

Mannskapa på Horgefjord og Møkstrafjord

Hufthamar ferjekai

5392 Storebø

Hufthamar, 19.04.2018

Sikkerhets- og driftsbemanning, Møkstrafjord og Horgefjord

Som kjent overtok Fjord1 ferjesambanda i Austevoll fra 01.01.2018. Sambandene skal driftes med ferjene «Møkstrafjord», «Horgefjord» og «Husavik» som er bygget i 2018, hybridferjer.

Til vår fortvilelse har Fjord1 fått godkjent ei sikkerhetsbemanning på 4, kaptein, maskinsjef, overstyrmann og matros. Hva driftsbemanningen blir har vi ikke fått noen informasjon om enda.

Vi mener at ferjene må ha en sikkerhetsbemanning på **5 personer**.

I tillegg må det tilføres ekstra driftsbemanning dagtid slik det er blitt utført av de rederiene som opererte sambandene tidligere.

Dette begrunner utfra følgende argument:

1. **Tonnasje.** Sammenlignet med Trondheim er «Møkstrafjord» større både i bruttotonnasje (3800Bt/3.400Bt), dødvekt og deplasement.
2. **Antall passasjerer.** Passasjersertifikatet er det samme (295 passasjerer).
3. **Kapasitet.** Dekksarealet er større, «Møkstrafjord» 130 biler, «Trondheim» 125 biler.
4. **Evakuering.** MES (evakuerings system) er av same type, Brude MES.
5. **Maskinrom.** Det er to separate maskinrom. Maskinrom, batterirom og andre rom går under dekk fra ende til ende, ca 110 m. Mange installasjoner å helda orden på. Svært krevende for maskinsjefen aleine å helde orden og renhold uten tilførsel av ekstra personell.
6. **Brovakt.** I hovedsak har kaptein og overstyrmann brovakta. En av matrosene har og brovakt ved tilfeller der rorhuset kun er bemannet av en navigatør. Det vert håpløst å etterleve god brovakt med denne bemanningen.
7. **Kaiene.** Kaiene på Hufthamar og Krokeide er ikke tilrettelagt for å separere biler og fotgjengere. Slik som det er i dag må vi ha tre av mannskapet på dekk for å ha ei forsvarlig lasting og lossing.
8. **Alarminstruks.** Vi mener at dette er et bestillingsverk basert på en bemanning på 4 personer, og er ubrukelig som et dokument til etterlevelse i en nødsituasjon. Dette begrunner vi med at t.d. O-styrmann er blitt tilført alle arbeidsoppgavene til Matros II i tillegg til egne oppgaver.
O-styrmann skal i en brannsituasjon være skadesteds leder lokalt, SAMT røykdykker **(umulig)**
O-styrmann skal i en evakuering situasjon være evakuerings leder sette ut flåter og rettleie passasjerene, SAMT være Mob-Båt fører **(Umulig)**

9. **Fastsetting av bemanning.** Vi kan ikke se at noen fra skipsledelsen er kontaktet av rederiet ved fastsettelse, eller ved vurderinger tilknyttet sikkerhets/driftsbemanning.

Dette er noen eksempler (av flere) som viser at alarminstruksen til «Møkstrafjord» er ubrukelig i en nødsituasjon.

Vi ber derfor sikkerhetsansvarlig i Fjord 1 kvalitetssikre dette opp mot Fjord 1 sin norm for sikker drift av fartøy, og gi sin tilbakemelding av en slik gjennomgang.

Dette er etter vår mening noen av argumentene men **ikke** alle, som viser at den sikkerhetsbemanningen som er tiltenkt «Møkstrafjord» og «Horgefjord» **ikke** er tilfredsstillende.

Vi kan ikke se en logisk grunn til at de nye ferjene skal ha mindre sikkerhetsbemanning enn til dømes «Trondheim».

MVH

Mannskapet

Hufthamar 09. august 2018

Sikkerhetsbemanning og driftsbemanning MF «Møkstrafjord» og MF «Horgefjord», bekymringsmelding.

Som kjent har Fjord1 fått godkjent ei sikkerhetsbemanning på 4 på desse ferjene. Etter opplysning frå regionsjef Tor Kristoffersen i Fjord1, vil Fjord1 i tillegg til sikkerhetsbemanninga ha ein dagmann ca. 10 timar pr. dag.

Etter vår meining er dette ei altfor lita bemanning til å foreta ei eventuell evakuering og elles driva båtane forsvarleg etter dei krav me har i lovverket. Vi ber dykk sjå på dette brevet som ei **bekymringsmelding** frå mannskapa på Hufthamarsambandet.

Vi vil grunngje dette i det følgjande.

- **Forskrift om redningsredskaper på skip, Solas 74 kap. 3, regel 37, alarminstruks og nødinstrukser (heretter kalla Forskrifta).**

Overstyrmannen skal etter alarminstruksen i tillegg til å vera evakueringsleiar også sjøsetta og bemanna mobbåten. I praksis er dette umogeleg. Det er ganske vanleg i evakueringssituasjonar at mobbåten må ut straks flåtane er komen på sjø. Vi viser i denne samanheng til **regel 37** og til alarminstruksen for MF «Møkstrafjord». På denne typen evakueringssystem (Brude MES ORL) - som desse ferjene er utstyrt med - må mobbåten ut i ca. 10% av tilfella for å få flåtane på plass ved skuteseida. Dette er opplyst av representant frå Survitech. Årsaka kan vera ugreie med tau eller at den eine flåten legg seg oppå den andre og ved dårleg ver. Dette skjedde til dømes ved øving om bord på MF «Mastrafjord» laurdag 3. mars 2018 i Arsvågen der ein del av mannskapa på Hufthamarsambandet var med.

På alarminstruksen vedkomande brann skal overstyrmann vera både skadestadleiar og røykdykkar, dette lar seg vanskeleg gjera. På «Møkstrafjord» må kommunikasjon frå røykdykkar i område maskindekk, gå via skadestadleiar på dekk til bro pga dårleg dekning i maskin frå tavleromma og vidare akterover og forover. Iht alarminstruks brann er der ingen skadestadleiar tilgjengeleg, då overstyrmann iht alarminstruks er røykdykkar.

Vi vil vidare peika på at dersom eitt av nøkkelpersonellet (skipsfører, maskinsjef, overstyrmann og matros) vert tenesteudyktig ved ein evakueringssituasjon/brann, er det ikkje mannskap til å utføra deira oppgåver. Vi viser i denne samanheng **til regel 37 punkt 5 i Forskrifta.**

Vi viser også til **§ 12 punkt 2** i Forskrifta der det heiter at før det vert teke avgjerd om tilleggsbemanning skal det hentast inn uttale frå skipsførar som på si side skal rådføra

seg med overstyrmann, maskinsjef, mv. Korkje for MF «Møkstrafjord» eller MF «Horgefjord» har dette skjedd.

Vi vil også bemerka at skipsførarane, samt mannskapet på «Møkstrafjord», sendte ein **forbedringsrapport** via rederiets avvikssystem 19.04-2018. Denne blei rapportert inn som ei bekymringsmelding for bemanninga på Møkstrafjord.

Avvik vedlagt (har ikkje fått skrive det ut frå avviksystemet, då MF Trondheim no er levert tilbake til FosenNamsos. Innhaldet i avviket er vedlagt).

Bemanningsforskrift

Spørsmålet om uttale frå aktuelle skipsførarar gjeld også i høve *Bemanningsforskriften*. Her heiter det i **§4 punkt 1,b** at det skal hentast inn uttale frå skipsførar. Ingen av tilsette skipsførarar på dei to ferjene på Hufthamarsambandet har vore tilspurt om sikker bemanning. Skipsførar Frode Bekkenes har skrive under på vegner av kapteinar/mannskap for MF «Møkstrafjord». Så langt vi kjenner til har Bekkenes aldri tenestegjort på dette sambandet, og har derfor etter vårt syn ikkje dei rette føresetnadene til å uttala seg om dette sambandet. Rederiet grunna dette med at skipsførarane på sambandet ikkje var tilsett i Fjord 1 på søknadstidspunktet. I søknaden om bemanning på «Horgefjord» har rederiet henta uttale frå skipsførar Tron Vikøren. Skipsførar Vikøren tenestegjer ikkje på sambandet. Rederiet velger også i denne søknaden å henta uttale frå skipsførar som ikkje tenestegjer på sambandet. Dei fleste skipsførarane og anna mannskap på «Møkstrafjord» og «Horgefjord» kan visa til lang fartstid på sambandet, opptil 30 år.

Det blei også vedlagt ein uttale frå mannskapet til tillitsmannsapparatet, som vedlegg til uttalen frå dei. Det ser ut for at rederiet har utelatt den i søknaden til SDIR.

Vi synest det er påfallande at rederiet velger å sjå vekk frå all tilbakemelding frå dei som er tilsett på sambandet, men hentar signaturer fra skipsførarar som ikkje har tenestegjort på sambandet. Vi synest også at det er bekymringsfullt at rederiet unnlet å senda inn vår uttale til SDIR.

Vidare viser vi vidare til **§ 5 i Bemanningsforskriften** der det heiter at sikker bemanning skal vurderast ut frå **samband**, tonnasje og kapasitet. Vi har ikkje sett noka vurdering av sambandet før sikkerhetsbemanninga vart godkjent.

«Møkstrafjord» går fortida med ein besetning på 5. Rederiet planlegg etter det vi kjenner til, å gå ned til 4,5 frå 15. oktober.

Dette vil væra ein kraftig reduksjon i sikkerheita om bord.

Driftsbemanninga vert då fastsett til 4,5 pr. vakt. Den femte personen skal vera ein dagmann(-kvinne) som i praksis vil ha arbeidstid mellom kl 08 og 18 kvar dag. Dette inneber at om haust og vinter der ein er utsett for mest dårleg vêr, vil bemanninga når det er mørkt vera 4 personar. Vi får vona at evakuering eller annan krisesituasjon ikkje skjer i mørkret ein vinterkveld med dårleg vær. I tillegg er det slik at ved første turen frå Korkeide kl. 06.40 er det ikkje uvanleg at det er full ferje ofte med mykje tungtransport. Like eins kan det vera i helgane og elles, etter at dagmann er gått i land.

- **Ressursanalyse**

I ressursanalysa for MF «Horgefjord» og «Møkstrafjord» står det at matrosen under trinn to skal **klargjera sklie**. For begge dei to aktuelle ferjene vert passasjerane evakuert frå salongdekk gjennom ei strømpe og ikkje sklie. Evakuering ved strømpe tek lengre tid enn ved sklie.

- **Skipssikkerhetslova**

Skipssikkerhetslova §11

I praksis vert det for lite folk til å utføra det vedlikehaldet vi er pålagt. Med tidlegare sikkerhetsbemanning på 5 mann pluss dagmann var vi heilt på grensa til å utføra pålagt vedlikehald og anna sikkerhetsrelatert arbeid utan å få overdue. Det seier seg sjølv at med ytterlege mindre bemanning vil vi ikkje kunna utføra vedlikehald og øvingar på forsvarleg vis.

Skipssikkerhetslova §15

Ved lasting og lossing bør det vera tre personar på dekk, fira når det er mykje trafikk. Når ferja kjem til kai legg ein matros ned ferjebraua og held att gåande og bilar. Den same personen skal ikkje leggja ned falletmen. I tillegg bør (skal) ein person gå på land å halda att gåande slik at det ikkje går om bord passasjerar før lossinga startar. Det inneber at ved lossing må det vera 3 av mannskapet til stades for at lossing skal gå føre seg på forsvarleg vis.

Ved lasting ved mykje trafikk bør det vera fire av mannskapet til stades på dekk; ein på kaien til å dirigera, ein ved innkjøringa på ferja, ein til å stua bilane inne på dekk og ein til å telje passasjerar. Skipsfører har ansvar for å halda rede på talet på passasjerar før ferja går frå kai (**forskrift om passasjerregistrering på skip § 5, pkt 1**).

Med fire manns besetning vil det ved mange anløp berre vera ein person på dekk. Det vert heilt umogeleg for ein person å gjera alle desse arbeidsoppgåvene åleine. Lasting og lossing vil ikkje kunna utførast på ein forsvarleg måte. Kaiene på Hufthamar og Krokeide er heller ikkje tilrettelagt for å skilja bilar og gåande.

Risikoanalyse blir ettersendt.

Vi viser også til **Bemanningsforskriftens §8 punkt i** på dette punktet.

- **Bruvaktrutinar/Risikoanalyse for Hufthamarsambandet**

Etter **Fjord1 sine egne bruvaktrutinar (vedlagt)** skal det i hovudsak vera to mann på brua. I dagslys kan det etter risikovurdering vera ein i gitte forhold.

Sambandet Hufthamar- Krokeide har ei overfartstid på 35 minutt.

Sambandet er svært trafikkert og deler av sambandet må definerast som tronge farvatn.

Hufthamar-Trollsøysundet (11 minutt) : Tronge farvatn med mykje kryssande trafikk spesielt frå servicefartøy frå oppdrettsnæringa. Også mange lokale småfiskarar kjem frå alle kantar.

Trollsøysundet-innsegling Krokeide (17 minutt): Kryssar hovudleia på nord-sør, mykje trafikk. Også mykje trafikk frå båtar som kjem frå Lukksundet, Lysefjorden og innsegling Krossfjorden. Ofte mange seglbåtar i farvatnet som det har vore mange situasjonar med.

Raud blink på Rishamnsholmen- Krokeide kai (7 minutt): Innseglingsprosedyrer og manøver til kai.

Farvatnet er med andre ord av ein slik art at det til ei kvar tid må vera to personar på vakt.

Risikoanalyse vert ettersendt.

- **Arbeidet for maskinistane**

I forskriftene står det at det skal vera ein ekstra person til stades utanom maskinsjef når det vert utført arbeid eller inspeksjon i switchboardroom/høgspenrom.

Alle ventiler og pumper er plassert under hovuddekk. Det skal vera dagleg ettersyn av desse. Det er fleire område i maskinrommet der det er dautsoner for kommunikasjon med brua.

Når maskinistane skal inn på void-tankane for inspeksjon skal det også vera 1 ekstra av mannskapet med inn. I tillegg kan nemnast at det også ved bunkring skal vera to personar til stades.

- **Arbeidsmiljø/Avsluttande kommentarar**

Arbeidsmiljøet om bord i MF «Trondheim» og MF «Marsteinen» - der storparten av mannskapet på dei nye ferjene kjem frå - har vore svært godt.

Vi ser allereie teikn på at det gode arbeidsmiljøet ikkje lenger er til stades. Folk sluttar og søker seg vekk. Dette er ei uheldig utvikling for både rederi, fartøy og dei reisande. Vi vurderer ei bemanning på 4 pluss dagmann som uforsvarleg, også under normal drift. Vi klarer ikkje å dekke inn dei arbeidsoppgåvene vi er satt til å utføra med ei slik bemanning.

Denne bekymringsmeldinga er eit utslag av djup frustrasjon og bekymring for kva resultat ei slik bemanning vil kunne medføre av konsekvensar ved uhell, eller andre uønska hendingar.

Vi seier oss lei for at vi føler oss pressa til dette, men ser ingen annan utvei.

Sikkerheten til våre reisande er vi ikkje villig til å gå på akkord med.

Vi voner med dette å ha grunnleggjande kvifor vi er fortvila av godkjenninga av den låge sikkerheitsbemanninga. Dersom dette skal bli standard for nye ferjer til vår værharde kyst, ser vi mørkt på tryggleiken til passasjerar og last.

Vi ser fram til ein positiv dialog med sikte på å få betre grunnlag for sikker drift for ferjene på strekninga Hufthamar og Krokeide. Vårt krav er at det vert fastsett ei **sikkerheitsbemanning på 6 personar.**

Med venleg helsing

Alle mannskap på ferjene «Møkstrafjord» og «Horgefjord»

Skift 4, rute A har hatt møte på denne saka.

Me støttar bekymringsmelding.

Morten Fagerbakke (skipsfører)

Morten Fagerbakke

(matros)

Holger Bjørkelund (maskinsjef)

Holger Bjørkelund

Magnus Tveit (maskinsjef)

Magnus Tveit

Knut H. Drønen (o.styrmann)

Knut H. Drønen

Skift 2, rute B har hatt møte på denne saka.

Me støttar bekymringsmelding

Guttorm Sivertsen (skipsfører)

Guttorm Sivertsen

Andre Gundersen (matros)

Andre Gundersen

Jan Thomsen (maskinsjef)

Tommy Einarsen (o.styrmann)

Tommy Einarsen

Skift 1, rute B har hatt møte på denne saka.

Me støttar bekymringsmelding

Geir Inge Høyland (skipsfører)

Geir Inge Høyland

Yildo Gozman (matros)

Y Gozman

Even Ellingsen (maskinsjef)

Even Ellingsen

Andreas Bendiksen (o.styrmann)

Andreas Bendiksen

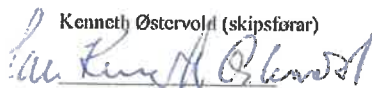
Med vennleg helsing

Alle mannskap på ferjene MF «Møkstrafjord» og MF «Horgefjord»

Dei som ikkje har signert er på ferie, men støttar meldinga.

Skift 1, rute A har hatt møte på denne saka.

Me støttar bekymringsmelding

Kenneth Østervold (skipsfører)


Olav Sivertsen (maskinsjef)



Arvid Drivenes (o.styrmann)

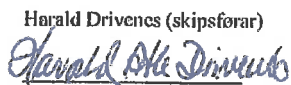


Odd G Sørvik (matros)



Terje Grindheim (matros)

Skift 2, rute A har hatt møte på denne saka.

Me støttar bekymringsmelding

Harald Drivenes (skipsfører)


Terje Nesse (maskinsjef)



Arild Sivertsen (o.styrmann)



Egil Kvinne (matros)



Arnt M. Mehammer (matros)

Skift 3, rute A har hatt møte på denne saka.

Me støttar bekymringsmelding

Robert Finsås (skipsfører)



Jan F. Bjørkelund (maskinsjef)



Rune Otterlei (o.styrmann)

Morten Fredriksen (matros)

Tom Nilsen (matros)



Kopi:

Sjøfartsdirektoratet, v/Sverre Bjering 5500 Haugesund	sbj@sdir.no
Sjøfartsdirektoratet, v/ Senioringeniør Jon Tokheim, 5500 Haugesund	jot@sdir.no
	post@sdir.no
Fjord1 v/ Styreleiar Vegard Sævik, 6090 Fosnavåg	post@fjord1.no
Fjord1 v/ Administrerande direktør Dagfinn Neteland , 6900Florø	post@fjord1.no
Fjord1 v/Utpeikt Person Deon Mortensen	post@fjord1.no
Fjord1 v/Tor Vidar Kittang	tor.vidar.kittang@fjord1.no
Fjord1 v/Oskar Bergheim	oskar.bergheim@fjord1.no
Fjord1 v/Nils Kristian Berge	nils.berge@fjord1.no
Fjord1 v/ Regionleiar Tor Kristoffersen	tor.kristoffersen@fjord1.no
Skipsfører Frode Bekkenes	frode.bekkenes@fjord1.no
Skipsfører Tron Vikøren	tron.erling.vikoren@fjord1.net
Operativ leder Bjørn G. Barstad	bjorn.barstad@fjord1.no
Skyss v/kost.dir. leiar trafikktilbod Målfrid Vik Sønstabø	mvs@skyss.no
Skyss v/seniorrådgiver Stig Kristoffersen	stig.hakon.kristoffersen@skyss.no
	Skyss@skyss.no
Norsk Sjøoffisersforbund v/ Hans Sande	hans.sande@sjoooff.no
	oslo@sjoooff.no
Htv Bjørn Sørli fjord 1	bjosoe3@online.no
Det Norsk Maskinistforbund v/ Anders Gjestad	anders.gjestad@hotmail.com
Det Norske Maskinistforbund v/ Odd Rune Malterud	orm@dnmf.no
	post@dnmf.no
Johnny Hansen	johnny.hansen@sjomannsforbundet.no
	firmapost@sjomannsforbundet.no
Norsk Sjømannsforbund v/ Terje Hals	terje.hals@mimer.no
Ordfører Morten Storebø	morten.storebo@austevoll.kommune.no
Varaordfører Anja Heggholmen	ahe@dof.com
Kommunelege Inger Uglenes	inger.uglenes@austevoll.kommune.no
Brannsjef Hans p. Bjånesøy	hans.bjanesoy@austevoll.kommune.no
	postmottak@austevoll.kommune.no
Fylkesordfører Anne Gine Hestetun	ag.hestetun@gmail.com
Stortingsrep.Helge A Njåstad	helge-andre.njaastad@stortinget.no

Vert sendt pr epost til den einskilde