

## Høringsnotat

### Høringsnotat vedr. udkast til bekendtgørelse om forsøg med landbaseret lodsning.

Bekendtgørelsen blev sendt i høring den 30. oktober 2023 med høringsfrist den 28. november 2023. Bekendtgørelsen er ny og indfører regler om forsøg med landbaseret lodsning.

I det følgende gennemgås de høringssvar, der indeholder konkrete bemærkninger til bekendtgørelsen. Søfartsstyrelsens kommentarer til de enkelte høringssvar er anført i kursiv. Det bemærkes, at høringssvarene er gengivet i uddrag/hovedtræk. Enkelte af høringssvarene er enslydende på tværs af interessenter, hvorfor disse kun er gengivet en gang.

Der gøres opmærksom på, at Danish Maritime Pilots høringssvar til § 8, nr. 1, litra a, vedrørende tekstens klarhed og entydighed, har medført en omskrivning af paragraffen. For at sikre klarhed og entydighed i bekendtgørelsen generelt har Søfartsstyrelsen tillige valgt at ændre tekstens ordlyd og opstilling få steder i bekendtgørelsen. Tekstændringer, herunder ændrede paragrafnumre, vil fremgå under gennemgangen af bemærkningerne.

Søfartsstyrelsen har modtaget 6 høringssvar med bemærkninger til bekendtgørelsesudkastet.

Høringssvarene er vedlagt som bilag 2.

#### **Bemærkninger til § 3:**

Danish Maritime Pilots bemærker til § 3, at definitionerne af lodsning bør defineres således, at landbaseret lodsning ikke blot er kommunikation fra land, men netop sker i realtid, uden kritisk forsinkelse med fuld situationel awareness og dataoverførsel, som beskrevet i bekendtgørelsens § 8.

Danish Maritime Pilots foreslår derfor, at formuleringen ”ved kommunikation” slettes fra henholdsvis § 3, nr. 1 og nr. 2.

*Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at kommunikation skal forstås bredt som al kommunikation mellem land og skib samt enhver form for dataoverførsel.*

*Definitionen af landbaseret lodsning fremgår af lodsloven, hvorfor den som udgangspunkt bør videreføres for ikke at skabe uklarhed om de anvendte begreber.*

*Der henvises desuden til, at det i § 8, nr. 7 (ændret til § 9, stk. 4, nr. 6) fremgår, at sikkerhedsvurderingen skal indeholde en beskrivelse af, at kommunikation og dataoverførsel kan ske på sikker vis, herunder, at der*

15-04-2024

**Vores reference:**

Sag: 2022121195

Sikre farvande

/ Lars Bøje Christensen

**SØFARTSSTYRELSEN**

Caspar Brands Plads 9

4220 Korsør

Tlf. 72 19 60 00

CVR-nr. 29 83 16 10

EAN-nr. 5798000023000

[sfs@dma.dk](mailto:sfs@dma.dk)

[www.sofartsstyrelsen.dk](http://www.sofartsstyrelsen.dk)

ERHVERVSMINISTERIET

*etableres redundans de relevante steder, hvor kommunikation og dataoverførsel er kritisk for udførelsen af sikker lodsning. Begrebet er derfor nærmere beskrevet i bekendtgørelsens § 8 (nu § 9).*

*Bemærkningen i sig selv giver ikke anledning til ændringer.*

**Bemærkninger til § 4, stk. 2:**

*For at sikre klarhed og entydighed i teksten er det præciseret, at udstyr, i land eller om bord, der installeres og benyttes i forbindelse med forsøget, ikke må kunne påvirke andet udstyr om bord på skibet. Samtidig ændres § 4, stk. 2, til § 5.*

**Bemærkninger til § 5 (nu § 6):**

Danish Maritime Pilots bemærker, at der til kapitel 2 om forsøg med landbaseret lodsning med lods om bord specifikt er skrevet, at lodsens om bord har ansvaret for lodsningen uagtet forsøget. Dette er der ikke nævnt noget om i kapitlerne om forsøg med landbaseret lodsning uden lods om bord. Betyder det at lodsens er ansvarsfri?

*Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at reglerne i bekendtgørelse om lodseriers virksomhed for lodserers pligter finder anvendelse i forbindelse med forsøg med landbaseret lodsning med og uden lods om bord. § 5 er indsat i bekendtgørelsen for at præcisere, at lodsens, som er fysisk om bord på skibet, har det fulde ansvar ved forsøg med landbaseret lodsning med lods om bord.*

*Det fremgår af § 6, stk. 2, nr. 5 (nu § 7, stk. 2, nr. 5), om ansøgning om tilladelse til forsøg uden lods om bord, at lodsens og lodseriet skal overholde reglerne i bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodserers pligter. Således er det, ved forsøg uden en lods om bord, lodsens i land, der har ansvaret for lodsningen.*

*På foranledning af høringssvaret præciseres bestemmelsen, så " Lodsens, der befinder sig om bord på det lodsede skib" ændres til " Lodsens, der befinder sig fysisk om bord på det lodsede skib".*

**Bemærkninger til § 6, stk. 2, nr. 2 (nu § 7, stk. 2, nr. 2):**

Danish Maritime Pilots bemærker til § 6, stk. 2, nr. 2, at gennemførelse af forsøg med landbaseret lods med lods om bord er en forudsætning for at kunne gå videre med forsøg med landbaseret lodsning uden lods om bord.

Danish Maritime Pilots finder det derfor naturligt, at også forsøg med landbaseret lodsning med lods om bord omfattes af reglerne om afrapportering og evaluering i bekendtgørelsens kapitel 6 og 7, således at Søfartsstyrelsen har indsigt i forsøgene, hvor lodsens stadig er om bord, inden man godkender forsøg med landbaseret lodsning uden lods om ombord.

*Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at en ansøgning om tilladelse til forsøg med landbaseret lodsning uden lods om bord, jf. § 7, stk. 1 nr. 7 (nu § 8, stk. 1, nr. 7), skal indeholde en sikkerhedsvurdering. Det fremgår af § 8, nr. 2 (nu § 9, stk. 4, nr. 8), om indholdet i sikkerhedsvurderingen, at alle forudsigelige risici i forhold til at opretholde et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau skal være identificeret og adresseret på tilstrækkelig vis.*

*Det er Søfartsstyrelsens vurdering, at de erfaringer, som lodserierne opnår ved forsøg med landbaseret lodsning med lods om bord, vil indgå i sikkerhedsvurderingen.*

*Bemærkningen giver derfor ikke anledning til ændringer.*

**Bemærkninger til § 6, stk. 2, nr. 3 (nu § 7, stk. 2, nr. 3):**

Danish Maritime Pilots bemærker, at lodser som led i uddannelse og efteruddannelse af lodser til lodsning om bord skal gennemføre Bridge Resource Management kurser og anden simulatortræning. Når lodsens ikke selv er om bord og indgår fysisk i broteamet, bliver det ifølge Danish Maritime Pilots endnu sværere, og risikoen for fejl, misfortolkninger, misforståelser og sprogbarrierer bliver større. Danish Maritime Pilots anbefaler derfor, at lodser, der skal indgå i forsøg med landbaseret lodsning, gennemfører en særligt målrettet efteruddannelse og simulatortræning i landbaseret lodsning.

*På baggrund af høringssvaret præciseres i § 7, stk. 1, nr. 3 (nu § 8, stk. 1, nr. 3), at en beskrivelse af de deltagende lodsers kvalifikationer også skal indeholde en beskrivelse af, hvilken supplerende uddannelse lodsens har gennemført for at kunne udføre forsøg med landbaseret lodsning.*

**Bemærkninger til § 6, stk. 2, nr. 5 (nu § 7, stk. 2, nr. 5):**

Danish Maritime Pilot bemærker, at det af bestemmelsen fremgår, at lodser og lodserier, der deltager i forsøg med landbaseret lodsning, skal overholde reglerne i bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter. Af bekendtgørelsen fremgår det af § 2, at et lodseri skal tegne og opretholde en forsikring, der kan dække det ansvar, som pålægges lodsens enten i medfør af sølovens § 151 eller som rådgiver. Betyder det, at en lods, der deltager i forsøg uden lods om bord, fortsat kan pålægges ansvar?

*Søfartsstyrelsen bemærker, at lodser, der deltager i forsøg med landbaseret lodsning, kan pålægges et ansvar efter reglerne i bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter.*

*Søfartsstyrelsen skal i øvrigt henvise til ovenstående afsnit om bemærkninger til bekendtgørelsens § 5.*

*Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.*

Danish Maritime Pilots bemærker, at såfremt en lods fortsat kan pålægges ansvar, bør Søfartsstyrelsen stille krav til deltagende lodserier om udvidet forsikringsdækning ved forsøg med landbaseret lodsning uden lods om bord, og at dette bliver et selvstændigt punkt, som ansøgende lodserier skal opfylde og dokumentere i § 7 (nu § 8) i forslag til bekendtgørelse om forsøg med landbaseret lodsning.

*Søfartsstyrelsen bemærker, at det fremgår af § 1, stk. 1, i bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter, at et lodseri skal tegne og opretholde en forsikring, der kan dække det ansvar, som pålægges lodsens enten i medfør af sølovens § 151 eller som rådgiver.*

*Endvidere bemærkes, at lodserierne i henhold til eksisterende regler allerede skal forsikre enhver form for lodsning. Det er Søfartsstyrelsens vurdering, at det er lodseriernes ansvar at sikre, at forsikringen alle typer af lodsninger, herunder også lodsninger i forbindelse med forsøg med landbaseret lodsning.*

*Bemærkningen giver derfor ikke anledning til ændringer.*

Danish Maritime Pilots bemærker, at vedrørende lodsens pligter ifølge §§ 9 og 10 i bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter, bør Søfartsstyrelsen overveje om disse kan opretholdes i forsøg med landbaseret lodsning uden lods om bord, idet nogle af forholdene kræver, at lodsens fysisk er om bord på det skib han/hun lods. Danish Maritime Pilots mener, at en del af forholdene ikke kan erkendes af lodsens ved landbaseret lodsning uden lods om bord.

*Søfartsstyrelsen skal indledningsvis bemærke, at det er styrelsens opfattelse, at de paragrafer, der stilles spørgsmål til, er §§ 8 og 9 i bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter.*

*Søfartsstyrelsen finder ikke, at der er en modstrid mellem bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter og bekendtgørelse om forsøg med landbaseret lodsning.*

*Bemærkningen giver derfor ikke anledning til ændringer.*

**Bemærkninger til § 7, stk. 1, nr. 2 (nu § 8, stk. 1, nr. 2):**

Danske Rederier og DanPilot foreslår, at termen “fysiske personer” ændres til faggruppe eller helt slettes.

*Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at styrelsen på den baggrund har ændret i bestemmelsen, således at “fysiske personer i lodseriet” ændres til, at ansøgningen skal indeholde en angivelse af “lodseriets organisering i forbindelse med forsøget, herunder oplysning om navngivne interne og eksterne personer på nøglepositioner, og disses ansvarsområder”.*

**Bemærkninger til § 7, stk. 1, nr. 3 (nu § 8, stk. 1, nr. 3):**

Danske Rederier og DanPilot foreslår, at slette dette punkt, da det er overflødig, når der i § 6, stk. 2 (nu § 7, stk. 2), står, at lodsens skal have gyldigt certifikat og mindst 5 års erfaring i det pågældende lodsningsområde.

*Søfartsstyrelsen skal indledningsvis bemærke, at bekendtgørelsen i forhold til forsøg med landbaseret lodsning uden lods om bord er opbygget således, at det først er beskrevet, at et lodseri skal have en tilladelse for at foretage forsøg med landbaseret lodsning uden lods om bord, herunder betingelserne for at opnå en sådan tilladelse (bekendtgørelsens kapitel 3). Dernæst er det beskrevet, at for at opnå en tilladelse, skal der indsendes en ansøgning til Søfartsstyrelsen, som skal indeholde en række oplysninger, som dokumenterer, at lodseriet faktisk opfylder betingelserne for at få en tilladelse.*

*Bemærkningen giver derfor ikke anledning til ændringer.*

**Bemærkninger til § 7, stk. 1, nr. 5 (nu § 8, stk. 1, nr. 6):**

Danske Rederier og DanPilot bemærker, at de ønsker dokumentationskravet fjernet, da det vurderes uhensigtsmæssigt, at man begrænser innovation og udvikling i forhold til vejledningen fra den Internationale Søfartsorganisation (IMO) vedr. VTS. Oplægget fra Søfartsstyrelsens side har netop været at distancere sig fra VTS-udstyr.

*Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at styrelsen på baggrund af bemærkningen har ændret bekendtgørelsen således, at der i § 7, stk. 2, nr. 6, stilles krav om at udstyret, i land eller om bord, der installeres og benyttes ifm. forsøget, ikke må kunne påvirke andet udstyr om bord i skibet.*

*Ligeledes stilles der nu i § 7, stk. 2, nr. 8, krav om, at udstyret i land skal være i overensstemmelse med SOLAS' krav til hhv. radioudstyr og navigationsudstyr, såfremt udstyret er omfattet af SOLAS, dog er udstyret fritaget fra krav, der alene skyldes udstyrets placering i et skib. Dette betyder f.eks., at hvis der benyttes ECDIS<sup>1</sup> i land, skal det være i overensstemmelse med kravene fra SOLAS.*

*I § 7, stk. 1, nr. 5 (nu § 8, stk. 1, nr. 6) stilles der herefter alene krav om, at ansøgningen indeholder en erklæring om, at udstyret der anvendes om bord eller i land er i overensstemmelse med kravene i § 7.*

**Bemærkninger til § 7, stk. 1, nr. 6 (nu § 8, stk. 1, nr. 7):**

Danske Rederier, Danske Shipping- og Havnevirksomheder og DanPilot bemærker, at de ønsker dokumentationskravet fjernet, da det er uklart, hvad der reelt ønskes dokumentation for, i hvilket omfang og på hvilken måde. Punktet kunne i stedet skrives på følgende måde: "Det udstyr, der påtænkes anvendt om bord, må ikke kunne påvirke skibets radiokommunikationsudstyr og navigationsudstyr."

---

<sup>1</sup> ECDIS: Electronic Chart Display and Information System.

*På baggrund af bemærkningen ændres bekendtgørelsen således, at der i § 7, stk. 2, nr. 6, stilles krav om, at udstyret, i land eller om bord, der installeres og benyttes ifm. forsøget, ikke må kunne påvirke andet udstyr om bord i skibet.*

*Ligeledes stilles der nu i § 7, stk. 2, nr. 7, krav om, at udstyret om bord skal være i overensstemmelse med SOLAS' krav til hhv. radioudstyr og navigationsudstyr, såfremt udstyret er omfattet af SOLAS.*

*Som tidligere anført, stilles der nu i § 8, stk. 1, nr. 6, alene krav om, at ansøgningen indeholder en erklæring om, at udstyret der anvendes om bord er i overensstemmelse med kravene i § 7.*

**Bemærkninger til § 7, stk. 2 (nu § 8, stk. 2):**

Danske Rederier og DanPilot anbefaler at tydeliggøre, hvilke former for kompleksitet der tænkes på – f.eks. områder, skibstyper eller resultat i forbindelse med forsøgene.

*Det er Søfartsstyrelsen vurdering, at der ikke kan udarbejdes en udtømmende liste over, hvilke former for kompleksitet, der skal beskrives.*

*Bemærkningen giver derfor ikke anledning til ændringer.*

**Bemærkninger til § 8, nr. 1 (nu § 9):**

Danske Rederier, Danske Shipping- og Havnevirksomheder og DanPilot ønsker, at termen “real-tid” fjernes, da formålet må være, at der ikke er “kritisk forsinkelse”. Definition på realtid er, at en begivenhed opleves eller registreres samtidig med, at den finder sted. Det er ifølge interessenterne ikke teknisk muligt, idet der altid vil kunne forekomme sekunders forsinkelse, men en forsinkelse må selvfølgelig ikke være kritisk.

*På baggrund af bemærkningen ændres bestemmelsen, så det alene fremgår, at en transmission skal ske uden kritisk forsinkelse (§ 9, stk. 4, nr. 1).*

Danish Maritime Pilots henviser til, at det er kendt fra VTS, at operatørernes skærmtid maksimalt er 2 timer ad gangen. Danish Maritime Pilots finder det derfor nødvendigt, at Søfartsstyrelsen i bekendtgørelsen sætter en sikker standard for skærmtiden og antal platforme, lodsens skal anvende for at gennemføre en landbaseret lodsning. Danish Maritime Pilots finder det naturligt, at Søfartsstyrelsen tillige fastsætter, at én lods kun kan lodse ét skib ad gangen ved landbaseret lodsning.

*Søfartsstyrelsen bemærker, at det er en forudsætning for et forsøg med landbaseret lodsning, at det kan ske sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Sikkerhedsvurderingen i § 9 skal bl.a. dokumentere, hvordan forsøget opretholder et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau for skib, besætning og miljø.*

*På baggrund af bemærkningen er det præciseret i § 9, stk. 4, nr. 3, at sikkerhedsvurderingen skal dokumentere, at længden af den landbaserede*

*lods vagtperioder, samt at antallet af skibe, der lodsnes af den enkelte land-baserede lods, er planlagt sikkerhedsmæssigt forsvarligt under forsøget.*

**Bemærkninger til § 8, nr. 1, litra a (nu § 9):**

Danish Maritime Pilots foreslår, at teksten omformuleres. Den er pt. svær at læse og forstå. Det er vigtigt, at bestemmelsen er klar og entydig, idet den reelt definerer, hvad landbaseret lodsning skal kunne for at kunne side-stilles med rigtig lodsning.

*På baggrund af bemærkningen er hele § 8 (nu § 9) omskrevet med henblik på at øge læsbarheden og forståelsen af, hvilke krav styrelsen stiller til sikkerhedsvurderingen. Det er herunder præciseret, at sikkerhedsvurderingen skal planlægges og udformes, så den afspejler intentionen i FN's internationale søfartsorganisations vejledning, MSC-MEPC. 2/Circ. 12/Rev. 2, Revised guidelines for formal safety assesment (FSA) for use in the IMO rule-making process, og at sikkerhedsvurderingen skal udføres af et design-team nedsat af ansøgeren, samt at sikkerhedsvurderingens op-bygning og planlagte forløb samt design-teamets kvalifikationer og sammensætning skal beskrives og indsendes til Søfartsstyrelsens godkendelse.*

**Bemærkninger til § 8, nr. 6.**

*På baggrund af omskrivningen af § 8 (nu § 9) er bestemmelsen om, at eventuelle relevante tredjeparter er informeret om forsøgene flyttet til nu-værende § 8, stk. 1, nr. 5, og ændret til, at der indsendes en erklæring om, at eventuelle relevante tredjeparter er informeret om forsøgene*

**Bemærkninger til § 12 (nu § 13):**

Danske Rederier, Danske Shipping- og Havnevirksomheder og DanPilot anbefaler, at teksten blødes op, særligt i forhold til tidsperiode, således at forsøget ikke skal stoppes, og en ny ansøgning indsendes, fordi man ønsker at forlænge forsøgsperioden. Det foreslås, at lodseriet i stedet over for Sø-fartsstyrelsen skal godtgøre for behovet for en forlængelse i lighed med overgangen mellem to faser, som anført i § 14 (nu § 15).

*Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at bestemmelsen ændres, så der ikke skal indsendes en ny ansøgning, men indsendes et tillæg til den godkendte ansøgning, der kun skal indeholde en beskrivelse af de ændrede forhold.*

**Bemærkninger til § 15 (nu § 16):**

Danske Rederier, Danske Shipping- og Havnevirksomheder og DanPilot ønsker, at afsnittet vedrørende en kvantitativ og kvalitativ undersøgelse af brugernes oplevelser slettes. Dette er uklart og kan synes administrativt tungt. Brugeroplevelsen indgår i den samlede evaluering af forsøgene, eksempelvis på baggrund af debriefinger efter hver lodsning.

*Bestemmelsens stk. 1 justeres, så det tydeligt fremgår, at der skal udarbejdes én evaluering efter forsøgets afslutning, og at denne skal indeholde en undersøgelse af brugernes oplevelser.*

*I bestemmelsens stk. 2 er ligeledes tydeliggjort, at det er evalueringen i stk. 1, der skal foretages af en uafhængig tredjepart.*

**Bemærkninger til § 17 (nu § 18):**

Limfjord Pilot bemærker til § 17, at fængselsstraf på op til et år synes ude af proportioner for overtrædelse af nærværende bekendtgørelse under lodsloven, idet det bemærkes, at f.eks. bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter ikke hjemler fængselsstraf. Bekendtgørelse om forsøg med landbaseret lodsning bør i straffesammenhæng svare til bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter.

*Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at lodslovens § 34, stk. 4, fastsætter, at i forskrifter, der udfærdiges efter loven, kan der fastsættes straf af bøde eller fængsel indtil 1 år for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne.*

*Det er Søfartsstyrelsen vurdering, at denne strafferamme bør videreføres i bekendtgørelsen.*

*Søfartsstyrelsen skal dog henvise til, at det er domstolene, der fastlægger den konkrete straf.*

*Bemærkningen giver derfor ikke anledning til ændringer.*