



## Ønske om at målrette reguleringen i den mindre færgefart

Lov om færgefart har til formål at sikre en effektiv opfyldelse af samfundets behov for drift af færgeruter.

Færgesekretariatets hovedformål er at fremme driftsoptimering og et løbende kommunalt samarbejde på færgområdet. Også derfor er der symmetri mellem lovens formål og Færgesekretariatets ønsker om regelforenkling, der kan bidrage til, at vi lever op til både nationale og kommunale ønsker om en effektiv og sikker færgebetjening af de danske småøer.

### Udgangspunktet

Vi har talt om det længe. Hvordan kan fremtidens regler for passagerskibe i national fart udformes mest hensigtsmæssigt indenfor de krav, der stilles i EU og anden international regulering?

Ikke desto mindre er det ikke opfattelsen, at det er blevet lettere de sidste mange år. Oplevelsen i den mindre færgefart er, at vi ofte støder på stive regler, hvor en lille færge i et meget begrænset fartområde billedligt talt bliver behandlet som et stort handelsskib, der sejler verden rundt.

Naturligvis går vi ikke på kompromis med sikkerheden. Men Færgesekretariatet er overbeviste om, at nogle regler og procedurer kan forenkles og målrettes lige netop ø-færgerne i deres specifikke fart, størrelse og virke.

Den nye færgenavigatøruddannelse er et godt eksempel, hvor vi af samarbejdets og viljens vej endelig er ved at lykkes med at finde en løsning, der kan bidrage til at løse et nationalt problem med rekruttering. Uden at vi tilsidesætter sikkerheden.

Det er flere steder en udbredt opfattelse, at det i vores nabolande f.eks. Sverige og Norge er lykkedes at finde fornuftige løsninger for indenrigsfærgefart i fjorde og skærgård, der indenfor de overordnede internationale rammer matcher det nationale behov.

Færgesekretariatet er bekymret for en fremtidig bemandingsfastsættelse og krav til yderligere mandskab om bord på skibene. Færgesekretariatet har ikke selv ressourcer eller kontakter til at kortlægge og indhente erfaringer f.eks. i forhold til bemandingsfastsættelser, som man i Danmark kunne læne sig op ad. Det kan derfor foreslås, at Søfartsstyrelsen anmodes om at lave en sådan erfaringsindsamling med henblik på effektiv indenrigsfærgefart.

### Samarbejdet med Søfartsstyrelsen

Søfartsstyrelsen har nedsat et særlig udvalg Udvalget for Indenrigsfærgefart under Skibstilsynsrådet. Vi er glade for den bevågenhed og opmærksomhed, der her rettes mod vores segment.

For der er brug for mere målrettede nationale retningslinjer i forhold til den mindre færgefart, så det ikke bliver ved snakken.

Det gode samarbejde med Søfartsstyrelsen eksisterer også lokalt. Der findes via dialog ind imellem lokale løsninger. Men de er baseret på et udgangspunkt, der ligger langt fra hverdagen ombord på ø-færgerne og med et ophæng i de internationale IMO regler, som der er meget lidt vilje til at afvige fra. Det betyder, at der er meget stor usikkerhed i forhold til drift og økonomi for både færge og kommuner.

## **Behov for robuste regler baseret på evidens og risiko**

Vi har brug for et råderum for de fagprofessionelle altså færgens personale og den kommunale driftsorganisation. Derfor efterspørger vi en mere tillidsbaseret styring baseret på evidens og risiko i den mindre færgefart. Vi sejler tæt på land i tæt besejlede områder i velkendt kendt og oftest roligt farvand.

Vi taler ikke for, at der ikke også fremover skal være tilsyn fra Søfartsstyrelsens side, men for at kontrol/syn bør bidrage til den gode opgaveløsning, hvor risiko og sikkerhed spiller hovedrollen. Ikke gennemførelse af krav og regler, der er beregnet for den internationale skibsfart.

Kontrol fra Søfartsstyrelsens side i form af dialogbaserede syn kan hjælpe os med at håndtere risikoen i praksis, hvor udgangspunktet bør være den enkelte færge og dens begrænsede fartområde.

Vi har brug for robuste løsninger, som færgerne og kommunerne kan brug til at styre effektivt og tilrettelægge en effektiv og fornuftig drift.

## **Bemandingsfastsættelsen bekymrer**

Søfartsstyrelsen arbejder med krav om større besætninger i særlig de enmandsbetjente færger.

Kravet bliver udløst ved fastsættelse af besætningen som følge af modernisering af eksisterende fartøjer eller ved anskaffelse af nye fx el-færger. Det er derfor afgørende, at disse krav ikke sætter en stopper for modernisering af flåden og grøn omstilling alene begrundet i regler.

En enmandsbetjent færge vil pt. have 3 ansatte, så hvis bemandingsfastsættelsen hæves fra 1 til 2 vil det ikke blot kræve en enkelt medarbejder mere men en fordobling af medarbejderstaben, hvis de skal kunne levere det nuværende serviceniveau.

Herudover er vi også bekymret for en evt. afsmittende effekt, så der også stilles krav om flere besætningsmedlemmer på de to-mandsbetjente færger. Det giver enorme udfordringer i forhold til rekruttering og økonomi i den enkelte rute og dermed i næste ende det serviceniveau, der kan leveres.

Færgesekretariatet noterer sig, at der ikke stilles krav til to skibsførere, men at der stilles krav til, at de ansatte har de nødvendige specificerede sejlads- og sikkerhedsmæssige kompetencer. I forhold til gældende praksis er der tale om en stramning, hvilket markant øger personaleomkostningerne for de berørte farter ligesom det stiller krav til rekruttering af personale. En opgave som allerede i dag kan være vanskelig at løfte.

Færgesekretariatet går ikke på kompromis med sikkerheden ombord. Men kravet kan ikke være baseret på erfaringer med uheld og ulykker i den mindre færgefart. Ø-færgerne er i kendt og beskyttet farvand. Færgesekretariatet efterlyser derfor, at der foretages en konkret sikkerhedsvurdering og ikke blot en skematisk tilgang til spørgsmålet.

## **Eksempler på andre regler**

Færgesekretariatet kan pege på en række områder, hvor regelsæt og krav ikke synes helt så relevante for de korte ruter og mindre færger, eller hvor omkostninger og opgaver ikke er proportionelle med overfartens omfang og ressourcer. Konkret kan Færgesekretariatet pege på følgende opgaver, som bør gennemgås mhp at finde smidige løsninger:

- a. Krav til skibsmedicinkisten
- b. Syn – flexible synsintervaller
- c. Passagerrettigheder
- d. Krav til skiltning, forenkling og tidssvarende. Endvidere kræver mængden af skilte opdatering og løbende vedligehold.
- e. Håndtering af oliebiler/farligt gods om bord på færger
- f. Ækvivalensprocedurer ved batteriinstallation