



NOTAT

20. marts 2014

## Statusnotat om sikkerhed til søs

### 1. Indledning

Dette notat redegør for status på sikkerheden til søs i danske og grønlandske farvandesamt sikkerheden på danske skibe. Endvidere redegøres for de væsentligste tiltag, som regeringen har taget i 2013 for at styrke sikkerheden til søs i danske og grønlandske farvande samt på danske skibe.

En række myndigheder har ansvar og opgaver i relation til sikkerheden til søs i danske og grønlandske farvande, herunder Erhvervs- og Vækstministeriet, Forsvarsministeriet, Transportministeriet, Miljøministeriet, Fødevareministeriet og Justitsministeriet.

På baggrund af bl.a. Rigsrevisionens beretning om Danmarks indsats i Arktis er der pr. 1. januar 2014 sket ressortændringer vedrørende eftersøgning og søredning i Grønland i medfør af kongelig resolution af 15. november 2013. Alle opgaver vedrørende eftersøgning og søredning i Grønland på erhvervs- og vækstministerens samt transportministerens områder er således pr. 1. januar 2014 overført til forsvarsministeren. Ressortoverførslen omfatter ikkeansvaret for opgaver vedrørende skibes henholdsvis luftfartøjers indretning og udstyr samt uddannelse af besætning.

### 2. Sikkerheden til søs i danske farvande

Sikkerheden til søs i danske farvande har i 2013 været på samme niveau som i de foregående år. Denne vurdering baseres på en række centrale indikatorer, herunder sejladsaktiviteten, antallet af grundstødninger og kollisioner, anvendelsen af lods og ulovlige olieudledninger fra skibe. Udviklingen på disse indikatorer gennemgås i det følgende.

#### *Sejladsaktivitet*

Sejladsen i danske farvande koncentrerer sig inden for veldefinerede hovedruter, jf. figur 1. Hovedparten af sejladsen foregår fra Skagen til øst for Anholt (Rute T), hvorefter trafikken splittes op mod hhv. Storebælt (Rute T) og Øresund (Rute D). I både Storebælt og Øresund er sejlrenderne flere steder relativt smalle, og trafiktætheden er i disse områder høj. Herfra går trafikken videre ind i Østersøen. Fra Kielerkanalen er der endvidere en stor sejladstrafik videre ind i Østersøen. Trafikken er både ind- og udgående for de forskellige ruter.

SØFARTSSTYRELSEN

Carl Jacobsens Vej 31

2500 Valby

Danmark

Tlf. +45 91376000

Fax +45 91376001

CVR-nr. 29 83 16 10

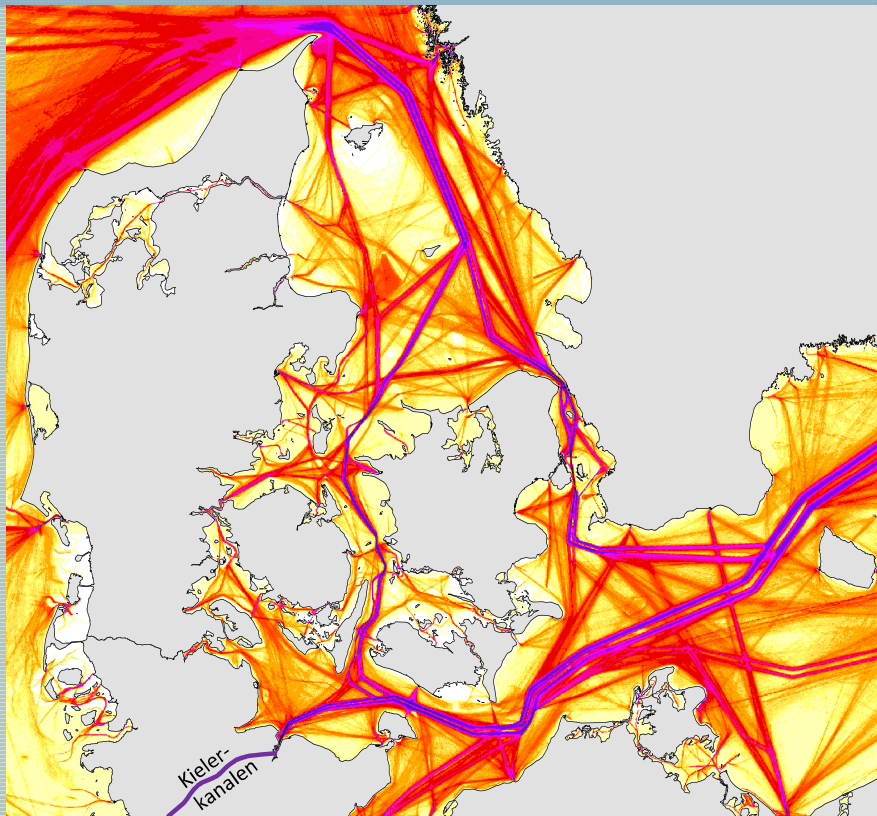
EAN-nr. 5798000023000

sfs@dma.dk

[www.sofartsstyrelsen.dk](http://www.sofartsstyrelsen.dk)

ERHVERVS- OG VÆKSTMINISTERIET

Figur 1: Sejladsmønstre for alle skibe med AIS

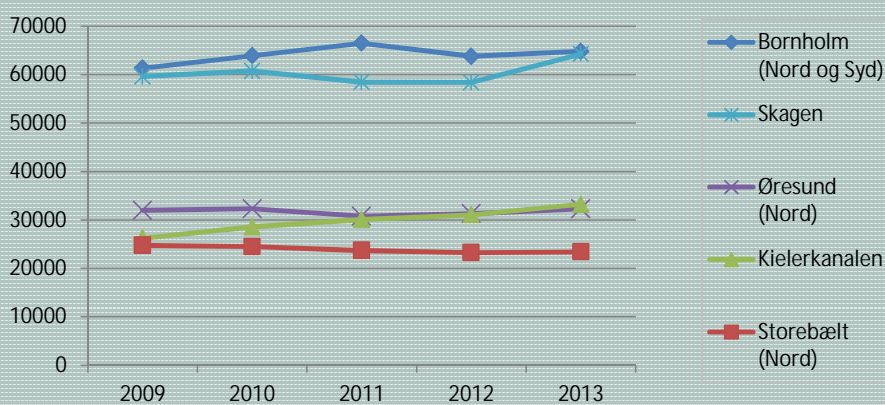


Anm: Jo mørkere og stærkere farve desto flere skibe har besejlet et givent område.  
Hovedsejlruterne fremstår derved som velafgrænsede mørklilla linjer.

Kilde: Søfartsstyrelsen, 2013

Antallet af skibspassager igennem danske stræder har været stabilt i de sidste fem år med mindre variationer i de enkelte passagelinjer, jf. figur 2.

Figur 2: Udviklingen i antallet af skibspassager pr. år for udvalgte passagelinjer



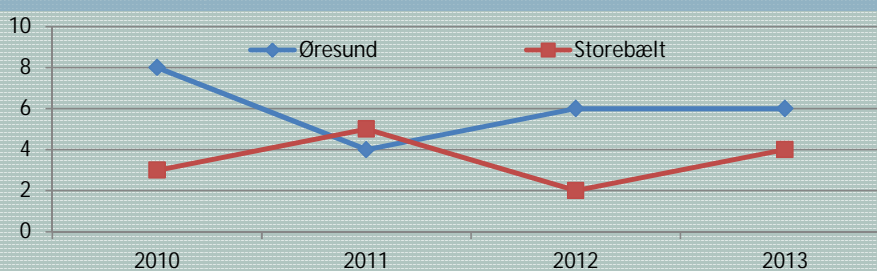
Anm: Der har ultimo 2013 været tekniske problemer med målingerne, hvorfor tallene for 2013 er forbundet med en vis usikkerhed.

Kilde: Søfartsstyrelsen.

### Antal grundstødninger og kollisioner

I Storebælt og Øresund, hvor sejladsstæthed er relativt høj, har det samlede antal af skibe involveret i grundstødninger og kollisioner været nogenlunde stabilt siden 2010 med samlet set mellem 8 og 11 grundstødninger og kollisioner årligt, jf. figur 3. For begge farvande er der etableret VTS (Vessel Traffic System) til overvågning og vejledning af skibstrafikken.

Figur 3: Antal skibe involveret i grundstødninger og kollisioner i Øresund og Storebælt



Anm: Data dækker alle skibstyper undtagen fritidsfartøjer. Statistikken justeres løbende på baggrund af bl.a. opklaringsarbejdet med de enkelte ulykker.

Kilde: Data er fra European Marine Casualty Information Platform (EMCIP) under EMSA (European Maritime Safety Agency) og indeholder hændelser indrapporteret af Den Maritime Havarikommission. Data er udtrukket d. 4/2-2014.

### Anvendelse af lods

Det følger af den såkaldte Københavnertraktat fra 1857, at Danmark ikke kan fastsætte lodspligt for skibe, som blot sejler igennem danske farvande uden at anløbe dansk havn. Der findes i stedet anbefalinger fra Den Internationale Maritime Organisation (IMO) om, at skibe med stor dybgang og visse andre skibe bør benytte lods ved gennemsejling af Storebælt og Øresund.

Der har i de seneste fem år været en relativt stabil andel af alle skibe omfattet af anbefalingen, der ved gennemsejling af Storebælt tager lods. Særligt tankskibene har en høj lodsningssrate, og det er således 99,8 pct. af de tankskibe, der er omfattet af lodsanbefalingen, der tager lods på ruten Spodsbjerg-Grenå, jf. figur 4. Anbefalingen blev i 2013 fuldt af 96,4 pct. af alle omfattede skibe på strækningen Spodsbjerg-Grenå. Af de 23.407 gennemsejlinger af Storebælt i 2013, var 2.732 omfattet af anbefalingen, svarende til ca. 12 pct.

Der er etableret et anræbsregime til at håndhæve lodsanbefalingen, således at skibe, der ikke følger IMO's lodsanbefaling, kontaktes af VTS Storebælt (*Vessel Traffic Service*), og Søfartsstyrelsen kontakter efterfølgende rederiets flagstat.

Figur 4: Skibspassager omfattet af IMO's lodsanbefaling for Storebælt (Rute T)

Årstal	Antal skibe der er omfattet af IMO anbefaling	Antal tankskibe der er omfattet af IMO anbefaling	Andel af skibe der følger IMO anbefaling		Andel af tankskibe der følger IMO anbefaling	
			Gedser-Skagen	Spodsbjerg-Grenå	Gedser-Skagen	Spodsbjerg-Grenå
2009	2.239	1.665	89,20%	96,50%	94,10%	99,60%
2010	2.375	1.603	87,50%	94,20%	92,50%	98,70%
2011	2.551	1.609	93,50%	96,20%	98,40%	99,60%
2012	2.647	1.674	94,10%	96,30%	99,30%	99,90%
2013	2.732	1.651	91,30%	96,40%	98,30%	99,80%

Anm.: Tabellen viser antal skibe omfattet af IMO's lodsanbefaling, der har passeret, og hvor stor en andel af disse, der har opfyldt anbefalingen. Navigatører, der har foretaget mindst 5 gennemsejlinger inden for de seneste 6 måneder, opfylder IMO's anbefaling uden at tage lods, hvilket for 2013 drejer sig om 1,4 pct. af skibene.

Kilde: Søfartsstyrelsen og Søværnets Operative Kommando (VTS Storebælt passagedata). Data udtrukket d.17/1-2014

### Olieudledninger fra skibe

Antallet af observerede olieudledninger fra skibe har været faldende de seneste 5 år, og denne tendens ser ud til at fortsætte, jf. figur 5.

Figur 5: Olieforurening fra skibe i danske farvande

	2009	2010	2011	2012	2013
Antal udledninger fra skibe	95	72	66	44	39
Antal bekæmpelsesoperationer	-	-	2	1	0

Kilde: Søværnets Operative Kommando

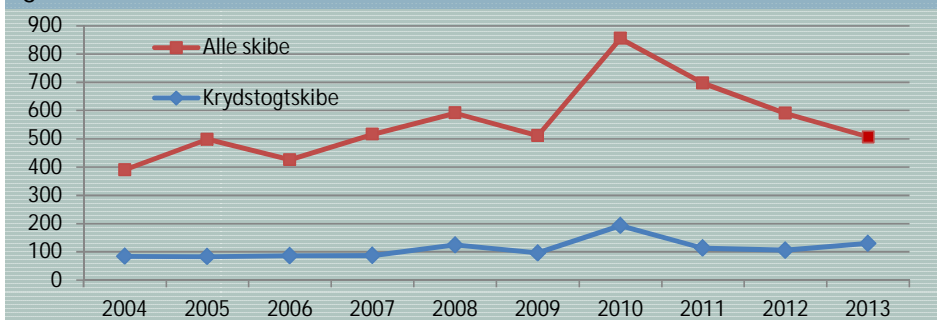
### 3. Sikkerhed til søs igrønlandske farvande

I det følgende redegøres for udviklingen i sejladsaktiviteten og søulykker i de grønlandske farvande, hvor der bl.a. pga. øgede isfrie havområder i sommermånederne åbnes muligheder for nye sejlruiter, udvinding af råstof samt udvikling af turisme.

#### Sejladsaktivitet

Der har generelt været en stigning i den samlede sejladsaktivitet i de grønlandske farvande frem til 2010, hvorefter der har været et jævnt fald. For krydstogtskibe har udviklingen dog været mere jævn og generelt svagt stigende, når der ses bort fra 2010, hvor der blev registreret usædvanlig høj aktivitet, jf. figur 6.

Figur 6: Registreringer af skibsaktivitet, herunder krydstogtsejlads, i grønlandsk farvand

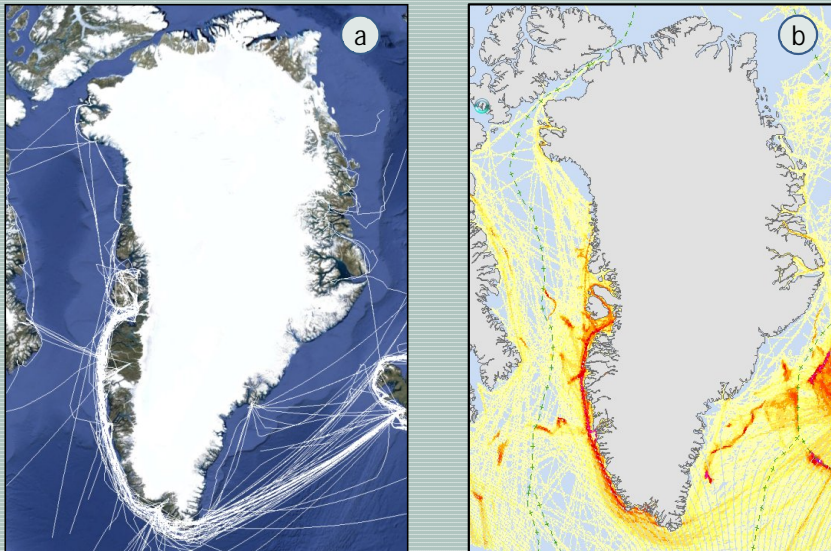


Anm: Figuren viser det årlige antal registreringer i det obligatoriske meldesystem for grønlandske farvande, GREENPOS. Bemærk at et enkelt skib kan optræde flere gange på en enkelt rejse, såfremt det passerer ind og ud af GREENPOS-systemet. Figuren er derfor udtryk for sejladsaktivitet, og ikke et absolut antal skibe. Tabellen omfatter grønlandsk farvand ud til den såkaldte eksklusive økonomiske zone (EEZ), som er op til 200 sømil fra kysten.

Kilde: Arktisk Kommando, opgjort januar 2014.

De større krydstogtskibe (med kapacitet til flere end 250 passagerer) be-sejler hovedsagligt strækningen fra Sydgrønland til Diskobugten. Der er lejlighedsvis også skibe, der sejler op til de nordligste dele af vestkysten samt på østkysten, herunder fjordsystemerne i Nordøstgrønland, jf. figur 7a. Den generelle trafik er størst ved Sydvestgrønland. De øvrige områder med høj sejladsaktivitet knytter sig til fiskeri samt offshoreaktiviteter, jf. figur 7b.

Figur 7: Sejllinjer for passagerskibe i grønlandsk farvand (kapacitet større end 250 passagerer) samt generelt sejlads mønster

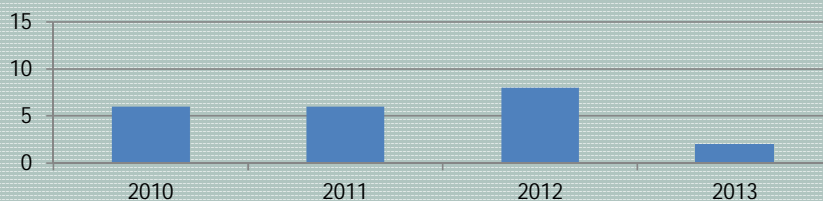


Anm: Sejllinjerne (a) er dannet på baggrund af AIS-signaler fra skibene, som er modtaget via satellit. Der er anvendt data for perioden 2011-2013. Sejlads mønstret (b) viser den samlede sejlads for alle skibe i grønlandsk farvand i 2013 - jo mørkere farve desto flere skibe har besejlet området. Kilde: Søfartsstyrelsen.

### Søulykker

Der har indtil nu været registreret 2 til 8 søulykker pr. år i grønlandsk farvand, jf. figur 8. Tallene er statistisk set små, hvorfor det ikke er muligt at vurdere udviklingstendenser.

Figur 8: Antal skibe involveret i søulykker i grønlandsk farvand



Anm: Data indbefatter indberettede søulykker for alle uheldskategorier og skibstyper, undtagen fritidsfartøjer, inden for den grønlandske EEZ (økonomisk eksklusive zone). Data er fra European Marine Casualty Information Platform (EMCIP) under EMSA (European Maritime Safety Agency). Bemærk at der kan forekomme justeringer i data med tilbagevirkende kraft, og at data fra før 2010 er udeladt på pba. et større datarevisionsarbejde. Data er udtrukket d. 4/2-14.

#### 4. Sikkerheden på danske skibe

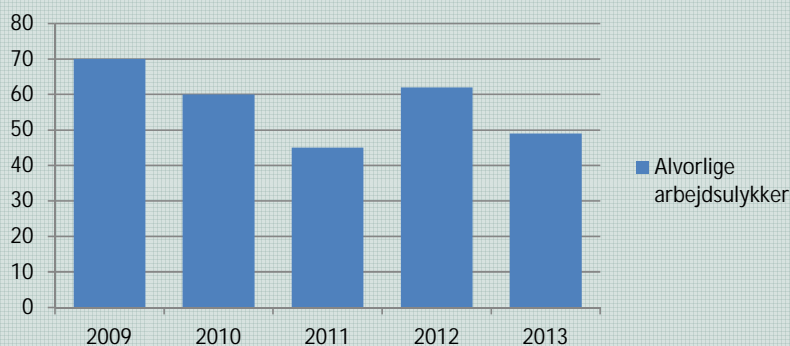
Der har været en positiv udvikling i sikkerheden ombord på danske skibe de sidste fem år. Udviklingen i antallet af alvorlige arbejdsulykker, der er en central indikatorer for sikkerheden ombord, gennemgås herunder.

##### *Arbejdsulykker på danske skibe*

Antallet af alvorlige arbejdsulykker har generelt været faldende siden 2009, jf. figur 9. Der har dog været relativt store procentvise årlige udsving, hvilket skal ses i sammenhæng med, at antallet af ulykker i statistisk forstand er relativt lavt.

For at understøtte en fortsat reduktion i antallet af alvorlige arbejdsulykker er der i de seneste år bl.a. indført risikobaseret håndhævelse, der indebærer, at kontrolsyn rettes mod de skibe, hvor de fleste og alvorligste ulykker sker.

Figur 9: Antallet af anmeldte alvorlige arbejdsulykker på danske skibe



Anm: Alvorlige arbejdsulykker er her defineret som ulykker, der har medført skade i form af åbne og/eller lukkede knoglebrud, mistede legemsdele (amputationer) og/eller skader på omfattende dele af legemet.

Kilde: Søfartsstyrelsen. Data er udtrukket d. 4/2-14.



## 5. Nye tiltag

Regeringen har de seneste år igangsat og gennemført tiltag med henblik på at styrke sikkerheden til søs i danske og grønlandske farvande. En del af disse initiativer udspringer af vækstplanen for Det Blå Danmark, som regeringen offentliggjorde i december 2012. Der redegøres i det følgende for de væsentligste tiltag i 2013.

### 5.1. Ny regulering

Der er i 2013 gennemført følgende ny lovgivning og regulering med henblik på at styrke sikkerheden til søs i danske og grønlandske farvande.

#### *Skærpede sejladsikkerhedsmæssige krav i Grønland*

Folketinget har vedtaget lov nr. 618 af 12. juni 2013 om ændring af søloven og forskellige andre love, der bl.a. skal styrke sejladsikkerheden i Grønland. Loven gør det muligt at fastsætte skærpede sikkerhedsmæssige krav til større passagerskibe (skibe med flere end 250 passagerer), såsom krydstogtskibe, ved sejlads i grønlandske farvande. De skærpede krav vil bl.a. omfatte lodspligt for disse skibe. Erhvervs- og vækstministeren fastsætter de skærpede krav i samarbejde med Grønlands Selvstyre. Det er hensigten, at de nye krav senest skal træde i kraft forud for krydstogtsæsonen 2015.

#### *Omdannelse af lodsvæsenet og effektivisering af lodsområdet*

Folketinget vedtog den 12. juni 2013 lov nr. 600, der skabte grundlag for at omdanne det statslige lodsvæsen (DanPilot) til en selvstændig offentlig virksomhed for at sikre en mere effektiv varetagelse af lodsopgaver i danske farvande og skabe klare rammer for DanPilots virke. Omdannelsen skete den 4. december 2013.

#### *Implementeringen af STCW-konventionen*

I forbindelse med implementeringen af STCW 2010-konventionen<sup>1</sup> er der udstedt en ny bekendtgørelse om kvalifikationskrav til søfarende og fiskere samt om sønærings- og kvalifikationsbeviskrav. Bekendtgørelsen fastsætter bl.a. krav til dokumentation i uddannelse i elektroniske søkort (ECDIS), samt præciserer sejltidskravene til de forskellige sønæringsbeviser.

---

<sup>1</sup>STCW står for “Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers”.



## 5.2. Andre tiltag

Der er i 2013 taget følgende initiativer, der kan bidrage til at styrke sikkerheden til søs i danske og grønlandske farvande.

### *ArcticWeb og navigation.gl*

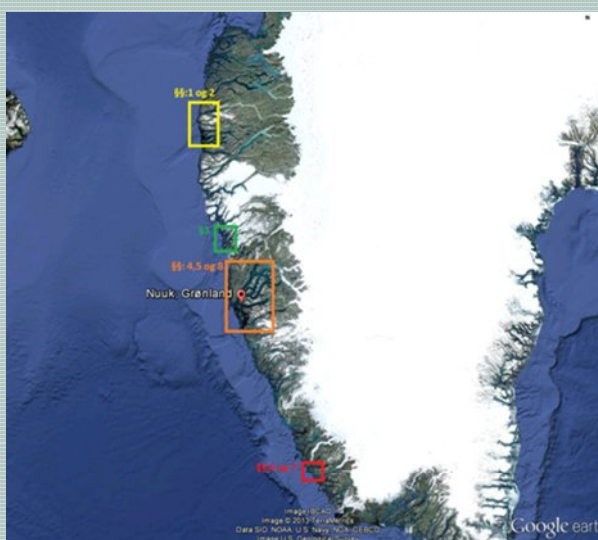
Der er udviklet en webportaltil skibe i de grønlandske og tilstødende farvande, kaldet *ArcticWeb*. ArcticWebsamler relevant information for de sejlende ét sted og muliggør koordineret sejlads til forbedring af sejlads-sikkerheden. Herudover er der etableret en hjemmeside, kaldet *navigation.gl*, der samler maritime informationer for grønlandske og danske myndigheder.

### *Søopmåling og søkortlægning*

Der er i 2013 foretaget opmåling af sejlruterne fra det åbne hav til de større byer på den grønlandske vestkyst herunder bl.a. Nuuk og Sisimiut, som udgør de mest trafikerede områder. Derudover er der foretaget søopmåling i en række fjorde, der har betydning for sejlads-sikkerheden i forbindelse med eventuel minedrift og krydstøgtsejlads, jf. figur 10. Ved udgangen af 2013 var der i alt udgivet 17 nye søkort over det sydvestlige Grønland. Kortene er udgivet i internationalt datum, så det er muligt at besejle disse dele af Grønland ved brug af satellitnavigation.

Endvidere er søopmålingen af gennemsejlingsruterne i danske farvande afsluttet i 2013 med bl.a. genopmåling af dele af hovedsejlruterne i de danske farvande, i Kattegat og syd for Bornholm. På HELCOM's ministermøde i København den 3. oktober 2013 blev det besluttet at godkende en plan for genopmåling af hele Østersøen med hovedvægt på de områder, der har betydning for sejlads-sikkerheden.

Figur 10: Søopmåling i Grønland, 2013



Anm: Figuren viser hovedområderne for søopmåling i Grønland 2013.