

ANKENÆVNET FOR SØFARTSFORHOLD

År 2012, den 28. august blev af Ankenævnet for Søfartsforhold i sagen

2012002267

vedrørende
Søfartsstyrelsens besætningsfastsættelse for passagerskibet
ANE LÆSØ,
for så vidt angår enhedsbesætningen,
afsagt sålydende

K E N D E L S E:

ANE LÆSØ er et passagerskib bygget i 1995 med en bruttotonnage på 2.208 og en fremdrivningseffekt på 1.770 kW. Skibet har indtil 2012 sejlet som VESBORG på Samsø-ruten. Skibet kan i periode 1. oktober til 30. april medtage op til 361 passagerer og resten af året op til 430 passagerer. ANE LÆSØ betjener nu ruten Vesterø – Frederikshavn og overfarten tager 90 minutter.

I forbindelse med Færgeselskabet Læsøs overtagelse af VESBORG ansøgte rederiet den 21. februar 2012 om en besætningsfastsættelse for det pågældende passagerskib, nu ANE LÆSØ. Bilagt ansøgningen var de af Søfartsstyrelsen godkendte mønstringsruller. Rederiet søgte om en besætning, der svarede til den for VESBORG krævede.

9. marts 2012 udfærdigede Søfartsstyrelsen en ny besætningsfastsættelse. Fastsættelsen var i overensstemmelse med rederiets ansøgning.

12. april 2012, knap to uger efter ankefristens udløb, kontaktede CO-Søfart ankenævnet for at meddele, at organisationen først nu var blevet bekendt med den nye fastsættelse. Der var formentligt tale om en fejl i det elektroniske postsystem, og CO-Søfart anmodede derfor om, at ankefristen blev forlænget, hvilket ankenævnets formand, landsdommer Marianne Levy, imødekom 16. april 2012.

27. april 2012 indbragte CO-Søfart Søfartsstyrelsens besætningsfastsættelse af 9. marts 2012 for ankenævnet med påstand om, at antallet foreskrevne, befarne skibsassistenter med vagtholdsbevis blev ændret fra 2 til 3. Som begrundelse for påstanden påpegede organisationen blandt andet, at det for VESBORG tidligere krav om kun 2 befarne skibsassistenter skulle ses i lyset af, at skibet sejlede i lukket farvand. CO-Søfart betegnede sejladsen mellem Frederikshavn og Læsø som sejlads i åbent farvand med mere trafik og dårligere vejrforhold. CO-Søfart henviste endvidere til, at spørgsmålet om enhedsbesætningen for det tidligere ANE LÆSØ havde været genstand for Besætningsnævnets behandling i 2000. I denne forbindelse stadfæstede Besætningsnævnet Søfartsstyrelsens besætningsfastsættelse. Endvidere påpegede CO-Søfart, at det nye skib var større og kunne medtage flere passagerer end det tidligere.

Forelagt klagen, henstillede rederiet, Færgeselskabet Læsø K/S, den 19. juni 2012, at Søfartsstyrelsens besætningsfastsættelse blev stadfæstet, og fremkom med blandt andet følgende bemærkninger:

”Ane Læsø har i omkring 15 år som Vesborg sejlet i sikker drift mellem Samsø og Jylland og Sjælland med en driftsbesætning på 1 skibsfører med COC as master, 1 styrmand af 2. grad COC as Mate - 2nd Class, 1 skibsmaskinist af 1. grad med COC as Mechanist 1st Class og 2 befarne skibsassistenter med vagtholdsbevis, i alt 5 personer.

I forbindelse med indsættelsen på Læsø er besætningsfastsættelsen udvidet med 1 cateringassistent allerede ved den første passager tages ombord, hvor der tidligere kunne medtages op til 44 passager uden ekstra krav om bemanning.

I den vedlagte skrivelse fra CO-Søfart gøres der opmærksom på, at det ikke drejer sig om en nybygget færge, men en færge bygget i 1995. Det er jo rigtigt, men samtidig en færge der ikke tidligere har haft behov for større driftsbesætning en 5 personer, hvor den nu altid vil have 6 besætningsmedlemmer ombord når der sejles med passagerer.

Færgeselskabet har noteret sig de ansatte skibsassistenteres betænkelighed ved bemandingsfastsættelsen, men har erfaret at sejlads med MOB med 1 besætningsmedlem er normalt indenfor danske indenrigs færgerederier.”

I skrivelse af 5. juli 2012 indstillede Søfartsstyrelsen ligeledes, at ankenævnet bør stadfæste styrelsens besætningsfastsættelse og udtalte blandt andet følgende:

”Søfartsstyrelsens udtalelse

På grund af ændring af fartsområde (ny rute) og skibsnavn udstedte Søfartsstyrelsen nye besætningsfastsættelser for ANE LÆSØ – A 459.

Skibet har tidligere besejlet ruterne Spodsbjerg – Tårs, Bøjden – Fynshav og Hou og Samsø.

Den nye besætningsfastsættelse omfatter ruten Frederikshavn – Vesterø (Læsø).

Søfartsstyrelsen vurderer, at den foreskrevne besætning gør, at ANE LÆSØ kan sejles sikkert fra Frederikshavn til Vesterø, Læsø, og at det er muligt at dække alle opgaver af betydning for skibets og de ombordværendes sikkerhed under normale driftsforhold. Det er en forudsætning, at besætningen sejler i holddrift.

Uanset ændringer i trafikforhold, sejlroute og fartområde anser Søfartsstyrelsen det muligt at opretholde en sikker brovagt med den fastsatte besætning, herunder at de to befarne skibsassistenter er i besiddelse et vagtholdsbevis.

Den 21. februar 2012 har Søfartsstyrelsen godkendt nye tilpassede mønstringsrul-
ler for skibet, der foreskriver en modulbaseret sikkerhedsbesætning på indtil 5
personer udover den fastsatte driftsbesætning – i alt 10 personer.

I forhold til sejlads i på ruten Frederikshavn – Vesterø i havområde C finder Sø-
fartsstyrelsen, at det modulopbyggede ombordberedskab tilgodeser det fornødne
sikkerhedsniveau i en evt. nødsituation, idet medlemmer af sikkerhedsbesætnin-
gen skal have gennemgået et godkendt søsikkerhedskursus og efterfølgende er
blevet fortrolig med betjening af skibsspecifikt redningsudstyr ved ombordtræ-
ning.

I relation til CO-Søfarts bemærkninger i øvrigt, skal Søfartsstyrelsen for en god
ordens skyld bemærke, at der blev ikke søgt om reduktion af besætningen på den
tidligere ANE LÆSØ – A – 373, som beskrevet af CO-Søfart. Rederiet søgte den-
gang om, at to skibsassistenter skulle være i besiddelse af vagtholdsbevis i stedet
for tre.

Indstilling

Søfartsstyrelsen indstiller, at Ankenævnet for Søfartsforhold stadfæster Søfartssty-
relsens besætningsfastsættelse for ANE LÆSØ.”

Den 8. august 2012 fremsendte klager CO-Søfart et yderligere indlæg, hvoraf blandt
andet følgende fremgik:

”Foranlediget af Ankenævnets sekretariats sagsfremstilling og Søfartsstyrelsens
udtalelse til overnævnte sag, udsendt den 7. august 2012, skal CO-Søfart hermed
fremkomme med følgende berigtigelse og kommentarer.

1.

Når CO-Søfart i sin anke henviser til Besætningsnævnets behandling af sag P
151/00 fra 2000, er det for at understrege, at rederiet dengang ønskede at reducere
antallet af skibsassistenter **med vagtholdsbevis** fra 3 til 2. Rederiet ønskede at
beholde 3 skibsassistenter ombord, men således at 1 af disse ikke behøvede et
vagtholdsbevis.

Ansøgningen blev med henvisning til skibets og passageres sikkerhed afvist af
Besætningsnævnet, som fastholdt, at der skulle være 3 skibsassistenter med vagt-
holdsbevis.

Derfor virker det noget uforståeligt at Søfartsstyrelsen i dag mener at det er sik-
kerhedsmæssigt forsvarligt at sejle med et større skib, som ikke er en nybygning,
på samme rute, med en besætning som er mindre end den besætning som rederiet
ønskede i 2000 og som Besætningsnævnet dengang afviste.

2.

Det er en uskik i udfærdigelsen af besætningsfastsættelser, at såvel reder, som
myndighed, nærmest alene ser på hvilken fastsættelse et skib tidligere har haft,

som det fremgår af Bilag I. Rederiets eneste argumentation for en besætningsfastsættelse på 2 skibsassistenter er, at sådan var fastsættelsen på skibets tidligere rute.

Det tages åbenbart ikke med i betragtning at skibet er flyttet fra fartsområde D til C, og at der hidtil har været fastsat besætninger for skibe i denne rute på 3 skibsassistenter, hvilket også ses fastsat for rederiets skib "MARGRETE LÆSØ" i samme rute.

Der tages heller ikke hensyn til at Besætningsnævnet tidligere har afvist en så lille besætningsændring som 3 skibsassistenter med vagtholdsbevis til 2 skibsassistenter med vagtholdsbevis og 1 skibsassistent uden vagtholdsbevis, - med henvisning til sikkerheden.

3.

CO-Søfart vedlægger som bilag udtalelse fra skibsassistenterne i Læsø Færgeselskab A/S. Idet vi skal bemærke at eneste modargument til dette, som rederiet er fremkommet med (Bilag VI) er, at rederiet har erfaret at det skulle være normalt med 1 besætningsmedlem i MOB-både i indenlandske færger.

4.

Vi skal samtidig henlede opmærksomheden på at det er ukorrekt, når rederiet i sit svar på klagen (Bilag VI) skriver, at besætningsfastsættelsen er udvidet med 1 cateringassistent "når den første passager tages ombord, hvor der tidligere kunne medtages op til 44 passagerer uden ekstra krav til bemanning".

Af besætningsfastsættelsen (bilag II) fremgår det at der først er krav om ekstra sikkerhedspersonale når der er mere end 40 passagerer.

5.

Det skal endvidere oplyses at skibet p.g.a. sin drift i fartsområde C har måtte opsætte vandtætte døre på bildækket.

At Søfartsstyrelsen ikke før udstedelsen af besætningsfastsættelsen, og heller ikke siden, har afholdt øvelser i nogen af rullerne ombord, hvorfor Søfartsstyrelsens vurdering alene beror på et administrativt skøn.

Da rederiet samtidig ikke er fremkommet med nogen begrundelse for en reduceret besætning i forhold til tidligere skibe i ruten, andet end henvisning til tidligere fartsområde, må besætningens begrundelser, som beskrevet i vedhæftede bilag, tillægges særlig vægt.

CO-Søfart skal anmode om at denne skrivelse og medfølgende bilag indgår i ankenævnets behandling af sagen."

Bilag 2 ovennævnte skrivelse fra CO-Søfart var en udtalelse fra overfartens tillidsmand på vegne af skibsassistenterne ved Læsø Færgeselskab K/S, hvoraf blandt andet følgende fremgik:

”Færgen (tidligere Vesborg) var kun godkendt til det beskyttede fartområde D.

Alle ændringer foretaget ved igangværende dokning og krævet at Søfartsstyrelsen vedrørende nye vandtætte døre mv. skyldes netop, at færgen fremover skal besejle område C.

I område C hersker langt kraftigere vinde og større bølgehøjder, og evakuering og mand over bord er derved forbundet med langt større sikkerhedsrisiko for besætningen. Samtidig er overfarten længere og afstanden til hjælp større, og afstanden til andre skibe er ofte meget stor.

Ved evakuering har man, uden hensyn til det nye fartområde, importeret skibets tidligere evakueringsruller.

Ved evakuering er der i følge rullen kun en mand i mobbåden, hvilket er forbundet med langt større sikkerhedsrisiko end tidligere, og vi finder det livsfarligt/umuligt at håndtere båd, motor, krog, fangline og dødemandslinje alene, for slet ikke at tale om at skulle yde andre hjælp i en krisesituation i oprørt hav.

I vores område skal der af sikkerhedshensyn mindst være to mand i båden.

Samtidig er der i følge rullen kun afsat en mand til at håndtere en 50 personers flåde. Dette foregår gennem udslibningsporten, hvor man alene skal trække flåden ind til skibet ved hjælp af et lille håndbetjent spil og ud gennem porten få fat i højre og venstre styrelinje, med hvilke man så alene med håndkraft, skal trække flåden an og fastgøre til skibet. Dette har ved tidligere øvelser vist sig nærmest umuligt, selv i vindstille vejr, og personen vil være udsat for en meget stor sikkerhedsrisiko.

I vores område skal der af sikkerhedshensyn mindst være to mand for at håndtere flåden.”

Der er ikke begæret offentlig procedure i sagen, hvorfor denne blev foretaget i lukket møde den 17. august 2012 med deltagelse af driftschef Claus Nikolajsen, chefkaptajn Flemming Ejlersen, skibsreder Niels Højlund Hansen, direktør Fritz Ganzhorn, formand Ole Philipsen, formand Søren Sørensen og landsdommer Marianne Levy.

Grundet forfald fra et medlem, enedes ankenævnet om at behandle sagen, efter at et andet medlem havde trukket sig for at bevare pariteten.

Forud for mødet redegjorde Søfartsstyrelsen ved konsulent Dorthe Köser mundtligt for sagen, jf. forretningsordenens § 8.

Ankenævnets afgørelse

Der er ikke opnået enighed under voteringen.

5 voterende stemmer for at følge klagerens påstand. Til støtte herfor er det anført, at der er tale om sejlads i mere åbent farvand end, da skibet sejlede som VESBORG på sin tidligere rute. Herudover savnes der særligt en begrundelse fra Søfartsstyrelsens side for at reducere enhedsbesætningen, ikke mindst i lyset af Besætningsnævnets tidligere afgørelse, der krævede mindst 3 personer med vagtholdsbevis. Den ene af de voterende vil ikke udelukke, at skibet sikkerhedsmæssigt kunne drives med en enhedsbesætning på 2 befarne skibsassistenter, men på det foreliggende grundlag kan der ikke votes for en stadfæstelse. En anden af de voterende hæfter sig især ved, at der efter vedkommendes opfattelse ikke ses at være sket en egentlig sagsbehandling.

2 voterende stemmer for at stadfæste Søfartsstyrelsens besætningsfastsættelse og har i den forbindelse lagt vægt på, at sejladsforholdene omkring Samsø og Læsø må anses at være mere eller mindre identiske. De manglende oplysninger i sagen kan ikke komme rederiet til last, da rederiet formentligt blot har set det som en formalitet at søge om en ny besætningsfastsættelse i lyset af navneskiftet. Skibet har sejlet med samme besætning i 15 år.

Der afsiges kendelse efter stemmeflertallet.

T h i b e s t e m m e s:

Søfartsstyrelsens besætningsfastsættelse af 9. marts 2012 ændres, således at enhedsbesætningen består af 3 befarne skibsassistenter i stedet for 2.

Marianne Levy

Udskriftens rigtighed bekræftes.
Ankenævnet for Søfartsforhold, den 3. september 2012



Philippe Bauchy
Sekretær