

Visualisering af Lodsernes arbejde.

Der har været drevet lodsvirksomhed i Danmark i mere end 300 år. Danmark underskrev i 1857 Københavnertraktaten der forpligter Danmark til at sikre den fri ret til uskadelig sejlads gennem stræderne. Modydelsen for aldrig at indføre lodspligt var en stor sum penge, men også forpligtigelsen til altid, at kunne stille en lods. Siden er den fri sejladsret sikret gennem Havretskonventionen.

Lodsen.

For at komme i betænkning til et lodsjob i Danmark har ansøgeren sejlet til søs i 15-20 år, heraf en længere årrække om overstyrmand eller kaptajn. Lodserne er således højt specialiserede søfolk, der med den størst mulige viden og erfaring inden for deres område, varetager skibenes og kundernes interesser. Vi er et produkt af shippinghvervet.

Trafik og anbefalinger.

I dag passerer der ca. 60.000 skibe årligt på vej til eller fra Østersøen igennem de danske farvande, enten via Storebælt eller Øresund. De internationale lodsanbefalinger, der er vedtaget af FN's søfartsorganisation IMO (International Maritime Organization), har en meget positiv virkning på anvendelsen af lods. Mere end 95 procent af de skibe, som er omfattet af disse anbefalinger, benytter lods ved gennemsejling af Storebælt. (Det er IMO som udarbejder love/regler for, hvordan man sejler og agerer i trafikken til søs.)

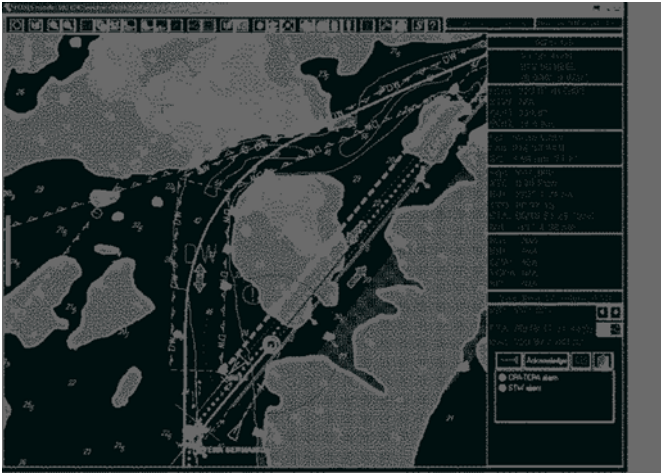
Disse anbefalinger omfatter skibe med en dybgang med mere end 7 meter ved passage af Drogden Rende i Øresund og mere end 11 meters dybgang igennem Storebælt. Hvis et skib uden for anbefalingerne (eksempelvis en lille coaster) på en gennemsejling støder på grund f.eks. ved Gilleleje eller Bornholm, så er det en af de ulykker som desværre kan ske, men disse skibe ligger langt fra anbefalingerne om at bruge lods. Der er normalt ikke lods i disse mindre skibe og der kommer der nok heller ikke lodspligt, det ville ganske givet være uacceptabelt for hele Østersøregionens lande, og en mandskabsmæssig nærmest umulig opgave at løfte.

Miljøberedskab og Ulykker.

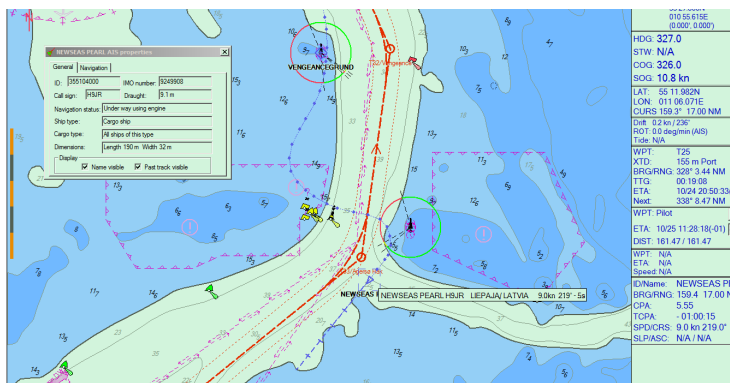
Danmark bør kunne stille et miljøberedskab til rådighed, bestående af olieforureningsbekæmpelses/olieopsamlings skibe der kan håndtere større ulykker. Hvis der sker et uheld i mellem et af de helt store tankskibe/containerskibe og et krydstogtskib i dansk farvand, kan omfanget af en sådan ulykke have så store omkostninger, i form af tab af menneskeliv, olieforurening, blokering af dybvandsruten (gennemsejlingen), bjærgning, etc. at konsekvenserne bliver uoverskuelige. Danmark har ikke et moderne fungerende olieberedskab klar, som i Norge, Tyskland og især i Sverige, hvor alle har kystvagter med moderne skibe og materiel.

Den tragiske ulykke der skete for krydstogtskibet Costa Concordia i Italien, var tæt på at ske for søsterskibet Costa Mediterranea i Dansk farvand ved Hatterrev i 2009. Billedet her under, viser Costa Mediterranea, som sejler meget tæt på Hatterrev. Billedet er taget af lodsen på det sydgående skib i trafiksepareringen, ved Hatter. Det er tydeligt at se og følge krydstogtskibets hvide spor tæt på Hatterrev (skibet er sejlet ud af

billedet pga. farten). Det er rent held, at et så stort skib med mange passagerer om bord ikke får væltet fyret, eller revet skibssiden op. Skibet har en dybgang på ca. 9 meter og sejler 20 knob. Skibet valgte at sejle ind i dybvandsruten, for at kunne holde farten på 20 knob og undgå rystelser over det lidt lavere vand i trafiksepareringen, skibet burde have sejlet lige ned igennem trafiksepareringen med mindre fart.



Anbefalingerne til brug af lods går på dybgang, og da krydstogtskibene alle har en dybgang under 11 meter (normalt 6-9,5 meter), er der ikke mange der tager lods ombord ved gennemsejling af dansk farvand. Ind og ud af dansk havn er der nogen steder et krav til at have lods ombord.



Her et skib uden lods ombord der har meget vanskeligt ved at finde vej syd for Storebæltsbroen, og er tæt på at sejle på grund 3 gange ved passage af Vengeance grunden. Skibet er ikke anbefalet at bruge lods da skibet har en dybgang på 9,10 meter dvs. under 11 meter.

Billedet viser med alt tydelighed problemstillingen, at selv om et ansvarligt rederi eller befragter har taget lods om bord, er det ikke nogen garanti mod ulykker. Det kan være svært at undgå at blive ramt eller kollidere når man møder skibe som sejler som på billedet, og det er desværre ikke et særsyn. Dette bliver fuldt ud registreret og overvåget af VTS operatørerne (Vessel Traffic Service) samt SOK (Søværnets Operative Kommando), dette forhindrer bare ikke skibene i at sejle som de gør.

Lodserne opdager hurtigt de skibe som sejler uhensigtsmæssigt, og kan derfor når de er om bord på et skib, reducere eller øge skibets fart for at undgå uheld. Lodserne forsøger at undgå at møde sådanne skibe de mest kritiske steder, ved hele tiden at prøve at forudsige hvordan situationen vil se ud om fx 20-30-40 minutter. Når de store lastede skibe påbegynder Rute T ved Langelandsbælt Syd, og sejler nord på med max dybgang på 15-17 meter, så har de ikke længere mulighed for at vende skibet rundt før skibet er kommet hele vejen igennem bæltet, og kan vendes nord af broen.

Besejlingsforhold:

Skibene bliver større og større; men besejlingsforholdene i Danmark er stadigvæk de samme. Besejlingsforholdene i dybvandsruten ved Gedser, gennem Storebælt, og Hatterrev, kan illustreres på følgende tænkt eksempel:

Hvis vi tager Kielerkanalen og lader vandstanden stige med 10-15 meter, så vil begge sider på kanalen oversvømmes med vand. Vandstanden/dybden over de nu oversvømmede områder vil variere adskillige meter fx 5-10 meter. Der vil nu kunne ses vand i flere sømils afstand på begge sider af Kielerkanalen. Den mindre skibsfart med lav dybgang, vil nu kunne krydse over Kielerkanalen i alle retninger, for dem er kanalen helt forsvundet. De store skibe med stor dybgang vil stadigvæk skulle sejle lige midt i den oprindelig Kielerkanal, de kan ikke flyde på de områder som er blevet oversvømmet, selv om der nu er vand så langt øjet rækker.

Vi møder hele verdens nationaliteter når vi går om bord og siger goddag (f.eks. 6 nationaliteter på samme skib). Kultur og sproglige barrierer kan være store og derfor er det et must, at danske lodser kan handle i alle slags situationer. Vore kollegaer i Kieler-, Suez- og Panama kanalen, Rotterdam, Antwerpen etc., har den fordel at der er lods om bord på alle skibe i deres lodsningens område, dvs. en vis styring og kontrol med skibstrafikken. Det er der ikke i danske farvande, derfor kommer vi meget tit ud for skibe som laver noget utilsigtet, f.eks. mellem skift fra en rute til en anden rute. Eller kommer på afveje pga. tæt trafik, dårlig sigtbarhed eller manglende orientering.

Der er tidligere lavet en kundetilfredshedsundersøgelse hvor kaptajnerne blev spurgt om lodsernes service. De er meget tilfredse og de vil gerne have lov til at bruge os meget mere. Det sker desværre alt for tit at kaptajnerne bliver presset til kun at tage lods på en del af IMO'S anbefalede lods distancer i Danmark. Dette er til stor frustration for de pågældende kaptajner, da det er dem som bliver indberettet af Søfartsstyrelsen til skibets flagstat (hjemmehavn) for ikke at overholde IMO'S anbefalinger for brugen af lods. Dette er veldokumenteret af Søfartsstyrelsen, som er den officielle Danske myndighed.

Kaptajnerne spørger os tit om hvorfor det ikke er et krav i stedet for kun en anbefaling at bruge lods! Det korte svar er Københavnertraktaten fra 1857, (se indledning, samme år man påbegyndte bygningen af Fregatten Jylland!).

Der bliver flere og flere STS operationer (Skib Til Skib dvs. der pumpes olie fra et skib til et andet) i danske farvande. Disse STS operationer udføres altid med erfarne lodser, og slæbebåde.



En STS operation mellem en VLCC'er (Very Large Crudeoil Carrier), og en Panmax'er. Det store skib er 350 m langt og det mindre er 250 m langt!

Hvilke problemstillinger skal danske lodser tage stilling til ved en gennemsejlings lodsning mellem Bornholm og Skagen

Selve lodsningen indeholder elementer som at:

Sikre at skibets planlægning er korrekt, at man følger den rigtige rute efter skibets størrelse, dybgang, vejrforhold, vandstand og strømforhold (der kan løbe op til 3-4 knops strøm i Storebælt). Ved tåge og nedsat sigtbarhed udfører man blindsejlad på instrumenter (Radar). Isvintre gør at bøjer kan forsvinde, ligge under isen, eller er drevet/skubbet væk af isen. Rapportering til diverse trafik overvågnings centre, samt sikker passage af skibstrafikken. Der krydses bl.a. 14 færgeruter hvor af nogle er hurtigfærger med en fart på op til 38 knob/70 km i timen. Lodser er altid opdateret med sidste nye navigationsadvarsler etc.

Udover det kommer der krydstogts trafikken, alene København har ca. 360 anløb af disse store skibe. På få måneder ser vi dem 720 gange til og fra København. Dertil kommer alle dem som sejler igennem danske farvande, de fleste af disse skibe benytter ikke lods i gennemsejlingen, da de ligger uden for anbefalingen for brug af lods!

Ind og udfletning af trafikpunkter og separeringer:

Bornholm, Krigers flak, Falsterbo Rev, Øresund, Gedser, Kadet Renden, Rute T og Rute H, Storebæltsbroen, Hatter Rev, Vengeance grunden, trafik til og fra Kalundborg fjord, rundt Skagen samt STS områderne ved Fynshoved og Frederikshavn, for bare at nævne nogle få.

Den almindelige skibstrafik som tæller i hundredevis af skibe i danske farvande hele døgnet rundt, samt de hundredevis af sejlere og andre lystfartøjer i sommerperioden gør, at lokalkendskabet samt kendskab til sproget er en stor fordel. Fiskerne er der hele året rundt, de trawler tit lige midt i dybvandsruterne, indbyrdes kommunikation gør at vi generer hinanden mindst muligt.

Se www.marinetraffic.com for trafiktæthed til søs med AIS sender.

Skibsstørrelser.

Vi sejler rundt om Hatter Barn og Hatter Rev med ca. 0,2 sømils afstand (ca. 1-2 skibslængder) til fyrene på begge sider af renden. Der er lavvandede grunde med 5-8 m dybde meget tæt på, og det med helt op til 17 meters dybgang. Det samme gør sig gældende syd for Storebæltsbroen ved Vengeance grunden hvor der er meget trafik og ved Gedser Rev.

For at illustrerer hvor store skibene er i dag, vises billederne nedenfor fra bogen The History of Stena Bulk.



Stena Queen er 378 meter lang, Eiffeltårnet er 324 meter højt, indtegnet på billedet er højden på pylonerne på Storebæltsbroen, som er 254 meter høj. Samt størrelses forskellen mellem Stena Queen og færgen Stena Germanica. Mærskts E-skibe som sejler igennem Danske farvande er 398 meter lange, altså 20 meter længere end Stena Queen som vist på billedet. Mærskts nye Triple-E serie som bliver endnu større, over 400 meters længde (4 fodboldbaner), skal også ind og ud af Østersøen.

De store 100.000 tons råolie tankere som vi sejler med dagligt, er lige så store/høje som pylonerne på Storebæltsbroen, 250/254 meter lange og 44 meter brede. Dem kommer der ca. 4 af i døgnet bare fra Primorsk i Rusland. Disse skibe vil forventeligt i fremtiden blive erstattet af B-MAX skibe, et samarbejde mellem Stena Bulk og det Russiske selskab Sovcomflot. Disse nye skibe er designet til at kunne laste mellem 200-250.000 tons råolie, langt over det dobbelte af hvad de store råolieskibe gør i dag. De bliver 325,50 meter lange og 66,00 meter brede, skibene bliver højere end Eiffeltårnet.

Se www.stenabulk.com The B Max Concept.

Konklusion:

Danske Lodser er af den overbevisning at hvis man ophæver monopolet på lodsservice i gennemsejlingen, så vil det gå ud over den store kompetence der er opsamlet hos danske lodser. Danske lodser stiller deres viden og erfaring til rådighed over for rederierne, befragteren, P & I klubber, assurandører, olieselskaber etc.

Det virker mærkeligt at skibsrederne nogle gange fravælger lods på de anbefalede IMO distancer, lodsen giver en stor forøgelse af sikkerheds faktoren, dermed sikres deres egne værdier og her er det millioner/milliarder kr. man regner i. Dette forsøges retfærdiggjort overfor sig selv, sine assurandører, P & I klubber, ladningsejere, skibenes Kaptajner etc. Dette i en branche som ellers er indbegrebet af sikkerhed, (Vettings, Ports State Control, Marpol Inspection etc.! Safety First...

Danmark bør igen rette henvendelse til IMO, den internationale shipping industri og landene rundt Østersøen, med henblik på at få skærpet kravene/anbefalingerne til at benytte lods igennem danske farvande.

Der er en ny lodslov på vej i Danmark, og hvordan man politisk ønsker at organisere lodsning i Grønland og Danmark er noget som vil blive politisk bestemt i nær fremtid.

Danske Lodser har helt klart den holdning at man fremadrettet skal sikre at det bliver danske lodser der lodser i danske farvande. Den ekspertise og sikkerhed danske lodser har opbygget gennem mange år bør sikres. Danske Lodser er medlem af IMPA (International Maritime Pilots Association) og EMPA (European Maritime Pilots Association), se følgende Links.

Film om vores arbejde kan ses på www.impahq.org & www.empa-pilots.org samt www.247pilot.nl

Udover gennemsejlingslodsninger, havnelodsninger, STS operationer, lodsning af borerigge/platforme, er lodserne behjælpelige med besætningskift til søs, stores handling, bunkers operationer og ankringer, alt sammen på lavt vand, tæt på trafikken. Danske Lodser er en vigtig medspiller for sikkerheden, rederierne, den Internationale Shipping Industri, og for havmiljøets beskyttelse i Danmark.

Foreningen Danske Lodser

Bestyrelsen