



FEITEN EN CIJFERS

VERSLAG INZAKE DE MARITIEME

VEILIGHEID IN EUROPA – 2025

EUROPEES AGENTSCHAP VOOR MARITIEME VEILIGHEID





European Maritime Safety Agency

Europees Agentschap voor maritieme veiligheid

Praça de Europa 4,
1249-206 Lissabon,
PORTUGAL

Tel.: +351 211 209 200

Internet: emsa.europa.eu

Contact: emsa.europa.eu/contact

Juridische mededeling:

Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) noch enige derde partij die optreedt namens het Agentschap, is verantwoordelijk voor het eventuele gebruik van de in dit verslag opgenomen informatie.

Verklaring betreffende het auteursrecht:

De inhoud van dit verslag mag, ongeacht de gebruikte middelen en/of formaten, geheel of gedeeltelijk worden gereproduceerd, aangepast en/of gedistribueerd, op voorwaarde dat het EMSA wordt erkend als de oorspronkelijke bron van het materiaal. Een dergelijke erkenning moet in elke kopie van het materiaal worden opgenomen. Uit dit materiaal mag zonder voorafgaande toestemming worden geciteerd, mits de bron wordt vermeld. Bovengenoemde toestemming is niet van toepassing op elementen in dit verslag waarbij het auteursrecht bij een derde partij berust. In dergelijke gevallen moet toestemming voor reproductie worden verkregen van de houder van het auteursrecht.

Dit verslag en alle hiermee verband houdende materialen zijn online beschikbaar op:
emsa.europa.eu.

© Europees Agentschap voor maritieme veiligheid, 2025

Meer informatie over de Europese Unie is beschikbaar op
european-union.europa.eu/index_nl.

Luxemburg: Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2025

ISSN: 2443-6224

ISBN: 978-92-95229-37-2

doi: 10.2808/4289867

Catalogusnummer: TN-01-25-001-NL-N

Omslagfoto: Wojciech Wrzesień/Adobe Stock



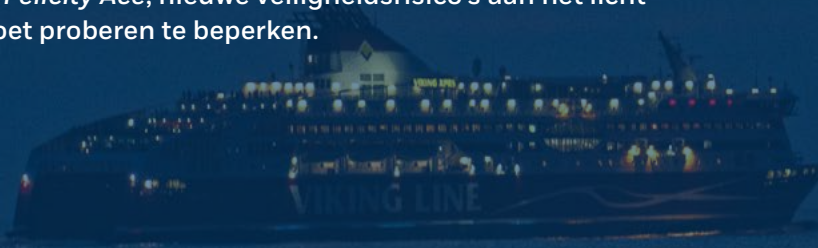
Inleiding

Deze tweede editie van het *Verslag inzake de maritieme veiligheid in Europa* (Emsafe) werd volledig herzien en geactualiseerd, en is toegespitst op actuele kwesties die van invloed zijn op de scheepvaart en de veiligheid in de Europese Unie (EU). Emsafe wil bijdragen tot een beter begrip van de veiligheidsgerelateerde uitdagingen en kansen voor de maritieme sector door een reeks belangrijke technische gegevens over de veiligheid van schepen en de exploitatie daarvan samen te brengen. Die gegevens zijn afkomstig uit de eigen databases van het EMSA en van buitenaf.

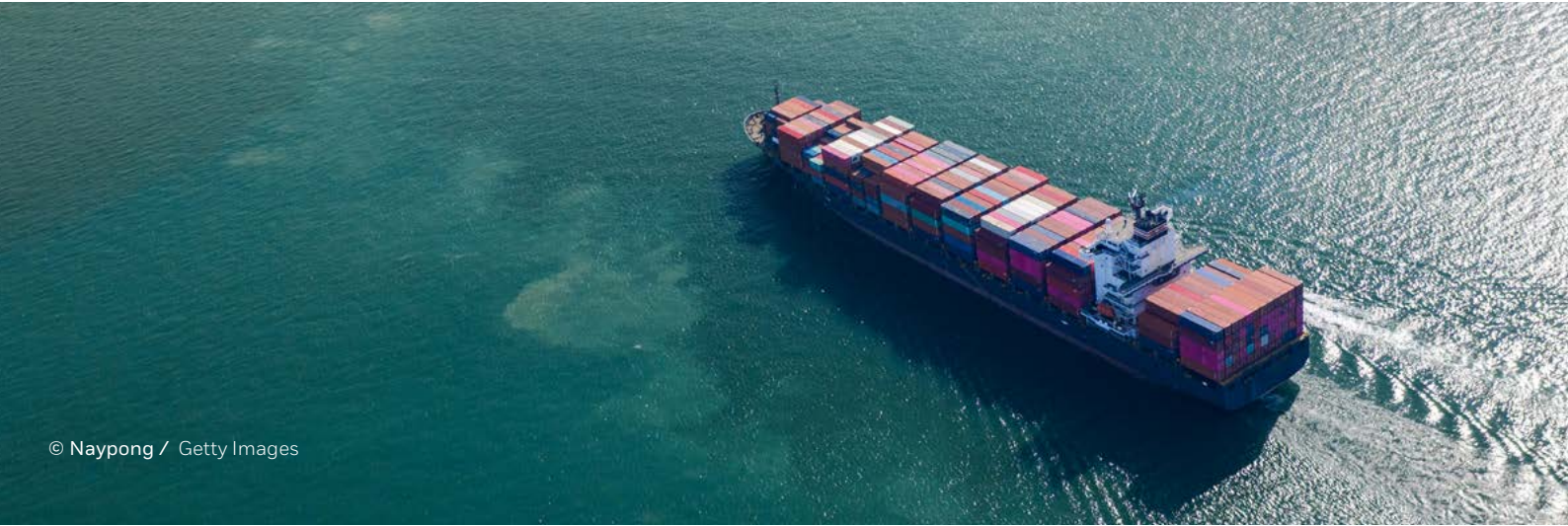
Emsafe maakt gebruik van gegevens en informatie uit de periode 2019-2023, waarin wereldwijde gebeurtenissen een grote invloed hadden op de maritieme sector. De COVID-19-pandemie, de gevolgen van de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de EU en de opeenvolging van internationale conflicten, waaronder de invasie van Oekraïne en de situatie in het Midden-Oosten, hebben allemaal aanzienlijke gevolgen gehad voor de maritieme verkeersstromen.

In dit verband analyseert de tweede editie van Emsafe de pogingen van de maritieme sector om het veiligheidsniveau te handhaven, zich aan te passen aan een evoluerend regelgevingslandschap, en aanvullende uitdagingen aan te pakken, zoals de vergrijzing van de vloot, digitalisering, decarbonisatie en de noodzaak om gekwalificeerd personeel te behouden en aan te trekken.

Bovendien hebben, sinds de publicatie van het eerste verslag in 2022, spraakmakende ongevallen op zee, waaronder de branden aan boord van de MV *Fremantle Highway* en de *Felicity Ace*, nieuwe veiligheidsrisico's aan het licht gebracht die de sector moet proberen te beperken.



De maritieme sector van de EU



© Naypong / Getty Images

Zeevervoer is essentieel voor de wereldeconomie en vertegenwoordigt, uitgedrukt in volume, meer dan 80 % van de wereldhandel. De EU-havens verwerkten in 2023 meer dan 3 375 miljoen ton goederen, waarvan 39 % afkomstig was uit binnenlands vervoer en vervoer binnen de EU.

In 2023 deden meer dan 880 000 schepen EU-havens aan, wat neerkomt op een stijging van bijna 20 % ten opzichte van het niveau van vóór de pandemie. Meer dan 50 % betrof binnenlands vervoer, waarbij “roll-on-roll-off”- (of roro-) en gewone passagiersschepen de meest voorkomende scheepstypes waren die EU-havens aandeden. Ongeveer driekwart van alle schepen die EU-havens aandoen, voert de vlag van een lidstaat en minder dan 25 % is geregistreerd in een land buiten de EU.

In 2023 zijn **395 miljoen passagiers aan en van boord gegaan in EU-havens**, 5,5 % minder dan in 2019 (na een daling van 45 % in 2020 als gevolg van de reisbeperkingen opgelegd tijdens de COVID 19-pandemie).

Tussen 2019 en 2023 **waren de scheepswerven in de EU goed voor 7,6 % van de wereldwijde nieuwbouwactiviteit**, uitgedrukt in het aantal gebouwde schepen. In vergelijking met de periode 2016-2020 **is het wereldwijde aandeel van in de EU gebouwde schepen in een overeenkomstige periode van vijf jaar met 1,2 % gedaald**. Ondanks deze daling blijft de EU leider in de bouw van passagiersschepen, vissersboten en offshore-bevoorradingsschepen. Nederland, Polen en Spanje zijn de lidstaten die het grootste aantal schepen in deze categorieën produceren. Finland, Italië en Duitsland richten zich eerder op de bouw van grotere schepen, zoals cruiseschepen.

Figuur 1: Aantal nieuwgebouwde schepen per scheepstype in de EU en wereldwijd, en het aandeel van in de EU gebouwde schepen per scheepstype (2019-2023) (*).

	In de EU	Wereldwijd	%
Tankers	17	2 429	0,7%
Bulkcarriers	10	2 262	0,4%
Algemene vrachtschepen	69	1 076	6,4%
Containerschepen	1	994	0,1%
Rorovrachtschepen	14	271	5,2%
Passagiersschepen	262	814	32,2%
Andere vrachtschepen	0	68	0%
Vissersboten	277	1 610	17,2%
Overige werkschepen	358	3 819	9,4%
Totaal	1 008	13 343	7,6%

(*): Commerciële schepen met IMO-nummers, eigen voortstuwing, 100 BT of meer.

Bron: EMSA

Daarentegen is de **Europese sector voor scheepsuitrusting wereldleider**, met een marktaandeel van 35 % voor een breed scala aan producten.

Uit gegevens van het [portaal voor de richtlijn scheepsuitrusting](#), de referentiedatabase voor producten die in de EU zijn gecertificeerd krachtens de richtlijn scheepsuitrusting (Richtlijn 2014/90/EU), blijkt dat 45 % van de uitrusting van schepen die onder de vlag van een EU-lidstaat varen, wordt vervaardigd door in de EU gevestigde bedrijven.

Vlaggenstaat



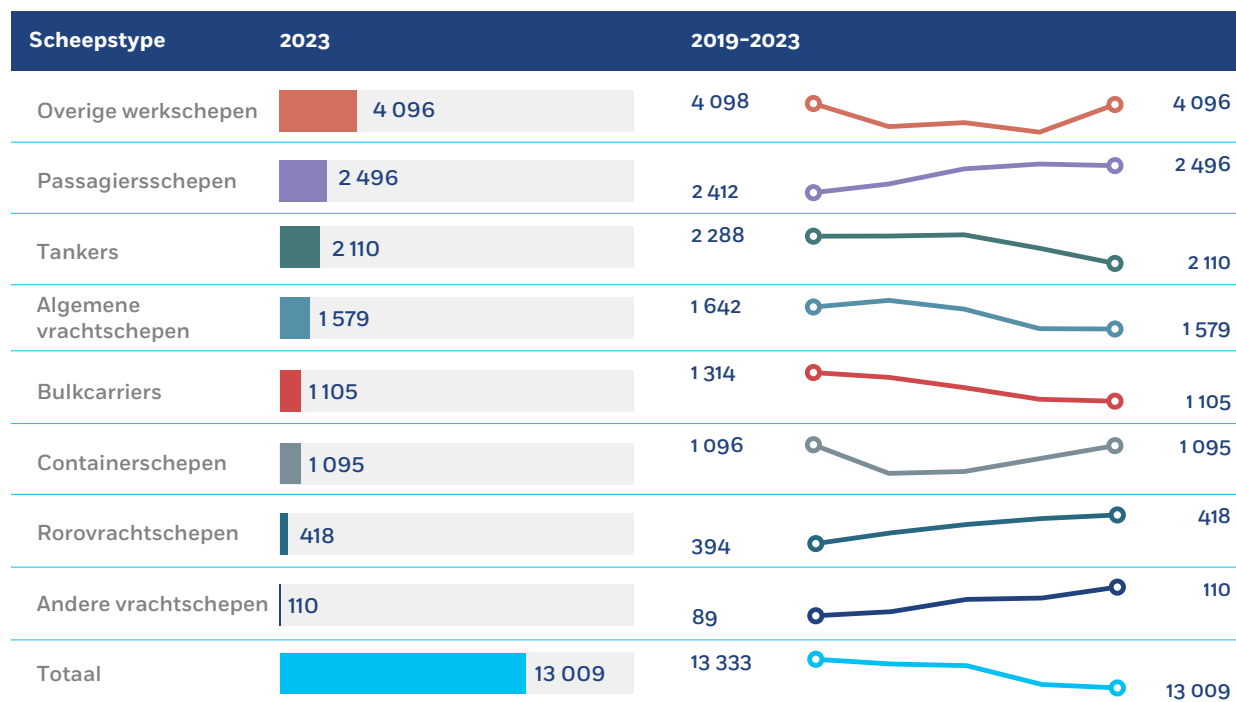
© artur carvalho / Getty Images

De EU-lidstaten spelen, in hun hoedanigheid van vlaggenstaat, een fundamentele rol bij het waarborgen van de maritieme veiligheid en de bescherming van het mariene milieu. Zij moeten ervoor zorgen dat bij hen geregistreerde schepen (die “onder hun vlag varen” ofwel “hun vlag voeren”) voldoen aan alle relevante internationale, Europese en nationale voorschriften, met inbegrip van voorschriften inzake de bouw, de exploitatie, het beheer en de recycling van schepen.

De onder de vlaggen van de EU-lidstaten varende vloot

In tegenstelling tot de wereldvloot, die tussen 2019 en 2023 met 6 % is uitgebreid om aan de stijgende vraag te voldoen, is de onder de vlaggen van de EU-lidstaten varende vloot met 2 % gedaald.

Figuur 2: Aantal schepen geregistreerd onder de vlag van een EU-lidstaat.



Bron: EMSA

In 2023 vertegenwoordigde de onder de vlaggen van de EU-lidstaten varende vloot ongeveer 13 % van het aantal schepen in de wereldvloot en ongeveer 16 % van de mondiale brutotonnage (BT).

Terwijl de wereldwijde tonnage van 2019 tot 2023 met 13,8 % steeg, daalde de tonnage van de EU-lidstaten in dezelfde periode met 1 %. Het tonnageaandeel van de EU-lidstaten ten opzichte van het mondiale equivalent daalde van 18,7 % in 2016 tot 17,8 % in 2020 en 15,8 % in 2023.

Veiligheid van passagiersschepen in de EU

Het aantal in EU-lidstaten geregistreerde passagiersschepen is tussen 2019 en 2023 met bijna 2 % gestegen, waarbij roropassagiersschepen en hogesnelheidsvaartuigen die de vlag van een EU-lidstaat voeren, meer dan **30 % van de wereldvloot van die scheepstypen vertegenwoordigen en meer dan 50 % op het gebied van BT**. Bovendien is het aantal hogesnelheidsvaartuigen dat onder de vlag van een EU-lidstaat vaart, in dezelfde periode met 17 % gestegen.

Ondanks de toename van het aantal passagiersschepen in de EU is de gemiddelde leeftijd van deze schepen niet gedaald. **In 2023 was de gemiddelde leeftijd van passagiersschepen die de vlag van een EU-lidstaat voeren 29 jaar, tegenover 28 jaar in 2019.**

Figuur 3: Gemiddelde leeftijd (per scheepstype) van de onder de vlag van een EU-lidstaat varende schepen in vergelijking met de wereldvloot.

	De onder de vlaggen van de EU-lidstaten varende vloot	Wereldvloot
Passagiersschepen	29	28
Overige werkschepen	26	24
Algemene vrachtschepen	22	26
Rorovrachtschepen	18	20
Andere vrachtschepen	17	30
Tankers	14	18
Containerschepen	13	14
Bulkcarriers	12	13

Bron: EMSA

Deze trend kan rechtstreeks in verband worden gebracht met **bestaande schepen die van een niet-EU-vlaggenstaat overstappen naar een EU-vlaggenstaat**.

Figuur 4: Aantal vlagwijzigingen per scheepstype in relatie tot vlaggen van EU-lidstaten (2019-2023).

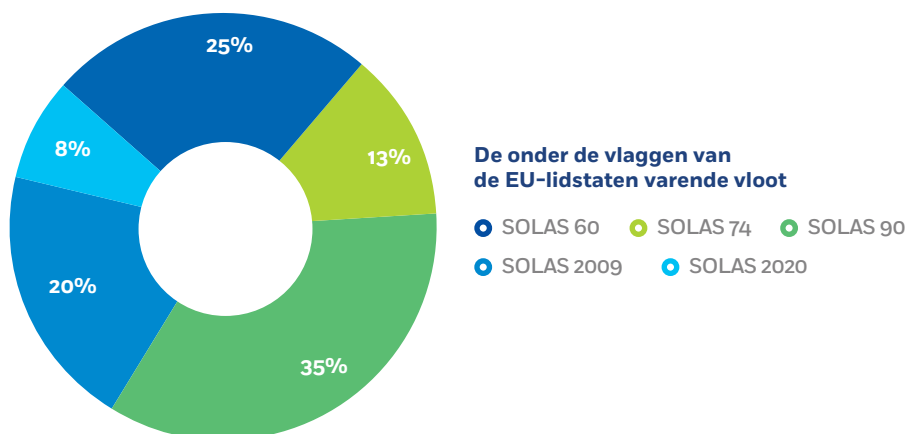
	EU-lidstaat naar EU-lidstaat	Niet-EU-lidstaat naar EU-lidstaat	EU-lidstaat naar niet-EU-lidstaat	Verhouding
Tankers	388	685	1108	-423
Bulkcarriers	125	404	769	-365
Algemene vrachtschepen	475	577	687	-110
Containerschepen	380	683	729	-46
Rorovrachtschepen	51	57	71	-14
Passagiersschepen	254	97	118	-21
Andere vrachtschepen	43	38	9	29
Overige werkschepen	642	505	612	-107
Totaal	2 358	3 046	4 103	-1 057

Bron: EMSA

Tussen 2019 en 2023 hebben 35 % meer schepen de EU-vloot verlaten dan dat er schepen uit niet-EU-landen zijn bijgekomen. De meeste schepen die de EU-vloot verlieten, waren bulkcarriers, olie- en chemicaliëntankers en algemene vrachtschepen.

De gemiddelde leeftijd van passagiersschepen die de EU-vloot verhoogden, was 18 jaar (21 jaar in het geval van roropassagiersschepen). **Meer dan een derde van deze schepen was meer dan 25 jaar oud op het moment dat ze overstapten naar een EU-vlaggenstaat.**

De vergrijzing van passagiersschepen die de vlag van een EU-lidstaat voeren, is een punt van zorg. Over het algemeen worden veiligheidsnormen niet met terugwerkende kracht toegepast, wat betekent dat schepen voldoen aan de normen die van toepassing waren op het moment dat ze werden gebouwd. **38 % van alle passagiersschepen** die in de EU-vloot actief zijn, werd gebouwd in een tijd waarin de toepasselijke normen voor lekstabiliteit die van de Internationale Conferentie voor de veiligheid van mensenlevens op zee (Solas) 1960 en 1974 waren.

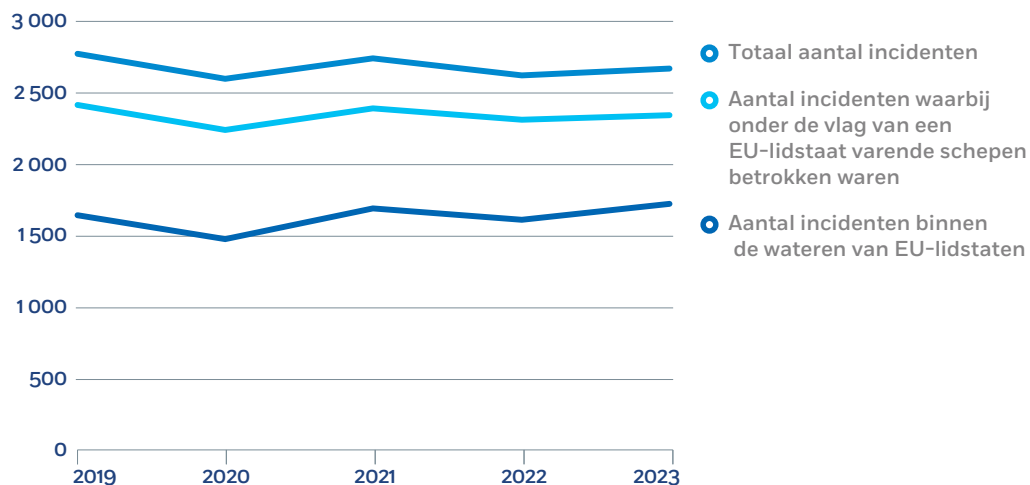
Figuur 5: Passagiersschepen die onder de vlag van een EU-lidstaat varen, onderworpen aan verschillende Solas-vereisten inzake lekstabiliteit op basis van bouwdatum (2023).

Bron: EMSA

Ongevallen

Het aantal geregistreerde ongevallen is een betrouwbare indicator van de veiligheidsprestaties van een vloot. Tussen 2019 en 2023 **vonden jaarlijks gemiddeld 2 344 ongevallen plaats met ten minste één onder de vlag van een EU-lidstaat varend schip dat binnen het gebied van de toepasselijke EU-wetgeving viel**. Het aantal ongevallen dat is gemeld aan het Europees Informatieplatform voor scheepvaartongevallen (Emcip) (beheerd door het EMSA), is in die periode met 16 % gedaald ten opzichte van de periode waarop de eerste editie van Emsafe betrekking had.

Figuur 6: Totaal aantal aan het Emcip gemelde ongevallen (2019-2023).

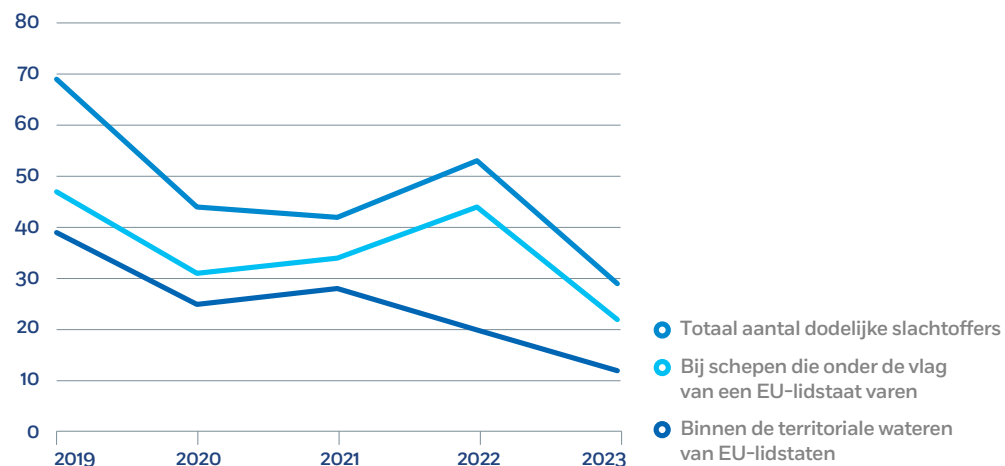


Bron: Emcip (EMSA)

Zware ongevallen (schepen die zodanig beschadigd zijn dat ze niet verder kunnen varen, ernstige verwondingen, niet-ernstige schade aan het milieu) vertegenwoordigden 27,8 % van alle geregistreerde ongevallen tijdens deze periode, terwijl zeer ernstige ongevallen (dodelijke slachtoffers, schepen die totaal verloren gaan, ernstige schade aan het milieu) 2,2 % van het totaal uitmaakten.

In 2023 kwamen 22 mensen om en raakten 741 mensen gewond bij ongevallen met schepen die de vlag van een EU-lidstaat voerden. De meeste dodelijke slachtoffers vielen bij ongevallen met vrachtschepen, die ongeveer 49 % van de vloot vertegenwoordigen, gevolgd door vissersboten en dienstvaartuigen.

Figuur 7: Totaal aantal dodelijke slachtoffers gerapporteerd aan het Emcip (2019-2023).



Bron: Emcip (EMSA)

Vlaggenstaat: veiligheidsindicatoren

Het aantal tekortkomingen dat wordt geconstateerd tijdens keuringen of inspecties door vlaggenstaten kan ook dienen als een potentiële indicator voor veiligheidsprestaties. Er bestaat momenteel echter geen centrale database voor de inspecties van vlaggenstaten; het dichtstbijzijnde equivalent op EU-niveau is de database voor de bijzondere inspecties van roropassagiersschepen en hogesnelheidsvaartuigen, die is opgenomen in de Thetis-EU-database die door het EMSA wordt beheerd. Uit de resultaten van deze inspecties blijkt dat **38 % van alle geconstateerde tekortkomingen betrekking heeft op de brandveiligheid.**

Figuur 8: Top 15 van tekortkomingen die zijn vastgesteld tijdens inspecties van roropassagiersschepen en hogesnelheidsvaartuigen (2019-2023).

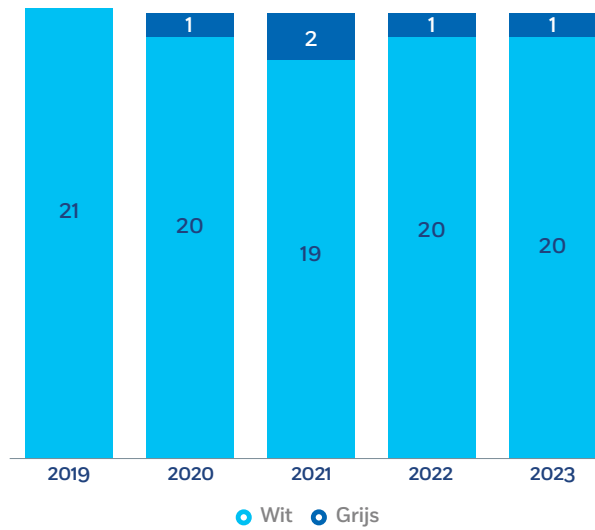
Branddeuren/openingen in brandbestendige schotten	15%
Vast aangebrachte brandblusinstallatie	12%
Sluiterichtingen/waterdichte deuren	10%
Netheid van de machinekamer	9%
Noodverlichting, accu's en schakelaars	8%
Brandkleppen	7%
Voortstuwingsmotor	6%
Oefeningen "schip verlaten"	5%
Omroepinstallatie	5%
ISM	4%
Hulpmotor	4%
Branddetectie- en alarmsysteem	4%
Reddingsboten	4%
Ontsnappingsvoorzieningen	4%
Overige (brandveiligheid)	3%

Bron: Thetis (EMSA, 2023b)

Op internationaal niveau leveren de bevindingen van het auditprogramma van de lidstaten van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) nuttige geaggregeerde gegevens op. **42 % van deze bevindingen houdt verband met vlaggenstaatverplichtingen**, waarbij het grootste deel (33 %) betrekking heeft op uitvoering, gevolgd door handhaving (17 %). Deze rangschikking is in de loop der jaren constant gebleven, ondanks het grotere aantal audits dat tussen 2016 en 2022 op internationaal niveau is uitgevoerd.

De resultaten van havenstaatcontrole-inspecties zijn ook een indicator voor de veiligheidsprestaties van schepen die de vlag van een EU-lidstaat voeren en internationaal actief zijn. In 2023 **waren alle nationale vlaggen van de EU-lidstaten op de witte lijst van het Memorandum van overeenstemming (MvO) van Parijs ingedeeld, met uitzondering van één**, die op de grijze lijst stond.

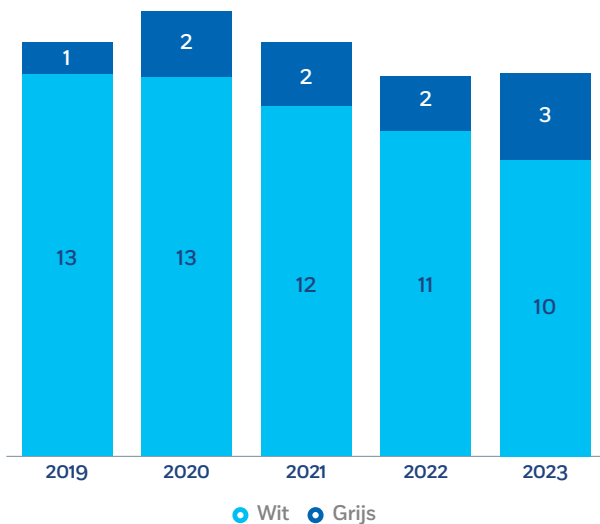
Figuur 9: De prestaties van de EU-lidstaten in hun hoedanigheid als vlaggenstaat volgens het systeem van het MvO van Parijs, dat bestaat uit witte, grijze en zwarte lijsten.



Bron: Memorandum van overeenstemming van Parijs (Paris MoU)

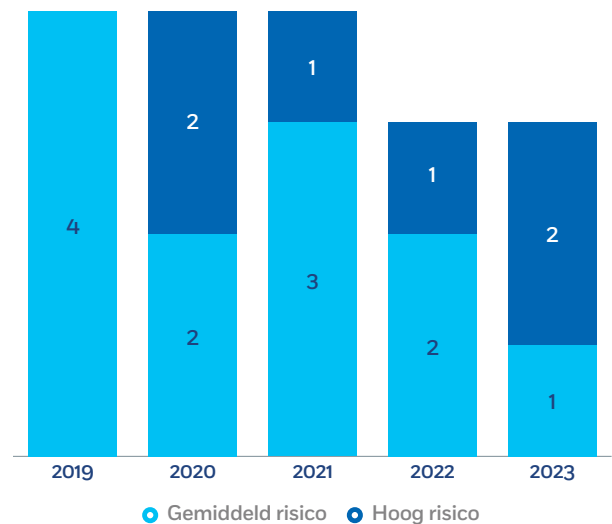
Naast het MvO van Parijs analyseert deze tweede editie van Emsafe ook de veiligheidsprestaties van schepen die de vlag van een EU-lidstaat voeren in de havenstaatcontroleregelingen van het MvO van Tokio en de Amerikaanse kustwacht. Drie staan op de grijze lijst van het MvO van Tokio, **terwijl twee vlaggen van EU-lidstaten in 2023 door de Amerikaanse kustwacht als een hoog risico werden beschouwd**. Deze prestatie-indicatoren hebben betrekking op schepen die onder de vlag van een EU-lidstaat varen, maar handeldrijven in verschillende regio's over de hele wereld, buiten de EU.

Figuur 10: De prestaties van de vlaggenstaten volgens het MvO van Tokio.



Bron: Memorandum van overeenstemming van Tokio (Tokyo MoU)

Figuur 11: De prestaties van de vlaggenstaten volgens de Amerikaanse kustwacht.



Bron: Amerikaanse kustwacht (USCG)

Erkende organisaties

Vlaggenstaten blijven taken delegeren aan erkende organisaties, zowel voor de uitvoering van wettelijke keuringen als voor de afgifte van certificaten. **In 2024 heeft twee derde van alle EU-lidstaten de afgifte van veiligheidscertificaten voor passagiersschepen geheel of gedeeltelijk gedelegeerd aan een erkende organisatie – een stijging van 10 % ten opzichte van 2020.** Een soortgelijke trend werd vastgesteld in de delegatie van de certificering van de Internationale Veiligheidsmanagementcode.

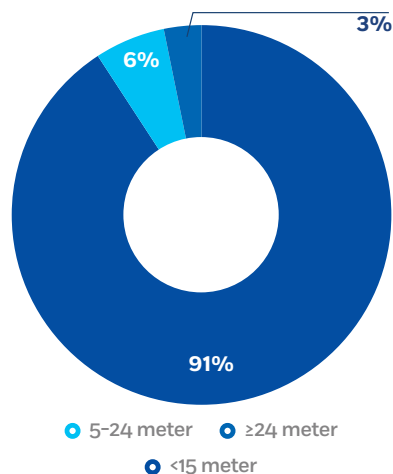
Wereldwijd zijn er 110 erkende organisaties die door ten minste één vlaggenstaat worden erkend (een toename van 15 % ten opzichte van 2020), maar slechts 11 worden erkend door de Europese Commissie. De EU heeft haar erkenning van het Russisch scheepvaartregister in oktober 2022 ingetrokken.

Vissersboten

Momenteel voeren bijna 70 000 vissersboten de vlag van een EU-lidstaat – een daling van 6 % ten opzichte van 2020. Ook de onder de vlaggen van de EU-lidstaten varende vloot vergrijsjt; **70 % van de schepen is nu ouder dan 25 jaar** en slechts 2 % van de volledige vloot is tussen 2019 en 2023 gebouwd.

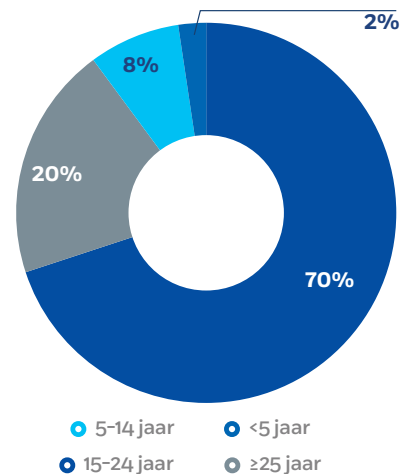
Bovendien heeft slechts 3 % van alle vissersboten die in een EU-lidstaat geregistreerd zijn, een lengte van 24 meter of meer, waarbij 6 % tussen de 15 en 24 meter lang is. De rest (91 %) is minder dan 15 meter lang.

Figuur 12: Verdeling van de onder de vlaggen van de EU-lidstaten varende visserijvloot naar lengte.



Bron: DG MARE

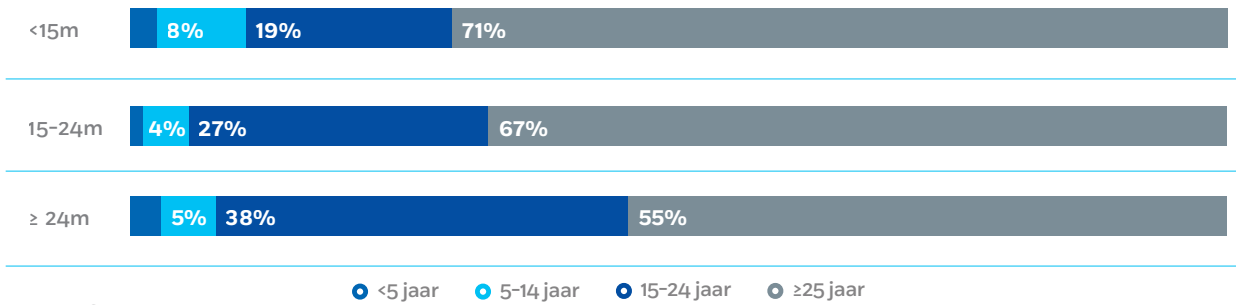
Figuur 13: Verdeling van de onder de vlaggen van de EU-lidstaten varende visserijvloot naar leeftijd.



Bron: DG MARE

Vissersboten met een lengte van minder dan 24 meter en ouder dan 25 jaar maken nu het merendeel van de vloot uit (68 %). Deze leeftijdstrend komt voor bij alle lengteklassen van vissersboten, zelfs binnen het deel van de vloot langer dan 24 meter, dat voor meer dan 50 % uit oudere boten bestaat.

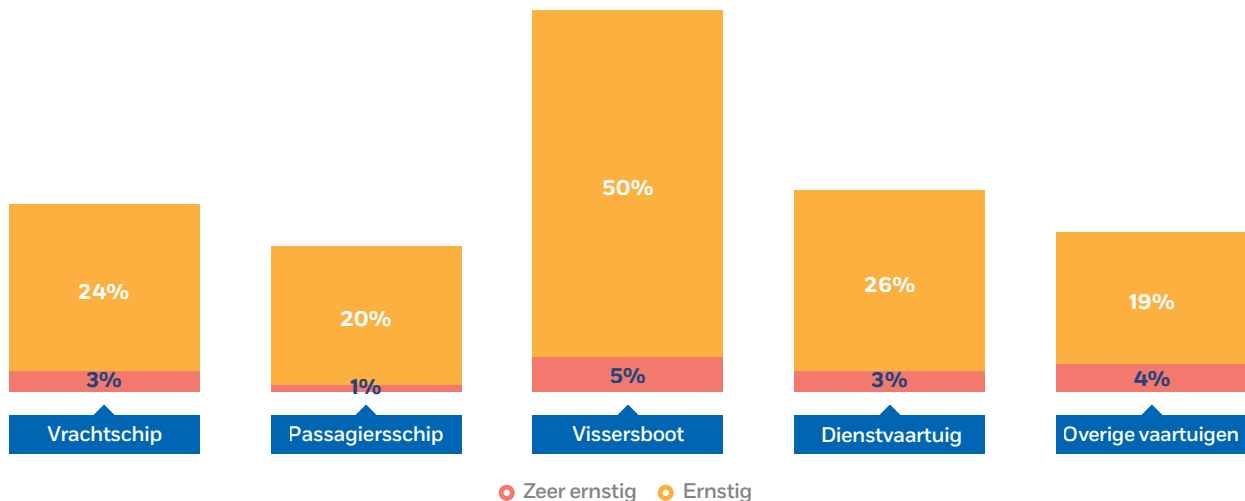
Figuur 14: Leeftijdsverdeling naar lengte van vissersboten die onder de vlag van een EU-lidstaat varen (2023).



Bron: DG MARE

Vissersboten zijn bijzonder kwetsbaar voor ongevallen, waardoor zij prioriteit krijgen voor betere veiligheidsmaatregelen. Deze schepen zijn goed voor 17 % van het totale aantal ongevallen dat elk jaar wordt geregistreerd in het kader van de toepasselijke EU-wetgeving, en voor 60 % van het totale aantal verloren schepen. In 2023 had 55 % van deze ongevallen zeer ernstige of ernstige gevolgen.

Figuur 15: Percentage zeer ernstige en ernstige incidenten per scheepstype.



Bron: EMCIP (EMSA)

De huidige veiligheidsnormen voor vissersboten zijn minder streng dan die voor de commerciële scheepvaart. De Overeenkomst van Kaapstad, het internationale verdrag tot invoering van veiligheidsnormen voor vissersboten, is nog niet van kracht. Tot nu toe hebben slechts negen EU-lidstaten, samen met IJsland en Noorwegen, de overeenkomst geratificeerd.

Op EU-niveau evalueert de Commissie momenteel de tenuitvoerlegging van Richtlijn 97/70/EG betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen met een lengte 24 meter of meer. Er zijn tevens aanvullende maatregelen genomen die naar verwachting nieuwe inzichten zullen geven in de kwetsbaarheden van deze schepen. Het toepassingsgebied van de richtlijn ongevallenonderzoek (Richtlijn 2009/18/EG) werd uitgebreid tot de melding van ongevallen met vissersboten van minder dan 15 meter lengte waarbij dodelijke slachtoffers vallen of schepen verloren gaan. Bovendien wordt bij de herziening van de richtlijn havenstaatcontrole (Richtlijn 2009/16/EG) een nieuwe vrijwillige regeling voor vissersboten aan de werkingssfeer ervan toegevoegd.

Havenstaat

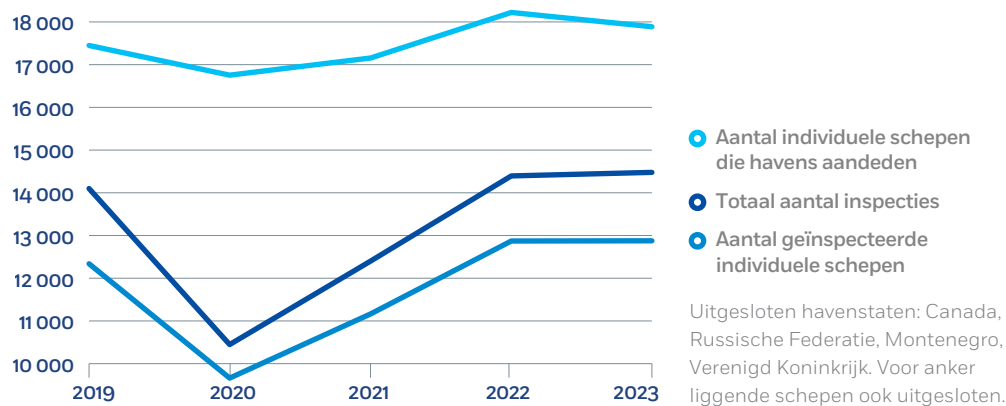


© Monty Rakusen's Studio / Getty Images

Gezien de toename van het zeeverkeer en de veiligheidsrisico's van schepen die niet aan de normen voldoen, is havenstaatcontrole van cruciaal belang om de naleving van de veiligheidsvoorschriften in EU-wateren te waarborgen. Als havenstaten inspecteren EU-lidstaten buitenlandse schepen die hun havens aandoen om te controleren of ze voldoen aan de veiligheids-, milieu- en arbeidsnormen. Dit dient als tweede verdedigingslinie tegen schepen die niet aan de normen voldoen, ter aanvulling van de verantwoordelijkheden van vlaggenstaten.

Het aantal havenstaatcontrole-inspecties dat elk jaar in de EU wordt uitgevoerd in het kader van het MvO van Parijs, blijft boven de 14 000 na het herstel van de COVID 19-periode. De meeste lidstaten hebben hun inspectie-inspanningen hervat, waarbij zij in sommige gevallen verder gingen dan hun cijfers van vóór de pandemie.

Figuur 16: Aantal geïnspecteerde individuele schepen en totaal aantal uitgevoerde havenstaatcontrole-inspecties per EU-lidstaat (2019-2023).



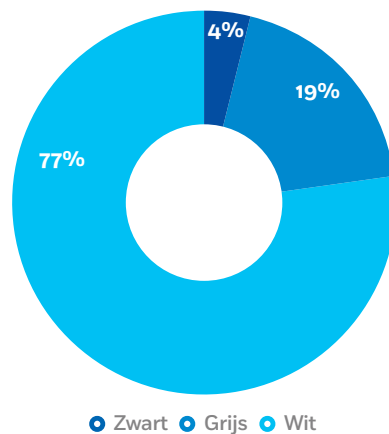
Bron: Thetis (EMSA)

Het aantal afzonderlijke schepen dat in 2023 door functionarissen van de havenstaatcontrole in de EU is geïnspecteerd, is met 4 % gestegen ten opzichte van 2019. **Ongeveer één op de twee geconstateerde tekortkomingen had betrekking op de veiligheid**, waarbij tekortkomingen met betrekking tot brandveiligheid het vaakst werden gemeld, ongeacht het scheepstype.

In 2023 stond 77 % van alle schepen die onder niet-EU-vlaggen EU-havens aandeden, op de witte lijst van het MvO van Parijs en was 4 % geregistreerd in landen met ernstige veiligheidsproblemen, die bijgevolg op de zwarte lijst van het MvO van Parijs stonden.

In 2023 verhuisde de Panamese vlag echter van de witte naar de grijze lijst (wat duidt op een aantal werkpunten uit veiligheidsoogpunt) in het kader van de classificatie van het MvO van Parijs. Tussen 2019 en 2023 waren in Panama geregistreerde schepen goed voor het op één na grootste aantal havenaanlopen in de EU – meer dan 115 000. Dit betekent dat **het aandeel schepen op de grijze lijst is gestegen van 5 % in 2020 tot 19 % in 2023**.

Figuur 17: Verdeling van onder niet-EU-vlaggen varende schepen die EU-havens aandeden: MvO van Parijs “Witte, grijze en zwarte lijst” (2023).



Bron: EMSA

De top drie van niet-EU-vlaggen voor schepen die EU-havens aandeden, waren die van Liberia, Panama en Antigua en Barbuda.

Gevaarlijke stoffen

Het onjuist aangeven van gevaarlijke of verontreinigende goederen (gevaarlijke stoffen) vormt een hoog risico voor de bemanning, de lading en de haven van ontvangst. In 2023 stond **14 % van de schepen die gevaarlijke stoffen vervoerden en aankwamen in EU-havens vanuit havens en terminals buiten de EU, geregistreerd in niet-EU-landen op de grijze of zwarte lijst**.

Positiever is dat het percentage niet-aangegeven gevaarlijke stoffen sinds 2019 met bijna 50 % is gedaald voor aankomsten uit niet-EU-havens. In 2023 bedroeg het percentage ontbrekende aangiften van gevaarlijke stoffen in SafeSeaNet, het Europese monitoringsysteem voor de scheepvaart, bijna 4 % voor uit EU-havens vertrekkende schepen. Voor schepen die aankwamen uit niet-EU-havens, was dat ook ongeveer 4 %.

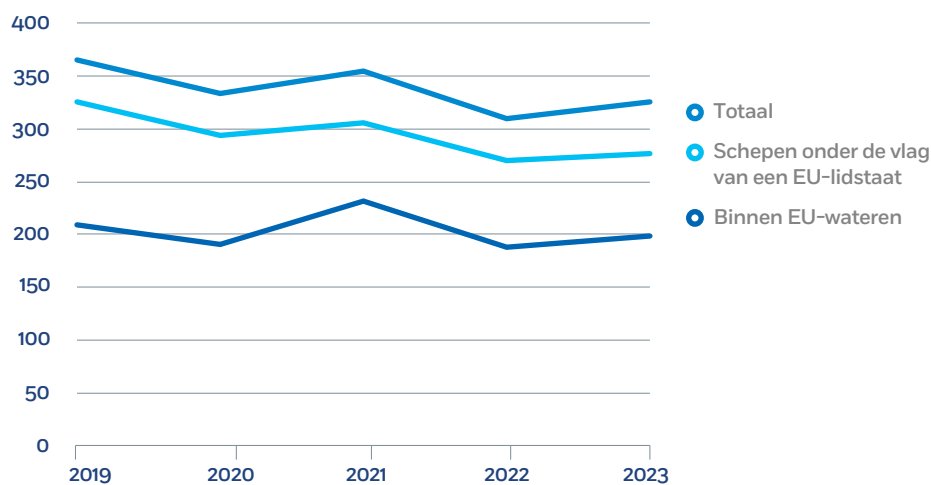
Kuststaat



© Johner Bildbyra AB/ Getty Images

De EU-lidstaten, in hun hoedanigheid van kuststaat, houden toezicht op en reguleren de maritieme activiteiten in hun wateren, met name om ongevallen en milieuschade te voorkomen en het netwerk voor maritieme communicatie te ondersteunen. Tussen 2019 en 2023 vonden er jaarlijks gemiddeld 1 631 ongevallen plaats binnen de territoriale wateren van de EU. Dat resulteerde in 1 018 opsporings- en reddingsoperaties (SAR) die in die periode werden gerapporteerd.

Figuur 18: Totaal aantal schepen waarvoor SAR-interventie vereist was, binnen de EU-wateren – ongevallen waarbij ten minste één schip onder de vlag van een EU-lidstaat betrokken was (2019-2023).



Bron: Emcip (EMSA)

Wereldwijd, en binnen de EU, worden de SAR-verantwoordelijkheden op nationaal niveau beheerd en gefaciliteerd door middel van samenwerkingsovereenkomsten tussen verschillende EU-regio's. Tussen 2019 en 2023 werd 13 % van de opsporings- en reddingsacties in EU-wateren uitgevoerd door schepen die de vlag van landen buiten de EU voerden.

Tussen 2019 en 2023 waren vissersboten goed voor 58 % van alle opsporings- en reddingsoperaties. Dat betekent dat, wanneer dit aandeel gecorreleerd is met het aantal vissersboten dat betrokken was bij ongevallen, ten minste **36 % van alle vissersboten in nood gedurende deze periode SAR-interventie nodig had.**

Een nieuw probleem op het gebied van opsporing en redding is de uitdaging van operaties in afgelegen gebieden, met name voor passagiersschepen, vanwege het grote aantal mensen dat zij vervoeren. Het toenemende aantal cruiseschepen dat poolgebieden (het Noordpoolgebied en de Antarctische wateren) aandoet, vergroot het risico op opsporings- en reddingsoperaties. Voor de maritieme gemeenschap is het dan ook cruciaal om voorbereid te zijn op dergelijke uitdagingen.

Zeevarenden en maritieme veiligheid



© Thomas M. Barwick INC / Getty Images

Deskundige zeevarenden zijn van cruciaal belang om de veiligheid van scheepsactiviteiten te verzekeren en de toekomst van de maritieme sector in de EU veilig te stellen. **De beschikbare pool van maritiem personeel lijkt echter kleiner te worden.**

Eind 2023 waren 172 308 kapiteins en officieren in het bezit van een geldig door een EU-lidstaat afgegeven vaarbevoegdheidsbewijs. Dit was een vermindering van 20 % ten opzichte van 2019, maar een vermindering van 7 % wanneer rekening wordt gehouden met het effect van de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de EU. Daarnaast waren nog eens 125 519 kapiteins en officieren in het bezit van een vaarbevoegdheidsbewijs dat niet was afgegeven door een EU-lidstaat, maar wel vergezeld ging van een officiële verklaring van erkenning door een EU-lidstaat – een stijging van 4 % sinds 2019.

Eind 2023 beschikten in totaal 297 827 kapiteins en officieren over het vereiste vaarbevoegdheidsbewijs en de officiële verklaring om schepen te mogen bemannen die onder de vlag van een EU-lidstaat varen. Dat is **een daling van 12 % ten opzichte van 2019.**

In datzelfde jaar bedroeg de gemiddelde leeftijd van zeevarenden die schepen mogen bemannen die de vlag van een EU-lidstaat voeren, 44 jaar voor zij die in EU-lidstaten zijn gediplomeerd en 41 jaar voor zij die in niet-EU-landen zijn gediplomeerd. Bovendien is het aandeel vrouwen in het beroep van zeevarende nog steeds zeer laag, 2,78 % van alle beschikbare zeevarenden die in 2023 in de EU zijn gediplomeerd, en slechts 0,8 % van de zeevarenden die in niet-EU-landen zijn gediplomeerd, zijn vrouw.

Zeevarenden: arbeidsomstandigheden en opleiding

De arbeidsomstandigheden van zeevarenden blijven een uitdaging. Bij **gemiddeld één op de 13 havenstaatcontrole-inspecties in het kader van het MvO van Parijs** worden tekortkomingen in de arbeidsvoorwaarden vastgesteld, met inbegrip van **werk- en rusttijden, lonen en bemanningsniveaus op basis van titel 2 van het Maritiem Arbeidsverdrag (MAV)**. Tussen 2019 en 2023 werden in de verslagen van het MvO van Parijs bij **één op de vier** havenstaatcontrole-inspecties tekortkomingen vastgesteld in de MAV-categorie gezondheidszorg, veiligheidsbescherming en ongevallenpreventie voor zeevarenden (titel 4). Meer dan 60 % van de MAV-gerelateerde tekortkomingen die tijdens de referentieperiode werden ontdekt, werden aangetroffen aan boord van bulkcarriers of algemene vrachtschepen, en ongeveer 13 % aan boord van tankers.

Het scholen van zeevarenden is een belangrijk onderdeel van het veiligheidsproces. De Europese Commissie beoordeelt de in niet-EU-landen aangeboden opleidingen namens de EU-lidstaten conform het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (STCW-verdrag). Ze wordt daarbij ondersteund door het EMSA (dat inspecties verricht).

51 niet-EU-landen hebben de door hun afgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen laten erkennen door EU-lidstaten, zodat hun zeevarenden aan boord van schepen onder de vlag van een EU-lidstaat mogen werken.

Veiligheid en duurzaamheid



Om de emissiedoelstellingen van de Europese Green Deal te halen, moet de maritieme sector alternatieve brandstoffen en energietechnologieën invoeren en tegelijkertijd de veiligheid van schepen waarborgen. Deze nieuwe energiebronnen brengen aanzienlijke risico's mee, waardoor robuuste veiligheidsmaatregelen en inherent veiligere ontwerpen nodig zijn.

Van 2019 tot 2023 is het aantal schepen dat klaar is voor **vloeibaar aardgas** (LNG) (met uitzondering van vloeibaar-aardgastankers) wereldwijd meer dan verdrievoudigd, waarbij 34 % in Europa actief is. Vloeibaar aardgas valt volledig onder de Internationale Veiligheidscode voor schepen die gassen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken. Die stelt op internationaal niveau veiligheidsnormen vast voor brandstoffen met een laag vlampunt en voor gasvormige brandstoffen.

Hoewel **waterstof** onder bovengenoemde code valt, ontbreekt het aan specifieke bepalingen om het hoge ontlambaarheids- en explosierisico ervan aan te pakken. Het ontwerp van niet-bindende IMO-richtsnoeren voor waterstofhoudende schepen wordt uiterlijk in 2026 verwacht. In de tussentijd heeft het EMSA [een studie gepubliceerd over het potentieel van waterstof als brandstof in de scheepvaart](#), gevolgd door [een speciale onderzoeksreeks over de veiligheidsaspecten ervan](#).

Het gebruik van **methanol** neemt toe en wordt al behandeld in tussentijdse richtlijnen van de IMO (MSC.1/Circ.1621). Deze zullen de komende jaren worden aangescherpt naarmate meer ervaring wordt opgedaan met het gebruik ervan als brandstof in de scheepvaart. Om beleidsmakers en de sector verder te helpen, heeft het EMSA een studie gepubliceerd over het [potentieel van synthetische brandstoffen in de scheepvaart](#) – met inbegrip van e methaan en e methanol – [en richtsnoeren voor het bunkeren van biomethanol](#).

Het gebruik van **ammoniak** staat nog in de kinderschoenen. Dit gas wordt nog niet commercieel gebruikt en er is ernstige bezorgdheid over de toxiciteit. In 2024 heeft de IMO niet-bindende tijdelijke richtsnoeren voor ammoniak (MSC.1/Circ.1687) goedgekeurd om het veilige gebruik ervan als brandstof te bevorderen. Parallel hiermee, en om beleidsmakers en de sector te ondersteunen, heeft het EMSA een studie gepubliceerd [waarin het potentieel van ammoniak als brandstof in de scheepvaart wordt bekeken](#), en [een onderzoeksreeks waarin de veiligheid ervan wordt onderzocht en geanalyseerd](#).

Biobrandstoffen zoals dimethylether, vetzuurmethylester, FT-diesel en waterstofbehandelde plantaardige olie leveren geen grotere veiligheidsproblemen op dan traditionele fossiele brandstoffen. Om een leemte in de standaardisering van procedures voor de mariene bunkering van biobrandstof op te vullen, [heeft het EMSA een leidraad gepubliceerd](#) met controlelijsten voor de verschillende bunkerfasen en configuraties.

Het gebruik van **vloeibaar petroleumgas** wordt geregeld door de tussentijdse richtlijnen van de IMO uit 2023 (MSC.1/Circ.1666).

Brandstofcellen brengen ook veiligheidsproblemen mee door mogelijke lekkages. Er bestaan niet-bindende richtsnoeren (MSC.1/Circ.1647) die in de toekomst moeten worden herzien en geconsolideerd.

Accu's worden steeds vaker gebruikt voor reizen over korte afstanden, maar internationale veiligheidsnormen ontbreken nog. In 2023 heeft het EMSA [de eerste niet-bindende richtsnoeren voor de nationale overheden en de sector](#) uitgebracht. Die zijn gericht op de uniforme toepassing van de essentiële veiligheidseisen voor accu-opslagsystemen aan boord van schepen. De richtsnoeren zijn gericht op lithium-ion-accu's, de accutechnologie die het vaakst in maritieme toepassingen wordt gebruikt.

Bovendien brengt het **koppelen van schepen aan onshore-energie** interfacerisico's mee die een zorgvuldig beheer vereisen. Het EMSA heeft daarom zijn [walstroomrichtsnoeren](#) gepubliceerd om nationale overheden te helpen bij de planning en ontwikkeling van walstroomopties.

Veiligheid en autonomie

Aangezien de scheepvaartsector blijft evolueren in de richting van meer automatisering, is risicobeoordeling van cruciaal belang voor de algemene veiligheidsbeoordeling en verificatie van nieuwe ontwerpen van maritieme autonome oppervlakteschepen (MASS). Tevens moet er op een holistische manier naar worden gekeken, rekening houdend met gevaren in verband met fysieke indeling, exploitatie, beheersing van risicobeperkende maatregelen en onderhoud.

Wat de regelgeving betreft, is er vooruitgang geboekt bij de ontwikkeling van de niet-bindende IMO MASS-code. Tegelijkertijd heeft het EMSA ter ondersteuning van consistente veiligheidsevaluaties een op maat gesneden risicogebaseerde methodologie ontwikkeld (opgenomen in de ontwerp-MASS-code van de IMO) en een bijbehorend proefsoftware-instrument (het risicogebaseerde beoordelingsinstrument) om maritieme instanties en de sector te helpen bij het identificeren en prioriteren van veiligheidskritieke elementen in vroege MASS-ontwerpen.

Wat betreft de veilige bediening van geautomatiseerde schepen, wordt er gediscussieerd over de gevolgen die dit zal hebben voor zeevarenden en hun opleiding. Om deze discussies te ondersteunen, heeft het EMSA [een verslag opgesteld over het identificeren van competenties voor MASS-operaties in controlecentra op afstand](#). In de toekomst zal de menselijke factor een centrale rol spelen bij de ontwikkeling en exploitatie van deze schepen en de bijbehorende controlecentra op afstand.

Conclusies

De Europese Unie heeft de afgelopen decennia een sterk en alomvattend systeem voor maritieme veiligheid opgebouwd. Hoewel er aanzienlijke vooruitgang is geboekt, blijven er nog tal van uitdagingen bestaan. Daardoor wordt duidelijk dat het handhaven – en verder versterken – van dit systeem vereist is. Het is essentieel om een terugkeer naar de tijd van ondermaatse zeevaart, gekenmerkt door ernstige ongevallen, milieuschade en verlies van mensenlevens, te voorkomen. Het zeevervoer moet een cruciale rol blijven spelen in de mondiale en Europese economieën, waarbij de toenemende handelsvolumes en het groeiende passagiersverkeer de behoefte aan veiligere en efficiëntere schepen onderstrepen.

Het geharmoniseerde wetgevingskader van de EU zorgt voor een consistente uitvoering en handhaving in alle lidstaten en vormt een aanvulling op internationale verdragen. Deze geïntegreerde aanpak blijft van vitaal belang om hoge veiligheidsnormen te garanderen, zelfs nu de mondiale dynamiek – zoals de verschuiving van de scheepsbouw naar Azië – nieuwe afhankelijkheden en kwetsbaarheden voor de maritieme sector van de EU meebrengt.

Hoewel het aantal ongevallen sinds 2019 met 16 % is gedaald, dienen er nog verschillende gevaren te worden aangepakt. Mogelijke brandincidenten op roropassagiersschepen en hogesnelheidsvaartuigen blijven aanleiding geven tot bezorgdheid, met name omwille van de hoge leeftijd van passagiersschepen. De onjuiste aangifte van gevaarlijke vracht is met 50 % afgenomen, wat een vooruitgang op het gebied van handhaving en bewustzijn weerspiegelt. Niettemin is er bij een klein aantal schepen nog steeds sprake van nalevingsproblemen.

Uitdagingen met betrekking tot het personeelsbestand zijn een belangrijke bedreiging voor de duurzaamheid van de maritieme veiligheid. Sinds 2019 is het aantal inzetbare kapiteins en officieren in de EU met 12 % gedaald. Er is ook bezorgdheid over de vergrijzing van de beroepsbevolking en het vermogen van de sector om nieuwe generaties zeevarenden aan te trekken. Ondanks de stabiele gemiddelde leeftijd van zeevarenden, wat erop wijst dat nieuwkomers de plaats innemen van personen die hun loopbaan beëindigen, blijft de aantrekkelijkheid van de sector laag, met name omwille van de arbeidsomstandigheden aan boord. Arbeidsinspecties brengen regelmatig tekortkomingen in het welzijn van de bemanning aan het licht, vooral op bulkcarriers en vrachtschepen. Deze kwesties onderstrepen de dringende behoefte aan voortdurende investeringen in opleiding en in een verbetering van de arbeidsomstandigheden.

De invoering van alternatieve brandstoffen biedt mogelijkheden voor emissiereductie, maar brengt ook nieuwe veiligheidsrisico's mee. In de "FuelEU Zeevaart"-verordening (Verordening (EU) 2023/1805), die in 2025 in werking is getreden, worden ambitieuze doelstellingen voor de vermindering van broeikasgassen vastgesteld, waarvoor veilig scheepsontwerp, strenge risicobeoordelingen en een continue opleiding van zeevarenden vereist zijn. Het EMSA heeft in dit verband al stappen ondernomen door richtsnoeren over de veiligheid van accu's te publiceren en bij te dragen tot de ontwikkeling van IMO-normen.

De veiligheid van passagiersschepen, met name bij binnenlandse activiteiten, blijft een topprioriteit voor de EU. De vooruitgang wordt echter belemmerd door de trage ontwikkeling van geactualiseerde veiligheidsnormen en de inconsistente toepassing ervan door de lidstaten. Nieuwe potentiële risico's, zoals branden van elektrische voertuigen aan boord van rorosschepen, verdienen aandacht.

Deze tweede editie van Emsafe heeft betrekking op de eerste twee jaar van de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne. Sindsdien duikt de "schaduwvloot" steeds vaker op in Europese wateren om gesanctioneerde Russische olie te vervoeren. Deze schepen doen over het algemeen geen EU-havens aan en varen niet onder de vlag van een EU-lidstaat. Zij staan dus buiten de gebruikelijke EU-inspectieregelingen en zijn ondoorzichtig wat hun veiligheidsprestaties betreft. Bovendien is de samenstelling van deze vloot vrij dynamisch, met frequente vlagwisselingen. Het risico dat ze vormen voor de kusten van de EU is moeilijk in te schatten, maar de onzekerheid alleen al is een risico. De volgende editie van Emsafe kan de impact van deze ontwikkeling vanuit het oogpunt van maritieme veiligheid overwegen, mits er betrouwbaardere gegevens beschikbaar komen.

Samengevat gaat het maritieme veiligheidslandschap van de EU een periode van snelle transformatie tegemoet. Technologische innovatie, milieuambitie en een veranderende operationele realiteit vereisen een toekomstgerichte, geïntegreerde aanpak. Gezien het profiel van de vloot zullen oude schepen echter lange tijd naast nieuwere ontwerpen blijven bestaan. Het EMSA zal een belangrijke partner blijven om deze uitdagingen het hoofd te bieden en ervoor te zorgen dat de Europese zeeën de komende decennia veilig, veerkrachtig en duurzaam blijven.

OVER HET EUROPEES AGENTSCHAP VOOR MARITIEME VEILIGHEID

De missie van het EMSA is het dienen van de maritieme belangen van de EU voor een veilige, beveiligde, groene en concurrerende maritieme sector en het fungeren als een betrouwbaar en gerespecteerd referentiepunt in de maritieme sector in Europa en de rest van de wereld. Vanuit Lissabon werken we onder andere aan maritieme veiligheid, beveiliging, duurzaamheid, digitalisering en capaciteitsopbouw, met volledige ondersteuning van de EU-lidstaten en de Europese Commissie.

Neem contact op voor meer informatie

Europees Agentschap voor maritieme veiligheid

Praça de Europa 4,
1249-206 Lissabon,
PORTUGAL

Tel.: +351 211 209 200

Internet: emsa.europa.eu

Contact: emsa.europa.eu/contact

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