

# Vejledning om skibstrafiktjenester (VTS) i danske farvande

## Formål

1. Formålet med vejledningen er at klarlægge de procedure-, udstyrs- og uddannelsesmæssige retningslinjer, som skibstrafiktjenester (VTS – Vessel Traffic Service) skal drives efter i Danmark.

## Definitioner

2. I denne vejledning forstås:

- 1) Kompetent myndighed: Den myndighed, der er udpeget til at være ansvarlig for skibstrafiktjenester (VTS) og skibsmeldesystemer.
- 2) VTS-udbyder: Den myndighed, der er bemyndiget til at opretholde og operere skibsmeldesystemer eller en skibstrafiktjeneste efter denne vejledning. VTS-udbyderen er den driftsansvarlige operative VTS myndighed og har, i den forbindelse, ansvaret for at opretholde og operere et skibsmeldesystem eller en skibstrafiktjeneste efter denne vejledning.
- 3) Skibsmeldesystem (Ship Reporting System – SRS): Et system, som i et afgrænset geografisk område skal indsamle og udveksle informationer. SRS bruges til at give kendskab til trafikken i området og bidrager til sejladsikkerheden, herunder til eftersøgning og redning, skibstrafiktjenester samt forebyggelse af forureningsfare.
- 4) Skibstrafiktjeneste (Vessel Traffic Service, VTS): En tjeneste, implementeret af den kontraherende regering, med evne til at interagere med skibstrafikken og reagere på udviklende situationer inden for et VTS-område. Formålet med VTS er at bidrage til skibstrafikkens sejladsikkerhed, effektivitet og beskyttelse af miljøet. VTS har kapacitet til at indgå i et samspil med skibstrafikken, herunder bidrage med information og give vejledning til at løse konkrete trafiksituationer.
- 5) VTS-center: Et center, hvorfra VTS-udbyderen driver et skibsmeldesystem og/eller en skibstrafiktjeneste.
- 6) VTS-område: Det afgrænsede, formelt erklærede operative tjenesteområde for VTS. Et VTS-område kan underopdeles i sektorer.
- 7) VTS-operatør (VTSO): En person, som er uddannet til VTS-tjeneste, er behørig kvalificeret, og som varetager opgaver i et VTS-center.
- 8) Allierede tjenester: En tjeneste, udover VTS, der er involveret i sikker og effektiv passage af et skib gennem et VTS-område, såsom lodsning, slæbebåde og trossefolk.
- 9) Skibsrutesystem: Et system, der har til formål at mindske risikoen for ulykker. Det kan bestå af en eller flere ruteforanstaltninger, eksempelvis trafiksepareringssystemer, ruter med sejlads i to retninger, anbefalede ruter, områder, hvor sejlads skal undgås, kystnære trafikzoner, trafiksepareringsrundkørsler, områder, hvor der skal udvises forsigtighed, samt dybvandsruter (skibsrutesystem benævnes også rutesystem).
- 10) IMO: FN's Internationale Maritime Organisation.
- 11) IALA: International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities.

## Bemyndigelse og retsgrundlag

3. Det følger af § 6, stk. 1, nr. 3, i lov om sikkerhed til søs, at erhvervsministeren er bemyndiget til at træffe foranstaltninger og fastsætte regler om meldesystemer og rutesystemer til at sikre sejladsen, herunder skibstrafiktjenester. Endvidere kan erhvervsministeren, i medfør af lov om

sikkerhed til søs § 8a, efter forhandling med forsvarsministeren, fastsætte regler om overvågningen af danske farvande og skibes anløb af havne.

**3.2** Tillige skal skibstrafiktjenesten indrettes med henblik på opfyldelse af de relevante retningslinjer, som IMO har vedtaget om VTS tjenester<sup>1</sup>, og så vidt muligt i overensstemmelse med IALA's standarder, anbefalinger og vejledninger m.v.

**3.3** Driften af skibstrafiktjenesten skal indrettes med henblik på efterlevelse af de operative krav i artiklerne 5, 7, 8, 9, 14, 16 og 17 i overvågningsdirektivet.

### **Baggrund**

**4.** Foranlediget af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 (Overvågningsdirektivet), med senere ændringer, pålægges medlemslandene en række forpligtigelser i forbindelse med drift af obligatoriske skibsmelde- og skibsrutesystemer samt skibstrafiktjenester i deres søterritorium.

Efter Overvågningsdirektivets artikel 5 skal medlemslandene overvåge og sikre, at skibe, der sejler ind i områder, som er omfattet af IMO godkendte obligatoriske skibsmeldesystemer, overholder systemets regler<sup>2</sup>.

Tilsvarende skal medlemslandene efter artikel 7 og 8 sikre, at skibe, som sejler ind i områder, der er dækket af IMO godkendte skibsrutesystemer eller skibstrafiktjenester, anvender og overholder de for disse fastlagte retningslinjer og krav.

Endvidere følger det af direktivets artikel 9, stk. 3, at VTS-centre, der har til opgave at overvåge overholdelsen af skibstrafiktjenesternes og skibsrutesystemernes regler, råder over tilstrækkeligt og behørigt uddannet personale samt egnet kommunikations- og skibsovervågningsudstyr, samt at disse tjenester og systemer drives i overensstemmelse med relevante IMO-retningslinjer.

**4.2** Disse bestemmelser er gennemført ved bekendtgørelse nr. 1021 af 26. august 2010 om teknisk forskrift om et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem i danske farvande og havne, med senere ændringer.

### **Skibstrafiktjenester (VTS) i Danmark**

**5.** I Danmark findes skibstrafiktjenesterne Great Belt VTS og Sound VTS, der i de respektive områder opererer de etablerede skibsmeldesystemer. Skibsmeldesystemerne er godkendte af IMO og dermed obligatoriske at deltage i, for de omfattede skibe. På baggrund af de af IMO godkendte skibsmeldesystemer fastsætter Søfartsstyrelsen de danske regler om skibes meldepligt.

**5.2** For Storebælt henvises til den enhver tid gældende bekendtgørelse om skibsmeldesystemet BELTREP opereret af Great Belt VTS.

**5.3** For Øresund henvises til den enhver tid gældende bekendtgørelse om skibsmeldesystemet SOUNDREP opereret af Sound VTS. Sound VTS er etableret i fællesskab mellem Danmark og Sverige.

---

<sup>1</sup> IMO SOLAS konventionens kap. V regel 11 om Skibsmeldesystemer og kap. V regel 12 om Skibstrafiktjenester, IMO resolution MSC.43(64) Guidelines for Criteria for Ship Reporting Systems med senere ændringer, IMO resolution A.851(20) General Principles for Ship Reporting Systems, IMO resolution A.1158(32) Guidelines for Vessel Traffic Services, IMO resolution A.918(22) IMO Standard Marine Communication Phrases, IALA VTS Manual, guidelines and standards.

<sup>2</sup>Endvidere henvises til bekendtgørelser om indberetning af oplysninger om farligt gods via skibsmeldesystemet BELTREP og SOUNDREP

**5.4** I Femern Bælt er der etableret en midlertidig og frivillig skibstrafiktjeneste VTS Fehmarnbælt. VTS Fehmarnbælt har til formål at sikre skibstrafikkens sikkerhed, effektivitet samt beskytte miljøet i forbindelse med etablering af tunnelforbindelsen under Femern bælt mellem Danmark (Lolland) og Tyskland (Femern). VTS Fehmarnbælt er etableret i fællesskab mellem Danmark og Tyskland.

VTS Fehmarnbælt er blevet meddelt til IMO medlemslandene i Circular Letter No. 4397 fra 1. april 2021. Før ophør af den midlertidige VTS Fehmarnbælt, skal den internationale skibstrafik behørigt informeres herom.

### **Generelle principper**

**6.** Der er intet i denne vejledning, som fritager skibsføreren for hans overordnede ansvar for alle aspekter af skibets drift, herunder ansvaret for sikker navigation.

**6.2** Skibstrafiktjenesten skal, uanset om servicen er initieret af VTS-centrene eller det deltagende skib, udvise en sådan forsigtighed, at VTS operationerne ikke griber ind i skibsførerens ansvar for sikker navigation. Hertil må støtte til navigationen fra VTS centrene ikke anses som et alternativ til lodsning.

**6.3** Skulle skibsføreren vælge at se bort fra enhver instruktion givet af et VTS-center, i et obligatorisk skibsmeldesystem, så kan denne pålægges at rapportere skibets intention.

**6.4** Behovet for en VTS bør vurderes og revideres igennem en risikovurdering (Risk assesment).

**6.5** Kommunikationen fra VTS bør være rettidig, klar, kortfattet og utvetydig.

**6.6** Hvor det er muligt, opfordres VTS-udbyderen til at gøre brug af automatiserede rapportering.

**6.7** Efter behov, bør operationen af VTS være harmoniseret med skibsmeldesystemer, skibruteforanstaltningerne samt andre allierede tjenester.

**6.8** I tilfælde af to eller flere kontraherende regeringer har en fælles interesse i etableringen af en VTS i et bestemt område, bør de involverede regeringer etablere en fælles VTS baseret på en aftale mellem de involverede parter.

**6.9** Der opfordres til, at IALA standarder og dertilhørende anbefalinger, guidelines og model courses, i videst muligt omfang følges i forbindelse med etablering og drift af VTS-centrene.

### **Organiseringen af skibstrafiktjenester (VTS) i Danmark**

**7.** Søfartsstyrelsen skal i denne vejledning anses som den kompetente myndighed, som fastsætter regler for skibstrafiktjenester, og erklærer VTS-områder m.v. efter bemyndigelse fra den kontraherende regering. Søfartsstyrelsen er at anse som den ”kompetente myndighed” i henhold til IMO’s resolution A.1158(32).

**7.2** Søværnskommandoen er forhåndsudpeget som driftsansvarlig operativ VTS myndighed. Søværnskommandoen er dermed ”VTS-udbyder” i henhold til IMO’s resolution A.1158(32).

### **Ansvar i forbindelse med skibstrafiktjenester (VTS) i Danmark**

**8.** Den kontraherende regering skal:

1) Skabe et lovgrundlag, således SOLAS konventionens regel V/12 kodificeres.

2) Udpege og bemyndige en kompetent myndighed.

3) Tage behørig foranstaltninger i forhold til danske skibe, der rapporteres ikke at overholde gældende regler m.v. i et VTS område.

4) Tage fremtidige tekniske udviklinger vedrørende VTS i betragtning, herunder andre relevante udviklinger.

#### **9. Den kompetente myndighed skal:**

- 1) Opstille regelgrundlag for etablering og drift af VTS centre i overensstemmelse med relevante internationale konventioner, IMO resolutioner, IALA standarder samt national lovgivning.
- 2) Autorisere en VTS-udbyder til at drive VTS i bestemte VTS-områder.
- 3) Sikre, at VTS uddannelse er behørigt godkendt, og at VTS operatører er certificeret<sup>3</sup>; og
- 4) Opstille rammer for overholdelse og håndhævelse, i tilfælde af overtrædelser af gældende regler i det enkelte VTS område.

#### **10. VTS-udbyderen skal:**

- 1) Sikre, at de VTS centre, der er under deres ansvar, overholder og følger regelgrundlaget, der er fastsat af bl.a. den kompetente myndighed.
- 2) Sætte operationelle mål for hver VTS, der er i overensstemmelse med målet om at bidrage til sejladsikkerheden, effektiviteten for skibstrafikken og beskyttelse af miljøet. De operationelle mål skal rutinemæssigt evalueres for at sikre deres opnåelse.
- 3) Sikre at VTS centre, som er under deres ansvar, anvender udstyr, systemer og de faciliteter, der er nødvendigt for at levere en VTS.
- 4) Sikre at VTS centre, som er under deres ansvar, er behørigt bemandede, og at VTS-operatørerne er behørigt kvalificeret og trænet i medfør pkt. 17.1.
- 5) Samarbejde med andre myndigheder ved ulykkesopklaring.
- 6) Gennem etablering af procedurer og vedligeholdelse af udstyr sikre, at det udstyr, der er nødvendigt til at opretholde kommunikation og overvågning af skibstrafikken, altid er driftssikkert.
- 7) Sikre, at skibstrafikken uafbrudt overvåges fra en eller flere arbejdsstationer for hver sektor. Der skal opretholdes uafbrudt lyttevagt på designerede VHF-radiokanaler samt vagt ved andre kommunikationsmidler end VHF, hvis de er en del af den erklærede tjeneste.
- 8) Optage og lagre data af trafikbilledet, herunder kommunikation på designerede VHF-radio kanaler, i VTS-området med alle relevante oplysninger, der er nødvendige for at identificere og dokumentere hændelser.
- 8.1) VTS-udbyderen skal for de obligatoriske skibsmeldesystemer opbevare de relevante oplysninger i mindst 90 dage. VTS-udbyderen skal for skibstrafiktjenester opbevare de relevante oplysninger i mindst 30 dage. Oplysningerne skal på forlangende stilles til rådighed for Søfartsstyrelsen, Den Maritime Havarikommission eller politiet.

#### **Indberetning og rapportering til Søfartsstyrelsen**

**11.** VTS-udbyderen skal rapportere skibe, der er til fare for sejladsikkerheden, miljøet eller som overtræder gældende lovgivning, til relevante myndigheder.

**11.2** VTS-udbyderen skal rapportere observerede hændelser i VTS området, der vurderes som overtrædelser, jf. overvågningsdirektivets artikel 5, 7 og 8, til Søfartsstyrelsen inden for 30 dage fra observationstidspunktet.

---

<sup>3</sup> Bør fremgå af VTS-operatørernes certifikat-logbog

**11.3** Hændelser i VTS området, som i væsentligt omfang afviger fra normalbilledet, eller som kunne have resulteret i et uheld (nær-ved hændelser) rapporteres til Søfartsstyrelsen.

**11.4** Kun overtrædelser og hændelser begået på dansk søterritorium eller dansk eksklusiv økonomisk zone (EEZ) skal rapporteres.

**11.5** Rapportering skal ske efter retningslinjerne i IMO resolution A.432(XI) om overtrædelse af de internationale søvejsregler, og skal, ud over principperne i resolutionens skemaform, indeholde en forklaring af forløbet samt et antal skærmpoint over et tilstrækkeligt tidsforløb med henblik på at kunne identificere og dokumentere overtrædelsen.

### **Sikkerheds- og kvalitetsstyringssystem**

**12.** VTS-udbyderen skal etablere et sikkerheds- og kvalitetsstyringssystem, der sikrer, at formålet med skibsmeldesystemet eller skibstrafiktjenesten opfyldes. Sikkerheds- og kvalitetsstyringssystemer skal, i sin samlede form, følge anerkendte standarder for kvalitetsstyringssystemer og skal mindst indeholde:

- 1) Beskrivelse af skibsmeldesystemets eller skibstrafiktjenestens formål, målsætninger m.v.,
- 2) Beskrivelse af VTS-udbyderens organisation samt ansvarsfordeling,
- 3) Krav om, at der på det enkelte VTS-center udarbejdes operationelle procedurer eller procesbeskrivelser for alle opgaver, der vurderes vigtige for at opfylde formålet med skibsmeldesystemet eller skibstrafiktjenesten,
- 4) Beskrivelse af uddannelse, udover generisk basiskursus, samt træning af personel,
- 5) Procedurer for evaluering af kvalitetsstyringssystemets effektivitet samt opfyldelse af målsætninger, og
- 6) Relevante registreringer til at dokumentere opfyldelse af formål, målsætninger og eventuelle afvigelser,
- 7) Opstilling af rammer for og sikring af, at der udarbejdes procedurer, der sikrer, at tekniske fejl på udstyret udbedres uden ubegrundet ophold.

**12.2** De operationelle procedurer eller procesbeskrivelser skal omfatte instruktioner til VTS-operatørerne om kommunikation med skibe i VTS-området. Instruktionerne skal omfatte de forhold, der er vigtige for at opretholde en effektiv og sikker kommunikation med skibene. Herunder blandt andet;

- 1) Generelle standarder for opkald til og fra skibe,
- 2) Procedurer i tilfælde, hvor skibe anmoder om vejledning til sejladsen i medfør af retningslinjerne fra IMO og IALA.
- 3) Procedurer for opkald, når skibe ved deres adfærd kan medføre overhængende fare for andre skibe, grundstødning, påsejling af broer eller andre konstruktioner eller skader på miljøet,
- 4) Procedurer for kommunikation med de allierede tjenester.
- 5) Tilstand og adgangsforhold til sejlløb, kanaler mv. samt status på navigationshjælpemidler,
- 6) En fare, som truer et skib, og
- 7) Kommunikationssprog generelt.

**12.3** Hvis der er forhold, der helt eller delvist forhindrer VTS-udbyderen i at udøve sine tjenester, skal dette straks meddeles skibsfarten ved udsendelse af navigationsadvarsler efter forholdsregler i de operationelle procedurer.

### **Auditering og årsrapportering**

**13.** VTS-udbyderen skal for hvert kalenderår indsende en årsrapport indeholdende det forgående års relevante og væsentlige driftsdata for de obligatoriske skibsmeldesystemer og i videst muligt omfang for skibstrafiktjenester, til den kompetente myndighed.

**13.2** VTS-udbyderen skal mindst én gang årligt afholde en intern audit af kvalitetsstyringssystemets opfyldelse af dets formål og effektivitet. Intervallet for interne audits kan fraviges efter aftale mellem VTS-udbyderen og den kompetente myndighed.

**13.2.1** Ved vurdering af fravigelse fra intervallet, skal den kompetente myndighed iagttage den generelle risiko, de tidligere aflagte auditrapporter samt årsrapporterne fra VTS-udbyderen.

**13.3** Mindst hvert 5. år udføres en ekstern audit af kvalitetsstyringssystemets opfyldelse af formål og dets effektivitet. Auditten udføres af den kompetente myndighed eller et dertil bemyndiget organ, som er uafhængig af VTS-udbyderen.

**13.4** Auditrapporterne skal indsendes til den kompetente myndighed senest 2 uger efter udarbejdelsen.

### **Kvalifikationer, uddannelse og træning**

**14.** VTS-udbyderen skal sikre, at VTS-operatøren har indgående kendskab og kompetencer til alle relevante forhold vedrørende skibe, som har betydning for vurdering af skibenes sikre sejlads, deres overholdelse af gældende sejladsbestemmelser, skibenes individuelle indflydelse på sejladssikkerheden i området samt deres potentielle belastning af havmiljøet.

**14.2** VTS personel vurderes for kompetent, når de er tilstrækkeligt uddannet, trænet og har de nødvendige kvalifikationer til deres VTS pligter. Dette inkludere blandt andet:

**14.3** Gennemføre generisk VTS uddannelse, som er godkendt af den kompetente myndighed, med et tilfredsstillende resultat.

**14.4** Gennemføre On-the-job træning på VTS-centeret, hvor vedkommende er ansat, med et tilfredsstillende resultat.

**14.5** Undergå periodiske vurderinger samt revalideringstræning for at sikre, at kompetenceniveauet opretholdes; og

**14.6** være i besiddelse af en behørig certificering.