



Notat

Ulykkesstatistikk næringsfartøy 2015

ARKIV NR

DATO

ANTALL SIDER

07.03.2016

SAMMENDRAG

2015 karakteriseres ved en moderat økning i antallet registrerte ulykker i Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase sammenlignet med fjoråret. Antallet skipsulykker har økt fra 257 i 2014 til 263 i 2015, mens antallet personulykker har økt fra 216 i 2014 til 234 i 2015. I den samme perioden har det vært en nedgang i antallet registrerte nestenulykker fra i alt 141 i fjor, til 106 i år. Det totale antallet ulykker i 2015 (497) er fortsatt lavere enn gjennomsnittet for de fem foregående årene (506). I 2015 har vi registrert 9 ulykkesdødsfall på næringsfartøy, hvorav 7 skjedde på norske fartøy.



Utvalg

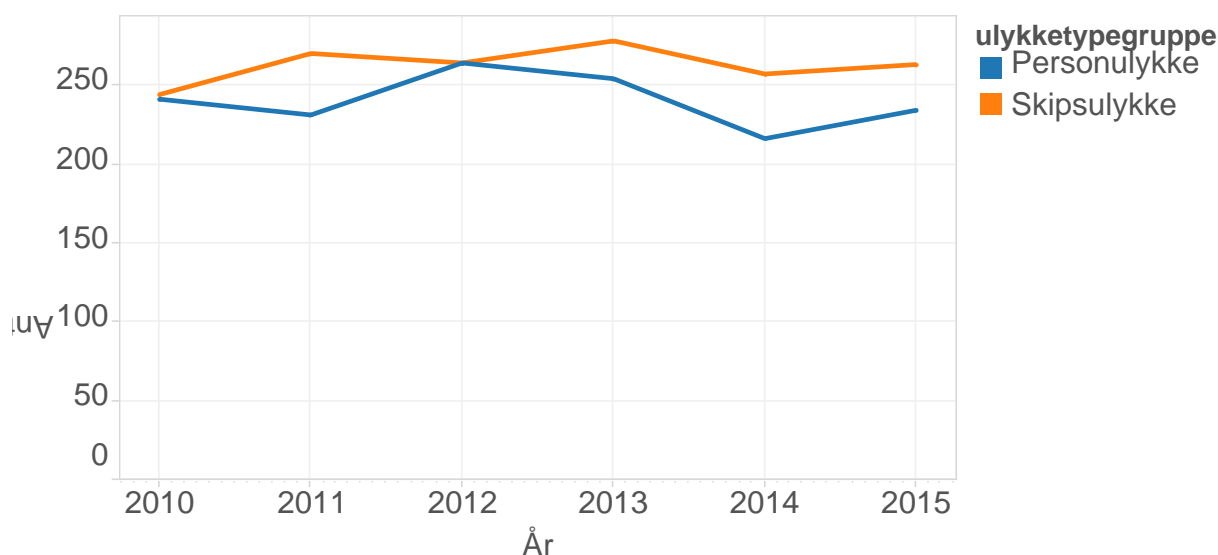
Notatet tar utgangspunkt i ulykker på næringsfartøy mellom 01.01.2011 og 31.12.2015. Nestenulykker er ekskludert. Notatet er ferdigstilt den 12.02.2015. Eventuelle etterregistreringer etter denne datoen er derfor ikke med i analysen.

Direktoratet registrerer ulykker på eller med norske fartøy (NIS/NOR) samt ulykker med utenlandske fartøy i norsk farvann.

Ulykkesbildet næringsfartøy 2015

2015 karakteriseres ved en moderat økning i antallet registrerte ulykker i Sjøfartsdirektoratets ulykkedatabase sammenlignet med fjoråret. Antallet skipsulykker har økt fra 257 i 2014 til 263 i 2015, mens antallet personulykker har økt fra 216 i 2014 til 234 i 2015. I den samme perioden har det vært en nedgang i antallet registrerte nestenulykker fra i alt 141 i fjor, til 106 i år. Det totale antallet ulykker i 2015 (497) er fortsatt lavere enn gjennomsnittet for de fem foregående årene (506).

Nytt for i år er at Sjøfartsdirektoratet har tatt i bruk data fra Hovedredningssentralen for å forsøke å avdekke hendelser som ikke har blitt rapportert til oss. Dette kan medføre at enkelte hendelser som tidligere ikke ville ha blitt rapportert nå blir det, og vil på denne måten bedre rapporteringsgraden.

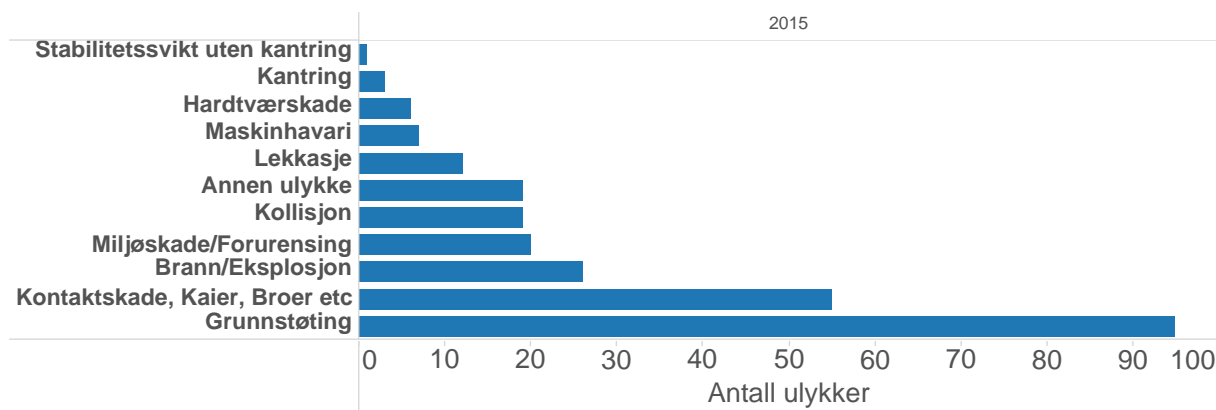


Figur 1: Antall ulykker 2011 – 2015

En ulykke registreres som enten en skipsulykke, eller en arbeids – og personulykke, avhengig av hvorvidt ulykken medfører en skade på skipet eller ikke. I tillegg registreres personskader. Dette medfører at noen skipsulykker, og alle arbeids – og personulykker inneholder en (eller flere) personskader.

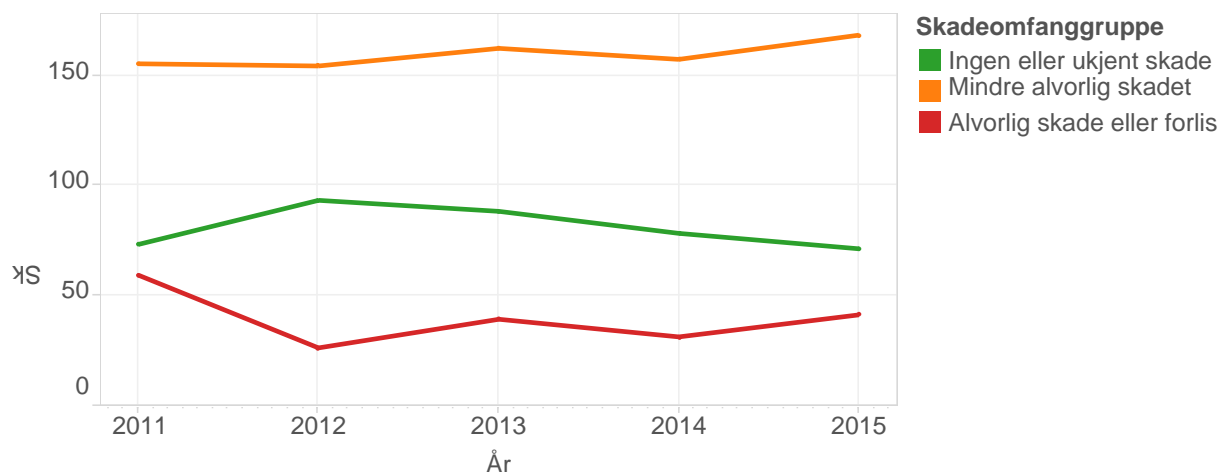
Skipsulykker

Blant de i alt 263 skipsulykkene i 2015 var nærmere 36 % grunnstøtinger, mens 21 % var kontaktskader. De resterende ulykkestypene står hver enkelt for under 10 % av totalmengden. Figur 2 viser antallet skipsulykker per ulykkestype i 2015.



Figur 2: Antall skipsulykker 2015

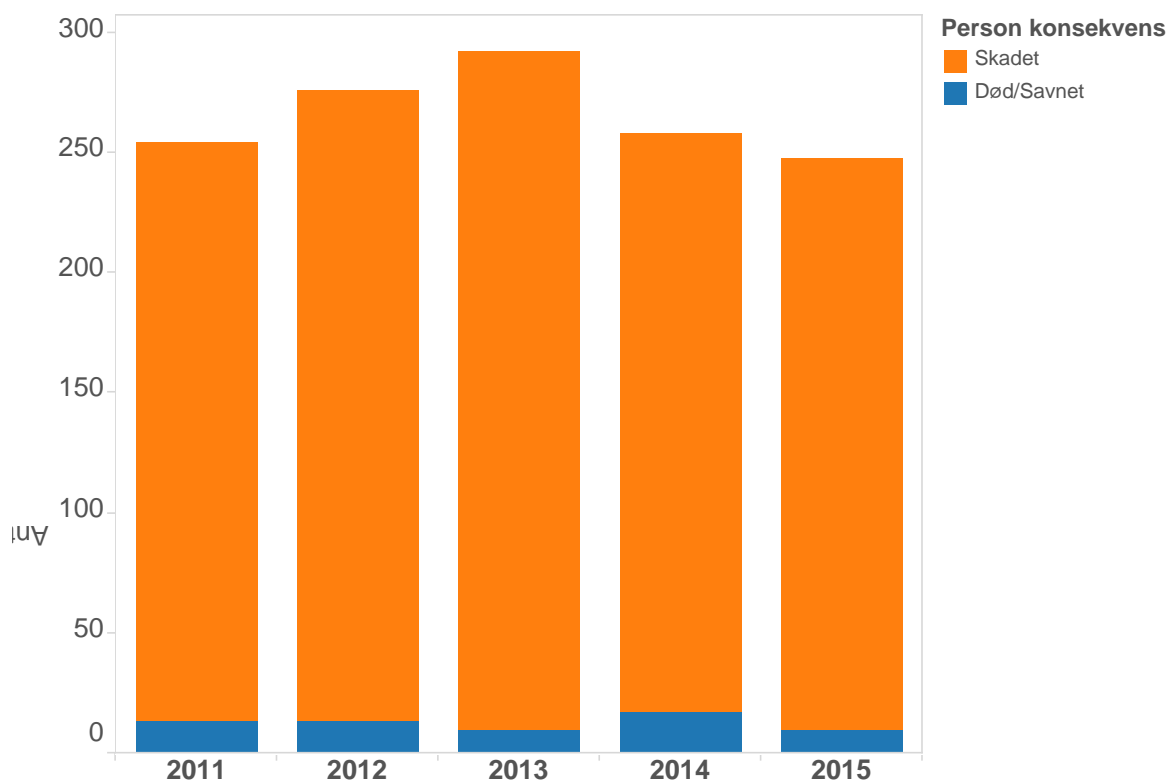
De i alt 263 ulykkene har medført til sammen 280 fartøyskader. Grunnen til at antallet fartøyskader er høyere enn antallet ulykker er fordi noen ulykkestyper (f.eks. kollisjoner) medfører skader på mer enn et fartøy. Fartøyskadene er delt inn i tre hovedgrupper – ingen eller ukjent skade, mindre alvorlig skade, og alvorlig skade eller forlis. Sammenlignet med 2014 har vi hatt en økning i antallet hendelser med mindre alvorlig skader, samt alvorlige skader og forlis, samtidig som vi har hatt en nedgang i antallet tilfeller med ingen eller ukjent skade.



Figur 3: Fartøyskader fordelt på skadeomfang

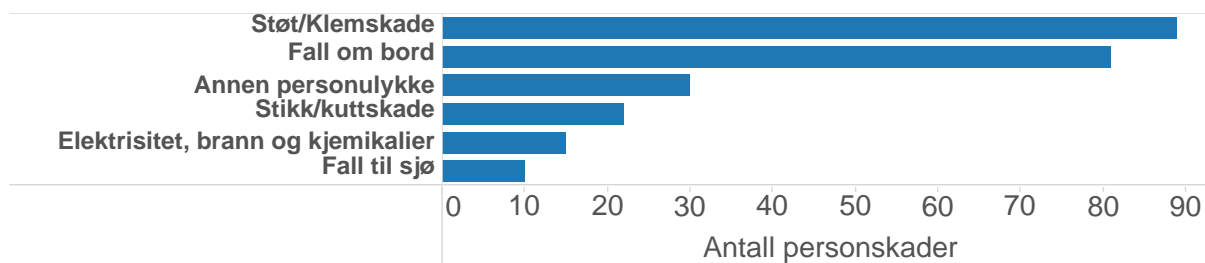
Personskader

De aller fleste personskader skjer i forbindelse med rene personulykker – altså personskader som ikke er knyttet til skade på skipet. I 2015 ble det registrert i alt 247 personskader, hvor 237 stammer fra personulykker, og 10 stammer fra skipsulykker.



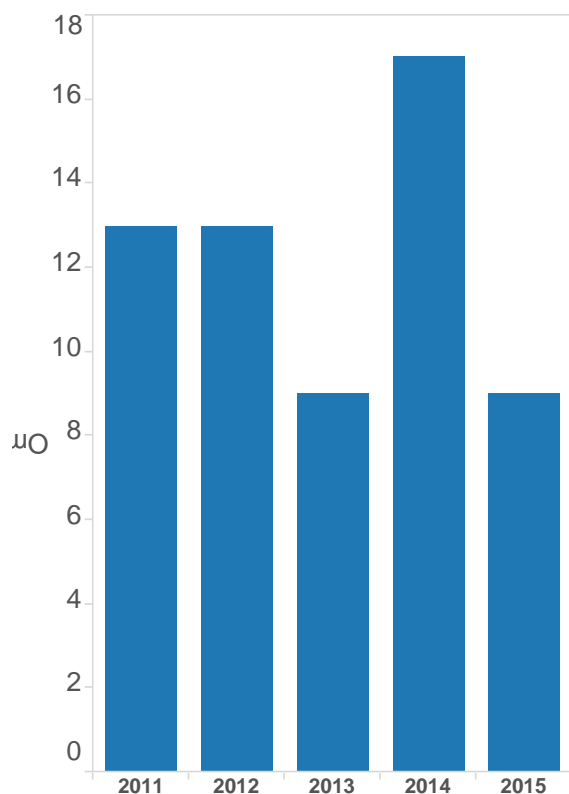
Figur 4 Personskader etter konsekvens, 2011-2015

Omlag 36 % av skadene skyldes støt og klemhendelser, mens fall om bord utgjør en tredjedel av hendelsene.



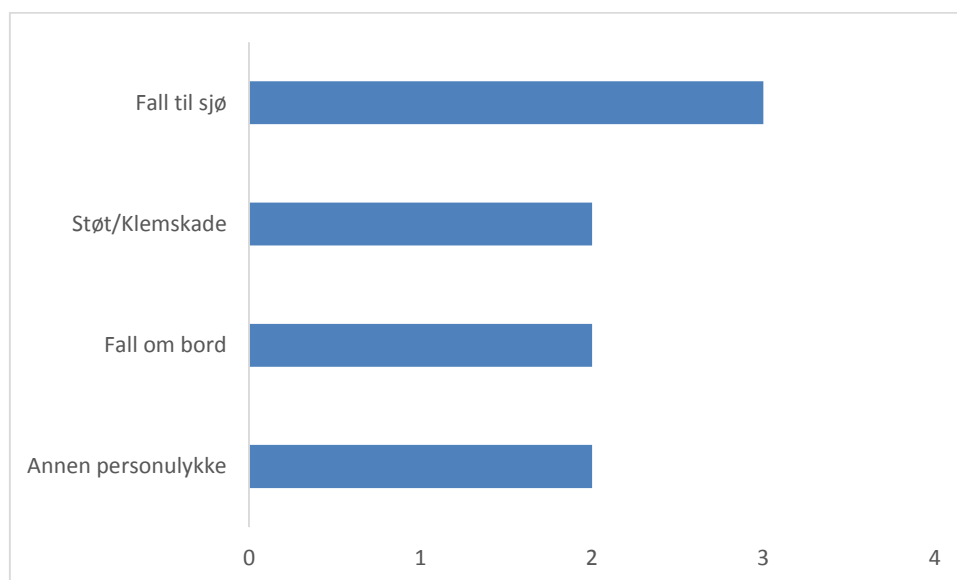
Figur 5: Antall personskader, 2015

I 2015 har vi registrert ni ulykkesdødsfall på næringsfartøy, hvorav syv skjedde på norske fartøy, og to skjedde på Bahamasregistrerte fartøy i norsk farvann. Til sammenligning registrerte vi i alt 17 dødsulykker i 2014, hvor åtte var norske, mens ni var utenlandske. Lasteskip har 4 omkomne, mens passasjerskip og fiskefartøy har henholdsvis 3, og 2 omkomne i 2015.



Figur 6: Antall omkomne, 2011 - 2015

Av de i alt ni dødsfallene skjedde tre som følge av fall til sjø, to som følge av fall om bord, og to som følge av en støt/klemskade. De to hendelsene som er registrert som «annen personulykke» var i forbindelse med en sjark som sank, og en passasjer som deltok i dykking.



Figur 7: Antall omkomne, 2015

Høyrisiko hendelser

Direktoratets risikovurdering har identifisert fem hendelsestyper som høyrisiko. Dette er hendelser som over tid har vist seg å medføre stor fare for tap av liv, utslipp til miljø eller store materielle skader.

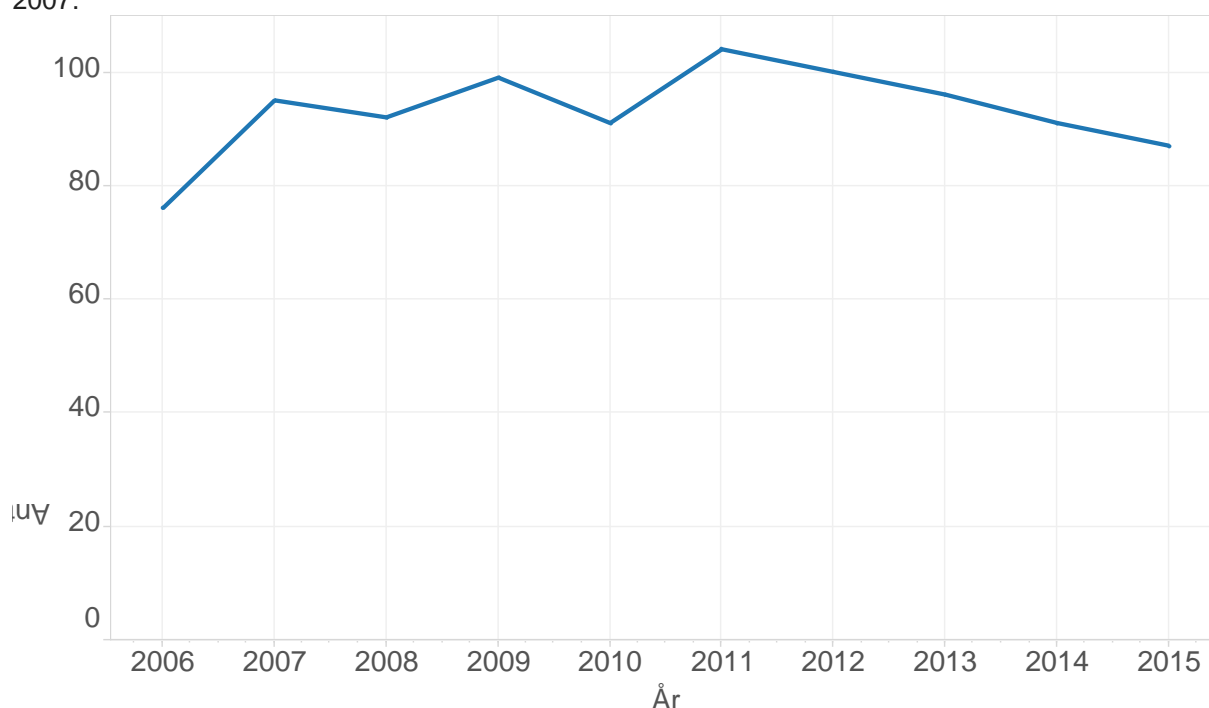
For å sammenligne fartøygruppene over tid er det viktig å ta hensyn til aktivitetsnivå. Sjøfartsdirektoratet har over flere år samarbeidet med Kystverket, NTNU samfunnsforskning og

Safetec Nordic AS gjennom forskningsprosjektet «Norwegian Ship Risk Model». En av leveransene fra prosjektet er normalisering av ulykkesstatistikk basert på trafikk tall. Trafikkstatistikk hentes ved å analysere Kystverkets AIS data for å beregne indikatorer som utseilt distanse, operasjonstid og antall anløp. Tall presenteres her for enkelte av høyrisikohendelsene.

For ordens skyld presiseres det at prosjektet er planlagt ferdigstilt høsten 2016. Resultatene bør derfor ansees som foreløpige, og endringer i figurene som viser eksponeringsdata kan derfor forekomme. I tillegg vil det være enkelte feilkilder forbundet med bruk av eksponeringsdata, disse er nærmere beskrevet under kapittelet «feilkilder i statistikken».

Grunnstøting

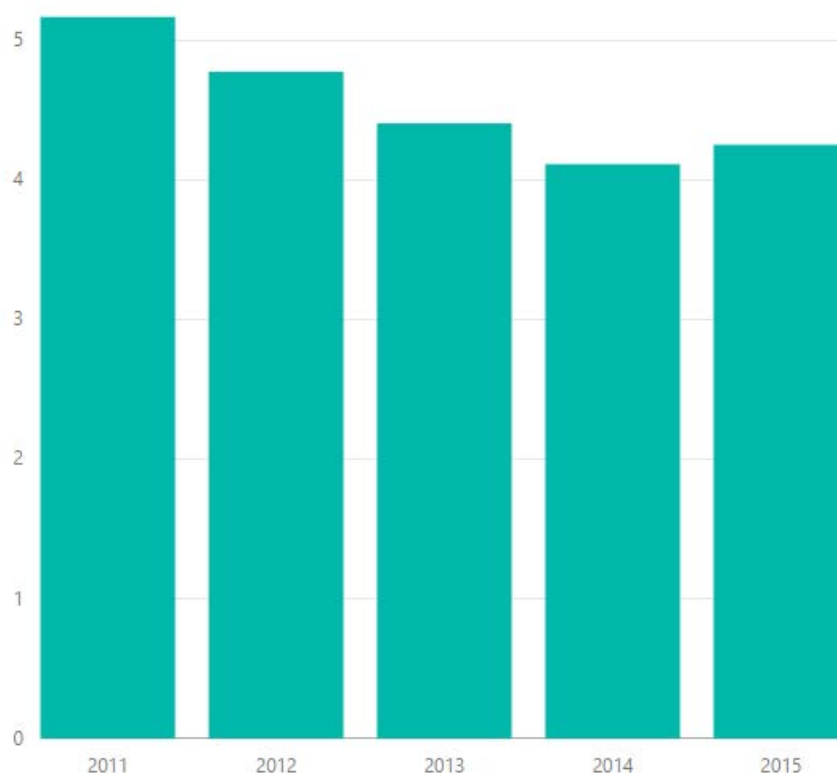
Sjøfartsdirektoratet har utpekt grunnstøting som en høyrisikohendelse. Vi har sett relativt mange grunnstøtinger de senere årene, som i tillegg til store materielle skader også kan medføre miljøutslipp og tapte liv. Figur 8 viser utvikling i grunnstøtinger de siste 10 årene hentet fra Direktoratets ulykkesdatabase. Her ser vi at antallet ulykker har holdt seg mellom 80 – og 100 hendelser i året siden 2007.



Figur 8: Antall lasteskip, fiskefartøy, og lasteskip som har grunnstøtt i Norsk farvann, 2006 – 2015

Dersom vi ser på grunnstøtinger per utseilt distanse ser vi en reduksjon i antallet hendelser per 1 million nautiske mil, i norsk kystfarvann mellom 2011 og 2015. Dette skyldes både en liten nedgang i antallet hendelser, men også en økning i utseilt distanse i norsk kystfarvann. Kystverket har i perioden forbedret dekningsforholdene for AIS mottakere. Det er dermed

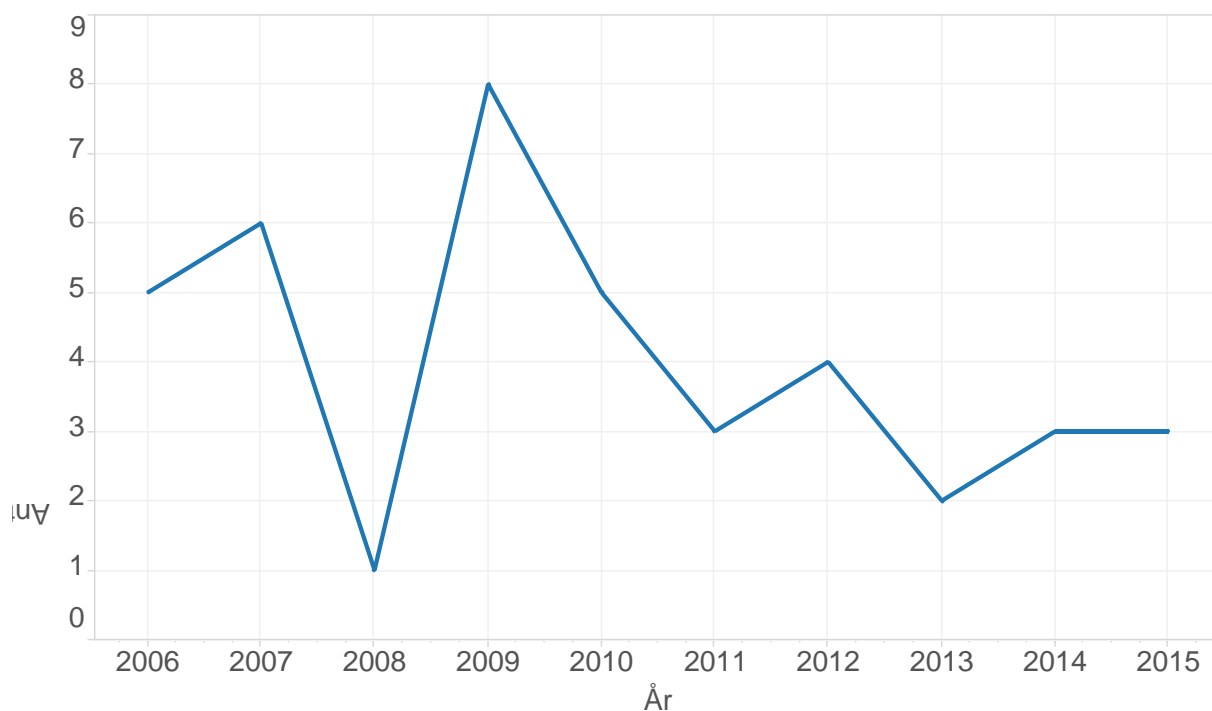
Incidents per 1 million nmi av Year



Figur 9: Grunnstøtinger, lasteskip, fiskefartøy, og lasteskip per 1 000 000 utseilte nautiske mil i norsk kystfarvann

Kantring

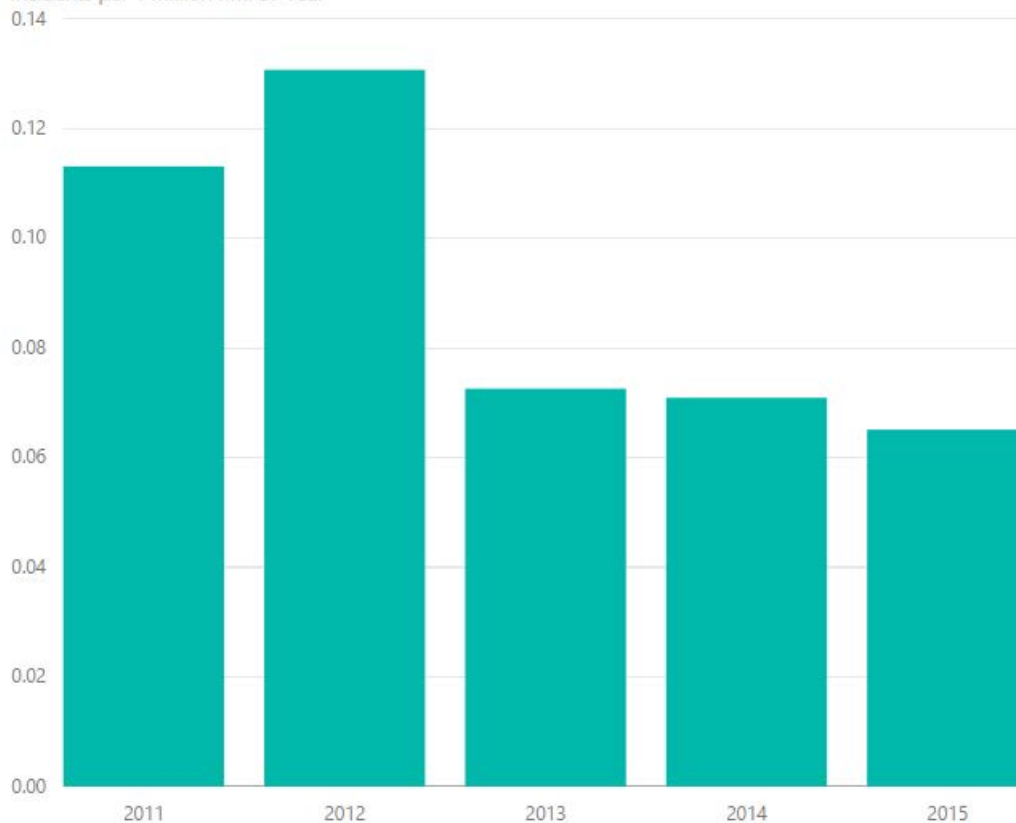
Direktoratet registrerer få kantringshendelser per år, sammenlignet med andre ulykkestyper. Likevel er kantring den ulykkestypen som nest etter arbeidsulykker har tatt flest liv de ti siste årene.



Figur 10: Antall lasteskip, fiskefartøy, og passasjerskip som har kantret i norsk farvann, 2006 – 2015

Akkurat som for grunnstøttinger ser vi en nedgang i antallet kantringer per 1 million utseilte nautiske mil i norsk farvann. Dette skyldes både en nedgang i hendelser, og en økning i aktivitetsnivået.

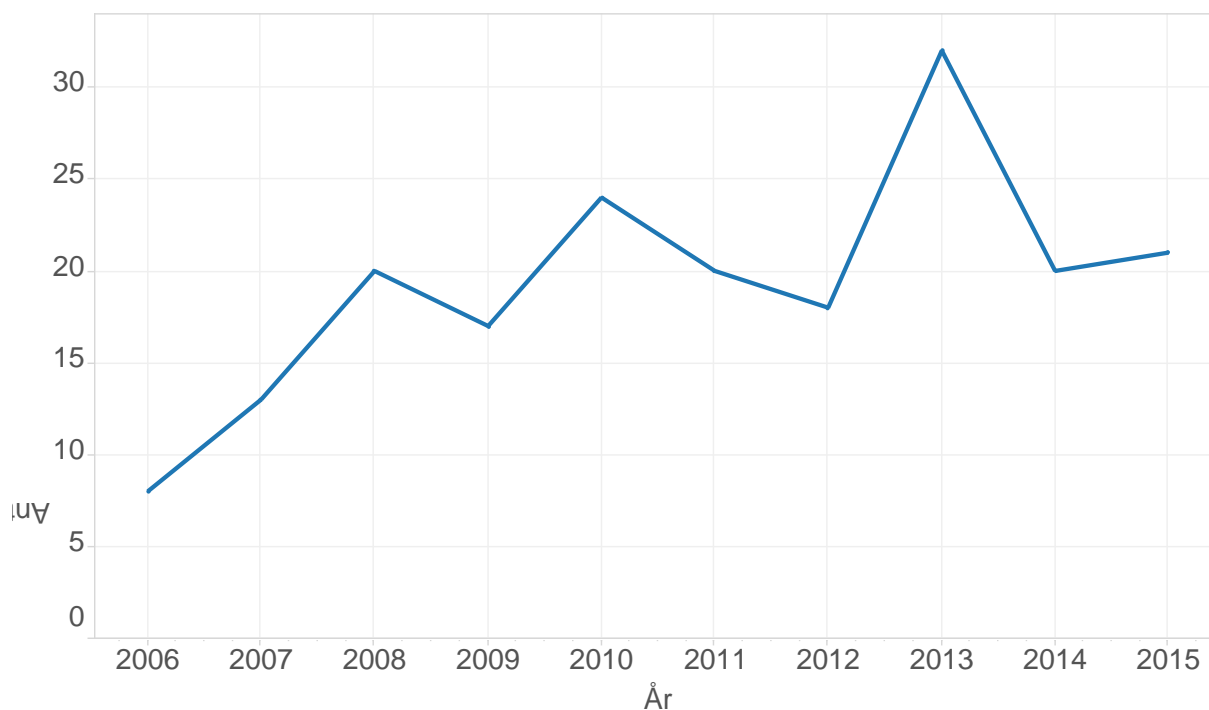
Incidents per 1 million nmi av Year
0.14



Figur 11: Kantring, lasteskip, fiskefartøy, og lasteskip per 1 000 000 utseilte nautiske mil i norsk farvann

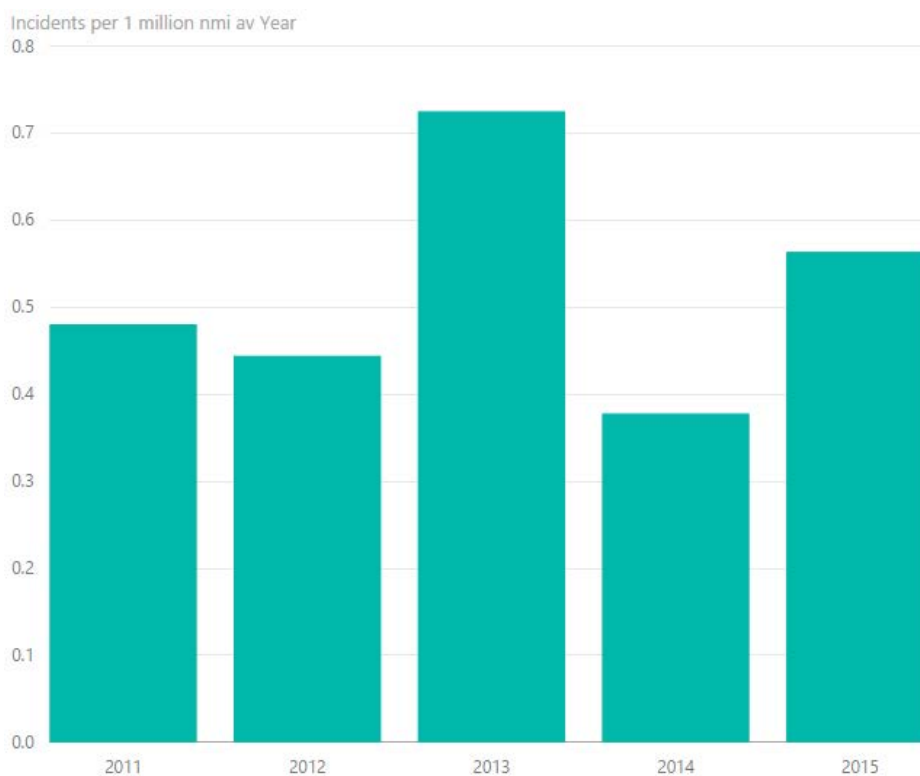
Brann

Antallet registrerte brannulykker har vært økende de ti tiste årene, med en topp i 2013. Brann ble valgt som fokusområdet for Direktoratet i 2014.



Figur 12: Antall lasteskip, fiskefartøy, og passasjerskip som har kantret i Norsk farvann, 2006 - 2015

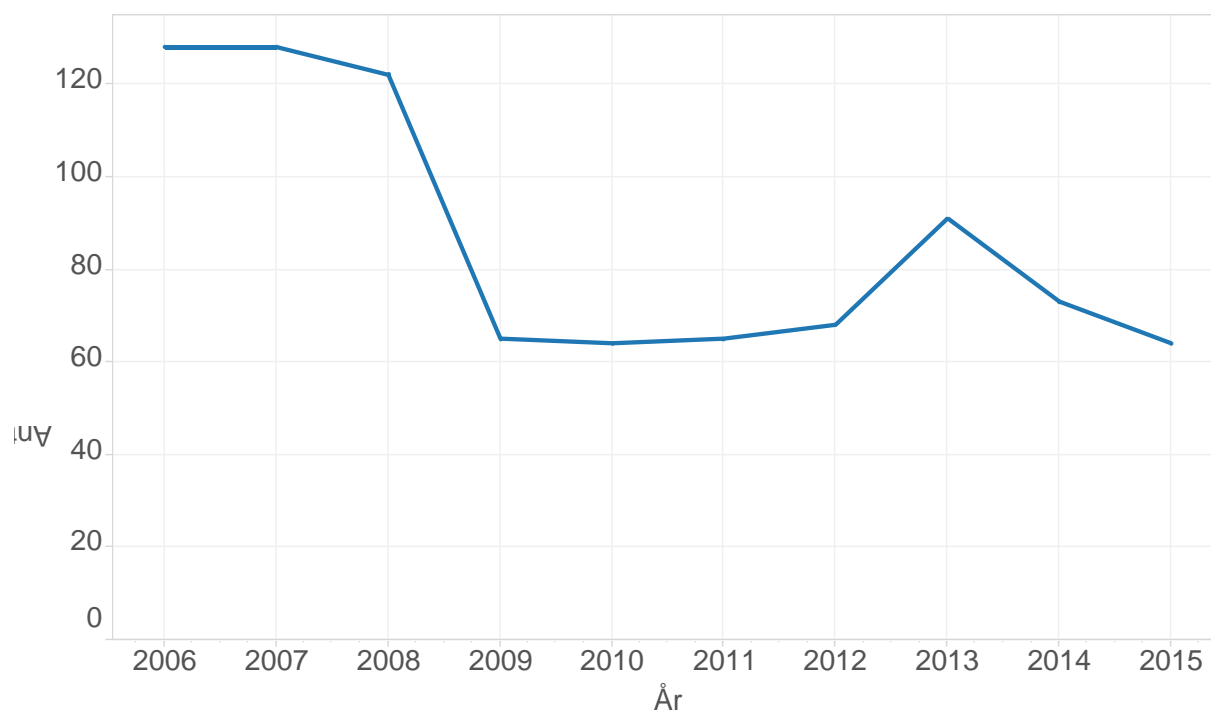
Antallet brannulykker relativt til utseilt distanse har økt fra omlag 0,38 i 2014, til 0,56 i 2015.



Figur 13: Brann, lasteskip, fiskefartøy, og lasteskip per 1 000 000 utseilte nautiske mil i norsk farvann

Fallulykker

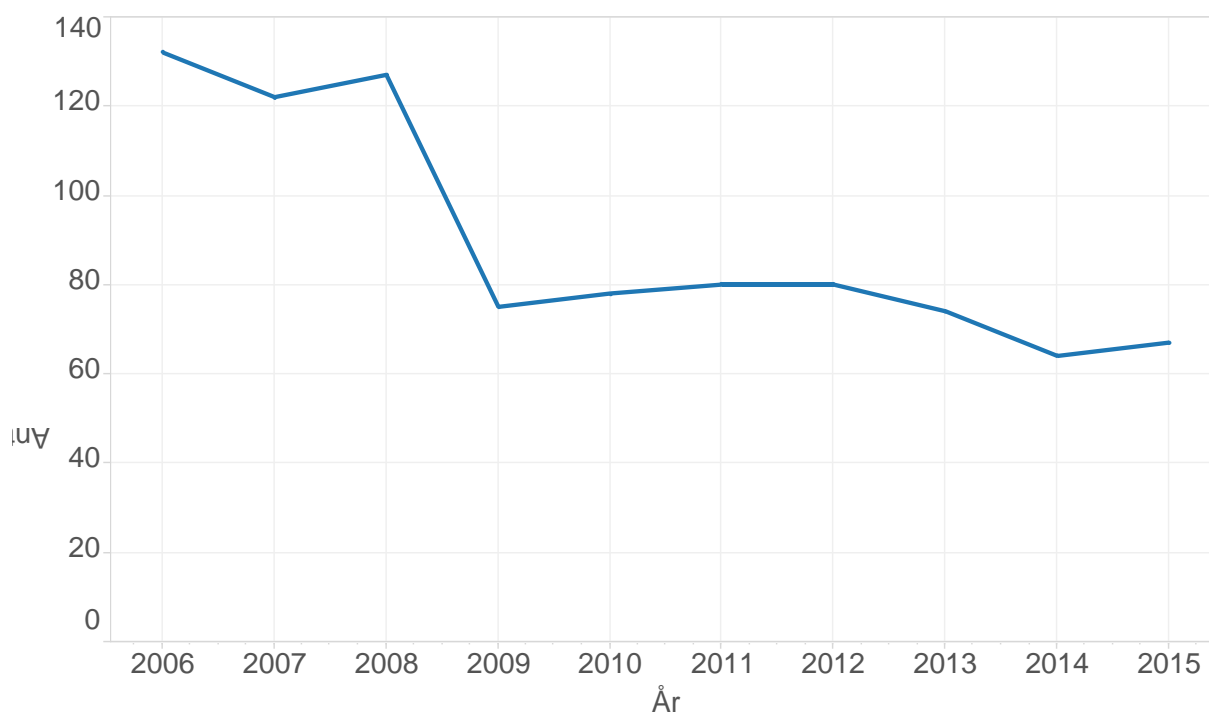
Vi har for øyeblikket ikke tilgang på gode eksponeringsdata for personskader. Tall hentet fra en analyse av perioden 2005 – 2014 viser at omkomne etter fallulykker i perioden var stabilt, med et gjennomsnitt på om lag 4 omkomne hvert år. Om lag 2/3 av dødsfallene innebærer fall til sjø. 2/3 av disse skjer på fiskefartøy. I likhet med støt/klemskader ble fallulykker satt som fokusområde i 2015.



Figur 14: Fallskader på lasteskip, fiskefartøy, og passasjerskip i norsk farvann, 2006 - 2015

Støt- og klemskade

I likhet med fallulykker innehar vi ikke gode eksponeringsdata for støt-klemskader. Tall hentet fra en analyse av perioden 2005 – 2014 viser at antallet støt/klemskader har vært synkende de siste ti årene. Til tross for den positive utviklingen er det fortsatt mange ulykker. I gjennomsnitt 1,4 dødsulykker per år. I tillegg ser vi flere tilfeller av alvorlige ikke-dødelige skader blant disse ulykkene.



Figur 15: Støt- og klemskade på lasteskip, fiskefartøy, og passasjerskip i norsk farvann, 2006 - 2015

Tidsserie.

Feilkilder i statistikken

Alle statistikk har feilkilder. Direktoratet har flere aktiviteter for å redusere disse til et minimum.

For skipsulykker har vi flere sekundære kilder til informasjon. Vi får varsel fra kommersielle tjenester og overvåker media. Samtidig er erfaringen at enkelte rederier ikke rapporterer hendelser i henhold til kravene.

Data knyttet til skipsbevegelser er beregnet med utgangspunkt i Kystverkets data fra AIS sendere på skip. De minste fartøyene er ikke underlagt krav til AIS. Samtidig vet vi at en del fartøy velger å ta om bord AIS uavhengig av om det er krav til dette eller ikke.

Det kan også være noe problematikk knyttet til dekningsgrad av AIS signalet, spesielt bakover i tid. I tillegg vil det oppstå noe unøyaktighet da vi er avhengig av IMO nummer i eksponeringsdata for å kunne lage fartøykategorier. Dette problemet er størst blant fiskefartøy, da en relativ stor andel av disse mangler IMO nummer. Vi har valgt å redusere dette problemet ved å inkludere fiskefartøy og de skipene om rapportere at de er Tankere i AIS systemet som henholdsvis fiskefartøy under 15 meter, og tankere. I prinsippet vil dette bety at vi i eksponeringsbrøken vil ha skip både med og uten IMO nr (ulykkesdata) over brøkstreken, mens vi bare har eksponeringsdata for skip med IMO nummer (samt fiskefartøy og tankere uten IMO nummer) under brøkstreken.