



NOTAT

Statusnotat om sikkerhed til søs 2014

1. Indledning

Dette notat redegør for status på sikkerheden til søs i danske og grønlandske farvande samt sikkerheden på danske skibe.

Generelt og overordnet betragtet fastholdes sikkerhedsniveauet med få hændelser og ulykker. Sejladsaktiviteten i de danske farvande i 2014 var på niveau med aktiviteten de foregående år. Antallet af grundstødninger, kollisioner og olieudslip har fortsat været relativt lavt, og en høj og relativt stabil andel af skibe har taget lods i overensstemmelse med IMO's lodsanbefaling. I de grønlandske farvande er sejladsaktiviteten steget svagt i 2014, og antallet af søulykker var på niveau med foregående år.

Ulykkesfrekvensen om bord er fortsat relativt lav, omend der ses en stigning i antallet af anmeldte alvorlige arbejdsulykker i 2014, særligt på danske skibe hjemhørende i Grønland.

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, Klima-, Energi- og Bygningsministeriet samt Justitsministeriet.

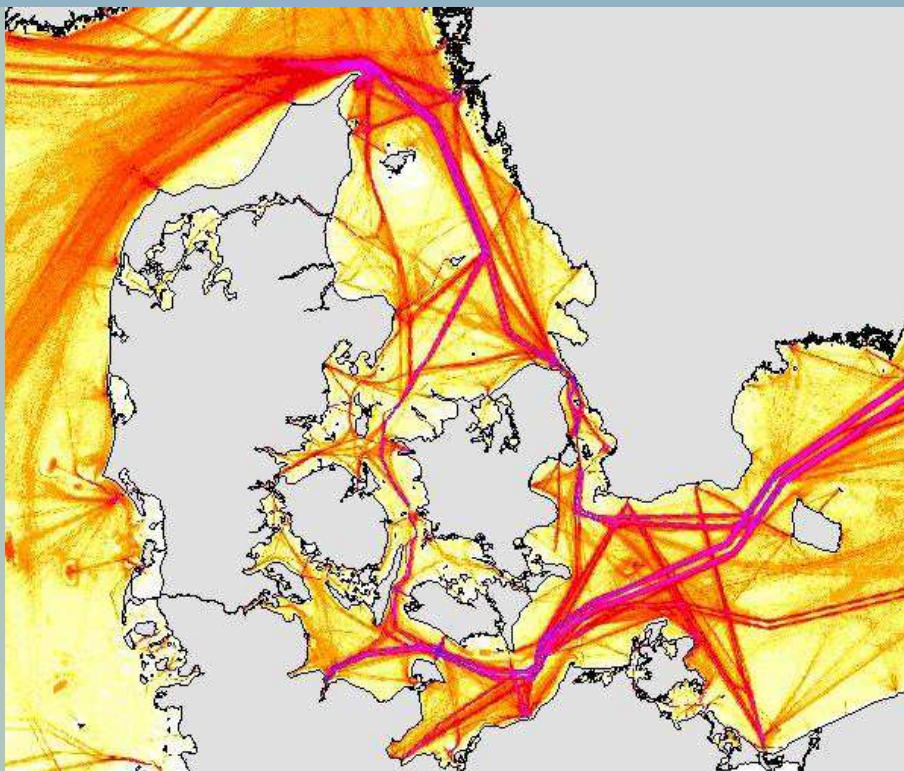
I medfør af kgl. resolution af 3. februar 2014 blev ressortansvaret for sager vedrørende lov om havne overført fra Kystdirektoratet til Trafikstyrelsen.

2. Sikkerheden til søs i danske farvande

Sejladssaktivitet

Sejladstrafikken i danske farvande koncentrerer sig inden for veldefinerede hovedruter, jf. figur 1. Hovedparten af trafikken foregår fra Skagen til øst for Anholt (Rute T), hvorefter den splittes op mod hhv. Storebælt (Rute T) og Øresund (Rute D). Trafikken til og fra Østersøen sker gennem Storebælt og Øresund, hvor sejladstætheden er høj, og sejltrederne flere steder er relativt smalle. Fra Kielerkanalen er der endvidere meget sejladstrafik til og fra Østersøen.

Figur 1: Sejladsmønstre for alle skibe med AIS

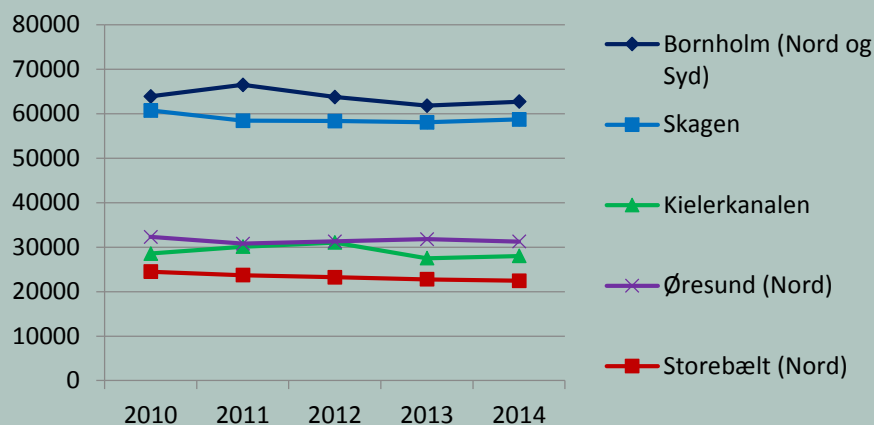


Ann.: Jo mørkere og stærkere farver desto flere skibe har besejlet et givent område. Hovedsejlruterne fremstår derved som velafgrænsede mørklilla linjer.

Kilde: Søfartsstyrelsen, 2014

Antallet af skibspassager igennem danske stræder har været relativt stabilt i de seneste fem år, med en svagt faldende tendens i Storebælt og med mindre variationer i de enkelte passagelinjer, jf. figur 2.

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



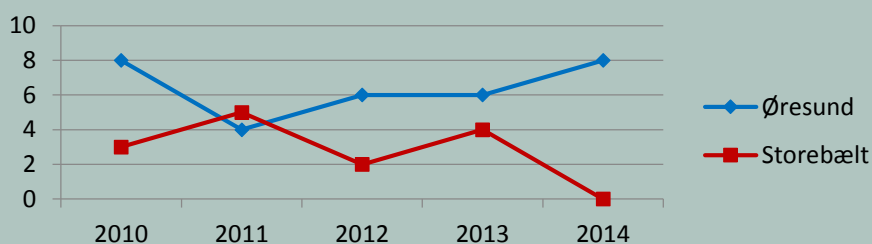
Anm.: Tallene for 2013 er korrigeret i forhold til sidste års status.

Kilde: Søfartsstyrelsen.

Grundstødninger og kollisioner

I Storebælt og Øresund, hvor sejladstætheden er relativt høj, har det samlede antal af skibe involveret i grundstødninger og kollisioner været nogenlunde stabilt siden 2010. Der er dog ikke registreret grundstødninger og kollisioner i Storebælt i 2014 i modsætning til de tidligere år, jf. figur 3. Det skal bemærkes, at tallene er små i forhold til antallet af årlige skibspassager. I begge farvande overvåges og vejledes sejladstrafikken af VTS (Vessel Traffic Service).

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. Bemærk at der kan forekomme justeringer i data med tilbagevirkende kraft.

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 udtrukket d. 26/1-15.

Anvendelse af lods

Danmark kan efter Københavnertraktaten fra 1857 ikke fastsætte lodspligt for skibe, som sejler igennem danske farvande uden at anløbe dansk havn. Der findes i stedet en anbefaling fra FN's søfartsorganisation (IMO) om, at skibe med stor dybgang og skibe, der sejler med farlig last, bør benytte lods ved gennemsejling af henholdsvis Storebælt og Øresund.

Der har fra 2010 til 2014 været en høj andel af skibe, som i overensstemmelse med IMO's anbefaling tog lods ved gennemsejling af Storebælt. Anbefalingen blev således fulgt af 95,8 pct. af alle omfattede skibe på strækningen Spodsbjerg-Grenå i 2014. Tankskibe udgør de største risici og har haft en høj anvendelse af lods fra 2010 til 2014. Det var således 99,9 pct. af de tankskibe, der er omfattet af lodsanbefalingen, der tog lods på ruten Spodsbjerg-Grenå i 2014, jf. figur 4. I 2014 sejlede der i alt ca. 21.000 skibe gennem Storebælt, hvoraf 2.812 skibe var omfattet af IMO's anbefaling.

Der er etableret et anråbsregime, så skibe, der ikke følger IMO's lodsanbefaling, kontaktes af Værnsfælles Forsvarskommando Joint Operations-center Århus - Maritime Assistance Service, og Søfartsstyrelsen orienterer 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
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 %
2013	2.732	1.651	91,3 %	96,4 %	98,3 %	99,8 %
2014	2.812	1.634	87,7 %	95,8 %	97,4 %	99,9 %

Anm.: Tabellen viser antal skibe omfattet af IMO's lodsanbefaling, der har passeret, og hvor stor andel af disse, der har fulgt anbefalingen.

Kilde: Søfartsstyrelsen og Værnsfælles Forsvarskommando (VTS Storebælt passagedata), januar 2015.

Olieudledninger fra skibe

Antallet af observerede olieudledninger fra skibe har, efter en faldende tendens i nogle år, vist en lille stigning i 2014 til samme niveau som i 2012, jf. figur 5.

Figur 5: Olieforurening fra skibe i danske farvande

	2010	2011	2012	2013	2014
Antal udledninger fra skibe	72	66	44	39	44
Antal bekæmpelsesoperationer	0	2	1	0	0

Kilde: Værnsfælles Forsvarskommando, Marinestaben, januar 2015.

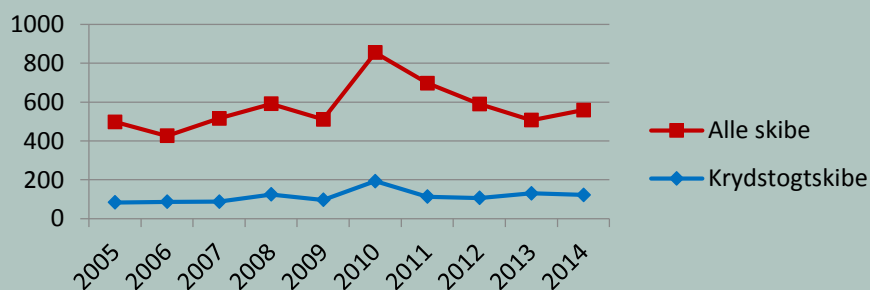
3. Sikkerhed til søs i grønlandske farvande

I det følgende redegøres for udviklingen i sejladsaktiviteten og søulykker i de grønlandske farvande.

Sejladsaktivitet

Den generelle stigning i den registrerede sejladsaktivitet i de grønlandske farvande frem til 2010 er, efter et jævnt fald frem til 2013, svagt stigende i 2014. For krydstogtskibe har udviklingen dog været mere jævn, når der ses bort fra 2010, hvor der blev registreret usædvanlig høj aktivitet, jf. figur 6.

Figur 6: Registreringer af sejladsaktivitet, 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, januar 2015.

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 sejlads trafik er størst ved Sydvestgrønland. De øvrige områder med høj sejladsaktivitet knytter sig primært til fiskeri, jf. figur 7b.

Figur 7: Sejllinjer for passagerskibe i grønlandsk farvand samt generelt sejlmønster



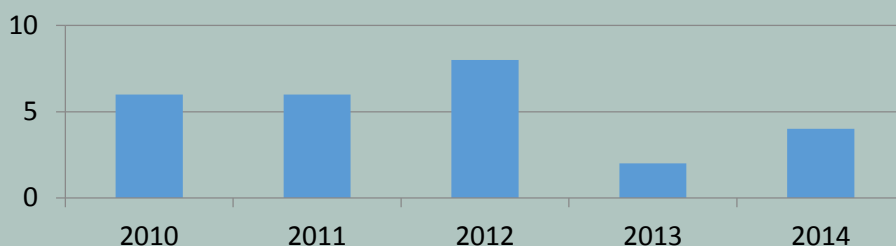
Anm.: Sejllinjerne (a) er dannet på baggrund af AIS-signaler fra passagerskibe med kapacitet til flere end 250 passagerer, som er modtaget via satellit, i 2014. Sejladsmønstret (b) viser den samlede sejlads for alle skibe i grønlandsk farvand i 2014 – jo mørkere farve desto flere skibe har besejlet området.

Kilde: Søfartsstyrelsen på baggrund af AIS data fra ExactEarth m.fl.

Søulykker

Der har de seneste fem år været registreret 2 til 8 søulykker pr. år i grønlandsk farvand, jf. figur 8.

Figur 8: Antal skibe involveret i søulykker i grønlandsk farvand



Anm.: Data omfatter indberettede søulykker for alle uheldskategorier og skibstyper, undtagen fritidsfartøjer, inden for den grønlandske EEZ (økonomisk eksklusive zone). Bemærk at der kan forekomme justeringer i data med tilbagevirkende kraft.

Kilde: Data er fra European Marine Casualty Information Platform (EMCIP) under EMSA (European Maritime Safety Agency). Data udtrukket d. 26/1-15.

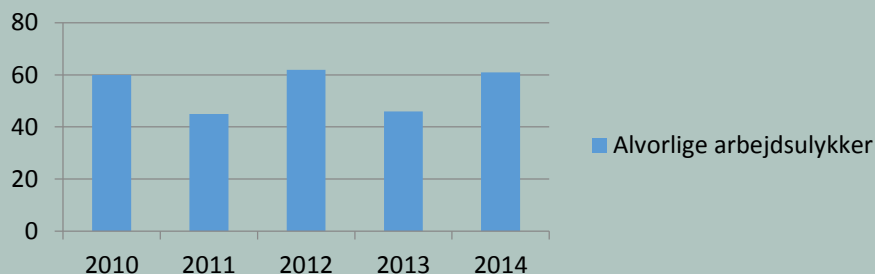
4. Sikkerheden på danske skibe

Arbejdsulykker på danske skibe

Ulykkesfrekvensen om bord på danske skibe er generelt lav. Indsatsen for at reducere antallet af alvorlige arbejdsulykker sker løbende bla. ved at fremme sikkerhedskulturen på skibene og i rederierne samt ved at øge tilsynet med skibene og rette kontrolsyn mod de skibe, der udgør en særlig risiko.

Den lave ulykkesfrekvens gør, at få ulykker kan skabe en procentvis stor stigning. Uanset dette, er der opmærksomhed på den stigning, der er sket i 2014, jf. figur 9.

Figur 9: Antallet af anmeldte alvorlige arbejdsulykker på danske skibe



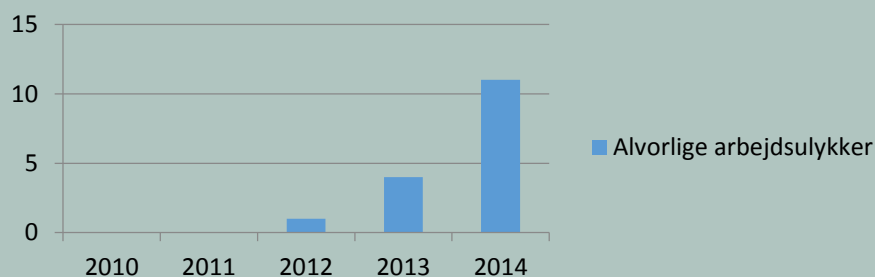
Anm.: Alvorlige arbejdsulykker er her defineret som ulykker, der har medført skade i form af åbne og/eller lukkede knoglebrud, mistede legemsdele (amputationer) og/eller skader på omfattende dele af legemet. Bemærk at der kan forekomme justeringer i data med tilbagevirkende kraft. Tabellen omfatter ikke danske skibe hjemhørende i Grønland i modsætning til sidste års status, jf. nedenfor.

Kilde: Søfartsstyrelsen. Data udtrukket d. 15/4-15.

Arbejdsulykker på danske skibe hjemhørende i Grønland

Der har de senere år været sat ind på at øge rapporteringen af alvorlige arbejdsulykker i Grønland. Tallene tyder på, at resultatet begynder at tegne sig i form af øget rapportering af arbejdsulykker på skibe hjemhørende i Grønland, jf. figur 10.

Figur 10: Antallet af anmeldte alvorlige arbejdsulykker på danske skibe hjemhørende i Grønland



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. Bemærk at der kan forekomme justeringer i data med tilbagevirkende kraft.

Kilde: Søfartsstyrelsen. Data udtrukket d. 15/4-15.

5. Nye tiltag

5.1 Ny regulering

Der er i 2014 gennemført følgende ny lovgivning og regulering med henblik på at styrke sikkerheden til søs i danske og grønlandske farvande:

Skærpede sejladsikkerhedsmæssige krav ved Grønland

I 2013 vedtog Folketinget lov nr. 618 af 12. juni, der bl.a. skal styrke sejladsikkerheden i Grønland. Loven gør det muligt at fastsætte skærpede krav til passagerskibe med flere end 250 passagerer ved sejlads i grønlandske farvande. De skærpede krav vil bl.a. omfatte lodspligt og fastsættes i samarbejde med Grønlands Selvstyre. Udstedelsen og ikrafttræden er blevet udskudt, senest som følge af udskrivelsen af valg i Grønland i 2014. Sagen behandles på forårssamlingen i Grønlands Landsting, og de skærpede krav forventes at kunne træde i kraft forud for krydstogtsæsonen 2016.

Modernisering af lodsmarkedet

Ved lov nr. 725 af 25. juni 2014 ophæves Danpilots monopol på gennemsejlingslodsninger pr. 1. januar 2016, og gennemsejlingslodsninger konkurrenceudsættes gradvist fra 2016 frem mod fuld konkurrence i 2020. Formålet er at få flere skibe til at tage lods på længere strækninger.

Skærpelse af straf for forvoldelse af søulykker mv.

Ved lov nr. 724 af 25. juni 2014 blev straffniveauet ved forvoldelse af søulykker eller sejlads i strid med godt sømandskab m.v. skærpet. Samtidig fik Den Maritime Havarikommission mulighed for at undersøge ulykker, som opstår i forbindelse med dykkerarbejde.

Regulering af STS-operationer til søs

Den 1. oktober 2014 blev reglerne om overførsel af flydende laster til søs, de såkaldte STS-operationer, udvidet til at omfatte overførsler af kemikalie- og gasprodukter som følge af en øget maritim interesse for disse produkter. De nye regler blev desuden udvidet til at omfatte STS-operationer på grønlandsk søterritorium. Reglerne blev indført ved bekendtgørelse nr. 570 af 4. juni 2014.

5.2 Andre tiltag

Der er i 2014 taget følgende initiativer, der kan bidrage til at styrke sikkerheden til søs i danske og grønlandske farvande:

Søopmåling og søkortlægning

I 2014 blev søopmålingen i Grønland koncentreret om ruterne mellem byerne samt ruterne ind i og ud af fjorde på vestkysten. Der er endvidere foretaget søopmåling i en række fjorde, der har betydning for sejladsikkerheden i forbindelse med minedrift og krydstogtsejlad. Ved udgangen af 2014 er der produceret 24 nye søkort over Grønland, med hovedparten af disse dækkende et område på ca. 500 km omkring Nuuk. Kortene er udgivet i internationalt datum, så det er muligt at besejle disse dele af Grønland ved brug af GPS navigation. Endvidere blev der i 2014 foretaget søopmåling i Østersøen, Nordsøen samt mellem Skagen og Hirtshals.

Havnelodspublikation for Grønland

Der er i 2014 etableret en ny havnelodspublikation over Grønland (www.gronlandskehavnelods.dk). Publikationen indeholder information om 31 byer og bygder på Grønland, herunder havneanlæg i alle større byer, hvormed der er adgang til en række relevante oplysninger til brug for anløb af havnen. Publikationen vil i løbet af 2015 omfatte samtlige ca. 90 havneanlæg i Grønland.

Udvidet datagrundlag særligt for de grønlandske farvande

I 2014 opsendte Det Europæiske Rumagentur, ESA, den første såkaldte SAR-satellit, der giver et vejruafhængigt billede af is, isbjerge, olie, vind og objekter på havoverfladen. Data stilles gratis til rådighed for offentligheden via bl.a. Danmarks Meteorologiske Institut og øger dermed mængden af tilgængelige data for specielt de grønlandske farvande.