

Forsvarsministeriet  
Holmens Kanal 42  
1060 København K

1. kontor

Fiolstræde 44  
1171 København K  
Tlf 3395 7000  
Fax 3395 7001  
www.cvuu.dk

### Høringssvar vedrørende forslag til lodslov

17. februar 2006  
J.nr. 2006-2249-1

Forsvarsministeriet har ved e-post af den 24. januar 2006 (j.nr. 4.kt 04-0731-2) anmodet Undervisningsministeriet/CIRIUS om eventuelle bemærkninger til forslag til lodslov.

I den anledning skal CIRIUS meddele, at CIRIUS har følgende bemærkninger:

Det fremgår af lovforslaget, at lodstilsynet efter ansøgning meddeler lodscertifikat, hvis ansøgeren opfylder kravene fastsat i § 12, stk.1.

CIRIUS skal gøre opmærksom på fælleseuropæiske regler<sup>1</sup> vedrørende gensidig anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer, der gælder for EU/EØS borgere eller borgere i Det Schweiziske Forbund, der har opnået erhvervsmæssige kvalifikationer i fællesskabet eller i Det Schweiziske Forbund og som er fuld kvalificerede til erhvervsudøvelse i et af disse lande.

Adgang til udøvelse af erhverv som lodser, lige som adgang til virksomhedsautorisation på EU-plan er underlagt reglerne i Europa-Parlamentets- og Rådets direktiv 99/42/EF og er omfattet af bilag A, liste I, nr. 3 under CITI-nomenkaturen ex 716 (se venligst side 11 i bekendtgørelse nr. 177 af 17. marts 2003).

Når der i værtslandet kræves nogle bestemte erhvervsmæssige kvalifikationer for at udøve et bestemt lovreguleret erhverv, følger det af de gældende EU-regler, at den kompetente myndighed i værtslandet skal give adgang til udøvelse det lovregulerede erhverv til en EU/EØS borger eller en borger i Det Schweiziske Forbund på samme vilkår som gælder for landets egne statsborgere.

<sup>1</sup> Direktiv 89/48/EOF, 92/51/EOF og 99/42/EF, alle implementeret i dansk ret henholdsvis ved bekendtgørelse nr. 178, 179 og 177 af 17. marts 2003.

Dog kan værtslandets kompetente myndigheder kræve (f. direktivets artikel 3), at den pågældende gennemgå en prøvetid eller består en egnethedsprøve, hvis der ved en sammenligning af medbragte erhvervskvalifikationer og værtslandets lovkrav til erhvervsudøvelsen konstateres, at ansøgerens faglige færdigheder og kundskaber er væsentligt forskellige.

Ansøgeren har i givet fald ret til at vælge mellem de to ovennævnte udligningsforanstaltninger (egnethedsprøve eller prøvetid). Anerkendelse af erhvervskvalifikationer på grund af erhvervs erfaring der er opnået i en anden medlemsstat sker i overensstemmelse med direktivets artikel 4, litra 1.

Derfor vil CIRIUS foreslå, at følgende bestemmelse indsættes i loven:

*"Lodstilsynet kan meddele personer, der i udlandet har opnået erhvervsmæssige kvalifikationer, som kan sidestilles med de i § 12, stk. 1 nævnte krav, tilladelse til lodsning her i landet."*

Efter CIRIUS' opfattelse bør § 12, stk. 1, litra 1 nærmere præciseres, da uddannelseskraverne ikke kun omfatter et bestemt uddannelsesniveau, men også en bestemt uddannelse inden for navigation.

Afslutningsvis skal CIRIUS oplyse, at ovennævnte EU-regler er erstattet med et nyt direktiv 2005/36/EF<sup>2</sup>, som vedtaget i juni 2005. Direktivet indeholder flere nye bestemmelser, herunder artiklerne 4-9 som vedrører fri udveksling af tjenesteydelser inden for de lovregulerede erhvervsområder. Direktivet bliver implementeret i dansk ret i efterår 2007.

Efter aftalen med Jens Peter Nielsen fremsender CIRIUS et særskilt bilag, som indeholder beskrivelsen af proceduren for meddelelse af det nye lovregulerede erhverv til Europa Kommissionen/Indre Marked/Erhvervsmæssige anerkendelse.

Med venlig hilsen

Tatjana Milcevic  
Fuldmægtig  
Dir.tlf. 3395 7069  
E-mail: Tatjana.Milcevic@CVUU.dk

---

<sup>2</sup> EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2005/36/EF af 7. september 2005 om anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer: [http://europa.eu.int/eurlex/lex/LexUriServ/site/da/oj/2005/l\\_255/l\\_25520050930da00220142.pdf](http://europa.eu.int/eurlex/lex/LexUriServ/site/da/oj/2005/l_255/l_25520050930da00220142.pdf)

Forsvarsministeriet  
Holmens Kanal 42  
1060 København K  
Att. Jens Peter Nielsen

1. kontor

Fiolstræde 44  
1171 København K  
Tlf 3395 7000  
Fax 3395 7001  
www.cvvu.dk

### Anmeldelse af et nyt lovreguleret erhverv

17. februar 2006  
J.nr. 2006-2249-1

CIRIUS, som er den danske koordinerende myndighed med ansvar for EU-direktiver vedrørende gensidig anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer<sup>1</sup> i De Europæiske Fællesskaber har pligt til at underrette Europa Kommissionen om adgang til de danske lovregulerede erhverv og indsamle alle relevante oplysninger om de forskellige faglige kvalifikationer på de virksomhedsområder, der er omfattet af de direktiver.

Ved lov om lods ikrafttræden skal CIRIUS have visse oplysninger fra Forsvarsministeriet/Lodstilsynet (som kompetent myndighed) med henblik på at meddele Europa Kommissionen, at vi her i landet har fået et nyt lovreguleret erhverv. I den forbindelse anmodes den kompetente myndighed om at udfylde den elektroniske formular som ligger på CIRIUS' hjemmeside: <http://www.ciriusonline.dk/Default.asp?ID=3543>  
Her skal man vælge en link: ” Rettelse af oplysninger om lovregulerede erhverv ”.

Informationer som den ansvarlige kompetente myndighed indtaster i formularen vil blive lagt på CIRIUS' hjemmeside:  
<http://www.ciriusonline.dk/Default.asp?ID=2839>

Disse oplysninger vil også overføres til en fælleseuropæisk database som administreres af Europa Kommissionen, DG Indre Marked/Professional Recognition:

[http://europa.eu.int/comm/internal\\_market/qualifications/regprof/index.cfm?lang=en](http://europa.eu.int/comm/internal_market/qualifications/regprof/index.cfm?lang=en)

Yderligere oplysninger om adgang til udøvelse af lovregulerede erhverv her i landet og om arbejdsdeling mellem Undervisningsministeri-

---

<sup>1</sup> Rådets direktiv 89/48/EØF, Rådets direktiv 92/51/EØF og Europa Parlamentets og Rådets direktiv 99/42/EF.

et/CIRIUS og de ansvarlige kompetente myndigheder kan læses her:

<http://www.ciriusonline.dk/Default.asp?ID=3543>

Guide til lovregulerede erhverv:

[http://www.ciriusonline.dk/Files/Files/Publikationer/Cirius2004/LEguide\\_da.pdf](http://www.ciriusonline.dk/Files/Files/Publikationer/Cirius2004/LEguide_da.pdf)

Generelt om procedurer og kompetencefordeling:

<http://www.ciriusonline.dk/Default.asp?ID=3055>

Med venlig hilsen

Tatjana Milcevic

Fuldmægtig

Dir.tlf. 3395 7069

E-mail: [tm@ciriusmail.dk](mailto:tm@ciriusmail.dk)

**FMN-JPN Nielsen, Jens P.**

---

**Fra:** FMN-HMA Mandrup, Hanne på vegne af FMN-KTP-4KT  
**Sendt:** 30. marts 2006 10:15  
**Til:** FMN-JPN Nielsen, Jens P.  
**Emne:** VS: E-post fra Danmarks Rederiforening: Høring af forslag til ny lodslov  
**Opfølgningsflag:** Opfølgning  
**Flagstatus:** Afmærket

-----Oprindelig meddelelse-----

**Fra:** FMN-KTP-Comcenter  
**Sendt:** 16. februar 2006 16:19  
**Til:** FMN-KTP-4KT  
**Cc:** FMN-KTP-1KT  
**Emne:** E-post fra Danmarks Rederiforening: Høring af forslag til ny lodslov

-----Oprindelig meddelelse-----

**Fra:** Karin Møller Christensen [mailto:KC@shipowners.dk] **På vegne af** Jan Fritz Hansen  
**Sendt:** 16. februar 2006 16:05  
**Til:** Forsvarsministeriet  
**Emne:** Høring af forslag til ny lodslov

**Christian Arildsen, Forsvarsministeriet**  
**Ref.: 444-890001 / 329**

**Høring af forslag til ny lodslov**

Der henvises til høring af forslag til ny lodslov af 24. januar 2006.

Danmarks Rederiforening skal i den anledning bemærke, at vi gerne ser lovforslaget gennemført snarest muligt, således at dette kan medvirke til at sikre danske stræder og kyster. Set fra Rederiforeningens side er det primært gennemsejlingslodsninger, der er i fokus i den sammenhæng.

For så vidt angår lodsning til og fra dansk havn samt i danske farvande er der ifølge sagens natur mere kontrol med udviklingen, og den nye lodslov bør ikke unødigt øge kravene til anvendelse af lods eller skærpe kravene til at give stedkendte navigatører lodsfrigørelse.

I den forbindelse forekommer det heller ikke rigtigt på forhånd at antage, at mindre skibe nødvendigvis skal udsættes for takstforøgelser. Det må afhænge af det konkrete tilfælde. Målet er effektivitetsforøgelse og dermed forhåbentlig også som nævnt takstbesparelser.

Med venlig hilsen

Jan Fritz Hansen

Underdirektør/Director  
Danmarks Rederiforening/Danish Shipowners' Association  
Amaliegade 33, DK-1256 Copenhagen K  
Tel. + 45 33 11 40 88/ Fax. + 45 33 11 62 10  
Direct no.: 33 48 92 11  
web: [www.shipowners.dk](http://www.shipowners.dk)

**FMN-JPN Nielsen, Jens P.**

---

**Fra:** FMN-HMA Mandrup, Hanne på vegne af FMN-KTP-4KT  
**Sendt:** 30. marts 2006 10:14  
**Til:** FMN-JPN Nielsen, Jens P.  
**Emne:** VS: E-post fra Danmarks Skibsmæglerforening: Forslag til lodslov  
**Opfølgningsflag:** Opfølgning  
**Flagstatus:** Afmærket

-----Oprindelig meddelelse-----

**Fra:** FMN-KTP-Comcenter  
**Sendt:** 16. februar 2006 13:03  
**Til:** FMN-KTP-4KT  
**Emne:** E-post fra Danmarks Skibsmæglerforening: Forslag til lodslov

-----Oprindelig meddelelse-----

**Fra:** Danmarks Skibsmæglerforening [mailto:info@shipbrokers.dk]  
**Sendt:** 16. februar 2006 12:49  
**Til:** Forsvarsministeriet  
**Emne:** RE: Forslag til lodslov

Til Forsvarsministeriet

Tak for Deres brev af 24. januar 2006 (J.nr. 4.kt. 04-0731-2) hvormed De udsendte forslag til ny lodslov i høring.

Vi har ikke særlige kommentarer til forslaget som vi generelt finder positivt og konstruktivt.

Det eneste punkt, som vi finder anledning til at henlede opmærksomheden på, er bestemmelsen i § 4 stk. 1 der anfører, at skibe med urensede lasttanke, der ikke er sikrede med inaktiv luft, har lodspligt.

Der bør i denne forbindelse overvejes at modificere dette, så mindre skibe/coastere, der lossere f.eks. gasolie, kan afgå i ballast fra lossehavnen uden fuldt rensede tanke og uden inaktiv luft.

Vi finder, at det med dagens skibsoperationer er fuldt forsvarligt at lempe dette krav.

Et unødvendigt krav om benyttelse af lods vil blot fordyre søtransporter og dermed yderligere forringe konkurrenceforholdet til andre transportformer.

Med venlig hilsen

Allan Houtved  
Danmarks Skibsmæglerforening  
Amaliegade 33 B  
1256 København K

Tlf: 33 91 44 38  
Fax: 33 91 56 44  
www.shipbrokers.dk

**From:** Forsvarsministeriet [mailto:fmn@fmn.dk]

**Sent:** 24. januar 2006 11:54

**To:** arf@arf.dk; bm@bm.dk; cirius@ciriusmail.dk; mail@fiskeriforening.dk; dn@dn.dk;  
info@danmarksrederiforening.dk; info@shipbrokers.dk; dt@dt.dk; di@di.dk; weathergage@fanonet.dk;  
dof@dof.dk; navigator@dana.dk; frv@frv.dk; fm@fm.dk; fko@fko.dk; fr@friluftsraadet.dk; fogi@dff-s.dk;  
hk@hk.dk; abr@hts.dk; im@im.dk; jm@jm.dk; kl@kl.dk; ks@ks.dk; kum@kum.dk; kdi@kyst.dk;  
lodspension@vip.cypercity.dk; perst@perst.dk; info@shipowners.dk; kl@kl.dk; stm@stm.dk; sfs@dma.dk;  
unisea@3f.dk; trm@trm.dk; um@um.dk; oem@oem.dk

**Subject:** Forslag til lodslov

Forsvarsministeriet  
Holmens Kanal 42  
1060 København K  
Tlf.: 33 92 33 20  
Fax: 33 32 06 55  
E-mail: [fmn@fmn.dk](mailto:fmn@fmn.dk)

<<forslag til lodslov HØRING 240106 REN.doc>> <<Høring januar 2006.pdf>>

**FMN-JPN Nielsen, Jens P.**

---

**Fra:** FMN-KTP-Comcenter**Sendt:** 31. marts 2006 11:23**Til:** FMN-JPN Nielsen, Jens P.**Emne:** E-post fra Dansk Lods- og Navigationservice: Høringssvar

-----Oprindelig meddelelse-----

**Fra:** FMN-KTP-Comcenter**Sendt:** 17. februar 2006 12:19**Til:** FMN-KTP-1KT**Emne:** E-post fra Dansk Lods- og Navigationservice: Høringssvar

-----Oprindelig meddelelse-----

**Fra:** WEATHERGAGE [mailto:wg@weathergage.dk]**Sendt:** 17. februar 2006 11:19**Til:** Forsvarsministeriet**Emne:** Høringssvar fra Dansk Lods- og Navigationservice

Hermed vedlagt DLNS' høringssvar vedrørende lodslovsudvalgets betænkning af 20. december 2004, om lodsning i danske farvande, samt forslaget til ny lodslov med bemærkninger, fremsendt med brev af 24. januar 2006.

Venlig hilsen

Bent Overgaard

Formand

Kastanievej 2

6720 Fanø

7516 1666

[wg@weathergage.dk](mailto:wg@weathergage.dk)



## *Dansk Lods- og Navigationservice*

Forsvarsminister Søren Gade  
Holmens Kanal 42  
1060 København K

16. januar 2006

### **Høringssvar vedrørende lodslovsudvalgets betænkning af 20. december 2004, om lodsning i danske farvande, samt forslaget til ny lodslov med bemærkninger, fremsendt med brev af 24. januar 2006**

Med beklagelse af at DLNS ikke fik lejlighed til at deltage i lodslovsudvalgets arbejde, ønsker vi at tilkendegive en samlet positiv vurdering af lodslovsudvalgets betænkning og det resulterende forslag til en ny lodslov.

Der er imidlertid foretaget nogle valg på forskellige områder, som DLNS ikke mener, følger naturligt af omstændighederne. På baggrund af det overvejende positive indtryk ønsker vi derfor at diskutere følgende spørgsmål:

- Definitionen af regionallodsn timer

Definitionerne af de forskellige typer af lodsning i forslagens § 3 efterlader efter vores opfattelse tvivl om lodsning til og under de såkaldte 'ship to ship' eller STS operationers naturlige indplacering som regionallodsn timer.

De steder i dansk farvand, som er udpeget til eller anvendes til dette formål, må betegnes som veritable havne, hvorfor lodsning, til og fra områderne såvel som under selve operationen, er regionallodsn timer. Det understreges af, at skibene her, tilsvarende i en 'rigtig' havn, assisteres af bugserbåde, foretager lasthåndtering, at de forlader transitruterne og at takseringen ikke foregår efter transittakster..

- Manglende konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsn timer

Betænkningens og bemærkningernes grundlag for lovforslagets udelukkelse af gennemsejlingslodsn timerne fra konkurrence på nuværende tidspunkt, er baseret på en række forudsætninger, som DLNS ikke er ubetinget enige i, og på baggrund af hvilke, der i nogle tilfælde drages konklusioner, som vi ikke finder tilstrækkeligt underbyggede. I bemærkningerne til det nu foreliggende forslag henvises lidt svævende til de internationale forpligtelser uden, at der argumenteres for, hvordan en konkurrenceudsættelse skulle kunne kompromittere disse. Efter DLNS opfattelse er det da også vanskeligt at finde begrundelser for noget sådant. Situationen sættes yderligere i relief, når lodsvæsenet gives mulighed for at løfte sin forsyningspligt gennem anvendelse af private lodser, jfr. § 19, stk. 5.

Betænkningen dokumenterer, hvordan der for gennemsejlingslodsn timerne forekommer en krydssubsidiering fra de store til de mindre skibe, hvilket i et vist omfang vil sige fra skibe omfattet af IMO's lodsanbefalinger til dem, der ikke er. Der lægges med andre ord op til en opfattelse af situationen gående på, at et betydeligt antal lodsninger i realiteten delvist udføres på

andre lodsningers regning, og at disse derfor måske ikke ville blive udført under normale markedsbetingelser.

Bortset fra at der må ventes et generelt prisfald som følge af bortfaldet af finansieringen af havnelodsningerne, og at denne tilstand kan forskydes betydeligt med en anden omkostningsstruktur, overser man, at situationen også kan betragtes som almindelig prisdifferentiering, hvor udbyderen med forretningsmæssig fordel kan sælge til priser, der ligger under produktionsomkostningerne, i det omfang restkapacitet udnyttes, og indtægterne bidrager til dækning de faste omkostninger. Hertil kommer, at en uønsket udvikling lige så vel som for regionalloidsningerne kan imødegås med passende sikringsforanstaltninger.

Konklusionen på betænkningens side 27, hvor det konstateres, at gennemsejlingslodsninger, som ikke er omfattet af IMO's anbefaling, ikke vil være overskudsgivende under de givne forudsætninger, er således netop afhængig af de gældende omstændigheder, herunder omkostningsstrukturen, samt en irrelevant isoleret økonomisk betragtning.

Betænkningen fremfører betragtninger om, at regionalloidsningerne, i modsætning til gennemsejlingslodsningerne, tilbyder nemmere markedsadgang for udbyderne og bedre kontrolmuligheder for myndighederne.

Hertil bemærker DLNS, at vi ikke anser markedsføringen i forhold til betydelige dele af gennemsejlingslodsningerne som særligt vanskelig, at gennemsejlingslodsningerne på mange måder er nemmere at gå i gang med for nye operatører, og at der allerede nu, i et eller andet ukendt omfang, formodentlig hovedsagelig på området udenfor IMO's anbefaling, foregår uautoriserede gennemsejlingslodsninger. Med skyldigt hensyn til de forsigtighedsbetragtninger som betænkningen nævner, mener vi på denne baggrund, at det optimale resultat opnås med en konkurrenceudsættelse af alle gennemsejlingslodsninger, eller i det mindste af dem, som ikke er omfattet af IMO's anbefaling.

- Opsplitning mellem transit- og regionalloidsninger

Det fremgår muligvis forudsætningsvis af lodsfondens finansiering udelukkende fra regionalloidsningerne jfr. forslaget § 24, men i en situation hvor det statslige lodsvæsen bevarer sit monopol på transitloidsningerne, er der efter vores mening behov for at indskærpe, at lodsvæsenets økonomi på de to områder må være adskilt. Det handler naturligvis om så vidt muligt at forhindre en situation, hvor lodsvæsenet kan finansiere sin markedsføring af regionalloidsninger med penge tjent på transitloidsninger i ly af monopoliet.

Som det fremgår udgør problematikken endnu et argument for konkurrenceudsættelse af transitloidsningerne.

- Uddannelse af nye lodser

DLNS bemærker, at mulighederne for uddannelse af nye 'private' lodser, først åbnes ved lovens ikrafttrædelse. Det indebærer efter vores opfattelse det åbenbare og uheldige perspektiv, at grupper af farvandsvæsenets nuværende lodser, med certifikat til nogle af de mest attraktive havne, vil 'springe ud' som selvstændige uden at møde nævneværdig konkurrence. Hvorved de vil kunne konsolidere sig økonomisk og i markedet på en måde, som vil gøre det overordentlig vanskeligt for nytilkomne, der senere måtte søge at trænge ind på markedet.

En vækst i antallet af lodser er nødvendig, både af hensyn til den voksende trafikmængde, og for at konkurrenceudsættelsen skal få den ønskede effekt i form af billigere lodsninger. Tidsfaktoren og muligheden for et godt afsæt spiller en vigtig rolle i denne forbindelse. DLNS er forpligtet på fremme af konkurrence, og opfordrer indtrængende til, at der skabes muligheder for uddannelse af 'private' lodser snarest muligt. Rammerne skulle kunne være på plads allerede 1. maj 2006.

- Det statslige lodsvæsens serviceydelser til private lodserier

DLNS mener, at konstruktionen omkring ovennævnte i forslagets § 20 er uheldig. Når regnskaberne alligevel skal holdes adskilte, således at der skabes et incitament for det statslige lodsvæsens åbne udbud af tjenesteydelser, er der ingen grund til ikke også at gennemføre opdelingen reelt.

Usikkerheden om i hvilken grad man kan regne med denne service, vil desuden gøre det meget vanskeligt for de private lodserier at f.eks. beregne priser i forbindelse med udbud af opgaver i licitation mv.

Her er der tale om et naturligt monopol, og vi mener, at den rigtige løsning er at udskille samtlige infrastruktur lignende serviceydelser, herunder også selve lodsstationerne i et selvstændigt selskab, som, med brugerindflydelse og uden mål om provenu, skal servicere alle på lige vilkår. Det sikrer det ønskede resultat med renere linier og en betydeligt højere grad af gennemsigtighed.

- Repræsentation i relevante institutioner

DLNS betragter det nu som en selvfølge, at vi bliver inddraget på lige fod med andre interessenter ved arbejdet i lodstilsynet, lods-fonden og andre statslige institutioner på området.

Med forbehold for, at flere bemærkninger kan blive aktuelle i denne fase ser DLNS frem til et frugtbart samarbejde om den forestående åbning af lodsmarkedet.

Venlig hilsen

**Bent Overgaard**  
Formand

Kontorchef Christian Arildsen  
Forsvarsministeriet  
Holmens Kanal 42  
1060 København K

## Høring af forslag til ny lodslov - journalnummer 4. kt 04-0731-2

17. februar 2006

Danskes havnes hovedsynspunkter til lovforslaget kan der indledningsvis kort redegøres for, som følger:

- Danske Havne hilser det første skridt til at nedbryde det statslige monopol på lodstjenester velkommen.
- Danske Havne er enig i, at sejladsikkerhed må have højeste prioritet.
- Danske Havne mener, at lodsvæsenet skal have pligt til at sørge for, at der kan tilbydes lods overalt i danske farvande, eller ved udbud lade et privat lodseri varetage forsyningssikkerheden.
- Danske Havne beklager de fordelingsproblemer, som lovforslaget fører til i tyndt besejlede farvande i Danmark.
- Danske Havne beklager den ulighed, der opstår, når de nuværende havnelodserier konkurrenceudsættes, når havnene som stærke potentielle lodsserviceudbydere er forhindret pga. Havneloven.
- Danske Havne finder det uacceptabelt, at lovforslaget gør havnene til en slags politimyndighed ved lodsning
- Danske Havne mener ikke, at en havnedirektør skal straffes med op til 1 års fængsel, hvis havnen modtager et skib med uautoriseret lods.

Danske Havne er helt overordnet tilfredse med, at der nu er udarbejdet et forslag til en liberalisering af lodsydelsene.

Effektivisering og nye samarbejdsflader har længe stået og står øverst på danske havnes ønsker til styrkelse af den maritime transportkæde. Det er derfor meget tilfredsstillende, at der har været en grundig undersøgelse af mulighederne for at nedbryde det statslige monopol på lodstjenester, sådan at hvert enkelt led i transportkæden bedst mulig kan bidrage til en sikker, effektiv og konkurrencedygtig søtransport. Heri har havnene naturligvis en væsentlig interesse, da det er den samlede pris og kvalitet af transporten, der

bliver udslagsgivende. Herudover har havnen også den interesse, at der i nogle havne findes ressourcer, der med fordel ses at kunne udnyttes ud over den udnyttelse, der sker i dag, sådan at naturlige samarbejdsflader og synergi mellem havne, transportører og offentlige instanser og virksomheder styrkes.

Danske Havne er enige i hovedsigtet med lovforslaget, hvor hensynet til sejladsikkerheden må have højeste prioritet. Her kan en mere effektiv og konkurrencedygtig lodstjeneste være et væsentligt element.

For danske havne er det selvfølgelig essentielt, at sejladsikkerheden opretholdes, og at skibe, der ønsker at anløbe en dansk havn, også kan få den fornødne lodsassistand. Det er derfor en afgørende forudsætning, at forsyningsikkerheden opretholdes, enten ved at lodsvæsenet pålægges pligt til at sørge for, at der kan tilbydes lods overalt i danske farvande, eller ved at man efter udbud lader et privat lodseri varetage forsyningspligten.

Transitlodsningerne har i forbindelse med sejladsikkerhed påkaldt sig særlig interesse pga. de uheld, der har været. Når lodsninger deles i to puljer: gennemsejlingslodsninger og regionallodsninger forsvinder den økonomiske udligning, der har været. Danske Havne er opmærksom på, at der har været en vis udledning og at en del af den forsvinder. Der vil derfor kunne opstå fordelingsproblemer i forhold til lodsninger i de tyndt besejlede farvande og de mindre skibe. Da mindre skibe typisk anløber mindre havne, kan en del mindre skibe og havne komme til at mærke markante prisstigninger, som der må tages højde for.

Uanset at den politiske opmærksomhed særlig har været rettet mod gennemsejlingslodsningerne, må det ikke glemmes, at skibe i regionalejlds

- kan have samme behov for lodsning enten via lodspligt eller frivilligt
- ikke i samme udstrækning tilskyndes til at tage lods, hvis der sker en fordyrelse af regionallodsninger
- ofte kommer i vanskeligt sejlbare farvande
- vil fravælge anløb af danske eller visse danske havne, hvis prisen på lodsydelsen bliver for høj. Derved vil danske havne miste konkurrenceevne i forhold til konkurrerende danske eller udenlandske havne.

Danske Havne skal generelt beklage den uligevægt, der skabes, når de eksisterende havnelodserier konkurrenceudsættes, samtidig med at havnene som ressourcestærke potentielle udbydere af lodstjenester generelt er hindret i at deltage i udbudet af lodstjenester på grund af havnelovens begrænsninger. Danske Havne forventer, at Forsvarsministeren snarest tager kontakt til Transportministeriet om alle havnes muligheder for at deltage i regionallodsningerne. Det kan enten være alene, sammen med private

operatører eller flere havne i et havnesamarbejde. En bedre udnyttelse af havnenes ressourcer vil være en effektivisering til gavn for den samlede søtransportkæde. I den forbindelse skal Danske Havne også opfordre til, at man for de eksisterende havnelodserier udvider/ændrer havnenes geografiske losningsområde til at omfatte hele regionallodsnngen. Særlig bør det sikres, at et antal mindre havne kan etablere fælles lodstjeneste, så sikker sejlads ikke hindres i blandt andet de indre farvande som Limfjorden.

Danske Havne hilser en delvis liberalisering af lodsvæsenet velkommen. I den forbindelse lægger Danske Havne afgørende vægt på, at der forsat er fokus på effektivisering også af regionallodsningerne i lodsvæsnets regi. Forslaget om evaluering af konsekvenser og lovgivning efter en 3 års periode ses derfor at være hensigtsmæssig. En sådan evaluering af erfaringerne skal ikke udelukkende forholde sig til i hvilket omfang, det findes forsvarligt at konkurrenceudsætte gennemsejlingslodsninger, men også i hvilket omfang regionallodsningerne udføres tilfredsstillende, eller om der kan være behov for ændringer i deres regulering.

Specifikt til lovforslaget har Danske Havne følgende kommentarer:

Ad §4, stk. 1: Danske Havne er usikre på, hvor mange skibe, der reelt vil blive berørt af den udvidede lodspligt på skibe, der har mere end 5000 tons bunkersolie om bord. Det vil være hensigtsmæssigt med en indikation af, hvor mange skibe, der bliver omfattet og hvordan disse fordeler sig geografisk.

Ad §4, stk. 4: Danske Havne tillægger det vægt, at Lodstilsynet har denne mulighed for at tilpasse lodspligten til de enhver tid gældende forhold. Udover de i noterne nævnte bør det også være en mulighed for at udøve landbaseret lodsninger eller sejladsvejledning, som i takt med den teknologiske udvikling ses at være reelle alternativer i bestemt områder. Det kan også tænkes at være en løsning i mindre risikofyldt farvand, hvor prisen på regionallodsninger bliver så høj, at lodspligten kan komme under pres, fordi området undgås.

Vedr. § 8, stk. 3: Danske Havne mener, at der *skal* – og ikke kun kan – være helt fastlagte regler om, at udgifter, der pålægges et lodseri, skal dækkes.

Ad §10: Som noget nyt kan forsvarsministeren pålægge havnen at medvirke til øget anvendelse af lods – herunder at man skal orientere skibe om regler og anbefalinger og skal fremsende indberetninger om skibenes anvendelse af lods. Danske Havne finder ikke, at det kan være havnens opgave eller ansvar at orientere skibe om lodsregler og indberette om skibenes anvendelse af lods. De danske erhvervshavne er virksomheder, der i konkurrence yder en

tjeneste til de kunder, der ønsker at anvende den på forretningsmæssige vilkår – havnene er ikke "politi-myndighed" på lodsområdet. De danske havne skal derfor ikke pålægges denne myndighedsopgave, som meget naturligt finder sted i Forsvarsministeriets/Søværnets Operative Kommandos regi, eller hvis det angår skibenes anvendelse af lods måske Port State Control myndigheden/Søfartsstyrelsen. Havne bør derfor helt udgå af § 10.

Danske Havne har bemærket sig formuleringen i noterne "Forinden bestemmelserne ændres, eller der udstedes nye bestemmelse, vil berørt parter blive konsulteret". Dette er ikke tilstrækkeligt i forhold til det foreslåede.

Ad § 13: Danske Havne finder, at stk. 1, 2 og 3 til sammen understøtter en bevarelse af monopol på transitlodsning i Danmark. Vi er af den opfattelse, at hensigten med lovforslaget var den stik modsatte, hvorfor vi finder det meget beklageligt, at § 13 forhindrer andre lodser, med den nødvendige dokumentation for færdigheder i forbindelse med udførsel af gennemsejlingslodsninger, at udføre lodsning i danske farvande. I den forbindelse skal vi gøre opmærksom på, at både transporterhvervet og de forskellige organisationer indenfor transport i stadig stigende grad internationaliseres.

Ad §20, stk. 2: Forslaget om, at lodsvæsnet kan stille transportydelser til rådighed for private lodser, tjener to formål: det kan lette adgangen til markedet for private lodser, og det kan udnytte lodsvæsenets ressourcer bedre. Lodsvæsnet skal i forvejen udarbejde to regnskaber: et for gennemsejlingslodsningerne og et for regionallodsningerne og nu stilles også krav om et (eller to?) særskilt regnskab for transportydelserne, hvor der ikke må ske overførsel mellem regnskaberne. Da kun transportydelser i forbindelse med regionallodsninger kan være indtægtsgivende udover lodsvæsnets egne lodsninger, bør den effektiviseringsgevinst, der kan opnås her også udelukkende gå til at opretholde en konkurrencedygtig pris på regionallodsningerne og ikke til evt. understøttelse af gennemsejlingslodsningerne. I øvrigt er de forbehold, der tages for, hvornår transporterne kan stilles til rådighed temmelig vidtgående, hvilket kan gøre det vanskeligt for en privat lods at operere uden egen båd-tjeneste.

Ad §24: Det foreslås fastsat ved lov, at der til lods-fonden skal betales en afgift for alle regionallodsninger på 9%.

En del af de etablerede havnelodserier er netop opstået, fordi lodsvæsnet ikke ønskede at servicere området, og derfor har havnene opnået autorisation til at foretage lodsningerne. Her kan man ikke fravælge de

urentable lodsninger, men må dække det ind under eet. Det bør også være målet for alle øvrige lodsninger.

I øvrigt mangler der i forslaget en indikation af, hvor mange og hvilke regionalloidsninger, der kan forventes at stige i pris som følge af den foreslåede afgift, hvor det i vurdering af de økonomiske konsekvenser (side 22) er anført, at forslaget generelt forventes at medføre, at regionalloidsninger bliver billigere, men at de i nogle geografiske områder med beskeden skibstrafik og for nogle typer skibe kan blive dyrere. Det synes ikke at gælde de eksisterende havneloidsninger, der alle må forventes at skulle stige med 9%, hvis forslaget gennemføres.

At pålægge disse eksisterende lodserier en afgift på 9% synes i øvrigt at harmonere meget dårligt med regeringens skattestop. Hermed vil disse lodsninger allerede fra udgangspunktet stige med 9%, idet de allerede er prisfastsat ud fra forretningsmæssige overvejelser af havnene. For at forhindre et så væsentligt prishop vil en farbar vej være at overlade disse lodsninger til lodsvæsenet – altså det stik modsatte af intentionen i lovforslaget. Herudover er beregningen sket på eksisterende vilkår og altså helt uafhængigt af lodsvæsenets fremtidige indtjeningsevne, hvilket ikke synes at tilskynde til at få lodsningerne optimeret.

Der er gjort mange tiltag i lovforslaget til at sikre en total adskillelse af gennemsejlingsloidsninger og regionalloidsninger. Den totale økonomiske adskillelse skal sikre, at der ikke sker en subsidiering af regionalloidsningerne fra gennemsejlingsloidsningerne, hvor lodsvæsenet har monopol. Danske Havne skal dog opfordre til, at det endnu engang undersøges om stræderegimet er en hindring for, at også gennemsejlingsloidsningerne pålægges den foreslåede 9% afgift til dækning af de urentable lodsninger, sådan at samtlige gevinster ved forslaget ikke tillægges gennemsejlingsloidsningerne, mens regionalloidsningerne kommer til at bære byrderne.

Danske Havne finder endvidere, at en sådan mellemregningskonto (lods-fonden) og dermed også afgift skal revurderes f.eks. hvert år, sådan at der ikke opbygges midler på en konto, som ikke kommer til udbetaling. Målet må være, at afgiften ikke effektueres/kan nedsættes. Herudover er det også Danske Havnes opfattelse, at der bør ske en forrentning af en sådan konto, der formodes oprettet i finansministeriets regi, men for brugernes midler.

Ad §26, stk. 5: Danske Havne mener, at kravet om gældfrihed for bestyrelsesmedlemmer er temmelig vidtgående og forhindrer dygtige

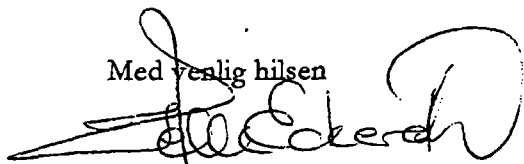


bestyrelsesmedlemmer med gæld fra tidligere privat selskabsdrift i muligheden for bestyrelsesarbejde.

Ad §36, stk. 1: Umiddelbart finder Danske Havne, at der er tale om ganske skrappe straffe for overtrædelse af §8 (forpligtigelsen til at deltage i uddannelse af nye lodser) samt §12, stk. 4 vedr. regnskabskravene.

Ad §36, stk.3: Danske Havne finder det uacceptabelt, at den ansvarlige leder af en havn skal straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år, hvis havnen modtager et skib, der ikke har benyttet certificeret lods i de i §4, stk. 1 nævnte tilfælde. For det første er det ikke havnens opgave at kontrollere, om skibene har overholdt deres lodspligt, eller om de har anvendt certificeret lods. Det er en opgave for tilsynet. For det andet har havnen ingen muligheder for at vide, om skibet er omfattet af §4, stk. 1 og eksempelvis sejler med urensede lasttanke eller vide hvor meget bunkers olie skibet har ombord. Det er også en opgave for tilsynet. For det tredje har havnen modtagepligt og kan således ikke afvise et skib på det foreliggende grundlag. Den foreslåede straffebestemmelse må derfor slettes af lovforslaget.

Med venlig hilsen



f. Tom Elmer Christensen  
Sekretariatschef



# FORENINGEN AF HAVNEFOGDER I DANMARK

Formand V. Engell Staberg, Vestergade 6 B, 2., DK - 4800 Nykøbing Falster. tlf. 5485 0563 fax 54820564

Forsvarsministeriet  
Holmens Kanal 42  
1060 København K

Att.: Jens Peter Nielsen

Modtaget i FMN  
17 FEB. 2006

FMN	04-0731-2	DOK.NR.	81
HMA	17 FEB. 2006	H	X
4 KT	SBH JPN	BILAG	EKS.

Nykøbing Falster, den 13. februar 2006

## Høring af forslag til ny lodslov

Der henvises til ministeriets journalnummer 4. kt 04-0731-2 vedrørende ovenstående.

Foreningen af Havnefogder i Danmark (HAFO) har noteret, at der er udarbejdet et forslag til en liberalisering af lodsydelseerne.

Foreningen af Havnefogder i Danmark skal samtidig meget beklage, at foreningen ikke er medtaget på ministeriets liste over høringsberettede interesseorganisationer, men selv har måtte rette direkte henvendelse til ministeriet for at blive optaget på høringslisten.

Vi anser at HAFO er en meget væsentlig høringspart, idet vores medlemmer er direkte berørt af en eventuel ændring af Lodsloven.

HAFO har naturligvis respekt for et eventuelt behov for, at Forsvarsministeriet har ønsket at justere og tilrette Lodsloven, således at virksomheden kan blive en effektiv organisation efter tidens behov.

Havneneadministrationerne har en naturlig og væsentlig interesse i, at en ny Lodslov medvirker til, at den samlede transportpris og kvalitet af transportkæden som minimum fastholdes, uden at dette går udover serviceniveauet eller at dette bliver forringet.

Nogle havne har også den interesse, at der i havnene findes ressourcer, der med fordel ses at kunne udnyttes ud over den udnyttelse, der sker i dag, sådan at naturlige samarbejdsflader og synergi mellem havne, transportører og offentlige instanser og virksomheder styrkes.

Det er derfor tilfredsstillende også for HAFO, at der har været en grundig undersøgelse af mulighederne for at nedbryde det statslige monopol på lodstjenester, sådan at hvert enkelt led i transportkæden bedst mulig kan bidrage til en søsikkerheden og på konkurrencemæssige betingelser.

Af hensyn til forsynings sikkerheden og modtagepligten for havnene, er det vigtigt, at lodsvæsenet pålægges pligt til at sørge for, at der kan tilbydes lods overalt i danske farvande, eller ved at man efter udbud lader et privat lodseri varetage forsyningspligten.



Foreningen af Havnefogder i Danmark. Havnekontoret, Fejøgade 2, 4800 Nykøbing F.

Bestyrelsen: Viggo E. Staberg, Nykøbing F. (formand) tlf. 5485 0563

John Morgen, Randers, (næstformand) tlf. 8642 1057 - Bent Kofoed-Hansen, Dragør (sekr.) tlf. 3253 0532 -

Per Kristiansen, Vejle (kasserer) 7582 0466 - Susanne Thilqvist, Køge (best.mdl.) tlf. 5664 6260

HENLAGT

Når lodsninger deles i to puljer, som foreslået i udkastet til ny Lodslov: gennemsejlingslodsninger og regionalloidsninger, forsvinder den økonomiske udligning, der har været. Man må derfor ikke være blind for, at der kan opstå fordelingsproblemer, når der ikke længere sker en understøttelse af lodsninger i de farvande, hvor mange skibe benytter lods til de farvande, hvor få skibe benytter lods, samt mellem store og små skibe i den eksisterende model.

Da mindre skibe typisk anløber mindre havne, kan en del mindre skibe og havne i mindre besejlede områder komme til at mærke markante prisstigninger, som der må tages højde for i en udligningspulje, idet skibe i regionalsejllads

1. kan have samme behov for lodsning - enten via lodspligt eller på baggrund af et frivilligt ønske fra rederi og/eller fører
2. ofte kommer i vanskeligt sejlbare farvande
3. ikke i samme udstrækning tilskyndes til at tage lods, hvis der sker en fordyrelse af regionalloidsninger
4. må forventes at fravælge anløb af danske eller visse danske havne, hvis prisen på lodsydelsen bliver for høj. Derved vil danske havne miste konkurrenceevne i forhold til konkurrerende danske eller udenlandske havne.

HAFO skal generelt beklage den uligevægt, der skabes, når de eksisterende havnelodserier konkurrenceudsættes, samtidig med at havnene som ressourcestærke potentielle udbydere af lodstjenester generelt er hindret i at deltage i udbudet af lodstjenester på grund af havnelovens begrænsninger. HAFO skal derfor opfordre til, at der i forlængelse af dette lovforslag aktivt indledes en dialog med Transportministeriet om havnenes muligheder for at deltage i regionalloidsningerne. En bedre udnyttelse af havnenes ressourcer vil være en effektivisering til gavn for den samlede søtransportkæde. I den forbindelse skal HAFO også opfordre til, at man for de eksisterende havnelodserier udvider/ændrer havnenes geografiske losningsområde til at omfatte hele regionalloidsningen.

Forslaget om evaluering af konsekvenser og lovgivning efter en 3 års periode ses derfor at være hensigtsmæssig. En sådan evaluering af erfaringerne skal ikke udelukkende forholde sig til i hvilket omfang, det findes forsvarligt at konkurrenceudsætte gennemsejlingslodsninger, men også i hvilket omfang regionalloidsningerne udføres tilfredsstillende, eller om der kan være behov for ændringer i deres regulering. HAFO skal i den forbindelse anmode om at blive inddraget i en kommende evaluering af Lodsloven.

Til lovforslaget har HAFO følgende kommentarer:

Ad §4, stk. 4: HAFO tillægger det stor vægt, at Lodstilsynet har mulighed for at tilpasse lodspligten til de enhver tid gældende forhold. Udover de i noterne nævnte bør der også være en mulighed for at udøve landbaseret lodsninger eller sejlladsvejledning, som i takt med den teknologiske udvikling ses at være reelle alternativer i bestemt områder. Dette kan også tænkes at være en brugbar løsning i mindre



*Foreningen af Havnefogder i Danmark. Havnekontoret, Fejogade 2, 4800 Nykøbing F.*

*Bestyrelsen: Viggo E. Staberg, Nykøbing F. (formand) tlf. 5485 0563*

*John Morgen, Randers, (næstformand) tlf. 8642 1057 - Bent Kofoed-Hansen, Dragør (sekr.) tlf. 3253 0532 -*

*Per Kristiansen, Vejle (kasserer) 7582 0466 - Susanne Thilqvist, Køge (best.mdl.) tlf. 5664 6260*

risikofyldt farvand, hvor prisen på regionalloidsninger bliver så høj, at lodspligten kan komme under pres, fordi området undgås.

Ad §10: Som noget nyt kan forsvarsministeren pålægge havnen at medvirke til øget anvendelse af lods – herunder at man skal orientere skibe om regler og anbefalinger og skal fremsende indberetninger om skibenes anvendelse af lods.

HAFO finder bestemt ikke, at det kan være havnens opgave eller ansvar at orientere skibe om lodsregler og indberette om skibenes anvendelse af lods. De danske erhvervshavne er virksomheder, der i konkurrence yder en tjeneste til de kunder, der ønsker at anvende den på forretningsmæssige vilkår – havnene er ikke "politi-myndighed" på lodsområdet. De danske havne skal derfor ikke pålægges denne myndighedsopgave, som meget naturligt må finde sted i f.eks. Forsvarsministeriets/Søværnets Operative Kommandos regi, eller såfremt det angår skibes mulige grundstødning, kollision o.a. hændelser, på grund af manglende anvendelse af lods, at det henlægges under Søfartsstyrelsens regi..

Ad §20, stk. 2: Forslaget om, at lodsvæsnet kan stille transportydelser til rådighed for private lodser, tjener to formål: det kan lette adgangen til markedet for private lodser, og det kan udnytte lodsvæsnetts ressourcer bedre.

Lodsvæsnet skal i forvejen udarbejder to regnskaber: et for gennemsejlingslodsningerne og et for regionalloidsningerne og nu stilles også krav om et (eller to?) særskilt regnskab for transportydelserne, hvor der ikke må ske overførsel mellem regnskaberne. Da kun transportydelser i forbindelse med regionalloidsninger kan være indtægtsgivende udover lodsvæsnetts egne lodsninger, bør den effektiviseringsgevinst, der kan opnås her også udelukkende gå til at opretholde en konkurrencedygtig pris på regionalloidsningerne og ikke til evt. understøttelse af gennemsejlingslodsningerne. I øvrigt er de forbehold, der tages for, hvornår transporterne kan stilles til rådighed temmelig vidtgående, hvilket kan gøre det vanskeligt for en privat lods at operere uden egen bådjeneste.

Det skal derfor foreslås, at Lodsvæsnet via de i § 24 anførte afgifter til lods-fonden benyttes til finansiering af regionale bådjenester via afgifter indtjent ved gennemsejlingslodsning, og at selve taksten for benyttelse til regionalloids afholdes udgiftsneutralt af disse regionalskibslodsninger.

Ad §24: Det foreslås fastsat ved lov, at der til lods-fonden skal betales en afgift for alle regionalloidsninger på 9%.

Etablerede havnelodserier er netop opstået, fordi lodsvæsnet ikke ønskede at servicere området, og derfor har havnene opnået autorisation til at foretage lodsningerne. Her kan man ikke fravælge de urentable lodsninger, men efterfølgende dække det ind under eet. Det bør også være målet for alle øvrige lodsninger.

I øvrigt mangler der i forslaget en nærmere beregning af, hvor mange og hvilke regionalloidsninger, der må forventes at stige i pris, som følge af den foreslåede afgift, hvor det i vurderingen af de økonomiske konsekvenser (side 22) er anført, at forslaget generelt forventes at medføre, at regionalloidsninger bliver billigere, men at de i nogle geografiske områder med beskeden skibstrafik og for nogle



*Foreningen af Havnefogder i Danmark. Havnekontoret, Fejogade 2, 4800 Nykøbing F.*

*Bestyrelsen: Viggo E. Staberg, Nykøbing F. (formand) tlf. 5485 0563*

*John Morgen, Randers, (næstformand) tlf. 8642 1057 - Bent Kofoed-Hansen, Dragør (sekr.) tlf. 3253 0532 -*

*Per Kristiansen, Vejle (kasserer) 7582 0466 - Susanne Thilqvist, Køge (best.mdl.) tlf. 5664 6260*

typer skibe kan blive dyrere. Det synes ikke at gælde de eksisterende havnelodsninger, der alle må forventes at skulle stige med 9%, hvis forslaget gennemføres.

At pålægge disse eksisterende lodserier en afgift på 9% synes i øvrigt at harmonere meget dårligt med regeringens skattestop. Hermed vil disse lodsninger allerede fra udgangspunktet stige med 9%, idet de allerede er prisfastsat ud fra forretningsmæssige overvejelser af havnene. For at forhindre et så væsentligt prishop vil en farbar vej være at overlade disse lodsninger til lodsvæsenet – altså det stik modsatte af intentionen i lovforslaget. Herudover er beregningen sket på eksisterende vilkår og altså helt uafhængigt af lodsvæsenets fremtidige indtjeningssevne, hvilket ikke synes at tilskynde til at få lodsningerne optimeret.

Der er gjort mange tiltag i lovforslaget til at sikre en total adskillelse af gennemsejlingslodsninger og regionallovsninger. Den totale økonomiske adskillelse skal sikre, at der ikke sker en subsidiering af regionallovsningerne fra gennemsejlingslodsningerne, hvor lodsvæsenet har monopol. HAFO skal dog opfordre til, at det er gennemsejlingslodsningerne der pålægges den foreslåede 9% afgift til dækning af de urentable lodsninger, sådan at samtlige gevinster ved forslaget ikke tillægges gennemsejlingslodsningerne, mens regionallovsningerne kommer til at bære byrderne.

HAFO finder endvidere, at en mellemregningskonto (lods-fonden) og dermed også afgift skal revurderes f.eks. hvert år, sådan at der ikke opbygges midler på en konto, som ikke kommer til udbetaling. Målet må være, at afgiften ikke effektueres/kan nedsættes. Herudover er det også HAFO's opfattelse, at der bør ske en forrentning af en sådan konto, der formodes oprettet i finansministeriets regi, men for brugernes midler.

Ad §36, stk. 1: HAFO finder det uacceptabelt, at der er tale om ganske skrappe straffe for overtrædelse af §8 (forpligtigelsen til at deltage i uddannelse af nye lodser), samt §12, stk. 4 vedr. regnskabskravene.

Ad §36, stk.3: HAFO finder det også meget uacceptabelt, at den ansvarlige leder af en havn skal kunne straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år, hvis havnen modtager et skib, der ikke har benyttet certificeret lods i de i §4, stk. 1 nævnte tilfælde. For det første er det ikke havnens opgave at kontrollere, om skibene har overholdt deres lodspligt, eller om de har anvendt certificeret lods. Det er en opgave for tilsynet. For det andet har havnen ingen muligheder for at vide, om skibet er omfattet af §4, stk. 1 og eksempelvis sejler med urensede lasttanke eller vide hvor meget bunkers olie skibet har ombord. Det er også en opgave for tilsynet. For det tredje har havnen modtagepligt og kan således ikke afvise et skib på det foreliggende grundlag. Den foreslåede straffebestemmelse må derfor slettes af lovforslaget.

Med venlig hilsen

Foreningen af Havnefogeder i Danmark

V. Egeff Ståberg *V. formand*



**Foreningen af Havnefogeder i Danmark. Havnekoret, Fejøgade 2, 4800 Nykøbing F.**

**Bestyrelsen:**

Viggo E. Staberg, Nykøbing F. (formand) tlf. 5485 0563

John Morgen, Randers, (næstformand) tlf. 8642 1057 - Bent Kofoed-Hansen, Dragør (sekr.) tlf. 3253 0532 -

Per Kristiansen, Vejle (kasserer) 7582 0466 - Susanne Thilqvist, Køge (best.mdl.) tlf. 5664 6260

→ 4.kt  
JPN

KE

FMN-CHL Ludwig, Christina

Fra: FMN-KTP-Comcenter

Sendt: 15. februar 2006 11:08

Til: FMN-KTP-1KT

Emne: e-post fra Funktionær &amp; Inspektørforeningen/Lodsmedhjælperne: lodslov-06, høringssvar fra F&amp;I/Lodsmedhjælperne

FMN	04-0731-2		DDMM	78
HA	15 FEB. 2006			
Y	KT	JPN	BILAG	EKS

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Søren Hillerup Vaag [mailto:shillv@get2net.dk]

Sendt: 15. februar 2006 11:01

Til: Forsvarsministeriet

Cc: fogi@dff-s.dk

Emne: lodslov-06, høringssvar fra F&amp;I/Lodsmedhjælperne

Langø 14-02-06 Til

Forsvarsministeriet

**Bemærkninger vedrørende forslag til ny lodslov:**

Funktionær & Inspektørforeningen/Lodsmedhjælperne frygter stærkt konsekvenserne af det foreliggende lovforslag.

En sikker følge af forslaget vil blive, at samtidig med at man presser det nederste lag i hierarkiet (lodsmedhjælperne), vil der nødvendigvis skulle ske en omfattende forøgelse af administration, tilsyn og kontrol. Den centrale statslige administration i Farvandsvæsenet, som har deltaget i udformningen af dette forslag må der imod forventes at skulle udvide staben for at honorere kravet om adskillelse af drift og tilsyn, samtidig med at hvert af de nye selskaber skal have sit separate regnskab med deraf følgende personale.

Totalt set forventer lodsmedhjælperne et mere klodset lodsvæsen med dobbeltadministration og manglende evne til smidighed, da man sælger ud af sammenhængskraften i liberaliseringens navn.

Der er intet i det foreliggende forslag, der peger mod øget sejladsikkerhed, selvom man nok vil forsøge at påstå det modsatte.

§ 3, 1) Skal man tage forslaget for pålydende vil en lodsning f.eks. Fredericia - Skagen være en regional lodsning på trods af den rent praktisk vil kunne komme til at omfatte tre forskellige lodserier: havnelodseriet Fredericia, regional lodsnet (Fredericia red - bøje 23) og det statslige lodseri (bøje 23 - Skagen). Tre forskellige regnskaber for en lodsning, der i dag kun kræver et, og hvis lodsningerne bliver skilt ad tre ekspeditioner med lods fartøj mod i dag en.

§ 4, 5) Det er urimeligt at grænsen sættes så højt som 5000 tons uanset EU's overvågningsdirektiv. Fu Shan Hais forlis nord for Bornholm med 1680 tons bunkersolie medførte en meget omfattende forurening med store miljøomkostninger til følge. I øjeblikket er der lodstvang for tankskibe på mindre end 1680 ton dødvægt i indre danske farvande.

§ 5 og 11 Lodscertifikatet skal afspejle lodstvangen på samfundsvitale installationer.

§ 15 Landbaseret lodsning kan ikke erstatte konventionel lodsning. F.eks. skal kun skibe over en hvis

15-02-2006

HENLAGT

størrelse have AIS, hvorfor man ikke vil kunne tage hensyn til de manøvrer, som (p.t.) skibe under 500 tons foretager i det system. Samtidig vil disse skibe ikke umiddelbart kunne identificeres. Fingerspidsfornemmelse for f. eks. strømpåvirkning vil aldrig kunne overføres til landbaseret lodsning.

§ 17 Egenkontrol er hverken nu eller fremover et effektivt redskab til at sikre at lodspligt, lodsfrigtagelse og miljø herunder arbejdsmiljøbestemmelser overholdes.

Loders incitament til at lodse mindre tankskibe bliver endnu mindre end i dag. Man vil som i dag risikere at det blinde øje vendes til eventuelle miljøforseelser, da der er en naturlig ulyst til at anmelde kunderne.

§ 20, stk. 1 Lodsbestillingen bør ikke yderligere centraliseres. Lokalkendskab og eventuelle kontrolforanstaltninger foretages mest effektivt i system med decentrale bestillingskontorer. Allerede nu er dele af servicen til skibsfarten forringet ved kun at have 3 bestillingskontorer. Man kan bedst sikre begrebet lods til tiden ved opretholdelse af statslige bestillingskontorer.

§ 20, stk. 2 Der er grund til at frygte at man vil gå på kompromis med sikkerheden for at presse prisen. De relativt store og sikre lods fartøjer, der er bygget de senere år, vil ikke kunne konkurrere økonomisk med mindre fartøjer. De selv samme lodser, som i sin tid for lodsreguleringsfondens midler var med til at designe den nuværende Doksta serie, der er i luksusklassen, taler i dag om, at når de opretter privat lodseri vil anvende substandart fartøjer for at sikre deres egen profit samtidig med vil de presse pris og sikkerhed. For at opretholde forsyningsikkerheden vil staten vil således risikere at komme til at fungere som hårdtvejrberedskab for private lodserier.

Ideelt set burde bestillingskontorer og lods fartøjer drives som hidtil i nonprofitselskab finansieret af % afgift af samtlige lodsninger gennem lods-fonden. Derved sikres kommunikation og sikker transport. Lods til tiden har været et sympatisk slogan og garanti for sejladsikkerhed hidtil.

Hvem skal betale for lods fartøjer i henhold til forslaget? Der skal være vandtætte skotter mellem gennemsejlingslodsninger og regionallodsninger.

Indtægterne skal tilsyneladende i de respektive kasser, hvad med udgifterne? (De samme bestillingskontorer og lods båd bruges af gennemsejlings og regionallodsninger.)

§ 23 Det er allerede nu således, at der ses gennem fingre med pligtige, men ikke givtige lodsninger. Dette forhold, kan man forvente, vil blive større for at øge profitten for den enkelte lods som følge af forslaget. Incitament og kontrol mangler. Man risikerer endvidere, at man i privat regi kun ansætter de lodser, der er nødvendige for at klare de givtige lodsninger. Resten må staten tage sig af.

§ 25 Det eneste der er helt sikkert er, at der totalt (privat + stat) skal ansættes langt flere i administration og kontrol/tilsyn. Der bliver flere regnskaber end nu. Dette er der kun skibsfarten og skatteborgerne til at betale for.

Der er ikke meget i det foreliggende forslag der garanterer øget sejladsikkerhed. Det er tværtimod foreningens opfattelse, at fokuseringen på konkurrence og markedskræfter ikke vil give præmie for fordyrende sikkerhedsforanstaltninger internt i lodsvæsenet.

Man presser det operative led i lodsvæsenet, hvor sejladsikkerheden og indtægterne hører hjemme og forøger det uproduktive administrations- og tilsynsled.

Der vil muligvis blive lavere lodstakster for store skibe. Men de annoncerede forhøjede takster for småskibe vil betyde, at der lokalt vil være færre skibe, der bruger lods. Denne dårligere service til de mindre havne vil i sidste ende medvirke til at forøge landtransporten stik imod alle intentioner.

Totalt set vil sikkerheden lide under det foreliggende forslag.

• P.f.v.

• Funktionær & Inspektørforeningen/Lodsmedhjælperne

v/Søren Hillerup Vaag

Langøvej 288, 5390 Martofte. Tlf.65341577, fax 65342577, e-post [shillv@get2net.dk](mailto:shillv@get2net.dk)





Forsvarsministeriet  
Att.: Kontorchef Christian Arildsen  
Att.: Jens Peter Nielsen  
Holmens Kanal 42  
1060 København K

### Høringssvar over forslag til ny lodslov

KL støtter som udgangspunkt lovforslaget, men vil løbende følge lovforslagets implementering for at sikre at lodsfondens konstruktion og finansiering tilgodeser de lokale forhold, således at kvaliteten og udgiften til lodsning ikke er lokalt betinget.

Herudover har KL overordnet set sammenfaldende synspunkter med Danske Havne.

Med venlig hilsen

Thorkild Lauridsen

Den 24. februar 2006

Jnr 10.08.00 K04  
Sagsid 000161046

Ref TMR  
tmr@kl.dk  
Dir 3370

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

Tlf 3370 3370  
Fax 3370 3371

[www.kl.dk](http://www.kl.dk)

1/1

**FMN-JPN Nielsen, Jens P.**

---

**Fra:** FMN-HMA Mandrup, Hanne på vegne af FMN-KTP-4KT  
**Sendt:** 30. marts 2006 10:16  
**Til:** FMN-JPN Nielsen, Jens P.  
**Emne:** VS: E-post fra HTS: Høring om forslag til ny lodslov  
**Opfølgingsflag:** Opfølgning  
**Flagstatus:** Afmærket

-----Oprindelig meddelelse-----

**Fra:** FMN-KTP-Comcenter  
**Sendt:** 17. februar 2006 15:04  
**Til:** FMN-KTP-4KT  
**Emne:** E-post fra HTS: Høring om forslag til ny lodslov

-----Oprindelig meddelelse-----

**Fra:** Jesper Højte Stenbæk [mailto:JHS@hts.dk]  
**Sendt:** 17. februar 2006 14:29  
**Til:** Forsvarsministeriet  
**Emne:** Høring om forslag til ny lodslov

Deres j.nr. 4. kt. 04-0731-2

Att. Christian Arildsen

Der henvises til ovennævnte høring af af 24. januar 2006.

HTS er umiddelbart positivt indstillet over for forslaget idet det efter vores opfattelse indebærer en liberalisering og vil medføre en øget sikring af danske farvande.

Vi forudsætter således, at forslaget vil have en omkostningsdæmpende effekt på området samtidig med at sikkerheden forbedres.

Med venlig hilsen

Jesper Højte Stenbæk  
Chefkonsulent  
Transportafdelingen  
HTSI, Handel Transport og Serviceerhvervene  
Børsen  
1217 København K  
Tlf. 7013 1200  
Tlf. dir. 7225 5584  
Tlf. mob. 4033 8877  
Fax 7013 1201  
Email [jhs@hts.dk](mailto:jhs@hts.dk)

---

Denne mail er blevet scannet af <http://www.virus112.com>

---

# LODSPENSIONSKASSEN

Navigatorernes Hus, Havnegade 55, 1058 København K. Tlf.: 33 45 55 50, Fax: 33 45 55 66.

Til

Forsvarsministeriet  
Holmens Kanal 42  
1060 København K

FMN	04-0731-2		DOK.NR.
HA	17 FEB. 2006		H
4 KT	SBH	BILAG	EKS
JPN			

Modtaget i FMN  
837  
FEB. 2006

Nr. 21/06.

Den 15. februar 2006

Ved skrivelse af 24. januar 2006 har Forsvarsministeriet sendt 'Forslag til Lodslov' i høring hos Lodspensionskassen. Det fremgår af forslaget, at bestemmelserne om pensionsvilkår i den gældende lov udgår. Lodspensionskassen vil således fremover være underkastet det almindelige tilsyn med firmapensionskasser dvs. omfattet af Lov om tilsyn med firmapensionskasser.

Efter den gældende lodslov har lodser pligt til at være medlem af Lodspensionskassen. Pensionskassens forhold er reguleret af en vedtægt og et pensionsregulativ udstedt i medfør af lodsloven. Pensionsordningen er en tjenestemandslignende ordning, hvor den opnåede pension er afhængig af det antal år, lodsen har været medlem af pensionskassen, men uafhængig af den indbetaling der via Lodsreguleringsfonden finder sted for den enkelte lods (solidarisk bidragsbetaling).

Regulering af pensionerne sker via de almindelige forhøjelser af tjenestemandspensionerne. Det kan siges at modsvare bonus i andre pensionsordninger. Herudover yder Lodspensionskassen et løbende tillæg til pensionerne. Endvidere har pensionskassen for kortere perioder ydet et midlertidigt tillæg til pensionerne, når kassens økonomi har givet anledning til det.

I pensionskassens tekniske opbygning er pensionens størrelse bestemt ud fra skalatrin 48 i Tjenestemandspensionsloven, mens indbetalingerne til kassen (de enkelte lodsers bidrag) er bestemt ud fra lodseriernes indtjening, hvilket i sagens natur er uden sammenhæng med værdien af den fremtidige pension bestemt ud fra skalatrin 48. I en længere periode har indbetalingerne sammen med afkastet af kassens formue, været tilstrækkelige til at dække værdien af de fremtidige pensioner. For nogle år siden efter de store kursfald i 2001 måtte det løbende tillæg dog sættes ned. Den manglende sammenhæng mellem tilsagn og bidrag betyder, at den udtrædelsesgodtgørelse som en lods, der udtræder af pensionsordningen, har krav på, må beregnes på basis af de indbetalte bidrag med visse fradrag og ikke kan fastsættes ud fra den fremtidige pensions nutidsværdi.

I modsætning hertil vil en pensionskasse omfattet af Lov om tilsyn med firmapensionskasser skulle overholde regler om, at værdien af pensionstilsagnet ved optagelse i kassen og ved senere ændringer skal svare til værdien af de fremtidige bidrag. En udtrædelsesgodtgørelse er bestemt ud fra de fremtidige pensionsforhold og bidragsbetalinger. Endvidere tilskrives bonus som udgangspunkt alene som faste løbende forhøjelser af pensioner og tilsagn for alle

HENLAGT

medlemmer. Hvis Lodspensionskassen blev omfattet af Lov om tilsyn med firmapensionskasser, ville det betyde at kassens tekniske opbygning skulle ændres fuldstændig. Det samme ville være tilfældet, hvis pensionskassen blev overført til et livsforsikringselskab, men det ville i så fald være medlemmernes beslutning.

Det fremgår heraf, at en overførsel af Lodspensionskassen til lov om tilsyn med firmapensionskasser må foregå med respekt af kassens tekniske opbygning, således at medlemmerne - både de tjenstgørende og pensionisterne - bevarer deres nuværende pensionsmæssige rettigheder uændrede.

**Det er Lodspensionskassens bestyrelses opfattelse, at pensionsberegning, bidragsbetaling, bonusberegning og fastsættelse af udtrædelsesgodtgørelse er velhvervede rettigheder for pensionskassens, medlemmer baseret på pligten til medlemskab af pensionskassen som det er fastsat i Lodsloven og - med forsvarsministeriets godkendelse - udmøntet i pensionskassens vedtægt og pensionsregulativ, som derfor må bevares i den fremtidige lovmæssige regulering af pensionskassen. Bestyrelsen skal derfor foreslå en tilføjelse til lovforslaget, der præciserer disse rettigheder.**

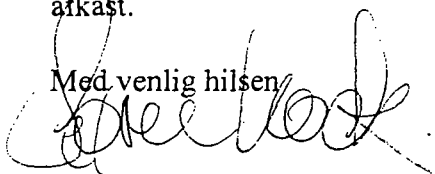
Derimod vil Lov om tilsyn med firmapensionskassers bestemmelser om soliditet, solvens, investeringsregler mv. som en selvfølge skulle overholdes, men det er regler som pensionskassen allerede i vid udstrækning efterlever og uden problemer vil kunne overholde 100 %. Pensionskassens juridiske opbygning, vedtægter mm. vil skulle gennemarbejdes og tilpasses til det nye tilsynsregi, hvorfor der er brug for en passende lang overgangsfrist. Endvidere vil der være behov for at de offentlige repræsentanter i bestyrelsen fortsætter deres virke i en periode for at den kommende bestyrelse kan drage nytte af disse medlemmers lange erfaring med pensionskassens forhold.

**Bestyrelsen skal foreslå, at der til bemærkningerne til lovforslagets § 39 tilføjes følgende efter:".. adgang til at opretholde den hidtidige pensionsordning."**

**"Dette indebærer, at de rettigheder de nuværende medlemmer af pensionskassen har med hensyn til beregning af pensionstilsagn, bidragsbetaling, regulering af pensionerne(bonus), samt beregning af udtrædelsesgodtgørelse mv. vil blive bevaret"**

Det skal for god ordens skyld tilføjes, at pensionskassen har en sådan størrelse, at den også uden tilgang af nye medlemmer eller ved yderligere bidrag vil kunne fortsætte sit virke i mange år både ud fra sit medlemsantal og sin formuestørrelse. Det skal endvidere understreges, at pensionskassen hverken er statsunderstøttet eller statsgaranteret, men alene dækker sine forpligtelser ud fra medlemmernes indbetalinger og kassens formue samt dens afkast.

Med venlig hilsen



Søren Kock  
Formand for bestyrelsen

**PENSIONS KASSEN FOR VISSE KØBENHAVNERLODSE**

c/o Lodspensionskassen, Havnegade 55, 1058 København K. Tlf. 33 45 55 50.

Til

Nr. 02/2006.

Forsvarsministeriet  
Holmens Kanal 42  
1060 København K

FMN	04-0731-2		DOK NR	84
HA	17 FEB. 2006		J	
4 KT	SBH	BILAG	EKS	

Modtaget i FMN  
17 FEB. 2006

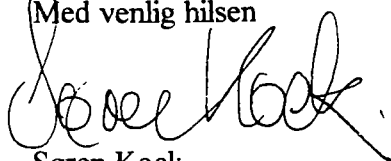
Den 16. februar 2006

Ved skrivelse af 24. januar 2006 har Forsvarsministeriet sendt "Forslag til Lodslov" i høring hos Pensionskassen for visse Københavnerlodser.

Pensionskassen har noteret sig, at det i bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at det er hensigten, at der fortsat optages en hjemmel på de årlige finanslove til, at staten løbende dækker pensionskassens udgifter til pension.

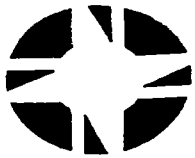
Pensionskassen for visse Københavnerlodser forudsætter således, at kassen, der som bekendt er en afviklingskasse, fortsætter på uforandrede vilkår.

Med venlig hilsen



Søren Kock  
Formand for bestyrelsen

HENLAGT



# Søfartens Ledere

## Dansk Navigatørforening

Forsvarsministeriet  
Holmens Kanal 42  
1060 København K

Att.: Kontorchef Arildsen

FMN		DOK.NR.	
04-0731-2		82	
HMA	17 FEB. 2006		H
4 KT	SBH JPN	BILAG	EKS

→ JPN  
20/2-06 amh  
20/206

16. februar 2006  
J.nr. 4.kt. 04-0731-2

### Høring af forslag til lodslov (med bilag)

Søfartens Ledere og Danske Lodser afgiver hermed bemærkninger til det af Forsvarsministeriet udsendte forslag til ny lodslov.

Indledningsvis skal vi bemærke, at Søfartens Ledere / Danske Lodser deltog med en repræsentant i lodslovsudvalget. I udvalget opfordrede vi til at også dem, der forestår driften af statens lodsvæsen i det daglige, blev inviteret til, at give udvalget indsigt i lodsvæsenets organisation og drift. Farvandsvæsenet var uenig i behovet for at invitere fx lodsformændene fra de tre lodserier. Farvandsvæsenet mente, at de på tilstrækkelig vis kunne redegøre for Lodsvæsenets drift og økonomi. Lodsformændene er de chefer, der dagligt driver lodsvæsenet, mens Farvandsvæsenets embedsmænd mere fungerer som tilsynsførende end dagligt driftsansvarlige.

Det er ikke fordi vi som sådan ønsker, at kritisere Farvandsvæsenets deltagere i lodslovsudvalget, men vi påpeger blot, at vi gerne havde set en større praktisk indsigt i udvalget.

### Generelt

Efter at have set det endelige forslag til ny lodslov mener vi fortsat, at lodsning i dansk farvand bør være en opgave for et samlet statsligt lodsvæsen. Vi er derfor naturligvis meget enige, i at gennemsejlingslodsninger bevares som en statslig opgave.

Men vi ser ingen umiddelbar grund til og fordele ved at udsætte et på en gang lille men også samfundsvigtigt "marked", som lodsvæsenet, for et stort "konkurrencemaskineri" på regional- og havnelodsninger.

Det samlede lodsvæsen havde i 2005 en omsætning på 247 mio. kr., hvoraf lodsvæsenet fik et samlet overskud på 15,7 mio. kr. Et overskud der efter afskrivninger for nødvendige investeringer til at sikre en fortsat lodsbetjening af skibsfarten i danske farvande blev på 11.1 mio. kr. Det skal bemærkes, at ovennævnte tal gælder det samlede lodsvæsen med både gennemsejlings-, regional- og havnelodsninger. Hvis man forsøger, at se på økonomien i regional- og havnelodsninger, som er de lodsninger man ønsker at konkurrenceudsætte, taler man efter vores skøn om et område, hvor statens lodsvæsen i dag har en skønnet omsætning på 100 mio. og et overskud på 4,5 mio. kr.

ÆNLAGT



# Søfartens Ledere

## Dansk Navigatørforening

Det er altså et lille område man ønsker at konkurrenceudsætte. Vi skal ikke generelt set gøre os kloge på værdien af effektivisering, gennem øget konkurrence i det danske samfund og regeringens overordnede politik. Men vi vil meget gerne gøre opmærksom på, at det som foreslås gjort med lodsvæsenet ikke gøres uden risiko for en negativ udvikling på de tre mål forsvarsministeren selv opstillede forud for lodslovsudvalgets arbejde: Forsyningssikkerhed, selvfinansiering og kvalitet.

### Selvfinansiering

Det undrer os, at lodslovsforslaget ikke redegør for økonomien i lodsvæsenet. Det nyligt udsendte rammebudget I for Lodsvæsenet 2006, kalkulerer med en omsætning på 247 mio. kr. og et overskud på 3 mio. kr. Efter afskrivninger forventes et underskud på 2,8 mio. kr.

Udviklingen skyldes, efter vores opfattelse, en stigende efterspørgsel fra skibsfarten og dermed stigende omkostninger samtidig med at taksterne over flere omgange er sænket. Det kan selvfølgelig godt være, at man i lodsvæsenet ikke er gode nok, til at holde udgifterne i ro gennem effektivisering og rationalisering. Det bør dog klart påpeges, at det som gør et lodsvæsen dyrt, uanset om det er statsligt eller privat, er beredskabet 24 timer i døgnet 365 dage om året.

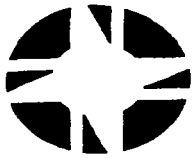
Vi har tidligere (siden 2003) argumenteret for en strukturændring af lodsvæsenet fra tre lodserier til ét samlet lodseri, som en af vejene til at effektivisere lodsvæsenet, og gerne i et statsligt selskab. Vi mener stadig, at det er vejen at gå. En vej der ikke vil forhindre en senere konkurrenceudsætning, men skabe det fornødne og sikre grundlag for en beslutning.

Den foreslåede konkurrenceudsætning af regionale lodsninger, hvor private lodserier ikke får nogen forsyningspligt, men tværtimod får mulighed for at vælge, hvilke lodsninger man vil tage, vil kun gøre det statslige lodsvæsens beredskab, i mange regionale områder og havne, både dårligere og dyrere, ved at en del af omsætningen tages af private lodserier.

Det er vores vurdering, at der kun i 4-6 større danske havne reelt er et så stort marked, at private lodserier kan medvirke til at skabe en konkurrencesituation. Det vil nok sandsynligvis, på kort sigt, give billigere priser i forhold til i dag i disse få havne.

Da lodslovsforslaget lægger op til en adskillelse af gennemsejlingslodsninger i fortsat monopol og regionale lodsninger i konkurrence, skal der af konkurrencemæssige hensyn ske en adskillelse af det statslige lodsvæsens økonomi i de to segmenter. Det betyder at det statslige lodsvæsens regionale lodsninger skal være selvfinansierende. I dag er det primært kun havnelodsningerne i samme 4-6 større danske havne, der er overskudsgivende, mens alle øvrige regionale lodsninger er underskudsgivende. Samlet set er det under udvalgets arbejde fra Forsvarsministeriet oplyst, at de regionale lodsninger set over ét er selvfinansieret, idet overskuddet på de store havne dækker underskuddet i de mindre havne og på fjordene. Øget konkurrence fra private lodserier på de store havne vil koste markedsandele og indtægter for det statslige lodsvæsen. Da sidstnævnte, som de eneste jfr. Lovforslagets § 19, skal have forsyningspligten på alle regionale lodsninger, hvoraf mange i dag er underskudsgivende, må man forvente at der ret hurtigt skal ske tiltag, der kan sikre forsyningspligten.

Lovforslaget indeholder forskellige muligheder for at afhjælpe denne situation i § 19. stk. 3-5 gennem serviceforringelser og takststigninger. Og § 23 giver mulighed for at lade forsyningspligten udbyde. Eventuelt med økonomisk støtte, jfr. § 23, stk. 2.



# Søfartens Ledere

## Dansk Navigatørforening

Til at dække evt. økonomisk støtte oprettes jfr. § 24 en ny lodsfond hvortil der opkræves 9 % i afgift på alle regionale lodsninger. Det vil trække i den modsatte retning i forhold til lovforslagets forventninger om lavere priser, også i de større havne hvor man kan forvente konkurrence.

Også det forhold, at lodserierne i den nye lov har pligt til at holde lodserne forsikrede vil betyde øgede omkostninger og prisstigninger i forhold til i dag, hvor staten i henhold til gældende lodslov er ansvarsfri. Lodsens er rådgiver i et erhverv med meget store værdier. Der må derfor forventes betydelige udgifter til forsikring. Udgifter der ikke i dag skal dækkes af kunderne, men vil blive væltet over på kunderne fremover.

Vi kan kun opfordre til, at de økonomiske konsekvenser belyses nærmere. Vi er bestemt ikke enige i de konklusioner, der gives i afsnit 8 i Forsvarsministeriets bemærkninger til lovforslaget.

Den støtte der gives til de mindre havne og regionale områder er en gammelkendt problemstilling, som i 1954 skabte behovet for den lodsreguleringsfond, som vi stadig har i dag. Det virker derfor letkøbt at konkludere, at det nok kun er de færreste lodsninger, som vil blive dyrere og at erhvervet samlet set vil opleve billigere priser. Det man med sikkerhed kan sige er, at der forventeligt kommer øgede udgifter til administration og kontrol i forbindelse med opkrævning af den nævnte afgift.

### **Forsyningssikkerhed**

Spørgsmålet hænger sammen med selvfinansieringen. Som nævnt ovenfor er det vores opfattelse, at der i 4-6 større danske havne er et marked stort nok til at kunne bære en konkurrenceudsætning. Forsyningssikkerheden vil derfor utvivlsomt bestå.

Det vil den også i de øvrige mindre havne og regionale områder, idet lovforslaget vil pålægge det statslige lodsvæsen forsyningspligten. Men som nævnt vil konkurrenceudsætningen på området forventeligt betyde færre indtægter for det statslige lodsvæsen, som samtidig skal opretholde det nuværende beredskab. Det vil forventeligt ikke komme til at hænge sammen og resultere i prisstigninger og/eller forringelser i betjeningen af skibsfarten i mange områder, som i dag er underskudsgivende og næppe vil være interessante for private lodserier.

Vi er med baggrund i opretholdelsen af forsyningssikkerheden heller ikke enige i Forsvarsministeriets vurdering af, at lovforslagets gennemførelse vil betyde færre statslige lodser.

### **Kvalitet**

Når et skib bestiller lods køber de i dag en uvildig rådgiver. Ved en privatisering ændres der på dette. Det bliver usikkert for skibsfarten hvilke interesser der beskæftiger lodsens. I dag er alle også enige om, at brug af lods er af samfundsmæssig betydning for sejladsikkerheden og miljøet. Derfor er samfundet også bedst tjent med at lodsens er en uvildig rådgiver uafhængig af rederi-, ladningsejer- og havneinteresser mv.

Skibe bestiller lods for at få højt kvalificeret råd og vejledning i forhold til besejling af ofte svære farvandsafsnit i forhold til skibenes størrelser, deres last, dybgang, maskinkraft, evne til at





# Søfartens Ledere

## Dansk Navigatorforening

manøvrere osv. Det er derfor vigtigt for skibene, men også i samfundets interesser, at lodsens kompetencer i forhold til farvandet og skibsstørrelsen mv. er ajour. Ved at konkurrence udsætte lodsninger, som det er erfaringen fra andre erhverv, vil der blive flere om budet. Det vil helt naturligt betyde færre lodsninger pr. mand. Det vil efter vores opfattelse betyde, at der i visse områder vil ske et fald i kvaliteten af det produkt og dermed den sikkerhed der tilbydes skibene.

Lovforslaget tager efter vores opfattelse ikke tilstrækkeligt fat på disse problemer. Alt om certificering, sprogkrav, uddannelse, vedligeholdelse af kompetencer, inddragelse af lodspatenter er udsendt til senere regeludstedelse ved bekendtgørelser. Disse ting bør efter vores opfattelse vurderes nærmere end det er tilfældet i lovforslagets nuværende form. Det er efter vores opfattelse ikke tilfredsstillende at kvaliteten af lodsbetjeningen alene fokuserer på øget sejladsikkerhed gennem billigere priser. Vi må ikke gå på kompromis på kvaliteten af den service den enkelte lods yder til et skib i en given situation.

Vi mener derfor at det som minimum i lovforslaget skal slås fast, at en lods skal have lodsning i dansk område, som sin primære beskæftigelse. Som forslaget ligger nu er det uvist, hvilke krav der stilles for opretholdelse af en lodslicens, samtidig med at der åbnes for at udenlandske lodsvirksomheder kan operere i dansk område.

### Øvrige punkter

Som nævnt tidligere i dette høringssvar er vi tilfredse med, at gennemsejlingslodsningerne i første omgang holdes som en statslig opgave. Det sikrer fuld kontrol med området. Det er vores opfattelse at beslutningen herom er truffet under hensyn til de samfundsmæssige interesser i at have en lodsservice med høj forsyningsikkerhed og kvalitet, som samtidig er selvfinansieret.

Med definitionen af regionale lodsninger i lovforslagets § 3, nr. 11 åbnes op for fx lodsninger fra Skagen via Hatter Barn og Storebæltsbroen til Stignæs og retur. Der åbnes tillige for konkurrence på lodsninger til og fra Kalundborg og Ensted (Åbenrå) samt de såkaldte Ship to Ship (STS) operationer i danske farvande (Kattegat), hvor der sker omlastning af olie til søs. Vi vil gerne og meget kraftigt gøre opmærksom på, at Stignæs og Ensted er de eneste to havne i Danmark, og hele Østersøen, som tager trafik med 17 meter dybgang - altså olietankskibe på ca. 170.000 tons dødvægt. Og ved STS operationerne i dansk farvand toppes supertankere op med last til en dybgang på max. 22 meter. (op til 300.000 tons). De nævnte skibe er sagens natur svære at håndtere i dansk farvand og kræver at de lodser, der udfører disse operationer, vedligeholder deres kompetencer ved hyppige jobs. Det er også vigtigt, at der er en organisation der sikrer erfaringsudveksling og near miss oplevelser. Ved en konkurrenceudsætning vil der komme flere udførende lodser, med risiko for et ikke tilstrækkeligt antal lodsninger pr. mand til at være ajour. Desuden tabes den naturlige erfaringsudveksling og near miss rapportering ved at der er flere organisationer (firmaer) der opererer. Det er vores klare opfattelse, at regionale lodsninger skal holdes som en statslig opgave under hensyn til de grunde, der ligger bag beslutningen om at bevare gennemsejlingslodsningerne som en statslig opgave.

Vi skal for god ordens skyld oplyse, at vi er enige i forslaget § 21 om at statslige lodsers løn- og ansættelsesvilkår fastsættes gennem overenskomstsmæssige aftaler.



# Søfartens Ledere

## Dansk Navigatorforening

### Afslutning

Vi ser ingen grund til, at udsætte et på en gang lille, men også samfundsvigtigt "marked" for et stort "konkurrencemaskineri". Staten kan og har ved flere takstnedsættelser vist, at vi i Danmark har viljen til at tilbyde skibsfarten en billig, fleksibel og effektiv lodsservice til skibsfarten.

I forhold til den seneste benchmarking og den seneste rigsrevisionsundersøgelse af lodsvæsnet, er det vores opfattelse, at man vil kunne opnå en yderligere effektivisering i forhold til såvel produkt, pris og organisation ved at sammenlægge de eksisterende tre lodserier til et samlet lodseri. Det nye lodseri bør i forhold til det nuværende lodsvæsen have en klar adskillelse af drift og tilsyn, således at driften ligger i en statslig lodsvirksomhed, evt. et statsligt aktieselskab, med Farvandsvæsnet som tilsynsmyndighed.

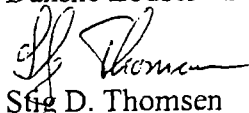
Ved først at se effekten af ét lodseri og en statslig virksomhed adskilt fra Farvandsvæsenet, vil man få det bedste overblik over, hvordan en liberalisering eller offentlig private partnerskaber bedst kan gavne både skibsfarten, havnene og sejladssikkerheden.

Vi mener der kan findes løsninger i forskellige lokale områder i Danmark, hvor kommunerne eller private udbydere kan komme ind og enten deltage i eller overtage lodsservice og forsyningspligt. I stedet for en delvis fri konkurrenceudsætning, hvor hensynene til forsyningsikkerheden, en deraf følgende stor lovgivning med en lodsfond og øget administration kan risikere at spise det hele op, synes vi, at man skal gå helt praktisk og konkret til værks og se hvor og hvordan vi kan gøre det bedre.

Vi vil endnu en gang gøre opmærksom på, at man tillige løber den risiko, at fri adgang til flere lodser og lodsvirksomheder på markedet betyder færre lodsnings. Færre lodsnings er et problem for vedligeholdelsen af lodsernes kompetencer. Vi nærer, som nævnt, også bekymring i forhold lodslovsforslaget på så vigtige spørgsmål som uddannelses- og certifikatkrav samt afklaring af forsyningspligt og ansvarsforhold for lodser, i forbindelse med adgangen for private og udenlandske lodsvirksomheder.

Afslutningsvis synes vi også, at inden vi beslutter os for konkurrenceudsætning i Danmark, bør skele til erfaringerne med privatisering/konkurrenceudsætning af lodsservice andre steder i Verden. Erfaringerne har ikke været gode. Vi vedlægger i bilag holdningerne fra vores internationale lodsorganisation – IMPA.

Med venlig hilsen  
Danske Lodser / Søfartens Ledere



Stig D. Thomsen  
Formand, Danske Lodser

## **IMPA's Position on Competition in Pilotage:**

1. In a competitive pilotage environment levels of safety drop and no incentives for proper training exist. Limited term contracts do not encourage recruitment, training and succession. A large part of the safety benefit of a pilot on board is derived from his long-term experience, knowledge and skill. This is negated by the provision of pilotage services on a short term basis. In the vast majority of ports the training of pilots takes several years before the full benefits of experience are realized. There is no encouragement to invest in boats and safety equipment which have a capital life in excess of the contract period.

2. In economic efficiency terms, competing providers of pilotage will not cooperate in providing a port-wide service, if indeed a port is capable of supporting more than one supplier of pilotage. The economic gain of one shipping line in a competitive situation means certain sectors of port traffic will be neglected to the overall disadvantage of the port. Safe and efficient pilotage should be provided to all users on a non-discriminatory basis. Competitive pilotage is by its very nature discriminatory.

3. A single point failure in pilotage has catastrophic consequences for the marine environment, all port users, commerce, industry and the local community. The consequence of failure is not limited to management or the shipowner. A fully regulated single provider system with an in-built safety culture has proven to be the safest and therefore most cost effective answer.

4. Experiments with competition elsewhere in the world has shown that, in spite of regulation, the outcome will be longer hours and shorter rest periods with consequential fatigue-induced decrements in performance. Health, safety and the environment will all suffer in a competitive environment as evidenced in the experiences of Argentina and Australia. In Argentina legislation has been introduced to return to a regulated pilotage system and in Australia numerous reviews and studies are underway into competitive pilotage following accidents within the Great Barrier Reef. Pilots there now work longer hours, and take on part time work (outside pilotage) to supplement their income and there is not enough money to provide for training. One of the first responses to declining revenue is the winding back, and ultimate cessation of training. The resultant accidents are well documented.

5. Pilots exist to protect the interests of the state and community. In doing so the interests of the shipowners are also protected. The independent role of the pilot is critical in this regard.

6. If a pilot is dependent on securing and maintaining a contract with a shipowner for his continued existence, his loyalty will shift from the community to the shipowner. These interests often conflict.

7. Competition experiments in pilotage have provided an environment for corruption to flourish. Corruption occurs with the various private organizations siphoning off large percentages to place work with favored suppliers to the detriment of safety and quality. Existing statistical data shows how the cost of pilotage has increased to the shipowner/charterer by a significant factor under competition.

8. There is no evidence that competition has ever improved safety in pilotage. Indeed, attempts to cut costs of this essential safety service by introducing competition inevitably lead to increased costs and a detrimental effect on safety.



kl

Forsvarsministeriet  
Holmens Kanal 42  
1060 København K

FMN		DOK.NR.	
04-0731-2		79	
HAA	16 FEB. 2006		[Signature]
4 KT	SBr JPN	BILAG	

Dato : 15. februar 2006  
J.nr. : 300-12  
Deres ref. : 04-0731-2  
Sagsbeh. : INE

Modtaget i FMN  
16 FEB. 2006

### Bemærkninger til forslag til ny lodslov

Forsvarsministeriet har den 24. januar 2006 udsendt forslag til ny lodslov i høring. Transport- og Energiministeriet har i den forbindelse følgende bemærkninger:

Ifølge forslaget § 10 kan forsvarsministeren pålægge havne at medvirke til øget anvendelse af lods, herunder bestemme at havnene skal orientere skibe om regler og anbefalinger samt pålægge havnene at fremsende indberetninger om skibenes anvendelse af lods.

Transport- og Energiministeriet finder ikke, at ansvaret for at orientere skibe om lodsregler og indberette anvendelse af lods om bord på skibe er en naturlig del af en havns opgaver.

Havnene pålægges i disse år flere og flere opgaver med hensyn til indberetning til forskellige myndigheder. Der er dog tale om oplysninger, som havnene også selv skal bruge for at kunne yde skibene optimale betingelser ved anløb og afsejling.

Transport- og Energiministeriet finder, at vejledning og indberetning om lodser i stedet bør placeres hos Søværnets Operative Kommando, som i forvejen varetager overvågningsopgaver i forhold til skibe.

Forslagets § 36, stk. 3, giver mulighed for, at den ansvarlige leder af en havn kan straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år, hvis havnen modtager et skib, der ikke har benyttet certificeret lods i de tilfælde, som er nævnt i § 4, stk. 1.

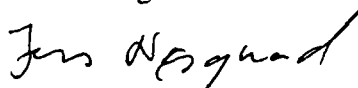
Forslaget forudsætter således, at den ansvarlige leder for en havn dels skal have kendskab til hvilke personer, der er certificerede som lodser i det pågældende område, dels skal have kendskab til, om et skib f.eks. har urensede lasttanke eller mere end 5000 tons bunkersolie.

Det er Transport- og Energiministeriets opfattelse, at dette ligger udenfor havnenes naturlige opgaver.

**HENLAGT**

Havnene har ikke mulighed for at kontrollere disse forhold inden skibets anløb, og Transport- og Energiministeriet skal derfor gøre indsigelse mod dette punkt i lovforslaget.

Med venlig hilsen



Jess Nørgaard

Fuldmægtig