

11. januar 2006

Status i handlingsplan for gennemførelse af forslagene i rapporten vedrørende øget anvendelse af lodser samt styrket overvågning af sejladsikkerheden.

Forslag	Aktiviteter	Ansvar	Tidshorison	Bemærkninger.
1 Anrøb af alle større skibe når de bevæger sig ind i dansk farvand. (Skibene vil blive oplyst om, at de overvåget under passagen og orienteret om forhold vedrørende anvendelse af lods, sejlads-sikkerhed og havmiljø).	<ul style="list-style-type: none"> Den udarbejdes procedurer for opkald ved SOK/Marinedis-trikterne. 	FMN	Iværksættes senest 1. april 2005.	<p>Procedure er udarbejdet. En trinvis implementering af anrøbsregimet er iværksat. I Fase I er skibe med en dybgang på 11 meter eller derover som ikke følger IMO anbefaling om anvendelse af lods blevet anråbt. Fase II som startede 1. november 2005 vil omfatte en videreførelse af fase I med henblik på at optimere procedure og ressourceforbrug.</p> <p>Effekten af anrøbsregimet har medført en betydelig stigning i antallet af lodsbestillinger, især på bestillinger foretaget med meget kort varsel.</p>
2 Etablering af kystbaseret radardækning samkørt med landbaseret AIS (infrastruktur til brug for punkt 3 – 6).	<ul style="list-style-type: none"> Udbygning af Maritime Assistance Service (MAS) ved Søværnets Operative Kommando i Århus. 	FMN	Løbende og afsluttet i 2007 i forhold til de i dag kendte og forudsete opgaver.	<p>Maritime Assistance Service er fra 1. januar 2006 samplaceret med Søværnets Operative Kommandos operationscenter. Maritime Assistance Service vil bestå af i alt 28 personer fordelt på døgnberedskab af 4 personer.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Etablering af landbaseret AIS. AIS udvides med sendere på boreplatforme og havvindmøller. 	FMN	1. juli 2005. Plan foreligger 1. juli 2005.	<p>Landbaseret AIS er etableret.</p> <p>Der er udarbejdet en vurdering af AIS udvidelse med sendere på boreplatforme og havvindmøller. Der vil alene kunne opnås beskedne gevinster ved etablering af AIS-stationer på havvindmøller. Der ud-</p>

		<ul style="list-style-type: none"> Etablering af kystradarer. Samkøring af kystradarbillede og AIS. 	<p>FMN</p> <p>FMN</p>	<p>Projekt og bevilling foreligger - afventer afklaring af miljømæssige forhold.</p> <p>1. juli 2005 (i forhold til eksisterende kystradarer).</p>	<p>arbejdes en nærmere analyse vedrørende evt. etablering på boreplatforme. Analysen forventes færdig inden den 1. april 2006.</p> <p>Vedtaget jf. Lov nr. 533 af 24. juni 2005. Lov om etablering af udbygget radarovervågning af Danmarks farvandsområder</p> <p>Prototype for samkøring af kystradarbillede med AIS er i perioden september - oktober 2005 testet med positivt resultat. Samkøring af eksisterende kystradarer og AIS forventes gennemført 1. april 2006. I første omgang som et stand-alone system.</p> <p>Landsdækkende samkøring af kystradarer og AIS sker som en integreret del i forbindelse med implementeringen af kystradarprojektet. Den fuldautomatiske samkøring forventes primo 2007.</p>
3	Kontinuerlig overvågning af skibe, der udgør en særlig risiko.	Der udarbejdes en plan for trinvis implementering i takt med, at infrastrukturen kommer på plads.	FMN	Planen skal være færdig 1. april 2005.	<p>Der er udarbejdet plan for implementeringen af den kontinuerlige overvågning samt forslag til ambitionsniveau for den kontinuerlige overvågning herunder afgrænsning af målgruppen.</p> <p>Overvågningen implementeres i takt med udviklingen og implementeringen af øvrige punkter i handlingsplanen herunder især handlingsplanens pkt. 2.</p>

4	Pilotprojekt med landbaseret sejladsvejledning i et afgrænset område.	Der skal udarbejdes en projektbeskrivelse – igangsætning af projektet forudsætter, at AIS- og kystradarprojekterne er gennemført.	FMN	Projektbeskrivelsen skal foreligge 1. april 2005.	<p>Der gennemføres projekter i Storebælt og i Øresund. Projektet i Øresund tilstræbes gennemført som et bilateralt projekt med Sverige, og projektet i Storebælt gennemføres som et nationalt projekt.</p> <p>Det bilaterale projekt skal danne baggrund for en beslutning om iværksættelse af yderligere bilaterale projekter jf. handlingsplanens pkt. 5, og det nationale pilotprojekt skal være udviklingsplatform for det bilaterale pilotprojekt i Øresund, samt for evt. øvrige projekter.</p> <p>Begge projekter gennemføres med henblik på at opnå IMO godkendelse.</p>
5	Overvågning / sejladsvejledning for relevante skibe i nærmere definerede farvandsafsnit.	<ul style="list-style-type: none"> • Med udgangspunkt i erfaringerne fra ovennævnte pilotprojekt udarbejdes projektbeskrivelse for den endelige tilrettelæggelse. • Der tages kontakt til Sverige og Tyskland på politisk niveau med henblik på deltagelse i pilotprojektet og senere bilateralt samarbejde. 	FMN	<p>Projektbeskrivelsen skal foreligge 3 måneder efter pilotprojektets afslutning.</p> <p>1. september 2004.</p>	<p>Afventer erfaringer fra pilotprojektet (pkt. 4)</p> <p>Forsvarsministeriet har i oktober 2004 tilskrevet svenske og tyske myndigheder. Projektet i Øresund tilstræbes gennemført som et bilateralt projekt. Baseret på erfaringer fra projektet træffes der beslutning om bilateralt samarbejde øvrige steder.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> Der etableres centrale enheder til sejladsvejledning i stærkt trafikerede farvandsafsnit. Der søges etableret bilateralt samarbejde mellem Danmark og de relevante nabolande om VTS-lignende foranstaltninger. 		Tidspunktet og omfang for etablering skal være indeholdt i ovennævnte projektbeskrivelse.	Jf. pkt. 4 er der indledt drøftelser med svenske myndigheder med henblik på at undersøge samarbejds muligheder om VTS lignende foranstaltninger i Øresund.
6	Tilbud om landbaseret lodsning mod betaling	<p>Der gennemføres et pilotprojekt.</p> <p>Der åbnes mulighed i lodsloven herfor.</p>	FMN	<p>Projektbeskrivelsen skal foreligge 1. juni 2005.</p> <p>Lovændringen kan eventuelt ske samtidig med ændringen af lodsloven, jf. nedenfor.</p>	<p>Der er udarbejdet en projektbeskrivelse for et pilotprojekt i Øresund.</p> <p>Under iagttagelse af krav til landbaseret infrastruktur vil projektet om landbaseret lodsning med fordel kunne gennemføres i enten Øresund eller Storebælt. Den endelige fastsættelse af, hvor projektet skal gennemføres vil imidlertid afhænge af fremdriften i projekterne vedrørende landbaseret sejladsvejledning herunder opbygning af infrastruktur.</p> <p>Ifølge forslaget til en ny lodslov fastsætter farvandsdirektøren nærmere regler for forsøg og eventuel etablering.</p>
7	Tilpasning af SHIPPOS meldesystemet til IMO's lodsanbefalinger	Orientering af IMO om tilpasning af SHIPPOS til anbefaling om anvendelse af lods gennem dansk farvand.	ØEM	1. juli 2004.	Søfartsstyrelsen har den 30. april 2004 indsendt informationspapir om ændring af de skibstyper, som skal meldes til SHIPPOS. Papiret blev præsenteret den 6. juli 2004. IMO tog informationerne til efterretning.

8	Skærpelse af meldepligt for statens fartøjer, såfremt der observeres hændelser af interesse for sejladsikkerheden	Der skal udarbejdes instruks/bekendtgørelse herom.	FMN/ØEM	1. oktober 2004.	Forsvarsministeriets cirkulære om indberetningspligt for danske statsskibe er trådt i kraft den 20. oktober 2004.
9 A	Nedsættelse af prisen for lodsydelse, herunder	<ul style="list-style-type: none"> Fortsat effektivisering af lodsvæsenet. Fremsættelse af lovforslag om liberaliseringer på lodsområdet. Undersøgelse af mulighederne for at certificere udenlandske lodser til at lodse i dansk farvand. 	FMN FMN FMN	<p>Der tilstræbes takstnedsættelser i sommeren 2004 og 2005.</p> <p>Det lovforberedende arbejde afsluttes ultimo 2004. Lovforslag fremsættes februar 2005.</p> <p>Lovforslag fremsættes februar 2005. Eventuelle yderligere undersøgelser skal være tilendebragt 1. juli 2005.</p>	<p>Lodstaksterne blev nedsat med 4 % pr. 1. oktober 2004 og 2 % pr. 1. december 2005. Hermed er taksterne på 3 år nedsat med i alt 10 %.</p> <p>Ved den forestående revision af regeringens lovprogram vil Forsvarsministeriet foreslå, at lovforslaget fremsættes i løbet af marts 2006.</p> <p>Forslaget til en ny lodslov indeholder bl.a. gennem konkurrenceudsætning af visse lodsninger mulighed for udstedelse af lodscertifikat til udenlandske lodser.</p>
9 B	Justering af lodsloven og lov om sikkerhed til søs med henblik på, at udstedelse af bestemmelser om lodspligt samles for at styrke myndighedsudøvelsen.	<ul style="list-style-type: none"> Der fremsættes forslag til ændringer i lodsloven og lov om sikkerhed til søs. 	FMN/ØEM	Lovændringen kan eventuelt ske samtidig med ændringen af lodsloven, jf. ovenfor.	<p>I forslag til ny lodslov er indeholdt de administrative regler, der hidtil er fastsat i medfør af lov om sikkerhed til søs.</p> <p>Den 1. august 2005 overdrog Søfartsstyrelsen administration af IMO's lodsanbefalinger til Farvandsvæsenet. Søfartsstyrelsens bekendtgørelser vedrørende lodsning vil blive overdraget inden en ændret lodslov træder i kraft.</p>
10	Implementering af "Early Warning Scheme".	<ul style="list-style-type: none"> Procedurer udarbejdes. Systemet indføres. 	FMN	Efteråret 2004.	Systemet er iværksat i 2004.

11	Arbejde for, at EU-Kommissionen fremsætter et forslag til EU-retsakt, der forbyder havneanløb for skibe, der ikke følger IMO's lodsanbefalinger.	<ul style="list-style-type: none"> • Kontakt til EU-kommissionen om fremsættelse af forslag. • Arbejde for fremsættelse og vedtagelse af EU-regler. 	ØEM ØEM	1. juli 2004. Afventer forslag fra Kommissionen.	Erhvervsminister Bendt Bendtsen har ved flere lejligheder opfordret EU-kommissionen til at inkludere regler om forbud af anløb af havne i en kommende ændring af Overvågningsdirektivet (2002/59/EF) vedrørende skibe, der ikke følger IMO's lodsanbefalinger. Kommissionens har valgt ikke at inkludere et forslag herom i forbindelse med den tredje søsikkerhedspakke grundet juridiske spørgsmål, som forhindrer dette.
12	Fortsat arbejde med opfølgningen af IMO's principgodkendelse af Østersøen som "særligt følsomt område" med henblik på indførelse af yderligere præventive foranstaltninger til forbedring af sejladsikkerheden.	Udarbejde forslag til IMO om rutesystemer, følgeslæbebåde, anvendelse af lods og områder, der skal undgås.	MIM	Foråret 2005.	Østersøen udpeges som "særligt følsomt område" med tilhørende ledsageforanstaltninger Associated Protective Measures (APM) pr. 1. juli 2006.
13	Indberetning af skibe til flagstaten og havnestatskontrol-databasen "SIRENAC", når IMO's lodsanbefalinger ikke efterleves under gennemsejling af danske farvande.	<ul style="list-style-type: none"> • Der etableres et operativt overblik hos en relevant ansvarlig myndighed over, hvilke skibe, der er omfattet af lodsanbefalinger, men ikke har lods om bord. • Der etableres procedurer for underretning af Søfartsstyrelsen om skibe, der ikke følger IMO's lodsanbefalinger. 	FMN FMN	1. oktober 2004. 1. oktober 2004.	Farvandsvæsenet vil have et overblik over hvilke skibe, der er omfattet af lodsanbefalinger, men ikke har lods om bord. Procedure er etableret. Farvandsvæsenet vil underrette Søfartsstyrelsen om skibe, der ikke følger IMO's lodsanbefalinger.

		<ul style="list-style-type: none"> Der etableres procedurer for hurtigt indberetning til SIRENAC. 	ØEM	1. oktober 2004.	Søfartsstyrelsen vil indtaste skibe i databasen SIRENAC, hvilket kan medføre inspektion af skibet (havnstatskontrol)
14	Styrkelse af inspektionerne i regi af havnstatskontrolordningen for skibe, der ikke efterlever IMO's lodsanbefalinger.	<p>Der arbejdes for at få princippet knæsat i erklæringen fra ministerkonferencen om havnstatskontrol (Vancouver - november 2004).</p> <p>Der arbejdes for at få princippet afspejlet i en kommende revision af EU-direktivet om havnstatskontrol.</p> <p>De danske procedurer for havnstatskontrol tilpasses så, sådanne skibe prioriteres ved udvælgelsen.</p>	ØEM ØEM	<p>Frem til november 2004.</p> <p>Frem til direktivets vedtagelse.</p> <p>1. september 2004.</p>	<p>På konferencen fik Danmark international opbakning til at skærpe havnstatskontrollen over for skibe, som ikke følger IMO's anbefalinger for brug af lods.</p> <p>Arbejdsgruppe under Paris MoU, er i færd med at udvikle et nyt inspektionsregime. Det forventes at resultatet kan bruges i forbindelse med udarbejdelsen af ændring af havnstatskontroldirektivet. Ifølge Kommissionens forslag til nyt havnstatskontroldirektiv skal skibes manglende efterlevelse af IMO's lodsanbefalinger betragtes som "Overriding factor for inspection". Dette medfører obligatorisk udvælgelse til inspektion ved førstkommende havneanløb.</p> <p>Havnstatskontrol procedure er pr. 1. september 2004 blevet revideret med henblik på i udvælgelsen af skibe at lægge særlig vægt på, om de pågældende skibe har fulgt IMO's lodsanbefalinger.</p>
15	Analyse af hensigtsmæssigheden i at forøge antallet af elektrooptiske stationer set i sammenhæng med en vurdering af behovet for en fortsat opretholdelse af bemandede kystudkigsstationer eller	Der udarbejdes en analyse af forslagene med henblik på endelig stillingtagen.	FMN	1. oktober 2004.	<p>Analyse er udarbejdet. Det anbefales ikke at nedlægge yderligere af de eksisterende bemandede stationer. Forslaget kan genovervejes i forbindelse med etablering af VTS foranstaltninger.</p> <p>Der udarbejdes et fornyet operativt grundlag for elektrooptiske løsninger.</p>

	supplering af disse med elektrooptiske stationer.				Termin 1. juni 2006.
16	Analyse af muligheden for øget systematisk informationsudveksling på det maritime område mellem involverede myndigheder.	Der udvikles modeller med anbefaling om valg af model, som tilgodeser de ønskede krav for øget og systematisk informationsudveksling på det maritime område mellem de involverede myndigheder.	FMN	1. september 2004.	<p>Der er etableret et samarbejdsorgan der skal sikre øget informationsudveksling på det maritime område. Samarbejdsorganet består af repræsentanter fra relevante maritime myndigheder.</p> <p>Den dynamiske udveksling af relevant maritim information mellem involverede maritime myndigheder implementeres ved, at PortNet og SafeSeaNet sammenkøres således, at der opnås synergi mellem disse to systemer. Tidsplanen for videreudviklingen af SafeSeaNet følger EU's anvisninger.</p> <p>Endelig er en fælles maritim Internet hjemmeside under udvikling således, at fx statiske maritime data kan udveksles mellem de maritime myndigheder.</p>
17	Muligheden for at reducere anvendelsen af tid til at tage lodser om bord og afsætte disse ved brug af helikopter.	Markedet for udbud af helikoptertransport undersøges og sammenholdes med nuværende udgifter til lodsernes transport og transporttid.	FMN	1. december 2004.	Forslaget er undersøgt. Det kan konkluderes, at der ud fra økonomiske, sikkerhedsmæssige og praktiske aspekter ikke er grundlag for at benytte helikopter til transport af lodser.
18	Etablering af en klar ansvarsfordeling mellem de myndigheder, der har opgaver på det maritime område med henblik på effektiv varetagelse af de hurtigt voksende kyststatsopgaver.	Forsvarsministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet udarbejder et oplæg til drøftelse mellem de involverede myndigheder.	FMN/ØEM	1. oktober 2004.	Der er den 6. december 2004 indgået en aftale om en klar ansvarsfordeling på det maritime område mellem Økonomi- og Erhvervsministeriet og Forsvarsministeriet. Aftalen er viderebehandlet mellem Forsvarskommandoen og Søfartsstyrelsen, således at den operativt successivt kan iværksættes.

Forsvarsministeriet
Miljøministeriet
Økonomi- og Erhvervsministeriet

11. januar 2006