

ANKENÆVNET FOR SØFARTSFORHOLD

År 2011, den 9. november blev af Ankenævnet for Søfartsforhold i sagen

201108451

vedrørende

Søfartsstyrelsens besætningsfastsættelse for passagerskibet
LEONORA CHRISTINA,
for så vidt angår enhedsbesætningen,
afsagt sålydende

K E N D E L S E:

LEONORA CHRISTINA er et hurtiggående passagerskib (high speed craft) køllagt i 2010. Skibet har en bruttotonnage på 10.371 og en fremdrivningseffekt på 36.400. Skibet blev indsat på ruten Rønne Ystad i juni 2011. Skibet kan medtage op til 1.400 passagerer og overfarten er beregnet til 1 time og 20 minutter. I henhold til sejlplanen sejles der 10 overfarter dagligt i tidsrummet fra 06:30 til 23:40 med 40 minutters ophold i havn mellem hver afgang.

Ved e-mail af 25. maj 2011 med bilag sendte Søfartsstyrelsen en ansøgning om besætningsfastsættelse fra rederiet Danske Færger i høring til de søfarendes organisationer. I mailen forklarede styrelsen, at der i forbindelse med ansøgningen var benyttet et under fortsat udvikling kommende digitaliseret program. Styrelsen redegjorde derfor for, hvorledes det udfyldte ansøgningsskema skulle læses og vedlagde som hjælp et udkast til en besætningsfastsættelse, som den vil se ud, hvis rederiets ansøgning blev imødekommet.

9. juni 2011 svarede Maskinmestrenes Forening, at den foreslåede bemanning af rullerne (båd, brand og mand-over-bord) ikke fandtes hensigtsmæssig, for så vidt angår de til maskinchefen og 1. maskinmesteren tildelte opgaver i rullerne.

Ved e-mail af 14. juni 2011 meddelte 3F Sømændene, at antallet af befarne skibsassistenter bør fastsættes til 4, hvoraf de 3 bør være i besiddelse af vagtholdsbevis, i stedet for de foreslåede 2, hvoraf den ene skulle være i besiddelse af vagtholdsbevis. Som begrundelse herfor henviste forbundet til fortøjningsforholdene, udkigstjenesten, betjening af hængedækket, arbejdsopgaver ved udsætning af flåderne, antal røgdykkerhold og evakueringsforhold.

16. juni 2011 meddelte Søfartens Ledere, at organisationen ingen bemærkninger havde til den foreslåede besætning, for så vidt angår officererne, men undrede sig over, at der alene var ansøgt om 2 befarne skibsassistenter, når der på VILLUM CLAUSEN er foreskrevet 3.

21. juni 2011 fastsatte Søfartsstyrelsen besætningen for det pågældende skib i overensstemmelse med rederiets ansøgning. I følgeskrivelsen til fastsættelsen er anført følgende forudsætninger:

”Forudsætninger for besætningsfastsættelsen

Ved fastsættelsen af besætningen er det endvidere en forudsætning, at:

- Skibet er udstyret med avanceret fremdrivningsanlæg
- Skibet er udstyret med integrerede skibskontrolsystemer
- Skibet er udrustet med fjernbetjente spil
- Laste- og losseoperationer udføres af skibets driftsbesætning i overensstemmelse med gældende arbejdspladsvurdering
- Administrative opgaver for skibet foretages af:
 - driftsbesætningen,
 - landbaseret personale og/eller
 - af digital løsning
- Planlagt reparation og vedligeholdelse:
 - af sikkerhedsudstyr,
 - i maskinrum,
 - af dæk og dæksudstyr og
 - af sikkerhedsmæssig varetages i overvejende grad af reparationsgæng og under dokning
- ISPS-vagt under land varetages af såvel driftsbesætning og som ved eksternt arbejdskraft
- Rederiet gør ud over driftsbesætningen periodevis brug af medsejlene specialister (som elektriker, maskinmester)
- Kostforplejning og sundhedsforhold om bord varetages af personer ud over driftsbesætningen
- Besætningen arbejder i holddrift
- Skibets driftsmønster er døgnfart i mindre end 24 timer pr. døgn
- Skibsføreren indgår periodevis i brovagten, således at brovagten som minimum består af 2 certificerede navigatører
- Maskinchefen indgår altid i maskinvagten
- Skibet er godkendt til periodevis ubemandet maskinrum
- Fortøjningsarbejder kan foretages sikkert og forsvarligt, i overensstemmelse med gældende arbejdspladsvurdering for fortøjningsarbejde under alle forhold ved såvel ordinære anløbskajer som ekstraordinære anløbskajer
- Personer, som deltager i udkigstjeneste såvel under normal drift som under ekstraordinære forhold, skal være i besiddelse af gyldigt vagtholdsbevis påtegnet i henhold til STCW kap. II/4.

Sikkerhedsbesætning

Ved sejlads med passagerer skal der yderligere være ansat et antal medlemmer af sikkerhedsbesætningen, som har gennemført et af Søfartsstyrelsen godkendt sikkerhedskursus.

Det er en forudsætning for vedlagte besætningsfastsættelse, at sikkerhedsbesætningen er fastsat i overensstemmelse med kravet i de af klassifikations-selskabet Det Norske Veritas godkendte mønstringsruller.”

Denne afgørelse har 3F Sømandene ved skrivelse af 18. juli 2011 indbragt for ankenævnet med påstand om, at fastsættelsen, for så vidt angår antallet foreskrevne befarene skibsassistenter, ændres til 4 befarene skibsassistenter i en prøveperiode på minimum et år, hvorefter besætningsfastsættelsen kan tages op på ny.

Som begrundelse for påstanden pegede forbundet blandt andet på forhold som fortøjning, manøvrer af hængedæk, varighed af ophold i havn, herunder lastning og losning af køretøjer, samt mængden af arbejdsbyrder, som er pålagt de 2 foreskrevne skibsassistenter. Herudover finder forbundet, at skibsføreren ikke har draget den fornødne omsorg for at planlægge arbejdet på en sikkerheds- og sundhedsmæssig forsvarlig måde ved at lade enhedsbesætningen arbejde i et forceret tempo det meste af tiden.

I klageskrivelse var desuden anført en række forhold, som efter forbundets opfattelse havde betydning for den endelige tekniske godkendelse af skibet. Henset til, at dette forhold ligger uden for ankenævnets kompetence, blev skrivelsen oversendt til Søfartsstyrelsen med henblik på besvarelse af denne del af henvendelsen.

Forbundet oplyste også, at observeringsperioden havde været sparsom som følge af manglende sejlads, samt at der havde været afholdt meget få sikkerhedsøvelser. Til slut oplyste forbundet, at der ville tilgå ankenævnet flere argumenter, efter at skibet igen var gået i drift.

I forbindelse med indbringelsen af sagen for ankenævnet oplyste forbundet, at det ønskede sagen procederet. Efterfølgende meddelte forbundet, at advokat Christian Riewe fra Advokatfirmaet BJØRST ville procedere sagen, men grundet ferie ønskede forbundet sagen berammet til forhandlinger efter den 15. september 2011. Et møde i ankenævnet blev herefter berammet til den 13. oktober 2011.

Lørdag den 1. oktober 2011 fremsendte advokat Riewe processkrift af 29. september 2011 med bilag.

Henset til, at der ikke var levnet rederiet tilstrækkelig tid til at fremkomme med et processkrift, blev mødet aflyst og nyt møde berammet til den 7. november 2011.

I processkrift af 29. september 2011 fra advokat Riewe var bl.a. følgende anført:

”PÅSTANDE:

1.

Principalt:

Søfartsstyrelsens besætningsfastsættelse ændres sådan, at der tilføjes en befaren skibsassistent.

Subsidiært:

Søfartsstyrelsens besætningsfastsættelse ændres sådan, at der – når centerhængedækket skal anvendes – skal opnormeres med en befaren skibsassistent.

Mere subsidiært:

Besætningsfastsættelsen ophæves og sagen hjemvises til Søfartsstyrelsen til fornyet behandling.

2.

Søfartsstyrelsens besætningsfastsættelse ændres sådan, at de befarne skibsassistenter alle skal have vagtholdsbevis.

SAGSFREMSTILLING:

Indledning:

Søfartsstyrelsen har tidligere foretaget besætningsfastsættelse for en række hurtigfærger der anvendes i danske farvande.

Således fastsatte Søfartsstyrelsen henholdsvis den 28. januar 1999 (bilag 1) og den 1. februar 1999 (bilag 2) besætningen for søsterskibene Mie Mols og Mai Mols.

Mie Mols og Mai Mols er ligesom Leonora Christina katamaranfærger, men de adskiller sig bl.a. fra Leonora Christina derved, at de alene har kapacitet til 120 personbiler på ét vogndæk, og op til 450 passagerer.

Som det fremgår af bilag 1 og 2 blev driftsbesætningen fastsat til 7 personer, heraf 3 befarne skibsassistenter der alle skulle have vagtholdsbevis.

Den 11. maj 2005 (bilag 3) ændrede Søfartsstyrelsen besætningsfastsættelsen for Villum Clausen. Villum Clausen er det skib som hidtil har sejlet Rønne – Ystad, og som Leonora Christina skal afløse.

Villum Clausen har kapacitet til 215 personbiler på to vogndæk, og op til 1055 passagerer.

Som det fremgår af bilag 3 blev driftsbesætningen fastsat til 7 personer, heraf 3 befarne skibsassistenter der alle skulle have vagtholdsbevis.

Den 24. april 2006 (bilag 4) fastsatte Søfartsstyrelsen besætningen for Max Mols. Max Mols er søsterskib til Fjord Cat (tidligere Mads Mols).

Max Mols og Fjord Cat har kapacitet til 220 personbiler på to vogndæk, og op til 800 passagerer.

Som det fremgår af bilag 4 blev driftsbesætningen fastsat til 7 personer, heraf 3 befarene skibsassistenter der alle skulle have vagtholdsbevis.

Leonora Christina har kapacitet til 359 personbiler på tre vogndæk, og op til 1400 passagerer.

I den påklagede besætningsfastsættelse har Søfartsstyrelsen fastsat driftsbesætningen til 7 personer, hvoraf 2 er befarene skibsassistenter, men hvor det kun er den ene der skal have vagtholdsbevis.

Besætningsfastsættelsen er efter klagers opfattelse særligt problematisk i forhold til følgende forhold:

- **Udkig**
- **Evakueringssteder**
- **Fortøjning**
- **Hængedæk**

Udkig

På Villum Clausen skal alle tre skibsassistenter have gyldigt vagtholdsbevis (være skikket til udkig).

I besætningsfastsættelsen for Leonora Christina er det alene en af de to skibsassistenter der skal have gyldigt vagtholdsbevis.

Såvel i forhold til Villum Clausen som i forhold til Mie Mols, Mai Mols, Max Mols og Fjord Cat er der således en person mindre til at holde udkig (idet dual skibsofficeren, som ikke er med i besætningsfastsættelsen for disse skibe, også skal være skikket til udkig), selvom om Leonora Christina er et betydeligt større skib.

Det vil efter klagers opfattelse udgøre et alvorligt problem eksempelvis ved sejlads i tåge, svær sø, eller lignende, hvor der bør være udkig i hver brovinge eller ved fortøjningsdækket for.

Evakueringssteder

Villum Clausen har 4 evakueringssteder på et dæk.

Leonora Christina har 4 evakueringssteder på hoveddækket, og yderligere 2 evakueringssteder på nedre dæk.

For at nå evakueringsstederne på nedre dæk skal passagerne gennes ned af gange og trapper både udendørs og indendørs.

De udendørs passager fører bl.a. lige forbi skibets skorsten.

Efter klagers opfattelse er det åbenbart, at skibets størrelse sammenholdt med placeringen af evakueringsstederne nødvendiggør at der er i besætningsfastsættelsen er yderligere mindst en befaren skibsassistent.

Fortøjning

Under normale forhold kan Leonora Christina – ved hjælp af et halvautomatisk fortøjningssystem – fortøjes af 1 styrmand og 1 skibsassistent for, og 1 skibsassistent agter.

Når vejrliget ikke er til, at skibet kan fikseres i lejet vil fortøjning skulle ske manuelt.

Det er samme er tilfældet, hvis Leonora Christina skal fortøjes i nødlejet (her er der ikke mulighed for, at anvende det halvautomatiske system).

Ved manuel fortøjning kræves 2 kvalificerede besætningsmedlemmer (d.v.s. styrmand, skibsassistent eller dualofficer) for og 2 agter, idet der ved manuel fortøjning skal være visuel kontakt mellem spilkører og land.

Under fortøjningen skal skibsføreren og overstyrmanden være på broen, hvorfor gennemførelse af manuel fortøjning ikke kan ske med den af Søfartsstyrelsen fastsatte besætning.

Hængedæk

Når Leonora Christinas hængedæk skal udnyttes, fyldes dækket med biler, hvorefter dækket køres op.

Når hængedækket er i bevægelse, sidder passagererne i bilerne, og der skal derfor være en person til opsyn på hver side af dækket (fordi der er risiko for alvorlig personskade, hvis passagererne forlader bilerne mens dækket er i bevægelse), samt en person under dækket (når det køres nedad). Endelig skal der være en person til at betjene dækket, og vedkommende skal være i visuel kontakt med dækket og de personer der holder opsyn.

I det omfang der ikke er visuel kontakt fra den der opererer med hængedækket til kollegerne der holder opsyn kræves en femte person for at gennemføre proceduren sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

På det tidspunkt, hvor der opereres med dækket, opholder overstyrmanden sig på kajen, for at dirigere og sortere de øvrige biler der skal ombord.

Der er derfor ikke tilstrækkelig besætning til at operere hængedækket.

---oooOOOooo---

Rederen har overfor Trafikstyrelsen påtaget sig en kontraktlig forpligtelse til nøje at overholde en fartplan.

Fartplanen lægger et betydeligt tidspres på mandskabet, når skibet er i havn.

Udover at få personbiler på plads skal mandskabet tillige sure lastbiler fast.

Tidspreset – sammen med underbemanningen – øger betydeligt risikoen for, at der sker alvorlige ulykker.

Tidspreset viser sig bl.a. ved, at Rederiet Danske Færger A/S – efter det oplyste – ofte melder udsolgt, selvom skibet ikke er fyldt op, men fordi driftsbemanningen ikke er tilstrækkelig til at få lastet skibet indenfor de tidsrammer rederiet har forpligtet sig til at overholde.

Forholdet udgør en alvorlig risiko for sikkerhed og sundhed, hvor det tillige bør tillægges vægt ved vurderingen af besætningsfastsættelsen.”

I processkrift af 26. oktober 2011 har sekretariatsleder Michael Wengel-Nielsen, Bilfærgernes Rederiforening, som procedør for rederiet anført bl.a. følgende:

”Påstand: Søfartsstyrelsens besætningsfastsættelse af 21. juni 2011 stadfæstes.

o o o 0 o o o

Til støtte for påstanden gøres i forhold til klagers anbringender gældende:

Sammenligning til andre færger:

I henhold til § 5, stk. 2 i lov nr. 15 af 13. januar 1997 om Skibes besætning fastsættes besætningen individuelt for hvert skib ud fra en række kriterier, som gør at en sammenligning til skibe af tilsvarende type ikke umiddelbart kan foretages.

F.eks har Leonora Christine bovtrustere til hjælp under havnemanøvre, det har Villum Clausen ikke. Leonora Christines Centerhængedæk og Mezzanine ramper er PLC styrede, hvilket skulle minimere risikoen for fejl betjening. Om de særlige forhold, der har ført til skibets besætningsfastsættelse henvises til bilag A.

Erfaring viser, at det centrale spørgsmål ved fastsættelse af besætningen for passagerskibe er at sammensætte en tilstrækkelig besætning til evakuering af passagererne i en nødsituation, der henvises i den forbindelse til de af classeselskabet på vegne af Søfartsstyrelsens godkendte Brand- og Evakueringsruller, jfr. bilag B.

Af sammenligningen af besætningsfastsættelserne fremgår i øvrigt, at driftsbemanningen i antal er sammenfaldende i forhold til de anførte fartøjer, men

at kvalifikationerne samlet set er højere for driftsbesætningen på H S C Leonora Christina, idet der er fastsat en dual skibsofficer med bevis som Styrmand af 2. grad (STCW II/2.1) og Skibsmaskinmester af 2. grad (STCW III/2) i stedet for en befaren skibsassistent.

Det fremgår endvidere af fastsættelsen, at der netop er taget højde for det større passagerantal, idet den supplerende sikkerhedsbesætning ved sejlads med passagerer varierer fra 2 til 23 søfarende med krav om godkendt sikkerhedskursus afhængigt af antallet af passagerer.

Udkig

Principielt indgår udkigstjeneste under visse omstændigheder i brovagten sammen med den vagthavende navigatør, jfr. bilag 1, part 3 – 1 om principper for vagthold på broen i bekendtgørelse nr. 1758 af 22. december 2006 om vagthold i skibe (Vagtholdsbekendtgørelsen). Der stilles ikke krav om at udkigstjenesten skal forrettes af bestemte besætningsgrupper, blot skal den der udfører tjenesten være i besiddelse af minimum et vagtholdsbevis, jfr. STCW-konventionens regel II/4. Søfarende, der er i besiddelse af et gyldigt højere bevis udstedt i medfør af STCW konventionen kapitel II er alle berettiget til at indgå i brovagten som udkig.

For hurtigfærger gælder særlige regler om brovagten, som er fastlagt i IMOs kode for højhastighedsfartøjer (HSC – koden). Koden fastlægger i regel 18.1.3.6 at der er to officerer på vagt, når skibet er i fart. Det fremgår, af rederiets ansøgning at brovagten varetages af 2 officerer.

I besætningen indgår 3 personer med kvalifikationer, som navigatører. Besætningen sejler i holddrift således, at alle besætningsmedlemmer er i tjeneste. Skibsføreren indgår i vagttjenesten, hvorfor brovagtstjenesten kan varetages fuldt kvalificeret med officersbesætningen uden at inddrage skibsassistenterne, selv om en af officererne skulle få forfald. Der er således ikke reelt behov for at stille krav om, at nogen af skibsassistenterne skal have vagtholdsbevis.

Af skibets arbejdsinstrukser til styrmanden fremgår, at det aftales med skibsføreren hvilke 2 navigatører, der forestår søvagten/brovagten på den forestående rejse. Der er således, en officer med kompetence som navigatør i arbejde, men som ikke direkte er beskæftiget med sejladsen.

Det fremgår ikke af arbejdsinstrukserne til de 2 skibsassistenter, jfr. bilag C, at det er planlagt, at de skal indgå i brovagten på noget tidspunkt.

Evakueringssteder

Der henvises til de godkendte mønstrings-, brand- og bådruller, hvori indgår besætningens funktion i forhold til evakuering af passagererne.

Søfartsstyrelsen godkender et skibs båd- og brandruller på basis af Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B Kapitel III af 10. maj 2010 om redningsmidler

og arrangementer med henblik på opfyldelse af kravene i Regel 8 om Mønstringsrulle og instrukser for nødsituationer samt regel 37 i relation til indhold og godkendelse (37.8) I forbindelse med udarbejdelse af bådrullen indgår også hensynet til antallet af evakueringssteder. Regel 11 og 25 behandler spørgsmålet om samlingssteder og indskibningsstationer (evakueringssteder).

Imidlertid er ovennævnte regelsæt, der gennemfører SOLAS-konventionens krav, baseret på § 3, stk. 1 nr. 7 i lov om skibes sikkerhed, jfr. Lovbekendtgørelse nr. 654 af 15. juni 2010.

Med henvisning til § 21 i lov om skibes sikkerhed gøres gældende, at det er uden for Ankenævnet for Søfartsforholds kompetence, at behandle spørgsmål, der har hjemmel i lov om skibes sikkerhed, bortset fra klager over tilbageholdelse af skibe og forbud imod anløb af dansk havn.

Fortøjning

Der fortøjes med 1 fortrosse, et fast agterspring og en agterrosse.

Ressourcer: Det fremgår af Skibsassistenternes arbejdsplan, at ved ankomst går den ene Skibsassistent **i god tid** forud i skibet, hvor der deltages i fortøjningsarbejdet efter anvisning fra skibets kommandobro. Den anden skibsassistent går **i god tid** agterud i skibets venstre (Rønne) eller højre (Ystad) side, hvor der deltages i fortøjningsarbejdet efter anvisning fra skibets kommandobro. Endvidere deltager en navigatør i fortøjningsarbejdet forude, samt havnearbejdere på kajen. Der er således placeret 2 personer i skibets forende og 1 person agter.

Proces: Ved ankomst til Rønne fanger skibsassistenten agter øjet på den faste agterrosse, som hænger i galge, der kan nås fra skibets fortøjningsdæk. Den sættes på en pullert. Skibet går langsomt frem.

Ca. 5 m før positionen nedkastes en kasteline fra fortøjningsdækket forude. En havnearbejder fastgør kastelinien til fortrossens øje. Fortrossen er monteret på et spil på kajen. De 2 personer tager fortrossen om bord. Når fortrossen er lagt over pullert trækkes trossen tot v.h.a. spillet, der fjernbetjenes fra skibets fortøjningsdæk.

Når skibet er i position sættes agterspringet. Skibsassistenten på agterdækket kan umiddelbart række ud efter trossen, der er placeret i en galge, trække trossens øje gennem klyset og lægge øjet over pullerten. Spillet, der betjenes v.h.a. fjernbetjening af skibsassistenten agter, aktiveres. Den enlige skibsassistents arbejde bliver overvåget af overstyrmanden på broen via et kamera der dækker fortøjnings dækket agter. Der er aftalt visuelle håndtegn som skibsassistenten signalerer til overstyrmanden med. Billedet vises på en monitor ved manøvre pult i brovingerne. Monitoren er synlig for både kaptajn og overstyrmand under hele fortøjnings arbejdet.

Ved ankomst Ystad nedkastes fra forenden en kasteline til havnearbejderne på kajen. Disse fastgør kastelinien til trossen, hvorefter personalet på forskibet tager trossen om bord og sætter den på pullert. De giver herefter havnearbejderne besked på at trossen er klar til at blive hevet tot. Dette sker fra spilllets betjeningssted på kajen og udføres af havnearbejdere.

Skibsassistenten agter nedkaster efter passager af den agterste fender – ca. 5 m før skibets position - en kastelinie på kajen. Havnearbejderne fastgør kastelinien i agterspringet og samtidig i agtertrossen. Skibsassistenten tager trosserne om bord og sætter først det faste spring på pullert. Trosserne er sat fast i kastelinien på en sådan måde, at springtrossen kommer først om bord og derefter agtertrossen

Når agterspringet er på pullert bakker skibet i endelig position, samtidig lægges agtertrossen over pullert. Skibsassistenten varskoer broen og personalet på kajen at trossen er fast og han samtidig er klar af trossen. Havnearbejderne betjener herefter spillet på kajen.

Processen er kameraovervåget fra broen med henblik på at optimere sikkerheden. Der er radiokontakt mellem broen, fortøjningspersonalet om bord og personalet på kajen.

Skibet sejler ikke i hårdt vejr, idet det kun er godkendt til sejlads i bølgehøjde under 5 m.

I ekstraordinære situationer kan antallet af personer på kaj øges. Fortøjning kan ligeledes i ekstraordinære situationer ske fra en position ad gangen. Der vil således være 3 personer til rådighed.

I øvrigt gøres gældende at processen er den samme som er foregået i 10 år på H S C Villum Clausen. Den eneste forskel er at spillet er flyttet.

F.s.v. angår klagers anbringende pkt. 1 i brev af 18. juli 2011, henvises til Søfartsstyrelsens kontrolsyn af 21. juli 2011 – bilag D. Rederiet har installeret 4 stk. mobil spilkontrol.

Hængedæk

Operation af hængedæk er principielt kommercielle opgaver, der ligger udenfor hensynet til fastsættelse af skibets besætning, når varetagelsen af denne eller andre opgaver ikke medfører en overskridelse af hviletidsbestemmelserne eller medfører udeladelse af sikkerhedsmæssige opgaver, der ikke kan opsættes.

F.s.v. angår arbejdssikkerheden henvises til Arbejdsplads brugsanvisningen bilag E som også indeholder en vurdering af risici. I henhold til APV skal skibsassistenterne placere sig på hver sit mezzaninedæk når der skal køres med centerhængedæk. Hvis centerhængedæks rampen skal sænkes eller op samtidig med at der er biler på rampen og at der er personer på mezzanine-

dækkene står den ene skibsassistent på mezzaninedækket i den ene side og den anden skibsassistent står på centerhængedæks rampens anden side således at der kan holdes øje med begge sider.

Endvidere henvises til Søfartsstyrelsens kontrolsyn af 21. juli 2011. Hvoraf fremgår, at rederiet har foretaget ændringer således at sikkerheden er yderligere skærpet, samt at betjeningen af dækket kan foretages af den besætning, der er til rådighed.

F.s.v. angår fartplanen henvises til at opholdet i havn er ændret fra 30 min. ved Villum Clausens drift til 40 min. med Leonara Christines drift. Overfartstiden med Villum Clausen var planlagt til 1 time 15 min. medens overfartstiden med Leonora Christine er planlagt til 1 time 20 min. Skibet foretager maksimalt 5 rundrejser pr. døgn. Antallet af daglige rundrejser er ikke steget i forhold til driften med Villum Clausen.

Leonora Christine er 26 m længere og 1,8 m bredere end Villum Clausen. Begge skibe er kortere end f.eks. færgerne på Rødby – Putgarten.

Leonora Christine kan medtage 345 flere passagerer og 144 flere personbiler end Villum Clausen. Leonora Christines servicefart er 38 knob mod Villum Clausens 48 knob.

Den enkelte skibsassistent arbejder normalt 155 timer pr. måned. Arbejdstiden fordeles normalt på 4 dage pr. løbende uge, med 8,5 arbejdstimer pr. tjenestedag. Der henvises til bilag F arbejdstidsskema for en skibsassistent, samt den planlagte ugentlige arbejdstid, jfr. bilag A.

I øvrigt henvises til arbejdsplanerne for de to skibsassistenter. Som det fremgår, deltager de ved fortøjning, lastning og losning i havn samt foretager 1 brandrundring umiddelbart efter afgang pr. overfart.

Herudover tømmes papirkurve og udvendige askebægre, og foretages rengøring og evt. reparationer af toiletter under sejladsen. Dette arbejde foretages i skibsassistenternes eget tempo. Renholdelse af passagertoiletter varetages af catering besætningen. Der arbejdes ikke i maskinrummet under sejladsen, p.g.a. risiko for støjskader ved længere ophold i maskinrummet under sejlads.

Skibsassistenterne har ikke problemer med at få tid til at afholde de overenskomstfastlagte pauser.

Vedrørende surring af 10 løstrailere kan oplyses, at skibets gods kapacitet er på 300 lanemeter. Surringsbeslag findes i nærheden og transporteres på en vogn. Hver surring vejer 9,8 kg. Surringerne skal flyttes fra vognen og ned på dækket og fastgøres i dækket. Den ende af surringen der skal sidde på traileren vejer ca. 0,5 kg.

Det bestrides, at der foreligger et tidspres, som kan udgøre en sundhedsmæssig risiko for de ansatte og det bestrides ligeledes at arbejdet er planlagt mangelfuldt med risiko for ulykker m.v. der henvises til fremlagte eksempler på APV.

Uanset at vi deler opfattelsen af at arbejdet om bord skal tilrettelægges og udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt må opmærksomheden henledes på, at spørgsmål om arbejderbeskyttelse, herunder regler om arbejdets udførelse og særlige beskyttelsesregler m.v. findes i Søfartsstyrelsens meddelelser A, som er udstedt i medfør af § 3, stk. 1 nr. 6 i lov om skibes sikkerhed, jfr. Lovbekendtgørelse nr. 654 af 15. juni 2010.

Med henvisning til § 21 i lov om skibes sikkerhed gøres gældende, at det er uden for Ankenævnet for Søfartsforholds kompetence, at behandle spørgsmål, der har hjemmel i lov om skibes sikkerhed, bortset fra klager over tilbageholdelse af skibe og forbud imod anløb af dansk havn.”

Ved skrivelse af 2. november 2011 har Søfartsstyrelsen udtalt bl.a. følgende:

I Ankenævnets fremstilling af sagen er Søfartens Ledere på side 2 tredje sidste afsnit citeret for, at man undrer sig over, at der alene er ansøgt om 2 befarne skibsassistenter, når der på VILLUM CLAUSEN er foreskrevet 3.

Den 16. juni 2011 har Søfartsstyrelsen pr. e-mail svaret:

”Når der kun er krævet en befaren skibsassistent, skyldes det, at der foruden skibsfører og overstyrmand er foreskrevet yderligere en skibsofficer (en dual, en styrmand eller en maskinmester)”.

Der skulle naturligvis have stået 2 befarne skibsassistenter.

Det svar havde Søfartsstyrelsen ikke i første omgang fået journaliseret på sagen, således at Ankenævnet kunne se svaret, og derfor bringer Søfartsstyrelsen det her efter aftale med Ankenævnet.

Beskrivelse af Søfartsstyrelsens afgørelse

Besætningsfastsættelse for den nye hurtigfærge LEONORA CHRISTINA (LC) er udstedt på baggrund af en vurdering af en digital ansøgning og høringsvar fra de sædvanlige mandskabsorganisationer.

Driftsbesætningen på 7 personer består af:

- 1 Skibsfører med bevis som skibsfører, STCW Kap. II/2 (unlimited)
- 1 Overstyrmand med bevis som styrmand af 1. grad, STCW Kap. II/2
- 1 Dual Skibsofficer med bevis som dual skibsofficer, STCW Kap. II/2, III/2
- 1 Maskinchef med bevis som skibsmaskinchef, STCW Kap. III/2

1 1. maskinmester med bevis som skibsmaskinmester af 1. grad, STCW

Kap. III/2

2 Befarne skibsassistenter, hvoraf 1 skal have vagtholdsbevis påtegnet efter STCW kap. II/4,

hvilket svarer til driftsbesætningen på tilsvarende højhastighedsfartøjer under dansk flag for så vidt angår antallet af foreskrevne besætningsmedlemmer.

Søfartsstyrelsen har vurderet, at den foreslåede driftsbesætning sikrer en fleksibilitet om bord, der gør det muligt at dække alle opgaver af betydning for skibets og de ombordværendes sikkerhed.

Når skibet sejler med passagerer vil der være en sikkerhedsbesætning, hvis antal varierer efter aktiv mønstringsmodul.

Ved fastsættelsen har Søfartsstyrelsen sikret sig, at der ikke er uoverensstemmelser mellem fastsættelsen og de af klassifikationselskabet Det Norske Veritas godkendte mønstringsruller.

Ved fastsættelsen af besætningen har Søfartsstyrelsen taget hensyn til:

1. vagtordningen om bord, idet der altid er 2 navigatører på brovagt og 2 maskinofficer på maskinvagt, samt at de enkelte skibsofficerer maksimalt må have en søvagt på 8 timer
2. at besætningen arbejder i holddrift,
3. de enkelte besætningsgruppers faktiske arbejdstid, idet den ugentlige tjenestetid pr. hold er 38 timer og
4. gældende hviletidsbestemmelser.

Ved at sammensætte besætningen med en dual skibsofficer, kan denne sikre, at brovagten er intakt i de tilfælde, hvor den ene navigatørs tilstedeværelse kan være påkrævet andet steds i skibet.

I afgørelsen er der lagt særlig vægt på en række forudsætninger. Enkelte af disse er uddybet efter Søfartsstyrelsens vurdering.

Disse er:

1. Laste- og losseoperationer udføres af skibets driftsbesætning i overensstemmelse med gældende arbejdspladsvurdering (APV)
2. Fortøjningsarbejder kan foretages sikkert og forsvarligt, i overensstemmelse med gældende arbejdspladsvurdering for fortøjningsarbejde under alle forhold ved såvel ordinære anløbskajer som ekstraordinære anløbskajer
3. Personer, som deltager i udkigstjeneste såvel under normal drift som under ekstraordinære forhold, skal være i besiddelse af gyldigt vagtholdsbevis påtegnet i henhold til STCW kap. II/4.

Ad pkt. 1

Søfartsstyrelsen medgiver gerne, at der under havneophold kan opstå et vist tidspres for besætningen i forbindelse med lastning- og losning, herunder betjening af de forskellige rampesystemer.

Det er dog Søfartsstyrelsens vurdering, at det ligger klart inden for rederiets kompetence og pligt at sikre en kvalificeret besætning, herunder også at alle arbejdsopgaver kan udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt. Endvidere skal rederiet drage omsorg for, at den ombordværende besætning undgår fatigue.

Skulle det derved vise sig, at der medgår mere tid end planlagt på at udfører lastning- og losningsopgaver, herunder betjening af de forskellige rampesystemer, finder Styrelsen ikke, at dette kompromitterer skibets sikre sejlads med den foreskrevne besætning. Udførelse af opgaver under havneophold og overholdelse af fartplan er efter Søfartsstyrelsens opfattelse af forretningsmæssig karakter, og ligger generelt udenfor besætningslovens rammer at regulere, så længe opgaverne kan udføres indenfor rammerne af gældende hviletidsbestemmelser.

I forhold til lastbehandling har Søfartsstyrelsen henvist til APV, idet det ikke af ansøgningen fremgår, hvordan betjening af interne køreramper mv. skal håndteres, samt det forhold, at rederiet skal sikre forsvarlige arbejdsvilkår.

Ad pkt. 2

I forhold til fortøjning har Søfartsstyrelsen ligeledes henvist til APV, idet rederiet skal sikre, at fortøjning til alle tider kan ske forsvarligt. Rederiet oplyser, at 2 fortøjningsdæk er bemandede med 3 personer.

Det er Søfartsstyrelsens vurdering, at der er 4 personer i driftsbesætningen til rådighed for fortøjningsrelaterede opgaver.

Ad pkt. 3

Søfartsstyrelsen har herved understreget, at deltagere i brovagten under såvel normale som ekstraordinære forhold skal opfylde bestemmelserne om vagtholdsbevis som beskrevet i STCW kap. II/4.

Dette er medtaget fordi mønstringsruller foreskriver, at styrmanden under MOB-rulle har til opgave at holde udkig. Sammenholdt med særlige vilkår for besætningsfastsættelse kan den foreskrevne Dual Skibsofficer erstattes af en styrmand eller maskinmester. En maskinmester er sædvanligvis ikke i besiddelse af vagtholdsbevis.

Der vil derfor altid være mindst 2 personer om bord foruden skibsfører/overstyrmand, som er i besiddelse af et vagtholdsbevis.

Det er Søfartsstyrelsens vurdering, at det ligger klart inden for rederiets pligt at sikre, at skibsføreren kan udføre sine beføjelser som skibsfører, herunder også sikre at der til stadighed opretholdes en sikker brovagt.

I forbindelse med planlægning af den enkelte rejse stiller Søfartsstyrelsen sig ikke hindrende i vejen, hvis den pågældende skibsfører finder det påkrævet evt. i samråd med relevante personer på baggrund af erfaring med sejlads med hurtigfærge på ruten Rønne – Ystad at mønstre yderligere søfarende, når forholdene gør det påkrævet

Søfartsstyrelsens vurdering

Det er Søfartsstyrelsens vurdering, at den fastsatte driftsbesætning i HSC LC er tilstrækkelig til at sikre skibets sejlads fra havn til havn.

Indstilling til ankenævnet

På baggrund af ovennævnte indstiller Søfartsstyrelsen, at Ankenævnet for Søfartsforhold stadfæster Søfartsstyrelsens afgørelse om besætningsfastsættelse af 21. juni 2011 for passagerskibet LEONORA CHRISTINA - OWGM2.”

Den 3. november 2011 fremsendte Michael Wengel-Nielsen som supplement til bilag B i processkrift af 26. oktober 2011, som efter hans opfattelse kunne være vanskeligt at læse, godkendesskrivelse af 11. juni 2011 vedrørende mønstringsruller (båd, brand og opsamling) samt tilladelse til sejlads med passagerer. I fremsendelsesmailen tilføjede Michael Wengel-Nielsen, at bilag B med nærværende supplement alene skulle tjene som dokumentation for, at Søfartsstyrelsen ved fastsættelsen af besætningen havde taget højde for betjening af redningsmidler, jfr. § 5, stk. 2, nr. 2, i lov om skibes besætning. Endvidere bemærkede Michael Wengel-Nielsen, at anbringendet om, at behandling af rullernes sammensætning ligger udenfor nævnets kompetence, ikke var ændret.

Den 7. november 2011 sendte advokat Christian Riewe en mail bilagt to kendelser afsagt af Besætningsnævnet i februar 2001 vedrørende Søfartsstyrelsens besætningsfastsættelse for henholdsvis navigatørerne og enhedsbesætningen på passagerskibet VIL-LUM CLAUSEN med bemærkninger om, at rederiets processkrift af 26. oktober 2011 havde givet ham anledning til at fremlægge yderligere to bilag til processkrift af 29. september 2011.

Der er af 3F Sømændene begæret mundtlig procedure i sagen, og denne er derfor foretaget i et offentligt møde den 7. november 2011 med deltagelse af koordinerende skibsfører Flemming Ejlersen, konsulent Arne Mikkelsen, driftschef Claus Nikolajsen, kaptajn Richard Berg-Larsen, direktør Fritz Ganzhorn, maskinchef Peter Vindum, advokat John Ibsen, formand Søren Sørensen og landsdommer Marianne Levy.

For 3F Sømændenes mødte advokat Christian Riewe.

For Danske Færger A/S mødte sekretariatsleder Michael Wengel Nielsen.

Søfartsstyrelsen var repræsenteret under mødet.

Advokat Riewe bekræftede de i processkrift af 29. september 2011 anførte to påstande, principalt at Søfartsstyrelsens besætningsfastsættelse ændres således, at der tilføjes en befaren skibsassistent, subsidiært, at Søfartsstyrelsens besætningsfastsættelse ændres således, at der – når centerhængedækket skal anvendes – skal opnormeres med en befaren skibsassistent, mere subsidiært, at besætningsfastsættelsen ophæves og sagen hjemvises til Søfartsstyrelsen til fornyet behandling med hensyn til påstand 1 samt som påstand 2, at Søfartsstyrelsens besætningsfastsættelse ændres således, at de befarene skibsassistenter alle skal have vagtholdsbevis.

Sekretariatsleder Michael Wengel-Nielsen bekræftede tilsvarende påstand i processkrift af 26. oktober 2011 om stadfæstelse af Søfartsstyrelsens afgørelse.

I advokat Riewes procedure, som fulgte processkrift af 29. september 2011, anfægtede han bl.a. rederiets påstand om, at der ikke umiddelbart kunne drages paralleller til sammenlignelige skibe. Det fremgik tydeligt i de to kendelser fra Besætningsnævnet, som indgik som de to seneste bilag til processkriftet, at det er almindeligt at foretage sammenligninger. Advokat Riewe gennemgik herefter de fire områder, som nævnes i processkriftet, og bemærkede bl.a., at skibet sagtens kunne stå tilbage i en situation, hvor der alene var en søfarende i besiddelse af brovagsbevis (STCW II/4), hvis den foreskrevne dualofficer blev erstattet af en maskinofficer uden vagtholdsbevis, hvilket ikke kunne anses for at være tilstrækkeligt. Ligeledes vil det være særdeles vanskeligt at forøge skibet, da arbejdet forudsætter 4 mand, medens skibet kun vil have 3 mand til rådighed til dette arbejde, hvis dualofficeren erstattes af en maskinofficer.

Michael Wengel-Nielsen gennemgik i sin procedure bl.a. de bemærkninger, som modparten havde fremdraget og pegede bl.a. på, at den internationale kode for sejlads med hurtiggående passagerskibe (HSC Code) kræver, at der til stadighed er to navigatører tjenstgørende på broen, medens skibet er i søen, hvorved spørgsmålet om overholdelse af vagtholdsbestemmelserne om udkig for så vidt overflødig gør behovet for yderligere søfarende med vagtholdsbevis. Michael Wengel-Nielsen bemærkede, at fortøjningen af skibet, henset til dets moderne hjælpemidler, sagtens kunne klares med 3 mand og gjorde endvidere opmærksom på, at fortøjningsproceduren er den samme, som de seneste 10 år er blevet benyttet om bord på passagerskibet VILLUM CLAUSEN, hvorfor besætningsmedlemmerne må anses for at være særdeles fortrolige med arbejdsgangene.

Søfartsstyrelsen gjorde opmærksom på, at det efter styrelsens opfattelse klart fremgik af følgeskrivelsen til besætningsfastsættelsen, at der til stadighed skulle være 4 besætningsmedlemmer om bord, som kunne varetage udkigstjenesten, det vil sige to søfarende med vagtholdsbevis (STCW II/4) udover de to navigatører. Der var intet til hinder for, at en maskinmester erhvervede et vagtholdsbevis, medmindre den pågældende ikke opfyldte de helbredsmæssige betingelser (syn og hørelse) herfor. Tilsvarende med hensyn til spørgsmålet om fortøjning af skibet var der heller intet til hinder for, at en maskinofficer indgik i dette arbejde. Det er således op til rederiet at sikre, at der til betjeningen af skibets forskellige funktioner var den nødvendige besætning med de rette kvalifikationer om bord.

Ankenævnets afgørelse:

3 af nævnets medlemmer stemmer for at give klageren medhold i den principale påstand 1 samt i påstand 2 af de grunde, der er nærmere redegjort for i processkriftet af 29. september 2011, og ved de supplerende bemærkninger anført af klageren under proceduren for nævnet. Disse medlemmer har herudover henvist til, at det som anført i besætningsfastsættelsen ikke vil være muligt at lade en maskinofficer alternere en dualofficer, idet en maskinofficer med sønæringsbevis forsynet med STCW III/2 påtegning ikke indeholder et vagtholdsbevis, ligesom de arbejdsfunktioner for en dualofficer, der er beskrevet af rederiet, omfatter 12 timers brovagt, hvilket ikke vil kunne udføres af en maskinofficer, der ikke er i besiddelse af en navigatøruddannelse. Tilsvarende gælder i forbindelse med fortløjningsopgaver, hvilke opgaver alene er omfattet af en navigatøruddannelse. Der vil derfor ikke kunne være 4 personer til rådighed for fortløjningsrelaterede opgaver, som anført af Søfartsstyrelsen i deres tilsvaret af 2. november 2011.

Et af nævnets medlemmer er enig med disse 3 medlemmer i argumentationen, men finder, at der som følge heraf bør gives klageren medhold i dennes mere subsidiære påstand 1.

4 medlemmer af nævnet stemmer for at stadfæste Søfartsstyrelsens afgørelse med de begrundelser, der er anført i processkriftet af 26. oktober 2011 fra Bilfærgernes Rederiforening, og under proceduren for nævnet. Herudover har disse medlemmer henvist til, at besætningen kvalifikationsmæssigt er blevet opgraderet i forhold til besætningen på VILLUM CLAUSEN, og at det er rederiets ansvar at sørge for den nødvendige uddannelse til at opfylde Søfartsstyrelsens besætningsfastsættelse, herunder den alternerende.

1 af nævnets medlemmer finder, at det med den af Søfartsstyrelsen foreskrevne besætning i antal og sammensætning er muligt at dække alle opgaver af betydning for LEONORA CHRISTINA's og de på dette skib ombordværendes sikkerhed, som anført i § 2, stk. 2, i lov om skibes besætning. Der er herved navnlig lagt vægt på, at navigatørbesætningen i forhold til andre hurtiggående passagerskibe (High Speed Craft) er forøget med 1 yderligere skibsofficer til afløsning af 1 befaren skibsassistent, og at der til Søfartsstyrelsens afgørelse er opstillet en række nærmere opregnede forudsætninger for besætningsfastsættelsen. Den omstændighed, at LEONORA CHRISTINA har kapacitet til at medtage flere biler og passagerer ændrer ikke herpå, idet rederiet i tillæg til kravet i den internationale kode for hurtiggående skibe (HSC Code) har tilrettelagt brovagt og fortløjningsopgaver på en sådan måde, at det ikke kræver tilstedeværelse af yderligere skibsassistenter, herunder med vagtholdsbevis. Endvidere fremgår det af besætningsfastsættelsen, at der stilles krav om antallet af sikkerhedsbesætning ved sejlads med passagerer. Hertil kommer, at det er den sikkerhedsmæssigt forsvarlige besætning til driften af skibet, der er omfattet af ankenævnets kompetence. Henset til den usikkerhed, der synes at være opstået omkring, hvilken kompetence den til dualofficeren alternerende maskinofficer skal være i besiddelse af, findes det mest hensigtsmæssigt, at det kommer til at fremgå klart af selve besætningsfastsættelsen, hvilken certificering en eventuel maskinofficer skal være i besiddelse af. Med denne ændring stemmer dette medlem for at stadfæste Søfartsstyrelsens afgørelse.

Der afsiges kendelse efter stemmeflertallet.

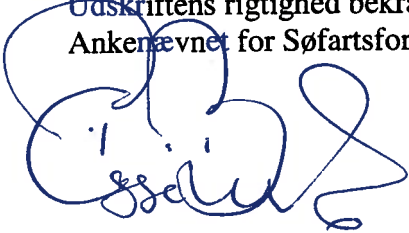
T h i b e s t e m m e s:

Søfartsstyrelsens besætningsfastsættelse af 21. juni 2011 stadfæstes med den ændring, at det skal fremgå direkte af besætningsfastsættelsen, hvilken certificering den maskin-officer, der kan alternere dualofficeren, skal være i besiddelse af.

Marianne Levy

Udskriftens rigtighed bekræftes.

Ankenævnet for Søfartsforhold, den 9. november 2011

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Philippe Bauchy', written over a circular stamp or seal.

Philippe Bauchy
Sekretær