

Til: Sfs

Fra: Limfjord Pilot, Lars Viberg

I svar på nærværende høring skal Limfjord Pilot – på linje med vores bemærkninger under workshopen 24. januar – bemærke, at fængselsstraf på op til et år synes ude af proportioner for overtrædelse af nærværende bekendtgørelse under lodsloven, idet det bemærkes at fx bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter ikke hjemler fængselsstraf.

Bekg. om forsøg med landbaseret lodsning bør i staffesammenhæng svare til bekg. om lodseriers virksomhed og lodsers pligter.

Mvh

Lars Viberg

Limfjord Pilot ApS

Til Søfartsstyrelsen

Att. Lars Bøje Christensen

Danish Maritime Pilots takker for modtagelsen af høring vedrørende forslag til ny bekendtgørelse om forsøg med landbaseret lodsning.

I det følgende vil vi først kommentere nogle enkelte punkter i det konkrete forslag til ny bekendtgørelse og derefter har vi nogle øvrige bemærkninger.

Ad §3

Definitionerne af lodsning i § 3 bør formuleres således at landbaseret lodsning ikke blot er kommunikation fra land, men netop sker i real-tid, uden kritisk tidsforsinkelse, med fuld situationel awareness og dataoverførsel, som det er beskrevet bekendtgørelsens § 8.

Vi foreslår derfor konkret at formuleringerne ”ved kommunikation” slettes fra hhv. § 3 nr. 1 og 2.

Ad §4

Det fremgår af § 6, stk. 2 at gennemførelse af forsøg med landbaseret lodsning med lods om bord er en forudsætning for at kunne gå videre med forsøg med landbaseret lodsning uden lods om bord.

Vi 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.

Ad §5

I kapitel 2 om forsøg med landbaseret lodsning med lods om bord er det specifikt 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?

Ad § 6, nr. 5

Af bestemmelsen fremgår det at lodser og lodserier, der deltager i forsøg med landbaseret lodsning, skal overholde reglerne i bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter.

I den nævnte bekendtgørelse 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 søloven § 151 eller som rådgiver. Betyder det at en lods, der deltager i forsøg uden lods om bord fortsat kan pålægges ansvar?

Såfremt en lods fortsat kan pålægges ansvar, bør Søfartsstyrelsen stilles 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 i forslag til bekendtgørelse om forsøg med landbaseret lodsning. 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 lodser. Vi mener en del af forholdene ikke kan erkendes af lodsens ved landbaseret lodsning uden lods om bord.

Ad § 8, nr. 1, litra a

Vi 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 sidestilles med rigtig lodsning.

Øvrige bemærkninger

Det er kendt fra VTS, at operatørens skærmtid maksimalt er 2 timer ad gangen. Det fremgår ikke at udkastet til bekendtgørelsen hvilke krav Søfartsstyrelsen vil sætte for såvel den operative skærmtid som den samlede daglige arbejdstid for en lods, der yder landbaseret lodsning.

Ligesom for lang skærmtid kan sænke lodsens opmærksomhed, er der også studier der viser at operatøren(lodsens) situationel awareness falder i takt med antallet af skærme og informationsmedier, som skal overvåges og/eller anvendes. Vi finder det nødvendigt, at Søfartsstyrelsen i bekendtgørelsen sætter en sikker standard for skærmtiden og antal platforme lodsens skal anvende for at gennemføre en landbaseret lodsning. Ligesom vi finder det naturligt, at Søfartsstyrelsen tillige fastsætter at én lods kun kan lodse ét skib ad gangen ved landbaseret lodsning.

Som et led i uddannelse og efteruddannelse af lodser til lodsning om bord, skal lodserne gennemføre Bridge Ressource Management kurser og anden simulatortræning. Når lodsens ikke selv er ombord og indgår fysisk i broteamet bliver opgaven endnu sværere og risikoen for fejl, misfortolkninger, misforståelser og sprogbarrierer større. Vi anbefaler derfor at lodser, der skal indgå i forsøg med landbaseret lodsning, gennemfører en særligt målrettet efteruddannelse og simulatortræning i landbaseret lodsning.

På vegne af Danish Maritime Pilots.

Med venlig hilsen

Med venlig hilsen

Fritz Ganzhorn
Rådgiver

Danish Maritime Pilots

(+45) 21421306

fga@maritimepilots.dk

Søfartsstyrelsen

Att.: Lars Bøje Christensen

Pr. e-mail:

lbc@dma.dk og sfs@dma.dk

Høring over udkast til ny bekendtgørelse om forsøg med landbaseret lodsning

Danske Shipping- og Havnevirksomheder (DSHV) takker for modtagelsen af høring over udkast til ny bekendtgørelse om forsøg med landbaseret lodsning.

Det er positivt at digitaliseringen, uden at kompromittere sikkerheden til søs, kan medvirke til lodsningsskapaciteten for havnelodsninger og lodsninger for skibe under gennemsejling i danske farvande set i et længere perspektiv. Det er derfor godt at forsøget nu formelt kan komme i gang.

Sammen med en række andre organisationer har DSHV deltaget i Workshops, og det opfatter vi som positivt for processen til, at vi endeligt har en bekendtgørelse der kan medvirke til opstart egentlige forsøg.

Efter en periode med forsøg hvor der drages operationelle erfaringer håber DSHV, at

Søfartsstyrelsen afholder en opfølgende Workshop for samme gruppe af interessenter og organisationer, der har været med fra begyndelsen. Formålet er at få erfaringerne fra forsøgene præsenteret, og kan få drøftet den mulige videre proces.

DSHV kan i samarbejde med Danske Rederier, notere følgende bemærkninger:

- Ad. §7, stk. 1, pkt. 6: Dokumentationskravet ønskes fjernet, da det er uklart hvad der reelt ønskes dokumentation for, i hvilket omfang og på hvilken måde. I stedet kunne punktet affattes således:

”Det udstyr, der påtænkes anvendt om bord, må ikke kunne påvirke skibets radiokommunikationsudstyr og navigationsudstyr.”

•Ad. §8, stk. 1, para 1: Det ønskes at termen ”real-tid” fjernes, da formålet må være der ikke er ”kritisk forsinkelse”. Definition på real-tid er at en begivenhed opleves eller registreres samtidig med at den finder sted. Det er ikke teknisk muligt, idet der altid vil kunne forekomme sekunders forsinkelse, men en forsinkelse må selvfølgelig ikke være kritisk.

•Ad. 12, stk. 1: Det anbefales at teksten blødes op, særlig i forhold til tidsperiode, således at forsøget ikke skal stoppes og en ny ansøgning indsendes fordi man ønsker at forlænge forsøgsperioden. Det skal erindres at forsøgsskibene er i kommerciel drift, og der derfor kan være forhold uden for forsøgets kontrol, som påvirker tilgængeligheden af skibene. Det foreslås at lodseriet i stedet over for Søfartsstyrelsen skal godtgøre for behovet for en forlængelse, lidt i lighed med overgangen mellem to faser, som anført i §14.

•Ad. §15: Det ønskes at afsnittet omkring en kvantitativ og kvalitativ undersøgelse af brugernes oplevelser slettes. Det er uklart hvad der forstås ved dette, og det kan synes administrativt tungt for besætningen. I stedet skal brugeroplevelsen indgå i den samlede evaluering af forsøgene, eksempelvis på baggrund af debriefinger efter hver lodsning.

Med venlig hilsen

Danske Shipping- og Havnevirksomheder (en del af Dansk Industri)

Jesper Sebbelin

Seniorchefkonsulent

Søfartsstyrelsen

Att. Lars Bøje Christensen

Caspar Brands Plads 9

4220 Korsør

(Sendt elektronisk til sfs@dma.dk og lbc@dma.dk)

Høringssvar vedr. udkast til ny bekendtgørelse om forsøg med

landbaseret lodsning – sagsnummer 2022121195

Danske Rederier kvitterer hermed for modtagelse af Søfartsstyrelsen høringsbrev af 30. oktober 2023 vedr. den længe ventede høring om udkast til ny bekendtgørelse om forsøg med landbaseret lodsning – sagsnummer 2022121195.

Danske Rederier finder det meget vigtigt, at der iværksættes forsøg med landbaseret lodsning. Forsøg med landbaseret lodsning vil bidrage med vigtig viden og erfaringen forud for en forhåbentlig permanent ordning for landbaseret lodsning. Vores forventninger til landbaserede lodsninger gennemført under de rette forudsætninger er, at det vil kunne bidrage til sejladssikkerhed på mindst samme niveau som traditionel lodsning med lodsens fysisk om bord på det lodsede skib. I tillæg til dette, er det også vores overbevisning at det højner arbejdssikkerheden for lodsens, når han ikke altid behøver at skulle klatre op ad lodslejderen i alt slag vejr, samt for besætningen, når de ikke behøver at skulle sætte en lodslejder. Endelig er det også vores forventning, at muligheden for landbaseret lodsning kan være med til at effektivisere lodserierne lodsplanlægning, når der ikke i samme udstrækning skal tages højde for rejsetid.

I forbindelse med forsøgsfasen er det, efter vores opfattelse vigtigt, at der fastsættes krav til både lodseri, lods og det lodsede skib, så forsøgene kan gennemføres på en sikkerhedsmæssigt forsvarlig måde og erfa-

ringer kan indhentes.

Af mere specifikke bemærkninger til udkast til bekendtgørelse har Danske Rederier følgende:

- Ad. § 7, stk. 1, para 2: Det foreslås at termen ”fysiske personer” ændres til faggruppe eller helt slettes.
- Ad. §7, stk. 1, para 3: Det foreslås at slette dette punkt, da det virker overflødigt, når der i § 6, stk. 2, para 4 står at lodsens skal have gyldigt certifikat og mindst 5 års erfaring i det pågældende lodsområde.
- Ad. §7, stk. 1, para 5: Dokumentationskravet ønskes fjernet, da det vurderes uhensigtsmæssigt at man begrænser innovation og udvikling i forhold til vejledningen fra den Internationale Søfartsorganisation (IMO) vedr. VTS. Det er vores opfattelse, at oplægget fra Søfartsstyrelsens side netop har været at distancere sig fra VTS-udstyr.
- Ad. §7, stk. 1, pkt. 6: Dokumentationskravet ønskes fjernet, da det er uklart hvad der reelt ønskes dokumentation for, i hvilket omfang og på hvilken måde. I stedet kunne punktet affattes således: ”Det udstyr, der påtænkes anvendt om bord, må ikke kunne påvirke skibets radiokommunikationsudstyr og navigationsudstyr.”
- Ad. §7, stk. 2: Det anbefales, at det tydeliggøres hvilke former for

kompleksitet der tænkes på. Drejer det sig om områder, skibstyper eller resultater i forbindelse med forsøgene.

- Ad. §8, stk. 1, para 1: Det ønskes at termen ”real-tid” fjernes, da formålet må være der ikke er ”kritisk forsinkelse”. Definition på realtid er at en begivenhed opleves eller registreres samtidig med at den finder sted. Det er ikke teknisk muligt, idet der altid vil kunne forekomme sekunders forsinkelse, men en forsinkelse må selvfølgelig ikke være kritisk.

- Ad. 12, stk. 1: Det anbefales at teksten blødes op, særlig i forhold til tidsperiode, således at forsøget ikke skal stoppes og en ny ansøgning indsendes fordi man ønsker at forlænge forsøgsperioden. Det skal erindres at forsøgsskibene er i kommerciel drift, og der derfor kan være forhold uden for forsøgets kontrol, som påvirker tilgængeligheden af skibene. Det foreslås at lodseriet i stede overfor Søfartsstyrelsen skal godtgøre for behovet for en forlængelse, lidt i lighed med overgangen mellem to faser, som anført i §14.

- Ad. §15: Det ønskes at afsnittet omkring en kvantitativ og kvalitativ undersøgelse af brugernes oplevelser slettes. Det er uklart hvad der forstås ved dette, og det kan synes administrativt tungt for besætningen. I stedet skal brugeroplevelsen indgå i den samlede evaluering af forsøgene, eksempelvis på baggrund af debrie-

finger efter hver lodsning.

Afslutningsvis skal det bemærkes, at Danske Rederier ser frem til at følge forsøgende med landbaseret lodsning. Desuden vil vi foreslå, at når forsøgene er afsluttet og evalueret, at Søfartsstyrelsen i lighed med den workshop der var inviteret til i begyndelsen af 2023, afholder et møde for en bredere gruppe af interessenter, hvor erfaringerne fra forsøgene kan blive præsenteret og den videre proces kan drøftes.

Med venlig hilsen

Morten Glamsø

Sikringschef

mgl@danishshipping.dk

Søfartsstyrelsen

Att.: Lars Bøje Christensen

Caspar Brands Plads 9

4220 Korsør

(Sendt elektronisk til sfs@dma.dk og lbc@dma.dk)

Høringssvar vedr. udkast til ny bekendtgørelse om forsøg med

landbaseret lodsning – sagsnummer 2022121195

Kære Lars

DanPilot kvitterer hermed for modtagelsen af Søfartsstyrelsens høringsbrev samt udkast til ny bekendtgørelse om forsøg med landbaseret lodsning.

DanPilot finder udkastet meget vigtigt idet landbaseret lodsninger vil kunne bidrage med en lang række fordele som først og fremmest:

1. Højere sikkerhed og bedre arbejdsmiljø for lodseriets medarbejdere
2. Et væsentligt bidrag til branchens grønne omstilling
3. Et mere effektivt lodsvæsen

DanPilot har allerede foretaget flere succesfulde tekniske forsøg med løsningen for fremtidig landbaseret lodsning, med en fysisk lods ombord. Det er DanPilots opfattelse, at de kommende test med landbaseret lodsninger skal foretages på mindst samme sikkerheds- og kvalitetsniveau som en konventionel lodsning.

DanPilot bakker op om den nye testbekendtgørelse og ser frem til at foretage egentlige tests af landbaserede lodsninger.

DanPilot har dog en række mindre, specifikke bemærkninger til

bekendtgørelsen:

- Ad. § 7, stk. 1, pkt. 2: Det foreslås at termen ”fysiske personer” ændres til faggruppe eller helt slettes.
- Ad. §7, stk. 1, pkt. 3: Det foreslås at slette dette punkt, da det er overflødigt, når der i § 6, stk. 2, står at lodsens skal have gyldigt certifikat og mindst 5 års erfaring i det pågældende lodsningsområde.

□ Ad. §7, stk. 1, pkt. 5: Dokumentationskravet ønskes 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 netop har været at distancere sig fra VTS-udstyr.

□ Ad. §7, stk. 1, pkt. 6: Dokumentationskravet ønskes 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.”

□ Ad. §7, stk. 2: Det anbefales at tydeliggøre hvilke former for kompleksitet der tænkes på – f.eks. områder, skibstyper eller resultat i forbindelse med forsøgene.

□ Ad. §8, stk. 1: Det ønskes at termen ”real-tid” fjernes, da formålet må være der ikke er ”kritisk forsinkelse”. Definition på real-tid er at en begivenhed opleves eller registreres samtidig med at den finder sted. Det er ikke teknisk muligt, idet der altid vil kunne forekomme sekunders forsinkelse, men en forsinkelse må selvfølgelig ikke være kritisk.

□ Ad. 12, stk. 1: Det anbefales at teksten blødes op, særlig 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 Søfartsstyrelsen skal godtgøre for behovet for en forlængelse, i lighed med overgangen mellem to faser, som anført i §14.

□ Ad. §15: Det ønskes at afsnittet omkring 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.

Med venlig hilsen

Michael Rasmussen

Sekretariatschef

Høringssvar vedr. udkast til ny bekendtgørelse om forsøg med landbaseret lodsning.

Danske Havne takker for muligheden for at afgive høringssvar til forslag til ny bekendtgørelse om forsøg med landbaseret lodsning. Vi finder det grundlæggende positivt, at forslaget ønsker at øge sikkerheden ved landbaseret lodsning, samt at gøre lodsning mere tilgængeligt og fleksibelt.

Danske Havne takker desuden for deltagelsen i de workshops, Søfartsstyrelsen har afholdt. Det har bidraget positivt til processen, og vi er glade for, at det har mundet sig ud i en bekendtgørelse, der sikrer opstart af egentlige forsøg med landbaseret lodsning. Vi håber, Søfartsstyrelsen afholder en opfølgende workshop efter en passende periode med forsøg, således erfaringer fra forsøgene kan præsenteres og den fremtidige proces kan drøftes.

Generelle kommentarer

At åbne op for landbaseret lodsning, hvor lods ikke skal være fysisk til stede på skibet, er en nødvendig udvikling af lodsningsoverrådet. Danske Havne finder det særligt positivt, at bekendtgørelsen vil muliggøre forsøg med landbaseret lodsning, da det kan medføre lettere tilgængelighed til lodsningssarbejde.

Danske Havne håber, at den nye bekendtgørelse om forsøg med landbaseret lodsning kan resultere i billigere lodsning på sigt samt at tilgængeligheden af lods bliver hurtigere, fordi det er mindre ressourcekrævende at lodse fra land.

Venlig hilsen,

På vegne af Danske Havne

Malthe Melskens

Kære modtager i Søfartsstyrelsen

Erhvervsstyrelsen har modtaget høring vedr. udkast til ny bekendtgørelse om forsøg med landbaseret lodsning

Høringssvar vedrørende udkast til ny bekendtgørelse om forsøg med landbaseret lodsning

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har konstateret, at Søfartsstyrelsen har sendt bekendtgørelsesudkastet i høring via høringsportalen. OBR minder om, at al erhvervsrettet regulering sendes i høring direkte til OBR via letbyrder@erst.dk så vidt muligt seks uger før den offentlige høring. Forestående høringssvar fra OBR vedrører alene de administrative konsekvenser, som udgør en delmængde af den samlede erhvervsøkonomiske konsekvensvurdering. Vejledning og yderligere information om proces og bagatelgrænser kan findes på Erhvervsstyrelsens hjemmeside: <https://erhvervsstyrelsen.dk/myndigheders-konsekvensvurderinger>.

OBR har følgende vurdering af udkastets administrative konsekvenser for erhvervslivet samt bemærkninger til Søfartsstyrelsens vurdering af Innovations- og Iværksættertjekket.

Administrative konsekvenser

OBR vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser i form af omkostninger for erhvervslivet, som ikke overstiger bagatelgrænsen for forelæggelse for Regeringens økonomiudvalg på 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Innovations- og Iværksættertjekket

Søfartsstyrelsen har vurderet, at et eller flere af tjekpunkterne i Innovations- og Iværksættertjekket er relevante for de konkrete ændringer i udkastet.

Ad punkt 1 *Innovationsvenlig og teknologineutral*
OBR bemærker, at dette punkt ikke er relevant.

Ad punkt 2 *Iværksættervenlig*
OBR bemærker, at dette punkt ikke er relevant.

Ad punkt 3 *Sikkerheds- og privatlivsfremmende teknologier*
OBR bemærker, at dette punkt ikke er relevant.

Ad punkt 4 *Mulighed for forsøgsordninger*
OBR bemærker, at det nu muliggøres at gennemføre forsøg med landbaseret lodsning uden lods om bord. I forsøgsordningen fastsættes der regler, som sikrer, at de udføres med tilstrækkeligt niveau af sikkerhed. Udgangspunktet er, at der skal opretholdes samme niveau af sejladsikkerhed, som hvis lodsningen er om bord. Ydermere bemærker OBR, at Søfartsstyrelsen har inddraget interessenter i udarbejdelsen af forsøgsordningen.

Resultatet af Innovations- og Iværksættertjekket

OBR bifalder brugen af en forsøgsordning i *udkast til ny bekendtgørelse om forsøg med landbaseret lodsning* jf. Innovations – og Iværksættertjekkets tjekpunkt 4. Forsøgsordningen bidrager med viden om hvorvidt landbaseret lodsning eventuelt bør lovliggøres i større skala i fremtiden.

Kontaktperson vedrørende ovenstående bemærkninger:

Pernille Sofie Dimcevska Ungermann
Fuldmægtig
Tlf. direkte 35291283
E-post PerUng@erst.dk

Med venlig hilsen

Annette Pia Andersen

ERHVERVSSTYRELSEN

Bedre Regulering

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø

Telefon: +45 35291000

Direkte: +45 35291653

E-mail: anpian@erst.dk

www.erhvervsstyrelsen.dk

ERHVERVSMINISTERIET

Erhvervsstyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om formål og lovgrundlag for databehandlingen på erhvervsstyrelsen.dk.

Hvis du sender følsomme oplysninger, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på [Virik](#).