

## NOTAT

7. juni 2013

**Vores reference:**

Sag nr. 2013005798

/gmo-sfs

### Statusnotat til Folketinget om sikkerhed til søs

#### 1. Indledning

Sikkerheden til søs er afgørende for både de ansatte om bord på skibene, havmiljøet og vore kyststrækninger. Søsikkerhedener desuden en forudsætning for at fastholde Danmark blandt verdens førende maritime nationer kendetegnet ved kvalitetsskibsfart og dermed for at skabe vækst og beskæftigelse i Det Blå Danmark. Endvidere er der i disse år en stigende interesse for sejlads i Arktis.

Ansvar for sikkerheden til søs er delt mellem en række myndigheder. I medfør af kgl. resolution af 3. oktober 2011 skete ved regeringens tiltræden følgende ressortomlægninger, som vedrører myndigheder med ansvar for sikkerheden til søs:

- Farvandsvæsenet blev nedlagt, og:
  - afmærkning af farvande, navigation mv. blev overført til Søfartsstyrelsen,
  - det statslige lodsvæsen blev overført til Erhvervs- og Vækstministeriet og lodstilsynet til Søfartsstyrelsen,
  - søopmåling blev overført til Geodatastyrelsen,
  - oceanografi blev overført til DMI,
  - VTS Øresund, Kystudkigstjenesten og Kystredningstjenesten blev overført til Søværnets Operative Kommando - fortsat under Forsvarsministeriet.
- Fiskeridirektoratet blev nedlagt, og dets opgaver overført til den nye NaturErhvervstyrelse- fortsat under Fødevarerministeriet.

#### 2. Udvikling i sikkerheden til søs i danske farvande

Der er fortsat stor sejladsaktivitet i de danske farvande. Det gælder både gennemsejlingstrafik, lokal trafik samt sejlads med fiskefartøjer og lystfartøjer, og det gælder sejlads med både danske og udenlandske skibe.

Der har siden 2007 været en positiv udvikling i sikkerheden til søs i danske farvande. Denne vurdering baseres på en række centrale indikatorer for sikkerheden til søs i de danske farvande, herunder sejladsaktiviteten, antallet af grundstødninger og kollisioner, anvendelsen af lods, antallet af

SØFARTSSTYRELSEN

Carl Jacobsens Vej 31

2500 Valby

Danmark

Tlf. +45 91376000

Fax +45 91376001

CVR-nr. 29 83 16 10

EAN-nr. 5798000023000

sfs@dma.dk

www.sofartsstyrelsen.dk

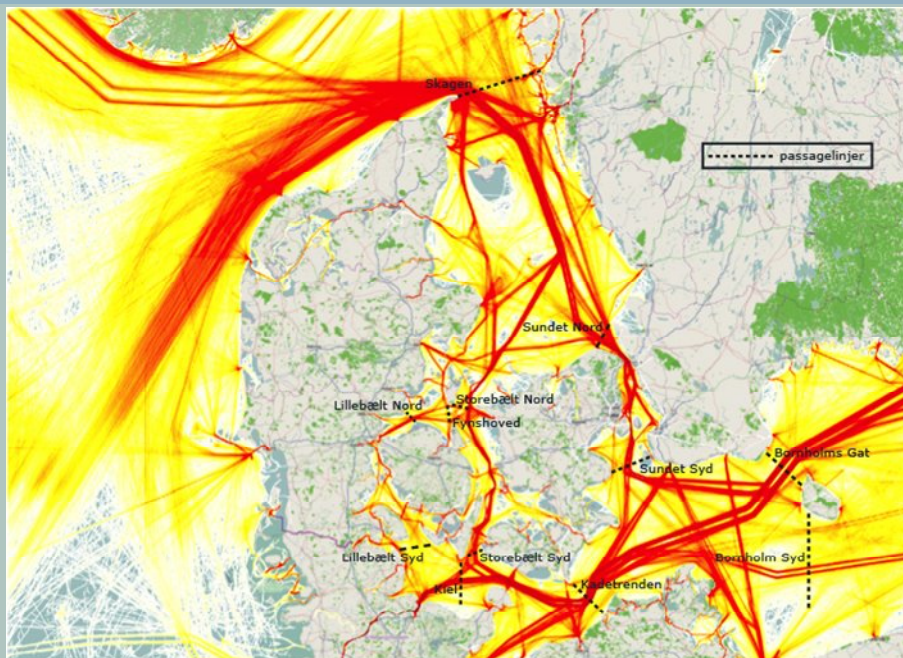
ERHVERVS- OG VÆKSTMINISTERIET

alvorlige arbejdsulykker og skibsfartens påvirkning af miljøet. Udviklingen i indikatorerne gennemgås i det følgende.

### Sejladsaktivitet

Sejladsen overvåges via et automatisk identifikationssystem (AIS), der er obligatorisk for skibe med en bruttotonnage over 300. Sejladsen koncentrerer sig i de danske farvande inden for veldefinerede hovedruter, jf. figur 1. Figuren illustrer sejladsmønstre og farven mængden af skibstrafik - jo mørkere farve, jo tættere trafik. Det ses, at skibstrafikken er tættest i passagerne ved Bornholm, Skagen, Øresund (Sundet Nord), Storebælt og Kielerkanalen.

Figur 1  
Sejladsmønstre for alle skibe med AIS

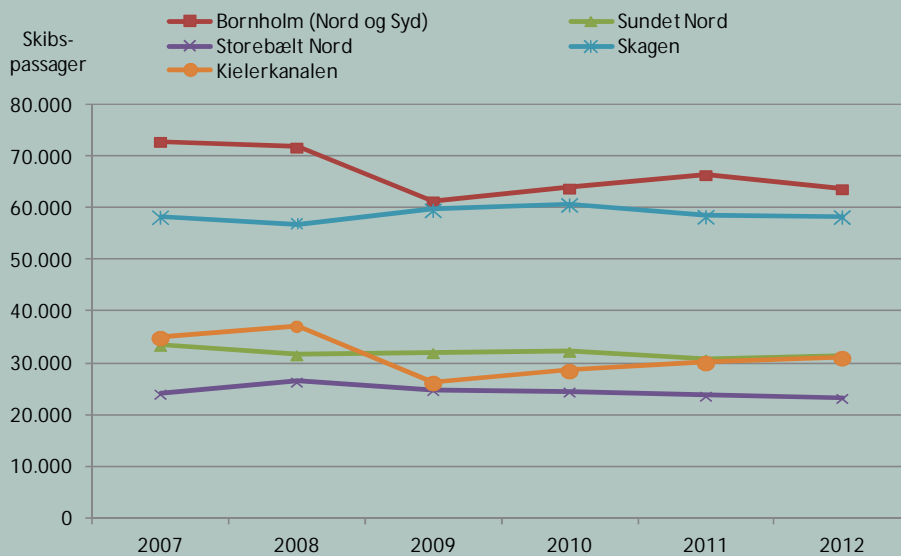


Anm.: Passagelinjerne viser, hvor det med AIS (Automatic Identification System) opgøres, hvor mange skibe der passerer pr. år.

Kilde: Søfartsstyrelsen

Antallet af skibspassager i de mest trafikerede dele af de danske farvande har ligget nogenlunde konstant de sidste 5 år, jf. figur 2. Ved Skagen er trafikken relativt konstant omkring knap 60.000 passager årligt. Ligeledes er trafikken i Storebælt og Øresund relativt konstant, dog med antydning af et fald.

Figur 2  
Udviklingen af skibspassager for udvalgte passagelinjer



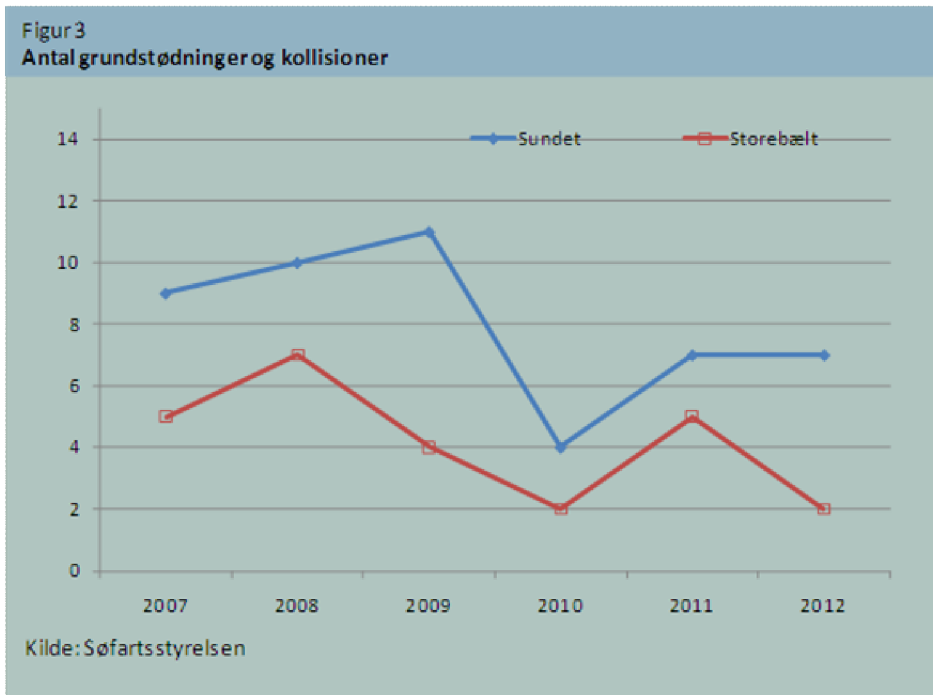
Kilde: Søfartsstyrelsen

I Kielerkanalen var der imidlertid et relativt fald i 2009, som ligeledes giver udslag i et relativt fald i skibstrafikken ved Bornholm. Siden 2009 er trafikken generelt steget i Kielerkanalen, hvorimod trafikken ved Bornholm først oplevede en stigning og sidste år et svagt fald. Denne nedadgående tendens i skibstrafikken kan skyldes den generelle økonomiske afmatning.

#### *Antal grundstødninger og kollisioner*

Den tætte skibstrafik i de danske farvande og de stigende antal faste installationer på søterritoriet som fx havvindmøller, broer og olieproduktionsplatforme kan have indflydelse på risikoen for sejladsuheld i form af grundstødninger, kollisioner, påsejlinger mv. Sejladsuheld fører sjældent til personskader, men beskadigelse af skibet kan føre til forurening af danske farvande og tab af værdier.

Generelt er antallet af sejladsulykker meget lavt i forhold til omfanget af sejladsaktivitet i danske farvande. I Storebælt og Øresund, hvor risikoen for grundstødninger og kollisioner er størst, er der sket en nedgang i antallet af sejladsulykker over de seneste fem år, jf. figur 3. Figuren viser, at der både i Øresund og Storebælt var under 12 sejladsulykker årligt i alle årene. I 2012 var der således to og syv sejladsulykker i henholdsvis Storebælt og Øresund. En årsag til nedgangen kunne være overvågning og sejladsvejledning af skibsfarten (Vessel Traffic System – VTS).



### *Anvendelse af lods*

Anvendelse af lods bidrager til at styrke sejladsikkerheden ved det enkelte skibs passage gennem danske farvande. FN's søfartsorganisation, IMO, har indført en anbefaling om, at visse større skibe bør benytte lods ved gennemsejling af Storebælt og Øresund.

Der har generelt været en positiv udvikling, således at et større antal skibe, som er omfattet af IMO's lodsanbefaling, efterlever anbefalingen og tager lods om bord ved gennemsejling af Storebælt mellem Gedser og Skagen. IMO's lodsanbefaling blev således i 2012 efterlevet af 94,1 pct. af alle de omfattede skibe på strækningen og af 99,3 pct. af olietankskibene, jf. figur 4. Denne positive udvikling er sket på trods af, at der er i de sidste 5 år sket en markant stigning i antallet af større skibe på de to strækninger gennem Storebælt, hvor de største tankskibe passerer. Der har således også været en mindre stigning i antallet af skibe, der anbefales at tage lods ifølge IMO's lodsanbefaling.

På den del af strækningen gennem Storebælt (mellem Spodsbjerg og Grenå), som det er vanskeligst at navigere i, efterlevede 96,3 pct. af alle skibe og 99,9 % af tankskibene IMO's lodsanbefaling i 2012. Det svarer til en stigning i forhold til 2011.

Figur 4

Skibspassagerer der er omfattet af og følger IMO's lodsanbefaling for Storebælt (Rute T)

	Alle skibe	Tankskibe	Alle skibe der følger IMO anbefaling		Tankskibe der følger IMO anbefaling	
			Gedser-Skagen	Spodsbjerg-Grenå	Gedser-Skagen	Spodsbjerg-Grenå
2007	2.040	1.536	92,8%	95,9%	96,0%	98,2%
2008	2.189	1.638	93,4%	97,7%	97,1%	99,7%
2009	2.239	1.665	89,2%	96,5%	94,1%	99,6%
2010	2.375	1.603	87,5%	94,2%	92,5%	98,7%
2011	2.551	1.609	93,5%	96,2%	98,4%	99,6%
2012	2.647	1.674	94,1%	96,3%	99,3%	99,9%

Anm: Tabellen omfatter skibe med en dybgang på 11 meter og derover.

Navigatører, der har stor erfaring med transitsejlads igennem de danske farvande, dvs. har foretaget mindst 5 gennemsejlinger inden for de sidste 6 måneder, anses for at have tilstrækkelig erfaring til at sejle uden lods. Gennemsejlinger af skibe med navigatører af denne type sidestilles i tabellen med skibe, der tager lods.

Kilde: Søfartsstyrelsen og Søværnets Operative Kommando (VTS Storebælt passagedata)  
Opdateret den 22. januar 2013.

Denne positive udvikling for brug af lodsskyldes bl.a. den danske indsats for at fremme overholdelse af IMO's lodsanbefaling, herunder øget overvågning og indførelse af et såkaldt anråbsregime, hvormed skibe, der ikke følger IMO's lodsanbefalinger, kontaktes.

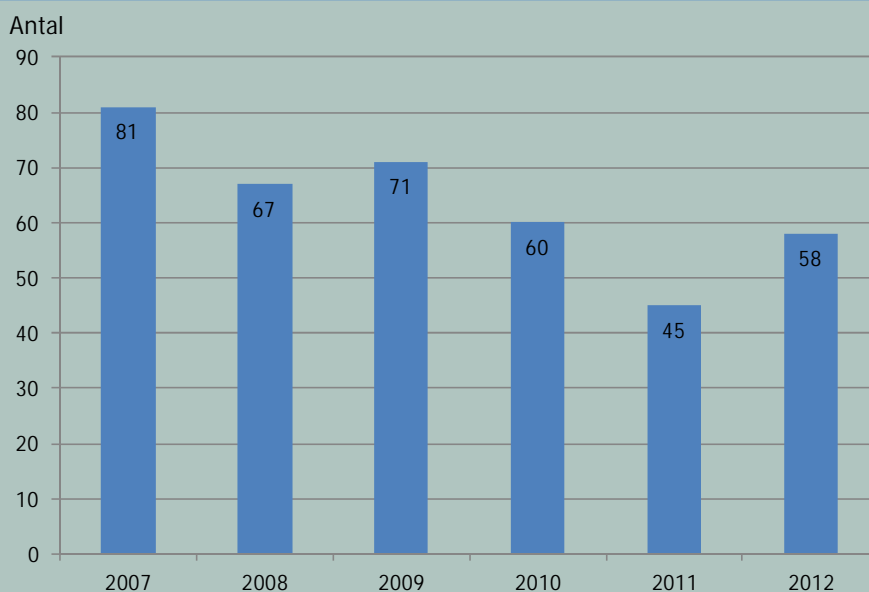
#### Antal arbejdsulykker

Antallet af alvorlige arbejdsulykker på danske skibe har haft en fortsat faldende tendens siden 2007, jf. figur 5. Der har været relativt store procentvise udsving i antallet i perioden 2007-2012, men det skal ses i lyset af, at antallet af ulykker har nået et niveau, der i statistisk forstand er lavt.

Det generelle fald i antallet af arbejdsulykker skyldes bl.a., at der er i en årrække har været arbejdet målrettet med forebyggelse af alvorlige ar-

Figur 5

Antallet af anmeldte alvorlige arbejdsulykker på danske skibe



Anm: Opgørelse marts 2013.

Kilde: Søfartsstyrelsen

bejdsulykker i dansk skibsfart.

### *Skibsfartens påvirkning af miljøet*

Oplysninger om oliespild i danske farvande ses ved antallet af olieudledninger fra skibe samt antallet af bekæmpelsesoperationer.

Figur 6

Olieforurening fra skibe i de danske farvande

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Antal udledninger fra skibe	151	147	95	72	66	44
Antal bekæmpelsesoperationer	-	1	-	-	2	1

Kilde: Søværnets Operative Kommando

### 3. Sikkerhed til søs i grønlandske farvande

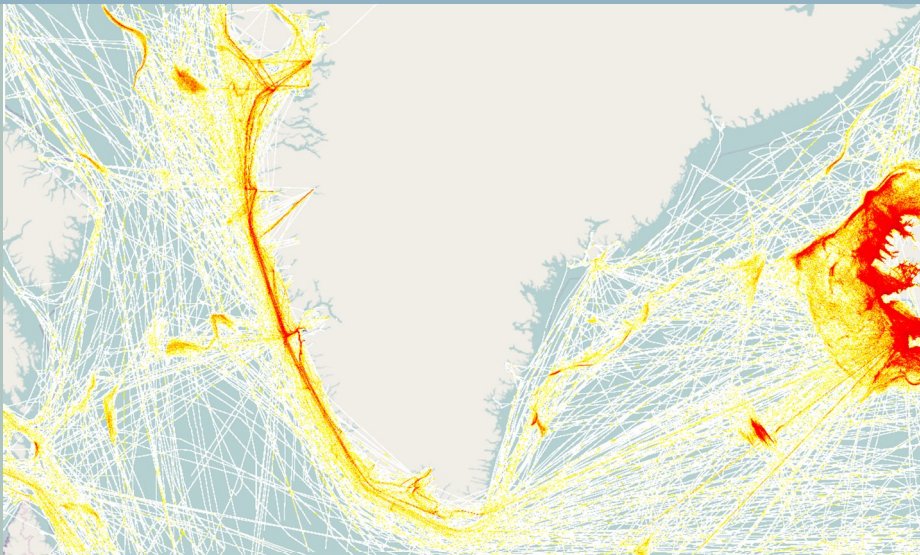
Skibstrafikken i grønlandske farvande er fortsat stigende som følge af bl.a. isens afsmeltning, som åbner mulighed for nye sejladsruter samt turisternes interesse for at besøge området og en øget aktivitet i relation til udvinding af råstoffer.

#### *Sejladsaktivitet*

Hovedparten af skibstrafikken i de grønlandske farvande sker langs den grønlandske vestkyst og ved Grønlands sydspids, jf. figur 7.

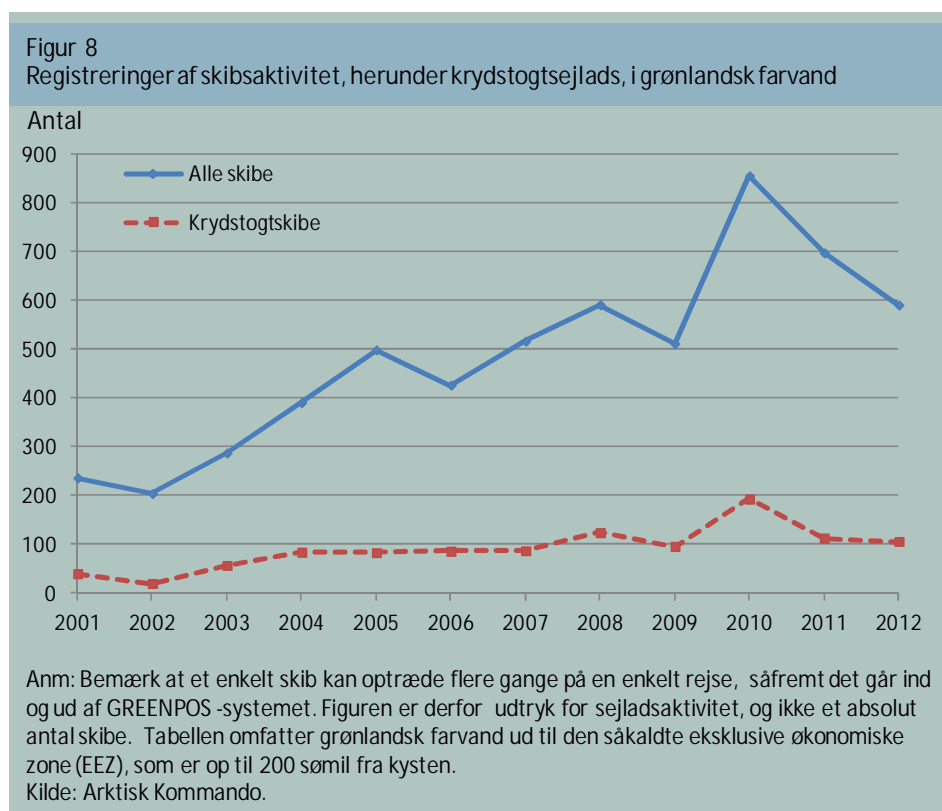
Figur 7

Sejladsmønstre for alle skibe med AIS i Grønland



Kilde: Søfartsstyrelsen

Der har været en stigning i skibstrafikken i de grønlandske farvande siden 2001, jf. figur 8. Også krydstogtskibenes aktivitet i grønlandske farvande har været stigende særligt de senere år, om end aktiviteten af krydstogtskibe i 2012 lå på 2009-niveau. I 2010 var der en generel aktivitetsstigning i sejladsen i grønlandske farvande. Det skyldes, udover en stigning i krydstogtsaktiviteten, en stigning i aktiviteten af fiskekrydere, fritidssejlere



og en stigning af aktiviteter i forbindelse med råstofindvinding offshore.

### *Antal grundstødninger og kollisioner*

På trods af den stigende skibstrafik ser det ud til, at antallet af registrerede sejladsulykker i grønlandske farvande er fastholdt på et lavt niveau. Figur 9 viser antallet af sejladsulykker i grønlandske farvande, som bliver anmeldt til Søfartsstyrelsen. Det skal dog bemærkes, at det formentlig ikke er alle ulykker i grønlandsk farvand, som anmeldes.

**Figur 9**  
Anmeldte grundstødninger og kollisioner i grønlandske farvande

Farvande	Ulykkesgrad	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Grønland	Meget alvorlig	0	0	2	0	1	1
	Alvorlig	2	0	1	2	2	3
	Hændelse	6	7	1	4	3	3
<b>Total</b>		<b>8</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>7</b>

Kilde: Søfartsstyrelsen



#### 4. Nye tiltag

Der er de seneste år igangsat en række nye forebyggende tiltag med henblik på at styrke sikkerheden til søs i danske og grønlandske farvande. Der redegøres for de væsentligste tiltag i det følgende.

En række af disse tiltag indgår i vækstplanen for Det Blå Danmark, som regeringen offentliggjorde i december 2012. Vækstplanen skal bidrage til at sikre, at Det Blå Danmark også fremadrettet er kendetegnet ved kvalitetsskibsfart, udnytter muligheder i den grønne omstillingsamt skaber vækst og beskæftigelse.

##### 4.1. Ny regulering

Der er taget initiativ til ny lovgivning og regulering på en række områder med henblik på at styrke sikkerheden til søs i danske og grønlandske farvande.

##### *Skærpede sejladsikkerhedsmæssige krav i Arktis*

Folketinget vedtog den 28. maj 2013 lovforslag L 154, der bl.a. skal styrke sejladsikkerheden i Arktis. Loven vil gøre det muligt at fastsætte skærpede regler for skibenes bygning, udstyr og drift ved sejlads i grønlandske farvande. Det påtænkes at sætte ind over for krydstogtskibe med et stort antal personer om bord. Der vil dog også kunne fastsættessikkerhedsmæssige krav til andre skibe, hvis der visersig behov herfor.

##### *Omdannelse af lodsvesenet og øget konkurrence på lodsområdet*

Der ønskes effektiv varetægelse af lodsopgaver i danske farvande, da det har stor betydning for sejladsikkerheden. Derfor vedtog Folketinget den 30. maj 2013 lovforslag L 187 om omdannelse af det statslige lodsvesen til en selvstændig offentlig virksomhed. Omdannelsen danner grundlaget for en mere effektiv varetægelse af lodsopgaver i danske farvande og skaber klare rammer for lodsvesnets virke. Omdannelsen udgør desuden første skridt i den planlagte effektivisering af lodsvesenet. Derudover er der igangsat en analyse af, hvordan der kan skabes øget konkurrence på lodsområdet og derigennem et mere effektivt lodsmarked. Analysen forventes færdig i 3. kvartal 2013.

##### *Skærpelse af skibsførerens forpligtelse til at redde ombordværende*

Skibsførerens forpligtelse til at redde ombordværende blev ved lov nr. 1384 af 23. december 2012 skærpet i lyset af COSTA CONCORDIA ulykken ved den italienske kyst. Skærpelsen indebærer, at skibsføreren vil blive pålagt straf, såfremt vedkommende tilsidesætter sine forpligtelser i relation til redning af de ombordværende.

##### *Skærper af lodspligten i udvalgte danske farvande*

I marts 2012 påsejlede et finsk skib, RAMONA, Jernbanebroen ved Aalborg. Skibet havde med sine 75 meter ikke lodspligt, og i lyset af ulykken skærpede Søfartsstyrelsen reglerne, hvormed skibe ned til 53 meter, som passerer Jernbanebroen, har fået lodspligt. Samtidig med skærpelsen af



lodspligten ved Jernbanebroen indførtes lodspligt ved henholdsvis Randers og Nakskov fjorde samt ved Avedøreværkets Havn.

#### *Styrket information til skoler og uddannelsesinstitutioner om sejlads*

Som opfølgning på den tragiske ulykke ved Præstø i 2011 har Søfartsstyrelsen i samarbejde med bl.a. Efterskoleforeningen, Dansk Sejlunion og Friluftsrådet udarbejdet informationsmateriale om sejlads med elever, som er sendt til de relevante skoler og institutioner i Danmark. Dette er sket for at sikre kendskabet til de reviderede regler og således sikre fokus på sejladssikkerheden på skoler og uddannelsesinstitutioner<sup>1</sup>.

#### *Maritime Assistance Service*

Maritime Assistance Service, der er en del af Søværnets Operative Kommando, varetager den beredskabsmæssige indsats, der skal sikre hurtig og effektiv indsats i tilfælde af forurening af havmiljøet, kollisioner, grundstødninger, brand om bord mv. Maritime Assistance Service følger udviklingen i trafikken i danske farvande for at kunne bidrage til at iværksætte en forebyggende indsats over for skibe eller situationer, der vurderes at udgøre en særlig risiko. Der er udstedt en ny bekendtgørelse i 2012, hvori skibsførerens indberetningspligt i tilfælde af grundstødninger er indskærpet.

#### *Vragfjernelse*

Den internationale vragfjernelseskonvention (Nairobi-konvention) om fjernelse af vrag indeholder rettigheder for stater samt pligter og ansvar for rederer for fjernelse af skibsvrag, som udgør en fare for navigationen eller miljøet. Konventionen er gennemført i dansk ret i 2012, og de danske regler sættes i kraft, når konventionen træder i kraft internationalt. Det forventes, at Danmark ratificerer konventionen i 2013.

#### *Passageransvarsregler*

I 2012 er reglerne om ansvar og forsikring til dækning af erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagererskærpet. Reglerne skal sikre, at rederierne har økonomiske muligheder for at dække erstatninger, når en passager kommer til skade eller dør i forbindelse med en skibsulykke. Reglerne følger bl.a. af EU-regler (Athen-forordningen) og er også for mindre skibe.

#### *HNS protokol*

I 2010 vedtog IMO en protokol til ændring af 1996 HNS-konvention om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og skadelige stoffer (HNS-stoffer). Danmark har gennemført konventionen, og med Folketingets vedtagelse af lovforslag (L 154) gennemføres bl.a. 2010-protokollen. De danske regler sættes i kraft, når konventionen og protokollen træder i kraft internationalt. Reglerne giver bedre mulighed for erstatning ved forureningsskader til søs. Sammen med imple-

---

<sup>1</sup> Se evt. [www.sikkersejlads.dk](http://www.sikkersejlads.dk).

mentering af vragsjernelseskonventionen sikres, at rederen har et objektivi-  
tvt ansvar for en række typer af skader på miljøet.

#### *Gennemførelse af ændringerne af STCW konventionen*

Som følge af en ændring af direktivet om IMO's konvention om uddan-  
nelse af søfarende, sønæring og vagthold (STCW konventionen) blev en  
række bekendtgørelser ændret i 2012. Ændringerne vil bl.a. sikre bedre  
uddannelser, bedre sundhedstjek og forøgede hviletidsperioder for søfa-  
rende.

#### **4.2. Ny teknologiudvikling**

Der er taget en række initiativer med henblik på at sikre en teknologiud-  
vikling, der kan bidrage til at styrke søsikkerheden i danske og grønland-  
ske farvande.

#### *Satellitbaseret overvågning af skibstrafikken i arktiske farvande*

Alle større skibe er i dag udstyret med AIS, der sikrer informationer om  
andre skibes sejlroute, kurs, hastighed mv. Søfartsstyrelsen har sammen  
med Aalborg Universitet iværksatet pilotprojekt om satellitbaseret AIS-  
overvågning af skibstrafikken i de arktiske farvande, og der blev i februar  
2013 opsendt en forsøgssatellit. Med satellitbaserede data kan indhentes  
flere informationer af højere kvalitet fra skibene i Arktis, hvormed poten-  
tialt for styrkelse af sejladsikkerhed endnu undersøges.

#### *Overvågning af skibstrafikken i Storebælt*

Det obligatoriske skibsmeldesystem (BELTREP) overvåger skibstrafikken  
i Storebælt. På baggrund af den indsamlede information bliver der ydet  
navigatorisk assistance til skibe med henblik på at sikre skibes sejlads og  
forhindrer grundstødninger mv. ved Storebæltsbroerne. Den 1. juli 2013  
træder ændringer af skibsmeldesystemet i kraft, som bl.a. vil medføre en  
bedre udnyttelse af ny teknologi, der vil lette rapporteringsbyrden for ski-  
be. Den nemmere rapportering forventes at medføre bedre indrapporte-  
ring og at lette arbejdet for vagthavende navigatører.