



Høringsnotat

Høringsnotat vedr. udkast til bekendtgørelse for Grønland om lodsning m.v.

Udkastet til revideret bekendtgørelse blev sendt i høring den 28. april 2023 med høringsfrist den 1. juni 2023.

Søfartsstyrelsen har modtaget 7 høringssvar med bemærkninger til bekendtgørelsesudkastet, hvoraf de 6 med substantielle svar behandles i nærværende høringssvar. Søfartsstyrelsens kommentarer til de enkelte høringssvar er anført i kursiv. Det bemærkes, at høringssvarene er gengivet i uddrag/hovedtræk. Alle høringssvar kan læses i sin helhed i bilag 2.

Høringssvar fra statslige myndigheder, herunder Grønlands Selvstyre (Departement for Boliger og Infrastruktur), behandles ikke i nærværende høringssvar.

Bemærkninger til § 2

Imaq Pilot bemærker til § 2, at det bør fremgå, at bekendtgørelsen kun finder anvendelse på skibe, der er omfattet af lodspligten jf. lodsloven.

Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at nærværende bekendtgørelse finder anvendelse ved udstedelse af lodsaspirant-idkort og lodscertifikat i grønlandske farvande. Justeringsforslaget omhandler derimod lodspligtens anvendelsesområde, der er en del af bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads m.v.

Bemærkningen giver derfor ikke anledning til justering af bekendtgørelsesudkastet.

DanPilot Greenland bemærker til § 2, stk. 1, nr. 8, at den nuværende bekendtgørelse (BEK nr. 1698 af 11/12/2015) indeholder mulighed for at sidemandsoplære til flere forskellige definerede destinationer på samme dag. F.eks. kan der sidemandsoplæres i flere destinationer inden for de foreslåede lodsningsskemaer inden for samme dag. DanPilot Greenland foreslår, at denne mulighed fastholdes. Hvis styrelsen ikke ønsker at fastholde den mulighed, ønsker DanPilot Greenland en uddybning af, hvordan man ifølge den nye reviderede bekendtgørelse vælger, hvilken destination der tæller med i løbende døgn.

Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at den nuværende bekendtgørelse certificerer lodser til specifikke destinationer, mens den nye bekendtgørelse certificerer lodsen til et større geografisk område, som kan indeholde flere destinationer. Der er også i den nye bekendtgørelse mulighed for at sidemandsoplære i flere destinationer, hvor skibet går til kaj på samme dag, hvilket dog skal tydeliggøres.

04-10-2023

Vores reference:

Sag nr. 2023105963-30

Sikre farvande

/ Lars B. 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

www.sofartsstyrelsen.dk

ERHVERVSMINISTERIET

Bekendtgørelsesudkastets § 2 er på baggrund af ovenstående justeret, så det tydeligt fremgår, at en destination ved eventuelt kajanløb også kan tilføjes.

Bemærkninger til § 4

Søfartsstyrelsen har ikke modtaget høringssvar, der omhandler § 4.

Søfartsstyrelsen skal dog hertil bemærke, at DanPilot Greenland nævner § 4, stk. 2, i deres høringssvar, men lodseriet beskriver forhold, der vedrører kategorisering af lodsningssområder, hvilket § 4 ikke omhandler. Det kan tilføjes, at styrelsen på et separat møde vil gå i dialog med de grønlandske lodserier om kategoriseringen af de respektive lodsningssområder.

Bemærkninger til § 9

DanPilot Greenland foreslår, at den foreskrevne kursusvarighed af mindst 10 dage i § 9, stk. 1, nr. 1, omformuleres, således at der fokuseres på specifikke destinationer i lodsningssområde 5, som kræver særlig indsigt og lokalkendskab. Lodseriet vurderer, at længerevarende simulering af sejlads på fjorde ikke øger lodsaspirantens kendskab til særlige grønlandsk besejlingsforhold.

Styrelsen er enig i, at øvelserne skal fokusere på de dele af lodsningssområdet, der findes mest relevante, og hvor navigationen er vanskeligst. Styrelsen ønsker dog samtidig, at øvelserne skal give lodsaspiranten indblik i det geografiske lodsningssområde i sin helhed. De lodsuddannelseskriterier, der nævnes i § 9, herunder simulatorkursus og radartræning i arktiske forhold i mindst 10 dage, skal anses som et absolut minimumskrav for at opnå tilstrækkelig kendskab til de særlige forhold, der gør sig gældende ved sejlads i Grønland.

Bekendtgørelsesudkastets bilag 2 vedr. simulatorkursus for lodser i Grønland justeres på den baggrund, så det fremgår, at øvelserne skal fokusere på de dele af lodsningssområdet, der findes mest relevante, og hvor navigationen er vanskeligst, men som samtidig giver lodsaspiranten indblik i det geografiske lodsningssområde i sin helhed.

Imaq Pilot bemærker til § 9, at lodseriet ikke mener, at det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt at tillade allerede uddannede lodser at blive certificeret lods i Grønland uden at have særlig indsigt og erfaring fra Grønland eller andre arktiske farvande. Imaq Pilot mener ikke, det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt at erstatte den særlige indsigt og erfaring fra Grønland med et 10 dages simulatorkursus samt 30 sidemandsoplæringer. Imaq Pilot henviser til, at i IMO's polarkode kræves mindst to måneders sejlads i polare områder for at opnå kvalifikationsbevis for ledelse i skibe omfattet af polarkoden (polarcode advance). Lodseriet fremfører, at sejlidskravet for lodsaspiranter jf. § 9 således er lavere krav end IMO-kravet vedr. sejlads i polare områder.

Grønlands Erhverv bemærker ligeledes til § 9, at det bør overvejes, om det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt at tillade allerede uddannede lodser at blive certificeret lods i Grønland uden at have særlig indsigt og erfaring fra Grønland eller andre arktiske farvande. I de internationale regler kræves minimum to måneders sejlads i polare områder for at opnå kvalifikationsbevis for ledelse i skibe omfattet af polarkoden. Det fremføres, at to måneders sejlads således i bekendtgørelsen erstattes med 10 dages simulatorkursus samt 30 sidemandsoplæringer. Ifølge Grønlands Erhverv kan der stilles spørgsmål til, om det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Søfartsstyrelsen skal til ovennævnte høringssvar fra Imaq Pilot og Grønlands Erhverv bemærke, det fremgår af § 8, stk. 1, nr. 4, at det er et uddannelseskraav til lods, at denne har gennemført IMO Polar Code kursus (Advanced).

I forhold til muligheden for at blive lods uden at kunne dokumentere sejlads i grønlandske farvande, skal styrelsen bemærke, at DanPilot Greenland har stillet forslag om denne model, idet lodseriet har vurderet, at modellen er sejladsikkerhedsmæssig forsvarlig. Søfartsstyrelsen tilslutter sig DanPilot Greenlands vurdering, idet styrelsen vurderer, at der indført dækkende mekanismer i modellen i forhold til at værne om sikkerheden: Foruden simulatortræningen og anden uddannelse gennemføres således en kraftigt forstærket sidemandsoplæring; efter endt uddannelse og sidemandsoplæring skal lodsaspiranten bestå en praktisk og teoretisk egnethedsprøve, herefter er lods alene certificeret til at lodse i lodsningsovråde 5 og skal gennemføre 30 lodsninger sammen med en erfaren lods, før den nyuddannede lods kan blive oplært i og certificeret til andre lodsningsovråder.

Søfartsstyrelsen skal endvidere bemærke, at det er taget med i betragtning, at der er behov for en ekstraordinær indsats i forhold til at kunne rekruttere det nødvendige antal lodser i en situation, hvor antallet af krydstogter i grønlandske farvande stadig øges.

Bemærkningerne giver ikke anledning til justering af bekendtgørelsesudkastet.

Danske Rederier bemærker til § 9, at det i forhold til sidemandsoplæring er vigtigt, at det fastsatte antal dage med sidemandsoplæring baseres på det, som der med rimelighed kan forventes at være muligt at gennemføre uden at pålægge lodserierne og i sidste ende erhvervet unødige udgifter, jf. det høje antal i § 9, stk. 1, nr. 5.

Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at kravet om 30 sidemandsoplæringer relaterer sig til lodsaspiranter uden forudgående erfaring fra sejlads i grønlandske farvande, og at Søfartsstyrelsen på den baggrund ikke finder at kravet er sat for højt.

Bemærkningerne giver ikke anledning til justering af bekendtgørelsesudkastet.

Bemærkninger til § 10, stk. 1

DanPilot Greenland bemærker til § 10, stk. 1, at det ikke fremgår, hvad der menes med “reel indlæring”.

Formålet med formuleringen er at sikre, at der ikke gennemføres proforma sidemandsoplæring uden reelt indhold.

På baggrund af bemærkningen fra DanPilot Greenland ændres § 10, stk. 1, således at det fremgår, at den enkelte sidemandsoplæring skal have et omfang, som bidrager effektivt til, at den lodsaspirant eller lods, der modtager sidemandsoplæringen, bibringes den nødvendige indsigt i lodsningsområdet.

Bemærkninger til § 10, stk. 2

Se høringssvar til bilag 3 nedenfor.

Bemærkninger til § 10, stk. 3

DanPilot Greenland bemærker til § 10, stk. 3, at det fremgår, at sidemandsoplæring til erhvervelse af lokalkendskab jf. bilag 3 skal gennemføres i grønlandsk territorialfarvand. Formuleringen betyder i praksis og med reference til kravene i bilag 3, at muligheden for sidemandsoplæring, som det nævnes i stk. 3, ikke er til stede i den grønlandske eksklusive økonomiske zone.

Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at sidemandsoplæringer relateret til kravet om mindst 10 sidemandsoplæringer ifm. udstedelse af lodscertifikat, jf. § 10, stk. 3, kan erhverves i både den grønlandske eksklusive økonomiske zone eller i grønlandsk territorialfarvand. Dette krav suppleres af krav om et antal sidemandsoplæringer i hvert lodsningsområde jf. bilag 3. Sidstnævnte sidemandsoplæringer kan indgå i kravet om mindst 10 sidemandsoplæringer jf. § 10, stk. 3.

Bemærkningen giver ikke anledning til, at Søfartsstyrelsen ændrer i bekendtgørelsesudkastet.

Bemærkninger til § 11

DanPilot Greenland bemærker til § 11, stk. 2, at ordlyden foreskriver, at tilladelsen kun gives, hvis der er fem lodser eller derunder, der er certificeret til det pågældende lodsningsområde. Menes der fem lodser i det enkelte lodseri, eller menes der fem lodser på tværs af alle lodserier i Grønland?

Lodseriet foreslår endvidere, at der ikke fastlægges et antal lodser, der er certificeret til det pågældende lodsningsområde, men i stedet foretages en individuel vurdering i hvert tilfælde, samt at det kan være et alternativ, at skibet ikke tilbydes lods ved bestilling.

Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at bestemmelsen er fastlagt med afsæt i et ønske om at skabe transparent regulering indeholdende en vis fleksibilitet, som herunder giver mulighed for at certificere lodser til områder, hvor der ikke tidligere har været lodset.

Søfartsstyrelsen har på baggrund af bemærkningen ændret formuleringen i § 11, stk. 2, således at det tydeligt fremgår, at der menes fem lodser på tværs af alle lodserier i Grønland. Det vil desuden fremgå af Søfartsstyrelsens hjemmeside, i hvilke områder, der på tværs af alle lodserier i Grønland, er under fem certificerede lodser.

Imaq Pilot bemærker til § 11, stk. 3, at det også bør være muligt for lodser, der har lokalkendskab fra et lodsområde, at kunne aflægge samme teoretiske egnethedsprøve som en lods uden lokalkendskab, idet lodseriet vurderer, at sejladsikkerheden vil være højere med en lods, der har tidligere erfaring fra et lodsområde end en lods, der ikke har nogen erfaring fra området.

Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at styrelsen fastholder ønsket om kun at give denne mulighed til erfarne lodser med erfaring fra samme sejladszone som det ansøgte lodsområde. Bemærkningen giver således ikke anledning til, at Søfartsstyrelsen ændrer i bekendtgørelsesudkastet.

Bemærkninger til § 12

DanPilot Greenland bemærker til § 12, stk. 6, at ordlyden foreskriver, at der ikke må ske systematisk udelukkelse af en lodsaspirant eller lods fra et andet lodseri fra at deltage i sidemandsoplæring. Hvordan definerer SFS systematisk udelukkelse?

Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at styrelsen forstår termen ”systematisk udelukkelse” således, at der er tale om, at det følger et på forhånd fastlagt system eller princip.

Bemærkningen giver ikke anledning til, at Søfartsstyrelsen ændrer i bekendtgørelsesudkastet.

Bemærkninger til § 13

DanPilot Greenland bemærker til § 13, stk. 2, at på grund af det særlige lodsområdemønster i Grønland, lodsområdenes varighed og Grønlands infrastruktur er det lodserierne, der udfører egnethedsprøverne. Det foregår ved, at det i forbindelse med sidemandsoplæringen er blevet sikret, at lodsaspiranten opfylder kravene til den praktiske egnethedsprøve. Opfyldelsen er blevet dokumenteret om bord og lodseriet har efterfølgende fremsendt dokumentation til Søfartsstyrelsen med indstilling til teoretisk egnethedsprøve. Den praktiske egnethedsprøve i Grønland blev også diskuteret på workshoppen i januar, hvor der var enighed om, at afviklingen af den praktiske egnethedsprøve skulle fortsætte som hidtil. Enigheden fra workshoppen og den praksis, der hidtil har været praktiseret, synes ikke at fremgå af udkast til bekendtgørelse.

Danske Rederier bemærker til § 13, stk. 4, at der nu i forbindelse med den praktiske egnethedsprøve af lodsaspirant vil være deltagelse af en censor udpeget af Søfartsstyrelsen. Hvis der med den formulering påtænkes, at censor skal være fra Søfartsstyrelsen, er det, efter vores forståelse, en ændring i forhold til nuværende praksis, som umiddelbart virker meget svært at gennemføre i praksis, og ikke mindst fordyrende for lodseriet/lodsaspiranten og i sidste ende erhvervet, hvis en censor skal rejse fra Søfartsstyrelsen til Grønland. Er der noget i forhold til den nuværende praksis, eksempelvis manglende kvalifikationer hos lodserne, som tilsiger denne ændring?

Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at styrelsen har ønsket at præcisere indhold af- samt krav til beståelse af egnethedsprøver. For så vidt angår den praktiske egnethedsprøve skal dette også ses i lyset af, at den i praksis gennemføres af lodseriet, som stiller såvel eksaminator som censor.

Bemærkningen giver ikke anledning til, at Søfartsstyrelsen ændrer i bekendtgørelsesudkastet.

Imaq Pilot bemærker til § 13, at i årene 2016-2019 foregik certificeringen af lodser ved, at den teoretiske egnethedsprøve blev afholdt inden sæsonen startede, og dermed blev lodsaspiranterne certificeret, efter de havde modtaget den fornødne sidemandsoplæring samt gennemført den praktiske egnethedsprøve. Denne metode sikrer ifølge lodseriet en smidigere afvikling af sæsonen for lodserierne, idet de teoretiske prøver kan afvikles før sæsonen starter, og dermed kan lodsaspiranter disponeres direkte til et skib som lods, uden yderligere ophold. Dette betyder, at lodserierne kan disponere anderledes og dermed mindske behovet for lodser.

Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at styrelsen lægger vægt på, at Søfartsstyrelsen har reel mulighed for at deltage som censor ved gennemførelsen af den sidste del af egnethedsprøven, hvor lodsaspiranten certificeres endeligt. Som redegjort for ovenfor har styrelsen ikke reel mulighed for at deltage som censor i de praktiske egnethedsprøver.

Bemærkningen giver ikke anledning til, at Søfartsstyrelsen ændrer i bekendtgørelsesudkastet.

Bemærkninger til § 16

DanPilot Greenland bemærker til § 16, at højsæsonen for lodspligtige skibe i Grønland er i perioden maj til september. Det er derfor med stor bekymring, at lodseriet midt under forberedelsen til den kommende sæson og i den mest travle periode af lodsningssæsonen skal forholde sig til udkast til ny bekendtgørelse, overgangsordninger og forventelig implementering af samme. Det foreslås derfor, at bekendtgørelsen tidligst træder i kraft 1. november 2023.

Danske Rederier bemærker til § 16, at den forventede ikrafttrædelsesdato er 1. juli 2023. Det vil give meget kort tid for lodserierne at indrette sig på de nye regler, samtidig med at det er højsæson for lodsninger i Grønland. Det anbefales at udskyde ikrafttrædelse til årsskiftet.

Søfartsstyrelsen har ændret ikrafttrædelsestidspunktet til den 1. januar 2024, hvilket imødekommer både DanPilot Greenlands og Danske Rederiers bekymringer ift. at en revideret bekendtgørelse skulle træde i kraft med meget kort varsel og midt i krydstogtsæsonen.

Bemærkninger til § 17

DanPilot Greenland bemærker til § 17, at der med reference til bemærkningerne til § 16 foreslås, at ordlyden “Lodsegnethedsprøver gennemført i perioden 1. januar 2023 til 1. juli 2023, som opfylder kravene i bekendtgørelsen, kan træde i stedet for” ændres til “Lodsegnethedsprøver gennemført i perioden 1. januar 2023 til 1. november 2023”

Bemærkningen giver anledning til, at Søfartsstyrelsen ændrer i bekendtgørelsesudkastet, så det fremgår, at “Lodsegnethedsprøver gennemført i 2023, som opfylder kravene i bekendtgørelsen, kan træde i stedet for.

Bemærkninger til bilag 2

DanPilot Greenland bemærker til bilag 2, afsnit om simulatorkursus for lodser i Grønland, at under afsnittet “Gennemførelse” fremgår det, at ”Øvelserne tilrettelægges som simuleringer i de specifikke grønlandske områder, hvortil der søges om lods-certifikat.” Der findes ikke en definition/kategorisering af, hvad specifikke grønlandske områder er.

Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at der med specifikke grønlandske områder menes det eller de lodsningssområde(r), som der ansøges om lods-certifikat til. Hvis en lods forsøger at opnå lokalkendskab til fx lodsningssområde 5, skal simulatortræningen også foregå i lodsningssområde 5.

Bemærkningen giver ikke anledning til, at Søfartsstyrelsen ændrer i bekendtgørelsesudkastet.

Det fremgår ifølge DanPilot Greenland desuden, at “Øvelserne har en samlet varighed, der afspejler en fysisk lodsning i området”. Lodseriet fremhæver, at det bør defineres, hvad der menes med en fysisk lodsning i området. Længerevarende simulering af sejlads på fjorde svarende til længden af en fysisk lodsning, hvor navigationen primært består i at holde skibet midt i en fjord, vurderes ikke at øge lodsaspirantens kendskab til de særlige grønlandske besejlingsforhold. Lodseriet foreslår derfor, at Søfartsstyrelsen i samråd med lodserierne definerer de specifikke fysiske lodsningssområder.

Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at styrelsen er enig i de nævnte forhold med fordel kan præciseres. Der foretages på den baggrund følgende justeringer:

- 1) Styrelsen har præciseret, at den samlede varighed af én dags øvelser under simulatortræning skal være mindst 6 timer.
- 2) Styrelsen har indsat passus om, at øvelserne i simulatoren skal fokusere på de dele af lodsnavningsområdet, hvor navigationen er vanskeligst, men skal samtidig give lodsaspiranten indblik i det geografiske lodsnavningsområde i sin helhed.

Imaq Pilot bemærker til bilag 2, at det bør være et krav, at simulatoren er certificeret og godkendt til træning i isfyldt farvand.

Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at styrelsen er enig heri og vurderer, at kriterierne nævnt i bilag 2 sikrer, at simulatoren lever op til dette krav.

Bemærkningen giver ikke anledning til, at Søfartsstyrelsen ændrer i bekendtgørelsesudkastet.

Bemærkninger til bilag 3

Danske Rederier bemærker til bilag 3, at det generelt er vigtigt i forbindelse med fastlæggelse af kravene til sejlads hyppighed, at de skal være realistiske og praktisk gennemførlige, uden at pålægge lodserierne/lodsaspiranterne unødige omkostninger. Derfor mener Danske Rederier, at argumentationen om, at et større antal lodser til rådighed i et specifikt lodsnavningsområde automatisk vil betyde øget krav til antallet af sidemandsoplæringer, ikke give mening.

DanPilot Greenland bemærker til § 10, stk. 2, at DanPilot Greenland vurderer, at hvis en lodsaspirant i dag skulle have alle destinationer i lodsområde 5 med henvisning til den nuværende bekendtgørelse, så vil det krævede antal sidemandsoplæringer være ca. 8 – 10. DPG er uforstående over for Søfartsstyrelsens målsætning om, at kravet til sejlads hyppighed fastsættes ud fra, hvor mange lodser der er certificeret til det pågældende område og antallet af lodsninger. DPG har ikke kendskab til, hvad der ligger til grund for Søfartsstyrelsens vurdering. Men en målsætning om at øge kravet til sejlads hyppighed, blot fordi der er flere lodser med certifikat og flere lodsninger i området, vurderes ikke at give øget sejlads sikkerhed, men derimod kun øgede omkostninger til erhvervet.

Søfartsstyrelsen bemærker til ovenstående bemærkninger fra Danske Rederier og DanPilot Greenland, at det er den samme mekanisme, der gør sig gældende i de områder af Danmark, hvor der kun sjældent forekommer lodsninger. Hvis en havn i disse områder oplever stigende eller faldende lodsaktivitet, bliver krav til sidemandsoplæring løbende justeret ud fra, hvad der er praktisk muligt i pågældende lodsnavningsområde.

Bemærkningen giver ikke anledning til, at Søfartsstyrelsen ændrer i bekendtgørelsesudkastet.

Imaq Pilot bemærker til bilag 3, at da kategorisering af de individuelle lodsningssområder, herunder havne, som fremgår af Søfartsstyrelsens hjemmeside, ikke er vedlagt i Søfartsstyrelsens fremsendelse, så har lodseriet ikke mulighed for at komme med kommentarer til det punkt. Styrelsen har på en workshop præsenteret en tabel, hvor kategorierne fremgår, og som Imaq Pilot har taget udgangspunkt i. Hertil bemærkes det, at det generelt bør være muligt, at en lods, der har flerårig sejlads erfaring fra området og dermed et stort lokalkendskab fra området, at opnå et lodscertifikat ved at gennemføre mindre sidemandsoplæring. Specielt er kravene til at opnå certifikat jf. D & E ifølge Imaq Pilot alt for høje, hvis man som skibsfører har sejlet de sidste 10 år i Grønland.

Søfartsstyrelsen skal bemærke, at bekendtgørelsen alene definerer et antal kategorier og at fastlæggelsen af, hvilken kategori hvert enkelt lodsningssområde skal placeres i, vil foregå i dialog med de grønlandske lodserier. Søfartsstyrelsen vil i denne dialog medtage overvejelser vedr. realiserbarheden af kravene. I den forbindelse spiller det en rolle, hvor mange lodser, der er certificeret til pågældende område, og hvor mange lodsninger, der udføres i området. På den måde kan der tages hensyn til de aktuelle muligheder for sidemandsoplæring i de respektive lodsningssområder med mulighed at finde den rette balance mellem sikkerhed og opbygnings af lods-kapaciteten. Samme mekanisme gør sig gældende i de områder af Danmark, hvor der kun sjældent forekommer lodsninger. Hvis en havn i disse områder oplever stigende eller faldende lodsaktivitet, bliver krav til sidemandsoplæring løbende justeret ud fra, hvad der er praktisk muligt i pågældende lodsningssområde.

For så vidt angår kategori D og E kan Søfartsstyrelsen oplyse, at disse kategorier er tiltænkt til de nordlige/østlige områder i Grønland, hvor der forekommer særdeles få lodsninger, i kombination med at det er områder af Grønland, hvor SAR-kapaciteten er yderst begrænset, og hvor der typisk heller ikke findes nøjagtige eller godt opmålte søkort. Styrelsen ønsker at sikre sig, at det er en meget erfaren lods med en relevant lodserfaring, som bliver certificeret til at lodse i disse specifikke lodsningssområder.

Bemærkningen giver ikke anledning til, at Søfartsstyrelsen ændrer i bekendtgørelsesudkastet.

Danske Rederier bemærker til bilag 3, at det i udkastet er anført, at simulatortræning kan erstatte fysisk sejlads i et lodsningssområde. Hertil bemærker Danske Rederier, at med baggrund i de særlige forhold, der gælder i Grønland, så er simulatortræning ikke altid et reelt alternativ. Både fordi det er dyrt at få opbygget en model af et lodsningssområde, så det kræver en vis trafik i området før det kan svare sig, samt at de tilgængelige kortdata ikke altid kan overføres til brug i en simulator. Ligeledes bemærker Danske Rederier, at der ikke står noget i bekendtgørelsen om kravene til opretholdelse af et udstedt lodscertifikat. Danske Rederier spørger derfor ind til, om det kan konkluderes, at gæl-

dende praksis vil fortsætte: at såfremt en lods udfører en lodsning i et lodsningensområde én gang inden for en 5-årig periode, så opretholdes lodscertifikatet?

Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at opretholdelse af certifikater fremgår i bilag 3, hvoraf det fremhæves, at "For at få udstedt eller opretholde et lodscertifikat til et specifikt lodsningensområde skal indehaveren opfylde de gældende krav til sejladshyppighed for pågældende lodsningensområde". Sejladshyppigheden er som skrevet i bilag 3 defineret som "et antal sidemandsoplæringer/lodsninger inden for en femårig periode inden for følgende kategorier".

Muligheden for sidemandsoplæring i simulator er ønsket af DanPilot Greenland med henblik på at gøre sidemandsoplæringen mere smidig og dermed lette uddannelsen af lodser og lodsaspiranter.

Bemærkningen giver ikke anledning til, at Søfartsstyrelsen ændrer i bekendtgørelsesudkastet.

Bemærkninger til bilag 4

DanPilot Greenland bemærker til bilag 4, at der ved den praktiske del af egnethedsprøven skal demonstreres sikkerhedsforholdsregler for lodsen ombord. Det fremgår ifølge lodseriet ikke, hvad der konkret menes med dette.

Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at det i bekendtgørelsen bliver præciseret, at lodsen skal demonstrere, at han/hun er bekendt med relevante sikkerhedsforanstaltninger, der omhandler lodsens rolle om bord. Dette kunne eksempelvis være kendskab til fornødne udgangsveje og personligt sikkerhedsudstyr om bord, men også kendskab til lodsens rolle ifm. eventuelle nødsituationer.

DanPilot Greenland bemærker endvidere, at lodsen ved Briefing af broteam skal gennemgå Polar Water Operational Manual (PWOM). PWOM er en skibsmanual, som lodsen ikke har adgang til inden lodsning, og som broteamet skal have kendskab til. Det er derfor lodseriets vurdering, at lodsen ikke er den rette til at briefe om skibets PWOM.

Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at lodsaspiranten ved den praktiske egnethedsprøve skal demonstrere, at han/hun er bekendt med det indhold af skibets Polar Water Operational Manual (PWOM), som er relevant ift. lodsens rådgivning, herunder kendskab til skibets begrænsninger ifm. sejlads i polare områder. Det er ligeledes vigtigt, at lodsaspiranten kan demonstrere, at han/hun er i stand til at fremfinde oplysninger, der måtte have relevans for skibets sikre sejlads i polare områder. Styrelsen er dog enig i, at lodsaspiranten ikke nødvendigvis behøver at gennemgå PWOM i forbindelse med briefing af broteam, idet broteamet har bedre forudsætninger end lodsaspiranten for at tilegne sig et detaljeret kendskab til skibets PWOM.

Søfartsstyrelsen har på baggrund af ovenstående høringssvar foretaget en ændring i ordlyden i bilag 2, der tilsiger, at PWOM ikke behøver være en del af briefing af broteam, men at lodsaspiranten skal kunne demonstrere kendskab til, hvilke oplysninger der kan fremfindes i skibets PWOM, herunder skibets begrænsninger ifm. sejlads i polare områder.

Imaq Pilot bemærker til bilag 4, at da der i § 3 stilles krav om, at man kun kan ansøge om et lodscertifikat, såfremt man er uddannet skibsfører, så bør sprogkravet slettes, da IMO-maritime standardudtryk allerede er en del af pensum på skibsføreruddannelsen.

Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at pensumkrav til certificering af lodser defineres ud fra IMO Resolution A. 960(23), afsnit 7. Det bemærkes desuden, at IMO's maritime standardudtryk nævnes i samme afsnit 7, pkt. 22, og det vil derfor fortsat være et krav, at lodsens kan demonstrere kendskab til disse udtryk ifm. en lodsegnethedsprøve.

Bemærkningen giver således ikke anledning til, at Søfartsstyrelsen ændrer i bekendtgørelsesudkastet.

Generelle bemærkninger

DanPilot Greenland bemærker generelt, at DanPilot Greenland vurderer, at det fremsendte udkast ikke indeholder en tydelig nok præcisering af, hvordan lodser opretholder deres lodscertifikat. I Danmark har man inddelt områderne i A, B og C områder, der hver fastsætter krav til, hvordan lodser opretholder certifikater. Ligeledes mener DanPilot Greenland, at den reviderede bekendtgørelse vedrørende Grønland om lodsning m.v. bør indeholde tydelige krav til, hvordan lodscertifikat opretholdes og generhverves.

Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at den nævnte præcisering af, hvordan lodser opretholder deres lodscertifikat, fremgår af bilag 3, hvor det fremgår, at "For at få udstedt eller opretholde et lodscertifikat til et specifikt lodsområde skal indehaveren opfylde de gældende krav til sejlads hyppighed for pågældende lodsområde". Ligeledes fremgår det af bilag 3, at "Sejladshyppigheden er defineret som et antal sidemandsoplæringer/lodsninger inden for en femårig periode inden for følgende kategorier", hvorefter de specifikke kategorier fremhæves. Dette er samme mekanisme, der gør sig gældende i Danmark (se desuden høringssvar til bilag 3 ovenfor).

Bemærkningen giver således ikke anledning til, at Søfartsstyrelsen ændrer yderligere i bekendtgørelsesudkastet.

Danske Rederier bemærker generelt, at det er vigtigt, at det afklares, hvorledes de forskellige lodsområder sammenholdes med de forskellige sejladshyppighedskrav (Kategori GL/x). Det fremgår ikke af udkastet,

hvad der forventes at blive stillet af krav til sejlads hyppighed i de forskellige lodsningssområder. I forbindelse med fastlæggelsen af disse, er det vigtigt at inddrage særligt lodserierne, men også gerne erhvervet, da det må forventes at ville have betydning for tilgængelighed af certificerede lodser og prisen herfor.

Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at de grønlandske lodserier vil blive indkaldt til møde herom.

Imaq Pilot bemærker generelt, at Imaq Pilot anerkender behovet for en bredere rekruttering af lodsaspiranter, men det er efter lodseriets opfattelse ikke sikkerhedsmæssigt forsvarligt at rekruttere lodser, der aldrig har sejlet i Grønland eller andre arktiske egne, og som dermed ikke har nogen erfaring med sejlads i is eller de forhold, der gør sig gældende i Arktis. Imaq Pilot bemærker, at de på tidligere workshops med Søfartsstyrelsen har givet udtryk for et alternativ til at sikre en bredere rekruttering af lodsaspiranter samt kommet med forslag til, hvordan behovet for lodser kan formindskes, således det stigende behov for lodser kan imødekommes. Begge forslag er vedhæftet som bilag til høringssvaret. Imaq Pilot bemærker, at de ligeledes har gjort opmærksom på, at der skal tages højde for, hvorvidt en lodsaspirant har en flerårig erfaring som skibsfører i Grønland, hvilket bør afspejles i de krav, der er til sidemandsoplæring samt certificering i lodsningssområderne.

Søfartsstyrelsen henleder ift. ovennævnte bemærkninger opmærksomhed på styrelsens høringssvar i § 9 og bilag 3.

Søfartsstyrelsen kan desuden bemærke, at styrelsen er enig i, at omfattende farvandskendskab i grønlandsk farvand skal anses som favorabel i forhold til at kunne oppebære erhvervet som lods i Grønland. Søfartsstyrelsen har dog kunnet konstatere, at rekrutteringsbasen for omfattende farvandskendskab i grønlandsk farvand ikke lever op til erhvervets behov for lodser i Grønland.

Søfartsstyrelsen har derfor valgt, at give mulighed for, at en lods, der ikke har den fornødne sejlads erfaring i Grønland, med et intensiveret oplæringsforløb, kan tilegne sig den nødvendige viden, til at lodse i den sydvestlige del af Grønland (lodsningssområde 5).

Bemærkningen giver således ikke anledning til, at Søfartsstyrelsen ændrer yderligere i bekendtgørelsesudkastet.

Association of Arctic Expedition Cruise Operators bemærker generelt, at de foreslåede ændringer skal imødekomme udfordringer i forbindelse med et stigende antal lodspligtige sejlads i nye områder og behov for bredere rekruttering af lodsaspiranter. Association of Arctic Expedition Cruise Operators hilser tiltag til afhjælpning af lodsmangel i Grønland velkommen og har derudover ikke yderligere kommentarer til de foreslåede ændringer.

Visit Greenland har ligeledes ingen indsigelser mod den reviderede bekendtgørelse, men bemærker generelt, at Visit Greenland anser det for hensigtsmæssigt at kunne få adgang til en bredere lodsrekruttering, så længe man ikke går på kompromis med søsikkerheden. Søsikkerheden i Grønland er ifølge Visit Greenland af essentiel betydning for turistbranchen - særligt i krydstogtbranchen - hvor der i 2023 er annonceret mere end 700 anløb, hvilket er det højeste antal nogensinde. Visit Greenland udtaler endvidere, at havari med krydstogtskib i Grønland kan have katastrofale konsekvenser, hvorfor Visit Greenland bakker op om tiltag, der er nødvendige for fortsat at sikre søsikkerheden.

Søfartsstyrelsen er enig i, at den nye bekendtgørelse vil kunne imødekomme nogle af de udfordringer, som der nævnes af Association of Arctic Expedition Cruise Operators og Visit Greenland ovenfor. Det skal dog fremhæves, at det stadigvæk ikke kan garanteres, at der kan leveres lods til alle lodspligtige skibe i Grønland, da det i sidste ende afgøres af, om de ønskede lodsbestillinger stemmer overens med den lodskapacitet, der er til rådighed i Grønland.