

ANKENÆVNET FOR SØFARTSFORHOLD

År 2010, den 9. december blev af Ankenævnet for Søfartsforhold i sagen

201011090

vedrørende
enhedsbesætningen i passagerskibet
FOB SWATH 1
afsagt sålydende

K E N D E L S E:

FOB SWATH 1 er et passagerskib under bygning, som skal benyttes til at transportere op til 36 personer, der arbejder med service til vindmølleparker. Det er hensigten, at skibet sejler til en vindmøllepark om morgenen og sætter passagererne (vindmølle servicepersonalet) af på de forskellige vindmøller, hvorefter de hentes i henhold til aftalte tider. Om eftermiddagen sejles passagererne tilbage til havnen. Ifølge rederiets oplysninger kan der være mellem 7 og 20 sømil fra havne til vindmølleparken.

Skibet bygges som katamaran og får en bruttotonnage på 155 samt en forventet fremdrivningseffekt på højst 1.600 kW. Det forventes, at skibet får en tophastighed på 30 knob. Skibet falder ind under den såkaldte HSC-kode (High Speed Craft Code) vedtaget af IMO, FN's søfartsorganisation.

25. februar 2010 indsendte rederiet Offshore Windservice ApS et ansøgningsskema til udstedelse af besætningsfastsættelse. Bilagt ansøgningen var en redegørelse for punkterne 5 og 6 i ansøgningsskemaet. Rederiet ønskede besætningen fastsat til 1 skibsfører med sønæringsbevis som kystskipper (STCW II/3) og en overstyrmand med sønæringsbevis som bedstemand (STWC II/3) for fartsområdet kystfart. I bilaget til ansøgningen redegør rederiet for den daglige drift med den foreslåede tomandsbesætning.

Den 1. marts 2010 anmodede Søfartsstyrelsen rederiet om supplerende oplysninger til ansøgningen.

Den 29. juni 2010 indsendte Valling Ship Survey ApS på vegne af rederiet en ny ansøgning om besætningsfastsættelse. Der var nu to ansøgninger – en for fartsområdet kystfart og en for fartsområdet udenfor kystfart. Med hensyn til besætningsfastsættelsen for kystfart søgtes der nu om.

- 1 skibsfører med bevis som kystskipper (STCW II/3)
- 1 overstyrmand med bevis som styrmand af 3. grad (STCW II/2.3) og
- 2 befare skibsassistenter,

4 mand i alt.

I ansøgningen var tilføjet, at skibet skulle operere i dagfart, og at fastsættelsen ønskedes uden de 2 befare skibsassistenter i dagfart.

For så vidt angår fastsættelsen for fart udenfor kystfart, søgtes om:

- 1 skibsfører med bevis som sætteskipper (STCW II/2)
- 1 overstyrmand med bevis som styrmand af 3. grad (STCW II/2.3) og
- 2 befarene skibsassistenter.

I ansøgningen var tilføjet, at skibet skulle operere i dagfart maksimalt 14 timer, og at fastsættelsen ønskedes uden de 2 befarene skibsassistenter i dagfart.

Til ansøgningen var bilagt en redegørelse for ansøgningsskemaets punkt 5 og 6, to skemaer for tilrettelæggelse af arbejdet om bord samt et skema beskrivende evakueringsproceduren.

Ved e-mail af 29. juni 2010 anmodede Søfartsstyrelsen Valling Ship Survey ApS om at oplyse, hvorvidt styrelsen skulle se bort fra den oprindelige ansøgning modtaget 25. februar 2010. Herudover ønskede Søfartsstyrelsen yderligere oplysninger vedrørende skibet som HSC fartøj.

Ved e-mail af 30. juni 2010 svarede Valling Ship Survey, at den nye ansøgning erstattede den oprindelige. Herudover besvaredes styrelsens øvrige spørgsmål.

Ved e-mail af 4. august 2010 meddelte Sømændenes Forbund, at der bør tilføjes en befaren skibsassistent til fastsættelsen. Som begrundelse henviste forbundet til, at Søfartsstyrelsen ved tidligere lejlighed i sager, som efter forbundets opfattelse var sammenlignelige med nærværende, havde krævet en befaren skibsassistent tilføjet med henblik på overholdelse af vagtholdsbestemmelserne.

Ved e-mail af 13. august 2010 meddelte Søfartens Ledere, at man ingen bemærkninger havde til den ansøgte primære besætning.

15. september 2010 forhåndsfastsatte Søfartsstyrelsen besætningen for det pågældende skib i fartsområderne kystfart og udenfor kystfart. Der blev ud over skibsføreren og styrmanden tilføjet 1 maskinchef med sønæringsbevis STCW III/3, med det særlige vilkår, at den foreskrevne maskinchef kunne erstattes af mindst 2 besætningsmedlemmer, der skal være i besiddelse af duelighedsbevis i motorpasning, hvis rederiet har en godkendt vedligeholdelses- og servicekontrakt til maskineriet om bord. Med hensyn til fastsættelsen af enhedsbesætningen blev rederiets ansøgning imødekommet.

Afgørelsen om enhedsbesætningen har Sømændenes Forbund ved skrivelse af 4. oktober 2010 indbragt for ankenævnet med påstand om, at skibets besætningsfastsættelse skulle tilføjes 2 befarene skibsassistenter. Subsidiært har forbundet påstået, at der skal føjes 1 befaren skibsassistent til ved sejlads under 14 timer.

Forbundet begrundede påstandene med, at der var tale om et højhastighedsfartøj, hvor skibets navigatører ikke kunne forlade broen. Herudover påpegede forbundet, at der var dispenseret for den sædvanlige maksimale arbejdstid i HSC-fartøjer på 8 timer.

Forbundet havde ved klagens indgivelse oplyst, at der ville tilgå nævnet yderligere materiale til understøttelse af de nedlagte påstande.

Den 26. november 2010 fremsendte Sømændenes Forbund bl.a. følgende yderligere bemærkninger til klagen:

”Ved gennemgang af sagen kan vi se at forudsætningerne er ændret i henhold til forhåndsfastsættelsen og det vi tidligere har fået tilsendt.

1. BT er ændret fra 139 til 155
2. Maskineffekten er øget fra 2 gange 749 kW til 2 gange 800 kW
3. Passager antallet er øget fra 24 til 36

Herudover ønsker vi at præcisere vores bemærkninger i bilag 7 (forbundets e-mail af 4. aug. 2010).

Søfartsstyrelsen har endvidere fastsat en befaren skibsassistent uanset antallet af passagerer og henset skibets indretning og farvandets beskaffenhed og trafik. Der er i denne afgørelse lagt afgørende vægt på overholdelse af vagthold i skibe – såvel bro- som maskinvagt. Det kunne for eksempel være i tilfælde af situationer, hvor den vagthavende navigatør tilkalder en udkig, og der samtidig er maskinalarm, hvor det er nødvendigt at gå ned i maskinrummet. Dette vil ikke kunne lade sig gøre med en besætning på 2 mand, uden at overtræde reglerne om vagthold.

Samt bilag 10 (forbundets klage af 4. okt. 2010).

Vi mener, at skibet skal være bemanded med 2 skibsassistenter, subsidiært 1 skibsassistent ved sejlads under 14 timer, da skibet er et højhastighedsfartøj, hvor skibets navigatører ikke må forlade broen, og hvor der er dispenseret for max. arbejdstiden så den går ud over de tilladte 8 timer for navigatører og maskinchef.

Ligeledes er fartsområdet op til 20 sømil ved Norges kyster. Skibet er et passagerskib med op til 24 passagerer.”

Den 26. november 2010 modtog ankenævnets sekretariat Søfartsstyrelsens bemærkninger til sagen, hvoraf bl.a. følgende fremgår:

”Søfartsstyrelsen skal for en god ordens skyld gøre opmærksom på, at det er en forudsætning for forhåndsfastsættelsen, at skibet:

- vil få en bruttotonnage på 139
- vil have en fremdrivningseffekt er på 2 x 749 kW
- skal befordre indtil 24 passagerer og
- får tilladelse til periodisk ubemandet maskinrum, og
- sikkerhedsbesætningen vil blive fastlagt i overensstemmelse med kravet i godkendte båd-, brand-, evakuerings- og havariruller.

Den omstændighed, at bruttotonnagen ændres til 155, at fremdrivningseffekten ændres til ca. 1.600 kW, og højest tilladte antal passagerer ændres fra 24 til 36,

vil ikke have afgørende indflydelse på den endelige fastsættelse af driftsbesætningen, bortset fra ændring af særlige vilkår.

Efter sædvanlig praksis i tilsvarende skibe med hensyn til type og anvendelse og under hensyn til, at det er muligt at dække alle opgaver af betydning for skibets og de ombordværendes sikkerhed, har Søfartsstyrelsen fastsat skibets enhedsbesætning til 2 befarne skibsassistenter, dog således at de kun er foreskrevet ved en daglig arbejdstid (teksten arbejdstid vil i den endelige besætningsfastsættelse blive ændret til sejltid) på 14 timer eller derover.

Yderligere har Søfartsstyrelsen meddelt, at skibets kommandobro altid skal være bemanded med mindst 2 navigatører (skibsfører og styrmand), når skibet er let. Den foreskrevne maskinchef er ikke på tilsvarende måde forudsat at være tilstede på kommandobroen under sejlads.

Rederiet kan vælge ikke at mønstre en maskinchef om bord i skibet, og i stedet mønstre 2 personer, der er i besiddelse af duelighedsbevis i motorpasning, som kan være ansat til anden tjeneste om bord.

Vælger rederiet ikke at mønstre en maskinchef, betyder ovenstående indirekte, at skibets besætning i realiteten vil bestå af 3 personer. Det skyldes, at de 2 navigatører skal bemane kommandobroen, og ikke kan påtage sig andre opgaver, herunder evt. tilsyn med maskineri og andre opgaver uden for skibets kommandobro.

Søfartsstyrelsen medgiver, at ovenstående udlægning kun er indirekte beskrevet.

Søfartsstyrelsen indstiller derfor til Ankenævnet for Søfartsforhold, at teksten under særlige vilkår ændres fra:

”Hvis rederiet har en godkendt vedligeholdelses- og servicekontrakt til maskineriet om bord, kan den foreskrevne maskinchef erstattes af mindst 2 besætningsmedlemmer, der skal være i besiddelse af duelighedsbevis i motorpasning”

til:

”Hvis rederiet har en godkendt vedligeholdelses- og servicekontrakt til maskineriet om bord, kan den foreskrevne maskinchef erstattes af mindst 1 befaren skibsassistent, der skal være i besiddelse af duelighedsbevis i motorpasning”.

Ændringen af særlige vilkår begrundes yderligere med, at forudsætningen om, at højst tilladte antal passagerer ændres fra 24 til 36, samt at opholdsrum for passagerne endvidere er ændret fra at være 1 rum til at være 2 rum.

Denne befarnede skibsassistent skal endvidere gennemføre typerating svarende til typeratingen for en maskinofficer for at sikre den operationelle sikkerhed i et højhastighedsfartøj.”

Den 28. november 2010 fremsendte Valling Shipping på vegne af rederiet følgende yderligere bemærkninger i sagen

”Som det fremgår af skrivelsen fra Søfartsstyrelsen af 25-11-2010, har der været mindre ændringer af skibets tonnage, samt maskineffekt, derudover har rederen ønsket at ændre antallet af passagerer fra 24 til 36.

Vi er af samme opfattelse som Søfartsstyrelsen, at det ikke medfører væsentlige ændringer i skibets båd, brand, evakuering og havari ruller, og dermed skibets besætning.

Det er for os vigtigt at der i forbindelse med fastlæggelse af skibets besætning lægges vægt på skibets anvendelse. Skibet er bygget som HSC fartøj, grunden til dette er udelukkende at det efter reglerne om konventionelle passagerfartøjer ikke er tilladt at bygge fartøjer i andet end stål. Grundet skibets størrelse, samt anvendelse er dette ikke praktisk muligt, og skibet er derfor bygget til HSC 2000, der er lagt meget stor vægt på skibets funktionalitet, samt sikkerhed, skibet har dublering af alle funktioner, evakuering af fartøjet foregår med MES stationer, således at der ikke skal bemannes MOB både mm. Skibets maskinrum kan betjenes fuldt ud fra førerpladsen.

Det er samtidig vigtigt for skibets drift at der ikke er tale om et konventionelt HSC fartøj, der går i rutefart, med deraf stramme tidsplaner der skal overholdes.

Skibet skal udelukkende bruges til transport af montører fra havn til offshore vindmøller. Sejladsen vil under normale forhold maksimalt tage 2 timer, og oftest langt mindre. Når montørerne er afsat på møllerne, ligger skibet hele dagen standby, og venter 8 til 10 timer på at montørerne skal sejles hjem til havn igen, i dette tidsrum vil skibet so regel ligge foran til en mølle. i dette tidsrum er der god tid til at foretage tilsyn på hvad der skulle være nødvendigt.

Skulle det forekomme at der kommer en alarm, der kræver at der skal en person i skibets maskinrum, stoppes af for den pågældende motor, og sejladsen kan fortsættes uden problemer, samtlige af skibets systemer vil fungerer med en motor stoppet af, problemet kan derefter afhjælpes når skibet kommer til havn, eller er foran til en mølle.

Dette er praktisk muligt grundet at skibet ikke sejler i fast rute, og har meget liggetid efter at montørerne er afsat på møllerne.

Skibet har indgået en service aftale med værksted på land, som vil foretage nødvendigt vedligehold, samt reparation på skibet.

Som det fremgår af skibets ruller, vil evakuering af skibet uden problemer kunne foretages af to mands besætning. Det skal i denne henseende bemærkes at montører som arbejder på offshore vindmøller, alle skal være i besiddelse af sikkerhedskursus for søfarende, samt sundhedsbevis, der er derfor ikke tale om sejlads med almindelige passagerer.

Rederiets forslag for at imødekomme kravet fra organisationerne, vil være at der medtages en 3. person når der medtages over 24 passagerer.

Den 3. person kan så vælges ud fra hvad der er behov for på skibet, for eksempel, maskinist til at foretage service i tidsrummet hvor skibet ligger i venteposition, assistent hvis der skal foretages malerarbejde i ventetiden, eller anden person der vil kunne udføre et aktuelt arbejde.”

Der er ikke begæret offentlig procedure i sagen, hvorfor denne blev foretaget i lukket møde den 30. november 2010. På grund af forfald fra nævnsmedlem Michael Wengel Nielsen den 30. november 2010 om morgenen tiltrådte ankenævnets formand et forslag fra sekretariatschef Kaare Lund Nielsen om, at han afstod fra at deltage i behandlingen af nærværende sag for derved at opretholde pariteten, jf. § 4, stk. 2, i ankenævnets forretningsorden. Mødet blev derfor foretaget med deltagelse af kaptajn Richard Berg-Larsen, kvalitetschef Niklas Karlsson, afdelingschef Hans Henrik Petersen, direktør Fritz Ganzhorn, advokat John Ibsen, formand Søren Sørensen og landsdommer Marianne Levy, sidstnævnte som formand for ankenævnet.

Formanden havde i medfør af forretningsordenens § 8 besluttet at indkalde skibsingeniør Tomas Valling Kristensen fra Valling Ship Survey Aps som særligt sagkyndig.

Thomas Valling Kristensen redegjorde for skibet, dets drift og anvendelse samt de særlige forhold, der gjorde sig gældende for rederiets ansøgning om en besætning på 2 mand, herunder at der ikke er tale om hvad, man sædvanligvis forstår ved passagersejlad, idet der er tale om, at det er rutinerede montører, der er vant til at arbejde på vindmøller, der transporteres, og at de pågældende efter krav fra arbejdsgiveren har gennemgået et søsikkerhedskursus på søfartsskole forinden tiltrædelse af jobbet. Valling Kristensen oplyste endvidere, at skibet formentligt sjældent vil medtage flere end 24 passagerer, og at udvidelsen af skibets passagerkapacitet fra 24 til 36 alene var gennemført, fordi det ikke betød større ombygning, hvorved skibet i en eventuel anden fart var mere fleksibelt.

Ankenævnets afgørelse:

Der er ikke opnået enighed under voteringen.

Klagerens påstand er følgende:

At skibets besætningsfastsættelse skulle tilføjes 2 befarende skibsassistenter. Subsidiært at der skal føjes 1 befaren skibsassistent til ved sejlads under 14 timer.

3 voterende stemmer for at følge klagerens påstand. Til støtte herfor er det anført, at sejlads med op til 36 passagerer og varetagelsen af de elementære sikkerhedsmæssige

funktioner på et højhastighedspassagerskib forudsætter op til flere professionelt uddannede søfarende, grundet kravet om at kommandobroen skal være bemanded med 2 navigatører under sejladsen. De 3 voterende kan dog subsidiært stemme for at stadfæste Søfartsstyrelsens afgørelse af 15. september 2010 med de ændringer til "særlige vilkår", som Søfartsstyrelsen har anført i skrivelse af 25. november 2010. En af de voterende lagde stor vægt på, at der skulle føjes et krav til om, at den befarne skibsassistent tillige skulle være i besiddelse af et vagtholdsbevis (STCW II/4). Disse 3 voterende har subsidiært tilsluttet sig den ændring af "særlige vilkår", som Søfartsstyrelsen har foreslået i skrivelse af 25. november 2010.

4 voterende stemmer for at stadfæste Søfartsstyrelsens afgørelse af 15. september 2010 med de ændringer under "særlige vilkår", som Søfartsstyrelsen ved skrivelse af 25. november 2010 har foreslået. Disse 4 voterende har i den forbindelse lagt vægt på, at der, henset til, at skibet er omfattet af den såkaldte High Speed Craft Code vedtaget af IMO, til stadighed skal befinde sig to navigatører – skibets fører og skibets styrmand – på kommandobroen under sejladsen, hvorved løsning af andre opgaver af sikkerhedsmæssig betydning for skibets eller passagerens sikkerhed under sejladsen forudsætter yderligere et besætningsmedlem. Skibets særlige indretning, særlige fartsmønster og de krav, der fra montørernes arbejdsgivere stilles til deres uddannelse indenfor søsikkerhed, medfører, at det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt at stadfæste Søfartsstyrelsens afgørelse med den ovenfor omtalte ændring i vilkårene.

Der afsiges kendelse i overensstemmelse med stemmeflertallet.

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

Søfartsstyrelsens afgørelse af 15. september 2010 stadfæstes, dog med den ændring under "særlige vilkår", som fremgår af Søfartsstyrelsens skrivelse af 25. november 2010.

Marianne Levy

Udskriftens rigtighed bekræftes.
Ankenævnet for Søfartsforhold, den 9. december 2010



Philippe Bauchy
Sekretær