

Ulykker og nestenulykker rapport til Sjøfartsdirektoratet i 2010

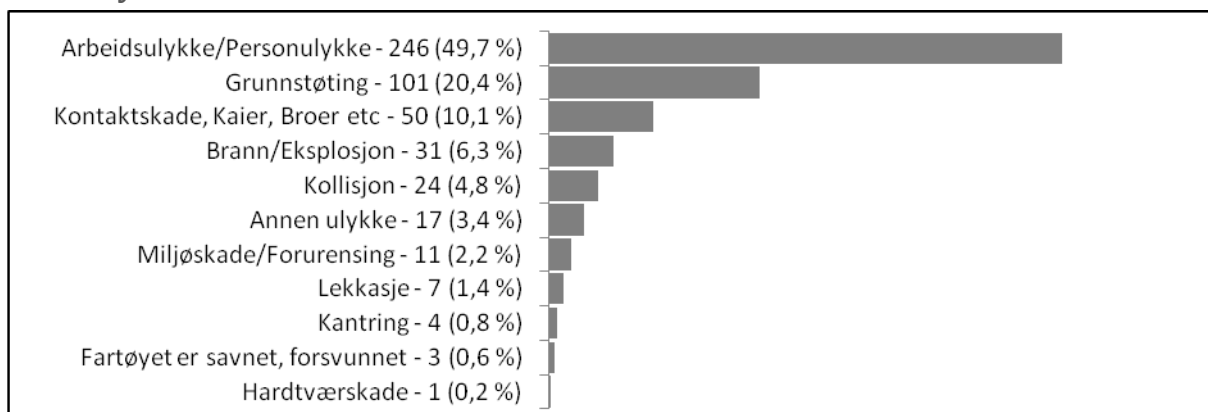
Data oppdatert pr februar 2011.

1 Ulykker 2010

Sjøfartsdirektoratet mottar rapport etter skipsulykker og arbeidsulykker på norske skip samt skipsulykker på utenlandske fartøy i norsk farvann. Det er skipsførere og rederi som er ansvarlig for å rapportere.

I tillegg overvåkes media samt andre kilder for å sikre at alle hendelser blir innrapportert. Det er likefullt grunn til å tro at en del hendelser ikke blir rapportert. Dette gjelder spesielt mindre alvorlige ulykker med lite eller ingen materiell skade samt nestenulykker.

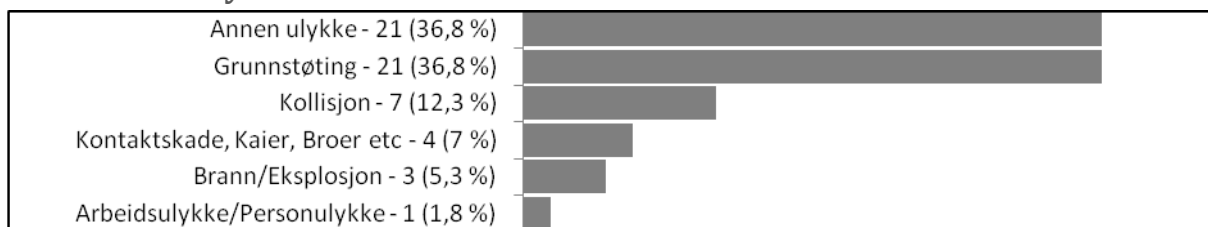
1.1 Ulykker



Figur 1 Ulykker 2010

Det ble totalt registrert 495 ulykker i 2010. Dette er en svak nedgang (2 %) i forhold til 2009. Som tabellene over viser er om lag halvparten av de innrapporterte ulykkene arbeids/personulykker. I 2010 ble det for første gang registrert flere skipsulykker enn arbeids/personulykker.

1.2 Nestenulykker



Figur 2 Nestenulykker 2010

Vi ser en nedgang i antall rapporterte nestenulykker i 2010 mot foregående år. Krav til rapportering av nestenulykker er fremdeles relativt nytt. Dette ble innført ved endring av Sjøloven i 2008.

2 Konsekvenser

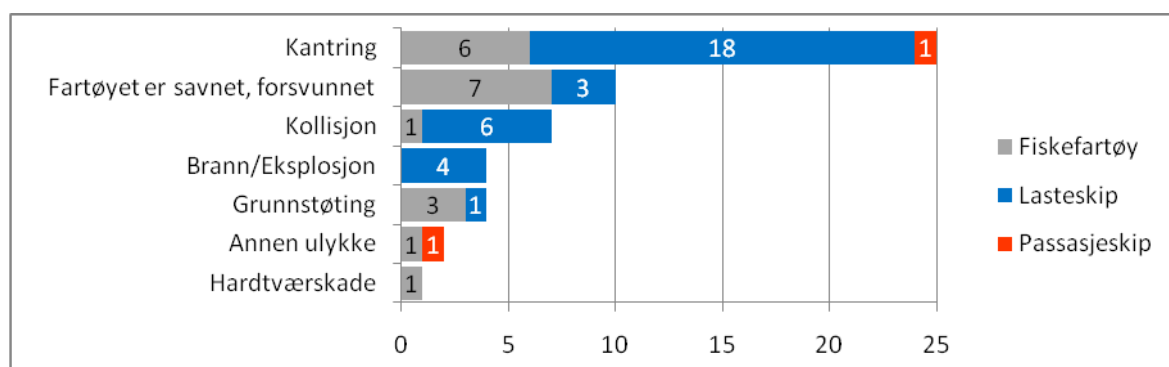
De aller fleste skipsulykker som rapporteres til Sjøfartsdirektoratet resulterer i begrenset materiell skade. Dette tyder på at de mange barrierer som regelverket etablerer for å avverge eller begrense omfanget av skade på liv, miljø og materiell når ulykken først har skjedd har god effekt.

2.1 Tap av liv

Det ble i 2010 ikke rapportert om storulykker.

Sjøfartsdirektoratet har registrert 15 omkomne i 2010, 12 av disse i forbindelse med personulykker. De siste 10 årene har 6 av 10 dødsfall skjedd i forbindelse med personulykker.

Tre personer omkom i 2010 som følge av skipsulykker. Tap av liv ved skipsulykker har historisk sett sterk sammenheng med tap av fartøyet. I 7 av 10 skipsulykker med omkomne er fartøyet tapt. Bildet er og preget av storulykker som Bourbon Dolphin (2007) og Langeland (2009).



Figur 3 Antall omkomne ved skipsulykker på norske skip pr fartøygruppe, 2000-2010

2.2 Forurensing

Forurensing registreres både som en egen ulykkestype og som en konsekvens av andre ulykker, eksempelvis en grunnstøting. Registreringen baseres i hovedsak på reders egne anslag for mengde og omfang. Pr dato registreres kun stoffer som faktisk slippes ut. Det vil si at forurensende stoff om bord i et fartøy som går ned i utgangspunktet ikke registreres som miljøskade.

Det ble i 2010 registrert 10 tilfeller av forurensing. I alle unntatt ett ble det sluppet ut fra 100-400 l diesel eller hydraulikk olje. I tillegg er det registrert ett tilfelle der et fartøy slapp ut 30-40 tonn diesel i Tananger havn.

2.3 Materielle skader

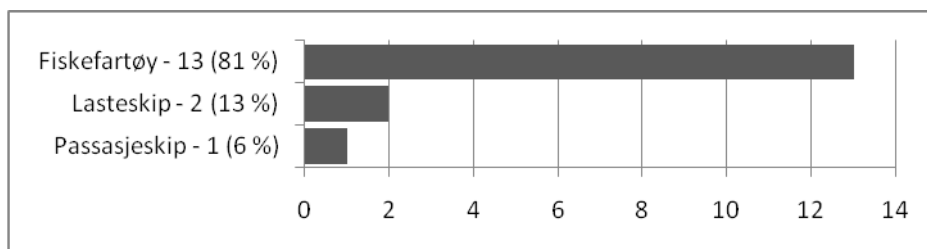
Som Tabell 1 viser, resulterer de fleste ulykkene i mindre alvorlig eller ingen skade på fartøyet. Mindre fartøy er overrepresentert med hensyn til alvorlig skade og forlis.

Av total 15 forlis i 2010, var ett fartøy over 24 meter. Fiskefartøyet Hundvåkøy fikk stor vanninntrenging i maskinrom etter kollisjon med lasteskipet Hordafor IV i Finnsnesrenna i mars 2010. Fartøyet grunnstøtte deretter på en sandbanke i nærheten.

Skadeomfang	Norsk fartøy	Utenlandsk fartøy	Totalt
Ingen eller ukjent skade på fartøy	60	25	85
Fartøy mindre alvorlig skadet	121	17	138
Fartøy alvorlig skadet	25	5	30
Forlis	16	0	16
Totalt	223	48	271

Tabell 1 Fartøy involvert i skipsulykker etter skadeomfang på fartøyet

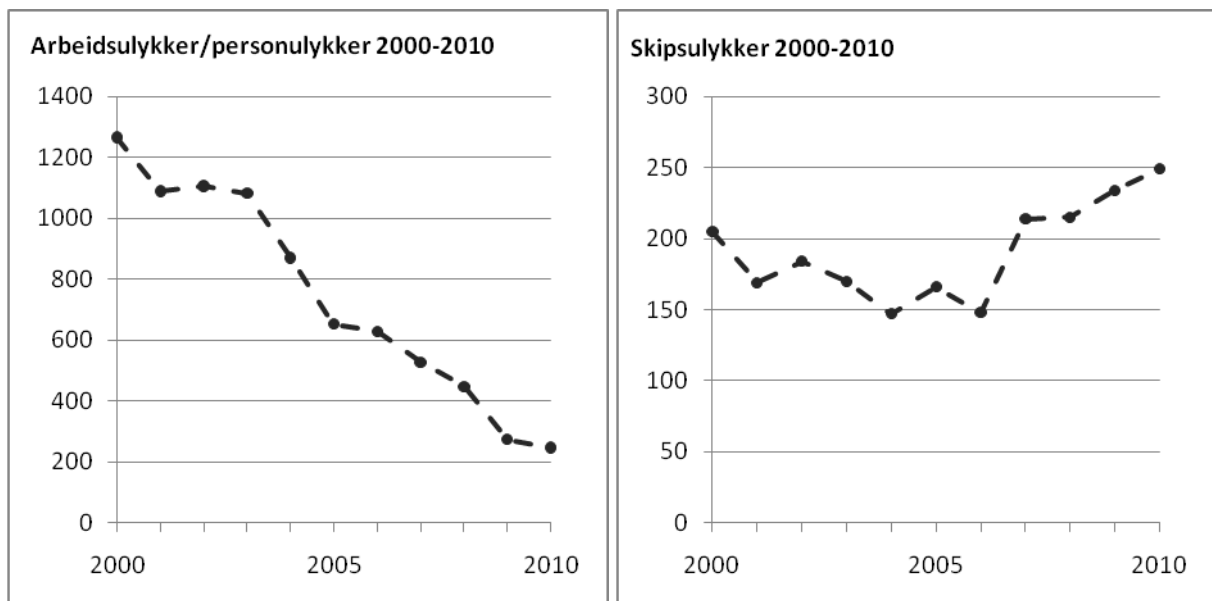
I perioden 2000-2010 var 3 av 4 forliste fartøy et fiskefartøy. Det er imidlertid betydelig flere fiskefartøy i drift. I 2009 var det ca 5400 aktive fiskefartøy, dette er om lag dobbelt så mange som det er lasteskip og passasjerskip til sammen.



Figur 4 Forlis 2010 etter fartøygruppe

3 Antall ulykker – utvikling fra 2000-2010

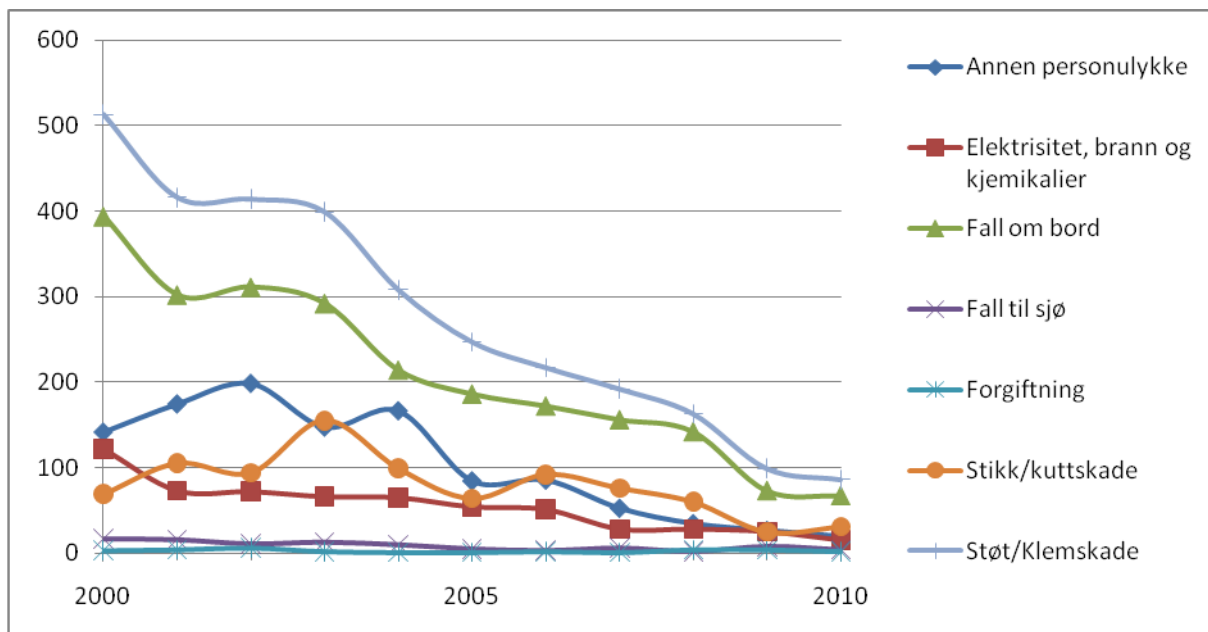
Den svært positive og langsiktige nedgangen i antall arbeids- og personulykker fortsetter i 2010. Sjøfartsdirektoratet ser dette som et resultat av lang og målrettet innsats i næringen. Nedgangen skjer på alle fartøygrupper. Antall skipsulykker har de senere år vært økende.



Årsaken til økningen er ikke klar. Det har i samme periode vært en reduksjon i antall fartøy i norske register. Gitt at utnyttelsesgraden på det enkelte fartøy er lik og det ikke er endring i andel av ulykkene som rapporteres, er det grunn til å tro at det økte antallet ulykker reflekterer en reell endring i risiko.

3.1 Arbeidsulykker

Med arbeidsulykke menes ulykker som rammer personer som har sitt arbeid om bord. Personulykker med andre om bord, eksempelvis passasjerer, los osv rapporteres og inngår i tall over. Dette regnes imidlertid ikke som en arbeidsulykke på skipet. Videre inkluderes i dette punkt ikke personskader på mannskap som skjer som en følge av en skipsulykke, selv om dette pr definisjon er å anse som en arbeidsulykke.

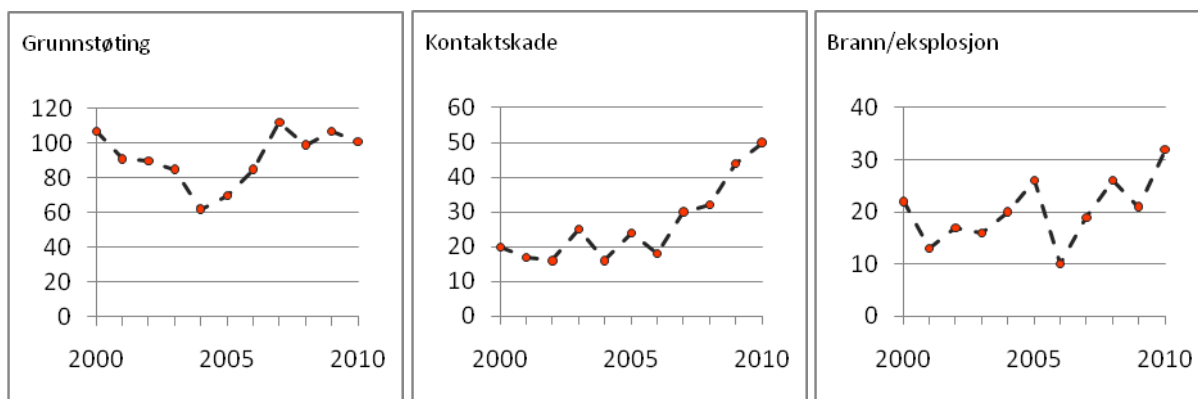


Figur 5 Arbeidsulykker 2000-2010 etter kategori/årsak

Det har i perioden vært positiv utvikling for alle kategorier av arbeidsulykker.

3.2 Skipsulykker etter ulykkestype

Grafene nedenfor viser utvikling i antall ulykker pr ulykkestype i perioden 2000-2010.

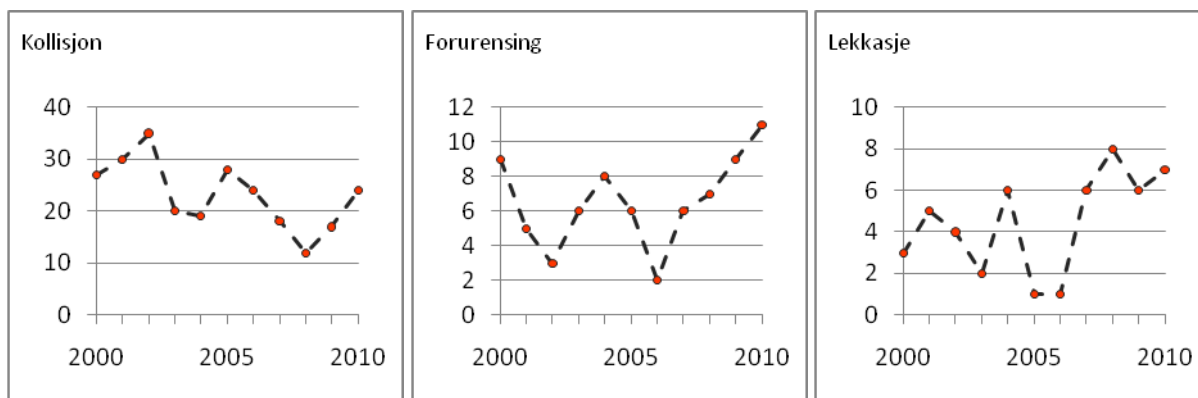


Økningen i skipsulykker skjer hovedsakelig som følge av en økning i antall grunnstøtinger og kontaktskader. Men også andre ulykkestyper har vist negativ utvikling. Brann/eksplosjon er pr 2010

den 3. hyppigste ulykkestypen. Den fører imidlertid relativt sett oftere til tap av fartøy. Dette gjelder spesielt brann på mindre fartøy.

Med grunnstøting forstås enhver kontakt mellom fartøy og grunn. Det skilles ikke mellom grunnstøting eller grunnberøring. Grunnstøting registreres som ulykke også når dette har svært begrensede konsekvenser for fartøyet.

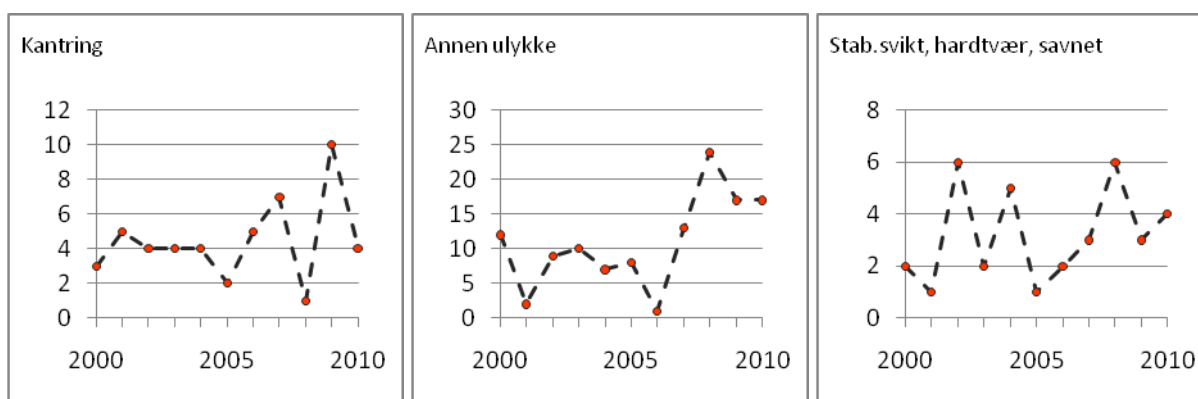
Kontaktsskade innebærer hendelser der fartøyet kolliderer med kai eller andre faste innretning.



Kollisjon vises her i antall registrerte ulykker. Totalt har en registrert 44 fartøy involvert i disse hendelsene. Ved kollisjon registreres normalt begge fartøy, uavhengig av flagg og sted ulykken skjer. Dette for å kunne registrere konsekvenser på begge fartøy.

Forurensing som ulykkestype innbefatter ulykker der selve ulykken direkte innbefatter forurensing. Eksempelvis overfylling av tank. I tillegg registreres forurensing som konsekvens av andre ulykker, eksempelvis en grunnstøting. Se punkt 2.2 for mer detaljer.

Med lekkasje menes lekkasje inn i fartøyet og dermed tap av oppdriftsgivende volum.



Kantring er en ulykkestype med lav hyppighet. Flere av våre alvorligste ulykker de siste 10 årene er imidlertid kantringsulykker. I perioden 2000-2010 står kantringsulykker for 1/3 av omkomne i forbindelse med skipsulykker.

Eksempler på hendelser som i 2010 har blitt registrert som annen ulykke er tau i propell, kollisjon mellom personbiler på bilferge, løfteulykker, feil ved hengedekk, forlis med ukjent årsak.

Stabilitetssvik, hardtværskade og fartøyet er savnet har alle lav hyppighet og er her slått sammen.