



**ERHVERVS- OG  
VÆKSTMINISTEREN**

17. maj 2014

**Besvarelse af spørgsmål 21 ad L 176 stillet af Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget den 6. maj 2014.**

**Spørgsmål:**

Ministeren bedes kommentere materialet fra Søfartens Ledere og Danske Lodser, jf. L 176 – bilag 5.

**Svar:**

Det fremgår af materialet, at Søfartens Ledere og Danske Lodser finder, at ændringerne af lodsloven gennemføres på et udokumenteret grundlag, og at ændringerne af lodsloven kan resultere i forringet sejlads- og miljø-sikkerhed samt medføre negative samfundsøkonomiske konsekvenser.

Indledningsvist skal det bemærkes, at det fremsatte lovforslag hverken vurderes at medføre forringelser af sejlads- og miljø-sikkerhed eller negative samfundsøkonomiske konsekvenser.

Den foreslåede modernisering det danske lodssystem, skal åbne for mere konkurrence, lavere priser på gennemsejlingslodsning og kundetilpassede lodsningsydelse. Det sker bl.a. med henblik på, at flere skibe skal tage lods om bord på længere strækninger ved gennemsejling af de danske farvande, hvor der ikke kan kræves lodspligt. Det høje niveau for sejlads-sikkerhed og miljø-sikkerhed i danske farvande fastholdes.

Kvalifikationskravene til lodser følger af lodslovens § 12 og Søfartsstyrelsens bekendtgørelse om udstedelse af lodscertifikat og lodsfrigagelsesbevis. Det følger af disse regler, at lodser, der arbejder på det danske søterritorium, skal have uddannelse og erfaring som skibsfører eller overstyrmand, have gennemført teoretisk og praktisk uddannelse inden for lodsning, have særligt lokalkendskab, indsigt og erfaring i det pågældende lodsningsområde og have bestået en egnethedsprøve.

Kravene gælder både for lodser ansat i DanPilot og i private lodserier. Lovforslaget fastholder disse krav. Lodsning må efter lodslovens § 11 kun foretages af lodser, der er i besiddelse af et gyldigt lodscertifikat. Lodscertifikatet er dokumentation for, at lodsens opfylder lodslovens kvalifikationskrav.

Udenlandske lodscertifikater skal inden for de rammer, der følger af EU's anerkendelses- og servicedirektiver, anerkendes af de danske myndigheder. De danske myndigheder kan dog stille krav om en egnethedsprøve eller prøvetid, hvis den udenlandske lods kvalifikation væsentligt afviger fra lodslovens krav.

**ERHVERVS- OG  
VÆKSTMINISTERIET**

Slotsholmsgade 10-12  
1216 København K

Tlf. 33 92 33 50

Fax 33 12 37 78

CVR-nr 10 09 24 85

evm@evm.dk

www.evm.dk

For at kunne få lodscertifikat til at lodse i danske farvande, skal man opfylde de gældende kvalifikationskrav, herunder have et grundigt og indgående lokalkendskab og løbende erfaring med at besejle de specifikke danske farvandsområder, der skal lodes i. Ellers lever det hverken op til dansk lovgivning eller FN's internationale søfartsorganisation IMO's lodsanbefalinger.

En lods kan få frataget sit lodscertifikat, hvis lodsens ikke længere opfylder kvalifikationskravene. Lodscertifikatet kan desuden inddrages, hvis lodsens overtræder lodslovgivningen eller vilkår for lodscertifikatet, eller hvis andre forhold gør det betænkeligt, at lodsens foretager lodsning.

Med lovforslaget får private lodserier mulighed for at foretage gennemsejlingslodsning, såfremt de har tilladelse hertil. En tilladelse kan tilbagekaldes, hvis lodseriet overtræder betingelserne for tilladelsen eller groft eller gentagne gange overtræder lodslovgivningen, fx groft eller gentagne gange undlader at foretage pligtige indberetninger.

Lodser har efter lodslovens § 16 pligt til at indberette forhold, som har betydning for sejladsikkerhed, miljø eller andre samfundsmæssige hensyn, til de relevante myndigheder.

De forhold, som lodserne skal indberette, omfatter manglende efterlevelse af IMO-anbefalinger, åbenbare uregelmæssigheder ved skibet, som kan påvirke dets sikkerhed, eller som udgør en trussel om skade på havmiljøet, ulovlig sejlads, farlige situationer samt fejl på afmærkning i farvandet, dybdeforringelser og anden information af betydning for samfundet, miljøet og andre skibes sikkerhed. Indberetningspligten er strafsanktioneret. Denne pligt ændres ikke med lovforslaget og vil således gælde for alle lodserier.

Søfartsstyrelsen fører tilsyn med såvel statslig som privat lodsvirksomhed. Tilsynet omfatter kontrol af lodseriernes egenkontrol, herunder bl.a. forsikringsforhold, indberetningspligt for lodser til relevante myndigheder og bestilte og gennemførte lodsninger, afholdelse af inspektioner og egnethedsprøver, udstedelse og inddragelse af lodscertifikater og lodsfrigtagelsesbeviser, tilsyn med skibe, som er fritaget for at tage lods samt tilsyn med lodsninger, lodser og lodsuddannelser.

I det fremlagte lovforslag er der på baggrund af høringen foretaget nogle opstramninger, som bl.a. betyder, at det statslige tilsyn med lodsområdet præciseres, og sanktionsmulighederne skærpes med lovforslaget.

Et lodseri kan eksempelvis nu slettes fra registeret, hvis lodseriet har foretaget flere gennemsejlingslodsninger end tilladt, ligesom en lods kan få frataget sit bevis, hvis den pågældende groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene i en tilladelse til gennemsejlingslodsning.

Med lovforslaget skal alle lodserier stille oplysninger om alle skibe, som har bestilt og taget lods på gennemsejling, til rådighed for Søværnets Operative Kommando, således at den såkaldte anråbsordning kan fastholdes.

Loders tilstedeværelse på skibene og deres indberetninger kan hermed fortsat bidrage til Danmarks samlede miljøovervågning og sejlads sikkerhedsniveauet fastholdes.

Det bemærkes, at i Danmark har regionallodsn timer været konkurrenceudsat siden 2006 og at der i dag er 6 private lodserier på markedet for regionallodsn timer ud over DanPilot. Der er ikke tegn på, at det skulle have påvirket sejlads sikkerheden negativt eller medført en forøgelse af antallet af ulykker.

Gennemsejlingslodsn timerne konkurrenceudsættes gradvist for at modne gennemsejlingsmarkedet, så private lodserier kan investere i og få adgang til denne del af det danske lodsmarked, hvor der i dag er forbud mod, at de kan levere deres lods ydelser.

Det bemærkes, at lodsmarkedet ikke er et naturligt monopol. Lodsmarkedet er et marked, hvor flere virksomheder gerne tilbyder lods ydelser til skibene, hvilket er erfaringen fra regionallodsn timerområdet.

Med lovforslaget konkurrenceudsættes en lille del af det samlede lodsmarked i årene frem mod 2020. Konkurrenceudsættelsen omfatter således 600 lodsn timer i 2016, 800 lodsn timer i 2017, 1.000 lodsn timer i 2018 og 1.200 lodsn timer i 2019. Det kan i den forbindelse oplyses, at antallet af gennemsejlingslodsn timer i de seneste år har været stigende.

Den gradvise konkurrenceudsættelse skal gøre det muligt for private lodserier at investere og have mulighed for at drive forretning på hele det danske lodsmarked fra 2016. Private lodserier forventes kun at ville entre på markedet, hvis der er en længere tidshorison t end minimum 2 år.

DanPilot, der i dag har monopol på gennemsejlingslodsn timer i danske farvande, forventes derfor frem til den 1. januar 2020 fortsat have adgang til mindst 90 pct. af alle gennemsejlingslodsn timer i Danmark.

DanPilot forventes fortsat at være en central aktør på hele det danske lodsmarked, og der er ved moderniseringen af lodsloven lagt vægt på, at DanPilot skal kunne konkurrere på lige vilkår med private lodserier.

Moderniseringen af lodsmarkedet indebærer endvidere, at den nuværende krydssubsidieringsordning afvikles og at der i stedet indføres et forsyningsbidrag, som sikrer, at alle skibe, der anvender lods i danske stræder og farvande, bidrager til opretholdelse af forsyningspligten.

DanPilots forsyningspligt for alle lodsninger til danske havne fastholdes med lovforslaget.

Der anløber kun få skibe om året i de mindre havne. Det betyder, at DanPilot skal opretholde en større kapacitet, end der er brug for, for at varetage forsyningspligten.

Med lovændringen indføres en afgrænsning mellem større og mindre havne. Afgrænsningen er baseret på den pågældende havns andel i fragtgodsomsætningen og afspejler dermed behovet for lodsning i havnene.

Der vil fortsat være lovfastsatte priser for de lovpligtige regionallodsnin-ger til og fra danske havne. I de mindre havne får DanPilot dog mulighed for at aftale en såkaldt ”åbningstid” på 12 sammenhængende timer med havnen. Åbningstiden fastættes i samarbejde med havnen, så der tages hensyn til skibenes behov for lodsning i den pågældende havn.

Lovpligtige lodsninger til de mindre havne, der udføres inden for den 12-timers periode vil fortsat ske til den lovfastsatte pris, mens lovpligtige lodsninger uden for den 12-timers periode vil ske til markedspris.

Afslutningsvist skal det bemærkes, at det danske lodsmarked ikke er direkte sammenligneligt med andre lodsmarkeder. Danmark har to stærkt befærdede internationale stræder, hvor skibe sejler igennem uden at gå i havn, og hvor der ikke kan stilles krav om lodspligt.

Det danske lodssystem er indrettet således, at det tilgodeser danske behov bedst muligt. Tilsvarende har andre lande valgt at indrette deres lodssystemer ud fra, hvad der bedst passer til netop deres særlige forhold.

Moderniseringen af lodssystemet, herunder effekterne for DanPilots økonomi vil blive evalueret første gang i 2018.

Det fremgår af endvidere af materialet, at Søfartens Ledere og Danske Lodser gerne ser en ophævelse af lovkravet om, at lodser skal medtage og sidemandsoplære en lodsaspirant eller at medtage en lods til vedligeholdelse af dennes kendskab til farvandet.

Det vurderes, at dette krav er nødvendigt for at sikre, at alle lodsaspiranter og lodser har mulighed for at opnå og vedligeholde de lovpligtige lodskvalifikationer. Det bemærkes, at forpligtelsen gælder for alle lodser, dvs. både lodser ansat i private lodserier og i DanPilot.

Søfartens Lederes og Danske Lodser ser endvidere gerne en ophævelse af forbuddet mod, at lodser ansat i DanPilot kan have et bijob. Ophævelsen af denne bestemmelse fremgår ikke af lovforslaget og har ikke været rejst i forbindelse med høringen, men såfremt der vil være behov for at ændre lodsloven inden 1. juni 2020, vil forbuddet mod bijob indgå i disse overvejelser.