

M/F Jutøya



Go'vakker Randi som erstatningsferje



Bilde: Fredrikstad blad

- Leieavtale fra 01.09.26
- Kr 4 800 pr døgn i drift
- Kr. 2.400 i stand by
- Kan gå i is
- Ubegrenset leieavtale

Status

- Connect Bus har sagt opp avtalen med kommunen, og eierskapet av ferga overføres til kommunen
- Sjøfartsdirektoratet har pålagt utbedringer av båten innen neste sommer:
 - Sammenføyning mellom overbygg og skrog
 - Lysgjennomgang i skrog
 - Skifte vinduer i salong
 - Innfesting av rør
 - Frisklufteranlegg i styrhus
 - Skille mellom redningsvester til voksne og barn
- I tillegg til de pålagte utbedringene er det fra Jutøya AS ønske om følgende:
 - Forlengelse av skroget
 - Oppgradering av salong
 - Oppgradering av styrhus
 - Ny motor og bedding
 - Nytt MOB-system

Kjenningsignal LLGF	Skipets navn JUTØYA	IMO nr. -		
Nr.	Pålegg (m/ hjemmelsgrunnlag)	Frist for utbedring	Oppfølgings- krav	Dato etterkomme
25	Ved utførelse av skroginspeksjon ved Engelsviken Slipp AS ble det avdekket flere forhold ved fartøyet skrog og vannrette integritet hvor det kreves oppfølging. Ved sammenføyning mellom aluminiums overbygg og stålskroget er det klare tegn til galvanisk korrosjon samt saltspreng. Flere steder langs forføyning mellom overbygg og stålskrog er innfestningsbolter «dratt» igjennom aluminiumsplater og det er bevis på saltgjennomtrengning inne i passasjerområde underkant innredningsplater. Sammenføyning mellom aluminium og stålskrog i styremaskin viser kraftige tegn til korrosjon og gravrust, samt at det er lysgjennomgang fra utvendig dagslys ved et parti på skroget. Ved utvendig spyletest ble vinduer i passasjerområdet funnet kraftig lekk langs innføyning i aluminiums overbygg flere steder. Det må fremskaffes tilstandsrapport fra godkjent foretak som belyser de overnevnte forhold, men ikke begrenset til. Det må utarbeides en oppfølgingsplan på de forhold som avdekkes med plan for utbedring frem mot 5 årlige fornyelsestilsyn. FOR 2014-07-01 nr. 1072 Forskrift om bygging av skip § 4 første ledd. LOV 2007-02-16 nr. 9 Skipssikkerhetsloven § 9.	13. juli 2026	Bekreftelse ved dokumentasjon	
26	Redningsvester for barn og spedbarn skal oppbevares atskilt fra redningsvester for voksne. Det må anskaffes løsning som oppfyller forskriftskrav. FOR 2014-07-01 nr. 1019 Forskrift om redningsredskaper på skip § 12.	30. juni 2027	Bekreftelse fra rederi/fører	
27	Styrhusets frisklufteranlegg henter "friskluft" direkte fra maskinrommet. Det må utarbeides en løsning som sikrer mannskapet tilstrekkelig frisk luft uten forurensete elementer samt tilstrekkelig oppvarming. FOR 2005-01-01 nr. 8 Forskrift om arbeidsmiljø mv. på skip §§ 11-5 og 11-5 andre ledd.	13. juli 2026	Bekreftelse fra rederi/fører	

Status

- Formannskapet har i vedtak 104/26 besluttet at fergen skal oppgraderes, men ikke forlenges og det skal ikke byttes motor. Kommunedirektøren er gitt oppgaven med å gjennomføre prosjektet og påse at eierskapet av fergen overføres til kommunen
- Gjennom dette arbeidet har kommunedirektøren blitt klar over enkelte konsekvenser som følger av oppgradering, eierskifte og eventuelt endring av driftsoperatør, og ved eventuell forlenging



Oppgradering, eierskifte og bytte av driftsoperatør

- Det er stor sannsynlighet for at det må utstedes nytt passasjersertifikat, og maksimalt antall passasjerer med enmannsbetjening vil da bli redusert fra 49 i dag til 25
- Ny forskrift om bygging av skip kan gjøre seg gjeldende – ferga må bygges om i henhold til gjeldende regelverk, dersom endringen anses som vesentlig endring



Forlenging

- Jutøya er i dag godkjent for en total last på 5 tonn, og rullende last med samlet akseltrykk inntil 4 tonn. Jutøya AS har opplyst at Jutøya ikke kan transportere kjøretøy som utfordrer stabiliteten på fartøyet - vann på dekk og åpen bauglem. For å øke lastekapasiteten må ferga forlenges
- Jutøya AS har leid inn Allum AS for å beregne lasteevne og stabilitet ved forlenging. Det er gjennomført krengeprøver, men endelig resultat foreligger ikke. De har opplyst at fartøyet bør måles på land, for å få gode nok beregninger
- Ved forlenging må det utstedes nytt passasjersertifikat, og maksimalt antall passasjerer med enmannsbetjening vil da bli redusert fra 49 i dag til 25
- Ny forskrift om bygging av skip vil gjøre seg gjeldende – ferga må bygges om i henhold til gjeldende regelverk. Sjøfartdirektoratet har uttalt at dette ikke vil medføre store endringer, men noe ombygging må påregnes
- Det må beregnes om eksisterende bauglem kan godkjennes for større kjøretøy



Forlenging

- Usikkerhet
 - Allum Engineering er ikke ferdig med prosjekteringen, og tar forbehold knyttet til lasteevne og stabilitet – dette gir per nå ingen garanti for at en forlenging på 2 meter vil løse utfordringen med transport av ambulanse
 - Verftet tar forbehold, og viser til egne vurderinger og Allum sine beregninger. De tar også forbehold om eventuelle krav fra sjøfartsdirektoratet



Utfordringer

- Regelverk
 - Eierskap
 - Offentlig anskaffelse
 - Løyve
 - Kontrakt
- Økonomi
 - Færder 2030
 - Avgifter
 - Toll/Tull
 - Erstatnings ferje
 - Skille drift/investering
 - Forsikring
 - Tilskudd/gaver





Utfordringer

Dette er ikke en uttømmende liste. Det kan være flere forhold som vil påvirke saken fremover.

Avgift:

- Persontransport er avgiftspliktig virksomhet, og driftsselskapet har dermed rett på fradrag for mva (Jutøya AS), jf. mva l 5-3 og 8-1.
- Reparasjonskostnader på fartøy er avgiftsfritt i Norge, jf mva l 6-9 (2).
 - Vi har fått en skriftlig uttalelse fra verksted i Sverige på at vi ikke blir belastet svensk mva.
- Kommunen har trolig ikke rett på komp eller fradrag slik vi er organisert i dag pga. persontransport er en økonomisk aktivitet. Avgift blir derfor en endelig kostnad i kommunens regnskap, jf. merverdiavgiftskompensasjonsloven §4 (2) nr 4.
- I dag fakturerer Connect bus AS oss for driftstilskudd uten mva (beløp), og adm tilskudd med mva (beløp).
 - Derfor nå liten avgiftsbelastning for kommunen.

Toll:

- Er det noen vi bør ta hensyn til her mtp. reparasjon i Sverige?

Frakt:

- Fraktmetode, kostnader til frakt og forsikring under frakt må beskrives og kontraktsfestes.

Skille drift/investering:

- Kommunen må ha en spesifisert faktura / detaljoversikt, skille drift (vedlikehold)/ investering (på kostning).

Avtale med verksted:

- Tidsplan / framdriftsplan bør kommunen få fra verksted så vi vet hvor lenge vi må holde på reserveferje, ev med forlengelsen

Eierskap til ferje:

- Ferjen eies av Færder kommune før reparasjonsarbeidet starter.
 - Regelverk for offentlig støtte.

Løve:

- Løve for ferje sambandet til Veierland før Connect bus Løve utgår 31.12.

Utfordringer

Offentlig anskaffelse: (hvis det må til)

- Ferjesambandet må ut på offentlig anbud så snart som mulig etter at kontrakt med Connect bus er sagt opp fra 31.12.
- Kartlegge en evt. behov for midlertidig driftsavtale fra 31.12, hvis vi ikke rekker å sette dette ut på anbud før 31.11? (Fordrer eget politisk vedtak?)

Forsikring:

- Kommunen må kartlegge hvilke forsikringer vi har på båten i dag + forsikringsselskap - og hva vi ønsker videre etter at kommunen overtar eierskapet av båten.
- Forhold rundt forsikring under verftsopphold og frakt/transport til og fra verft
- LOA – viktig at en slik anskaffelse settes ut på anbud.

Evt. forlengelse av ferjen:

- Risiko for økte driftskostnader da ferjen kan få krav om å kjøre med 2 besetningsmedlemmer
- Avklare med verft ekstra opphold som følge av ev. forlengelse

Søke tilskudd:

- Kommunen sjekker ut mulighet for å søke tilskudd på reparasjonskostnader hos andre.
 - Vestfold fylkeskommune (negativ)
 - Sandefjord kommune (negativ)
 - Tilskudd fra private. eks Sparebank 1 stiftelsen
 -
- Gave fra andre, viktig at det ikke er noen betingelser knyttet til gaver/tilskudd fra andre vedr. båten.
 - Det er viktig at kommunen er tydelig i sin kommunikasjon med andre mtp full fleksibilitet på ferjen før mottak av gaver fra andre.
 - Veierland Velforening



Allum:

På forespørsel fra M/S Jutøya AS har Allum Engineering AS gjennomført stabilitetstester og foretatt beregninger for å vurdere stabilitetsegenskapene til passasjerfergen M/S Jutøya.

På bakgrunn av de observerte lastetilstandene vurderes det at M/S Jutøya i dagens utførelse ikke har tilfredsstillende sikkerhetsmarginer for transport av ambulanse på dekk.

Det observeres negativt fribord i baugen under slik transport, noe som viser at reserveoppdriften i forskipet i praksis er oppbrukt. Dette må anses som en sikkerhetsmessig ugunstig lastetilstand og gir begrenset margin mot vanninntrenging og andre ytre påvirkninger.

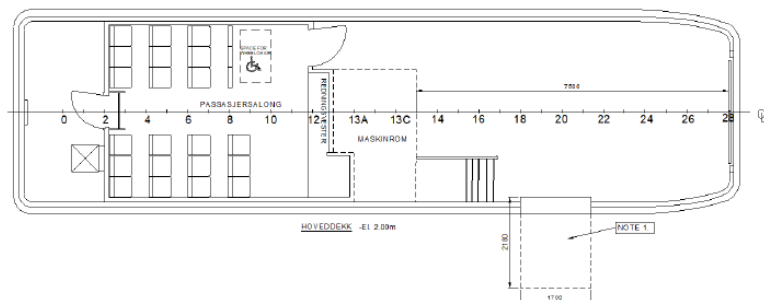
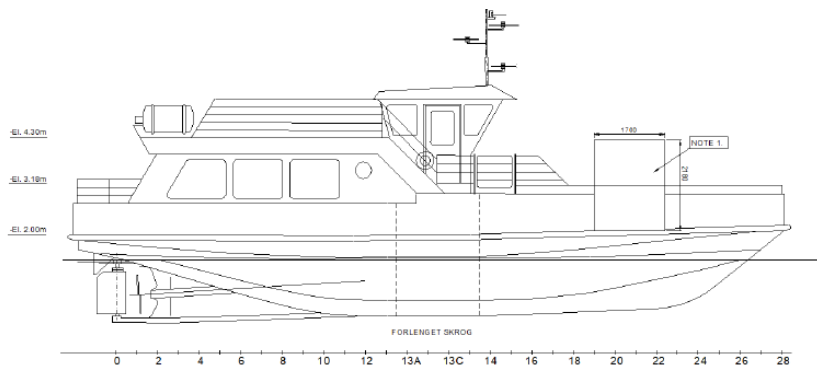


Allum:

- Det vurderes å forlenge fartøyet med omtrent 2 meter. En slik forlengelse vil normalt forventes å forbedre både fribord og lastekapasitet.
- Basert på foreløpige vurderinger forventes forlengelsen å gi en økning i tilgjengelig fribord på omtrent 34 cm for en dekkslast på 5 tonn. Estimat oppdateres etter beregninger fra krengeprøven er ferdigstilt.
- En forlengelse på 2 meter vil øke tilgjengelig dekkslengde fra 5.5 meter til 7.5 meter, som antas å gi nødvendig plass til frakt av ambulanse på dekk.
- Det vurderes at en forlengelse vil være et godt teknisk tiltak for å øke fartøyets sikkerhetsmarginer ved ambulansetransport. Dette må verifiseres ved endelige stabilitetsberegninger.



Allum:



Det har blitt foretatt en deplasementstest og en uoffisiell krengeprøve for M/S Jutøya i løpet av 2025 og 2026.

Endelige resultater fra krengeprøven er ikke ferdigstilt, og vurderingene presentert i dokumentet må derfor regnes som foreløpige estimater.

Det er også noe usikkerhet knyttet til nøyaktig skroggeometri, noe som vil påvirke kvaliteten på resultatene, og det anbefales at det gjennomføres oppmåling av skroget når skipet er i dokk.

Allum:

- M/S Jutøya benyttes i dag primært til transport av passasjerer og varer til og fra øya Veierland. Ved behov benyttes derimot fergen også til transport av ambulanse og andre nyttekjøretøyer. Ved frakt av ambulanse blir det derimot observert at M/S Jutøya får negativt fribord i baugen. Det blir også såpass trangt på dekket at det ikke er mulig å lukke baugporten. Basert på uttalelser fra båtens mannskap gjelder dette uten mer enn nødvendig personell, passasjerer eller øvrig last om bord.
- Det negative fribordet innebærer at dekket ligger på eller under vannlinjen forut. En slik lastetilstand gir redusert sikkerhetsmargin mot vanninntrenging, redusert sjøegenskaper og økt sårbarhet ved bølger.



Allum:

- Uavhengig av hvilke historiske regelverk fartøyet opprinnelig ble bygget etter, er negativt fribord i baugen en uønsket lastetilstand etter grunnleggende marintekniske prinsipper. Når reserveoppdriften i forskipet er oppbrukt, reduseres fartøyet's robusthet og evne til å håndtere ytre påvirkninger på en sikker måte.
- For passasjerskip i innenriksfart med største lengde 15 meter eller mer, fastsetter dagens forskrift ombygging av skip at minimum fribord skal være 100 mm. M/S Jutøya har en største lengde på 15.45 meter. Selv om det ikke foreligger tilstrekkelig grunnlag til å konkludere om fartøyet's formelle regelverksetterlevelse i den aktuelle lastetilstanden, indikerer de observerte forholdene at sikkerhetsmarginene ved ambulansetransport er svært begrensede.



Allum:

- I henhold til SOLAS II-1 skal baugport på skip være lukket og sikret før avgang. Observerte forhold indikerer at denne reglen ikke oppfylles.
- Det er viktig å understreke at fribord ikke bare er et administrativt krav, men en grunnleggende sikkerhetsmargin som skal sikre tilstrekkelig reserveoppdrift og motstand mot vanninntrenging under drift. Når denne marginen er brukt opp eller blir negativ, reduseres fartøyet's sikkerhet betydelig.

