



FAKTA OCH SIFFROR

2025 ÅRS EUROPEISKA

SJÖSÄKERHETSRAPPORT

EUROPEISKA SJÖSÄKERHETSBYRÅN

**Europeiska sjösäkerhetsbyrån**

Praça de Europa 4,
1249-206 Lissabon,
PORTUGAL

Tfn.: +351 211 209 200

Webbplats: emsa.europa.eu

Förfrågningar: emsa.europa.eu/contact

Rättsligt meddelande:

Varken Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) eller någon person eller någon tredje part som agerar på byråns vägnar ansvarar för hur informationen i denna rapport kan komma att användas.

Meddelande om upphovsrätt:

Innehållet i denna rapport får återges, anpassas och/eller distribueras helt eller delvis, oberoende av vilka medel och/eller format som används, under förutsättning att Emsa erkänns som den ursprungliga källan till materialet. En sådan bekräftelse ska bifogas varje kopia av materialet. Citat får göras från detta material utan föregående tillstånd, förutsatt att källan anges. Ovan nämnda tillstånd gäller inte för de delar av denna rapport där upphovsrätten innehas av en tredje part. I sådana fall måste tillstånd till reproduktion erhållas från upphovsrättsinnehavaren.

Den här rapporten och allt tillhörande material finns att tillgå på följande adress:

emsa.europa.eu.

© Europeiska sjösäkerhetsbyrån, 2025

Mer information om Europeiska unionen finns på

european-union.europa.eu/index_sv.

Luxemburg: Europeiska unionens publikationsbyrå, 2025

ISSN: 2443-6224

ISBN: 978-92-95229-43-3

doi: 10.2808/9706721

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

Omslagsfoto: Wojciech Wrzesień/Adobe Stock



Inledning

Den andra utgåvan av den europeiska sjösäkerhetsrapporten (Emsafe-rapporten), som är fullständigt reviderad och uppdaterad, fokuserar på aktuella frågor som påverkar sjöfarten och säkerheten i Europeiska unionen (EU). Emsafe-rapporten har som övergripande mål att bidra till en ökad förståelse för de säkerhetsrelaterade utmaningar och möjligheter som sjöfartssektorn står inför genom att sammanställa en uppsättning viktiga tekniska data, från Emsas egna databaser och från externa källor, som rör fartygens säkerhet och deras drift.

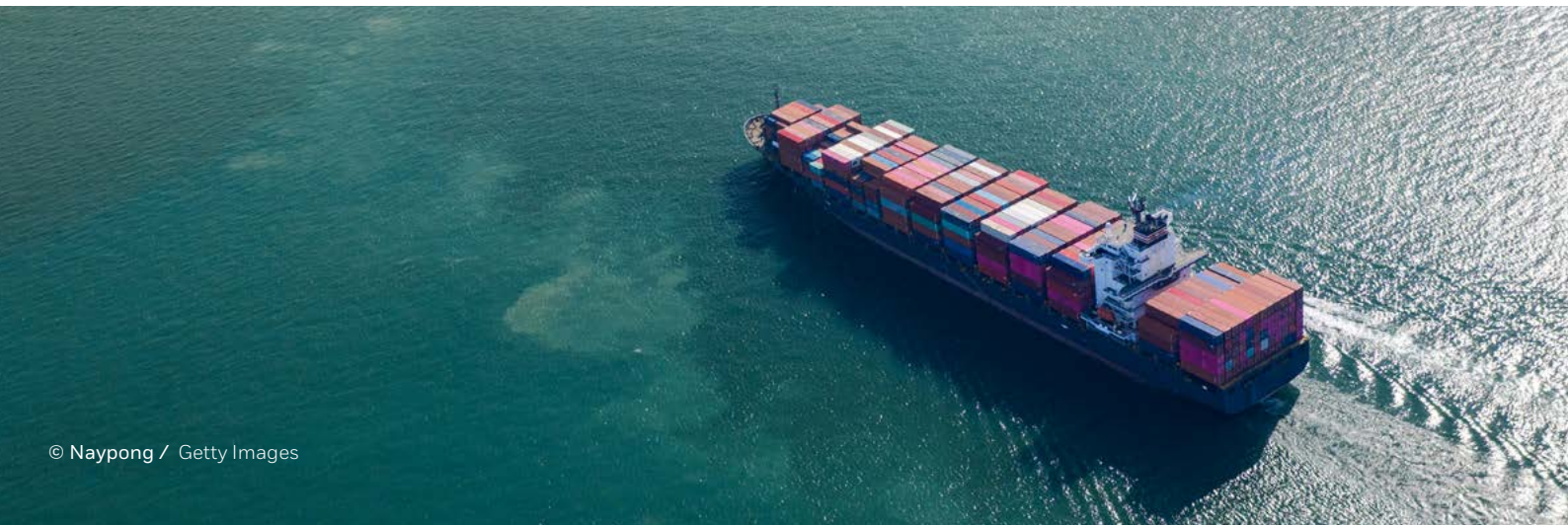
Emsafe-rapporten använder data och information från åren 2019–2023, en period då ett flertal globala händelser hade en betydande inverkan på sjöfartssektorn. Covid-19-pandemin, effekterna av Förenade kungarikets utträde ur EU och följd effekterna av internationella konflikter, inklusive invasionen av Ukraina och situationen i Mellanöstern, påverkade alla i hög grad sjötrafikflödena.

I denna andra utgåva av Emsafe-rapporten analyseras sjöfartssektorns försök att upprätthålla säkerhetsnivåerna och samtidigt anpassa sig till ett föränderligt lagstiftningslandskap och ta itu med ytterligare utmaningar såsom en åldrande flotta, digitalisering, utfasning av fossila bränslen och behovet av att behålla och locka till sig kvalificerad arbetskraft.

Sedan den första rapporten publicerades 2022 har dessutom uppmärksammat sjöfartsolyckor, bland annat bränderna ombord på MV *Fremantle Highway* och *Felicity Ace*, visat på nya säkerhetsrisker som branschen bör arbeta med för att minska.



EU:s sjöfartssektor



Sjötransporter är avgörande för den globala ekonomin och står för över 80 procent av världshandeln sett till volym. EU:s hamnar hanterade mer än 3 375 miljoner ton gods under 2023, varav 39 procent motsvarade nationella transporter och transporter inom EU.

Under 2023 anlöpte fler än 880 000 fartyg EU:s hamnar, vilket innebär en ökning med nästan 20 procent jämfört med nivåerna före pandemin. Mer än 50 procent utgjordes av inrikes trafik, där ro-pax-fartyg och passagerarfartyg var de vanligaste fartygstyperna som anlöpte EU:s hamnar. Cirka tre fjärdedelar av alla fartyg som anlöper EU:s hamnar för en medlemsstats flagg, och mindre än 25 procent är registrerade i ett land utanför EU.

Under 2023 gick **395 miljoner passagerare ombord och landsteg i EU:s hamnar**, vilket är 5,5 procent färre än 2019 (efter en minskning med 45 procent under 2020 på grund av de reserestriktioner som infördes till följd av covid-19-pandemin).

Mellan 2019 och 2023 stod **EU:s varv för 7,6 procent av den globala nybyggnationsverksamheten** sett till antalet fartyg som byggdes. Jämfört med perioden 2016–2020 **minskade den globala andelen fartyg som byggts i EU under en motsvarande femårsperiod med 1,2 procent**. Trots denna nedgång fortsätter EU att vara ledande inom tillverkningen av passagerarfartyg, fiskefartyg och försörjningsfartyg inom offshoresektorn. Nederländerna, Polen och Spanien är de medlemsstater som producerar det största antalet fartyg i dessa kategorier. Samtidigt fokuserar Finland, Italien och Tyskland på att bygga större fartyg, exempelvis kryssningsfartyg.

Figur 1: Antal nybyggda fartyg per fartygstyp i EU och i världen och andel EU-byggnationer per fartygstyp (2019–2023) (*).

	I EU	I hela världen	%
Tankfartyg	17	2 429	0,7%
Bulkfartyg	10	2 262	0,4%
Fraktfartyg för styckegods	69	1 076	6,4%
Containerfartyg	1	994	0,1%
Roll-on/roll-off-fartyg	14	271	5,2%
Passagerarfartyg	262	814	32,2%
Annan typ av lastfartyg	0	68	0%
Fiskefartyg	277	1 610	17,2%
Övriga arbetsfartyg	358	3 819	9,4%
Totalt	1 008	13 343	7,6%

(*) Handelsfartyg med IMO-nummer, självgående, minst 100 bruttoton.

Källa: Emsa

Däremot är den **europeiska industrin inom marin utrustning dock världsledande**, med en marknadsandel på 35 procent för en lång rad produkter.

Uppgifter från [MED-portalen](#), referensdatabasen för produkter som är certifierade i EU enligt direktivet om marin utrustning (direktiv 2014/90/EU), visar att 45 procent av den marina utrustning som är installerad på fartyg som för en EU-medlemsstats flagg tillverkas av företag baserade i EU.

Flaggstat

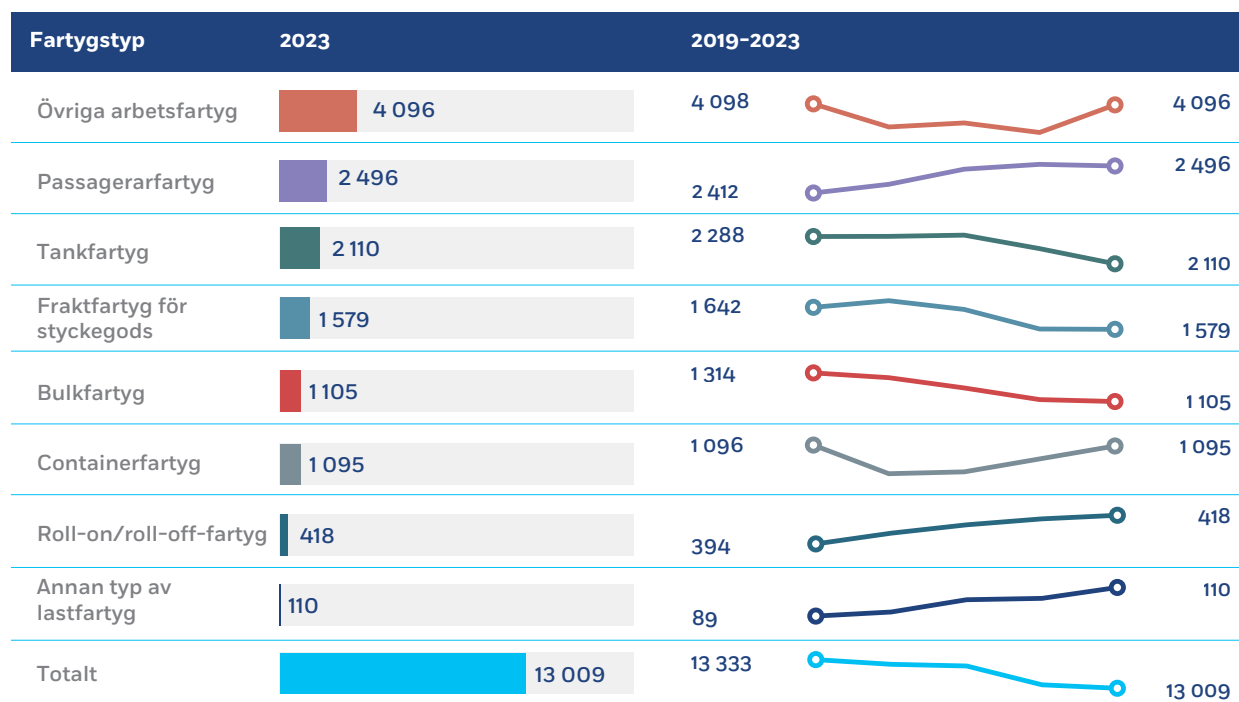


EU:s medlemsstater spelar, i egenskap av flaggstater, en grundläggande roll när det gäller att säkerställa sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön. De måste se till att fartyg som är registrerade hos dem (som för deras flagg) följer alla relevanta internationella bestämmelser, EU-bestämmelser och nationella bestämmelser, inklusive bestämmelser om konstruktion, drift, förvaltning och återvinning av fartyg.

Den EU-medlemsstatsflaggade flottan

Till skillnad från den globala flottan, som expanderade med 6 procent mellan 2019 och 2023 för att möta den ökande efterfrågan, minskade den EU-medlemsstatsflaggade flottan med 2 procent.

Figur 2: Antal fartyg som är registrerade med EU-medlemsstaters flagg.



Källa: EMSA

År 2023 utgjorde den EU-medlemsstatsflaggade flottan cirka 13 procent av den globala flottan i antal fartyg och cirka 16 procent av den globala bruttodräktigheten.

Det globala tonnaget ökade med 13,8 procent mellan 2019 och 2023, medan medlemsstaternas tonnage minskade med 1 procent under samma period. Andelen tonnage från EU:s medlemsstater i förhållande till den globala motsvarigheten minskade från 18,7 procent 2016 till 17,8 procent 2020 och 15,8 procent 2023.

Säkerheten på passagerarfartyg i EU

Antalet passagerarfartyg som är registrerade i EU:s medlemsstater ökade med nästan 2 procent mellan 2019 och 2023, och ro-pax-fartyg och höghastighetsfartyg som är flaggade i EU:s medlemsstater utgör mer än **30 procent av den globala flottan för dessa fartygstyper och mer än 50 procent när det gäller bruttodräktigheten**. Dessutom ökade antalet höghastighetsfartyg som förde en EU-medlemsstats flagg med 17 procent under samma period.

Trots att antalet passagerarfartyg i EU ökat har deras genomsnittsålder inte sjunkit. **År 2023 var genomsnittsåldern för passagerarfartyg flaggade till EU:s medlemsstater 29 år, en ökning från 28 år 2019.**

Figur 3: Genomsnittlig ålder (per fartygstyp) hos fartyg som för flagg från EU:s medlemsstater, jämfört med den globala flottan.

	Den EU-medlemsstatsflaggade flottan	Den globala flottan
Passagerarfartyg	29	28
Övriga arbetsfartyg	26	24
Fraktfartyg för styckegods	22	26
Roll-on/roll-off-fartyg	18	20
Annan typ av lastfartyg	17	30
Tankfartyg	14	18
Containerfartyg	13	14
Bulkfartyg	12	13

Källa: Emsa

Denna trend kan kopplas direkt till att **befintliga fartyg byter flagg från länder utanför EU till EU-medlemsstater**.

Figur 4: Antal flaggbyten per fartygstyp i förhållande till EU-medlemsstatsflagg (2019–2023).

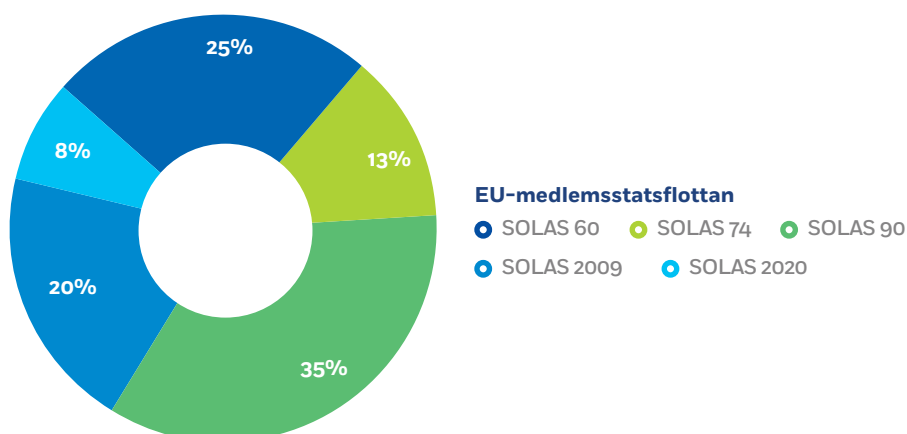
	EU MS to EU MS	non-EU MS to EU MS	EU MS to non-EU MS	Balance
Tankers	388	685	1108	-423
Bulk carriers	125	404	769	-365
General cargo ships	475	577	687	-110
Container ships	380	683	729	-46
Ro-Ro cargo ships	51	57	71	-14
Passenger ships	254	97	118	-21
Other cargo ships	43	38	9	29
Other work vessels	642	505	612	-107
Total	2 358	3 046	4 103	-1 057

Källa: Emsa

Mellan 2019 och 2023 var det 35 procent fler fartyg som överfördes ut från en EU-medlemsstats flagg än som infördes av flaggor utanför EU. De flesta fartyg som lämnade en EU-medlemsstats flagg var bulkfartyg, olje- och kemikalietankfartyg och fraktfartyg för styckegods.

Medelåldern för passagerarfartyg som övergått till EU-medlemsstatsflagg var 18 år (21 år för ro-pax-fartyg). **Mer än en tredjedel av dessa fartyg var mer än 25 år gamla när de bytte till EU-medlemsstatsflagg.**

Trenden med åldrande passagerarfartyg som för flagg från EU:s medlemsstater är bekymmersam. I allmänhet tillämpas inte säkerhetsstandarder retroaktivt, vilket innebär att fartyg uppfyller de standarder som gällde vid tidpunkten då de byggdes. **38 procent av alla passagerarfartyg i drift** i den EU-medlemsstatsflaggade flottan byggdes vid en tidpunkt då de tillämpliga normerna för skadestabilitet var de som fastställdes av den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) från 1960 och 1974.

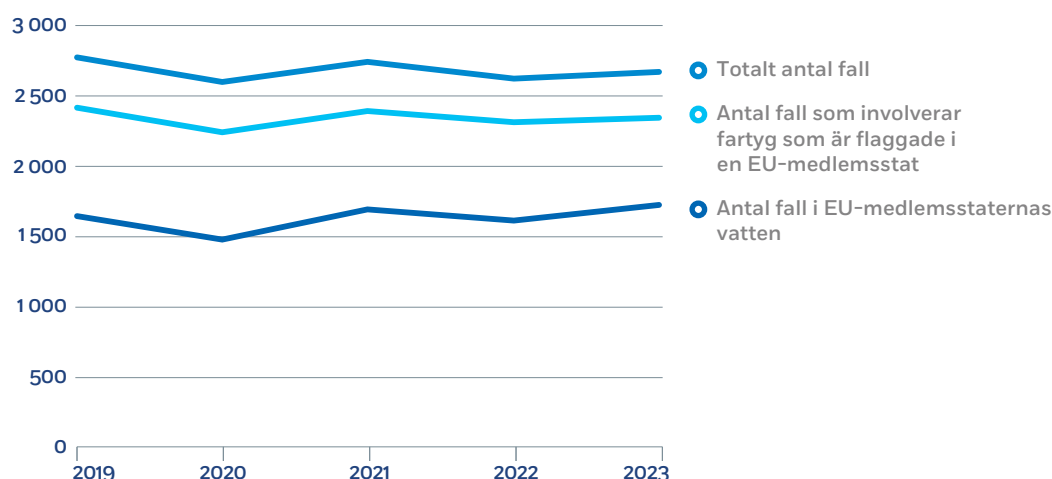
Figur 5: Passagerarfartyg som är flaggade i en EU-medlemsstat, enligt olika Solas-krav på skadestabilitet baserat på byggnadsdatum (2023).

Källa: Emsa

Olyckor

Antalet registrerade olyckor är en tillförlitlig indikator på hur väl en flotta presterar ur säkerhetssynpunkt. Mellan 2019 och 2023 inträffade varje år i genomsnitt **2 344 olyckor som involverade minst ett fartyg med EU-medlemsstatsflagg som omfattades av tillämplig EU-lagstiftning**. Antalet olyckor som rapporterades till den europeiska databasen för sjöolycksutredningar (Emcip) (som förvaltas av Emsa) under denna period minskade med 16 procent jämfört med den period som omfattades av den första utgåvan av Emsafe-rapporten.

Figur 6: Totalt antal olyckor som rapporterats till Emcip (2019–2023).

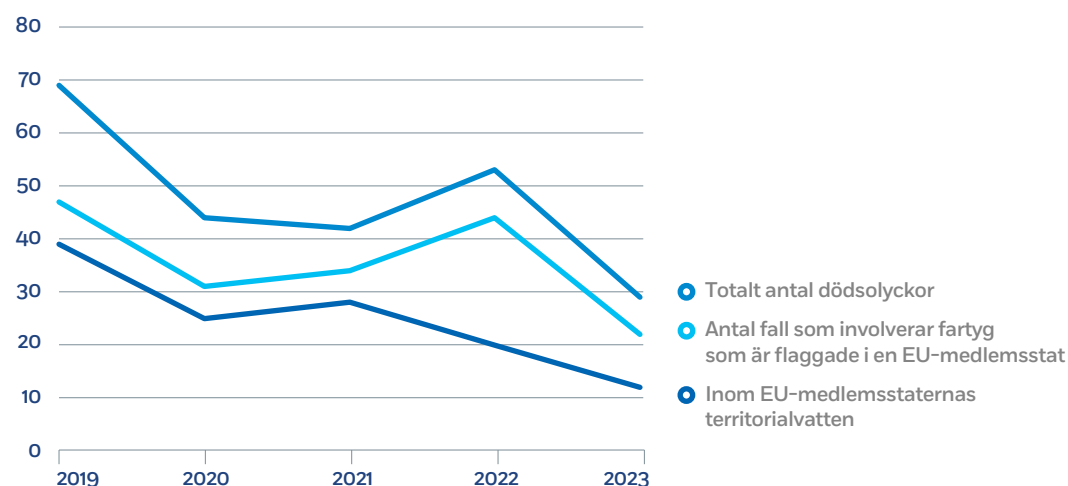


Källa: Emcip (Emsa)

Allvarliga olyckor (fartyg som skadats så mycket att de inte längre är lämpliga att använda, allvarligt skadade personer, icke allvarliga skador på miljön) utgjorde 27,8 procent av alla registrerade olyckor under perioden, medan mycket allvarliga olyckor (dödsfall, total förlust, allvarliga skador på miljön) utgjorde 2,2 procent av det totala antalet.

Under 2023 avled 22 personer och 741 skadades i olyckor som involverade fartyg som förde en EU-medlemsstats flagg. Det största antalet dödsfall inträffade i samband med olyckor med lastfartyg, som utgör omkring 49 procent av flottan, följt av fiskefartyg och försörjningsfartyg.

Figur 7: Totalt antal dödsolyckor som rapporterats till Emcip (2019–2023).



Källa: Emcip (Emsa)

Flaggstat: säkerhetsindikatorer

Antalet brister som upptäcks vid flaggstatsbesiktningar eller inspektioner kan också fungera som en potentiell indikator för säkerhetsprestanda. Det finns dock för närvarande ingen centraliserad databas över flaggstatsinspektioner. Den närmaste motsvarigheten på EU-nivå är databasen för den särskilda ordningen för inspektioner av ro-pax-fartyg och höghastighetsfartyg, som ingår i Thetis-EU-databasen som underhålls av Emsa. Resultaten av dessa inspektioner visar att **38 procent av alla konstaterade brister rör brandsäkerhet**.

Figur 8: De 15 största bristerna som konstaterats vid inspektioner av ro-pax-fartyg och höghastighetsfartyg (2019–2023).

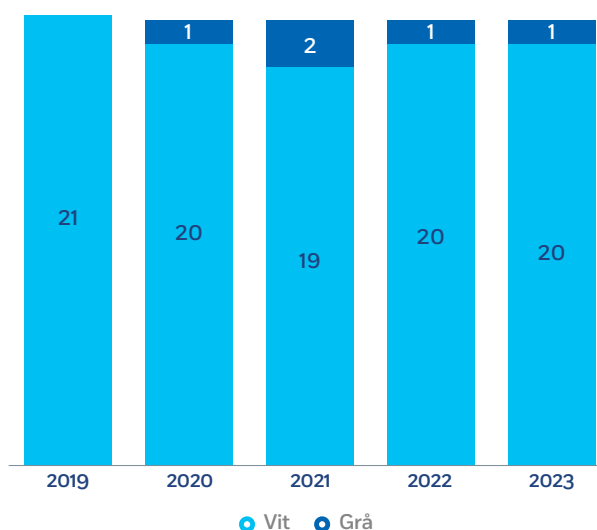
Branddörrar/öppningar i brandsäkra avdelningar	15%
Fast brandsläckningsanläggning	12%
Stängningsanordningar/vattentäta dörrar	10%
Renlighet i motorrum	9%
Nödbelysning, batterier och strömbrytare	8%
Brandspjäll	7%
Huvudmaskin för framdrivning	6%
Övningar för övergivande av fartyg	5%
Systemet för information till passagerarna	5%
ISM	4%
Hjälpmotor	4%
Anläggning för upptäckt av brand samt brandlarm	4%
Livbåtar	4%
Utrymningsvägar	4%
Övrigt (brandsäkerhet)	3%

Källa: Thetis (Emsa, 2023b)

På internationell nivå ger resultaten av Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) system för granskning av medlemsstaterna användbara aggregerade uppgifter. **42 procent av dessa iakttagelser gäller flaggstatsskyldigheter**, och den största andelen (33 procent) avser genomförandet, följt av efterlevnad (17 procent). Denna rangordning har varit konsekvent under årens lopp, trots det större antalet granskningar som ägde rum mellan 2016 och 2022 på internationell nivå.

Resultaten av hamnstatskontroller är också en indikator på säkerhetsprestandan för fartyg som är flaggade i EU:s medlemsstater och som går i internationell trafik. År 2023 **var alla EU-medlemsstatsflagg i samförståndsavtalet från Paris om hamnstatskontroll (Paris MOU) vitlistade utom en, som fanns på den grå listan**.

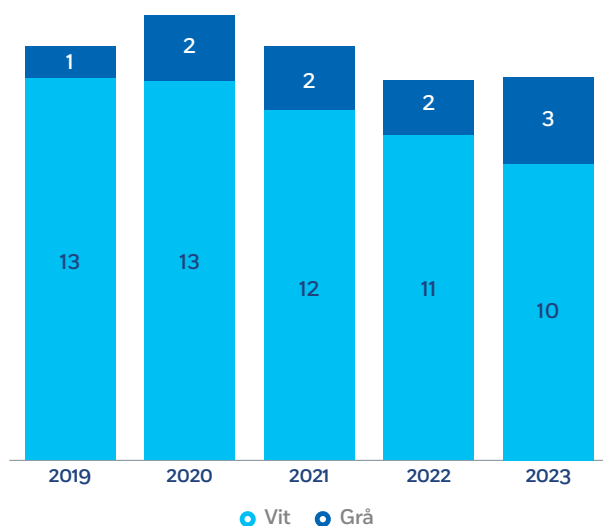
Figur 9: EU-medlemsstaternas flaggprestanda enligt Paris MOU-systemet med vita, grå och svarta listor.



Källa: Paris MoU

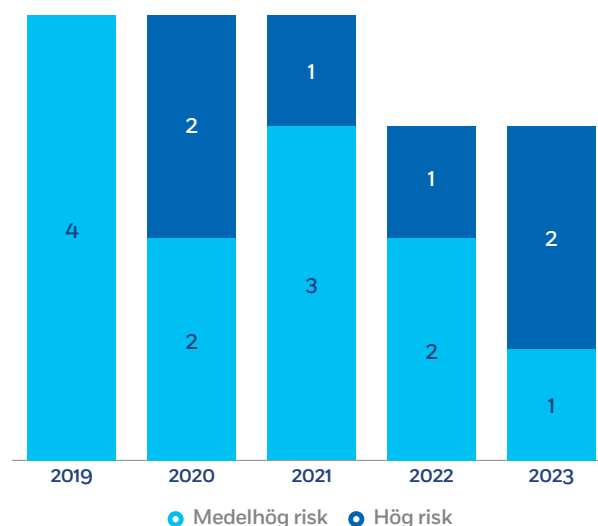
Utöver Paris MOU analyseras i denna andra upplaga av Emsafe-rapporten säkerhetsprestandan hos fartyg som för EU-medlemsstaternas flagg i systemen för hamnstatskontroll enligt samförståndsavtalet från Tokyo (Tokyo MOU) och den amerikanska kustbevakningen (USGC). Tre stod på den grå listan i Tokyo MOU, medan **två flagg från EU:s medlemsstater betraktades som högriskflaggor av den amerikanska kustbevakningen 2023**. Dessa prestandaindikatorer avser fartyg som för en EU-medlemsstats flagg men som bedriver handel i olika regioner runt om i världen, utanför EU.

Figur 10: EU-flaggprestanda Tokyo MOU.



Källa: Tokyo MoU

Figur 11: EU-flaggprestanda USCG



Källa: USCG

Erkända organisationer

Flaggstaterna fortsätter att delegera uppgifter till erkända organisationer, både när det gäller att genomföra lagstadgade besiktningar och att utfärda certifikat. **Under 2024 delegerade två tredjedelar av alla EU-medlemsstater utfärdandet av säkerhetscertifikat för passagerarfartyg, antingen helt eller delvis, till en erkänd organisation: en ökning med 10 procent jämfört med 2020.** En liknande trend konstaterades i delegeringen av certifieringar enligt den internationella säkerhetsorganisationskoden.

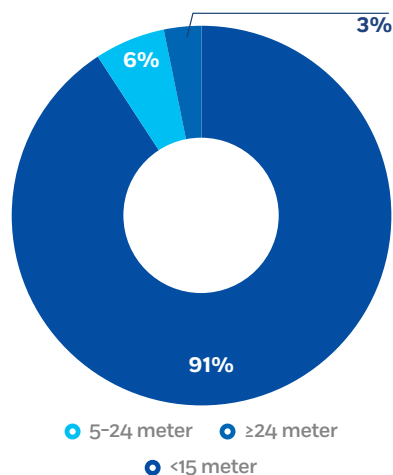
Globalt sett finns det 110 erkända organisationer som är erkända av minst en flaggstat (en ökning med 15 procent jämfört med 2020), men endast 11 är erkända av Europeiska kommissionen. EU återkallade sitt erkännande av det ryska sjöfartsregistret i oktober 2022.

Fiskefartyg

För närvarande för nästan 70 000 fiskefartyg EU-medlemsstatsflagg – en minskning med 6 procent sedan 2020. Den EU-medlemsstatsflaggade flottan åldras också: **70 procent av fartygen är nu över 25 år gamla** och endast 2 procent av hela flottan byggdes mellan 2019 och 2023.

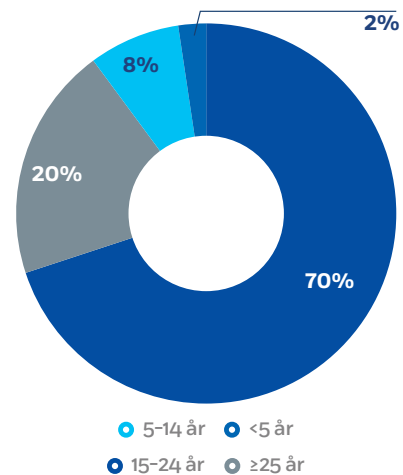
Dessutom har endast 3 procent av alla fiskefartyg som är registrerade i en EU-medlemsstat en längd på 24 meter eller mer, varav 6 procent har en längd på mellan 15 och 24 meter. Övriga fiskefartyg (91 procent) mäter mindre än 15 meter i längd.

Figur 12: Fördelning av fiskeflottan som för EU-medlemsstatsflagg efter längd.



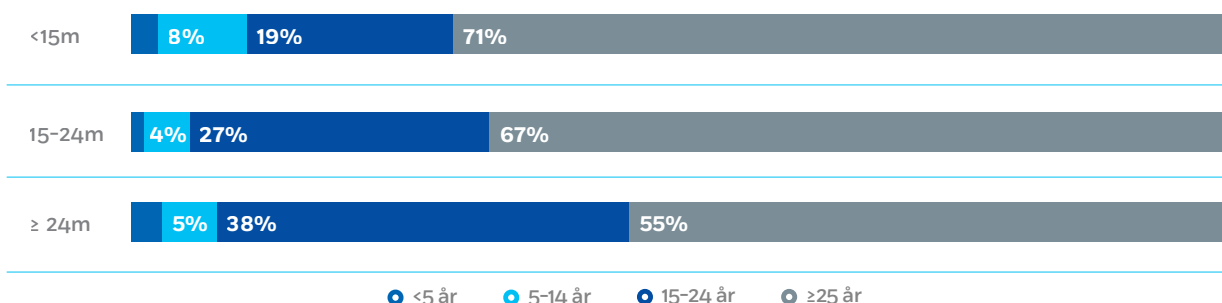
Källa: DG MARE

Figur 13: Fördelning av fiskeflottan som för EU-medlemsstatsflagg efter ålder.



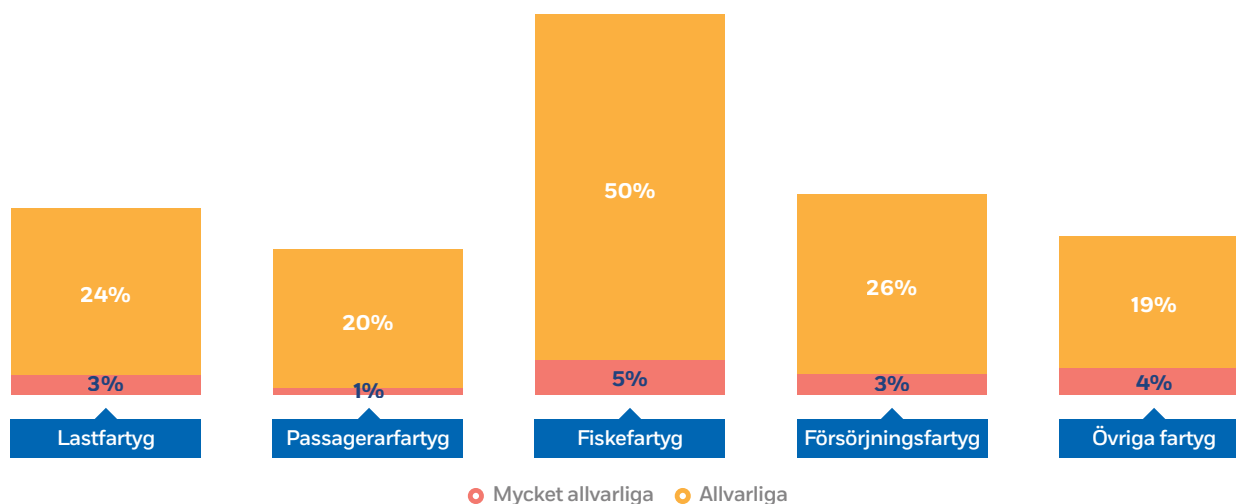
Källa: DG MARE

Fiskefartyg som mäter mindre än 24 meter och är äldre än 25 år utgör nu merparten av den totala flottan (68 procent). Denna ålderstrend är nu vanlig i alla längdintervall för fiskefartyg, även inom den del av flottan som är över 24 meter, där mer än 50 procent är äldre fartyg.

Figur 14: Åldersfördelning av fiskefartyg som för EU-medlemsstatsflagg efter längd (2023).

Källa: DG MARE

Fiskefartyg är särskilt utsatta för olyckor, vilket gör dem till en prioritet för förbättrade säkerhetsåtgärder. Dessa fartyg står för 17 procent av det totala antalet olyckor som registreras varje år inom ramen för tillämplig EU-lagstiftning, **och 60 procent av det totala antalet förlorade fartyg är fiskefartyg.** Under 2023 ledde 55 procent av dessa olyckor till mycket allvarliga eller allvarliga konsekvenser.

Figur 15: Andel mycket allvarliga och allvarliga fall per fartygstyp.

Källa: Emcip (Emsa)

De nuvarande säkerhetsstandarderna för fiskefartyg är mindre stränga än dem som gäller för kommersiell sjöfart. Kapstadsavtalet, den internationella konvention som syftar till att genomföra säkerhetsstandarder för fiskefartyg, har ännu inte trätt i kraft. Hittills har endast nio EU-medlemsstater samt Island och Norge ratificerat avtalet.

På EU-nivå håller kommissionen på att utvärdera genomförandet av direktiv 97/70/EG om att införa harmoniserade säkerhetsregler för fiskefartyg som har en längd av 24 meter och däröver. Samtidigt har ytterligare åtgärder vidtagits som förväntas ge nya insikter om dessa fartygs sårbarhet. Tillämpningsområdet för direktivet om utredning av olyckor (direktiv 2009/18/EG) utvidgades till att omfatta rapportering av olyckor med fiskefartyg som är kortare än 15 meter och som medfört dödsfall eller förlust av fartyg. Genom översynen av direktivet om hamnstatskontroll (direktiv 2009/16/EG) läggs dessutom ett nytt frivilligt system för fiskefartyg till dess tillämpningsområde.

Hamnstat

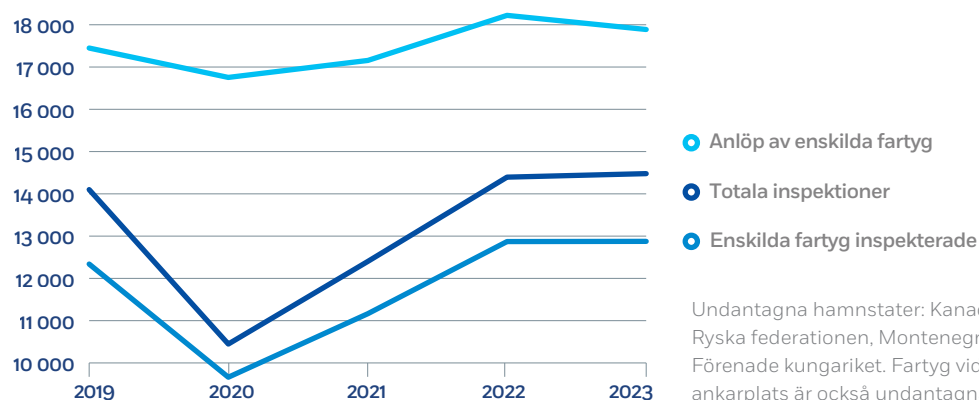


© Monty Rakusen's Studio / Getty Images

I och med den ökade sjötrafiken och de säkerhetsrisker som undermåliga fartyg medför är hamnstatskontroll avgörande för att säkerställa efterlevnad av säkerhetsbestämmelserna i EU:s vatten. EU:s medlemsstater inspekterar, i egenskap av hamnstater, utlandsflaggade fartyg som besöker deras hamnar för att kontrollera att de uppfyller säkerhets-, miljö- och arbetsnormer. Detta fungerar som en andra försvarslinje mot undermålig sjöfart och kompletterar flaggstaternas ansvar.

Antalet hamnstatskontroller som genomförs varje år i EU inom ramen för Paris MOU är fortfarande över 14 000 efter återhämtningen från covid-19-perioden. De flesta medlemsstater återupptog sina inspektionsinsatser och gick i vissa fall utöver siffrorna från före pandemin.

Figur 16: Antal enskilda fartyg som inspekterats och totalt antal hamnstatskontroller som genomförts av EU:s medlemsstater (2019–2023).



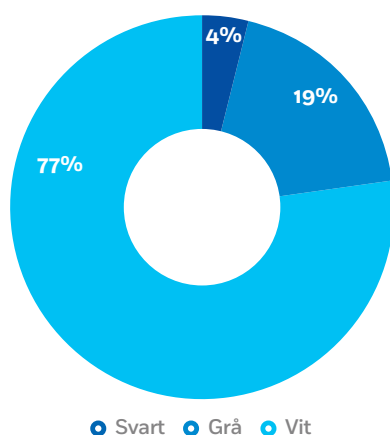
Källa: Thetis (Emsa)

Antalet enskilda fartyg som inspekterades 2023 av hamnstatskontrolltjänstemän i EU ökade med 4 procent jämfört med 2019. **Ungefär varannan konstaterad brist var säkerhetsrelaterad**, och brister som rör brandsäkerhet är de som oftast rapporteras, oavsett fartygstyp.

År 2023 fanns 77 procent av alla fartyg som inte för EU-flagg och som anlöpte EU-hamnar på den vita listan enligt Paris MOU, och 4 procent var registrerade med flagg med betydande säkerhetsproblem, som finns upptagna på den svarta listan enligt Paris MOU.

År 2023 flyttades dock den panamanska flaggan från den vita till den grå listan (vilket visar på vissa säkerhetsproblem) inom ramen för Paris MOU-klassificeringen. Fartyg registrerade i Panama utgjorde det näst största antalet hamnanlöp i EU – över 115 000 mellan 2019 och 2023. Detta innebär att **andelen fartyg på den grå listan ökade från 5 procent 2020 till 19 procent 2023**.

Figur 17: Fördelning av fartyg som inte för EU-flagg och som anlöper EU-hamnar: Paris MOU:s vita, grå och svarta lista (2023).



Källa: Emsa

Topp tre-flaggen för fartyg från länder utanför EU som anlöper EU-hamnar var Liberia, Panama samt Antigua och Barbuda.

Farligt material

Felaktig deklaration av farligt och förorenande gods (farligt material) utgör en allvarlig risk för besättning, last och mottagningshamnar. År 2023 var **14 procent av de fartyg som transporterade farligt material och som anlände till EU-hamnar från hamnar och terminaler flaggade i grå- och svartlistade länder utanför EU**.

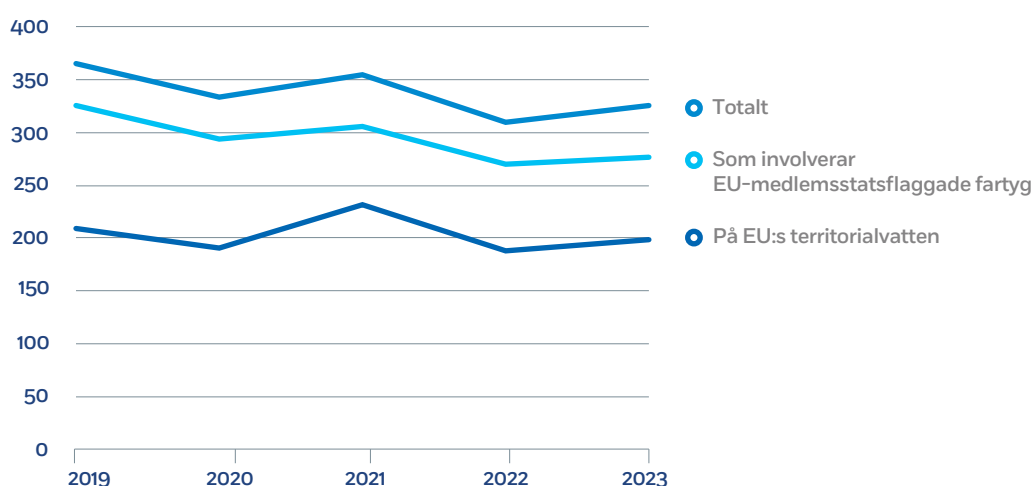
Mer positivt är att andelen odeklarerat farligt material har minskat med nästan 50 procent sedan 2019 för ankomster från hamnar utanför EU. År 2023 var andelen saknade deklarationer om farligt material i det europeiska systemet för övervakning av fartygstrafik, SafeSeaNet, omkring 4 procent för fartyg som lämnar EU-hamnar. Även för fartyg som anländer från hamnar utanför EU var siffran ungefär 4 procent.

Kuststat



EU:s medlemsstater, i egenskap av kuststater, övervakar och reglerar sjöfartsverksamhet inom sina vatten specifikt för att förebygga olyckor och miljöskador samt för att stödja sjöfartskommunikationsnätet. Mellan 2019 och 2023 inträffade i genomsnitt 1 631 olyckor per år inom EU:s territorialvatten, vilket ledde till att 1 018 sök- och räddningsinsatser rapporterades under den perioden.

Figur 18: Totalt antal fartyg som krävde sök- och räddningsinsatser inom EU:s vatten – olyckor där minst ett EU-medlemsstatsflaggat fartyg var inblandat (2019–2023).



Källa: Emcip (Emsa)

Globalt och inom EU hanteras ansvaret för sök- och räddningsinsatser på nationell nivå och underlättas genom samarbetsavtal mellan olika EU-regioner. Mellan 2019 och 2023 omfattade 13 procent av sök- och räddningsinsatserna i EU:s vatten fartyg som förde flagg från länder utanför EU.

Mellan 2019 och 2023 stod fiskefartyg för 58 procent av alla sök- och räddningsinsatser, vilket innebär att när denna andel korreleras med antalet fiskefartyg som var inblandade i olyckor, krävde minst **36 procent av alla fiskefartyg i nöd sök- och räddningsinsatser under denna period.**

Ett växande problem när det gäller sök- och räddningsinsatser är utmaningen med verksamhet i avlägsna områden, särskilt för passagerarfartyg på grund av det stora antalet personer som de transporterar. Det ökande antalet kryssningsfartyg som besöker polarregionerna (Arktis och Antarktis) ökar riskerna vid sök- och räddningsinsatser. Att förbereda sig för dessa utmaningar är avgörande för sjöfartssamfundet.

Sjöfolk och säkerhet



© Thomas M. Barwick INC / Getty Images

Kvalificerat sjöfolk är avgörande för att garantera säkerheten vid fartygsverksamhet och för sjöfartssektorns framtid som helhet. **Den tillgängliga arbetskraftspoolen inom sjöfarten förefaller dock bli allt mindre.**

I slutet av 2023 innehade 172 308 befälhavare och befäl giltiga behörighetsbevis som utfärdats av en EU-medlemsstat. Detta var en minskning med 20 procent från 2019, men en minskning med 7 procent när effekten av Förenade kungarikets utträde ur EU beaktas. Samtidigt innehade ytterligare 125 519 befälhavare och befäl ursprungliga behörighetsbevis som utfärdats av länder utanför EU – en ökning med 4 procent sedan 2019 – med intyg om erkännande från EU:s medlemsstater.

I slutet av 2023 hade totalt 297 827 befälhavare och befäl de certifikat och intyg om erkännande som krävs för att tjänstgöra ombord på fartyg som för EU-medlemsstaternas flagg, vilket är **en minskning med 12 procent jämfört med 2019.**

Under samma år var medelåldern för sjöfolk som var berättigade att arbeta på fartyg som för EU-medlemsstatsflagg 44 år för dem som var certifierade i EU-medlemsstater och 41 år för dem som var certifierade i länder utanför EU. Dessutom fortsätter andelen kvinnor i sjöfartygsyrket att vara mycket låg: av allt tillgängligt sjöfolk som certifierades i EU 2023 utgjordes endast 2,78 procent av kvinnor. Av dem som certifierades i länder utanför EU är siffran bara 0,8 procent.

Sjöfolk: arbetsvillkor och utbildning

Arbetsvillkoren för sjöfolk är fortfarande krävande. Brister i deras anställningsvillkor, **inklusive arbets- och vilotider, löner och bemanningsnivåer enligt avdelning 2 i sjöarbetskonventionen**, återfinns **i genomsnitt vid en av 13 hamnstatskontroller enligt Paris MOU**. Mellan 2019 och 2023 upptäcktes brister **vid var fjärde hamnstatskontroll**

enligt sjöarbetskonventionens kategori skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor för sjöfolk (avdelning 4) i Paris MOU-rapporterna. Över 60 procent av de brister i sjöarbetskonventionen som upptäcktes under referensperioden påträffades ombord på bulkfartyg eller fraktfartyg för styckegods, och omkring 13 procent ombord på tankfartyg.

Utbildning av sjöfolk är en viktig del av säkerhetsprocessen. Kommissionen, som bistås av Emsa (som utför inspektioner), bedömer de utbildningssystem som införs i länder utanför EU på uppdrag av EU:s medlemsstater och i linje med den internationella konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning.

I detta syfte har **51 länder utanför EU fått de behörighetsbevis som de utfärdar erkända av EU:s medlemsstater**, vilket gör det möjligt för deras sjöfolk att arbeta ombord på fartyg som för EU-flagg.

Säkerhet och hållbarhet



För att uppnå de utsläppsmål som fastställs i den europeiska gröna given måste sjöfartssektorn använda alternativa bränslen och kraftteknik och samtidigt säkerställa fartygssäkerheten. Dessa nya energikällor kan medföra betydande risker, vilket kräver kraftfulla säkerhetsåtgärder och, på grund av sin natur, säkrare utformningar.

Mellan 2019 och 2023 mer än tredubblades antalet fartyg som var klara för **flytande naturgas (LNG)** (exklusive LNG-tankfartyg) i världen, varav 34 procent var i drift i Europa. Flytande naturgas omfattas helt av den internationella koden för säkerhet på fartyg som använder gaser eller bränslen med låg flampunkt, som fastställer säkerhetsstandarder på internationell nivå för bränslen med låg flampunkt och gasformiga bränslen.

Vätgas omfattas visserligen av ovanstående kod, men det saknas särskilda bestämmelser för att hantera dess höga brandfarlighet och explosionsrisk. Utkast till icke-obligatoriska IMO-riktlinjer för vätgasdrivna fartyg förväntas senast 2026. Under tiden har Emsa offentliggjort en [studie om vätgasens potential som bränsle inom sjöfarten](#), följd av en [särskild serie studier om dess säkerhetsaspekter](#).

Användningen av **metanol** ökar och behandlas redan i IMO:s interimistiska riktlinjer (MSC.1/Circ.1621), som kommer att förbättras under de kommande åren i takt med att erfarenheten ökar av dess användning som bränsle inom sjöfarten. För att ytterligare bistå beslutsfattare och industrin har Emsa offentliggjort en studie om [potentialen hos syntetiska bränslen inom sjöfarten](#), inklusive e-metan och e-metanol, och [bunkringsvägledning som omfattar biourvunnen metanol](#).

Användningen av **ammoniak** befinner sig i ett tidigt skede, och det finns för närvarande inga kommersiella användningsområden samt att det har allvarliga toxicitetsrisker. År 2024 godkände IMO icke-bindande interimistiska riktlinjer för ammoniak (MSC.1/Circ.1687), som

främjar en säker användning av ammoniak som bränsle. Parallellt med detta, och för att stödja beslutsfattare och industrin, offentliggjorde Emsa en studie som analyserar [potentialen hos ammoniak som bränsle inom sjöfarten](#) och en [serie studier som undersöker och analyserar dess säkerhet](#).

Biobränslen såsom dimetyleter, fettsyrametylester, FT-diesel och hydrerad vegetabilisk diesel utgör inte en större säkerhetsfara än traditionella fossila bränslen. För att åtgärda en brist i standardiseringen av förfaranden för marin bunkring av biobränsle har [Emsa publicerat ett vägledningsdokument](#) som innehåller checklistor för olika bunkringsfaser och konfigurationer.

Användningen av **flytande petroleumgas** styrs av IMO:s interimistiska riktlinjer för 2023 (MSC.1/Circ.1666).

Bränsleceller orsakar också säkerhetsproblem på grund av potentiella läckage. Icke-obligatoriska riktlinjer finns på plats (MSC.1/Circ.1647) och dessa kommer att revideras och konsolideras framöver.

Batterier används i allt större utsträckning för kortdistansresor, men internationella säkerhetsstandarder saknas fortfarande. Under 2023 utfärdade Emsa [den första icke-obligatoriska vägledningen för nationella förvaltningar och industrin](#), som syftar till ett enhetligt genomförande av de väsentliga säkerhetskraven för batterienergilagringssystem ombord på fartyg. Vägledningen fokuserar på litiumjonbatterier, som är den batteriteknik som oftast används ombord på fartyg.

Anslutning av fartyg till landström medför dessutom gränssnittsrelaterade risker, vilket kräver noggrann hantering. Emsa har därför offentliggjort en [vägledning om landström](#) för att bistå nationella förvaltningar i planeringen och utvecklingen av landströmsalternativ.

Säkerhet och autonomi

Eftersom sjöfartsindustrin fortsätter att gå mot ökad automatisering är riskbedömning avgörande för den övergripande säkerhetsbedömningen och verifieringen av nya obemannade ytfartyg till havs och bör ses över ur ett helhetsperspektiv, med beaktande av de faror som är förknippade med fysisk utformning, drift, kontroll av riskreducerande åtgärder och underhåll.

På regleringsområdet har framsteg gjorts i utvecklingen av den icke-obligatoriska IMO-koden för obemannade ytfartyg till havs. För att göra säkerhetsutvärderingarna konsekventa har Emsa samtidigt utvecklat en skräddarsydd riskbaserad metod (som ingår i IMO:s utkast till kod för obemannade ytfartyg till havs) och ett tillhörande pilotprogramverktyg (det riskbaserade bedömningsverktyget) för att hjälpa sjöfartsförvaltningarna och branschen att identifiera och prioritera säkerhetskritiska element i tidiga versioner av obemannade ytfartyg till havs.

När det gäller säker drift av automatiserade fartyg pågår diskussioner om vilka konsekvenser detta kommer att få för sjöfolk och deras utbildning. Till stöd för diskussionerna har Europeiska sjösäkerhetsbyrån utarbetat en [rapport om fastställande av kompetenser för drift av obemannade ytfartyg till havs i fjärrkontrollcentrum](#). Framöver kommer den mänskliga faktorn att vara avgörande för utvecklingen och driften av dessa fartyg och deras tillhörande

Sammanfattning

Europeiska unionen har byggt upp ett starkt och omfattande sjösäkerhetssystem under de senaste årtiondena. Även om betydande framsteg har gjorts återstår många utmaningar, vilket tydliggör att upprätthållande – och ytterligare förstärkning – av detta system inte är ett måste. Det är viktigt att undvika en tillbakagång till en era av undermålig sjöfart, som kännetecknades av allvarliga olyckor, miljöskador och förlorade människoliv. Sjötransporten fortsätter att spela en avgörande roll i den globala ekonomin och EU:s ekonomier, med ökande handelsvolymen och passagerartrafik som understryker behovet av säkrare och effektivare fartyg.

EU:s harmoniserade lagstiftningsram säkerställer konsekvent genomförande och efterlevnad i alla medlemsstater och kompletterar internationella konventioner. Detta integrerade tillvägagångssätt är fortfarande avgörande för att garantera höga säkerhetsstandarder, även om den globala dynamiken – till exempel förflyttningen av varvsindustrin till Asien – skapar nya beroendeförhållanden och sårbarheter för EU:s sjöfartsindustri.

Trots att antalet olyckor som registrerats sedan 2019 har minskat med 16 procent finns det fortfarande flera risker att ta itu med. Potentiella brandincidenter på ro-pax-fartyg och höghastighetsfartyg fortsätter att ge anledning till oro, särskilt med tanke på att många passagerarfartyg börjar uppnå en hög ålder. Feldeklarationen av farlig last har minskat med 50 procent, vilket återspeglar framstegen när det gäller verkställighet och medvetenhet, även om brister i efterlevnaden kvarstår för ett litet antal fartyg.

Arbetskraftsrelaterade utmaningar är ett betydande hot för en hållbar sjösäkerhet. Sedan 2019 har antalet tillgängliga befälhavare och befäl i EU minskat med 12 procent. Det finns också farhågor kring arbetskraftens åldrande och branschens förmåga att attrahera nya generationer av sjöfolk. Trots den stabila medelåldern bland sjöfolk, som tyder på att nya medarbetare ersätter dem som lämnar yrket, är sektorns attraktionskraft fortfarande låg och påverkas särskilt av arbetsförhållandena ombord på fartygen. Yrkesinspektioner avslöjar regelbundet brister i besättningens välbefinnande, särskilt på bulkfartyg och lastfartyg, vilket belyser det akuta behovet av fortsatta investeringar i utbildning och förbättrade arbetsvillkor.

Införandet av alternativa bränslen innebär möjligheter till utsläppsminskning, men medför också nya säkerhetsrisker. I FuelEU Maritime-förordningen (förordning (EU) 2023/1805), som trädde i kraft 2025, fastställs ambitiösa mål för minskning av växthusgasutsläppen, vilket kräver säkra fartygskonstruktioner, noggranna riskbedömningar och kontinuerlig utbildning av sjöfolk. Emsa har redan vidtagit åtgärder i detta avseende genom att offentliggöra riktlinjer om batterisäkerhet och bidra till utvecklingen av IMO:s standarder.

Passagerarfartygens säkerhet, särskilt i inrikes trafik, är fortfarande en av EU:s viktigaste prioriteringar. Framstegen hämmas dock av den långsamma utvecklingen av uppdaterade säkerhetsstandarder och medlemsstaternas inkonsekventa genomförande av dessa. Nya potentiella risker, såsom elfordonsbränder ombord på ro-ro-fartyg, förtjänar uppmärksamhet.

Denna andra utgåva av Emsafe-rapporten täcker de två första åren av Rysslands angreppskrig mot Ukraina. Under denna tid har en "skuggflotta" blivit allt mer närvarande i europeiska vatten som ett sätt att transportera rysk olja vilken omfattas av sanktioner. Dessa fartyg anlöper i allmänhet inte EU:s hamnar och är inte flaggade i någon EU-medlemsstat. De omfattas därför inte av EU:s vanliga inspektionssystem och ger ingen insyn i fråga om säkerhetsprestanda. Dessutom är sammansättningen av denna flotta förhållandevis dynamisk, med frekventa flaggbyten. Vilken risk dessa fartyg utgör för EU:s kuster är svår att bedöma, men osäkerheten utgör i sig en risk. Om mer tillförlitliga uppgifter blir tillgängliga kan nästa utgåva av Emsafe-rapporten komma att behandla effekterna av denna utveckling ur ett sjösäkerhetsperspektiv.

Sammanfattningsvis är EU:s sjösäkerhetslandskap på väg in i en period av snabb omvandling. Teknisk innovation, miljöambitioner och en föränderlig operativ verklighet kräver ett framåtblickande, integrerat tillvägagångssätt. Med tanke på flottans sammansättning kommer dock gamla fartyg att samexistera med nyare konstruktioner under lång tid. Emsa kommer fortsätta att vara en viktig partner när det gäller att hantera dessa utmaningar och se till att Europas hav förblir säkra, motståndskraftiga och hållbara i flera årtionden framöver.

OM EUROPEISKA SJÖSÄKERHETSBYRÅN

Emsas uppdrag är att främja EU:s sjöfartsintressen, borga för en säker, trygg, grön och konkurrenskraftig sjöfartssektor samt att agera som en tillförlitlig och respekterad referens inom sjöfarten både i Europa och globalt. Med bas i Lissabon arbetar vi bland annat med sjösäkerhet, sjöfartsskydd, hållbarhet, digitalisering och kapacitetsuppbyggnad till förmån för EU:s medlemsstater och Europeiska kommissionen.

Kontakta oss för mer information

Europeiska sjösäkerhetsbyrån

Praça de Europa 4,
1249-206 Lissabon,
PORTUGAL

Tfn.: +351 211 209 200

Webbplats: emsa.europa.eu

Förfrågningar: emsa.europa.eu/contact

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