

## Innhold

1	Ulykker 2011.....	2
1.1	Ulykker.....	2
1.2	Grunnstøting og kontaktskader ved ankomst.....	3
1.3	Nestenulykker.....	5
2	Konsekvenser .....	6
2.1	Arbeidsulykker/Personulykker .....	6
2.2	Tap av liv.....	6
2.3	Forurensing.....	7
2.4	Materielle skader.....	7
3	Ulykkesutvikling.....	8
3.1	Skipsulykker etter ulykkestype.....	9

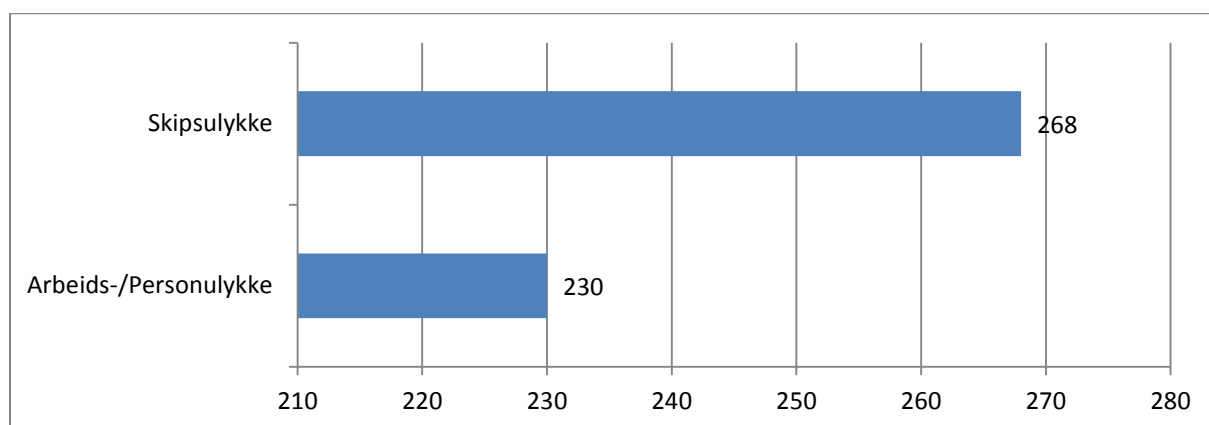
# 1 Ulykker 2011

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

I tillegg overvåkes media samt andre kilder<sup>1</sup> for å sikre at alle hendelser blir innrapportert. Det er mottatt noen rapporter på ulykker med fritidsfartøy, men disse er ikke inkludert i de tallene som er presentert i figurene i denne rapporten. Når det gjelder kollisjon og kontaktskader, vises dette som antall unike hendelser, men hver slik hendelse kan ha ulikt antall fartøy involvert.

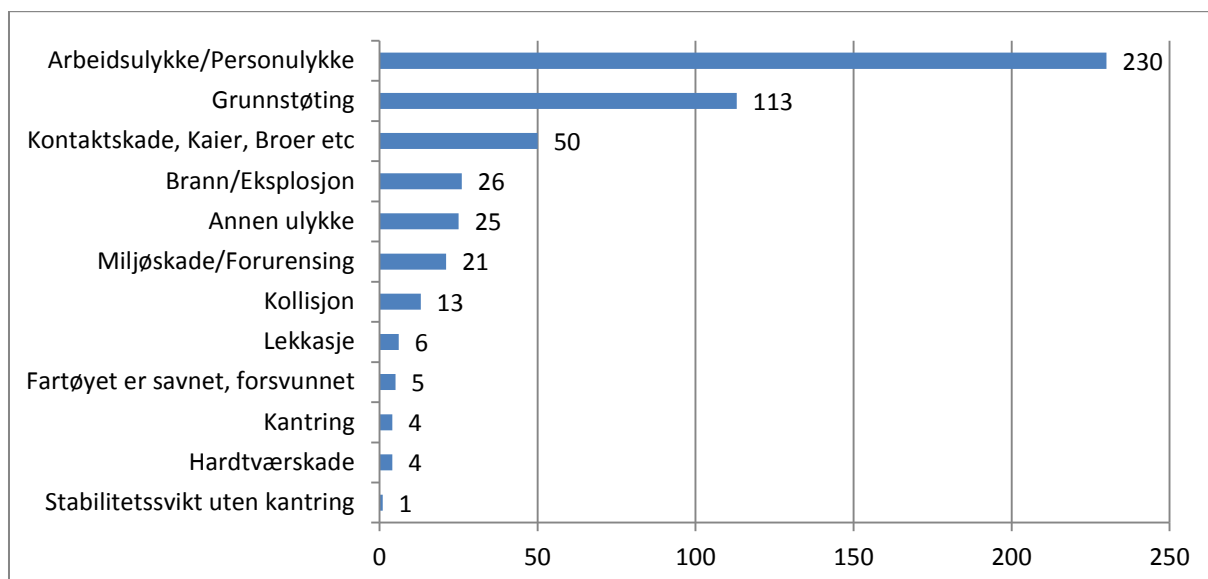
## 1.1 Ulykker

Det ble totalt registrert 498 ulykker i 2011. Dette er omtrent det samme som i 2010, som hadde 496 registrerte ulykker. Nedgangen i antall arbeids/personulykker fortsetter også i 2011, der en har flere registrerte skipsulykker enn arbeids-/personulykker.

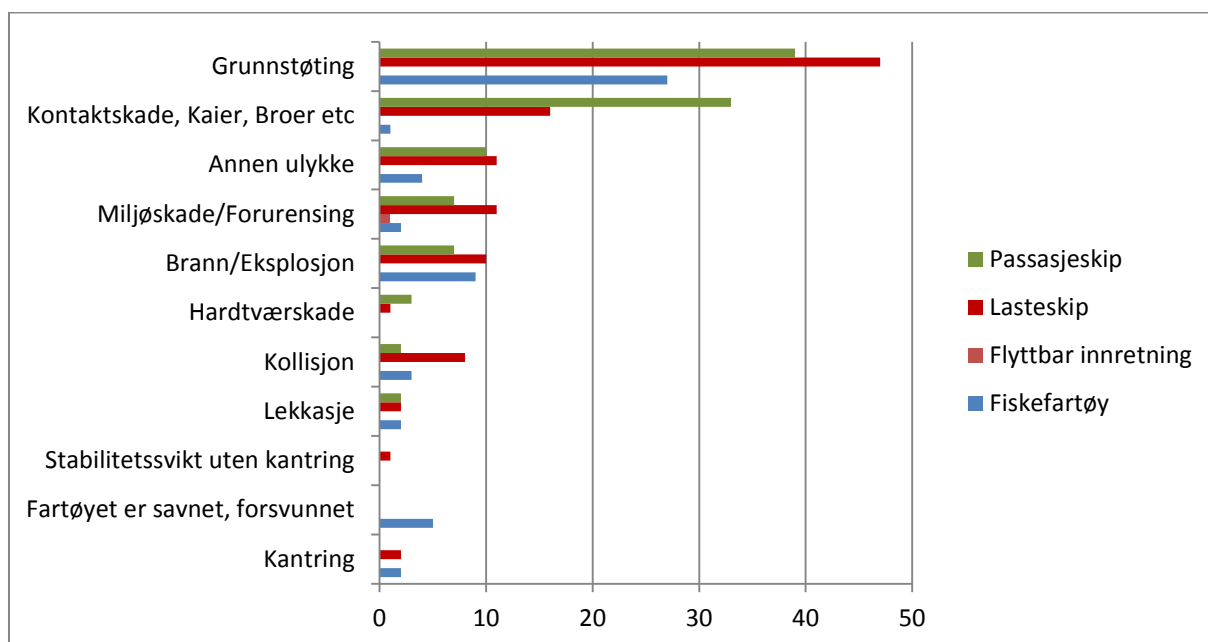


Figur 1 Fordeling mellom skipsulykker og arbeids/personulykker 2011

<sup>1</sup> Sdir mottar rapport over innrapporterte skader fra klaseselskap. I tillegg verifiseres ulykker i databasen mot den kommersielle tjenesten IHS Fairplay Sea-Web.



Figur 2 Registrerte ulykker 2011 etter kategorier



Figur 3 Skipsulykker i 2011, fordelt på fartøygrupper og kategorier.

I fartøygruppene i figur 3, er ikke Flyttbare innretninger tatt med. I 2011 er det registrert en hendelse med miljøskade/forurensing, i denne fartøygruppen.

## 1.2 Grunnstøting og kontaktskader ved ankomst

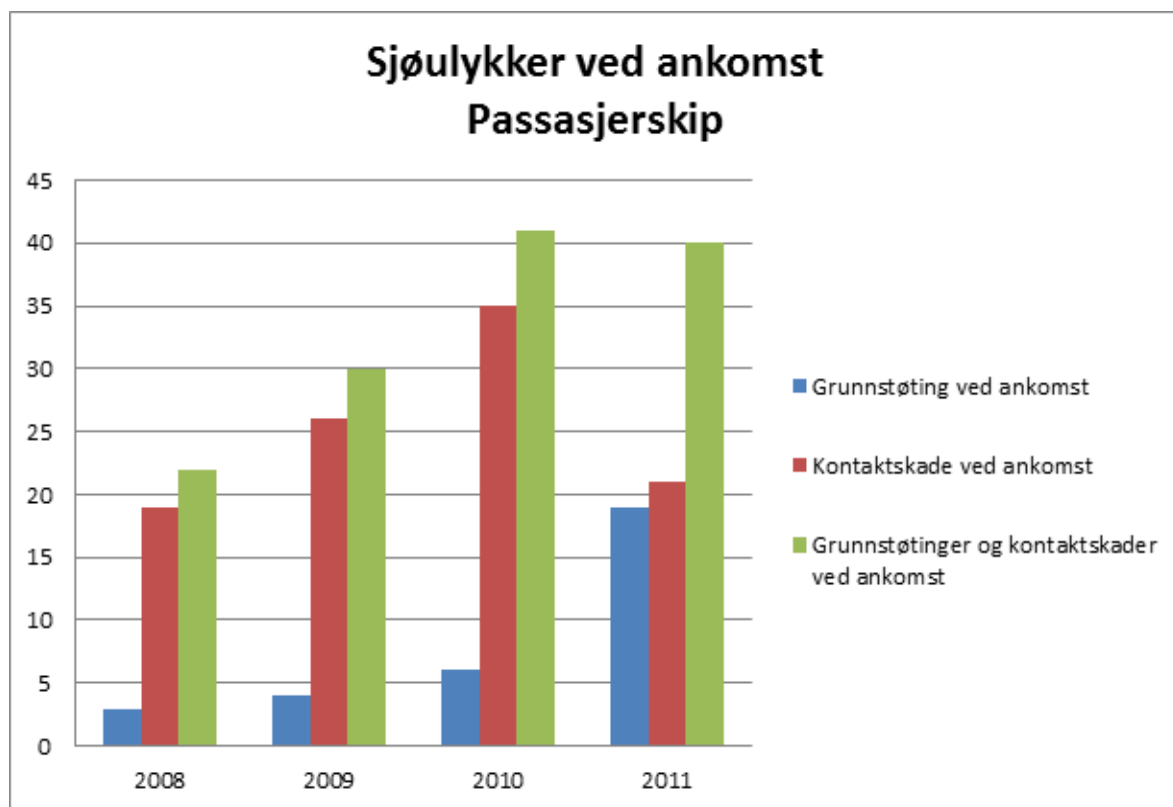
I oversikten i figur 2 og 3, ser vi at ulykkekategori **Grunnstøting** og **Kontaktskade, Kaier, Broer etc**, fortsatt er skipsulykkene som rapporteres oftest til Sjøfartsdirektoratet. For å vise litt hva som ligger bak disse tallene, har vi sett litt mer på gruppen passasjerskip, og hendelser ved ankomst.

Ankomsthendelser er her hendelser som skjer når fartøyet er i havneområde, og en normalt har startet eller skal starte forberedelsene for å komme til kai. Som tallene og figurene under viser, har vi fra 2010 til 2011 hatt færre registrerte kontaktskader, men samtidig fått flere grunnstøtinger ved ankomst.

Ser vi samlet på hendelser i forbindelse med selve ankomsten for fartøygruppen passasjerskip, viser tallene små endringer.

<b>Type hendelse – passasjerskip</b>				
<b>År og antall hendelser</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Grunnstøting	19	24	27	39
Kontaktskade	21	29	38	34
Grunnstøting ved ankomst	3	4	6	19
Kontaktskade ved ankomst	19	26	35	21
<b>Grunnstøtinger og kontaktskader ved ankomst</b>	<b>22</b>	<b>30</b>	<b>41</b>	<b>40</b>

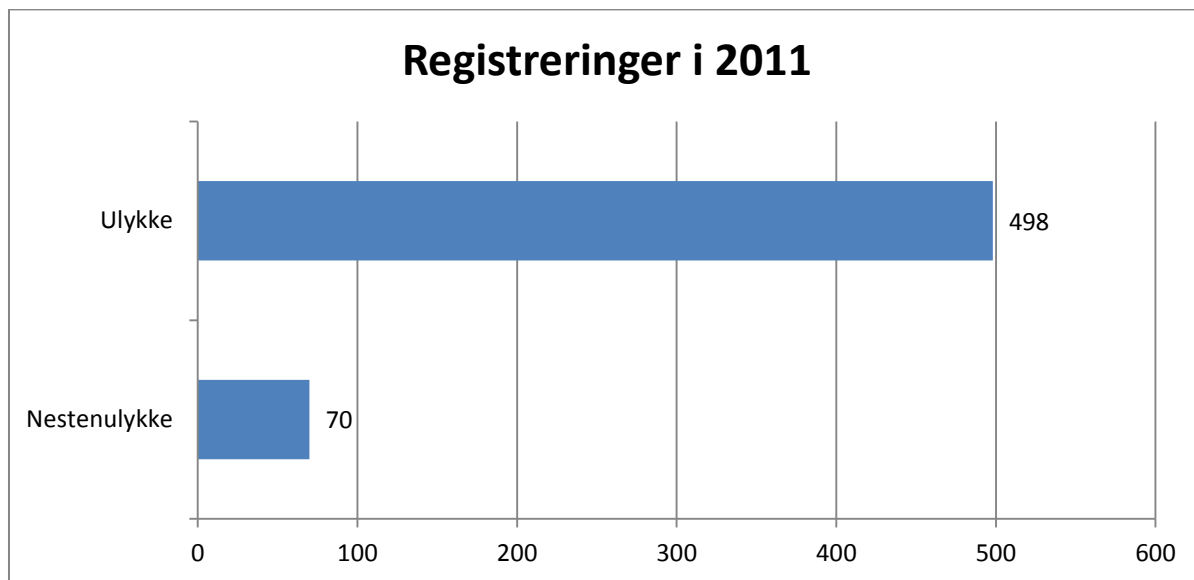
Tabell 1 Grunnstøting og kontaktskader passasjerskip 2008-2011



Figur 4 Sjøulykker ved ankomst - Passasjerskip 2008-2011

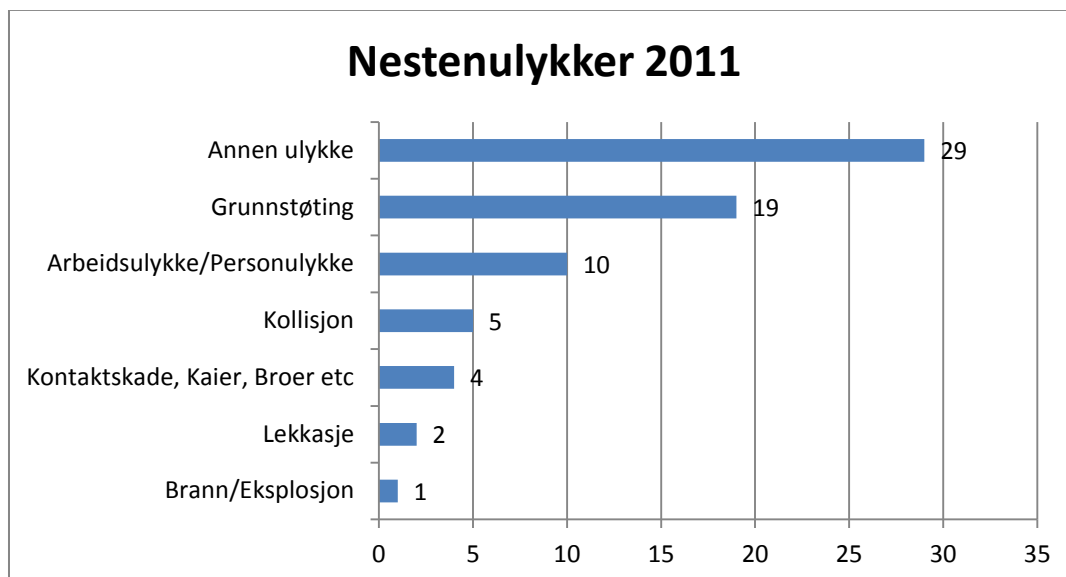
### 1.3 Nestenulykker

Antall registrerte nestenulykker viser en oppgang fra 57 i 2010, til 70 i 2011. Det er noe usikkerhet i tallene for nestenulykker, da en del av det som registreres ikke alltid bygger på innsendte rapporter, men kan være hendelser som er mottatt fra Kystverket, media eller andre former for tips eller observasjoner.



Figur 5 Fordeling ulykker - nestenulykker 2011

Da en ikke med sikkerhet kan si hva en nestenulykke kunne ført til, kan det være vanskelig å legge inn ulykkestype for en slik hendelse. Det er da naturlig at kategorien "Annen ulykke" er den mest fremtredende i oversikten over nestenulykker i figuren under.



Figur 6 Fordeling i kategorier, på innrapporterte nestenulykker 2011

Krav til rapportering av nestenulykker ble innført ved endring av Sjøloven i 2008.

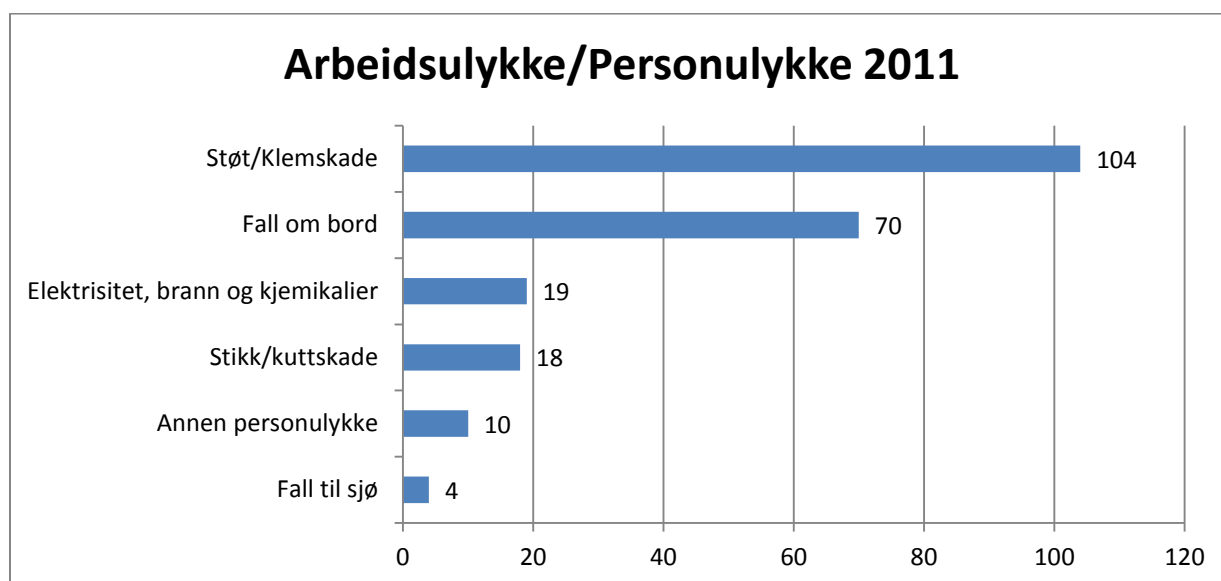
## 2 Konsekvenser

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

### 2.1 Arbeidsulykker/Personulykker

Med arbeidsulykke menes ulykker som rammer personer som har sitt arbeid om bord. En arbeidsulykke kan ha flere skadde personer.

Personulykker med eksempelvis passasjerer, los osv. inngår i antall personer skadet. Dette regnes imidlertid ikke som en arbeidsulykke på skipet.



Figur 7 Antall personskader i kategorien arbeids-/personulykker i 2011, etter type skade.

Oversikten viser stort sett det samme i år som i 2010, når det gjelder fordelingen mellom de ulike kategoriene.

Det er en oppgang i *støt/klemskader* fra 86 i 2010, til 104 i 2011.

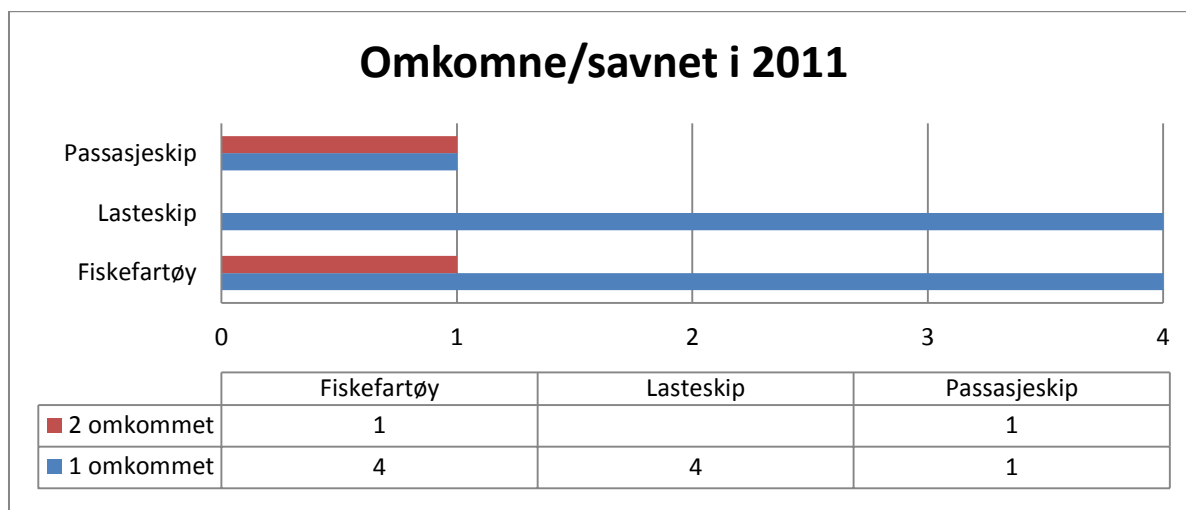
Når det gjelder *stikk/kuttskader* har vi en nedgang fra 31 i 2010, til 18 i 2011. For de øvrige personskadekategoriene er det små eller ingen endringer.

### 2.2 Tap av liv

Det ble i 2010 ikke rapportert om storulykker<sup>2</sup>.

Sjøfartsdirektoratet har registrert 13 omkomne i 2011. To hendelser krevde mer en et menneskeliv, det var forliset til sjarken MARION i mars, og brannen på hurtigruteskipet NORDLYS i september. Begge disse ulykkene blir undersøkt av Havarikommisjonen.

<sup>2</sup> Med storulykke menes her hendelse med 5 eller flere omkomne. Se for øvrig E. Jersin, Storulykker i Norge 1970 – 2001 (STF38 A0240)



Figur 8 Antall ulykker med en eller to omkomne/savnet, ved skipsulykker på norske skip pr. fartøygruppe 2011

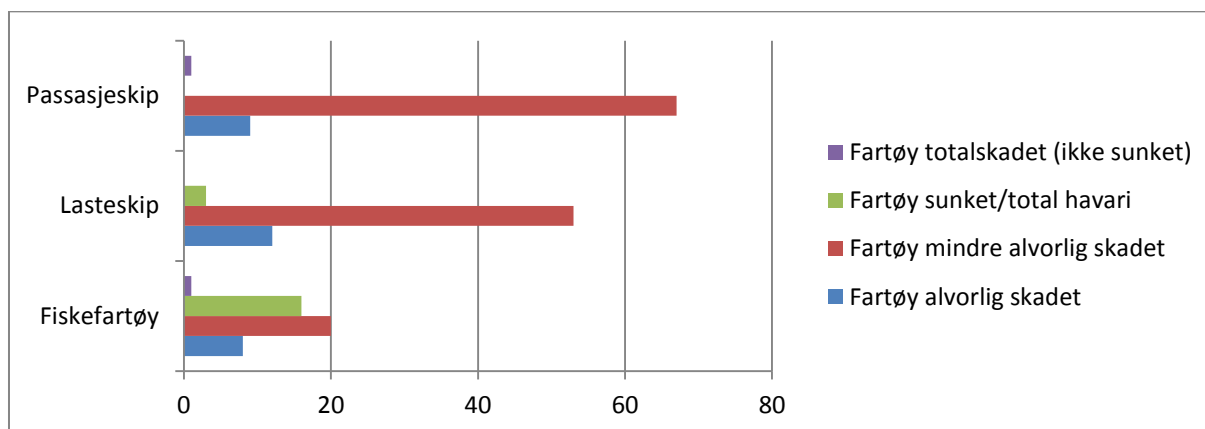
## 2.3 Forurensing

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 2011 registrert 21 tilfeller med forurensing/miljøskade som ulykkestype.

## 2.4 Materielle skader

Figur 8 viser at de fleste ulykkene resulterer i mindre alvorlig eller ingen skade på fartøyet. Mindre fartøy er fortsatt overrepresentert med hensyn til alvorlig skade og forlis.



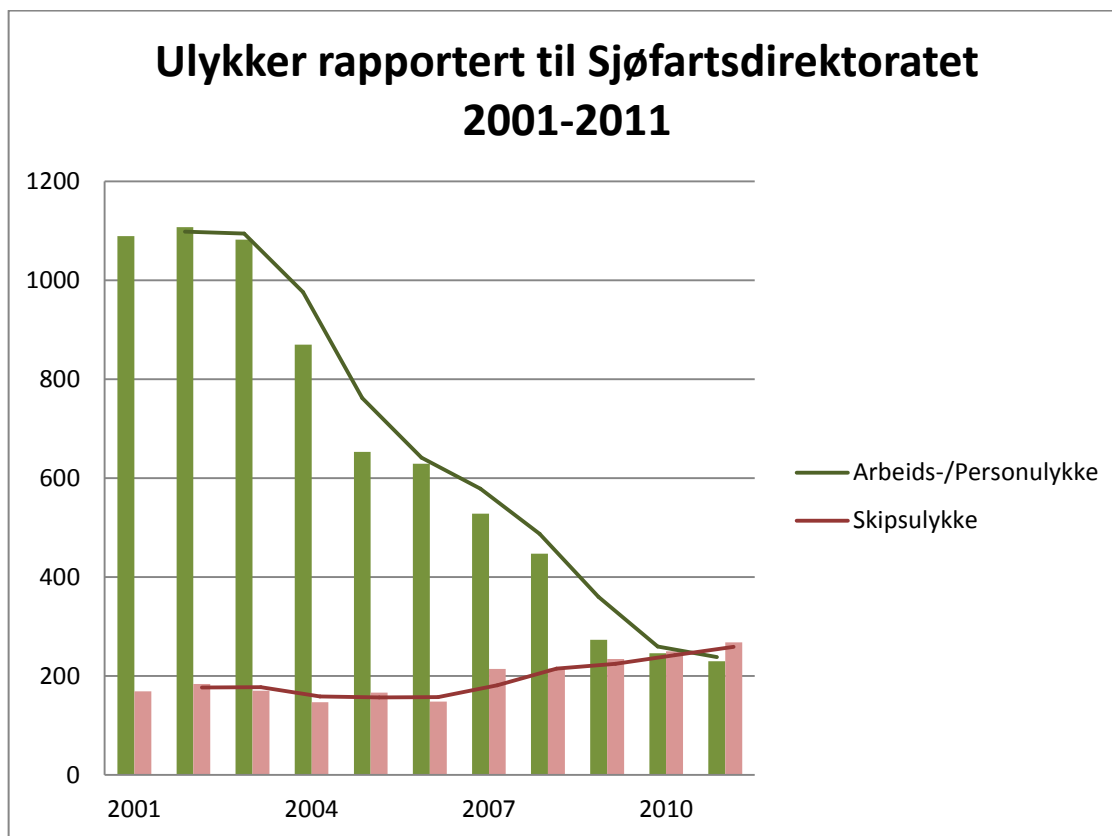
Figur 9 Skadeomfang etter fartøygruppe, dvs. skadeomfang der dette er registrert i rapporter..

I perioden 2000-2010 var 3 av 4 forliste fartøy et fiskefartøy. Uut fra oversikten i figur 8, ser det ut til at denne trenden fortsetter.

### 3 Ulykkesutvikling

Den svært positive og langsiktige nedgangen i antall arbeids- og personulykker fortsetter i 2011. Totalt ble det registrert 230 arbeids og personulykker i 2011.

Når det gjelder antall skipsulykker, ser vi i 2011 at økningen fortsetter fra 250 til 268 registrerte ulykker. Utviklingen og trekkene en har sett de siste årene er illustrert i figur 9 under.

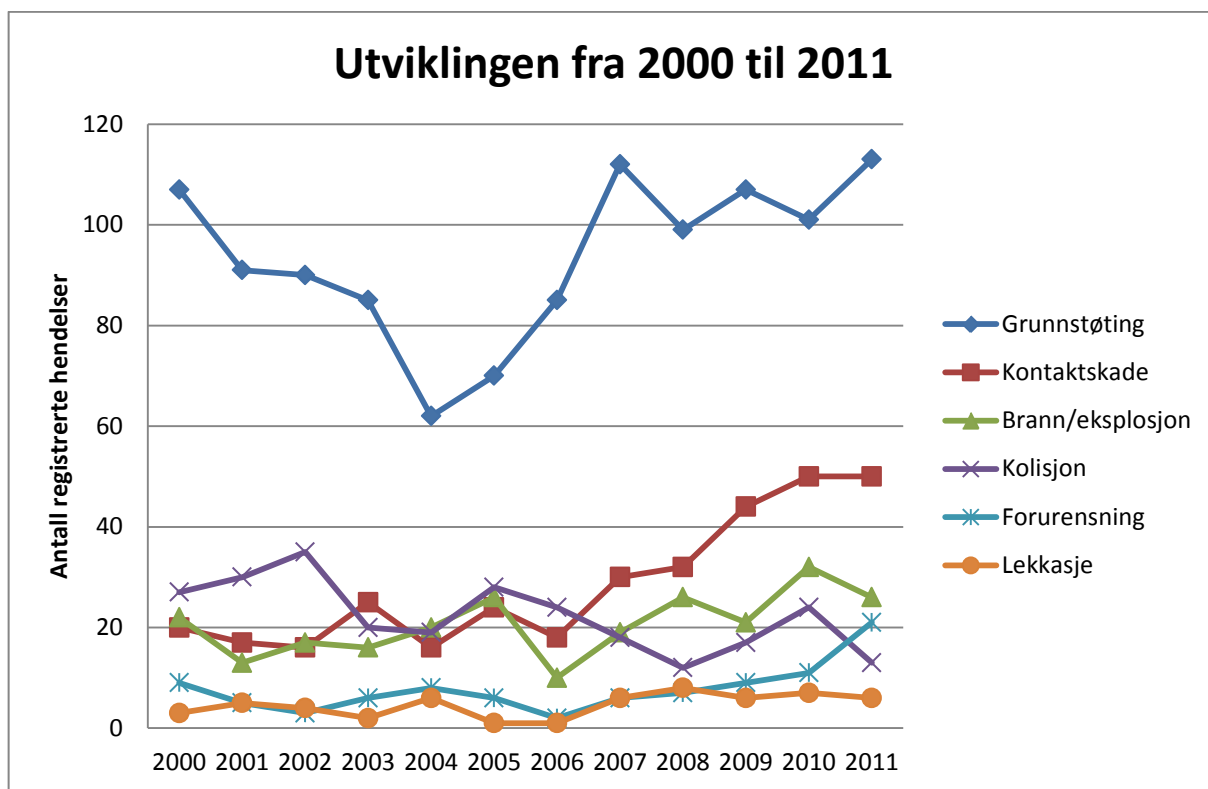


Figur 10 Utviklingen det siste 10 året, når det gjelder registrerte ulykker rapportert til Sjøfartsdirektoratet.



### 3.1 Skipsulykker etter ulykkestype

Figur 11 nedenfor viser utvikling i antall ulykker pr ulykkestype i perioden 2000-2011.



Figur 41 Registrerte hendelser og utvikling over tid, fra 2000 til 2011.

Økningen i antall skipsulykker fortsetter i 2011 som i 2010, hovedsakelig som følge av en økning i antall grunnstøtinger.

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

Forurensning som ulykkestype innbefatter ulykker der selve ulykken fører til forurensning. Eksempelvis overfylling av tank. I tillegg registreres forurensning som konsekvens av andre ulykker, eks en grunnstøting. Se punkt 2.3 for mer detaljer.

Eksempler på hendelser som blir registrert som annen ulykke kan være tau i propell, kollisjon mellom personbiler på bilferge, løfteulykker, feil ved hengedekk.

- **Figurene i denne rapporten baserer seg på datauttrekk fra Sjøfartsdirektoratets database for året 2011. Datauttrekket er gjort 6. februar 2012.**