver deres søfarende mulighed for at arbejde om bord på skibe, der sejler under EU-medlemsstaters flag.

Sikkerhed og bæredygtighed



© SHansche/Getty Images

For at nå de emissionsmål, der er fastsat i den europæiske grønne pagt, skal søfartssektoren indføre alternative brændstoffer og energiteknologier og samtidig sørge for skibssikkerheden. Disse nye energikilder kan indebære betydelige risici, hvilket kræver robuste sikkerhedsforanstaltninger og iboende sikrere design.

Fra 2019 til 2023 blev antallet af **flydende naturgas (LNG)**-klare skibe (undtagen LNG-tankskibe) mere end tredoblet på verdensplan, hvoraf 34 % opererer i Europa. LNG er fuldt dækket af den internationale kode for sikkerhed for skibe, der bruger gas eller andre brændstoffer med lavt flammepunkt, som fastsætter sikkerhedsstandarder på internationalt plan for brændstoffer med lavt flammepunkt og gasformige brændstoffer.

Selv om **brint** er omfattet af ovennævnte kode, mangler der specifikke bestemmelser vedrørende dets høje antændelighed og eksplosionsrisiko. Udkast til ikke-obligatoriske IMO-retningslinjer for brintdrevne skibe forventes at foreligge i 2026. I mellemtiden har EMSA offentliggjort [et studie om brints potentiale som brændstof inden for skibsfart](#) efterfulgt af [en målrettet serie studier om brints sikkerhedsaspekter](#).

Anvendelsen af **metanol** er stigende og er allerede omfattet af IMO's midlertidige retningslinjer (MSC.1/Circ.1621), som vil blive styrket i de kommende år, efterhånden som der høstes flere erfaringer med brugen af metanol som brændstof i skibsfarten. For yderligere at bistå de politiske beslutningstagere og industrien har EMSA offentliggjort et studie [om potentialet i syntetiske brændstoffer inden for skibsfart](#), herunder e-metan og e-metanol, og [bunkringsvejledning, der omfatter biobaseret metanol](#).

Ammoniak befinder sig på et tidligt tilpasningsstadium og anvendes ikke kommercielt på nuværende tidspunkt, og der er alvorlige toksicitetsproblemer. I 2024 godkendte IMO ikke-obligatoriske midlertidige retningslinjer for ammoniak (MSC.1/Circ.1687), der fremmer sikker

anvendelse som brændstof. Parallelt hermed og for at støtte de politiske beslutningstagere og industrien offentliggjorde EMSA en undersøgelse af [ammoniaks potentiale som brændstof i skibsfarten](#) og [en serie af studier, der undersøger og analyserer dets sikkerhed](#).

Biobrændstoffer som DME, FAME, FT-diesel og HVO giver ikke anledning til større sikkerhedsproblemer end traditionelle fossile brændstoffer. For at afhjælpe et hul i standardiseringen af procedurerne for maritim bunkring med biobrændstoffer [har EMSA offentliggjort et vejledende dokument](#), der omfatter tjeklister for forskellige bunkringsfaser og -konfigurationer.

Anvendelsen af **flydende gas** er underlagt IMO's foreløbige retningslinjer for 2023 (MSC.1/Circ.1666).

Brændselsceller giver også anledning til sikkerhedsspørgsmål på grund af potentielle lækager, og der findes ikke-obligatoriske retningslinjer (MSC.1/Circ.1647), som skal ajourføres og konsolideres i fremtiden.

Batterier anvendes i stigende grad i korte sejladsere, men der mangler stadig internationale sikkerhedsstandarder. I 2023 udsendte EMSA [den første ikke-obligatoriske vejledning til nationale myndigheder og industrien](#) med henblik på en ensartet gennemførelse af de væsentlige sikkerhedskrav til batterienergilagringssystemer om bord på skibe. Vejledningen fokuserer på litium-ion-batterier, dvs. den batteriteknologi, der hyppigst anvendes til maritime formål.

Desuden medfører **tilslutning af skibe til landstrøm** grænsefladerisici, der kræver omhyggelig styring. EMSA har derfor offentliggjort sin [vejledning om landstrøm](#) for at hjælpe de nationale myndigheder med at planlægge og udvikle muligheder for landstrøm.

Sikkerhed og autonomi

Da skibsfartsindustrien fortsat bevæger sig i retning af øget automatisering, er risikovurdering afgørende for den overordnede sikkerhedsvurdering og verifikation af designet af nye maritime autonome overfladeskibe (MASS) og bør betragtes holistisk, idet der tages højde for farer forbundet med fysisk layout, drift, kontrol af risikoreducerende foranstaltninger og vedligeholdelse.

På den lovgivningsmæssige side er der gjort fremskridt med udviklingen af den ikke-obligatoriske IMO MASS-kode. Samtidig har EMSA for at støtte konsekvente sikkerhedsevalueringer udviklet en skræddersyet risikobaseret metode (der indgår i udkastet til IMO's MASS-kode) og et tilhørende pilotsoftwareværktøj (det risikobaserede vurderingsværktøj), der skal hjælpe søfartsmyndighederne og industrien med at identificere og prioritere sikkerhedskritiske elementer i tidlige MASS-design.

Med hensyn til sikker drift af automatiserede fartøjer er der drøftelser i gang om de konsekvenser, som dette vil få for søfarende og deres uddannelse. Til støtte for disse drøftelser har EMSA udarbejdet [en rapport om identifikation af kompetencer for MASS-operationer i fjernstyringscentre](#). Fremadrettet vil det menneskelige element være afgørende for udviklingen og driften af disse fartøjer og deres tilknyttede fjernstyringscentre.

Konklusioner

Den Europæiske Union har opbygget et stærkt og omfattende maritimt sikkerhedssystem i løbet af de sidste mange årtier. Selv om der er opnået betydelige fremskridt, er der fortsat en lang række udfordringer, som gør det klart, at det ikke er valgfrit at opretholde – og yderligere styrke – dette system. Det er snarere vigtigt at undgå en tilbagevenden til æraen med substandard-skibsfart, som var præget af alvorlige ulykker, miljøskader og tab af menneskeliv. Søtransport spiller fortsat en afgørende rolle i den globale økonomi og EU's økonomi, og stigende handelsmængder og passagertrafik understreger behovet for sikrere og mere effektive skibe.

EU's harmoniserede lovgivningsmæssige ramme sikrer konsekvent gennemførelse og håndhævelse på tværs af medlemsstaterne og supplerer samtidig internationale konventioner. Denne integrerede tilgang er fortsat afgørende for at garantere høje sikkerhedsstandarder, selv når den globale dynamik – f.eks. flytningen af skibsbygning til Asien – skaber nye afhængigheder og sårbarheder for EU's maritime industri.

Selv om antallet af ulykker, der er registreret siden 2019, er faldet med 16 %, er der stadig flere farer, der skal imødegås. Potentielle brandhændelser på ro-pax og HSC giver fortsat anledning til bekymring, især fordi mange passagerskibe bliver ældre. Fejldeklaration af farligt gods er faldet med 50 %, hvilket afspejler fremskridt med hensyn til håndhævelse og bevidsthed, selv om der fortsat er mangler i overholdelsen i forbindelse med et lille antal fartøjer.

Udfordringer i forbindelse med arbejdsstyrken udgør en betydelig trussel mod den maritime sikkerheds bæredygtighed. Siden 2019 er antallet af tilgængelige skibsførere og officerer i EU faldet med 12 %. Der er også bekymring for en aldrende arbejdsstyrke og branchens evne til at tiltrække nye generationer af søfarende. På trods af de søfarendes stabile gennemsnitsalder, hvilket tyder på, at nytilkomne erstatter dem, der forlader erhvervet, er sektorens tiltrækningskraft fortsat lav og påvirkes i særlig grad af arbejdsvilkårene om bord på skibene. Arbejdstilsyn afslører regelmæssigt mangler vedrørende besætningens trivsel, navnlig på bulkskibe og fragtskibe. Disse problemer understreger det presserende behov for løbende investeringer i erhvervsuddannelse og forbedring af arbejdsvilkårene.

Indførelsen af alternative brændstoffer giver mulighed for at reducere emissionerne, men medfører også nye sikkerhedsrisici. FuelEU Maritime-forordningen (forordning (EU) 2023/1805), som trådte i kraft i 2025, fastsætter ambitiøse mål for reduktion af drivhusgasemissioner, der kræver sikker udformning af skibe, strenge risikovurderinger og løbende erhvervsuddannelse af søfarende. EMSA har allerede taget skridt i denne retning ved at offentliggøre en vejledning om batterisikkerhed og bidrage til udarbejdelsen af IMO-standarder.

Passagerskibes sikkerhed, især i indenrigsfart, er fortsat en toprioritet for EU. Men fremskridtene hæmmes af den langsomme udvikling af ajourførte sikkerhedsstandarder og medlemsstaternes inkonsekvente implementering af dem. Nye potentielle risici, f.eks. brande i elektriske køretøjer om bord på ro-ro-skibe, fortjener opmærksomhed.

Denne anden udgave af Emsafe omfatter de første to år af Ruslands aggressionskrig mod Ukraine. I løbet af den tid har »skyggeflåden« i stigende omfang været til stede i europæiske farvande som et middel til at transportere sanktioneret russisk olie. Disse skibe anløber normalt ikke EU-havne og sejler ikke under EU-medlemsstaters flag. Derfor falder de uden for de sædvanlige EU-inspektionsordninger og er uigennemsigtige med hensyn til sikkerhedspræstation. Desuden er sammensætningen af denne flåde ret dynamisk med hyppige flagskift. Det er svært at vurdere, hvilken risiko de udgør for EU's kyster, men alene usikkerheden udgør en risiko. Den næste udgave af Emsafe kan se på virkningen af denne udvikling ud fra et søfartssikkerhedsperspektiv, hvis der foreligger mere pålidelige data.

Kort sagt er EU's søfartssikkerhedslandskab på vej ind i en periode med hurtige forandringer. Teknologisk innovation, miljømæssige ambitioner og skiftende operationelle realiteter kræver en fremadrettet, integreret tilgang. I betragtning af flådens profil vil gamle skibe dog i en lang periode eksistere side om side med nyere design. EMSA vil fortsat være en vigtig partner i håndteringen af disse udfordringer og sørge for, at Europas have forbliver sikre, modstandsdygtige og bæredygtige i de kommende årtier.

OM DET EUROPÆISKE AGENTUR FOR SØFARTSSIKKERHED

EMSA's mission er at tjene EU's maritime interesser for at opnå en sikker, tryk, grøn og konkurrencedygtig maritim sektor og fungere som et pålideligt og respekteret referencepunkt inden for den maritime sektor i Europa og resten af verden. Med hovedkontor i Lissabon arbejder vi bl.a. med søfartssikkerhed, sikring, bæredygtighed, digitalisering og kapacitetsopbygning med fuld støtte fra EU-medlemsstater og Europa-Kommissionen.

Kontakt os for at få mere at vide

Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed

Praça de Europa 4,
1249-206 Lissabon,
PORTUGAL

Tlf.: +351 211 209 200

Hjemmeside: emsa.europa.eu

Henvendelser: emsa.europa.eu/contact

Sociale medier: emsa.europa.eu/newsroom/connect