

ANKENÆVNET FOR SØFARTSFORHOLD

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

201011567

vedrørende
navigatørbesætningen i tankskibet
O W SCANDINAVIA
afsagt sålydende

K E N D E L S E:

O W SCANDINAVIA er et olietankskib med en bruttotonnage på 2.143 og en fremdrivningseffekt på 1.520 kW.

Den 18. februar 2010 ansøgte rederiet om ny besætningsfastsættelse for det pågældende skib. Som begrundelse for ansøgningen oplyste rederiet, at skibet skiftede fartsområde fra dansk kystfart til fart som bunker tanker mellem de Kanariske Øer og Cap Verde Øerne. Rederiet påpegede i ansøgningen, at det var vigtigt at notere sig skibets begrænsede fartsområde, den lave operationelle aktivitet samt det faktum, at skibet var udstyret med bl.a. ECDIS og andre moderne hjælpemidler. Rederiet ansøgte om en navigatørbesætning på 1 skibsfører (STCW II/2.3) og 1 overstyrmand (STCW II/2.3).

Den 19. februar 2010 fastsatte Søfartsstyrelsen besætningen for det pågældende skib for et fartsområde i overensstemmelse med skibets fartstilladelse. Med hensyn til navigatørbesætningen imødekom styrelsen rederiets ansøgning og foreskrev 1 skibsfører (STCW II/2) og 1 overstyrmand (STCW II/2).

I følgeskrivelsen til fastsættelsen havde Søfartsstyrelsen anført, at fastsættelsen alene var gældende for en 3 måneders prøveperiode. Herefter ville styrelsen foretage en revurdering af fastsættelsen. Med henblik på at kunne foretage denne revurdering, anmodede styrelsen rederiet om at fremsende kopier af skibs- og maskindagbog, oliejournaler for såvel last- som maskinrum, hviletidsregistreringer og eventuelt vettings rapporter for perioden 19. februar 2010 til 18. maj 2010.

Den 3. september 2010 ændrer Søfartsstyrelsen besætningsfastsættelsen, for så vidt angår navigatørbesætningen, til 1 skibsfører (STCW II/2), 1 overstyrmand (STCW II/2) og 1 styrmand (STCW II/1).

Som begrundelse for afgørelsen henviste Søfartsstyrelsen til, at en vurdering af hviletidsskemaerne, oplysninger i skibs- og maskindagbog, oplysninger i oliejournalen og oplysninger om mønstrede søfarende i perioden havde vist, at det ikke var sandsynliggjort, at den fastsatte besætning kunne dække alle opgaver af betydning for skibets og de ombordværendes sikkerhed.

Særligt opgaver som opretholdelse af sikker bro- og maskinvagt, anden vedligeholdelse og rengøring af sikkerhedsmæssig art samt kostforplejning og sundhedsforhold havde

styrelsen vurderet, at den i februar fastsatte besætning ikke kunne dække på en tilfredsstillende måde.

Herudover pegede Søfartsstyrelsen på, at den af rederiet fremsendte dokumentation, jf. styrelsens skrivelse af 19. februar 2010, viste, at menige søfarende havde varetaget funktioner som vagthavende officerer, at maskinchef havde udført udkigstjeneste, uden at det havde været godtgjort, hvorvidt den pågældende var kvalificeret herfor, samt at der havde manglet udkigspersonale i perioder uden dagslys.

Denne afgørelse indbragte rederiet ved skrivelse af 30. september 2010 for ankenævnet med påstand om, at besætningen blev fastsat i overensstemmelse med fastsættelsen af 19. februar 2010. Subsidiært påståede Søfartsstyrelsens afgørelse af 3. september 2010 hjemsendt til fornyet behandling og mere subsidiært, at der blev etableret en ny prøveperiode på 3 måneder.

I klageskrivelse gennemgik rederiet de opgaver, som styrelsen i sin afgørelse havde vurderet ikke kunne varetages på tilfredsstillende vis af den i februar fastsatte besætning. Med hensyn til spørgsmålet om bro- og maskinvagt oplyste rederiet bl.a., at den ene befarende matros var i besiddelse af bevis med STCW-påtegning, der gør det muligt for den pågældende at gå brovagt, hvorfor han også var mønstret som matros/overtallig styrmand. Tilsvarende gjorde sig gældende med hensyn til den befarende motormand. For så vidt angik vedligeholdelse og rengøring af sikkerhedsmæssig art fandt rederiet ikke, at skibet var i en tilstand, der dokumenterede, at sikkerhedsmæssigt vedligehold og rengøring ikke blev udført på et tilstrækkeligt niveau. Herudover oplyste rederiet, at der blev hyret eksternt hjælp til disse opgaver under skibets havneophold. Endelig afviste rederiet, at kostforplejning og sundhedsforhold om bord skulle være kritisable og savnede også dokumentation fra Søfartsstyrelsens side for denne påstand.

Rederiet har efterfølgende ved skrivelse af 9. november 2010 med bilag fremsendt kopi af dagbog, maskindagbog, oliejournaler og hviletidsskemaer for perioden 1. august 2010 til 30. september 2010 som dokumentation for, at forholdene om bord var bragt i orden og at STCW konventionskrav blev imødekommet. Da der var tale om et omfattende materiale, redegjorde rederiet efterfølgende ved skrivelse af 18. november 2010 for førnævnte materiales betydning for sagens afgørelse. Materialet dokumenterede således, at der blev opretholdt sikker bro- og maskinvagt, at hviletiden blev overholdt, at vedligeholdelses- og rengøringsopgaver af sikkerhedsmæssig karakter blev foretaget i et nødvendigt omfang, der gjorde, at skibet fremstod sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt, samt at skibet ikke foretog operationer i antal, der overskrider de oplysninger, som rederiet gav ved ansøgningen den 18. februar 2010.

Søfartsstyrelsen har i en skrivelse dateret 25. november 2010 haft følgende bemærkninger:

”Udstedelse af besætningsfastsættelsen den 3. september 2010 skete på baggrund af en vurdering af hviletidsskemaer, skibsdagbog, maskindagbog og oliejournal for maskinrum for prøveperioden 19. februar 2010 til 19. maj 2010.

Besætningslovens § 5, stk. 2 oplister en ”ramme” for opgaver, Søfartsstyrelsen som minimum skal tage i betragtning ved udstedelse af en besætningsfastsættelse:

- 1) opretholdelse af sikker bro- og maskinvagt
- 2) betjening og vedligeholdelse af redningsmidler
- 3) betjening og vedligeholdelse af havarikontrol-, brandsluknings- og kommunikationsudstyr
- 4) anden vedligeholdelse og rengøring af sikkerhedsmæssig art
- 5) fortøjningsopgaver og
- 6) kostforplejning og sundhedsforhold.

På baggrund af hviletidsskemaer, oplysninger i skibs- og maskindagbog, oplysninger i oliejournalen for prøveperioden har Søfartsstyrelsen vurderet, at det ikke er sandsynliggjort, at den fastsatte besætning kan dække alle opgaver af betydning for skibets og de ombordværendes sikkerhed.

Af denne "ramme" har Søfartsstyrelsen særligt vurderet, at opgaver vedrørende:

- betjening og vedligeholdelse af redningsmidler
- betjening og vedligeholdelse af havarikontrol-, brandsluknings- og kommunikationsudstyr og
- fortøjningsopgaver

kan foretages på en tilfredsstillende måde af den på besætningsfastsættelsen pr. 19. februar 2010 foreskrevne besætning.

Søfartsstyrelsen har derfor modsætningsvis – dvs. resten af "rammen" - vurderet, at opgaver vedrørende:

- opretholdelse af en sikker bro- og maskinvagt,
- anden vedligeholdelse og rengøring af sikkerhedsmæssig art
- og kostforplejning og sundhedsforhold,

ikke kan foretages på en tilfredsstillende måde af den på besætningsfastsættelse pr. 19. februar 2010 foreskrevne besætning.

Af oplysninger om ombordværende personer i perioden 19. februar 2010 til 18. maj 2010 fremgår det, at besætningen bestod af 6 personer. Disse 6 personer var 1 skibsfører, 1 overstyrmand, 1 maskinchef, 2 matroser og 1 motormand. På enkelte dage i forbindelse med skift af besætningsmedlemmer bestod besætningen af flere personer.

Af hviletidsregistreringer fremgår det, at:

- Skibsfører typisk har systematisk vagt i 8 timer pr. døgn - fra kl. 08.00-12.00 og 20.00-24.00. Mellem kl. 12 og 20 tjeneste af 1 halv time til 4 timers varighed. I enkelte tilfælde over flere perioder.
- Overstyrmand typisk har systematisk vagt i 8 timer pr. døgn – fra kl. 04.00-08.00 og 16.00-20.00. Mellem kl. 08 og 16 tjeneste af 1 til 5 timers varighed. I enkelte tilfælde over flere perioder og også i forlængelse af 04-08 eller 16-24-vagten.

- 1 matros/styrmand typisk har systematisk vagt i 10 timer pr. døgn – fra kl. 00.00-04.00 og 12.00-18.00. Mellem kl. 04 og 12 tjeneste af 1 til 4 timers varighed. Dagligt forekommer der tjeneste i perioden mellem kl. 04-12. Denne matros gør også tjeneste som vagthavende styrmand.
- 1 matros/motormand har oftest vagt i 10-12 timer pr. døgn. Der er også dage med en ”dagmandslignende” tjeneste.
- 1 matros/motormand/maskinmester typisk har vagt i 9-12 timer pr. døgn – fra kl. 08.00-17.00 afbrudt af 1 time ved frokosttid, og 1 times vagt fra kl. 21.00-22.00. Ikke sjældent har denne person vagt fra kl. 00.00-06.00. I perioder gør denne matros/motormand også tjeneste som 1. mester.
- 1 maskinchef typisk har vagt i 10 timer pr. døgn i tidsrummet fra kl. 06.00 – 18.00, og ½-2 times vagt i tidsrummet kl. 21.00-24.00.

På baggrund af hviletidsregistreringerne synes det normale mønster, at:

- 3 personer deler navigationsvagten over det enkelte døgn imellem sig
- der ikke systematisk er dedikeret en person til tjeneste i tidsrummet fra kl. 18 (eller solnedgang) til midnat sammen med enten skibsfører eller overstyrmand.

De faktuelle forhold lagt til grund i tilknytning til en defineret prøveperiode, har Søfartsstyrelsen vurderet, at fastsættelse af yderligere en navigatør gør det muligt at dække alle opgaver af betydning for skibets og de ombordværendes sikkerhed.

Ved de faktuelle forhold menes det forhold, at der om bord er påmønstret en person, som foruden tjeneste i stillingen som befaren matros endvidere gør systematisk tjeneste som navigatør.

I sit klageskrift bemærker rederiet, at Søfartsstyrelsen ikke har taget hensyn til de begrænset antal bunkeroperationer, som skibet udfører. Hertil skal nævnes, at Søfartsstyrelsen har taget hensyn til skibets beskæftigelse, idet hviletidsregistreringer m.m. afspejler besætningens belastning. Hertil skal også bemærkes, at der forud for enhver bunkeroperation tilknytter sig en række administrative opgaver og opgaver i forbindelse med klargøring til bunkeroperationer, og Søfartsstyrelsen antager at udførelse af disse opgaver er afspejlet i hviletidsregistreringerne.

Søfartsstyrelsen har ikke forholdt sig til kopier af skibsdagbog, maskindagbog, oliejournaler og hviletidsskemaer for perioden 1. august 2010 til 30. september 2010, idet denne dokumentation ikke indgår i Søfartsstyrelsen revurdering af besætningsfastsættelsen udstedt den 3. september 2010. Denne dokumentation kunne tænkes at indgå i en fornyet ansøgning om en besætningsfastsættelse for skibet.

Søfartsstyrelsen indstiller til Ankenævnet, at denne stadfæster Søfartsstyrelsens afgørelse eller hjemsender sagen til fornyet behandling.”

Der er ikke begæret offentlig procedure i sagen, hvorfor denne blev foretaget i lukket møde den 30. november 2010 med deltagelse af afdelingschef Hans Henrik Petersen,

direktør Fritz Ganzhorn og landsdommer Marianne Levy, sidstnævnte som formand for ankenævnet.

Ankenævnets afgørelse:

Alle nævnets medlemmer har peget på det klart uhensigtsmæssige i, at rederiet har anvendt personale uden vagtholdsbevis til udkigstjeneste samt undladt i visse situationer at holde udkig om natten.

Der er ikke herudover opnået enighed under voteringen.

1 voterende stemmer for at hjemvise sagen til fornyet behandling i Søfartsstyrelsen, idet den pågældende finder, at det er uklart, hvad Søfartsstyrelsen har lagt til grund ved deres afgørelse, hvorfor der bør ske en fornyet behandling også på baggrund af de nu fremkomne oplysninger fra rederiet.

1 voterende stemmer for at stadfæste Søfartsstyrelsens afgørelse, idet besætningslovens § 5, stk. 2, nr. 1, 4 og 6 ikke viste sig at være opfyldt under prøvetiden.

1 voterende tiltræder denne begrundelse for at stadfæste Søfartsstyrelsens afgørelse, og har endvidere anført, at Søfartsstyrelsen i sin afgørelse alene har taget stilling til, at det med de oplysninger, der blev indsendt for prøveperioden, ikke var sandsynliggjort, at den den 19. februar 2010 fastsatte besætning kunne dække alle opgaver af betydning for skibets og de ombordværendes sikkerhed. Søfartsstyrelsen har ikke og skulle heller ikke tage de nye oplysning i skibsdagbog, maskindagbog, oliejournaler og hviletidsregistreringer for perioden 1. august 2010 til 30. september 2010 i betragtning ved afgørelsen af 3. september 2010. Der er ikke herved taget stilling til, hvorvidt rederiet vil kunne ansøge om en ny fastsættelse på baggrund af de nye oplysninger.

Der afsiges kendelse i overensstemmelse med stemmeflertallet.

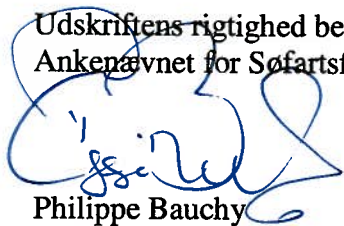
T h i b e s t e m m e s:

Søfartsstyrelsens afgørelse af 3. september 2010 om enhedsbesætningen i tankskibet O W SCANDINAVIA stadfæstes.

Marianne Levy

Udskriftens rigtighed bekræftes.

Ankenævnet for Søfartsforhold, den 9. december 2010



Philippe Bauchy
Sekretær