

Danske Havne

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

Telefon 33 70 31 37
Giro nr. 200 30 31

www.danskehavne.dk

NOTAT

30. april 2014

Lovforslag L 176: Lodsloven

Danske Havne tilslutter sig lovforslagets grundide om konkurrenceudsættelse af Statens lodsvirksomhed (DanPilot) og princippet om etablering af et balanceret finansieringssystem med maksimumpriser (§ 19a) og forsyningsbidrag (§ 22a) fra samtlige lodserier til dækning af meromkostninger ved varetagelse af DanPilots public service opgaver (forsyningspligt og -beredskab 365 dage om året og 24 timer i døgnet), men har følgende betænkeligheder og forbedringsforslag.

1. Danske Havne deler intensionen i lovforslaget om at reducere de nævnte public service meromkostninger, men finder den foreslåede fremgangsmåde (§ 19 stk. 4) ødelæggende for et betydeligt antal mindre havnes muligheder for fortsat at betjene deres kunder på konkurrencedygtig vis. Danske Havne foreslår, at § 19 stk. 4 udgår, og at den ønskede omkostningsreduktion i stedet søges opnået via overgang til landbaseret lodsning iht. lovens og forslagens § 15, og under nyttiggørelse af de senere tiårs teknologiske landvindinger inden for kommunikation og positionsbestemmelse.
2. Danske Havne finder, at det foreslåede nye balancerede finansieringssystem ikke rummer fornøden sikkerhed mod stærkt stigende priser for regional lodsning. Det kan føre til utilsigtet omkostningsøgning for søværts godstransport og risiko for overvæltning af betydelige godsmængder til danske landeveje. Danske Havne foreslår, at der i lighed med hensigten bag den gradvise konkurrenceudsættelse af DanPilot indsættes en ny bestemmelse i § 22a, der lægger loft over prisstigninger for regional lodsning ved overgang til den nye ordning, samt en mekanisme, der opgør prisudviklingen for lodsning til de enkelte havne i tilknytning til forslagens §22a, stk. 2.
3. Såvel gældende lov som forslaget pålægger i § 4 lodspligt, når omfanget eller karakteren af last og/eller brændstof indebærer fare for miljøet i tilfælde af grundstødning og andre uheld. Iht. § 5 pålægges imidlertid tillige lodspligt i en række ikke-miljørelevante situationer, hvoraf adskillige syntes at stamme fra for længst svundne tider. Danske Havne foreslår, at lodspligt som hovedregel kun omfatter miljørelevante situationer (§ 4), og at § 5 udgår for



så vidt angår regional lodsning, subsidiært at § 5 begrænses til kun at kunne omfatte konkrete og afgrænsede tilfælde, hvor åbenlyse og betydelige samfundshensyn gør lodspligt påkrævet.

4. Danske Havne havde set frem til fjernelsen af den tidligere kritiserede § 34 stk. 3 efter hvilken en havnedirektør kan straffes med bøde og fængsel i op til 1 år, hvis havnen modtager et skib, der burde have, men ikke har, benyttet en korrekt certificeret lods. Ankomne skibe har imidlertid ingen pligt til at melde havnen, om man har lods ombord. Havnen har ingen mulighed for at kontrollere og håndhæve, ligesom havnene ikke ønsker at blive pålagt denne myndighedsrolle over for kunderne. Bestemmelsen forekommer ude af takt med de gældende ansvarsforhold og foreslås også af denne grund fjernet.