

ANKENÆVNET FOR SØFARTSFORHOLD

År 2009, den 30. marts blev af Ankenævnet for Søfartsforhold i sagen

200811926

vedrørende
enhedsbesætningen i passagerskibet
KANHAVE
afsagt sålydende

K E N D E L S E:

Ved skrivelse af 16. juni 2008 med bilag ansøgte rederiet Nordic Ferry Services Søfartsstyrelsen om en forhåndsfastsættelse for et ro-ro passagerskib, der er under bygning ved græsk værft. Skibet påtænkes indsat på Hou – Sælvig overfarten. Det fremgår bl.a. af ansøgningen, at skibet får en bruttotonnage på 4.250 og en fremdrivningseffekt på 4.680 kW. Skibet skal kunne medtage op til 600 passagerer og ca. 120 personbiler. Overfartstiden er sat til 50 minutter og laste- og lossetid er beregnet til 10 minutter.

Rederiet ansøgte om en forhåndsfastsættelse, som følger:

- 1 skibsfører med sønæringsbevis som skibsfører forsynet med STCW-konventionspåtegning II/2,
- 1 overstyrmand med sønæringsbevis som styrmand af 1. grad forsynet med STCW-konventionspåtegning II,
- 1 maskinchef med sønæringsbevis som skibsmaskinchef forsynet med STCW-konventionspåtegning III samt
- 1 skibsassistent.

Som begrundelse for den ansøgte forhåndsfastsættelse på 4 mand indgik en beskrivelse af de daglige arbejdsopgaver, der er forbundet med skibets drift.

Ved skrivelse af 19. juni 2008 anmodede Søfartsstyrelsen rederiet om at uddybe ansøgningen på følgende områder:

”...

- En beskrivelse af vedligeholdelsen af redningsmidler, havarikontrolplan, brandslutnings- og kommunikationsudstyret, maskinrum, kabys og rengøring af anden sikkerhedsmæssig art. Det vil ikke være tilstrækkeligt at anføre, at vedligehold planlægges i et administrativt system, men derimod efterspørges der oplysninger om hvilke personalekategorier, der varetager disse opgaver og hvornår.
- En beskrivelse af arbejdet med hygiejnekontrol (sundhedsforhold) i de tilfælde, at der ikke er ombordværende cateringspersonale, som har gennemført relevant levnedsmiddeluddannelse.

- En beskrivelse af evt. systematisk brug af eksterne arbejdskraft.
- En beskrivelse af antallet af havneanløb på en beskrevet planlagt arbejdsdag (pr. holdskift)."

I en e-mail af 3. juli 2008 med bilag besvarede rederiet Søfartsstyrelsens henvendelse, samt anførte følgende:

"Vedligeholdelse af:

Redningsmidler:

Der er indgået serviceaftale med dansk servicestation, som har servicestation i Frederikshavn og Dragør, som varetager eftersyn på redningsmidler og MOB båd.

Daglig vedligehold varetages af navigatør under drift.

Havari kontrolplan

Varetages af rederiets Tekniske afdeling.

Brandslukningsudstyr

Der indgås servicekontrakt med dansk autoriseret firma som foretager de årlige eftersyn. Daglige, ugentlige og månedlige check foretages af navigatør og skibsassistent under drift.

Maskinrum

Større vedligehold samt check foretages af autoriserede eksterne leverandører samt maskinchef når skibet ligger oplagt uden for fartplan.

Daglige check foretages af maskinchef under drift.

Kabys

Større vedligehold og rengøring foretages af eksterne leverandører.

Daglige, ugentlige og månedlige rengøring samt check foretages af uddannet besætning under drift.

Rengøring af sikkerhedsmæssig art

Større rengørings opgaver foretages af eksterne leverandører når skibet ligger oplagt uden for fartplan.

Daglige, ugentlige og månedlige rengøring foretages af besætning under drift.

Beskrivelse af arbejdet med hygiejnekontrol (sundhedsforhold) i de tilfælde, at der ikke er ombordværende cateringpersonale, som har gennemført relevant levnedsmiddeluddannelse:

Når der skal håndteres fødevarer, vil der være et besætningsmedlem om bord som har den lovbestemte hygiejneuddannelse.

Beskrivelse af brug af evt. systematisk arbejdskraft:

Større vedligeholds og rengøringsopgaver vil blive varetaget af eksterne leverandører.

En beskrivelse af antallet af havneanløb på en beskrevet planlagt arbejdsdag:

Dette brev samt udkast til en vagtplan og fartplan sendes i e-mail som vedhæftet filer.”

25. juli 2008 fremsendte rederiet yderligere oplysninger bl.a. om evakueringsystemet og autofortøjningen.

Ved e-mail af 4. august 2009 meddelte Maskinmestrenes Forening, at den krævede STCW-konventionspåtegning på skibsmaskinchefens sønæringsbevis rettelig bør være III/2, og ikke blot III som anført af rederiet i ansøgningen.

8. august 2008 meddelte CO-Søfart på vegne af Dansk Sø-Restaurations Forening og Metal Søfart, at man ikke kunne tiltræde rederiets ansøgning om forhåndsfastsættelse. Som begrundelse herfor anførtes, at der af hensyn til sikkerheden under sejlads, herunder forsvarlige ruller, bør være 2 skibsassistenter.

Ved e-mail af 10. august 2008 udtalte 3F Sømændene sig imod rederiets ansøgning, idet en besætning på 4 mand ifølge forbundets opfattelse ville være for lille og mangelfuld. Som begrundelse blev der bl.a. peget på vagtholdsforholdene under overfarten, hvorefter der efter forbundets opfattelse som følge af sejlads i tættrafikeret område og i nattimerne ville skulle være to mand på broen det mest af tiden. Herved er der kun to mand tilbage til de øvrige arbejdsopgaver om bord. Herudover peger forbundet på det vanskelige i at varetage samtlige opgaver af sikkerhedsmæssig betydning under kritiske situationer.

Ved e-mail af 11. august 2008 kommenterede Søfartens Ledere rederiets ansøgning. Foreningen havde ingen bemærkninger til den foreslåede besætning i forbindelse med den daglige sejlads og drift. Foreningen var derimod bekymret for brandsluknings- eller evakueringssituationer. Foreningen foreslog derfor yderligere en skibsassistent foreskrevet.

Ved skrivelse af 8. september 2008 forhåndsfastsatte Søfartsstyrelsen besætningen for det pågældende skib i overensstemmelse med rederiets ansøgning således:

- 1 skibsfører med sønæringsbevis som skibsfører (STCW-konventionspåtegning II/2),
- 1 styrmand med sønæringsbevis som styrmand af 1. grad (STCW-konventionspåtegning II/2),
- 1 maskinchef med sønæringsbevis som skibsmaskinchef (STCW-konventionspåtegning III/2) samt
- 1 befaren skibsassistent med vagtholdsbevis (STCW-konventionspåtegning II/4).

I følgeskrivelsen til fastsættelsen begrundede Søfartsstyrelsen afgørelsen bl.a. med at henvise til, at det med den fastsatte besætning er muligt at varetage en række nærmere angivne funktioner.

Denne afgørelse har 3F Sømændene ved skrivelse af 26. september 2008 med bilag indbragt for Ankenævnet for Søfartsforhold med påstand om, at Søfartsstyrelsens afgørelse af 8. september 2008 ophæves og sagen hjemvises til fornyet behandling ved Søfartsstyrelsen. Der blev samtidig begæret offentlig procedure i sagen.

3. oktober 2008 indbragte Søfartens Ledere også styrelsens afgørelse for nævnet. I klagen henviste foreningen især til dens høringssvar, hvori foreningen gav udtryk for, at skibet efter foreningens opfattelse i det daglige kunne drives med en driftsbesætning på 4 mand, som foreslået af rederiet, hvorimod bemanningen af de forskellige ruller gav anledning til bekymring. Søfartens Ledere tilføjede, at man for så vidt kunne afvente med behandlingen af klagen til et tidspunkt efter, at den endelige godkendelse af rullerne havde fundet sted efter afholdelse af operationel test om bord. Foreningen var dog indstillet til at behandle sagen nu, hvis en anden organisation skulle have indbragt sagen for nævnet.

Forelagt disse to klager afgav Søfartsstyrelsen en udtalelse den 4. november 2008 indeholdende en indstilling om, at ankenævnet burde afvise den del af klagen, som vedrørte sammensætning af rullerne, da sådanne afgørelser træffes i medfør af lov om sikkerhed til søs og således ligger uden for ankenævnets kompetenceområde.

I forbindelse med ankenævnets behandling af Søfartsstyrelsens indstilling afgav 3F Sømændene en udtalelse 13. november 2008.

Efter at have modtaget tilkendegivelser i nævnte spørgsmål fra nævnsmedlemmerne afgjorde ankenævnets formand landsdommer Marianne Levy sagen ved skrivelse af 25. november 2008. Heraf fremgår, at ankenævnet kan forholde sig til klagerne i det omfang, de vedrører driftsbesætningen. Det bemærkedes samtidig, at ankenævnet ikke ifølge gældende lovgivning har hjemmel til at tage stilling til forhold, der vedrører de godkendte ruller.

Efterfølgende er de to klagere anmodet om at fremsende påstandsdokumenter.

Ved skrivelse af 5. januar 2009 nedlagde Søfartens Ledere påstand om, at driftsbesætningen udvides med en befaren skibsassistent. Foreningen påpeger, at der er tale om reduktion af driftsbesætningen i forhold til de nuværende passagerskibe på overfarten. Reduktionen betyder bl.a., at der ændres på principperne ved bemanning af røgdykker- og indsatshold, hvilket har betydning for betjeningen af brandslukningsudstyr og de søfarendes arbejdssikkerhed, jf. § 3 og § 5, stk. 2, nr. 3, i lov nr. 15 af 13. januar 1997 om skibes besætning med senere ændringer. Foreningen henledte videre opmærksomheden på, at der er tale om et 90 meter lang passagerskib med flere dæk og som kan medtage biler og op til 600 passagerer. Opgaverne i et sådant skib kan være mange og forskellige, men fælles for opgaverne er, at de alle i et eller andet omfang handler om skibets og passagerernes sikkerhed.

Ved skrivelse af 6. januar 2009 har 3F Sømændene nedlagt deres påstande for nævnet.

Søfartsstyrelsen har den 24. marts 2009 udtalt følgende:

"I skrivelser af 5. og 6. januar 2009 har Søfartens Ledere og advokatfirmaet BJØRST på vegne af 3F Sømændene sendt påstandsdokumenter, og rederiet Nordic Ferry Services (NFS) har den 13. marts 2009 sendt tilsvaret til i sagen.

Angående påstand fra Søfartens Ledere

Søfartens Ledere nedlægger påstand om, at driftsbesætningen tilføjes en befaren skibsassistent. Dette er en ændring i forhold til foreningens anke dateret den 3. oktober 2008, hvori foreningen udtrykte enighed om størrelsen af den fastsatte driftsbesætning.

Efter Søfartsstyrelsens vurdering støtter Søfartens ledere hovedsagelig deres påstand på en argumentation, som bygger på forhold omkring sammensætning af mønstringsruller.

Ankenævnet har den 25. november 2008 fastlagt, at Ankenævnet kan forholde sig til den del af klagen, som vedrører driftsbesætningen.

Angående påstand fra 3F Sømændene

.....

3F Sømændene nedlægger endvidere påstand ... om, at Søfartsstyrelsens afgørelse af 8. september 2008 hjemvises til fornyet behandling ved styrelsen, eller at styrelsens afgørelse ændres til 2 befarnede skibsassistenter i stedet for 1 for så vidt angår enhedsbesætningen.

3F Sømændene støtter sin påstand på:

1. at en driftsbesætning på 4 besætningsmedlemmer ikke er tilstrækkelig til under alle forhold, at sikre en sikker drift og
2. at forhåndsfastsættelse ikke gør det muligt at leve op til STCW-konventionens forpligtelser om vedvarende udkig.

Det er Søfartsstyrelsens vurdering, at en driftsbesætning på 4 besætningsmedlemmer som foreskrevet i forhåndsfastsættelsen kan dække opgaver til sikring af skibets og de ombordværendes sikkerhed, jf. vores brev af 8. september 2008 (sag 200807257/12).

For ovenstående påstand ... 1 er det Søfartsstyrelsens vurdering, at 3F Sømændene argumenterer for denne påstand med forhold vedrørende de forhåndsgodkendte mønstringsruller og ikke om forhold for konkrete opgaver, der er omfattet af den daglige drift (driftsbesætningens daglige opgaver).

Vagtholdsbekendtgørelsens begreb om "mindre fiskeskibe og andre mindre skibe" er i relation til fastsættelsen af besætningen ikke relevant. Bestemmelse giver alene skibsføreren mulighed for i konkrete vurderede situationer at fravige hovedreglen om en dedikeret udkig, og derfor vil den forhåndsfastsatte besætning kunne opfylde vagtholdsbekendtgørelsen. Hertil skal man bemærke, at skibet sejler på en kort færgerute og besætningen går i holddrift. Der vil således

være mulighed for at supplere den foreskrevne besætning med yderligere besætningsmedlemmer med kort varsel, eller alternativt at udskifte enkelte besætningsmedlemmer.

Besætningen skal i henhold til besætningslovens § 5, stk. 2, fastsættes under hensyn til bl.a. skibets fartsområde, hvorfor det definerede begreb "kystfart" også skal indgå i vurderingen, herunder også definerede havområder.

Endvidere er en arbejdsopgave som forøgning nævnt specifikt i besætningslovens § 5, stk. 2, nr. 5. Besætningsloven er ikke til hinder for, at den teknologiske udvikling på det relevante område kan indgå i vurderingen af denne opgaves betydning for besætningsfastsættelsen.

Det er blandt andet anført som støtte for påstanden, at Søfartsstyrelsen har accepteret en "enmandsbetjent bro". Søfartsstyrelsen medgiver, at formuleringen på side 1, pkt. 1 i brev pr. 8. september 2008 (sag 200807257/12) kan være misvisende. Søfartsstyrelsen skal her fastslå, at skibet ikke bliver klassificeret som et passagerskib udstyret med en enmandsbetjent bro. Hensigten med formuleringen er alene at beskrive, at kommandobroen som arbejdsplads bliver indrettet og udrustet på en måde, der gør det muligt for den vagthavende navigator alene at overvåge og betjene udstyr til sikring af en sikker sejlads.

I forhold til den egentlige drift af passagerskibet er det muligt at opremse en række scenarier, som det vil være vanskeligt for en driftsbesætning at varetage. Således tager besætningsfastsættelsen ikke højde for opgaver, der ikke har med skibets sikkerhedsmæssige drift at gøre. Efter Søfartsstyrelsens vurdering vil løsning af disse opgaver naturligt falde ind under begrebet "rederens ansvar, at skibet bemannes tilstrækkeligt, således at opgaver af betydning for skibets og de ombordværendes sikkerhed kan udføres forsvarligt" i overensstemmelse med §§ 3 og 25, stk. 1 i lov om skibes besætning.

Angående rederiets tilsvær

Den 25. november 2008 har Ankenævnet udtalt, at Ankenævnet kan behandle anke over forhåndsfastsættelsen i det omfang, de vedrører driftsbesætningen. Derudover udtalte Ankenævnet, at nævnet ikke har hjemmel til at tage stilling til forhold, der vedrører de godkendte ruller.

På den baggrund finder Søfartsstyrelsen, at de elementer af rederiet tilsvær, som omhandler ruller ikke kan blive behandlet af Ankenævnet.

Indstilling

Det er Søfartsstyrelsens vurdering, at en driftsbesætning på 4 besætningsmedlemmer som foreskrevet i forhåndsfastsættelsen kan dække opgaver til sikring af skibets og de ombordværendes sikkerhed, og indstiller at Ankenævnet for Søfartsforhold stadfæster styrelsens afgørelse af 8. september 2008 om forhåndsfastsættelse."

Der er af 3F Sømændene begæret mundtlig procedure i sagen, og denne er derfor foretaget i et offentligt møde den 25. marts 2009 med deltagelse af koordinerende skibsfører Flemming Ejlersen, kvalitetschef Niklas Karlsson, driftschef Claus Nikolajsen, kaptajn Richard Berg-Larsen, sekretariatschef Fritz Ganzhorn, formand Per Jørgensen, formand Ole Philipsen, formand Søren Sørensen og landsdommer Marianne Levy.

For 3F Sømændenes mødte advokat Christian Riewe.

For Nordic Ferry Services A/S mødte sekretariatsleder Michael Wengel Nielsen.

Søfartsstyrelsen var repræsenteret under mødet.

3F Sømændenes forbund nedlagde påstand om, at Søfartsstyrelsens afgørelse af 8. september 2008 ophæves, og sagen hjemvises til fornyet behandling ved Søfartsstyrelsen, subsidiært, at Søfartsstyrelsens afgørelse af 8. september 2008 stadfæstes med den ændring, at besætningsfastsættelsen sættes til 1 skibsfører, 1 styrmand, 1 maskinchef og 2 befarne skibsassistenter, i alt 5 besætningsmedlemmer.

Nordic Ferry Service A/S har nedlagt påstand om stadfæstelse af Søfartsstyrelsens afgørelse af 8. september 2008.

Chefkaptajn Ulrik Jessen har som vidne forklaret blandt andet, at han har sejlet i Samsølinien siden 2000, først som overstyrmand. Den 1. oktober 2008 blev han ansat som chefkaptajn på nybygningen.

Med baggrund i tegninger over skibet og dets indretning på de forskellige dæk gennemgik vidnet skibets udstyr og materiel til brandslukning, herunder sprinklersystemer, der kan aktiveres lokalt og fra kommandobroen, hvorfra også samtlige brandspjæld kan styres.

Skibet er udstyret med en haverikontrolstation, der på et teknologisk niveau er svarende til, hvad der findes på Søværnets enheder, hvilket er nyt i et passagerskib.

På det skib, der i dag besejler ruten, sker betjeningen af brandspjældene manuelt.

Endvidere forklarede vidnet nærmere om sprinklersystemet på passagerdækket, der er opdelt af et brandskot, og forsynet med smeltesikring i sprinklerne. Også i kabyssen er der særlige slukningssystemer ved de indretninger, der typisk vil kunne forårsage brand. Tilsvarende på beboelsesdækket og på kommandobroen er der automatiske sprinklere.

Skibet er udstyret med redundans på maskinerne, hvorfor det vil kunne sejle med den anden motor i tilfælde af udfald af den ene motor. Skibet kan således fortsætte sin rejse, selv om den ene maskine er sat ude af drift, ligesom brandbekæmpelsesudstyret mv. fortsat kan fungere.

Henset til det avancerede brandslukningsudstyr, er det udgangspunktet, at dette vil kunne slukke enhver tænkelig brand. Skibets brandhæmmende skotter sammen med skibets

automatiske brandspjældslukningssystem vil kunne indkapsle branden til et bestemt område, så besætningen i givet fald vil kunne koncentrere sig om evakuering af passagerer.

Besætningen skal kun foretage røgdykning i helt særlige tilfælde.

I tilfælde af opbygning af en mulig røggasekspllosion i underlasten, vil det være muligt at ventilere underlasten, således at der trækkes frisk luft ind og røggas ud.

Vidnet redegjorde nærmere for evakueringsplanerne og oplyste, at der efter afgang runderes på vogndækket med henblik på at sikre, at det er tomt for personer. Herefter aflåses vogndækket, så det ikke er muligt at komme ind herpå men godt ud herfra. Passagerernes opholdsfaciliteter findes på et og samme dæk

Skibets fortøjningssystem er et såkaldt Cavotec system, der fungerer som sugekopper, der holder skibet til kaj. Begge havne er forsynet med dette system. Fortøjningssystemet betjenes af en mand på kommandobroen. Ved ankomst aktiveres disse fra kommandobroen, og de deaktiveres ved afgang.

I påstandsdokumentet af 6. januar 2009 har 3F Sømændene anført følgende som begrundelse for deres påstande:

”at en driftsbesætning på fire medlemmer ikke er tilstrækkelig til under alle forhold, at sikre en sikker drift, idet forhåndsfastsættelsen hviler på den forudsætning, at der ikke samtidigt skal foretages for eksempel en båd- og evakueringsrulle, eller andre nødvendige tiltag,

at forhåndsfastsættelsen ikke gør det muligt at leve op til STCW-konventionens forpligtelser om vedvarende udkig, idet konventionen fastsætter, at der er to på brovagt, og at dette under kun under særlige gunstige forhold kan fraviges i dagslys.

Bemandingen bør ikke kunne fastsættes til så ringe et antal besætningsmedlemmer, at opretholdelse af sikker brovagt afskærer fra gennemførelse af almindeligt forekomne aktiviteter på en skib med op til 146 passagerer eller en rulle.

Det gøres endvidere gældende,

at vagtholdsbekendtgørelsens sontring mellem ”mindre skibe og fartøjer” og skibe og fartøjer ikke har hjemmel i konventionen.

Fartsområdet – ”kystfart,” giver ikke sig selv hjemmel for at fravige de momenter, der bør tillægges vægt ved fastsættelse af driftsbesætning. Det bemærkes, at den omstændighed, at den teknologiske udvikling i relation til fortøjningssystemet skulle have afgørende betydning, i hvert fald ikke har fundet udtryk i lovgivningen.

Særligt bemærkes, at Søfartsstyrelsen i forhåndsgodkendelsen har accepteret "en enmandsbetjent bro".

Det gøres således sammenfattende gældende,

at bemandingsfastsættelsen som udgangspunkt bør være af en sådan størrelse, at der er en reel mulighed for at leve op til ovennævnte, hvilket ikke blot kan dækkes af en bemærkning om, at "Det er rederens ansvar, at skibet bemandes tilstrækkeligt, således at opgaver af betydning for skibets og de ombordværendes sikkerhed kan udføres forsvarligt."

I påstandsdokument benævnt "tilsvar" af 13. marts 2009 har Nordic Ferry Service A/S anført følgende som begrundelse for deres påstand:

"...

at en driftssætning på fire personer med de forhåndsfastsættelsens anførte kvalifikationer for dette skib med dets indretning og udstyr er tilstrækkelig til under alle forhold at sikre skibets og de ombordværendes sikkerhed i overensstemmelse med besætningsloven § 5, stk. 2, når antallet af passagerer ikke overstiger 146 passagerer og 4 besætningsmedlemmer, dvs. 150 personer.

I henhold til båd, brand, evakuerings- og MOB-ruller, som er forhåndsgodkendt af Søfartsstyrelsen den 16. april 2008 forudsættes, at der er påmønstret yderligere sikkerhedspersonale i forhold til antallet af passagerer. Besætningen forøges i passagermoduler af 150 personer, således at skibets minimum besætning ved transport af 593 passagerer (maksimale antal) udgør 7 søfarende – i alt 600 personer.

Det forudsættes videre, at denne servicebesætning er uddannet i overensstemmelse med § 3 og 4 i bekendtgørelse nr. 232 af 24. april 2002, om særlige uddannelses- og kvalifikationskrav til personalet i passagerskibe.

Inden skibet sættes i drift, afholdes endvidere - i henhold til gældende bestemmelser under lov om skibets sikkerhed - øvelser med besætningen i henhold til mønstringsrullerne for at påvise at mønstringsrullerne kan anvendes i praksis. Det bemærkes, at besætningens størrelse og sammensætning skal gøre det muligt at dække alle opgaver betydning for skibets og de ombordværende sikkerhed, men det indebærer ikke at besætningen skal sammensættes på en sådan måde, at alle opgaver kan udføres på en gang.

Det gøres gældende, at IMO's anbefaling om principper for sikker bemanning jf. resolution A.890 (XXI), hvis principper den danske besætningslov bygger på ikke forudsætter, at besætningen skal sammensættes således at alle funktioner kan varetages på en gang.

Under sagen vil Chefkaptajn Ulrik Jessen, som har været fører af M/F "Vesborg" ligesom han fremover skal være fører på M/F "Kanhave" afgive vidne-

forklaring om den operationelle anvendelse af de forskellige ruller, herunder drage en sammenligning mellem de to skibes tekniske udrustning i henseende til rullernes anvendelse.

Der henvises i øvrigt til vedlagte ruller for M/ "Bornholm Express" som med tilsvarende besætningsfastsættelse i forhold til 146 passagerer og 4 besætningsmedlemmer sejler i udenrigsfart mellem Allinge og Simrishamn. Som følge af fartsområdet opfylder skibet de internationale SOLAS regler for passagerskibe.

at forhåndsfastsættelsen gør det muligt at leve op til STCW-konventionens forpligtelser om udkig jf. bekendtgørelse nr. 1758 af 22. december 2006 om vagthold i skibe (vagtholdsbekendtgørelsen). Samtidig i overensstemmende med regel 5 i de internationale søvejsregler (1972).

Det bestrides, at STCW-konventionen eller anden lovgivning fastsætter at der udover vagthavende officer, skal være vedvarende udkig på broen jf. part 3/1 pkt. 15, om principper for vagtholdet på broen i bilag 1 til vagtholdsbekendtgørelsen.

Det gøres i den forbindelse gældende at fastsættelsen med to navigatører, som er i tjeneste under sejladsen, rigeligt overstiger de krav der stilles i henhold til internationale konventioner og dansk lovgivning i forbindelse med brovagtens sammensætning.

Det gøres gældende, at der jf. besætningsloven § 5, stk. 3, skal tages hensyn til, at skibet drives med en besætning i holddrift, således at samtlige besætningsmedlemmer er tjenestegørende.

I relation til udkigstjeneste er således både en styrmand af første grad samt en befaren skibsassistent med vagtholdsbevis til rådighed for denne tjeneste, når skibsføreren er vagthavende officer.

at anbringendet vedrørende vagtholdsbekendtgørelsen sondring mellem "mindre skibe og fartøjer" og skibe og fartøjer ikke påberåbes og derfor ikke har relevans for nærværende sag, Vagtholdsbestemmelserne kan altid opfyldes i en kombination mellem enten skibsfører og styrmand, skibsfører og skibsassistent eller styrmand og skibsassistent.

Det bestrides, at fartsområdet - "kystfart" ikke giver hjemmel for at fravige de momenter, der bør tillægges vægt ved fastsættelse af driftsbesætning. Der henvises i den forbindelse til § 5, stk. 2, hvorefter besætningen fastsættes for hvert enkelt skib under hensyn til bl.a. skibets fartsområde.

Det bestrides endvidere, at den teknologiske udvikling i relation til fortøjningssystemet ikke har afgørende betydning og ikke har fundet udtryk i lovgivningen. Der henvises til talrige afgørelser siden 1985 i Besætningsnævnet samt til

forarbejderne til lov om skibets besætning fremsat 23. januar 1985 (L 128) – forslagens § 4, stk. 4, nr. 3 litra e, side 9 pkt. 2, side 12 – ad stk. 6 samt Industriministerens besvarelser af spørgsmålene nr. 8, nr. 60 og nr. 66.

For så vidt angår anbringendet om at Søfartsstyrelsen i forhåndsgodkendelsen har accepteret ”en enmandsbetjent bro” gøres gældende, at skibets organisation på ingen måde lægger op til en sådan løsning som kendes fra ”projekt skib”. Der er rigelig bemanning til at opretholde brovagten i overensstemmelse med gældende regler. Det samme gælder for så vidt angår maskinvagten, som kan udføres fra broen via maskinchefen. Det bemærkes i denne forbindelse, at maskinchefen er konstant på vagt, som følge af skibets driftsform/holddrift.

Det gøres således sammenfattende gældende, at bemandingsfastsættelsen både kvantitativt og kvalitativt lever op til de krav, der kan stilles i henhold til lov om skibets besætning og i øvrigt lever op til de krav der fremgår af lov om skibets sikkerhed, som ikke kan behandles i dette nævn; men som sikrer, at alle opgaver er betydning for skibets og de ombordværende sikkerhed herunder passagererne kan udføres ansvarlig.”

Parterne har under proceduren for nævnet uddybet deres synspunkter i påstandsdokumenterne.

Søfartens Ledere har erklæret sig enig i, at deres klage er omfattet af klagen fra 3F Sømændene, hvorfor den er behandlet som en del af denne klage i forbindelse med nævnets votering i sagen.

Der er ikke opnået enighed under nævnets votering.

3 voterende stemmer for at følge klagerens påstand af de af klageren anførte grunde. Disse voterende har lagt vægt på, at en driftsbesætning på fire medlemmer ikke er tilstrækkelig til under alle forhold at sikre en sikker drift, idet fastsættelsen hviler på den forudsætning, at der ikke skal afvikles forskellige ruller på en gang som fx mand over bord og evakuering. Dette er betænkeligt for sikkerheden, idet det efter disse voterendes opfattelse altid har været fast praksis, at der skulle kunne foretages evakuering og røgdykning eller anden form for hjælp til indsats samtidig. Endvidere har disse medlemmer peget på, at fastsættelsen ikke gør det muligt at leve op til internationale forpligtelser og vagtholdsbekendtgørelsens forpligtelser om vedvarende udkig, idet disse bestemmelser fastsætter som en hovedregel, at der udover navigatøren skal være en udkig til assistance, og at dette kun under særlige gunstige forhold kan fraviges i dagslys. Dette skib skal også sejle om vinteren på tidspunkter, hvor det ikke er dagslys. Disse medlemmer finder ikke, at skibet har et sådant teknologisk niveau, at det kan kompensere for den yderligere skibsassistent, der indgår i den fastsatte besætning for det skib, der i dag besejler overfarten. Endelig finder disse medlemmer, at det er overordentlig problematisk, at betingelserne for uddannelse af det øvrige personale først skal være opfyldt 1 måned efter dette personales tiltrædelse i stillingen, hvilket fremgår af rederiets ansøgning.

6 voterende stemmer for at stadfæste Søfartsstyrelsens afgørelse med den nedenfor anførte tilføjelse. Disse medlemmer har lagt vægt på skibets meget høje teknologiske niveau, hvor kommandobroen er indrettet på en måde, der gør det muligt for den vagthavende navigatør alene at overvåge og betjene udstyr, der sikrer en sikker sejlads, herunder at styre/aktivere brandslukningsmateriel og fortøjningsudstyr. Disse medlemmer har i den forbindelse henvist til, at skibet er forsynet med hovedbrandzoneskotter, betegnet A60. Endvidere har disse medlemmer lagt vægt på, at skibet skal sejle fra Hou Havn til Sælvig Havn, med fartsområde "kystfart", at overfarten tager 50 minutter, at der er indgået kontrakt med landbaserede firmaer om vedligehold af sikkerhedsudstyr, at kontrolpanelet for maskinrummet findes på kommandobroen, og at vagtholdsbekendtgørelsens og dermed internationale regler om udkig uden problemer vil kunne overholdes. Endelig har disse medlemmer peget på, at forhåndsfastsættelsen først træder i kraft efter at de fastsatte betingelser og forudsætninger er konstateret overholdt ved et operationelt syn, og at det klart må være en forudsætning, at sikkerhedspersonalet skal have gennemgået det godkendte sikkerhedskursus, før de tiltræder, hvilket bør fremgå af forhåndsfastsættelsen. Af de her anførte grunde findes driftsbesætningen på 4, med de i fastsættelsen anførte forudsætninger, at kunne dække alle opgaver af betydning for skibets og de ombordværendes sikkerhed, jf. § 5, stk. 2, i lov om skibes besætning.

Der afsiges kendelse efter stemmeflertallet.

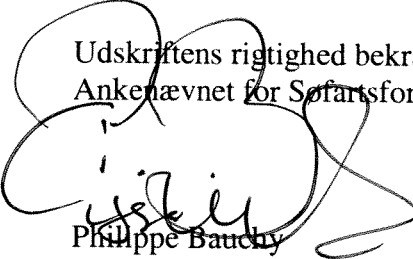
T h i b e s t e m m e s:

Søfartsstyrelsens afgørelse af 8. september 2008 om enhedsbesætningen på passagerskibet KANHAVE stadfæstes med den præcisering, at sikkerhedsbesætningen skal have gennemgået godkendt sikkerhedskursus, forinden de indgår i denne del af besætningen.

Marianne Levy

Udskriftens rigtighed bekræftes.

Ankenævnet for Søfartsforhold, den 30. marts 2009



Philippe Bauchy
Sekretær