

ARBEJDSGRUPPEN VEDRØRENDE FÆRGERAMPER

INDHOLDSFORTEGNELSE	SIDE
1. Indledning	2
Baggrunden for nedsættelse af arbejdsgruppen Kommissorium Arbejdsgruppens sammensætning	
2. Beskrivelse af ulykken i Frederikshavn Havn den 8. juli 1996 samt ulykken i Helsingør Havn den 24. juli 1995	4
3. Karakteristika ved typer af danske havne	6
4. Færgerampeanlæg i danske havne	7
5. Gældende regler vedrørende sikkerhedsforanstaltninger og myndighedernes tilsynskompetence	9
6. Svenske og norske regler. ILO-regler	16
7. Ansvar, regeludformning, tilsyn m.v. set i et fremadrettet perspektiv	19
8. Færgerederirepræsentanternes reaktion	25
9. Konklusioner	26
Bilagsfortegnelse	28

1. INDLEDNING.

Arbejdsgruppens nedsættelse og sammensætning.

Den 10. juli 1996 nedsatte trafikministeren en arbejdsgruppe med den opgave at undersøge og vurdere behovet for regler for tilsyn med, om færgeleskaberne lever op til deres ansvar for sikkerheden i forbindelse med ramperne i færgehavnene. Trafikministerens pressemeddelelse er vedhæftet som bilag 1.

./.

Som det fremgår af pressemeddelelsen, er baggrunden for nedsættelse af arbejdsgruppen den ulykke, der indtraf i Frederikshavn Havn natten til mandag den 8. juli 1996, hvor en bil med en svensk familie på tre personer kørte op ad en forkert rampeklap og ud over klappen, hvorved bilen faldt i havnebassinet og familien omkom.

Arbejdsgruppen fik følgende sammensætning:

Fuldmægtig Edith Andersen, Arbejdsministeriet.

Kontorchef Charlotte Skjoldager, Direktoratet for Arbejdstilsynet.

Vicedirektør H. Elo Petersen, Direktoratet for Arbejdstilsynet.

Fuldmægtig Peter Gadman, Boligministeriet, Bygge- og Boligstyrelsen.

Havnedirektør Svend Christensen, Den Danske Havnegruppe.

Administrationschef Ole Munk, DSB.

Politimester K. Roum Svendsen, Randers. (Justitsministeriet).

Havnedirektør Jørgen Kjærgaard, Statshavnsadministrationen, Frederikshavn.

Kontorchef Ole Brocks, Søfartsstyrelsen.

Skibsinspektør Peter Lauridsen, Søfartsstyrelsen.

Akademiingeniør Frank Rubin, Vejdirektoratet.

Kontorchef Inge Guldborg Henriksen, Trafikministeriet (formand).

Ekspeditionssekretær Bent Vagn Hansen, Trafikministeriet (sekretariat).

Fuldmægtig Lone Bruun Lorenzen, Trafikministeriet (sekretariat).

Endvidere har specialkonsulent Mogens Funch, Trafikministeriet, deltaget i arbejdsgruppens møde den 30. august 1996.

Arbejdsgruppen har indledningsvis koncentreret sig om de spørgsmål, der ligger i det af trafikministeren den 8. juli 1996 givne kommissorium. Arbejdsgruppen har imidlertid fundet det hensigtsmæssigt også at vurdere ministerens spørgsmål i en lidt bredere sammenhæng og har herunder også vurderet yderligere elementer,

der ligger i folketingsmedlem Kirsten Jacobsens spørgsmål S 2981 af 11. juli 1996 til statsministeren, nemlig spørgsmål om sikkerheden i øvrigt i forbindelse med havneanlæg, passagerfærger m.v. Spørgsmålet og statsministerens besvarelse af 6. august 1996 er vedhæftet som bilag 2.

Kapitlerne 3-6 incl. har relation til begge hovedspørgsmål. I kapitel 7 søges først trafikministerens kommissorium besvaret, dernæst de bredere spørgsmål belyst.

./.

Arbejdsgruppen har holdt i alt 5 møder, herunder møde med repræsentanter for færgerederierne.

København, den 30. september 1996.

2.BESKRIVELSE AF ULYKKEN I FREDERIKSHAVN HAVN DEN 8. JULI 1996 SAMT ULYKKEN I HELSINGØR HAVN DEN 24. JULI 1995.

2.1. Ulykken i Frederikshavn Havn ved STENA LINE's færgerampe, hvor 3 personer omkom, skete den 8. juli 1996.

Færgerampen, som etableres af STENA LINE til rederiets endnu ikke leverede HSS-færge, var ikke færdigbygget, men anvendes midlertidigt til katamaranfærgen STENA SEA LYNX.

Anlægget - et såkaldt linkspan - består af en flydende ponton, som bærer den ene ende af en rampe, der er fastgjort til kajen.

Anlægget har 5 spor (klapper), hvoraf kun den midterste var i brug på ulykkestidspunktet. De øvrige 4 spor skal først benyttes, når STENA's nye HSS-færge indsættes i slutningen af 1996, hvorefter det midterste spor nedlægges (fjernes).

Rampeanlægget med de 5 spor er mod havneområdet afskærmet af to hydrauliske bomanlæg.

Med henblik på ombordkørsel til færgen STENA SEA LYNX via det midterste spor på rampeanlægget var den ene af bommene lukket op på ulykkestidspunktet.

Føreren af ulykkesbilen, som holdt i venteområdet, blev ca. kl. 02.45 kontaktet af en medarbejder fra STENA LINE, som tilbød plads på afgang kl. 03.30 med færgen STENA SEA LYNX.

Bilisten kørte efter anvisning til opmarchbasen og via billetbox videre til opmarch-området ved STENA SEA LYNX-færgen. Uden ophold blev bilisten vejledt frem ad rampeanlægget efter at have passeret den åbne bom, men i stedet for at køre mod den midterste klap, kørte han uden om en foran den yderste højre klap anbragt træbuk. Han fortsatte op ad klappen, som stod med en hældning på 25-30°, hvorefter bilen faldt i havnebassinet.

Sagen er fortsat under efterforskning hos Politimesteren i Frederikshavn.

2.2. En på visse punkter næsten tilsvarende ulykke, hvorved 3 personer omkom, skete i Helsingør Havn (DSB's terminal) den 24. juli 1995.

På ulykkestidspunktet fandtes i Helsingør Havn 3 færgerampeanlæg med hver sin interne tilkørselsvej. Hvert færgerampeanlæg var forsynet med elektrisk betjente bomme.

Det vestligste af de 3 rampeanlæg (leje 1) var på ulykkestidspunktet i brug til lastning af en af ScandLines' færger.

Under tilkørsel til færgen, der lå i det i brug værende leje (leje 1), brød en bilist ud af køen af de biler, der kørte ombord, og kørte mod det midterste af de 3 færgerampeanlæg (leje 2). Dette var også forsynet med et elektrisk betjent bomanlæg, men bommen var lukket op, og der var ingen færge i færgelejet. Bilen faldt derfor i havnebassinet.

Sagen er fortsat under behandling hos anklagemyndigheden.

3. KARAKTERISTIKA VED TYPER AF DANSKE HAVNE.

Som nævnt ovenfor skete de to ulykker i færgehavnsafsnittet i Frederikshavn Havn, respektive i færgehavnen Helsingør, der som andre færgehavne alt efter tidspunktet på døgnet er karakteriseret ved intensiv trafik med såvel personbiler, lastbiler som gående passagerer.

Om færgehavne/færehavneafsnit kan man således generelt sige, at de kan være præget af mange biler/passagerer, hvor det drejer sig om at "holde køen", om "enkeltsituationer" på yderst trafiksvage tidspunkter eller om "sidste øjebliksbilister".

./.

Der foregår i flere færgehavne/færehavneafsnit for tiden en del ombygnings-/udbygningsarbejder bl.a. i forbindelse med indsættelse af nye færgetyper, hvilket ikke umiddelbart gør til- og frakørselsforholdene for den enkelte bilist mere overskuelige.

./.

I modsætning hertil er der i almindelige trafik- og fiskerihavne generelt ikke en trafik, der kan sammenlignes med trafikken i færgehavne/færehavneafsnit. Her er der typisk tale om decideret erhvervstrafik, hvor der er større kendskab til "det at færdes" på en havn. Særligt om disse havne, se nedenfor under punkt 7.3.

Det fremgår af oplysninger fra Danmarks Statistik, at der i 1995 foregik 16 mio. ombord- og ilandkørsler med personbiler i danske færgehavne.

Arbejdsgruppen har alene kendskab til forekomsten af to alvorligere ulykker i færgehavne, nemlig de nævnte i Helsingør Havn i juli 1995 og i Frederikshavn Havn i juli 1996.

4. FÆRGERAMPEANLÆG I DANSKE HAVNE.

4.1. Ikke mindst som følge af udviklingen af nye skibstyper findes der en række forskellige typer af færgerampeanlæg i danske havne. Færgerampeanlæg kan principielt opdeles i fem typer, der vises på bilag 3 (fig. 1-5).

1. Flydende anlæg (linkspan)

Består sædvanligvis af en flydende ponton, som bærer den ene ende af en rampe,

der med hængsel er permanent fastgjort til en kaj (se fig. 1). Rampens yderste ende er for store anlæg forsynet med klapper, der opereres hydraulisk.

2. Bevægelige ramper.

Består normalt af en rampe, der er indbygget i en kaj. Den ene ende af rampen er med hængsel permanent fastgjort til kajen (se fig. 2).

Den anden ende af rampen bevæges i lodret retning med en hejseværk, der opereres med enten wirer eller hydraulisk.

3. Faste ramper, fast funderede.

Består normalt af faste, ubevægelige konstruktionsdele, der er fastfunderet på land (se fig. 3).

./.

Den yderste ende af rampeanlægget kan for store anlæg være forsynet med klapper, der opereres hydraulisk.

4. Faste ramper (ro-/ro-ramper).

I sådanne ramper (se fig. 4 a og b) er der ingen faste eller mekaniske dele. Sædvanligvis er det blot en skråning, for enden af hvilken der ligger en kaj, der er lavere end de kajer, der omgiver rampen.

./.

5. Passagerramper (gangbro).

Består normalt af et lukket broanlæg, der forbinder en terminalbygning med skib eller for mindre anlægs vedkommende af et trappeanlæg, ad hvilket passagerer kan komme til og fra skibet (se fig. 5).

./.

5.2. Ramper, der er fastgjort til og fastmonteret på et skib (skibsrampeanlæg), betragtes som en del af skibet.

./.

5. GÆLDENDE REGLER VEDRØRENDE SIKKERHEDSFORAN- STALTNINGER OG MYNDIGHEDERNES TILSYNSKOMPE- TENCE.

Beskrivelsen i det følgende er baseret på oplæg fra hver af de berørte myndigheder.

5.1. Søfartsstyrelsen.

Søfartsstyrelsen administrerer lov om skibes sikkerhed m.v. (Lovbekendtgørelse nr. 283 af 2. maj 1995) og fører tilsyn med overholdelsen af loven og de i medfør af loven udstedte administrative forskrifter. Søfartsstyrelsens kompetence omfatter skibet og dets udstyr til og med skibssiden, herunder også ramper, der er fastgjort og fastmonteret på et skib (skibsrampeanlæg).

I medfør af lov om skibes sikkerhed er udstedt teknisk forskrift nr. 2 af 11. januar 1996 om sikker drift af passagerskibe (International Safety Management (ISM) Code). Forskriften kræver, at rederier etablerer et sikkerhedsstyringssystem i rederiets landorganisation og på det enkelte skib. Søfartsstyrelsen certificerer rederiernes sikkerhedsstyringssystem. Sikkerhedsstyringssystemet indeholder skriftlige procedurer og klar ansvarsfordeling for alle operationer af sikkerhedsmæssig betydning, herunder også sikring af ramper, når de ikke er i brug.

Søfartsstyrelsen fører efter Arbejdsministeriets bemyndigelse sammen med Arbejdstilsynet tilsyn med, at Arbejdsministeriets bekendtgørelse om regulativ for lastning og losning af skibe overholdes. Nærmere regler for tilsynet er indeholdt i Arbejdsministeriets cirkulære nr. 202 af 29. september 1977 om samarbejde mellem Arbejdstilsynet og Skibstilsynet om gennemførelse af regulativ for lastning og losning af skibe. I henhold til cirkulæret fører Søfartsstyrelsen alene tilsynet med hejsemidler, der tilhører skibet. Der kan dog træffes særlig aftale mellem de to tilsynsmyndigheder om tilsynet i konkrete tilfælde.

5.2. Arbejdstilsynet

5.2.1. Generelt om det retlige grundlag

Lov om Arbejdsmiljø (Lovbekendtgørelse nr. 184 af 22. marts 1995) har til formål at sikre et sikkert og sundt arbejdsmiljø. Arbejdsmiljøloven regulerer arbejde for en arbejdsgiver. En række af lovens hovedbestemmelser gælder også for arbejde, der ikke udføres for en arbejdsgiver. Det drejer sig om bestemmelser om arbejde, hvori der er indeholdt et vist faremoment. Det gælder navnlig bestemmelser om arbejdets udførelse og tekniske hjælpemidler.

Arbejdsmiljøloven regulerer som altovervejende hovedregel situationer, hvori der arbejdes, og sikrer, at dette arbejde kan foregå sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt. Krav i arbejdsmiljølovgivningen om sikkerhedsforanstaltninger, f.eks. indretningskrav til motorkædesave, vil ofte have den afledede effekt, at også andre brugere i bred forstand vil være beskyttet.

Som et område med et sådant bredt beskyttelseshensyn kan nævnes maskinområdet. Der er i henhold til et EU-direktiv om indretningskrav for maskiner fastsat regler for producenter og leverandørers markedsføring af disse produkter, herunder sikring af et højt beskyttelsesniveau i forbindelse med enhver anvendelse af maskinen.

Rene publikums- og trafikikkerhedshensyn som f.eks. iværksættelse af foranstaltninger til hensigtsmæssig afvikling af trafikken vedrørende veje og færdsel er ikke omfattet af arbejdsmiljølovens formål og område.

5.2.2. Færgeramper på landjorden

Færgeramper på landjorden er som regel udformet som en forlængelse af en vejbane og kan betragtes som en "hævet" vejbane enten understøttet af jord eller søjler, og er ikke som sådan at betragte som et teknisk hjælpemiddel efter arbejdsmiljølovgivningen.

Visse ramper er forsynet med en bevægelig klap fastgjort for enden af rampen, som er den egentlige tilkørsels- og adgangsvej til skibet. Denne bevægelige klap kan isoleret set være omfattet af definition af tekniske hjælpemidler efter be-

kendtgørelse om indretning af tekniske hjælpemidler. Tilsvarende gælder f.eks. for bevægelige bomme opstillet ved rampen.

Hvis der foregår arbejde, herunder lastning og losning, og færgeramperne er en del af arbejdsstedet, en færdselsvej eller lignende, vil en konkret vurdering af arbejdssituationen på de pågældende færgeramper være afgørende for i hvilket omfang, der er hjemmel efter arbejdsmiljølovgivningen til at kræve rækværk etc. Person- og godstransport i forbindelse med afviklingen af færgetrafikken har hidtil ikke været reguleret af arbejdsmiljølovgivningen, navnlig under hensyn til at det altovervejende beskyttelseshensyn har med trafikhensyn at gøre.

5.2.3. Flydende færgeramper

Arbejdsmiljøloven gælder som hovedregel kun for arbejde på landjorden, men finder dog anvendelse for så vidt angår lastning og losning af skibe, jf. arbejdsmiljølovens § 3.

Der findes særregler for lastning og losning i arbejdsmiljølovgivningen. Denne regulering omfatter ikke den trafik, der alene sker i transportøjemed.

Hvis flydende færgeramper er permanent fastgjort til havnekajen og kan betragtes som en integreret del af kajanlægget, gælder arbejdsmiljølovens bestemmelser om indretning af tekniske hjælpemidler, og arbejdsmiljøloven finder endvidere anvendelse, når der foregår arbejde på anlægget i form af lastning og losning eller lignende.

5.3. Bygge- og Boligstyrelsen

Løse ramper, som køres til og fra, eller som flyder på vandet, eller som hører til skibet, er ikke omfattet af byggelovgivningen, jf. § 2, stk. 3, i Byggeloven (Lovbekendtgørelse nr. 805 af 9. oktober 1995), hvorefter loven kun omfatter transportable konstruktioner, som anvendes bygningsmæssigt.

Ramper, der rager ud over vand, er heller ikke omfattet, idet det er fast antaget i praksis, at konstruktioner på søterritoriet (f.eks. også badebroer og bådebroer) ikke omfattes af byggelovgivningen.

Faste ramper, der er forankret i kajen, jf. bilag 3, fig. 3, så de udgør en del af eller en forlængelse af kajen, kan anses for omfattet af byggelovgivningen, jf. byggelovens § 2, stk. 2, hvorefter loven også omfatter faste konstruktioner og anlæg, når lovens anvendelse på konstruktionen er begrundet i lovens hensyn. (Tilsvarende er i praksis antaget, at også f.eks. kraner i havne er omfattet).

Byggeloven er decentral; det er de enkelte kommuner, der er bygningsmyndigheder. Om en rampe i et konkret tilfælde skal anses for omfattet af byggeloven, afgøres af den pågældende kommune efter en konkret vurdering af det enkelte tilfælde. Kommunerne kan således muligvis have en lidt forskellig praksis.

Hvis en rampe anses for omfattet af byggelovgivningen, kan den ikke etableres uden byggetilladelse, og den skal overholde byggelovgivningens bestemmelser om konstruktioner, jf. især bygningsreglementets kapitel 5.

Dette vedrører nyopførelse. Vedrørende løbende tilsyn med eksisterende ramper, er der ikke i byggeloven nogen regler om, at kommunen skal foretage regelmæssig inspektion af eksisterende bygninger m.v. i kommunen. Der er dog enkelte bestemmelser om driften af eksisterende bygninger:

Efter byggelovens § 14 skal bygninger og indretninger holdes i forsvarlig stand, så de ikke frembyder fare. Efter § 16 A, stk. 3, gælder, at hvis kommunen bliver opmærksom på et ulovligt forhold, skal den søge forholdet lovliggjort. Efter § 17 skal ejendommens ejer berigtige ulovlige forhold, og kommunen kan meddele påbud om lovliggørelse.

5.4. Trafikministeriet

5.4.1. Lov nr. 316 af 16. maj 1990 om trafikhavne m.v.

Der er ikke inden for trafikhavnelovens område, herunder tilhørende bekendtgørelser, bestemmelser om færgeramper, bomanlæg m.v., konstruktionsmæssige krav hertil eller efterfølgende tilsyn hermed.

5.4.2. Vejlovgivningen

Vejlovgivningen omfatter

- Offentlige veje (Lovbekendtgørelse nr. 532 af 20. juni 1994)
- Private fællesveje (Lovbekendtgørelse nr. 625 af 21. juli 1993) samt
- Almene veje.

Ved offentlig veje forstås veje, gader, pladser m.v., der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat, amt eller kommune i henhold til § 1 i lov om offentlige veje.

Da havne ikke administreres efter lov om offentlige veje, er havnearealerne heller ikke offentlig vej.

Ved private fællesveje forstås færdselsarealer for anden ejendom end den ejendom, vejen er beliggende på, når de pågældende ejendomme ikke har samme ejer, jf. privatvejslovens § 2, stk. 1.

Da et færgeleje ikke tjener som færdselsareal for anden ejendom, er det ikke en privat fællesvej.

Ved almene veje forstås færdselsarealer, der er åbne for almenheden og ikke administreres af en offentlig myndighed i henhold til lov, vedtægt eller deklaration.

Da havnearealer administreres efter trafikhavneloven, er disse arealer ikke omfattet af denne bestemmelse.

Veje, der ikke er omfattet af ovenstående definitioner, betegnes i almindelighed som private veje.

F.eks. er færgelejer i Frederikshavn Havn således ikke omfattet af vejlovgivningen, og vejene i området må derfor anses for at være private veje.

5.4.3. Færdselsloven

Færdselsloven (Lovbekendtgørelse nr. 735 af 24. august 1992) omfatter, hvor ikke andet er bestemt, færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter, jf. færdselslovens § 1.

Færdselsloven gælder således også for veje, der ikke er omfattet af vejlovgivningen.

Det er i domspraksis fastslået, at loven gælder for kørsel på færgelejer og videre ombord på bilfærger.

Færdselsloven giver imidlertid ikke politiet eller andre myndigheder hjemmel til at stille krav om indretning m.v. af private veje.

Færdselslovens § 97 indeholder nogle bestemmelser om afmærkning af private veje.

Denne bestemmelse fastslår, at anvendelse af den afmærkning, der er fastsat i afmærkningsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 590 af 24. juni 1992 med senere ændring) skal godkendes af politiet, og at politiet kan kræve en sådan afmærkning tilvejebragt.

Endvidere kan politiet kræve afmærkning, der ikke er i overensstemmelse med afmærkningsbekendtgørelsen, fjernet.

Endelig kræves politiets tilladelse til at etablere afspærring ved bom eller lignende, men politiet kan ikke kræve en sådan afspærring.

6. SVENSKE OG NORSKE REGLER. ILO-REGLER.

A. Svenske regler.

Sjöfartsverket har oplyst, at Sverige som ILO-konventionsdeltager følger ILO-reglerne "Safety and Health in Dock Work" og hermed er underlagt det i disse indeholdte generelle krav om "tilfredsstillende" sikkerhedsforanstaltninger. De nærmere bestemmelser fastsættes lokalt og individuelt under hensyntagen til det overordnede ILO-krav samt de af Arbeterskyddsstyrelsen fastsatte regler. Således anvendes forskellige afskæmningsformer: sjældent bukke, oftere bomme og oftest betonklodser. Den tilsynsførende myndighed med alt, hvad der findes i tilknytning til havnen, herunder på kajen, er Yrkesinspektionen (arbejdstilsynet), der er underlagt Arbeterskyddsstyrelsen.

Arbeterskyddsstyrelsen har udstedt bekendtgørelse af 24. oktober 1986: "Föreskrifter om hamnarbete samt allmänna råd om tillämpningen af föreskrifterna".

§§ 45 - 49 i bekendtgørelsen omhandler særlige generelle forskrifter for havneejere. Det påhviler således ejeren af et havneanlæg at sørge for, at der etableres en så tilpas afskærmning, at nedstyrtning af køretøjer fra kaj, bro, pier og rampe eller tilsvarende ikke kan finde sted. Normalt skal afspærringen være mindst 30 cm høj.

Tilsyns- og påbudsmyndighed er Yrkesinspektionen, der fastsætter de lokale og individuelle bestemmelser.

Overtrædelse af regler og påbud straffes med bøde eller fængsel i højst 1 år i henhold til lov om arbejdsmiljø.

B. Norske regler.

Der sondres mellem ramper, der anvendes af færger i international færgefart, og færger i indenrigsfart.

For færger, der anvendes i international færgefart, finders der ingen regler.

Ifølge en uskreven sædvane skal ramper, der anvendes af færger i indenrigsfærgesfart, være afspærret med bom, der betjenes fra bro eller bildæk.

Vejchefen i det enkelte amt har ansvaret for, at den rette bominstallation forefindes i det enkelte færgeleje, medens besætningen om bord på færgen har ansvaret for bommens rette betjening.

C. ILO-regler (ILO-konvention nr. 152 af 25. juni 1979 om sikkerhed og sundhed i forbindelse med havnearbejde).

Danmark ratificerede konventionen den 3. november 1989, hvorefter den trådte i kraft den 22. december 1990.

Arbejdsministeriet er den myndighed, som tager sig af de generelle ILO-spørgsmål.

Konventionen angår arbejdere, der er beskæftiget med lastning og lovning af skibe. Definition af sådant arbejde fastlægges på grundlag af national lovgivning og praksis.

Kapitel 1, art. 1: Udtrykket "havnearbejde" dækker arbejdet i forbindelse med lastning eller losning af ethvert skib enten i den fulde udstrækning eller de enkelte operationer i forbindelse hermed samt alt arbejde i relation hertil.

Kapitel 1, art. 4: Udtrykket "løfteredskaber" dækker alle stationære og mobile redskaber, herunder også mekanisk styrede kajramper til håndtering af last, der anvendes på land eller ombord på skibet ved hejsning, løsning eller sænkning af gods eller flytning af gods fra et sted til et andet, mens det er ophængt eller understøttet.

Kapitel 2, art. 4, stk. 1, jf. art. 5: Der skal via national lov træffes foranstaltninger vedrørende havnearbejde med henblik på bl.a. at tilvejebringe og bevare sikre adgangsmuligheder til ethvert arbejdssted.

Ansvaret for overholdelsen af de i kapitel 2, art. 4, stk. 1, nævnte foranstaltninger skal placeres hos henholdsvis arbejdsgiveren, ejere, kaptajnen eller andre personer efter omstændighederne.

Kapitel 2, art. 4, stk. 2: De foranstaltninger, der skal træffes i medfør af konventionen, skal bl.a. omfatte:

- generelle krav vedrørende konstruktion, udrustning og vedligeholdelse af havneanlæg og andre steder, hvor der udføres havnearbejde,
- afprøvning, undersøgelse, kontrol og attestering som påkrævet af løfteredskaber, af anhugningsgrej, herunder kæder og tov, og af stropper og andre løfteanordninger, der udgør en fast bestanddel af ladningen.

Kapitel 3, art. 22 og 23, foreskriver, at løfteredskaber, herunder kajramper, skal undersøges og attesteres af en kompetent person mindst én gang om året.

7. ANSVAR, REGELUDFORMNING, TILSYN M.V.

Som nævnt i kapitel 1 har arbejdsgruppen til opgave at undersøge og vurdere behovet for regler for tilsynet med, om færgeselskaberne lever op til deres ansvar for sikkerheden i forbindelse med ramperne i færgehavnene. Se herom nedenfor under 7.1.

Under 7.2. ser arbejdsgruppen i bredere sammenhæng på behovet for regler for sikkerheden i øvrigt i forbindelse med havneanlæg, passagerfærger m.v.

7.1. Undersøgelse og vurdering af behovet for regler for tilsynet med, om færgeselskaberne lever op til deres ansvar for sikkerheden i forbindelse med ramperne i færgehavnene.

Ansvar for sikkerhedsmæssig forsvarlig etablering og drift (vedligeholdelse) af rampeanlæg incl. bomanlæg påhviler ejeren af det pågældende anlæg (eller den, som har en ejers rettigheder). Det følger af almindelige retsgrundsætninger og kræver ingen konkret regelfastsættelse. Dette gælder alle typer af anlæg, hvad enten der er tale om flydende anlæg (linkspan), bevægelige ramper, fastfunderede (faste) ramper, faste Ro-/Ro-ramper, bevægelige passagergangbroer, bomanlæg m.v.

Ejeren vil typisk være det pågældende rederi eller havneejeren.

At ejerskabet til en havn er forskellig (alt efter om der er tale om Københavns Havn, kommunalt styrede trafikhavne, kommunalt ejede havne, private havne, private færgehavne, statshavne, DSB-ejede færgehavne eller Vejdirektoratets færgehavne) influerer ikke på, at det er ejeren, der er ansvarlig.

Det følger af det ovennævnte, at arbejdsgruppen ikke finder grundlag for at foreslå udarbejdet regler - og heller ikke tilsynsregler - for færgeselskabernes civile ansvar.

Spørgsmålet er imidlertid, om der i offentligretlig henseende er behov for tilsynsregler ud over dem, der allerede i dag ligger i særligt Arbejdstilsynets regelsæt, jf. her afsnit 5.2.

For fyldestgørende at kunne besvare dette spørgsmål er arbejdsgruppen gået et skridt længere tilbage og har set på, om der er behov for en offentlig regulering på området i form af yderligere regler, som færgeselskaberne skal leve op til.

Arbejdsgruppens konklusion på baggrund af en sådan analyse er, at der ikke skønnes behov for yderligere tilsynsregler, mens arbejdsgruppen derimod har fundet, at der på nogle enkelte områder er behov for en yderligere offentlig regulering; det drejer sig først og fremmest om fastsættelse af regler om pligt til etablering af bomanlæg samt særlig betjening heraf. Der henvises til det nedenfor under 7.2. beskrevne.

7.2. Undersøgelse af behovet for regler om sikkerheden i øvrigt i forbindelse med havneanlæg, passagerfærger m.v.

Der ligger en række hensyn/forudsætninger i arbejdsgruppens nedenfor beskrevne vurderinger. Således er det givet, at der ikke skal herske tvivl om sikkerheden i danske færgehavne. Ligeledes er der trods meget intensiv trafik i de danske færgehavne (16 mio. ombord- og ilandkørsler i 1995 med personbiler) heldigvis kun sket ganske få alvorligere ulykker. De skete ulykker har relation til enten etablering eller betjening af bomanlæg. Yderligere offentlig regulering bør i givet fald være enkel og ubureaukratisk.

Arbejdsgruppen sondrer i det følgende mellem rampeanlæg og bomme/afskærmninger m.v.

For så vidt angår ramper fremgår det af kapitel 5, at der i dag alene er konstruktionskrav for så vidt angår de fastfunderede, opbyggede ramper, idet sådanne er omfattet af bygge-loven (se afsnit 4 og bilag 3, fig. 3).

På denne baggrund har det været drøftet, om der er et tilsvarende behov for konstruktionskrav for så vidt angår flydende anlæg (linksplan) og bevægelige ramper.

For så vidt angår pontoner under flydende rampeanlæg med permanent fastgørelse til land, jf. bilag 3, fig. 1, minder dette - uden at være det - mest om et skib, og peger dermed i retning af Søfartsstyrelsens kompetenceområde. Imidlertid har Søfartsstyrelsen ikke et regelsæt for pontoner under flydende rampeanlæg. Bekendtgørelse nr. 173 af 21. maj 1965 om forskrifter for skibes bygning og udstyr m.v. med senere ændringer finder bl.a. anvendelse på lægttere, pramme og andet flydende materiel uden selvstændigt fremdrivningsmiddel. Reglerne om prammes konstruktion kunne danne grundlag for pontoners konstruktion, hvorimod reglerne om stabilitetsoplysninger, ror, ankre, opholdsrum, redningsmidler, navigering m.v. ikke kan anvendes på en stationær rampeponton. En pram ombygget til at indgå i et stationært rampeanlæg er ikke omfattet af lov om skibes sikkerhed. Derimod har de anerkendte klassifikationsselskaber (American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det norske Veritas, Germanischer Lloyds, Lloyd's Register of Shipping, Nippon Kaiji Kyokai) regler for konstruktion af færgeramper (incl. pontoner) og disse regler bør danne grundlag for deres opbygning.

For pontonen og rampen i forbindelse med flydende anlæg og ved bevægelige ramper samt gangbroer er det relativt få professionelle rådgivere og konstruktører, som giver sig af med sådanne konstruktioner. Det er arbejdsgruppens principielle opfattelse, at disse har den fornødne ekspertise. Arbejdsgruppen lægger her til grund, at konstruktørerne følger de eksisterende normer for f.eks. stålkonstruktioner, betonkonstruktioner og trækonstruktioner, og at belastningerne fastlægges under hensyntagen til følgende elementer: belastningsregler for broer, belastningsregler for P-huse, færgers kapacitet (styrke af parkeringsdækket), udenlandske anvisninger, rederiets ønsker eller krav, lokale hensyn, såsom vejrforhold, bølgeuro m.v.

Arbejdsgruppen lægger endvidere til grund, at ejeren af færgeramper på eget initiativ gennemfører periodiske eftersyn og opstiller vedligeholdelsesprogrammer.

For at undgå unødigt bureaukrati vil arbejdsgruppen ikke foreslå yderligere udarbejdelse af regler om sådanne konstruktionskrav.

For så vidt angår bomme, afmærkning m.v. i forbindelse med eksisterende rampeanlæg har arbejdsgruppen kunnet konstatere en meget varieret praksis med hensyn til, om de overhovedet er etableret, om udformningen heraf og om betje-

ningen heraf. Det bemærkes i denne forbindelse, at ulykkerne i såvel Frederikshavn Havn som i Helsingør Havn havde relation til bomanlæg/betjening heraf.

På denne baggrund finder arbejdsgruppen, at der er et åbenbart behov for fastsættelse af nye regler.

Arbejdsgruppen foreslår således, at det pålægges ejeren af rampeanlæg for færger og fragtskibe (Ro/Ro) en pligt til at foretage afspærring af anlægget i hele dets bredde ved etablering af bomanlæg (eller anden sikker afspærring), der ved skibets foranstaltning skal være aflåst, inden skibet forlader anlægget. Bomanlægget skal være etableret i overensstemmelse med arbejdsmiljølovens regler om indretning af tekniske hjælpemidler. Betjeningen af bomme ved rampeanlæg indgår i rederiets sikkerhedsstyringssystem (se pkt. 5.1). Sikkerhedsstyringssystemet kræves i henhold til teknisk forskrift om sikker drift af passagerskibe (International Safety Management (ISM) Code) og certificeres af Søfartsstyrelsen. I forbindelse med certificering af sikkerhedsstyringssystem kræves, at rederiet udarbejder en skriftlig procedure med klar ansvarsfordeling for sikring af færgelejet.

De nye regler indebærer som nævnt en forpligtelse for ejeren til at etablere bomanlæg, og at betjening sker på særlig måde.

Under hensyntagen til, at der kan siges at være tale om en regulerende adfærd for en operatør/bruger af en havn, foreslår arbejdsgruppen, at forpligtelsen hertil fastsættes af Trafikministeriet, f.eks. i reglerne i det nye standardreglement for ordens overholdelse i danske havne, som udstedes i medfør af Trafikhavnelovens § 14, stk. 1. I regeludformningen vil der komme en henvisning til Arbejdstilsynets regler vedrørende indretningen, for så vidt bomanlægget etable-

res på land eller på et flydende anlæg med permanent fastgørelse til land, og til Søfartsstyrelsens regler for så vidt angår betjeningen.

Arbejdsgruppen vil herefter resumere som følger:

1. Trafikministeriet fastsætter f.eks. i standardordensreglementet regler om pligt for ejere af rampeanlæg til at etablere bomanlæg (eller anden sikker afspær-

ring) til afspærring af anlægget samt betjening heraf. Havnemyndighederne skal påse, om bomanlægget er etableret.

2. Bomanlæg på land eller på et flydende anlæg med permanent fastgørelse til land skal være etableret i overensstemmelse med arbejdsmiljølovens regler om indretning af tekniske hjælpemidler, jf. bekendtgørelse nr. 561 af 24. juni 1994 som ændret ved bekendtgørelse nr. 669 af 7. august 1995.

Arbejdstilsynet vurderer således sikkerheden med hensyn til klemningssteder (afskærmning), styring m.v.

Arbejdstilsynet vurderer tilsvarende sikkerheden med hensyn til rampe og klap. Da vurderingen ikke omfatter stabilitet, dimensionering, styrkeberegning m.v., lægger arbejdsgruppen som nævnt til grund, at eksisterende normer herfor generelt anvendes.

Når anlægget er i drift, og der foregår arbejde, kan Arbejdstilsynet vejlede samt påbyde opfyldelse af kravene i Arbejdstilsynets bekendtgørelse om indretning af tekniske hjælpemidler m.v.

Den markedskontrol, der ifølge EU-maskindirektivet er pålagt medlemsstaterne, om produkterne opfylder sikkerhedskravene i lovgivningen, udføres som led i Arbejdstilsynets almindelige tilsynsvirksomhed.

Drift, vedligeholdelse og eftersyn af anlægget skal ske i overensstemmelse med leverandørens anvisning.

3. Betjening af bomme ved rampeanlæg indgår i rederiets sikkerhedsstyringssystem (se pkt. 5.1). Sikkerhedsstyringssystemet kræves i henhold til teknisk forskrift om sikker drift af passagerskibe (International Safety Management (ISM) Code) og certificeres af Søfartsstyrelsen. I forbindelse med certificering af sikkerhedsstyringssystemet kræves, at rederiet udarbejder en skriftlig procedure med klar ansvarsfordeling for sikring af færgelejet.

7.3. Behovet for yderligere regler om sikkerhedsforanstaltninger i havnene.

Færgehavne/færgehavneafsnit.

I disse havne er der som tidligere nævnt oftest intens trafik. Det kan måske i visse situationer være vanskeligt for trafikanterne at orientere sig, at se, om de er på rette vej op ad en rampe, eller om de er "på gale veje". For at søge at hindre, at ulykkessituationer skal opstå også uden for rampetil- og frakørselsområdet, foreslår arbejdsgruppen regler om pligt for ejeren af et anlæg i en havn og/eller havneejeren til at etablere passende afskærmning.

En afskærmning skal normalt være 30 cm høj. Afskærmning udføres ikke i havne/havneafsnit, hvor der er almindelig havnedrift (i modsætning til færgedrift). Der skaffes hjemmel hertil ved Trafikministeriets foranstaltning, idet den f.eks. kan søges indført i standardordensreglementet.

Almindelige trafikhavne.

Som nævnt til arbejdsgruppen ikke foreslå egentlig afskærmning i disse havne/havneafsnit. Dels er der ikke en så intens trafikering af bilister, passagerer m.v., dels vil en afskærmning umuliggøre udøvelse af normal erhvervsvirksomhed i havnene/havneafsnittene.

Imidlertid kan der være behov for bedre skiltning. Sådant skiltning i havne/havneafsnit med almindelig havnedrift foretages af havneejeren i samarbejde med politiet.

8.FÆRGEREDERIREPRÆSENTANTERNES REAKTION

Repræsentanterne for færgerederierne er på et møde med arbejdsgruppen blevet orienteret om overvejelserne i anledning af det af trafikministeren givne kommissorium for arbejdsgruppen.

Endvidere orienteredes om, at arbejdsgruppen har fundet det hensigtsmæssigt også at vurdere spørgsmålet om sikkerheden i øvrigt i forbindelse med havneanlæg, passagerfærger m.v.

Reaktionen fra rederirepræsentanterne var umiddelbart positiv.

De forbeholdt sig dog deres stilling til det foreløbige udkast til ændret formulering af bestemmelsen om afspærring i det udkast til "Standardreglement for overholdelse af orden i danske havne", som tidligere har været udsendt til de interesserede myndigheder m.fl.

På baggrund af drøftelserne på mødet modificeres udkastet, idet udtrykket "bomanlæg" ændres til "bomanlæg eller anden sikker afspærring".

9. KONKLUSIONER.

Under hensyn til:

- at der ikke skal herske tvivl om sikkerheden i danske havne,
- at det fra Danmarks Statistik fremgår, at der i 1995 var ca. 16. mio. ombord- og ilandkørsler med personbiler i danske færgehavne,
- at arbejdsgruppen alene har kendskab til 2 alvorlige ulykker,
- at de umiddelbare grå zoner i gældende regelsæt har relation til etablering og betjening af bomanlæg,
- at nye regler/bestemmelser skal være mindst mulig bureaukratiske,

foreslår arbejdsgruppen følgende:

1. Det understreges,

- at de anerkendte klassifikationsselskaber (American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det norske Veritas, Germanischer Lloyds, Lloyd's Register of Shipping, Nippon Kaiji Kyokai) har konstruktionsnormer for ramper (incl. pontoner), som bør danne grundlag for rampeanlæg, og
- at det lægges til grund, at eksisterende normer vedrørende belastningskrav m.v. vedrørende ramper ved flydende og faste anlæg generelt anvendes.

2. Der udformes af Trafikministeriet nye bestemmelser om etablering og betjening af bomanlæg eller anden sikker afspærring. Havnemyndigheden skal påse, at anlæggene er etableret.

Betjeningen skal se i henhold til procedurer i skibets og rederiets sikkerhedsstyringssystem, jf. teknisk forskrift om sikker skibsdrift (ISM-koden) udstedt i medfør af lov om skibes sikkerhed.

3. Det understreges, at Arbejdstilsynet i overensstemmelse med reglerne i arbejdsmiljøloven fører tilsyn med tekniske hjælpemidler, herunder maskiner på landjorden eller på flydende anlæg med permanent fastgørelse.
4. Der foretages fornøden afskærmning og skiltning i færgehavne/færgeshavn-afsnit i samarbejde mellem havneejeren og politiet.

BILAGSFORTEGNELSE

1. Trafikministerens pressemeddelelse af 10. juli 1996.
2. Spørgsmål S 2981 af 11. juli 1996 stillet af folketingsmedlem Kirsten Jacobsen samt statsministerens svar af 6. august 1996.
3. Fig. 1. Flydende anlæg, Linkspan.
Fig. 2. Bevægelig rampe.
Fig. 3. Fast rampe. Fast fundament.
Fig. 4.a. Fast rampe (ro/ro).
Fig. 4.b. Bomanlæg ved brede, faste ramper (ro/ro).
Eksemplifikation.
Fig. 5. Passagerrampe (Passagergangbro).

Trafikministeriet

PRESSEMEDDELELSE

Behovet for tilsynsregler ved færgeramper undersøges

I forbindelse med færgeulykken på Frederikshavn Havn i går mandag udtaler trafikminister Jan Trøjborg:

"Det er nødvendigt at vurdere behovet for regler for tilsynet med, om færgerederierne lever op til deres ansvar for sikkerheden på færgeramperne. Derfor vil jeg tage initiativ til at samle de relevante myndigheder på området for at få afklaret sagen. Det drejer sig udover Trafikministeriet bl.a. om Søfartsstyrelsen, Arbejdstilsynet, politiet og havnemyndighederne."

"Men i den konkrete sag om den meget tragiske ulykke i Frederikshavn kan der ikke drages nogen konklusioner, før politirapporten foreligger." slutter Jan Trøjborg.

STATSMINISTERIET
1996

Den 6. aug.

Statsminister Poul Nyrup Rasmussens svar på spørgsmål S 2981 af 11. juli 1996 stillet af Kirsten Jacobsen (FP).

Spørgsmål:

"Vil statsministeren oplyse, om regeringen straks vil tage de nødvendige initiativer, der sikrer, at der bliver indført klare regler for sikkerheden og ansvaret i forbindelse med havneanlæg, passagerfærger m.v. og således, at reglerne definerer ansvaret for landanlæg, ramper, pontoner, skibe eller andet, der anvendes til og fra ombordkørsel eller af- og påstigning af passagerfærger?"

Svar:

Jeg kan henvise til besvarelserne af 17. juli 1996 af spørgsmål nr. 281-285 til erhvervsministeren stillet den 9. juli 1996 af Folketingets Erhvervsudvalg.

Det fremgår bl.a. heraf, at trafikministeren har nedsat en hurtigarbejdende arbejdsgruppe, der skal undersøge og vurdere behovet for regler for tilsyn med, om færgeselskaberne lever op til deres ansvar for sikkerheden i forbindelse med ramperne i færgehavnene. Der skal naturligvis ikke herske tvivl om sikkerheden i færgehavnene.

I arbejdsgruppen deltager udover Trafikministeriet repræsentanter fra Søfartsstyrelsen, Arbejdsministeriet, Justitsministeriet, Boligministeriet, Den Danske Havnegruppe, Statshavneadministrationen, DSB og Vejdirektoratet.

Dette initiativ kan jeg helt tilslutte mig.

Når arbejdsgruppens rapport foreligger, vil regeringen straks tage stilling til hvordan den kan følges op.

