



DanPilot



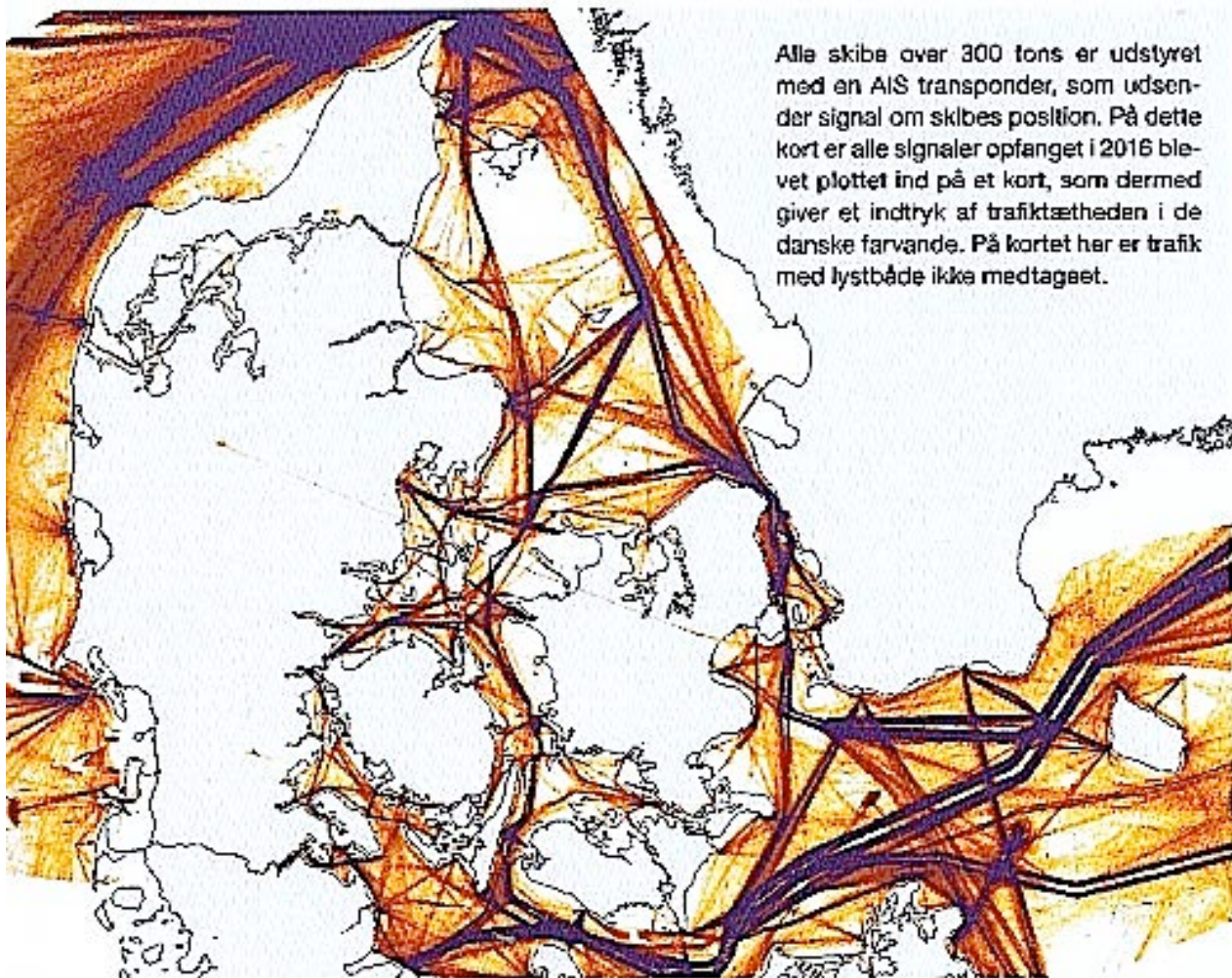
DanPilot styrer i dag alle lodseriets lodsninger i hele Danmark fra administrationen i hovedsædet i den øverste etage i et pakhuis i Svendborg Havn. DanPilot blev etableret i 2006 med hjemmel i den reviderede lodslov i 2006, hvor de tre statsejede lodserier blev samlet i Det Statslige Lodsvæsen DanPilot. I Lov om DanPilot, der blev vedtaget i 2013, blev DanPilot omdannet til en selvstændig offentlig virksomhed med egen bestyrelse under Erhvervs- og Vækstministeriet og med Søfartsstyrelsen som tilsynsførende myndighed. Selskabets stiftelse er beskrevet i menuen “Fra Frederik

II's søret til nutidens lodslove”, da DanPilots virke er fastlagt i Lov om DanPilot. Selskabet er dannet ved en fusion af 30 danske lodserier i først syv, senere i tre lodserier, som endte i DanPilot.

DanPilot varetager statens lodsvirksomhed i de danske farvande til og fra enhver destination i Danmark og til alle havne i Østersøen, og DanPilot kan som den eneste fullserviceudbyder med lodspligt tilbyde regionalloidsning, gennemsejlingsloidsning, højsøloidsning og ship to ship lodsninger.

DanPilot har pligt til at varetage gennemsejlingsloidsning mellem Nordsøen og Østersøen gennem Storebælt og Øresund. Og DanPilot oprettede i 2017 et datterselskab i Grønland, Greenland Pilot Service ApS, fordi lodsloven indførte lodspligt for visse passagerskibe i Grønlands farvande.

DanPilot har 26 specialiserede lodsboade og ca. 100 bådmænd, der hurtigt sørger for at sejle DanPilots ca. 180 lodser til og fra alle skibe fra DanPilots lods- og bådstationer i en snes havne fra Skagen til Bornholm. Fra disse havne kan DanPilot betjene de lokale havne og nærliggende havne og farvande samt udføre gennemsejlingsloidsninger i Storebælt og Øresund. DanPilot gennemfører over 20.000 lodsninger om året, hvoraf 8.000 er gennemsejlingsloidsninger.



Alle skibe over 300 tons er udstyret med en AIS transponder, som udsender signal om skibes position. På dette kort er alle signaler opfanget i 2016 blevet plottet ind på et kort, som dermed giver et indtryk af trafiktætheden i de danske farvande. På kortet har er trafik med lystbåde ikke medtaget.

Jo mørkere farve, jo større trafiktæthed. Jo lysere farve, jo mindre trafiktæthed. Kilde: Søfartsstyrelsen

De danske farvande har stærk trafik, snævre passager og ringe vanddybde. Skagerrak, Kattegat og Bælthavet udgør et fladvandet overgangsområde mellem den oceanisk påvirkede Nordsø og den kontinentalt prægede Østersø.

Havbunden i farvandene har en uregelmæssig topografi, der er formet af istidens gletsjere og havet. I istidens sidste fase bredte en række gletsjerfremstød sig fra sydøst op gennem bælteerne. Og hvert fremstød efterlod morænemateriale, der siden havets indtrængen har præget havbunden med en lang række tværgående rev og grunde fra Djursland i nord til Gedser i syd.

Konsekvensen er, at et smalt uregelmæssigt løb med snævre farvandsområder, skarpe drej og ringe vanddybder forbinder Kattegat og Østersøen. De indre danske farvande er desuden stærkt trafikeret, da de er den primære adgang til verdenshavene for Østersølandene Sverige, Finland, Rusland, Letland, Litauen, Polen samt det nordøstlige Tyskland.

Dybgangen fra Gedser gennem Storebælt er 15 meter, der er defineret af Kadetrenden, som ligger syd for Falster. Dybden gennem Øresund er 7,7 meter, hvilket er defineret af Drogden Rende ud for Amager. Der sejler årligt ca. 70.000 skibe gennem Storebælt og Øresund til og fra Østersøen. Det svarer til knap 200 skibe i døgnet. Oven i dette tal kommer alle lystbådene.

Den internationale sejlads gennem de danske farvande er reguleret af internationale aftaler, konventioner, regimer, nationale love og bekendtgørelser. Den ældste regulering er Københavnstraktaten i 1857, der afløste Sund- og Bæltkontrollen, populært kaldt Øresundstolden (1429-1857).



På fotoet ses en af Svitzers slæbebåde med en trosse fastgjort til et skib, der skal lægges til en kaj.

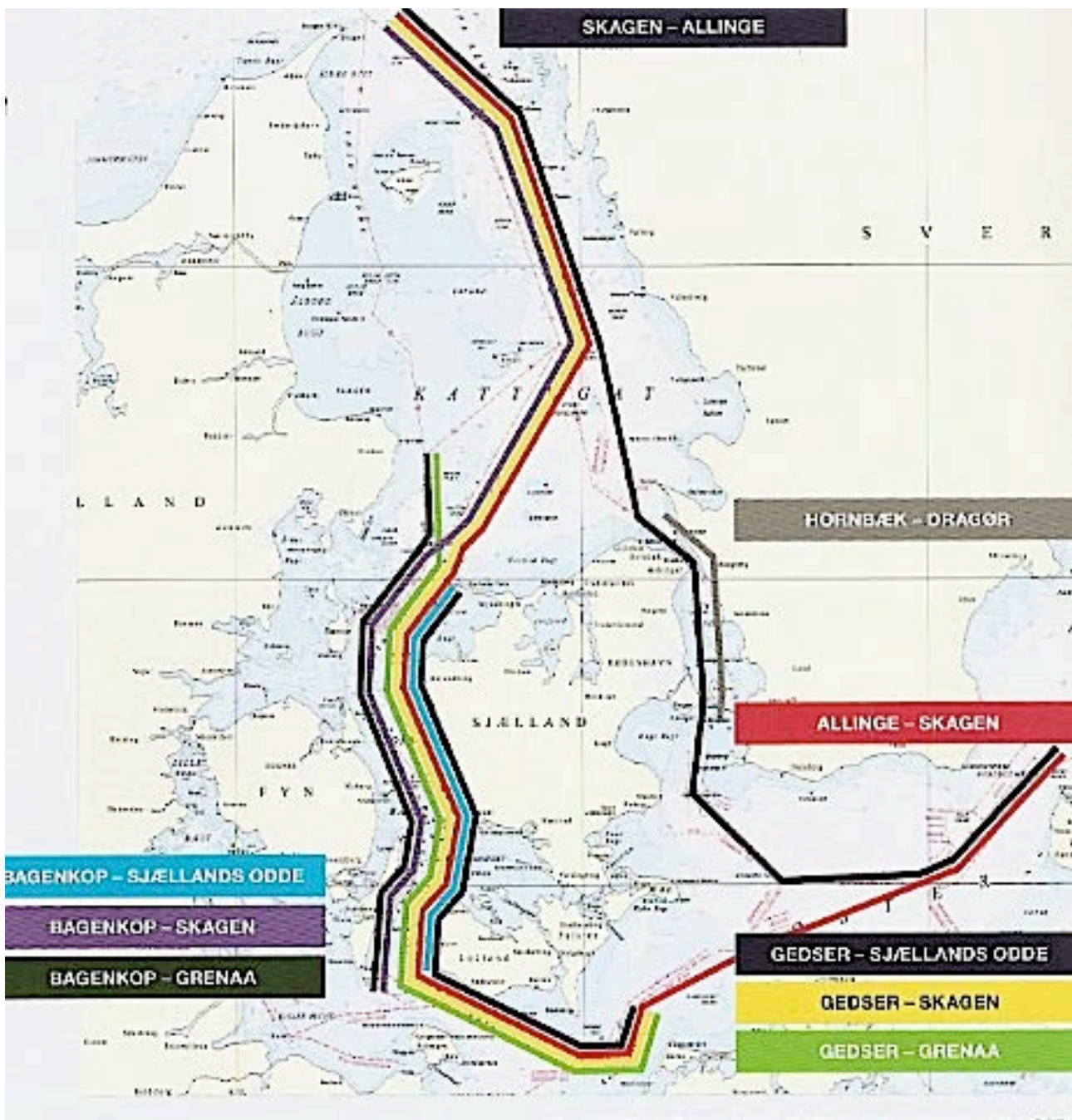
Danmark har 8.750 km kystlinie og har omkring 65 større og mindre erhvervshavne. Men det er langt fra alle, der har egentlig godsomsætning. Tendensen er, at godsomsætningen samler sig på færre og større havne. Nogle ligger ud til kysten, andre ligger for enden af lavvandede snævre fjorde og kanaler. De topografiske forskelle medfører store forskelle til havnenes tilgængelighed.

Der håndteres omkring 95 mio. tons gods i de danske havne. Adgangen kan være snæver, præget af lavvande, har en kompliceret sejlroute eller særlige forhold ved anløb af kaj. Og vanskelige adgangsforhold, last og skibsstørelse har betydning for, om et skib bruger lods.

Den moderne skibsbro er fyldt med udstyr, som holder kursen, overvåger fart, vejrforhold og andre fartøjer og gør sejladsen så automatisk som muligt. Desuden er broen en arbejdsplads med kollegiale og arbejdsmæssige rutiner. Udstyr og rutiner kan risikere at aflede besætningens agtpågivenhed over for de sejladmæssige udfordringer i det farvand, skibet passerer.

Med lods ombord er skibet udstyret med en velforberedt lods, som kender farvandet og havstrømme, forskydninger i vanddybder og som har fokus på at kigge ud ad vinduerne og holde øje med sejladsen, farvandet og skibstrafikken, der for nogle fartøjers vedkommende har en lille størrelse, så de forsvinder på radaren. Men for lodsens er årvågenhed en selvfølge.

På vej ind i en havn er lodsens den lokalkendte, som kender bundforhold og strøm, som kender samarbejdspartneren i havnens bugserbåd, og som kender hver en kaj, hver en fortøjningspullert og de enkelte trossefolk på kajen. Og DanPilot skal som statslodseri betjene alle Danmarks 85 havne.

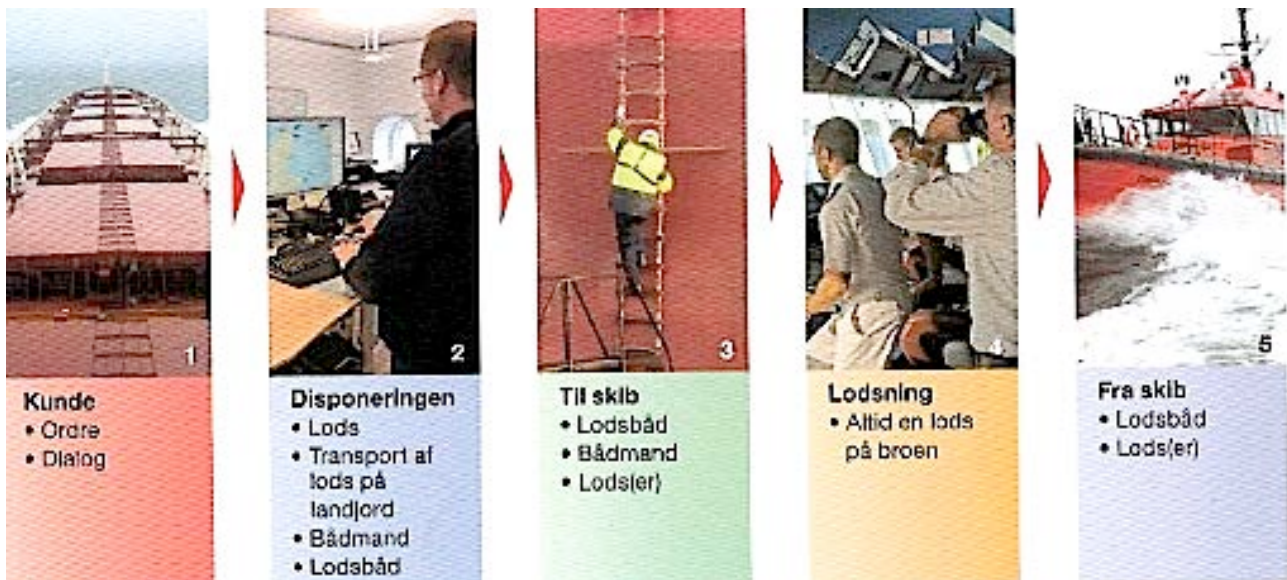


DanPilot gennemfører knap 8.000 transitlodsninger om året gennem Storebælt og Øresund. Det sker fra Skagen til Allinge og i mindre strækninger mellem ovennævnte stednavne. Påsætning og aftagning af lodser sker i farvandet ud for de nævnte navne, der er markeret med forskellige farver.



DanPilot leverer lodsningservice alle dage hele døgnet til de 65 aktive havne. Figuren ovenfor viser, at i under en tiendedel af havnene lodses i gennemsnit fire skibe om dagen. I 45 procent af havnene lodses i gennemsnit et skib hver tredje uge eller sjældnere. Enkelte havne har under en håndfuld lodsninger om året. Mellem de to yderpunkter har knap en sjettedel af havnene i gennemsnit én daglig lodsning, og knap en tredjedel har gennemsnitligt én lodsning hver tredje dag.

København, Kalundborg, Esbjerg, Lindø og Randers har flest lodsninger. Hadsund, Fåborg, Assens og Masnedø har færrest lodsninger. DanPilot udfører alle lodsninger med fire timers varsel.



Ovennævnte fem trin illustrerer, hvad der sker fra kundens lodsbestilling til lodsningens afslutning.

1. Kunderne kan bestille en lodsning på et hvilket som helst tidspunkt af døgnet via telefon eller en mail til DanPilots kontor i Svendborg. Når ordren og tidspunktet for lodsningen er fastlagt, kan lodsningen planlægges. Måske er det en kort tur, hvor samme lods klarer hele opgaven. Men skal et skib lods fra Bornholm til Skagen, skal der skiftes lods tre gange undervejs.
2. Disponeringen betyder, at det skal fastlægges, hvilken lods der skal udføre opgaven og adviseres en bådmand og lodsbåd i den havn, der er nærmest de steder i farvandet, hvor lods skal stige på og af skibet. Disponenterne står for den logistiske planlægning, hvor dele af planlægningen understøttes af et digitalt disponeringssystem kaldet PilotBoard, mens andre dele kan udføres manuelt med omhyggelige overleveringer ved vagtskifter.
3. Lods båden møder skibet i læsiden, hvor skibets besætning har sørget for, at lodslejderen er klar, så lods kan stige ombord, mens skibet sejler. Derefter går lods i gang med lodsningen. Hvis der er tale om en længere lodsning med flere lodser, går den afgående lods fra borde og sejles tilbage til en lodsstation eller bådstation af lods båden.
4. Lods opholder sig altid på broen under lodsningen og medbringer DanPilots bærbare navigationssystem PPU (Portable Pilot Unit). Den er koblet til en simulator, der står på land i DanPilots kontor i Svendborg. Simulatoren er fodret med data fra danske farvande, havne og relevante skibstyper og kan simulere realistiske strøm- og vindforhold, der svarer til at stå i den virkelighed, lods oplever på broen i et skib. Så udover de instrumenter et skib har, kan lods støtte sig til de mange data, oplysninger og søkort, der er lagret i PPU'en.
5. Når lodsningen er afsluttet, hentes lods af en lods båd fra den havn, hvor lodsningen afsluttes. Påsætningen af lods kan fx ske med en lods båd fra lodsstationen i Hornbæk, og aftagningen af lods kan fx ske af en lods båd fra lodsstationen i Dragør. Når lodsningen er afsluttet, sendes en faktura til kunden.

Ud over lodsningen har DanPilot en omfattende kommunikation i forbindelse med disponeringen:
 Telefon: 190.000 opkald årligt (ind og udgående) svarende til 22 opkald i timen hvert eneste døgn.
 Mails: 51.000 e-mails årligt (ind- og udgående) svarende til 6 e-mails i timen hvert eneste døgn.
 Radio: 35.000 opkald årligt (anslået, ind- og udgående) svarende til 4 i timen hvert eneste døgn.

For at sikre Best Practice som lodseri har DanPilot indført et internt sparringsystem, hvor der bl.a. indsamles og vurderes lodsninger, indberetninger, håndbøger, oplæring, hændelser og sikkerhed.



DanPilot har investeret flere millioner i en simulator, der er et redskab, som giver endnu større sikkerhed ved lodsning. Simulatoren bruges både til uddannelse af DanPilots lodser og af lodserne i deres lodsning af skibe i vanskelige farvande samt til og fra havne. Simulatoren er udviklet af Force Technology i Brøndby i samarbejde med DanPilot, der løbende udvikler den avancerede simulator.

Fra 2016 har danske og udenlandske lodserier i EU kunnet få tilladelse til at lodse i danske farvande i fuld konkurrence med DanPilot. Men DanPilots simulator og selskabets lodseres kendskab til de danske farvande og havne er et væsentligt konkurrenceparameter i forhold til andre lodserier.

Simulatorens simuleringværktøjer indenfor hydrodynamik og manøvrering rummer fysiske og matematiske modeller og numeriske algoritmer, som styrker sikkerheden, hvor der er lavt vand i farvande, snævre sejlrender, kanaler og havne samt ved besejling med stærk vind, strøm, bølger, tidevand, sedimentforekomster, strømninger i havne og bølger ved passage af andre skibe samt til en havbunds skiftende beskaffenhed. Manøvreringen i svajebassiner og når et skib lægger til kaj bliver også lettere med simulatorens hjælp.



Når en lods er kommet ombord på et skib, kobles DanPilots Pilot Plog til skibets Pilot Plog, så simulatorens mange avancerede redskaber kan udnyttes til skibets lodsning.



Det er en PPU - det bærbare navigationsudstyr - som lodsens bagest i billedet har i hånden.



Men hvad er forskellen mellem at være lods og kaptajn? En af DanPilots mange dygtige lodser, Thomas Nielsen, beskriver forskellen mellem at være lods og kaptajn i få ord: *“Jeg elsker at sejle, og det er præcis det, jeg gør nu som lods”.*

Før han blev lods var han kaptajn og sejlede shuttle-tankere fra oliefelter i havet til havne i Brasilien som chef for en besætning på 25 mand.

“Som kaptajn oplevede jeg, at jeg ikke havde den tid til at være på broen, som jeg gerne ville have. Oftest er det styrmanden, der sejler, og når vi skal i havn, kommer lodsens og overtager. Hvis man virkelig vil sejle, skal man være lods.

Lodsens skummer på en måde fløden, fordi de opgaver, vi løser som lodser, er sejlads, når det er spændende og udfordrende. Og så har vi 100 procent fokus på sikkerhed og på at manøvrere i forhold til strøm, vejr og andre skibe. Der er ikke en masse uvedkommende ting, man skal tage sig af.

En kaptajn har den daglige administration med rapporter, miljørapporter, sikkerhedsmøder, samarbejds-møder samt ansvaret for driften af skibet og skal varetage den eksterne kommunikation i forhold til rederiet og dem, du sejler for. Man har rigtig mange andre ting i hovedet”.



DanPilots lodsstation i Randers er landets eneste flydende lodsstation. Den ligger i en specielt bygget og indrettet husbåd.

Bådmændene er knyttet til den nærmeste lodsstation eller bådstation og har ansvaret for stationen og lodsbådene.

Lodsstationerne har kontor, badeværelse, køkken, hvilerum og soverum med mørklægningsgardiner og støjisolering. Stationens faciliteter bruges både af lodser og bådmænd.

Lodserne kan flyttes fra den ene opgave til den anden. Transporten sker med en kombination af bus, tog, taxi, fly eller DanPilots tjenestebiler afhængig af de forhold, hvor lodserne bliver sat i land. De kan derfor sove og hvile i alle DanPilots lodsstationer, eksempelvis ved en returlodsning.

Udhvilede lodser er en forudsætning for sikker lodsning samt en balance mellem arbejdstid og privatliv. Både for lodser og bådmænd. Regnskabet for lodsernes og bådmændenes arbejds- og hviletider føres i et avanceret digitalt disponeringssystem.

Lodsning sker efter opkald. Der er derfor altid 70 lodser, 21 bådmænd og 6 disponenter i vagt pr. døgn for at kunne sikre lodsning med fire timers varsel. I gennemsnit er der 166 lodser, 93 bådmænd og 20 disponenter samt 24 i administrationen for at kunne betjene søfarten hele døgnet.





DanPilot uddanner selv sine lodser. For at komme i betragtning som lodsaspirant, kræves en uddannelse som skibsfører og flere år som skibsfører eller overstyrmand. Erfaringen er nødvendig både rent fagligt og for at kunne sætte sig igennem som rådgiver overfor kaptajn og den øvrige besætning på broen. Uddannelsen foregår som sidemandsoplæring. Aspiranten skal i løbet af fire måneder gennemføre 30 ture sammen med erfarne lodser. Hver tur afsluttes med, at sidemandsoplæreren evaluerer aspirantens indsats ud fra fire parametre: 1. Aspirantens planlægning og udførelse af opgaven. 2. Aspirantens faglighed. 3. Aspirantens kendskab til lokale regler. 4. Aspirantens kontakt med besætningen. I løbet af de 30 ture kommer aspiranten ud i alle dele af transitruterne mellem Bornholm og Skagen gennem Storebælt og Øresund.

I aspirantperioden afholdes to lods faglige seminarer: Et med fokus på lodspligt og lodsjura og et med fokus på sejlads og danske farvande. Desuden gennemføres besøg hos Maritime Assistance Service (MAS) i Karup og Vessel Traffic Service (VTS) for Storebælt i Korsør. MAS og VTS er de myndigheder, som overvåger dansk farvand. Der findes tillige en dansk/svensk ejet VTS Vessel Traffic Service i Malmø, som overvåger Øresund. I aspirantperioden skal aspiranten ved selvstudium sikre sig den nødvendige teoretiske viden i arbejde med søkort, sejladsplanlægning, sejladsvurdering, sikkerhed og lodsjura.

Aspirantperioden afsluttes med en eksamen, som består af en teoretisk og praktisk prøve med en lods som eksaminator og en repræsentant fra Søfartsstyrelsen som censor. Den praktiske prøve sker ved udførelse af en lodsning. Den teoretiske prøve omhandler forståelse af søkort og lodsjura.

Efter afslutningen af uddannelsen skal der gennemføres mindst tre års lodsning efter en plan og med evalueringer undervejs, før lodsens kan lodse skibe med maksimal dybgang i danske farvande.





DanPilot har købt 17 nye 15 meter og to 20 meter lange lodsbåde. Bådmand Morten Lykkeby ses til højre efter uddannelsen. Den består af 70% praktik og 30% teori om bådens sejladskarakteristika, manøvrevevne, begrænsninger, identificering af fejl samt af alarm. Han skal kunne prioritere sin indsats, hvis alarmer går i gang. Uddannelsen gør det muligt at betjene bådens udstyr og at kunne vurdere fejl og alarmer og handle korrekt. Han skal tillige kunne bjærge en person i vandet og kunne foretage førstehånds indsats ved havari eller brand ombord og kunne vurdere, hvornår en sejlads er forsvarlig eller skal indstilles.

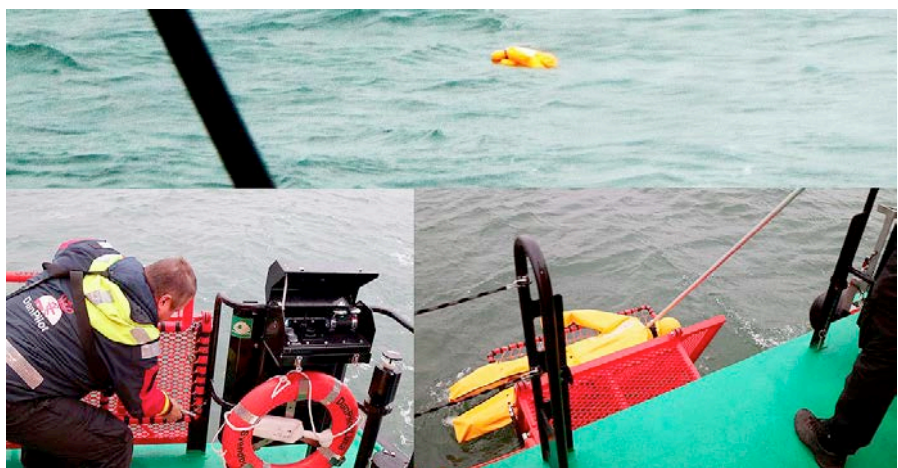


Morten Lykkeby sejler til daglig en af DanPilots 20 meter lange lodsbåde i Gedser, hvor han sammen med bådmandskollegaerne i det sydlige Danmark sejler lodser og skibspersonale til og fra skibe i transitsejlads samt havnene i Smålandshavet. Han er uddannet kystskipper og har sejlet hele sit liv. Først med skoleskibet Danmark. Derefter var han matros på coastere og færger, og han har tillige fisket, før han blev ansat i DanPilot.

“Uddannelsen handler om sikkerhed. For at kunne sejle sikkert, skal du kende båden, og uddannelsen giver en virkelig god gennemgang af maskinrum, rorsystem, lænsesystem, alarmer og navigationsudstyret. Dernæst skal du kunne lægge en sikker sejlplan, som tager hensyn til vand og strøm, og du skal være i stand til at sige fra, hvis sejladsen ikke er sikkerhedsmæssig forsvarlig. Og så er det selvfølgelig vigtigt, at du ved, hvad du skal gøre i en nødsituation”, siger Morten Lykkebo.

For at bestå eksamen skal bådmanden også kunne foretage en bjergning af en person i vandet.

På øverste foto er der en persondukke i vandet. Nederst til venstre klargør Morten redningsplatformen, til højre i billedet ses den styrepult, som Morten styrer båden med på agterdækket. På billedet nederst til højre er dukken reddet og kan trækkes op på lodsbåden.





DanPilots Management System Certifikat ISO 9001 opgraderet til 2019 som dokumenterer effektiviteten af DanPilots processer og procedurer over for kunder og samfund, og at DanPilot har fokus på kontinuerlige forbedringer af processer og procedurer.

DanPilot er certificeret af DNV GL efter ISO 9001-standarden, som dels dokumenterer effektiviteten af DanPilots processer og procedurer over for kunder og samfund, dels dokumenterer, at DanPilot har fokus på kontinuerlige forbedringer af processer og procedurer. ISO certificeringen bliver løbende opgraderet, så standarden svarer til det til enhver tid gældende niveau.

Som en statsvirksomhed er DanPilot underlagt EU's udbudsregler og stiller derfor krav om, at leverandører opfylder de gældende miljøregler, love, bekendtgørelser og EU-direktiver mv.

Alle processer og tilhørende procedurer (standard operating procedures) opdateres løbende og er tilgængelige for alle medarbejdere på DanPilots intranet. Det samme gælder observationer og indberetninger af afvigelse, sikkerhedshændelser og nærved henvendelser, fejl, uregelmæssigheder samt forslag til forbedringer af både sikkerhed og procedurer.

Beskrivelsen af DanPilot i Danmarks lodshistorie er mulig, fordi det er en statslig virksomhed, der lægger vægt på DanPilots samfundsansvar og er gjort offentlig tilgængelig i DanPilots Corporate Social Responsibility (CSR) i rapporter. Der findes ikke en offentlig definition af CSR, men EU-Kommissionen fremhæver, at det er en virksomheds ansvar for dens indflydelse på samfundet ved bl.a. arbejdsforhold, miljø, klima, bæredygtighed, dens leverandører og kunder samt antikorrupsion nationalt og globalt. DanPilots medarbejdere deltager gerne i lokale traditionsrige arrangementer med en bred berøringsflade i de 20 byer, hvor DanPilot har lodsstationer. Og sker der havarier eller skal hentes alvorligt syge eller kvæstede personer på havet, så rykker DanPilot altid ud.

Rådet for Samfundsansvar definerer CSR som: "Virksomheden viser samfundsansvar og skaber værdi for både virksomhed og samfund ved i dialog med sine interessenter at håndtere sociale, miljømæssige og økonomiske udfordringer i overensstemmelse med internationalt anerkendte principper." En CSR-virksomhed påtager sig således et ansvar, der går længere end den er pålagt ved lov.

Statens miljøkontrol af olietankere som sejler uden lods

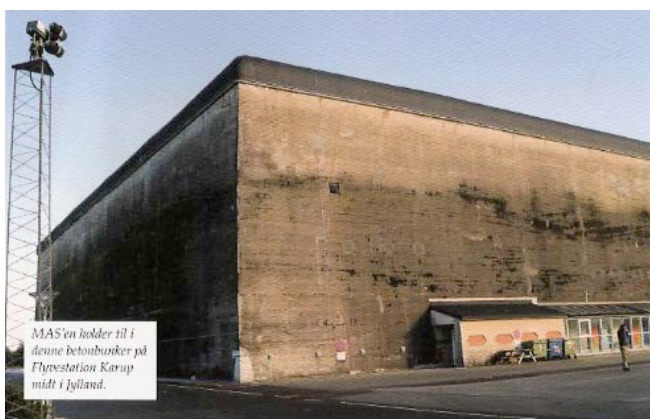
Oprindeligt skulle Miljøministeriet fjerne olieforurening i vore farvande. Men i 2000 blev opgaven overdraget til forsvaret. Søværnet har 4 miljøskibe og 3 mindre fartøjer. Overvågningen sker tillige af forsvarets skibe og andre statsskibe samt af 25.000 private miljøvogtere på og ved havet.

Da søfarten rummer den største risiko for miljøulykker har Søværnet oprettet Maritime Assistance Service (MAS). MAS varetager kommunikationen mellem Danmark, skibsførere på skibe, skibsredere, bjergningsfirmaer, havnemyndigheder, skibsmæglere m.fl. MAS har til huse i en betonbunker i fire etager uden vinduer i Flyvestation Karup og er døgnbemandet. Det sikrer en hurtig professionel hjælp til skibe i tilfælde af bl.a. olieudslip, brand, kollisioner og grundstødninger.

For at sikre havmiljøet i danske farvande, holder MAS øje med olietankere, der nærmer sig danske farvande. De identificeres af et skibs AIS-transponder. I DanPilots lodsliste kan ses, om der er lods ombord på hele strækningen, hvilket anbefales af FN's søfartsorganisation. Er der ikke det, foretager den vagthavende i MAS et såkaldt lodsanrøb til skibet via Lyngby Radio og oplyser om lodsanbefalingerne i FN's søfartsorganisations IMO-cirkulære 263.

Nogle vil ikke tage lods, men ca. 80 procent oplyser, at de har lods en del af vejen. Omkring 7 procent anfører, at de nu vil tage lods hele vejen. De der ikke vil tage lods indberettes til Søfartsstyrelsen, som indberetter dem til skibets hjemland. IMO-cirkulære 263 anbefaler lods i Øresund for skibe med en dybgang på 7 meter eller mere og i Storebælt for skibe med en dybgang på 11 meter eller mere. MAS henviser derfor til DanPilot, der har lodspligt til transitlodning. DanPilots lodser hjælper MAS ved at oplyse, om fx et sømærke eller et fyr er i uorden, og om der er olieudslip.

I 1990'erne var der omkring 400 indberetninger om olieforureninger på havet om året, og det var disse observationer, bl.a. fra danske og udenlandske flyovervågninger, der førte til, at overvågningen af olieforurening blev overført fra Miljøministeriet til Forsvarsministeriet i 2000.

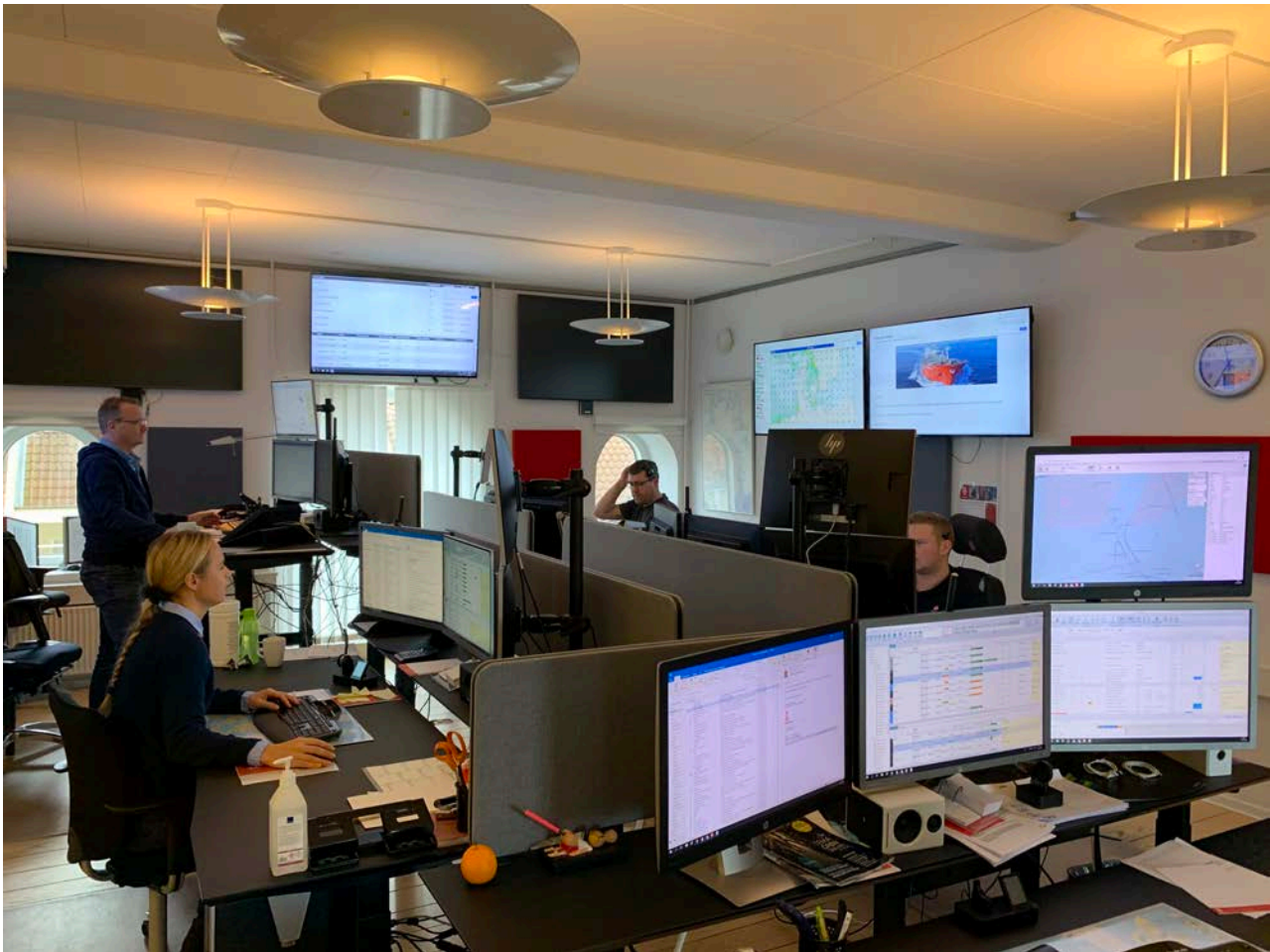


Den 29. marts 2001 kolliderede et fragtskib og en olietanker øst for Falster. Det medførte en læk på olietankeren, så ca. 2.350 tons af tankerens 30.000 tons brændselsolie løb ud i vandet og drev ind mod kysterne på Møn, Falster, Bogø og Farø i stærk kuling og ca. 2 meter høje bølger. Så olien kunne ikke inddæmme af flydespærringer, som de fire miljøskibe ville udlægge. 14 skibe og knap 500 mand deltog i oprydningen, der kostede over 100 millioner. Der var ikke lods ombord på olietankeren.

Folketinget har behandlet muligheden for at indføre lodspligt ved gennemsejling i danske farvande på grundlag af en udførlig dansk rapport.

Men danske og internationale love, resolutioner, traktater, direktiver, deklamationer osv. udelukker en dansk interesse i at indføre lodspligt for transitsejls, og det kræver tillige international enighed mellem alle FN-landene, hvilket det ikke har været muligt at opnå.

Så FN's IMOS cirkulære 263 kan derfor kun være en anbefaling - ikke et lovkrav.



Disponering af lodser og bådmænd sker fra pakhuset i Svendborg ud fra ordretilgangens opgaver.



Kønsligestilling i en mandsdomineret maritim branche er en stor udfordring, så snart man bevæger sig uden for kontorerne. Derfor har DanPilot søgt at rekruttere flere kvinder i alle jobkategorier, fordi en mere ligelig kønssammensætning får en positiv effekt på virksomhedskulturen.

På den baggrund er der i de seneste år ansat 17 kvindelige medarbejdere, så nu er der både kvindelige bådførere samt en kvindelig lods, Marlene Rosenlund, der ses på billedet. Andelen af kvinder i DanPilot er i dag 6%, og målsætningen er at fordoble tallet inden for de næste fem år.

Som led i crs-arbejdet indgår også initiativer, der kan styrke arbejdspladsens trivsel, der hænger snævert sammen med arbejdsglæde og engagement i en virksomhed som DanPilot. Her indgår 90 procent af medarbejderne i vagter, der dækker alle døgnets 24 timer alle dage og hele året. Men korpsånden rækker til, at der kan holdes dialogmøder uden for den sædvanlige turnus. Og 93% af medarbejderne har lyst til at arbejde med trivsel.

DanPilot har gennem årene arbejdet målrettet på at sikre, at de enkelte lodsers faglige erfaring og viden bliver til faglig viden, som kan bruges på tværs af DanPilots organisation på forskellig vis.

Arbejdet er nået så vidt, at DanPilot styrker den interne videndeling til også at omfatte de lovpligtige lodskurser, som alle lodser skal tage hvert femte år. Når DanPilot afholder kurserne med egne instruktører, sikres et højt lods-fagligt niveau. Samtidig bygger de lovpligtige kurser videre på den tradition for deling af lods-faglig viden, DanPilot har etableret i de seneste år.

Kurserne har opnået at blive akkrediteret af Søfartsstyrelsen, der er myndighed på området, og er blevet ISO-certificeret af DNV GL, der certificerer virksomheder, som ønsker ISO certificering. DNV GL auditerer DanPilots kvalitetsledelsessystem, herunder processer, der lever op til ISO standarden. Der er planen at tilbyde lodsrelaterede kurser til eksterne samarbejdspartnere.



DanPilot har en gruppe trænedede sparringskolleger, som tager på lodsning sammen med kolleger. De er fluen på væggen, som iagttager, hvordan de forskellige faser i en lodsning foregår og afsluttes med debriefing, hvor lodsningen gennemgås.

Formålet er at dele viden fra faktiske lodsninger fremfor at forestille sig, hvordan de bliver udført. Så simulatoren bruges til at lære af andres erfaringer fra hændelser under lodsninger. I simulatortræningen indgår tre lodser og en instruktør, der også er lods. Simulatoren bruges også som videnbank, når vanskelige lodsninger i havne og gennem snævre passager skal gennemføres.

De hændelser, der er sket i DanPilot, har i de år, hvor indberetningssystemet har eksisteret, omfatter situationer, hvor fx en skibsside støder mod havnekajen og giver skade på kajen eller ridser i skibsmalingen. Men begrebet hændelser rækker fra alvorlige ulykker til uheld med minimal skade. Da der kun sker få hændelser i løbet af et år, indberettes også observationer, som bådmænd og lodser kan lære af.

Der indberettes i ti kategorier, og de bidrager alle til forbedringer og er ryggraden i DanPilots ISO-certificering. De vigtigste er "near miss" og nærved hændelser, som er til fare for sejlads-sikkerheden eller miljøet, fx egen sejlads eller den øvrige trafik i området. Det kan også være "afvigelse" fx ukorrekt angivelse af et skibs dybgang. I 2019 foretog medarbejderne 517 indberetninger inden for de ti kategorier, svarende til 1,4 indberetning i døgnet.

Sikkerhedskulturen og korpsånden i DanPilot er en forudsætning for, at der kommer indberetninger. Kulturen er en *no blame-kultur*, for det sikrer motivation til at indberette, da det er forudsætningen for, at der kan gennemføres *root causeanalyser* og sker læring. Når fx en ny havn med vanskelige indløb eller snævre manøvreringsmuligheder for store skibe indvies, giver optagelser fra de første lodsninger vigtig viden, der derefter udnyttes af kollegerne på lodsernes PPU'er.



Videndelingen bygger på, at det er medarbejderne i frontlinien, der træffer afgørelser til søs og i havne. Det skaber sikkerhed for skibe, havmiljøet og personer i alt slags vejr og under vanskelige forhold.

For at styrke medarbejdernes dømmekraft er der gennemført en *stop the jobordning*, hvor medarbejderen får bemyndigelse til at sige til og fra samt træning i at træffe den beslutning.

Sikkerheden skabes i DanPilots sikkerhedsudvalg og måles i LTIF - *Lost Time Injury Frequency*, der er et udtryk for antal uheld pr. mio. arbejdstimer i løbet af et år, hvor en lods eller en bådmand kommer til skade og har mindst en dags fravær. LTIF beregnes som antal uheld med en dags fravær x 1.000.000/ det totale antal arbejdstimer i perioden. Tallet var 6,18 for lodser og bådmænd i 2019.

Disponeringens puslespil ved tilrettelæggelse af beredskab, arbejdstid og hviletidsregler er vigtigt. Lodserne er i vagt 153 dage om året i tørnperioder på fem eller syv dage. Vagterne tager udgangspunkt i hjemmet og er afhængig af, hvor lodsopgaverne fører hen rent geografisk. Derfor skal disponeringen indregne hvil hjemme, på DanPilots lodsstationer eller på hotel gennem hele tørnperioden.

Bådmændene er tilknyttet de lokale lodsstationer. Nogle steder har mange lodsninger, andre færre. For sidstnævnte sker beredskabsvagterne i hjemmet, da der kan ventes opkald hele døgnet, men kun få sejlads. Derfor er der plads til nødvendig hviletid. På lodsstationer med mange lodsninger, er der 12 timers vagter for bådmændene, så hviletiden kan overholdes.

Disponenterne i Svendborg arbejder i skiftehold på 12 timer. Af hensyn til hviletidsreglerne tilrettelægges vagterne med en margin, som tager hensyn til vejr, vind og strømforhold. Registreringen sker elektronisk.

Kundernes møde med disponeringen, lodserne og lodsbådernes effektivering af opgaverne hviler på præcision af sejladsikkerhed og er forankret i DanPilots Customer Experience afdeling, som involverer alle medarbejdergrupper. Som led i dette er udviklet håndbøger, som sætter internationale standarder for forskellige lodsningsopgaver, fortøjning, slæbebåds- og havnesamarbejde og indgår i ISO certificeringen. Håndbøgerne er på engelsk, da den maritime verden er international.



På miljøområdet er affaldshåndtering sat i system, så det nu omfatter genbrug og alle affaldstyper, og det er lykkedes at mindske udledningen af CO2 med 22% fra 2015 til 2019.

De 17 nye lodsboade samt optimering af alle transporter på land-jorden og søen vil reducere udledningen endnu mere.

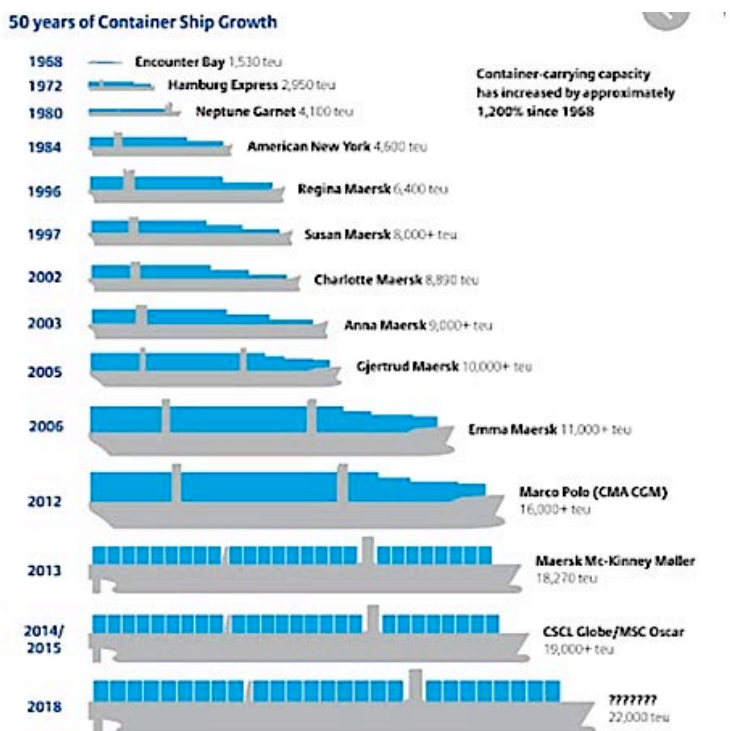
Derfor bygger DanPilots arbejde og målsætninger bl.a. på nogle af FN's 17 verdensmål for bæredygtig udvikling, der blev vedtaget af verdens stats- og regeringsledere i 2015:

Verdensmål nr. 5 - om ligestilling mellem kønnene, hvilket er en forpligtelse til at gøre en aktiv indsats for at øge andelen af kvinder i et mandsdomineret maritimt erhverv.

Verdensmål nr. 14 - om livet på havet ved at skabe sikkerhed til søs og medvirke til at forebygge forurening af de danske farvande med olie og andre miljøskadelige stoffer.

Verdensmål nr. 17 - om partnerskab for handling i transformation af lodsning fra at være et erfaringsbaseret håndværk til at blive vidensarbejde, som hviler på og genererer delbar viden, der gøres tilgængelig for alle relevante parter, bl.a. træningskurser af udenlandske lodser samt slæbebåds-kaptajner som et led i Søfartsstyrelsens samarbejde med danske og udenlandske myndigheder. Desuden afholdes danske trossekurser for havnenes fortøjningsmandskaber.

Skrevet af Danmarks Lodsmuseumsforening



50 års udvikling af containerskibe vidner om, at lodsning har udviklet sig fra et gammelt håndværk til et teknologisk videnerhverv.