

Til  
Udvalget for Landdistrikter og Øer

Omø, den 7. december 2020

### **Vedr. bekendtgørelse om søfarendes hviletid.**

Søfartsstyrelsen har netop haft forslag til bekendtgørelse om søfarendes hviletid i høring.

Småøernes Færgeselskaber, Færgesekretariatet og Sammenslutningen af Danske Småøer har afgivet høringssvar, som på de efterfølgende sider kan læses til orientering.

Som det fremgår af høringssvarene ser de tre foreninger med bekymring på den omlægning af hviletiden, der vil ske med den kommende bekendtgørelse, hvoraf det fremgår, at kravet om ti timers hvile inden for hvert arbejdsdøgn ændres til et krav om ti timers hvile i enhver 24-timers periode, og at muligheden for, at et rederi kan få en tilladelse fra Søfartsstyrelsen til at beregne hviletiden inden for hvert kalenderdøgn ophæves.

De tre foreninger forudser problemer med at opretholde nuværende serviceniveau for øboerne, hvis forslaget til bekendtgørelsen fastholdes. Der vil være stor risiko for, at tidlige morgenture og sene aftenafgange afskaffes. Alternativet vil være at ændre tønnen og indsætte et ekstra vagthold, hvilket vil give færgeselskabet betragtelige meromkostninger (der igen vil medføre besparelser på driften) og samtidig gøre det vanskeligt at rekruttere personale.

Bekendtgørelsen lægger dog op til, at der kan forhandles dispensationer lokalt.

Vi håber derfor, at Søfartsstyrelsen - under hensyntagen til at ø-færgernes rolle som landevej for knapt 5.000 øboere – vil føre en konstruktiv og smidig godkendelsesproces, således at færgerne forhåbentlig uhindret kan fortsætte sejlads og betjening af småøerne.

I modsat fald vil vi gerne have lov til at vende tilbage til jer.

Med venlig Hilsen

**Dorthe Winther**  
Formand  
Sammenslutningen af Danske Småøer  
tlf. 6170 5249

**Jan Fritz Hansen**  
Sekretariatsleder  
Færgesekretariatet  
tlf. 2916 2207

**Lars Wolfgang Hansen**  
Formand  
Småøernes Færgeselskaber  
tlf. 7236 6428

Til  
SØFARTSSTYRELSEN  
Caspar Brands Plads 9  
4220 Korsør  
att. mro@dma.dk



Omø, den 2. december 2020

### **Høringsvar vedr. udkast til bekendtgørelse om søfarendes hviletid.**

Sammenslutningen af Danske Småøer<sup>1</sup>, der er en interesseorganisation for 27 små øer, som alle (på nær Mandø) er afhængige af en stabil og hyppig færgedrift til fastlandet, skal hermed fremkomme med følgende høringssvar:

Af det fremlagte forslag til bekendtgørelse fremgår det, at kravet om ti timers hvile inden for hvert arbejdsdøgn ændres til et krav om ti timers hvile i enhver 24-timers periode, og at muligheden for, at et rederi kan få en tilladelse fra Søfartsstyrelsen til at beregne hviletiden inden for hvert kalenderdøgn ophæves.

### **Fra Sammenslutningen af Danske Småøers side er vi dybt bekymret for den betydning, det kan få for de små øsamfund.**

Som øboere er vi helt afhængige af færgerne og af, at den sejler både tidligt og sent, så man bl.a. kan passe sit arbejde på fastlandet, skoleleverne kan komme i skole og til ungdomsuddannelse, og at vi kan deltage i kultur- og fritidsliv på fastlandet - også i aftentimerne.

Derudover er det også nødvendigt, at fx kommunens sundhedspersonale kan komme frem og tilbage både i de tidlige morgentimer og sent om aftenen, ligesom håndværkere ofte bruger de tidlige afgang til øen.

Heldigvis sker der ikke ret mange ulykker på de danske indenrigsfærger og stort set ingen af dem kan henføres til træthed hos mandskabet.

Hvis det fremlagte forslag til hviletid implementeres på småø-færgerne, er der stor risiko for, at tidlige morgenture og sene aftenafgange afskaffes. Alternativet vil være at ændre tårnen og indsætte et ekstra vagthold, hvilket vil give færgeselskabet betragtelige meromkostninger (der igen vil medføre besparelser på driften) og samtidig gøre det vanskeligt at rekruttere personale.

For os er der ingen tvivl om, at sådanne begrænsninger i færgedriften vil have alvorlige og negative konsekvenser for bosætningen på de små øer. Kan man ikke passe sit job, deltage i kulturelle aktiviteter eller besøge familie og venner på fastlandet, fordi færgerne ikke sejler om morgenen eller om aftenen, kan man se sig nødsaget til at fraflytte øen, ligesom det vil blive yderst vanskeligt at tiltrække nye beboere.

Fra politisk side er der stor bevågenhed på at skabe et Danmark i balance, hvor det er muligt at bo og arbejde i hele landet og dermed også på de små øer.

Fremlagte bekendtgørelse modarbejder tydeligt det politiske ønske og skaber stor usikkerhed, om man kan bo og leve på en ø.

De små øer er befolkningsmæssigt inde i en positiv udvikling, og en hyppig og kontinuerlig færgedrift både i de tidlige morgentimer og sent på aftenen er afgørende for bosætningen og for muligheden for at drive erhverv på de små øer.

I § 6 kan vi læse, at det er muligt at fravige de i bekendtgørelsens anførte hviletidsregler for søfarende, der arbejder på skibe med korte rejser, hvilket vi opfatter som småø-færgerne.

**Såfremt det ikke er muligt at ændre bekendtgørelsen, således at man fjerner det fremlagte forslag om ti timers hvile i enhver 24 timers periode, skal vi på det kraftigste understrege nødvendigheden af, at der gives tid til at forhandle konstruktive og for småøerne brugbare løsninger, og at Søfartsstyrelsen – under hensyntagen til at ø-færgerne er vores landevej – fører en konstruktiv og smidig godkendelsesproces.**

Med venlig hilsen  
Dorthe Winther  
Formand, Sammenslutningen af Danske Småøer

<sup>1</sup> Sammenslutningen af Danske Småøers medlemsøer er: Aarø, Agersø, Anholt, Askø, Avernakø, Baagø, Barsø, Birkholm, Bjørnø, Drejø, Egholm, Endelave, Fejø, Femø, Fur, Hjarnø, Hjortø, Lyø, Mandø, Nekselø, Omø, Orø, Sejerø, Skarø, Strynø, Tunø og Venø. De er alle øer uden fast forbindelse og øer, der ikke er deres egen kommune, men hører til en støtte fastlandskommune.



2020-12-02

### Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om hviletid

Småøernes Færgeselskaber vil gerne på vegne af de små danske indenrigsfærger, som hver dag betjener de danske småøer og skaber genveje over fjorde og sunde, takke for muligheden for at kommentere på udkastet til en ny bekendtgørelse om de søfarendes hviletid.

Overordnet set, så ser vi ingen forbedringer for de søfarende i dansk indenrigsfart implementeret i nærværende udkast ift. nuværende forhold. Alle ansatte hos vores medlemmer er omfattet af "den danske model", hvor arbejdsgivere og -tagere forhandler sig frem til forhold vedr. løn- og arbejdsforhold, herunder antallet af arbejdstimer. Forsøget på at gøre hviletid i danske indenrigsfærger til et spørgsmål om arbejds-sikkerhed savner validitet. Der har ikke i nyere tid været ulykker eller uheld på de små danske indenrigs-færger grundet udmattelse eller mangel på søvn. Man har set eksempler på påsejlinger med bl.a. en af Ærø-færgerne, men her var vagthavende navigatør alkoholpåvirket, ligesom der for år tilbage var en ansat, der gik amok på Anholtfærgeren med en jagtriffel. MLC giver mening for underbetalte søfolk fra 3.verdenslande, som er påmønstret skibe i world wide-fart i 12 måneder ad gangen eller mere. Men disse arbejdsforhold er ikke sammenlignelige med de små danske indenrigsfærger, hvor besætning maksimalt er om bord i 24 timer, hvoraf mindst 6 timer er hvile, ad gangen. Ligesom vores ansatte ikke er påmønstrede. Ydermere tager udkastet heller ikke i tilstrækkelig grad højde for de nuværende forhold, idet de danske småfærger typisk betjener øboere og kunder i "VandkantsDanmark", mens hovedparten af vores ansatte bor i de større byer med deres familie. Derfor har en gennemsnitlig ansat på en indenrigsfærge en del eller noget rejsetid mellem bopæl og arbejde, hvilket gør, at den ansatte er interesseret i koncentrerede vagter, og ikke tjeneste om bord af 6-8 timers varighed.

Foreningen har følgende kommentarer:

§6 stk. 4: foreningen læser teksten således, at for vagtgående søfarende kan hviletiden efter §5 stk. 2 afviges ved kollektive aftaler (når man undlader den indskudte sætning). Derved kan vores medlemmer udarbejde lokale aftaler, som er tilpasset det enkelte færgeri. Det giver muligheder for lokale løsninger til gavn for alle.

§8 stk. 2: foreningen forudser problemer med at opretholde nuværende serviceniveau for øboerne, hvis nærværende tekst fastholdes. Vi ønsker, at kalenderdøgnsprincippet fastholdes. Hvis der skal tilføjes kompenserende tiltag i den forbindelse, så kan kravet hæves til mindst 12 timer hvile i hvert kalenderdøgn. Foreningen har ingen holdning fsva. ansatte under 18 år, da medlemmerne ikke har ansatte om bord under 18 år.

§9: foreningen er i tvivl om, hvorvidt denne paragraf er forenelig med §6 stk. 4.

§11: foreningen ønsker, at kravet om opslag på engelsk fjernes fsva. danske indenrigsfærger, idet arbejds sproget om bord er dansk, ligesom der er yderst få ansatte uden dansk statsborgerskab, og dem uden dansk statsborgerskab tilhører enten det danske mindretal i Slesvig eller er svenske statsborgere. Vi kan ikke bruge ansatte, der ikke taler og forstår dansk – af hensyn til sikkerheden, øboere og kunder. Så opslag på engelsk på en dansk indenrigsfærge er unødigt administration. Man kunne så i stedet tilføje, at skibe i udenrigsfart med udenlandsk besætning skulle lave opslag på et sprog tilpasset nationaliteterne om bord, fx filippinsk eller kinesisk. Antagelsen om, at alle menige er velbevandrede i det engelske sprog er tvivlsom. Der er vel ingen, som har glemt SCANDINAVIAN STAR, hvor de menige kunne tale portugisisk. For nylig var der en sag om et skib ud for Vestafrika ejet af TORM. Hvorfor skal de have opslag på dansk, når der ingen danskere er om bord?

§12: samme problemstilling omkring det engelske sprog som bemærket under §11.

§17 stk. 3: foreningen foreslår, at nuværende tilladelser bibeholdes indtil ultimo 2021. Foreningen har 34 medlemmer, som skal forhandle 34 lokalaftaler, som efterfølgende skal sagsbehandles i Søfartsstyrelsen og godkendes, der virker usandsynligt, at det kan nås på 6 måneder. Vi risikerer, at skibsinspektører tilbageholder ø- og genvejs-færger grundet lang sagsbehandlingstid. Dermed kan øboerne ikke komme til og fra fastlandet, hvorefter landets politikere bliver nødsaget til at gribe ind. Med mindre Søfartsstyrelsen kan garantere hurtig sagsbehandling, så er fleksibilitet nødvendig.

Norm A2. 3, stk. 5, 6, 13 og 14: foreningen noterer med stor tilfredshed, at en medlemsstat kan tillade afvigelser fra de fastsatte begrænsninger.

Bilag 3: foreningen ser med tilfredshed, at danske indenrigsfærger kan anvende et enklere bilag. Da vi ikke ønsker at bruge arbejdstiden om bord til administration for administrationens skyld.

Bilag 5: foreningens medlemmer ser med tilfredshed på de kompenserende Foranstaltninger, hvoraf vores medlemmer nemt kan overholde hovedparten, og dermed indgå en aftale på lokalt niveau mellem arbejdsgiver og -tager. Problemet opstår i pkt. 4. Langt hovedparten af vores medlemmer arbejder med døgn tjeneste, hvori der er indregnet en samlet hvileperiode på mindst 6 timer. En færgenavigatør har typisk 7-8 døgnvagter pr. måned, og

dermed er ugeminimum på 70/77 timers hvile mere end opnået. Nogle færgeruter arbejder med 1 vagt efterfulgt af 2-3 fridøgn, mens andre har vagterne mere koncentreret, hvorefter færgenavigatøren har 7 eller 14 døgns fri. Det er vores årtiers lange erfaring, at man efter 7 eller 14 fridøgn er klar til at påbegynde en vagt, som strækker sig over 24 timer (med indlagte hvileperioder). Vi kalder det kalenderdøgnsvagter. Vi kan undgå det ved at skrotte vores nuværende vagtplaner, og så overgå til 1 vagt efterfulgt af 2-3 fridøgn. Men resultatet bliver det samme, nemlig 7-8 vagter pr. måned. Men vores nuværende vagtplaner er jo resultatet af årtiers erfaringer og ønsker fra medarbejderne. Det giver en god "work-life-balance", som er værdsat af medarbejderne. Sådanne forhold er vigtige for jobtilfredshed og undgåelse af stress.

De kommunale færger arbejder med begrænsede budgetter, og der er ikke udsigt til øgede kommunale budgetter i disse tider – nærmere det modsatte, så langt øjet rækker.

Så rigide opfattelser af hviletid og MLC kan meget nemt medføre, at færgeafgange i morgen- eller aftentimerne bliver skåret væk, således at budgettet kan holdes. De giver dårligere betjening for øboere og brugere af genvejsfærger. Det grænser sig til at være absurd, når Folketinget har så meget fokus på mere bosætning på øerne og gratis sejlads om sommeren.

Afsluttende bemærkninger:

Foreningen har brugt meget tid på møder og korrespondance i denne sag. Vi ser frem til nogle fornuftige lokalaftaler tilpasset de aktuelle forhold. Det er foreningens vurdering, at fagforeningerne også mener, at der bør være muligheder for fornuftige løsninger. Og så må princippet være, at MLC er skabt for at beskytte uorganiserede søfolk fra 3.verdenslande. MLC er ikke opstået som et resultat af udmattelse og arbejdsulykker på danske indenrigsfærger. Det første ser vi intet af hos vores medlemmer. Og arbejdsulykker har vi heldigvis yderst få af. På de danske småfærger har der ikke været et eneste dødsfald i årtier, som følge af udmattelse eller arbejdsulykker – og vi har rigtigt rigtigt mange afgange og ankomster til havn hver dag – året rundt.

PFV

Lars W. Hansen

Kst. formand

Småøernes Færgeselskaber



Til Søfartsstyrelsen,

Færgesekretariatet skal indledningsvis tilslutte sig høringssvarene fra Småøernes Færgeselskaber og Sammenslutningen af Danske Småøer. Heri tydeliggøres udfordringerne ved at implementere internationale konventioner med et helt andet sigte end den danske indenrigs færgesektor med små ø-færger mv. Vi mener således ikke, at der for os er en særlig sikkerhedsmæssig dimension i tiltaget.

Det er derfor afgørende, at procedurerne omkring godkendelse af de såkaldte kompenserende foranstaltninger sker med respekt for vores sektors forhold, så vi kan fastholde betjeningen af øerne, sikre en fortsat rekruttering gennem længere sammenhængende vagtforløb og at der tidsmæssigt udvises fleksibilitet, så vi kan nå at forhandle og få godkendt de mange lokalaftaler, som nu skal gennemføres.

Et helt konkret eksempel på, at det ikke er en tilpasset tilgang til vores sektor, er kravet om, at hviletidsskemaerne skal være udformet på både dansk og engelsk. Det forekommer unødigt bureaukratisk. En bedre formulering kunne være i retning af: På dansk og det sikkerhedssprog, der er ombord. (For det tilfælde at sidstnævnte ikke også skulle være dansk).

Men det helt afgørende er, at der vises pragmatisme i forhold til, hvormange af og i hvilket omfang de oplyste kompenserende foranstaltninger skal være mødt for at opnå godkendelse - og at vi dermed forhåbentlig uhindret kan fortsætte vores sejlads og betjening af øerne.

Med venlig hilsen

Jan Fritz Hansen

Sekretariatsleder

FÆRGESEKRETARIATET