

Betænkning
om
lodsning i danske farvande

Afgivet den 20. december 2004

Indholdsfortegnelse

Resumé	4
Lodsvæsenet i nyere tid	6
Statsrevisorernes beretning	8
Konkurrencerådets anbefaling	8
Regeringens rapport vedrørende øget anvendelse af lodser samt styrket overvågning af sejladsikkerheden	9
Behandling af Konkurrencerådets henvendelse til forsvarsministeren	11
Lodslovsudvalget	12
Metode, basale krav og krav til lodsers kvalifikationer	13
Metode	13
Basale krav	14
Krav til lodsers kvalifikationer	15
Definitioner	17
Lodsninger og økonomiske forhold	20
Regionallovsninger	23
Gennemsejlingslovsninger	23
Krydssubsidiering mellem store og små skibe samt lodsningskategorier	24
Modelovervejelser	28
Adskillelse af opgaver	28
Fastlæggelse af mulige modeller for lodsning	28
Monopolmodellen	28
Den rene konkurrencemodell	29
Delvist liberaliserede modeller	30
Regionalmodellen	32
Gennemsejlingslovsninger	38

LODSLOVSUDVALGET

Økonomiske forhold	40
Lodsreguleringsfonden	40
Brugerbetalte myndighedsopgaver	40
Krydssubsidiering	41
Omkostningsbaserede priser	41
Afgift på lodsninger	41
Den politisk-økonomiske udfordring	42
Myndighedsopgaver	43
Myndighedsopgaver vedrørende lodsning	43
Lodsers myndighedsopgaver	44
Ansvars- og forsikringsforhold	45
Lodsrådet/Lodslovsudvalget	46
Lov om sikkerhed til søs/lodsloven	47
Ansættelses- og pensionsforhold for lodser i det statslige lodsvæsen	49
Lodslovsudvalgets anbefaling	51
Bilag	53
Bilag 1: Kommissorium	54
Bilag 2: Forholdene i andre lande	57
Bilag 3: Betragtninger om gennemsejlingslodsninger	63
Bilag 4: Lodsningstatistikker	65
Bilag 5: Oplysninger om indtægter og omkostninger ved forskellige lodsningsskategorier	69
Bilag 6: Uddybning af udvalgets drøftelser om modeller	75
Bilag 7: Forsvarsministerens brev af 30. marts 2004	80
Bilag 8: Konkurrencerådets brev af 26. november 2003	82
Bilag 9: Forslag til ny lodslov, herunder bemærkninger til lovforslaget	84 90

LODSLOVSUDVALGET

Resumé

Det anbefales, at alle lodsninger til, fra og i danske havne konkurrenceudsættes.

Disse lodsninger betegnes regionallopsninger og udføres i dag af lodsvæsenet samt af autoriserede havnelodserier. Fra 1. januar 2006 kan enhver, der opfylder kravene til at være lods, tilbyde lodsassistance. Forsyningspligten påhviler fortsat lodsvæsenet.

Alle øvrige lodsninger betegnes gennemsejlingslopsninger og varetages fortsat udelukkende af lodsvæsenet.

Regionallopsningerne udgør ca. 87 mio. kr. ud af lodsvæsenets samlede årlige omsætning på ca. 200 mio. kr. Hertil kommer havnelodseriernes årlige omsætning på ca. 6 mio. kr. Dermed er der tale om et marked med et så væsentligt potentiale, at det må betegnes som et interessant forretningsområde for såvel store som små udbydere. Lodsvæsenets samlede omkostninger på dette område indeholder et effektiviseringspotentiale af ikke ringe størrelse.

En konkurrenceudsættelse af regionallopsninger vurderes at kunne ske således, at kravene til forsyningssikkerhed, kvalitet og selvfinansiering kan opretholdes. Det vurderes også, at konkurrencen på området vil have en gavnlig virkning i form af øget anvendelse af lods. Samtidig opfyldes intentionerne i forslaget til EU-direktiv om liberalisering af havnetjenesteydelser.

Efter en periode evalueres forløbet af konkurrencen. Ved revision af lodsloven i folketingsåret 2008/09 tages der stilling til, om det vil være forsvarligt helt eller delvist at konkurrenceudsætte gennemsejlingslopsninger.

Staten har internationalt et særligt ansvar for gennemsejlingslopsninger for så vidt angår forsyningssikkerhed, kvalitet og pris.

LODSLOVSUDVALGET

Regeringen har for gennemsejlingsfarvanderne sat det mål, at sejladsikkerheden skal forbedres gennem øget anvendelse af lodser og styrket overvågning, der omfatter opførelse af og integrering af kystradarer og systemer til automatisk identifikation (AIS-stationer), der igen kan give mulighed for udvikling af landbaseret lodsning.

Det anbefales, at mulighederne for landbaseret lodsning samt lokal tilpasning af fx lodspligt og lodsfrigelsesbeviser løbende undersøges ud fra ønsket om øget effektivitet og sejladsikkerhed.

Det anbefales, at bestræbelserne på omkostningsminimering og effektivisering af lodsvæsenet fortsættes, og at lodsvæsenet på lige fod med private udbydere skal kunne konkurrere om lodsningsopgaverne. Dette vil føre til yderligere nedsættelse af lodsvæsenets takster.

Udvalget vurderer, at muligheden for at opnå maksimal effekt af en konkurrenceudsætning af regionallodsn timer forbedres, hvis havneloven tillader havne at udføre havnelodsn timer.

Endelig anbefales det, at lodslovsudvalget fortsætter som en følgegruppe for forberedelsen af konkurrenceudsættelsen pr. 1. januar 2006 og revision af lodsloven i folketingsåret 2008/09.

LODSLOVSUDVALGET

Lodsvæsenet i nyere tid

Ved ændringen af lodslovgivningen i 1979 blev der endeligt gjort op med lodsloven fra 1916 med senere ændringer.

Fra 1916 til 1954 bestod lodsvæsenet af et antal lodserier med egen økonomi, egne fartøjer mv. Da et antal lodserier fik vanskeligheder med at klare sig økonomisk, oprettedes i 1954 Lodsreguleringsfonden, som et lodseri kunne tilslutte sig, men ikke senere kunne udtræde af. Tilslutning til fonden betød, at lodseriet var sikret løn til lodserne og midler til driften m.v. De lodserier, som forblev udenfor, skulle betale en afgift, der løbende blev reguleret i relation til lodseriets nettoindtægt. Lodsvæsenet bestod herefter af ikke-regulerede og regulerede lodserier samt i pensionsmæssig henseende København Lodseri, hvis lodser fortsat ikke var medlemmer af ”Den fælles Lodspensionskasse” (fra 1979 ”Lodspensionskassen”)

Denne skelnen mellem regulerede og uregulerede lodserier blev i 1979 ophævet, og alle lodser blev obligatorisk medlemmer af Lodspensionskassen. Der var således ikke længere mulighed for at være et selvstændigt lodseri med egen økonomi. Det var imidlertid fortsat en forudsætning, at lodsvæsenet skulle være selvbærende, dvs. uden udgifter for statskassen.

Det blev i stedet bestemt, at alle lodserier skulle indbetale indtil 80 % af deres omsætning til Lodsreguleringsfonden, medens mindst 20 % af omsætningen skulle gå til ligelig fordeling mellem lodserne ved det enkelte lodseri. Lodsreguleringsfonden sørgede til gengæld for infrastruktur, betaling af lodseriernes driftsudgifter og pensionsbidrag for lodserne m.v.

På grund af konjunkturerne var det allerede i forbindelse med lodslovens ikrafttræden nødvendigt at sætte afgiften til Lodsreguleringsfonden til de maksimale 80 %. Da de daværende monopolmyndigheder ikke ville acceptere takstforhøjelser, der in-debar indkomststigning til lodserne, oparbejdede lodsvæsenet i løbet af 1980-

LODSLOVSUDVALGET

erne en gæld til statskassen på ca. 68 mio. kr. Gælden blev tilbagebetalt i løbet af 1990-erne og var helt indfriet i 1999.

I forbindelse med lodslovens ikrafttræden blev farvandsdirektøren pålagt at igangsætte en strukturanalyse af lodsvæsenet med henblik på at reducere antallet af lodserier. Denne opgave har resulteret i en løbende reduktion fra 30 i 1979 og 22 i 1989 til tre lodserier pr. 1. november 2002.

Lodsloven blev ændret i 1989, hvor de hidtidige lodspligtbestemmelser blev skærpet. Der blev ligeledes foretaget ændringer i lodsernes indkomstforhold, idet 80/20 procentfordelingen blev ændret, således at forsvarsministeren fastsætter fordelingen af skibenes betaling for lodsning mellem Lodsreguleringsfonden og lodser, ligesom ministeren fastsætter bestemmelser for fordeling af betalingen mellem lodserne ved et lodseri. Det er dog stadig således, at forsvarsministeren fastsætter lodsers løn.

Ved samme lejlighed blev ejendomsretten til materiel og bygninger m.v. afklaret. Det blev slået fast, at det er Lodsreguleringsfonden, som er ejer (bortset fra enkelte bygninger og fartøjer, der fortsat ejes af private fonde, og hvor lodsvæsenet disponerer over aktiverne i henhold til en indgået lejekontrakt).

I perioden efter lovændringen i 1989 er lodsernes status også blevet afklaret. ToldSkat har i forskellige sager afgjort, at lodser er statsansatte lønmodtagere og således A-skattepligtige, ATP-pligtige og omfattet af ferieloven m.v. Forsvarsministeriet har dog besluttet, at lodsvæsenet ikke er omfattet af statens selvforsikringsprincip.

Endelig bemærkes, at principperne for takstændringer i 1994 blev ændret fra at være baseret på prisudviklingen til at være baseret på lodseriernes budgetlægning.

LODSLOVSUDVALGET

Statsrevisorernes beretning

På statsrevisorernes foranledning blev Lodsvæsenet i 2000 gennemgået af Rigsrevisionen. Undersøgelsens resultat omfattede anbefalinger vedrørende Lodsvæsenets organisation, regnskab og økonomistyring samt Farvandsvæsenets lovpligtige tilsyn.

Farvandsvæsenet har gennemført en række initiativer til at tage hånd om Rigsrevisionens anbefalinger. Disse har omfattet implementering af central løn- og personaleadministration, intensivering af fælles ledelsesmæssige målsætninger, udvikling og implementering af økonomistyringsmodel med fokus på omkostningsminimering, justering af finanslovsopstillingen for Lodsreguleringsfonden, analyse af konsekvenser af ophør af statens selvforsikring, etablering af et samlet regnskab for lodsvæsenet, ibrugtagning af resultatkrav, tidsregistrering og tilvejebringelse af datagrundlag til opstilling af effektivitets- og produktivitetsmål, forslag til en lønreform for lodser, mål for udbud af bådmandstjenester, plan for øget anvendelse af tilbagelodsninger, plan for styrkelse af lodsvæsenets organisering, analyse af sammenlægning af lodsbestillingskontorer samt IMO-certificering af lodser.

Konkurrencerådets anbefaling

I sommeren 2002 indledte Konkurrencestyrelsen på eget initiativ en undersøgelse af lodsvæsenet. Som følge af undersøgelsen leverede Konkurrencestyrelsen i efteråret 2003 et notat over undersøgelsen til Konkurrencerådet. På baggrund heraf behandlede Konkurrencerådet på sit møde den 26. november 2003 spørgsmålet om konkurrence- og effektivitetsvilkårene i lodserhvervet, se bilag 8.

LODSLOVSUDVALGET

Regeringens rapport vedrørende øget anvendelse af lodser samt styrket overvågning af sejladssikkerheden

I regeringens program "Vækst, Velfærd og Fornyelse" af 27. august 2003 hedder det bl.a.: "Vores farvande og kystnære områder skal beskyttes bedst muligt. Derfor ønsker regeringen at øge anvendelsen af lodser og styrke overvågningen af sejladssikkerheden i vore gennemsejlingsfarvande".

Til det formål nedsatte regeringen i efteråret 2003 et embedsmandsudvalg, hvis rapport blev behandlet i diverse regeringsudvalg. Regeringen besluttede, at sejladssikkerheden i de danske gennemsejlingsfarvande skal højnes og vedtog i den forbindelse en handlingsplan, som skal sikre fremdriften i gennemførelsen af rapportens anbefalinger.

I rapporten nævnes følgende motivationsfaktorer, som vurderes at have betydning for øget anvendelse af lodser:

- Nedsættelse af prisen for lodsydelse,
- ordre fra rederiet,
- direkte opkald,
- skibsførerens incitament,
- "Early Warning Scheme",
- landbaseret lodsning,
- anvendelse af helikopterbaseret transport samt
- anerkendelse af udenlandske lodser

LODSLOVSUDVALGET

Handlingsplanen omfatter følgende tiltag vedrørende styrket overvågning af sejladsikkerheden:

- Anrøb af alle større skibe, når de bevæger sig ind i dansk farvand,
- etablering af kystbaseret radardækning samkørt med landbaseret AIS (etablering af henholdsvis landbaseret AIS og nye kystradarstationer),
- kontinuerlig overvågning af skibe, der udgør en særlig risiko,
- overvågning og sejladsvejledning for relevante skibe i nærmere definerede farvandsafsnit samt
- justering af lodsloven og lov om sikkerhed til søs med henblik på, at udstedelse af bestemmelser om lodspligt samles for at styrke myndighedsudøvelsen.

Sejladsikkerheden og sikkerheden for miljøet i de danske farvande skal forbedres. De to ministre med direkte ansvar for sejladsikkerheden, forsvarsministeren og erhvervs- og økonomiministeren, har udtalt, at de har store forventninger, til at sikkerheden øges væsentligt.

LODSLOVSUDVALGET

Behandling af Konkurrencerådets henvendelse til Forsvarsministeren

Ved Konkurrencerådets henvendelse den 26. november 2003 om konkurrenceudsætning af lodsvæsenet fik forsvarsministeren i medfør af konkurrencelovens § 2, stk 5, 4 måneder fra modtagelsen af rådets udtalelse til, efter forhandling med økonomi- og erhvervsministeren, at svare på Konkurrencerådets udtalelse.

På baggrund heraf blev der i perioden fra januar til marts 2004 gennemført drøftelser mellem de to ministerier.

Forsvarsministeriet fremkom i denne forbindelse med det forslag, at det som udgangspunkt forud for en egentlig analyse af området kunne foreslås, at der blev foretaget en konkurrenceudsætning af de gennemsejlingslodsninger, der ikke er omfattet af IMO's anbefalinger i Resolution MSC. 138(76) om at benytte lods ved gennemsejling af T-ruten mellem Skagen og Gedser øst og af Øresund. De skibe, der er omfattet af IMO-anbefalingen samt de skibe, hvis sejlads foregår til eller fra dansk havn, skulle ifølge forslaget fortsat lods i statsligt regi med henblik på, at man kunne vurdere erfaringerne ved en sådan delvis konkurrenceudsætning, inden man gennemførte en yderligere analyse.

Denne model, som nedenfor omtales som Jensby-modellen, blev taget til efterretning af Økonomi- og Erhvervsministeriet som et første trin i en konkurrenceudsætning, idet man samtidigt forudsatte, at der blev iværksat et udredningsarbejde, der kunne resultere i en ny lodslov, der så vidt muligt skulle træde i kraft pr. 1. januar 2006. Det

LODSLOVSUDVALGET

blev samtidig forudsat, at muligheder for yderligere konkurrenceudsætning blev analyseret som led i udvalgsarbejdet.

I forlængelse af disse drøftelser blev forsvarsminister Svend Aage Jensbys svar til Konkurrencerådet afsendt den 30. marts 2004, se bilag 7.

Lodslovsudvalget

Nedsættelse

Forsvarsministeriet nedsatte den 16. august 2004 et udvalg til forberedelse af en ny lodslov. Kommissoriet fremgår af bilag 1.

Sammensætning

Vicedirektør H. M. Richter, Farvandsvæsenet (formand),
kontorchef Keld R.J. Christensen, Forsvarsministeriet,
specialkonsulent Jens Peter Nielsen, Forsvarsministeriet,
specialkonsulent Aron F. Sørensen, Søfartsstyrelsen,
specialkonsulent Helle Lange, Konkurrencestyrelsen,
fuldmægtig Ivan Andersen, Miljøstyrelsen,
underdirektør Jan Fritz Hansen, Danmarks Rederiforening,
sekretariatsleder Fritz Ganzhorn, Danske Lodser,
vicekontorchef Nete Herskind, Danske Havne
kontorchef Bent Davidsen, Farvandsvæsenet,
økonomichef Kirsten Præstegaard, Farvandsvæsenet,
lodsinspektør Per Sønderstrup, Farvandsvæsenet

LODSLOVSUDVALGET

Sekretariatsfunktion:

Specialkonsulent Kasper A.T. Jespersen (leder),
specialkonsulent Hanne Bek,
fuldmægtig Birger F.N. Lind

Metode, basale krav og krav til lodsers kvalifikationer

Metode

Udvalget har indledningsvis fastlagt indholdet af kommissoriets tre basale krav til al lodsvirksomhed, dvs. kravene til forsyningsikkerhed, kvalitet og selvfinansiering. Udvalget finder endvidere, at al lodsvirksomhed bør leve op til to yderligere basale krav, dvs. effektivitet på det reguleringsmæssige og det samfundsøkonomiske område.

Udvalget har orienteret sig om forholdene i andre lande. I denne forbindelse henvises til bilag 2, som gennemgår lodstjenesternes vilkår i Sverige, Holland, England, Finland og Australien.

Udvalget har konstateret, at lodsvæsenet kan organiseres på mange måder, men at det af praktiske hensyn er nødvendigt at fokusere på nogle få organisationsmodeller. I erkendelse heraf har udvalget besluttet at tage udgangspunkt i tre hovedmodeller. Det drejer sig konkret om en monopolmodel, en fuldt liberaliseret konkurrencemodell og en delvist liberaliseret model.

Udvalget har vurderet fordele og ulemper ved de tre nævnte hovedmodeller. Udvalget har desuden overvejet mulighederne for at kombinere dem med udbud,

LODSLOVSUDVALGET

offentlige og private partnerskaber (OPP) samt konkurrence. I alle tilfælde har udvalget søgt at identificere en model, som repræsenterer en liberalisering i forhold til den nuværende ordning og som samtidig lever op til de fem basale krav.

Endelig har udvalgets drøftelser ført til den opfattelse, at det er muligt at gennemføre en liberalisering med udgangspunkt i Konkurrencestyrelsens model. I denne forbindelse har udvalget udviklet en variation af Konkurrencestyrelsens model med betegnelsen ”regionalmodellen”, som gennemgås nærmere under afsnittet om modelovervejelser. Efter udvalgets opfattelse kombinerer regionalmodellen en væsentlig liberalisering med fortsat opfyldelse af målsætningerne om forsyningssikkerhed, kvalitet, selvfinansiering, reguleringseffektivitet og økonomisk effektivitet i lodsvirksomheden. Samtidig vurderer udvalget, at der er grænser for, hvor langt man kan gå med liberalisering på nuværende tidspunkt uden risiko for at kompromittere målsætningerne.

På denne baggrund har udvalget fremsat en anbefaling, der er udmøntet i et lovforslag, se bilag 9. Det bemærkes, at anbefalingen skal genovervejes i forbindelse med revision af den nye lodslov 3 år efter dens ikrafttræden.

Basale krav

LODSLOVSUDVALGET

Forsyningssikkerhed: Ved forsyningssikkerhed forstås, at ethvert skib, som ønsker det, kan få stillet en kvalificeret lods til rådighed inden for de til enhver tid fastsatte varsler. I øjeblikket er varslerne på 4, 6 eller 18 timer alt efter typen af lodsning. Forsyningssikkerhed er imidlertid ikke et statisk begreb, og bekendtgørelser i henhold til en ny lodslov skal tage højde for dette forhold.

Kvalitet: Ved kvalitet forstås, at ethvert skib, som ønsker det, kan få stillet en lods, der opfylder nærmere fastsatte kvalitetskrav, til rådighed. Sådanne kvalitetskrav vil medvirke til at sikre sejladsikkerheden i de danske farvande bedst muligt. Disse krav er især af uddannelses-, erfarings- og helbredsmæssig karakter.

Selvfinansiering: Ved selvfinansiering forstås, at lodsning er brugerbetalt og uden udgift for statskassen.

Reguleringsmæssig effektivitet: Ved reguleringsmæssig effektivitet forstås, at reglerne skal være klare, entydige, ubureaukratiske, forudsigelige, nødvendige og fremadrettede. Desuden skal de være i overensstemmelse med eksisterende internationale regler samt kommende internationale regler i det omfang, de er kendte. Reglerne i lodsloven skal i videst muligt omfang have karakter af rammebestemmelser. Nødvendig specialregulering bør finde sted i bekendtgørelser og cirkulærer. Den nye lodslov skal indrettes således, at den i en længere periode vil kunne opretholdes uændret, uanset hvilken grad af liberalisering, der til enhver tid besluttes.

Samfundsøkonomisk effektivitet: Ved samfundsøkonomisk effektivitet forstås, at lodsopgaverne udføres med anvendelse af færrest mulige ressourcer, dvs. billigst muligt, og med den største opfyldelse af de fastsatte minimumskrav for opgavernes udførelse, dvs. bedst muligt.

Krav til lodsers kvalifikationer

En kvalificeret lods er en person, som har de formelle og praktiske kvalifikationer, der sætter den pågældende i stand til at yde tilstrækkelig og kvalificeret vejledning af

LODSLOVSUDVALGET

skibsføreren om alle generelle og lokale forhold, der angår navigering, sejlads og manøvrering.

I henhold til lodslovens § 4 skal den, der ansættes som lods i lodsvæsenet, være i besiddelse af bevis som skibsfører, ligesom den pågældende skal have nøje kendskab til lodseriets lodsningssområde. Detaljerede regler fremgår ikke af lodsloven, men har hidtil været fastsat internt i Farvandsvæsenet, idet alle lodser (bortset fra autoriserede havnelodser) hidtil har været ansat i lodsvæsenet og dermed undergivet Farvandsdirektørens instruktionsbeføjelse. For så vidt angår de autoriserede havnelodser er kvalifikationskravene sammenlignelige med kravene til lodsvæsenets lodser, idet der dog er blevet taget hensyn til de meget begrænsede områder, de har kunnet betjene.

Praksis har hidtil været således, at kandidater til ledige lodsstillinger er blevet valgt blandt ansøgere, som opfylder de formelle kvalifikationskrav, jf. lodsloven § 4, som har erfaring med sejlads af større skibe i international fart og som i de fleste tilfælde har en alder mellem 30 og 35 år.

Kandidaterne er blevet ansat som lodsaspiranter og er efter ca. 3 måneders tjeneste blevet underkastet en eksamen af lodsinspektionen, hvor de grundlæggende teoretiske og praktiske færdigheder som lods ved det pågældende lodseri er blevet vurderet. De pågældende er herefter blevet ansat som lodser, og i den forbindelse er der udarbejdet en plan for deres videre oplæring, således at en lods inden for en 2 års periode vil være i stand til at lodse stort set alle skibsstørrelser og -typer i lodsningssområdet.

Samtidig har lodser pligt til at gennemgå supplerende uddannelse i emner såsom broledelse, skibsmanøvrering, sikkerhed og administration.

Endelig er der visse typer af lodsninger – fx ship to ship operations (STS) – som kun må udføres af lodser, som har gennemgået særlige uddannelser på området.

LODSLOVSUDVALGET

I et fremtidigt lodsvæsen, hvor lodser ikke længere nødvendigvis er ansat af en offentlig myndighed, vil det være nødvendigt, at de detaljerede uddannelseskra­v fastsættes i en bekendtgørelse, der beskriver betingelserne for at få udstedt et lodscertifikat, og at der skabes hjemmel til, at en offentlig myndighed (lodsinspektionen) kan kontrollere, at betingelserne fortsat er opfyldt og i benægtende fald inddrage certifikatet.

Såfremt konkurrence skal blive en realitet, vil det endvidere være nødvendigt, at det statslige lodsvæsen og andre kommende lodsvirksomheder kan pålægges pligt til at påtage sig sidemandsoplæring, idet skibssimulatorer ikke kan erstatte den praktiske oplæring. Alternativt kan der etableres en egentlig lodsuddannelse, uafhængig af det statslige lodsvæsen.

Definitioner

Historisk set er lodsning opstået som følge af skibenes behov for at anvende en person, der kan rådgive om sejladsen i et farvandsområde, som skibets besætning ikke har kendskab til. Selv om udviklingen i form af bedre sejladsinformation gennem nye elektroniske navigerings- og informationssystemer sammen med afmærkning m.v. i dag giver skibene langt bedre muligheder end hidtil for at planlægge en sejlads i et ubekendt farvandsområde, kan sejladsforholdene i specifikke farvandsafsnit, som for eksempel Storebælt, være af en sådan sværhedsgrad, at skibene har behov for rådgivning og vejledning i form af f. eks. særligt lokalkendskab og helt aktuelle oplysninger om det område, der besejles.

LODSLOVSUDVALGET

Lodspligt har været foreskrevet i mange år dels for at undgå uheld især i form af grundstødning, dels som et middel til kontrol af visse af de skibe, der sejler i et lands territorialfarvand, herunder havnene. I dag anvendes lodspligt primært som et bidrag til generel forbedring af sejladsikkerheden.

Selv om det principielt står et skib frit for at forhyre en person til at rådgive om skibets sejlads eller andre forhold, har staten af hensyn til sejladsikkerheden interesse i, at de personer, der tilbyder skibene en sådan tjenesteydelse, opfylder en række kvalifikationskrav. Ikke mindst i de tilfælde, hvor staten har fastsat bestemmelser om lodspligt og derfor pålægger skibet at benytte lods, er det vigtigt at sikre kvaliteten af den rådgivning, der gives. I modsat fald kan staten ifalde erstatningsansvar ved uheld. Dette kan også være tilfældet, når skibet frivilligt benytter lods. Det er derfor vigtigt at skelne mellem lodsens ydelse i form af lodsning og andre personers tjenesteydelser, som et skib måtte anvende.

Der anvendes følgende definitioner.

Ved sejladsikkerhed forstås den sikkerhed, der opnås ved foranstaltninger for sejladsen i et givet farvand med det formål at forebygge påsejling, grundstødning eller kollision for herved at undgå tab af menneskeliv, skade på ejendom eller forurening af havmiljøet.

En lods er en person, der har bevis som skibsfører, har bestået en lodseksamination og er i besiddelse af et lodscertifikat, der er udstedt af en dansk myndighed, og som giver ret til at udføre lodsninger i dansk territorialfarvand. For at udføre lodsninger uden for dansk territorialfarvand skal en lods være i besiddelse af et certifikat som højsølods, se fodnote 1.

Ved et lodscertifikat forstås et bevis udstedt af en dansk myndighed, der angiver hvilke lodsningssområder (danske farvande og Østersøen), skibe (type og størrelse) og typer lodsninger (fx STS-operationer) vedkommende lods er kvalificeret til at udføre.

LODSLOVSUDVALGET

Dansk jurisdiktion med hensyn til lodsning omfatter principielt dansk territorialfarvand. Dele af sejladsen mellem Skagen og Bornholm foregår uden for dansk territorialfarvand, hvor Danmark ikke har jurisdiktion. For farvandsområderne uden for territorialfarvandene er der gennem den internationale søfartsorganisation (IMO) vedtaget en resolution¹ vedrørende anvendelse af lods i Østersøen – det vil sige højsølodser og højsølodsninger. Højsølodsning defineres som lodsning i internationalt farvand, og omfatter således dele af sejlads i rute T fra Skagen til Kalundborg eller Helsingør, samt fra Spodsbjerg til Bornholm eller fra Drogden til Bornholm. Vedr. Kattegat har lodsmyndighederne i østersølandene aftalt, at kun lodser autoriseret af dansk og svensk myndighed udfører lodsninger. Disse aftaler er ikke juridisk bindende men sikrer, at lodserne er kvalificerede til at udføre lodsninger i farvandet mellem Sverige og Danmark. Disse aftaler og de tilsvarende aftaler om højsølodsning i Østersøen kan efter Konkurrencestyrelsens vurdering være udtryk for konkurrencebegrænsende markedsdeling i strid med EF-Traktatens artikel 87, jf. artikel 81 og 82. Konkurrencestyrelsen overvejer at undersøge dette forhold nærmere..

Lodsning er rådgivning af skibets fører om alle generelle og lokale forhold, der angår navigering, sejlads og manøvrering foretaget af en person med gyldigt lodscertifikat, og som ikke er medlem af skibets besætning. Andre end lodser må ikke tilbyde lodsytelser til skibsfarten i danske farvande. Lodsning kan foretages såvel ved fysisk tilstedeværelse om bord i skibet som fra et andet skib eller fra land (landbaseret lodsning).

Lodspligt, der betyder, at et skib skal benytte lods på dansk territorialfarvand, medmindre der er særlig hjemmel til fritagelse, fastsættes ud fra hensynet til sejladsikkerheden, herunder risikoen for miljøet set i forhold til farligheden og skadeligheden af de laster, som skibene sejler med.

Mange lande anvender - i modsætning til Danmark - såkaldte lodsfrigelsescertifikater, som udstedes til skibsførere/overstyrmænd på bestemte

¹ A.480(XII) recommendation on the use of adequately qualified deepsea pilots in the Baltic (1981)

LODSLOVSUDVALGET

skibstyper og - størrelser, når skibsførerne har tilstrækkelig lokalkendskab til et farvandsområde. Danmark har hidtil anvendt den regel, at et skib er undtaget for lodspligt, når skibsføreren har besejlet det samme område med det samme skib mindst 5 gange inden for de seneste 6 måneder. Denne regel giver kun begrænsede muligheder for en effektiv kontrol af skibenes efterlevelse af regler om lodspligt. Anvendelse af lodsfrigtagelsescertifikater giver en bedre dokumenteret kontrol af lodspligtige skibes anvendelse af lods.

Lodsfrigtagelsescertifikater kan også betragtes som en mulighed for skibene til selv på visse betingelser at udføre lodsning på eget skib - såkaldt "self-handling". Herved skabes overensstemmelse med EU forslaget til direktiv om liberalisering af havnetjenesteydelser. Self-handling ses også som et effektiviseringspotentiale, såfremt et skib eller rederi sikrer, at der anvendes en skibsfører med lodsfrigtagelsescertifikat, når et lodspligtigt skib anløber en dansk havn. Lodsfrigtagelsescertifikater kan ikke erstatte certificering af lodser, idet beviset alene vedrører specifikke skibe og afgrænsede farvandsafsnit.

Den reviderede lodslov bør give mulighed for indførelse af lodsfrigtagelsesbeviser.

Lodsninger og økonomiske forhold

Lodsning kan påbegyndes og afsluttes i danske havne og ved lodspåsetningssteder i danske farvande. Et lodspåsetningssted er et officielt og af en dansk myndighed godkendt geografisk sted i dansk farvand, hvor skib og lods fartøj kan mødes for enten at sætte lods en om bord eller tage lods en fra borde, uden at skibets og lods fartøjets sejlads udsættes for fare. Efter begrundet ansøgning kan der godkendes flere eller andre lodspåsetningssteder end de eksisterende.

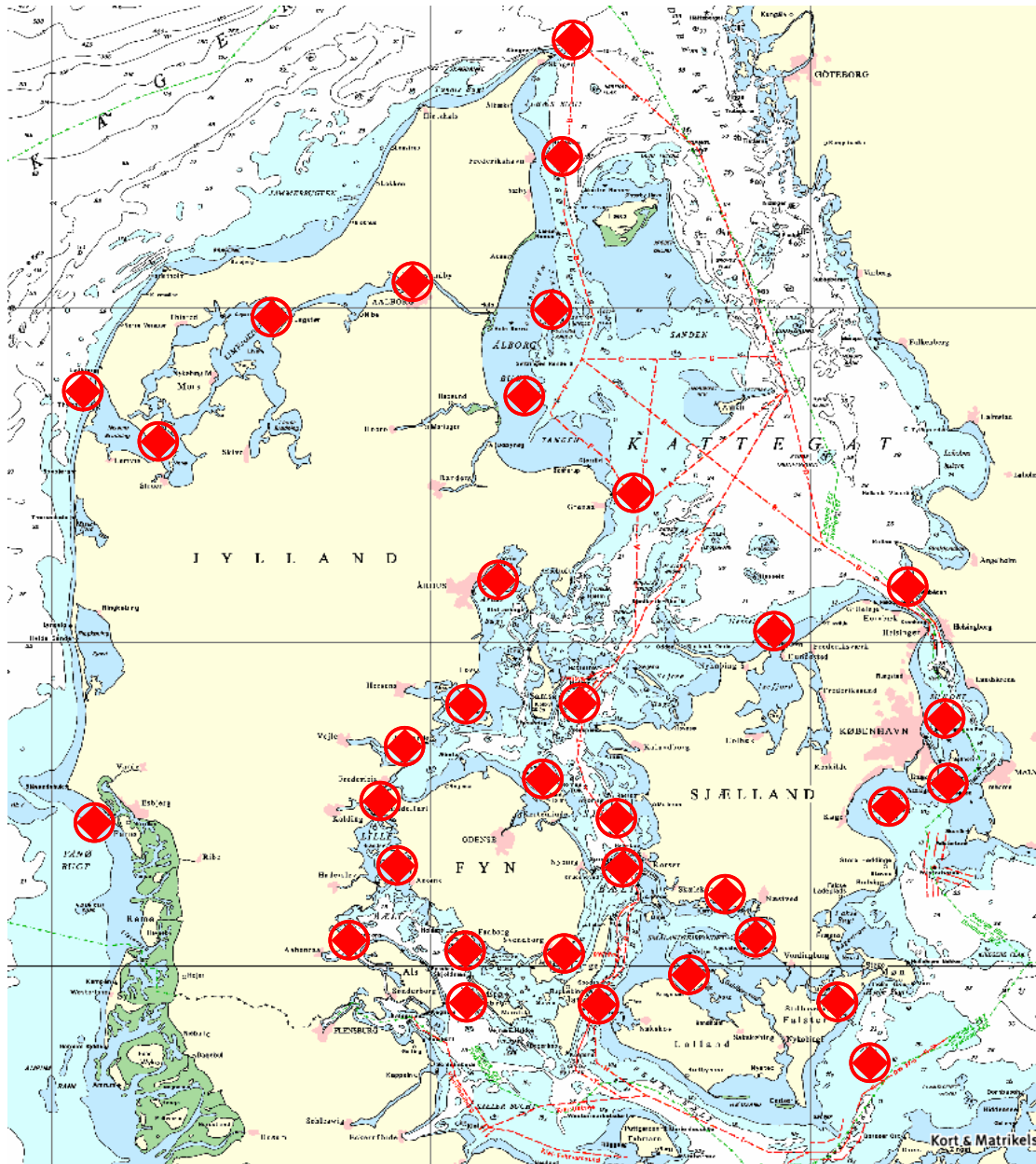
LODSLOVSUDVALGET

En lodsning kan udføres enten 1) fra en havn til et lodspåsætningssted, 2) fra et lodspåsætningssted til en havn, 3) fra en havn til en anden havn. 4) fra et lodspåsætningssted til et andet lodspåsætningssted (eksempelvis ved gennemsejlingslodsning) eller 5) inden for havnens område.

Figur 1 viser de steder i danske farvande, hvor der p.t. er lodspåsætningssteder. Endvidere findes der lodspåsætningssteder i farvandet nord for Bornholm samt ved Rønne og Nexø havn. Placeringen af de nævnte lodspåsætningssteder er begrundet i, at de enkelte havne og farvandsafsnit skal kunne lodsbetjenes. Lodspåsætningsstederne ved Skagen, Grenaa, Spodsbjerg, Gedser og nord for Bornholm samt til dels Helsingør og Drogden rende anvendes primært til gennemsejlingslodsninger af skibe til eller fra andre østersøhavne end danske havne.

Figur 1: Lodspåsætningssteder i danske farvande uden Bornholm

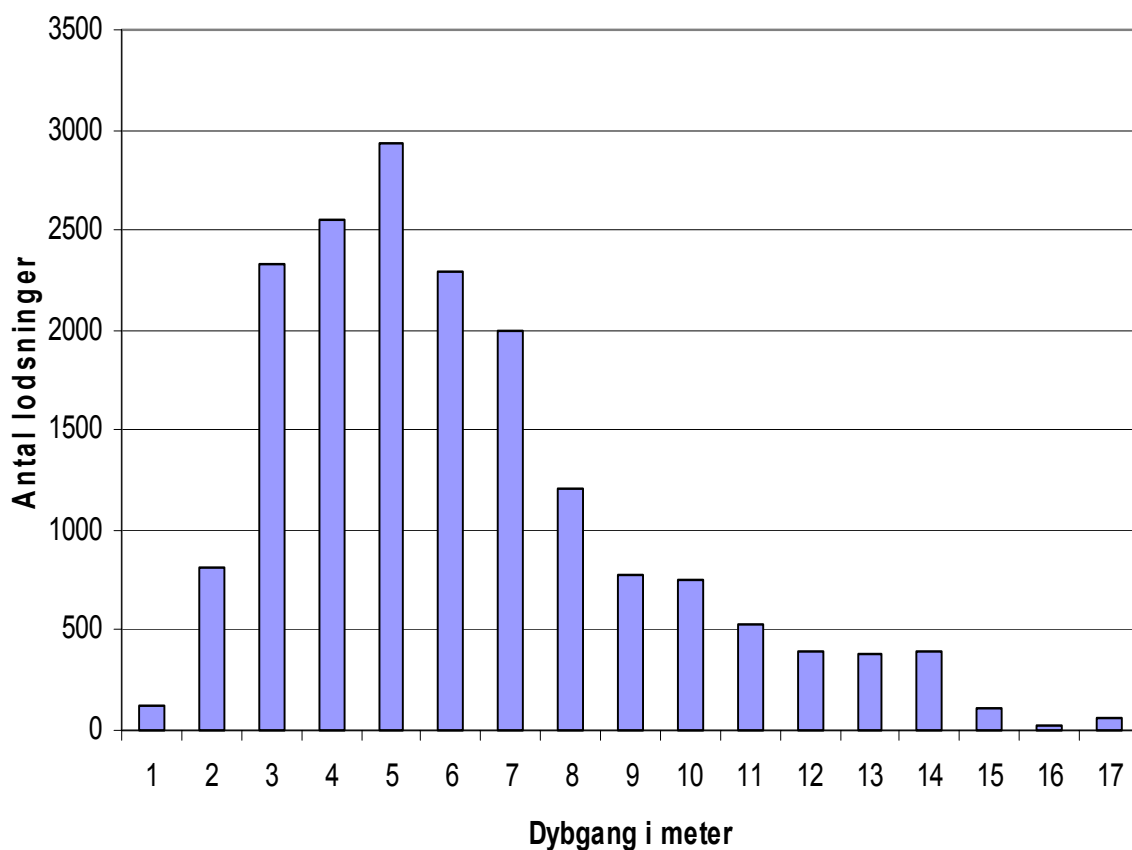
LODSLOVSUDVALGET



Skibstrafikkens sejladsmønstre indebærer, at lodsnings foregår på et stort antal forskellige ruter mellem lodspåsætningsstederne og havnene.

Figur 2: Antal lodsnings fordelt efter skibenes størrelse

LODSLOVSUDVALGET



Det fremgår af figur 2, at en stor del af de lodsede skibe er relativt små skibe og at ca. 75 % af de lodsede skibe har en dybgang på mindre end 8 meter.

Regionallodsnings

Ved regionallodsnings forstås alle lodsnings til, fra og i danske havne uanset evt. lodsskift undervejs. Lodsvæsenets regionallodsnings udgjorde i 2003 13.264

LODSLOVSUDVALGET

lodsninger, og lodsningsindtægterne herfra var ca. 87 millioner kroner. Lodsninger, udført af autoriserede havnelodser, er endvidere omfattet af begrebet regionallodsninger. En undersøgelse, der er udført af Konkurrencestyrelsen i 2002 af de fem største havnelodserier, viser, at antallet af havnelodsninger, udført af de autoriserede havnelodser i 2002 var 1.967, og at lodsningsindtægterne herfra var ca. 6 millioner kroner.

Regionallodsninger dækker over en lang række geografisk forskellige ruter, hvorfor det vil være kompliceret at præsentere detaljerede oplysninger herom. I bilag 4 er vist en opgørelse over lodsningsaktiviteten opgjort på danske havne. Generelt følger lodsningsaktiviteten havnenes størrelse efter godsomsætning og antal havneanløb, hvorfor antallet af lodsninger også er størst i de største danske havne, som er Københavns Havn, Fredericia Havn, Århus Havn, Kalundborg Havn og Aalborg Havn.

Gennemsejlingslodsninger

Ved gennemsejlingslodsninger forstås lodsning af skibe til eller fra Østersøen, som ikke anløber dansk havn. Gennemsejlingslodsninger omfatter alle andre lodsninger end regionallodsninger. Gennemsejlingslodsninger følger to hovedruter nemlig sejlads mellem Skagen og Bornholm gennem Storebælt eller Øresund. Endvidere udføres enkelte lodsninger til andre østersølande samt lodsning af skibe, der overfører olielaster under deres sejlads gennem dansk farvandsområde. Antallet af gennemsejlingslodsninger i 2003 var 4.297 og lodsningsindtægterne herfra var ca. 112 millioner kroner.

En del af de skibe, der gennemsejler dansk farvandsområde, er omfattet af IMO's lodsanbefalinger. I bilag 4 er vist en nærmere opgørelse over antallet af gennemsejlingslodsninger, som enten er omfattet eller ikke omfattet af IMO's lodsanbefalinger. I 2003 var 1.885 gennemsejlingslodsninger omfattet af IMO's lodsanbefalinger svarende til lodsningsindtægter på ca. 59 millioner kroner og 2.412

LODSLOVSUDVALGET

gennemsejlingslodsninger svarende til lodsningsindtægter på ca. 53 millioner kroner var ikke omfattet af IMO's lodsanbefalinger.

Krydssubsidiering mellem store skibe og små skibe samt lodsningskategorier

Lodsvæsenets nuværende takstsystem bygger overordnet set på to faktorer nemlig, skibets størrelse samt varigheden af lodsningen, herunder lodsningens sværhedsgrad. For længere lodsninger beregnes varigheden af lodsningen som den lodsede distance målt i antal lodsede sømil. Ved korte lodsninger primært til eller fra havnene anvendes takstklasser, som tager hensyn til varigheden og sværhedsgraden af lodsningen.

Taksterne er ikke baseret på omkostningerne. Det betyder, at der sker en krydssubsidiering fra store skibes betaling for lodsning til små skibe.

Princippet for krydssubsidiering mellem store og små skibe fremgår af tabellen nedenfor, der viser skibenes gennemsnitlige betaling for gennemsejlingslodsninger i 2003 mellem Skagen og Gedser/Bornholm gennem Storebælt fordelt efter dybgang.

Dybgang (meter)	Skagen Gedser / Bornholm	Lodsningsindtægt	Gennemsnitlig lodsningsindtægt pr. skib
4	1	20.793	20.793
5	2	50.973	25.487
6	3	70.535	23.512
7	51	1.990.810	39.035
8	189	8.113.489	42.929
9	131	5.860.687	44.738
10	68	2.627.658	38.642
11	62	2.671.677	43.092
12	84	4.361.873	51.927
13	96	5.428.818	56.550

LODSLOVSUDVALGET

14	220	13.824.213	62.837
15	84	5.977.594	71.162
I alt	991	50.999.120	51.462

Det ses af tabellen, at de mindste skibe betaler 20.793 kroner for lodsningen medens de største skibe betaler 71.162 kroner, og den samlede gennemsnitlige betaling for lodsningen er 51.462 kroner. Det skal bemærkes, at stort set alle lande anvender samme princip om, at store skibe betaler mere end små skibe.

Der er i bilag 5 foretaget en analyse af indtægter og omkostninger i 2003 for 5 forskellige kategorier af lodsninger. Formålet er at vurdere, om disse kategorier af lodsninger giver overskud eller underskud. Hovedresultaterne fremgår af tabellen nedenfor.

	Gennemsejlings- lodsninger omfattet af IMO's lodsanbefalinger	Gennemsejlings- lodsninger ikke omfattet af IMO's lodsanbefalinger	Regional lodsninger store havne (> 1000 lodsninger/år)	Regional lodsninger mellemstore havne (100- 1000 lodsninger/år)	Regional lodsninger små havne (<100 lodsninger/år)	I alt
Omsætning	59,1	53,3	49,2	33,8	4,5	199,9
Omkostninger	45,6	58,4	42,0	38,6	5,0	189,7
Overskud	13,4	-5,1	7,2	-4,8	-0,5	10,2
Antal lodsninger	1.885	2.412	6.505	5.978	781,0	17.561

Tabellen viser for 2003 lodsvæsenets indtægter og udgifter i millioner kroner fordelt på 5 lodsningsskategorier. De første to kategorier er de samlede gennemsejlingslodsninger og de sidste 3 kategorier er de samlede regionalloidsninger. Autoriserede havnelodser udfører også regionalloidsninger, men medtages ikke i opgørelsen. Det skyldes, at havnelodseriernes omkostninger ikke er udvalget bekendt.

LODSLOVSUDVALGET

Tabellen viser, at lodsvæsenet havde overskud på IMO gennemsejlingslodsninger (ca. 13,4 millioner kroner) og på regionalloidsninger store havne (ca. 7,2 millioner kroner). Lodsvæsenet havde underskud på ikke-IMO gennemsejlingslodsninger (ca. - 5,1 millioner kroner), regionalloidsninger mellemstore havne (ca. -4,8 millioner kroner) og regionalloidsninger små havne (ca. -0,5 millioner kroner). Det betyder, at de to kategorier med overskud krydssubsidierer de tre kategorier, som havde underskud.

Det bemærkes, at der samlet set var tale om overskud for gennemsejlingslodsninger (ca. 8,3 millioner kroner) og regionalloidsninger (ca. 1,9 millioner kroner). Det samlede overskud svarer til lodsvæsenets korrigerede overskud i 2003 på ca. 10,2 millioner kroner (se note 1 til forklaring af det korrigerede overskud).

Foruden lodsninger udført af lodsvæsenet omfatter regionalloidsninger også havnelodsninger udført af autoriserede havnelodser. Nedenstående tabel viser antal lodsninger, lodsningsindtægter samt gennemsnitlig lodsningsindtægt for de fem største havnelodserier. Havnelodsninger udføres inden for havnens område og er derfor kun af kort varighed i modsætning til flere af de førnævnte lodsninger.

Havnelodseri	Antal lodsninger	Lodsningsindtægter	Gennemsnitlig lodsningsindtægt
Hanstholm Havnelodseri	147	457.900	3.115
Hirtshals Havnelodseri	160	794.217	4.964
Rønne Havnelodseri	227	717.076	3.159
Skagen Havnelodseri	153	285.374	1.865
Århus Havnelodseri	1.280	3.983.000	3.112
I alt	1.967	6.237.567	3.171

Den gennemsnitlige omkostning for en regionalloidsning er ca. 6.450 kr. Det kan på baggrund af oplysning om gennemsnitlige lodsningsindtægter på danske havne som vist i bilag 4 konstateres, at ca. 8.000 regionalloidsninger svarende til ca. 60 % af regionalloidsningerne vil være overskudsgivende. Ved en sammenligning med de gennemsnitlige lodsningsindtægter for autoriserede havnelodserier vurderes det, at

LODSLOVSUDVALGET

der i forhold til lodsvæsenet er et effektiviseringspotentiale ved en konkurrenceudsætning af regionallodsninger.

For gennemsejlingslodsninger er det vanskeligere at vurdere antallet af overskudsgivende lodsninger, idet der i højere skal tages hensyn til lodsningens varighed. En konkurrenceudsætning udelukkende af skibe, der ikke er omfattet af IMO's lodsanbefalinger vil ikke være overskudsgivende under de givne forudsætninger.

LODSLOVSUDVALGET

Modelovervejelser

Adskillelse af opgaver

Lodsningsbistand til skibe forudsætter varetagelse af to slags opgaver: For det første skal skibene kunne tilkalde en lods via et bestillingssystem. For det andet skal lodsens transporteres ud til skibet eller tilbage til land, hvilket normalt foregår i en lodsbaad. Herudover skal lodsens gennemføre selve lodsningsen.

Udvalget forudsætter, at en myndighed får mulighed for og ressourcer til at kontrollere, om skibene tager kvalificeret lods ombord, fx i farvande med lodspligt.

Udvalget skønner endvidere, at lodsvæsenet bør have mulighed for at stille bestillingssystem, lodsfartøjer og baadstationer til rådighed, hvilket vil kunne medvirke til at fremme etableringen af private lodsfirmaer og dermed til at styrke konkurrencen på lodsningsen. Fordelen ved dette vil bl.a. være, at nyetablerede lodsfirmaer i så fald ikke nødvendigvis skal foretage store investeringer i f.eks. transportkapacitet.

Fastlæggelse af mulige modeller for lodsningsen

Monopolmodellen

Det nuværende lodsvæsen har monopol på lodsningsen i danske farvande. I et antal havne har Farvandsdirektøren autoriseret havnelodser, som har kompetence til at foretage lodsningsen inden for de pågældende havnes områder, hvilket i de fleste tilfælde vil sige inden for molerne. Markedet er på denne måde delt mellem lodsvæsenet og et antal autoriserede havnelodserier. I de havne, hvor der findes autoriserede havnelodser, er der reelt tale om, at der foregår en geografisk markedsdeling mellem lodsvæsenet og havnelodserne. Markedsdelingen indebærer, at lodsvæsenet ikke

LODSLOVSUDVALGET

lodser i den pågældende havn, men overlader lodsningen til den autoriserede havnelods i havnen. Det nuværende lodsvæsens takster fastsættes af forsvarsministeren hovedsageligt på baggrund af en opgørelse over forventede udgifter og indtægter i forbindelse med servicering af skibsfarten som helhed og er ikke et resultat af et samspil mellem skibenes efterspørgsel og en række operatørers udbud. Havnene fastsætter som udgangspunkt selv taksten for lodsning i den pågældende havn. En række havnelodserier anvender dog lodsvæsenets takster. Havnelodserne udøver typisk andre opgaver i havnen end lodsning. Der påhviler lodsvæsenet forsyningspligt inden for dansk farvandsområde.

Udvalget er enig om, at den nuværende monopolordning bør revideres, idet den indebærer for lav omkostningsbevidsthed og dermed risiko for en for lav økonomisk effektivitet. Herudover vurderer udvalget, at den eksisterende lodslov indebærer regulering på for mange områder.

Den rene konkurrencemodel

Udvalget har desuden drøftet den absolutte modsætning til den nuværende ordning, dvs. en konkurrencemodel med mange udbydere af lodsningssydelser. I denne model kan enhver operatør, dansk eller udenlandsk, der lever op til en række nærmere angivne myndighedskrav til dels uddannelse som lods, dels udførelse af lodsning m.v., nedsætte sig som lods og konkurrere om hele lodsningmarkedet eller en valgt del af markedet. Der vil være fri prisfastsættelse, og udbyderne kan eventuelt søge at øge deres markedsandel via andre konkurrenceparametre end prisen, fx ved højere eller lavere service i forbindelse med lodsninger. I en ren konkurrencemodel er der ikke defineret eller pålagt nogen forsyningspligt, og der er heller ikke fastsat en maksimaltakst for lodsninger.

Udvalget er enig om, at den rene konkurrencemodel må forkastes. Udvalget vurderer således, at den rene konkurrencemodel ikke kan leve op til kravene i kommissoriet om, at forsynings sikkerheden skal fastholdes og gerne forbedres. Det skyldes, at modellen med meget stor sandsynlighed indebærer, at en række urentable lodsninger ikke bliver udført. Hertil kommer, at den rene konkurrencemodel kan indebære hård

LODSLOVSUDVALGET

priskonkurrence og dermed friste operatørerne til at slække på lodsningens kvalitet for at spare på omkostningerne.

Delvist liberaliserede modeller

På denne baggrund har udvalget drøftet mulighederne for at identificere en model, som kombinerer monopolmodellens evne til at sikre forsyningen med den rene konkurrencemodells evne til at sikre økonomisk effektivitet, herunder lavest mulige takster. I denne forbindelse har udvalget fokuseret på to konkrete eksempler på delvist liberaliserede modeller:

Den første benævnes Jensby-modellen (se bilag 1, 6 og 7). Denne model forudsætter, at det er muligt at foretage en delvis konkurrenceudsætning af det nuværende lodsvæsen, dvs. af de gennemsejlingslodsninger, der ikke er omfattet af IMOs anbefalinger i Resolution MSC. 138(76) om at benytte lods ved gennemsejling af T-ruten mellem Skagen og Gedser øst og af Øresund.

Efter udvalgets vurdering er det ikke forsvarligt på nuværende tidspunkt at konkurrenceudsætte gennemsejlingslodsninger. Der påhviler her den danske stat særlige internationale forpligtelser med hensyn til forsyningssikkerhed, kvalitet og pris for lodsninger gennem de danske stræder, jf. afsnittet om gennemsejlingslodsninger på s. 39.

Den anden benævnes KS-modellen, se bilag 6 og 8, som er opkaldt efter et forslag fra Konkurrencestyrelsen til konkurrenceudsættelse af det nuværende lodsvæsen. Modellen indebærer en generel konkurrenceudsættelse af det nuværende lodsvæsen, således at der gives fri adgang til at etablere sig som lods over alt i dansk farvandsområde, under forudsætning af, at visse på forhånd fastsatte uddannelses-, sikkerheds- og andre lovfæstede krav er opfyldt. Endvidere indebærer modellen at lodsvæsenet fortsat pålægges forsyningspligt i alle dele af dansk territorialfarvand samt fra dansk territorialfarvand til Østersøen og Nordsøen.

LODSLOVSUDVALGET

KS-modellen minder om den rene konkurrencemodell bortset fra, at den pålægger lodsvæsenet fortsat forsyningspligt. Udvalget vurderer, at det ikke er forsvarligt på nuværende tidspunkt at liberalisere over en så bred front som angivet i KS-modellen. Det skyldes, at KS-modellen bl.a. indebærer en hurtig konkurrenceudsætning af gennemsejlingslodsningerne.

Udvalget vurderer, at en liberalisering af lodsvæsenet hensigtsmæssigt kan tage udgangspunkt i en tillempet version af KS-modellen. Den tillempede model benævnes i det følgende regionalmodellen og går ud på at konkurrenceudsætte de såkaldte regionalloidsninger fra den nye lodslovs ikrafttræden 1. januar 2006. Ved regionalloidsninger forstås lodsninger fra, til og i danske havne.

Når der er indhentet erfaring fra konkurrenceudsætning af dette område, kan der tages stilling til, om det vil være forsvarligt at konkurrenceudsætte andre lodsninger end regionalloidsninger, d.v.s. gennemsejlingslodsninger. Regionalmodellen gennemgås i næste afsnit.

Udvalget har således defineret en delvist liberaliseret model, der - alle forhold taget i betragtning - vil være en tilfredsstillende og forsvarlig løsning. Til brug herfor har udvalget delt lodsningsmarkedet i to, dvs. et marked for regionalloidsninger og et marked for gennemsejlingslodsninger.

Udvalget er desuden enige om, at det er en vigtig forudsætning for en effektiv konkurrenceudsætning, at private operatører gives mulighed for at udføre andre ydelser i den tid, som ikke bruges på lodsningsopgaver. Udvalget har i den forbindelse drøftet, om denne mulighed kun skal være til rådighed for andre operatører, eller om det skal være muligt for lodsvæsenet at udføre andre opgaver end lodsning.

LODSLOVSUDVALGET

Regionalmodellen

Definition

Regionallodsninger er som nævnt ovenfor alle lodsninger til, fra og i danske havne, mens alle andre lodsninger betegnes gennemsejlingslodsninger. Det bemærkes, at en lodsning til eller fra en dansk havn (fx Fredericia eller Rønne) via en gennemsejlingsrute (fx T-ruten) samt en lodsning fra internationalt farvand (fx. Nordsøen) til en dansk havn eller omvendt falder ind under definitionen på en regionallodsning. Samtlige regionallodsninger konkurrenceudsættes ved en ny lodslovs ikrafttræden.

Overvejelser

Regionallodsningerne har en karakter, som i højere grad end gennemsejlingslodsningerne tillader relativt store og små operatører at komme ind på markedet gennem konkurrence, udbud eller offentligt privat partnerskab (OPP). Operatørerne inden for regionallodsninger forventes generelt at have en tættere tilknytning til Danmark end operatører på evt. konkurrenceudsatte gennemsejlingslodsninger, ligesom de i forbindelse med en lodsning vil befinde sig på dansk område. Det vil alt andet lige give en dansk lodsmyndighed bedre mulighed for kontrol af operatørernes overholdelse af myndighedskrav og dermed drage erfaringer med et nyt konkurrencesystem.

Konkurrenceerfaring fra markedet for regionallodsninger, der også giver mulighed for at indhente erfaringer fra dele af gennemsejlingsområdet, vil være velkommen, inden der tages stilling til, om det vil være forsvarligt at konkurrenceudsætte gennemsejlingslodsninger. Regionalmodellen indebærer – i modsætning til f.eks. Jensby-modellen – at alle tre nuværende lodserier udsættes for konkurrence.

LODSLOVSUDVALGET

Til fordel for regionalmodellen tæller videre, at danske myndigheder kan udøve myndighed i territorialfarvandet og har bedre kontrol med skibe med anløb af dansk havn end med skibe under gennemsejling. I samme retning tæller, at regionallodsninger ofte udføres på steder med lokale optimeringsmuligheder, herunder muligheder for omkostningsminimering via samdrift af fx personale, bygninger og både.

Regionalmodellens forudsætninger

- Alle regionallodsninger i Danmark konkurrenceudsættes med virkning fra det tidspunkt, hvor den nye lodslov træder i kraft.
- Lodsoperatørerne i markedet kan frit bestemme hvilke områder, de ønsker at betjene.
- En national lodsmyndighed får lovhjemmel og ressourcer til at kontrollere en række objektive og ens krav til alle operatørernes kvalifikationer.
- Lodsvæsenet varetager forsyningspligten for regionallodsninger.
- Lodsvæsenet kan finansiere underskud på regionallodsninger med overskud på andre regionallodsninger.
- Lodsvæsenet fortsætter sine bestræbelser på at effektivisere driften gennem ledelsesmæssig styring samt takst- og lønreform, herunder omkostningsminimering.
- Lodsvæsenet kan ikke finansiere underskud på regionallodsninger med overskud på gennemsejlingslodsninger, eller omvendt, - dvs. at krydssubsidiering er udelukket mellem de to typer af lodsninger.
- Forsyningspligten ved regionallodsninger kan skærpes eller lempes ved ændring af den gældende bekendtgørelse.
- Den nationale lodsmyndighed kan udbyde forsyningspligten for regionallodsninger, som lodsvæsenet ikke selv kan drive med overskud.
- Lodsvæsenet deler vilkår med alle andre udbydere såvel ved konkurrence som ved udbud.
- Lodsvæsenets lodsbestillingssystem kan stilles til rådighed for alle operatører mod betaling.
- Lodsmyndigheden har adgang til private operatørers registre og til lodsvæsenets lodsbestillingssystem med henblik på kontrol af bl.a. skibenes overholdelse af lods-

LODSLOVSUDVALGET

pligtsbestemmelserne.

- Lodsvæsenet kan stille ledig transportkapacitet til rådighed for andre operatører mod betaling.

Forsyningsikkerhed

Udvalget vurderer, at regionalmodellen på kort sigt opretholder forsyningsikkerheden. Udvalget anser det for sandsynligt, at konkurrencen om regionallodsningerne vil blive styrket gradvis over nogle år.

På lidt længere sigt finder udvalget det sandsynligt, at markedet ikke alene kan opretholde forsyningsikkerheden for regionallodsninger på samme niveau som under den nuværende ordning. Det skyldes, at de private operatører, der ikke kan pålægges forsyningspligt, ikke vil have tilstrækkeligt incitament til at udføre urentable regionallodsninger. I denne situation vil lodsvæsenet have forsyningspligten. Lodsvæsenet må derfor finansiere urentable regionallodsninger med lodsvæsenets overskud på rentable regionallodsninger. Med stigende konkurrence vil lodsvæsenets overskud imidlertid komme under pres. Dermed mindskes lodsvæsenets muligheder for at finansiere de underskudsgivende regionallodsninger, som lodsvæsenet fortsat har forsyningspligten for. Efter udvalgets opfattelse vil denne problematik også gøre sig gældende, selv om konkurrencepresset i sig selv udgør et incitament for lodsvæsenet til at reducere dets omkostninger. Situationen kan beskrives således:

I X-købings havn/område gennemføres hvert år 500 regionallodsninger. Der er fem operatører på markedet for regionallodsninger i X-købings havn/område, nemlig firma A, B, C, D og lodsvæsenet. Som et resultat af konkurrencen gennemfører hvert firma 100 regionallodsninger om året. A, B, C og D har overskud på alle deres regionallodsninger. Lodsvæsenet har overskud på 40 regionallodsninger og underskud på 60 regionallodsninger og finansierer underskuddet på de 60 urentable regionallodsninger med overskuddet på de 40 rentable regionallodsninger. Samtidig

LODSLOVSUDVALGET

forventer lodsvæsenet, at underskuddet på de 60 urentable regionalloidsninger i løbet af kort tid vil overstige overskuddet på de 40 rentable loidsninger.

Denne illustration viser, at det kan være nødvendigt for lodsvæsenet at forhøje taksterne for at gøre varetagelsen af forsyningspligten rentabel. Derfor finder udvalget, at udviklingen i lodstaksterne bør følges nøje med henblik på at sikre, at der ikke finder en uhensigtsmæssig udvikling sted i tyndt besejlede områder. Efter udvalgets opfattelse kan det vise sig nødvendigt at gribe regulerende ind fra lodsmyndighedens side for at imødegå en sådan uhensigtsmæssig udvikling. Dette kan ske i form af forskellige typer sikkerhedsforanstaltninger, jf. nedenfor.

Sikkerhedsforanstaltninger illustreret med eksempler

Som **en første sikkerhedsforanstaltning** bemyndiges lodsmyndigheden til at søge at gøre urentable regionalloidsninger rentable gennem forhandlinger mellem alle berørte interessenter, herunder lodsmyndigheden, myndighederne i havnen og andre lokale myndigheder samt brugerne af regionalloidsninger, om tilpasninger af serviceniveauet. Det kan fx dreje sig om kortere åbningstid og længere varslingsstid. Denne foranstaltning kan sænke operatørernes, herunder især det forsyningspligtige lodsvæsens, omkostninger og dermed gøre flere loidsninger rentable.

Eksempel 1: X-købings havnemyndigheder, firmaerne A, B, C, D og lodsvæsenet, repræsentanter for skibe med anløb i X-købings havn samt den nationale lodsmyndighed aftaler, at varslingsstiden øges fra 6 til 12 timer og at åbningstiden indskrænkes fra permanent døgnåbning til åbning på hverdage fra 08.00 til 20.00.

Ændringen påvirker ikke A, B, C og D, som hidtil kun har interesseret sig for regionalloidsninger i dette tidsrum. Det skyldes, at omkostningerne til permanent døgnåbning har været for store til at være af kommerciel interesse. Lodsvæsenet kan nu sænke omkostningerne væsentligt, idet døgnberedskabet ikke længere skal opretholdes. De 40 rentable regionalloidsninger reduceres nu til 35, idet 5 skibe søger til andre havne med døgnbemanding. Lodsvæsenets resterende 60 urentable regionalloidsninger reduceres nu til 50, idet 10 lokalloidsninger bliver rentable på

LODSLOVSUDVALGET

grund af omkostningsbesparelserne. Samlet forventer lodsvæsenet at opnå overskud næste år ved at foretage i alt 95 regionallodsninger, herunder 45 rentable og 50 urentable. Hvis det lykkes, er forsyningspligten opretholdt, og princippet om selvfinansiering kommer ikke i fare.

Som **en anden sikkerhedsforanstaltning** kan den nationale lodsmyndighed udbyde forsyningspligten for regionallodsninger samlet i et område.

Eksempel 2: I eksempel 1 taber lodsvæsenet fortsat penge på forsyningspligten for 50 urentable lokallodsninger pr. år i X-købings havn/område, og underskuddet viser sig at være større end overskuddet på de 45 rentable lodsninger. Lodsvæsenet opererer altså stadig med underskud i X-købing havn trods iværksættelsen af takststigninger og sikkerhedsforanstaltningen ”tilpasning af serviceniveauet”. I denne situation beslutter den nationale lodsmyndighed at udnytte hjemlen i den nye lodslov til at udbyde forsyningspligten i X-købings havn/område. Lodsvæsenet forventer, at firma A, B, C, D eller et andet firma med ekspertise i regionallodsninger formår at drive en overskudsgivende forretning via 500 årlige lokallodsninger i X-købings havn/område. Efter en udbudsrunde med 8 tilbudsgivere, herunder lodsvæsenet selv, vinder C pligten til at varetage lokallodsningerne i X-købings havn/region for en periode. Ved periodens udløb skal lokallodsningerne atter i udbud for at måle, om andre firmaer kan gøre det billigere end C.

Udvalget anser det for sandsynligt, at de to ovennævnte sikkerhedsforanstaltninger kan løse eventuelle forsyningsproblemer i regionalmodellen. For en ekstra sikkerheds skyld foreslår udvalget dog som **en tredje sikkerhedsforanstaltning**, at forsvarsministeren bemyndiges til at pålægge alle regionallodsninger et gebyr til finansiering af lodsvæsenets forsyningspligt. Udvalget finder, at opkrævning af et gebyr bør anses for en ekstraordinær foranstaltning. Den bør derfor kun anvendes, når alle andre muligheder er udtømt. Bemyndigelsen har således karakter af en egentlig nødforanstaltning.

LODSLOVSUDVALGET

Eks. 3: Mod forventning lykkes det ikke for firma C at få overskud på lodsning, og efter to år må C indgive konkursbegæring. Lodsvæsenet vil herefter igen have forsyningspligten og overtager Cs forpligtelser i henhold til udbudsbetingelserne. Forsvarsministeren beslutter at pålægge alle regionallodsn timer et gebyr på 5 pct. til en afgiftskasse. Denne afgiftskasse finansierer lodsvæsenets eventuelle underskud ved at indtræde i Cs pligter plus lodsvæsenets øvrige, rimelige omkostninger til at løse opgaven. Det kan fx dreje sig om uddannelse af lodsvæsenets lodser, som i løbet af de seneste 2 år har mistet deres ekspertise på lokallodsn timer i X-købing havn/område. Ved udløbet af Cs periode sendes forsyningspligten i X-købing havn/område atter i udbud.

Kvalitet, selvfinansiering, reguleringseffektivitet, samfundsøkonomisk effektivitet

Det er udvalgets vurdering, at regionalmodellen opretholder kvalitet i lodsningen, idet det som tidligere nævnt forudsættes, at en national lodsning myndighed får lovhjemmel og ressourcer til at kontrollere operatørernes kvalifikationer i henhold objektive kvalifikationskrav, der skal gælde for alle operatører, incl. lodsvæsenet. Ud-valget skønner desuden, at regionalmodellen opretholder princippet om selvfinansiering. Alle omkostninger betales således af brugerne, jf. bemærkningerne ovenfor om forsyningsikkerheden.

Efter udvalgets vurdering opfylder regionalmodellen kravene til reguleringseffektivitet og samfundsøkonomisk effektivitet.

Udvalget skønner, at muligheden for at opnå maksimal effekt af en konkurrencudsætning af regionallodsn timer alt andet lige forbedres, hvis havneloven tillader havne at udføre havnelodsn timer. En ny lodslov bør derfor ikke hindre en udvikling i denne retning. Det bemærkes, at konkurrence også vil virke, selv om havnene ikke kan udføre havnelodsn timer.

LODSLOVSUDVALGET

Sammenfatning:

Regionalmodellen sigter mod liberalisering i et tempo og med midler, som sikrer, at der kan gribes ind, hvis konkurrence mod forventning skulle vise sig at føre til kompromittering af kommissoriets krav om forsyningssikkerhed, kvalitet og selvfinansiering.

Gennemsejlingslodsninger

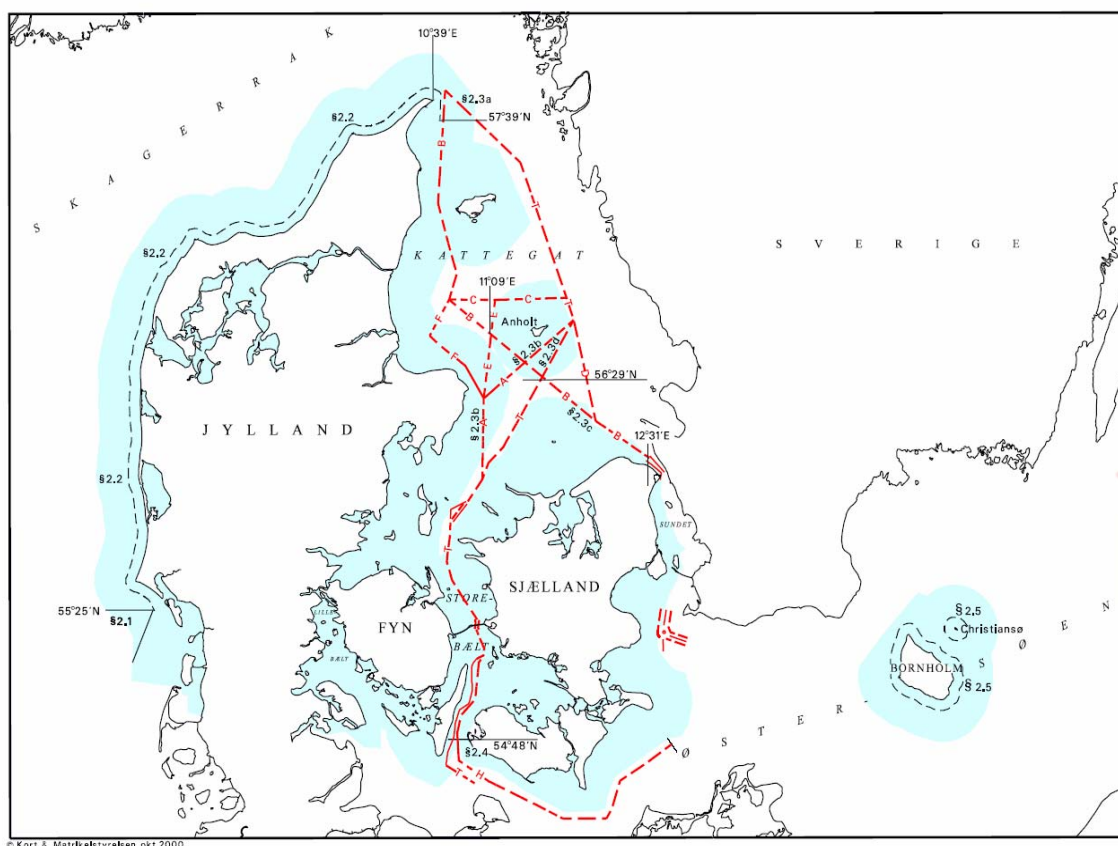
Der påhviler den danske stat særlige internationale forpligtelser med hensyn til forsyningssikkerhed, kvalitet og pris for lodsninger gennem de danske stræder, og der tilstræbes størst mulig sikkerhed for, at sejlads gennem danske farvande kan foregå uden fare for mennesker eller miljø. Regeringen har derfor sat det mål for gennemsejlingsfarvandene, at sejladssikkerheden skal forbedres gennem øget anvendelse af lods og styrket overvågning. Ifølge regeringens handlingsplan fra maj 2004 er et særligt overvågningssystem under etablering, der omfatter opførelse af og integrering af kystradarer og AIS-stationer, der bl.a. vil kunne give mulighed for udvikling af landbaseret lodsning. Det skønnes hensigtsmæssigt, at der foretages en evaluering af erfaringerne fra regionalområdet, før der tages stilling til, i hvilket omfang det findes forsvarligt at konkurrenceudsætte gennemsejlingslodsninger.

Der henvises i øvrigt til bilag 3, der indeholder nogle betragtninger om gennemsejlingslodsninger i forbindelse med udarbejdelse af en ny lodslov.

Danmark kan gennem lovgivning regulere krav til lodsers certificering og uddannelse inden for dansk søterritoriums grænser. Uden for søterritoriet kan sådanne krav reguleres ved internationale aftaler primært gennem FN's søfartsorganisation IMO. Nedenstående figur 3 viser udstrækningen af dansk søterritorium. Det fremgår af figuren, at de dele af en gennemsejlingslodsning, som vedrører sejlads i rute T fra Skagen til Kalundborg eller Helsingør samt fra Spodsbjerg til Bornholm eller fra Drogden til Bornholm, ligger uden for dansk

LODSLOVSUDVALGET

søterritorium på nær en kortere strækning ved Anholt og Skagen. Det vil sige, at området mellem Kalundborg og Spodsbjerg ligger i dansk søterritorium, mens området mellem Helsingør og Drogden ligger i enten dansk eller svensk søterritorium.



Figur 3: Udstrækningen af dansk søterritorium

Det følger heraf, at Danmark kan fastsætte bestemmelser for udøvelse af lodserhverv overalt i dansk territorialfarvand, herunder også de internationale stræder i territorialfarvandet. Derimod vil Danmark kun have begrænset mulighed for at kontrollere lodser og lodsning på skibe, der gennemsejler de internationale stræder uden at anløbe dansk havn, da kyststaten ikke må lægge hindringer i vejen for uskadelig passage gennem søterritoriet.

En følge af konkurrenceudsætning af gennemsejlingslodsningerne vil være, at de indbyrdes aftaler mellem østersølandene om lodsers uddannelse og certificering, som er ikke juridisk bindende aftaler, ikke kan forventes opretholdt. Som konsekvens heraf har Danmark ikke som hidtil nogen sikkerhed for og mulighed for at

LODSLOVSUDVALGET

kontrollere, om lodser er behørigt uddannet til at udføre lodsninger mellem Skagen og Bornholm. Dette kan kun sikres gennem nye, skærpede internationale regler vedtaget i IMO.

Økonomiske forhold

Lodsreguleringsfonden

Lodsreguleringsfonden er opført på finansloven som en mellemregningskonto, hvor indtægter fordeles på omkostningsformål/-art. Lodsreguleringsfonden/det statslige lodsvæsen havde en indtægts- og udgiftsbevilling på 188,2 mio. kr. i 2004. Lodsreguleringsfonden har til formål at stille materiel, bygninger, personale m.v. til rådighed for lodserierne og afholde de dermed forbundne udgifter. Udgifterne modsvares af skibenes betaling for lodsning.

Lodsvæsenets årlige overskud efter afskrivninger på kapitalapparatet akkumuleres i Lodsreguleringsfondens nettoformue. Denne formue anvendes til at imødegå udsving i omsætningen og er med til at sikre, at lodsvæsenet er selv bærende og selvfinansierende. Lodsvæsenets nettoformue (egenkapital) har i de sidste 15 år udviklet sig fra en formue på ca. – 30 mio. kr. til ca. 130 mio. kr., hvoraf omkring 80 mio. kr. likviditetsmæssigt er bundet af den løbende drift af lodsvæsenet. Pr. 31. december 2003 havde lodsvæsenet aktiver for 140,2 mio. kr., herunder 50,4 mio. som indestående i bank og på giro.

Opretholdelse af forsyningspligten forudsætter opretholdelse af et statsligt lodsvæsen. Det vil derfor også i fremtiden være nødvendigt at have en hovedkonto på finansloven til dette formål.

Brugerbetalte myndighedsopgaver

Udvalget forudsætter, at der skal etableres en myndighed til udstedelse af certifikater og inspektion af lodsvirksomhed. Udvalget skønner, at varetagelsen af disse opgaver

LODSLOVSUDVALGET

kræver en bevilling på fire årsværk svarende til en årlig omkostning på ca. 1,5 mio. kr. i 2005.

Krydssubsidiering

Lodsvæsenets takster beregnes i øjeblikket således, at store skibe betaler relativt høje takster i forhold til omkostningerne ved at lodse store skibe. Omvendt betaler små skibe relativt lave takster i forhold til omkostningerne ved at lodse små skibe. Det betyder i praksis, at store skibe subsidierer små skibes anvendelse af lods. Fordelen ved dette system består i, at flere små skibe har råd til at anvende lods. Ulempen består i, at store skibe betaler en overpris for lodsning. Samtidig skønnes det, at store skibe normalt ikke fravælger lods trods overprisen. Det skyldes, at lodsningens omkostninger udgør en relativt lille andel af de store skibes samlede omkostninger.

Omkostningsbaserede priser

Lodsningstakster kan alternativt baseres på lodsningens omkostninger. Fordelen ved denne metode består i, at brugeren af lodsningens ydelse betaler produktionsprisen i stedet for en over- eller underpris. Omvendt gør metoden lodsning til en dyr ydelse for små skibe/tyndt besejlede områder/små havne, som kan fristes til ikke at bruge lods af økonomiske hensyn. Det strider mod et bredt ønske om at øge sejladsikkerheden og miljøbeskyttelsen i danske farvande.

Afgift på lodsninger

Konkurrenceudsætning af lodsninger indebærer, at markedet vil sikre gennemførelse af rentable lodsninger. Der er risiko for, at urentable lodsninger ikke vil blive

LODSLOVSUDVALGET

gennemført, medmindre de finansieres på anden måde end gennem markedsprisen. U-rentable lodsninger kan finansieres gennem en afgift på lodsninger, som gennemføres på markedsvilkår. Afgiften anvendes til at gøre urentable lodsninger rentable for operatørerne på markedet. Fordelen ved dette system består i, at såvel rentable som urentable lodsninger gennemføres. Ulempen ved systemet består i, at køberne af rentable lodsninger betaler en overpris for lodsningerne. I realiteten er der tale om krydssubsidiering på en anden måde end den aktuelle krydssubsidiering.

Den politisk-økonomiske udfordring

Udvalget deler ønsket om øget anvendelse af lods. Udvalget deler også ønsket om at udnytte ressourcerne bedst muligt og anser liberalisering for at udgøre et middel til at nå dette mål. Udfordringen består i at finde en balance mellem målene og midlerne. Liberalisering i form af konkurrence sikrer kun den produktion – og dermed forsyning – som er rentabel. Samtidig ligger den rentable produktion og forsyning under det niveau, som ønskes af sikkerheds- og miljømæssige årsager.

Midlet krydssubsidiering løser ikke problemet, idet omkostningen ved at opnå større produktion blot væltes over på store skibe. Midlet omkostningsbaserede takster løser heller ikke problemet. Det sikrer kun rentabel produktion, som er mindre end ønsket af andre årsager. Endelig løser midlet afgift på lodsninger heller ikke problemet. I denne situation væltes omkostningerne for at opnå en større produktion end den rentable produktion blot over på de rentable lodsninger.

I denne situation ser udvalget en række andre muligheder. Den første består i at trimme lodsvæsenets omkostninger via konkurrence og dermed øge lodsvæsenets muligheder for at finansiere underskudsgivende lodsninger. Den anden går ud på at sænke produktionen uden at skade forsyningssikkerheden væsentligt. Den tredje består i at hæve taksterne uden at skade forsyningssikkerheden væsentligt. Den fjerde går ud på at undersøge, om der kan opnås finansiering til sikring af den ønskede produktion. Den femte består i en kombination af de fire muligheder.

Myndighedsopgaver

Myndighedsopgaver vedrørende lodsning

Farvandsvæsenet er med hjemmel i lodsloven dansk lodsmyndighed og har til opgave, at fastsætte nærmere regler for lodsvirksomhed, uddannelse, træning og certificering af lodser, udførelse af lodsninger, lodspligt i danske farvande samt tilsyn med overholdelse af gældende regler. Lodsvæsenet er tillige organiseret under Farvandsvæsenet, hvor de respektive faglige afdelinger bidrager til drift af lodsvæsenet i form af ekspertise vedrørende personaleadministration, økonomi, vedligeholdelse og anskaffelse af materiel, herunder lods fartøjer.

Med det formål at sikre samme vilkår for lodsvæsenet som for konkurrenter finder udvalget, at det er nødvendigt at sikre en klar adskillelse mellem drift af lodsvæsenet og tilsynsopgaver vedrørende lodsning. Der oprettes derfor senest den 1. juni 2005 en tilsynsmyndighed i Farvandsvæsenet.

Den hidtidige organisering af lodsvæsenet betyder, at for en del af regelsættet vedrørende lodsning har Farvandsvæsenet anvendt intern regulering. Der har samtidig som følge af lodsvæsenets monopol ikke været behov for at have krav til etablering af lodsvirksomhed på nær autorisation af havnelodser. Udvalget finder, at en konkurrenceudsætning nødvendiggør formaliserede regler vedrørende

- Uddannelse, træning og certificering af lodser
- Udstedelse af lods fritagelsesbeviser
- Lodsningers udførelse
- Lodsers opgaver og pligter
- Krav til dokumentation og indberetningspligt
- Tilsyn med lodsning, lodser og lodserier

LODSLOVSUDVALGET

De nærmere regler herfor udstedes med hjemmel i den nye lodslov senest den 1. oktober 2005.

Lodseres myndighedsopgaver

Der påhviler en lods forskellige pligter under udførelsen af lodsning. Foruden overholdelse af gældende sejladsbestemmelser har lodsen en myndighedsopgave i form af indberetningspligt om alle forhold, der kan udgøre en risiko for sejladsikkerheden eller miljøet. Denne pligt omfatter rapportering til relevant myndighed vedrørende såvel eventuelle observationer af farvandsafmærkning, der mangler eller ikke er på plads, olieudslip, uhensigtsmæssig navigation til fare for andre, som væsentlige tekniske fejl eller mangler ved skibet. Udvalget finder, at disse myndighedsopgaver skal pålægges alle certificerede lodser uanset ansættelsesforhold eller virksomhedsordning.

Under lodsning er lodser pålagt at indberette forhold, der kan udgøre en fare for sejladsikkerheden eller som indebærer risiko for skade på havmiljøet, herunder fejl eller mangler på skibene, manglende overholdelse af sejladsbestemmelser samt manglende farvandsafmærkning, ændringer i vanddybder mv.

Ansvars- og forsikringsforhold

En lods er en person, der har bevis som skibsfører, har bestået en lodseksamination og er i besiddelse af et lodscertifikat gældende for et lodningsområde. Lodsens arbejde/kompetence består i rådgivning af skibsføreren om alle generelle og lokale forhold, der angår navigering, sejlads og manøvrering, jf. side 18 for neden. Lodsens er således alene ansvarlig for sin rådgivning, mens ansvaret for skibets navigation mv. i enhver henseende ligger hos skibsføreren.

Det fremgår af sølovens § 151, at ”rederen hæfter for skader, der er forårsaget ved fejl eller forsømmelse i tjenesten af skibsfører, mandskab, **lods** eller andre”. Lodseriet har derfor under lodsning ikke DL 3-19-2’s direkte arbejdsgiveransvar for lodsens. Dette ansvar ligger hos skibet/rederiet. Skibets rederi vil dog efterfølgende evt. kunne gøre regreskrav gældende mod en lods i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler herom.

Efter at det er slået fast, at lodsvæsenets lodser er statsansatte lønmodtagere, findes der ikke grundlag for at opretholde den nuværende lodslovs § 25, hvoraf det fremgår, at ” der ikke påhviler statskassen erstatningspligt for skader, der forvoldes af medarbejderne i lodsvæsenet”.

Udvalget anbefaler, at spørgsmålet om behovet for særlige straffebestemmelser for lodsers forsætlige eller groft uagtsomme adfærd til skade for sejladsikkerheden forelægges Justitsministeriet. Formålet er at få afklaret, om eksisterende straffebestemmelser er tilstrækkelige. Som eksempel på adfærd af denne karakter kan nævnes beruselse, brug af euforiserende stoffer, medicinmisbrug mv.

LODSLOVSUDVALGET

Lodsrådet og Lodslovsudvalget

Lodsrådet, der er en videreførelse fra lovgivningen før 1979, er etableret i henhold til lodslovens § 6. Rådet er rådgivende i sager vedrørende udfærdigelse af generelle bestemmelser angående lodsvæsenets personale og dets arbejdsopgaver samt lodsvæsenets økonomiske forhold. Rådet er sammensat af 2 repræsentanter udpeget af Forsvarsministeren, 1 repræsentant udpeget af Økonomi- og Erhvervsministeren, 3 repræsentanter udpeget af Danske Lodser og 2 repræsentanter udpeget af skibsfartserhvervet.

Ved en liberalisering af lodsning i danske farvande ses begrundelsen for at have et organ, der beskæftiger sig hovedsagelig med den interne tilrettelæggelse af organisation og økonomi i én af flere lodsvirksomheder ikke længere at være til stede, ligesom interessentkredsen i det hidtidige Lodsråd ikke længere er relevant. Udvalget finder derfor, at Lodsrådet bør nedlægges.

Derimod foreslås det, at det af Forsvarsministeriet nedsatte Lodslovsudvalg indkaldes efter behov i forbindelse med revision af lodsloven i folketingsåret 2008/09 og kan udtale sig i forelagte sager vedr. konkurrenceudsættelse af lodsvæsenet, myndighedskrav til lodsvirksomhed og gennemførelse af nyordningen inden for lodsområdet. Dette kræver ikke lovhjemmel.

Det bemærkes, at spørgsmål af nautisk teknisk karakter som f.eks. nye lodspligtbestemmelser, ændringer i kvalifikationskrav til lodser, forandringer med betydning for erhvervets serviceniveau eller ændringer i lodsers myndighedsopgaver fortsat vil blive forelagt de berørte parter inden afgørelse.

LODSLOVSUDVALGET

Lov om sikkerhed til søs og lodslov

Samtlige bestemmelser (både nationale og internationale) vedrørende lodsning vil fremover blive administreret af Forsvarsministeriet. Herved efterkommes regeringens handlingsplan af 26. maj 2004, ifølge hvilken der bl.a. skal ske en justering af lodsloven og lov om sikkerhed til søs med henblik på, at udstedelse af bestemmelser om lodspligt samles for at styrke myndighedsudøvelsen. Dette indebærer, at bestemmelsen i § 6, nr. 6, i lovbekendtgørelse nr. 627 om sikkerhed til søs af 26. juli 2002, der indeholder adgang for økonomi- og erhvervsministeren til at fastsætte regler om anvendelse af lods, ophæves. Herefter omfattes det pågældende område af lodslovgivningens generelle bestemmelser. Forslag om ophævelse af bestemmelsen i lov om sikkerhed til søs, § 6, nr. 6 vil blive medtaget i forslag til ny lodslov.

En fremtidig samling af administration af bestemmelserne vedrørende lods hos Forsvarsministeriet vil indebære overførsel af en begrænset administrativ opgave, hvorfor der ikke vil ske ressourceoverførsel i forbindelse hermed. Ansvar for lodsspørgsmål vil herefter være entydigt fastlagt, hvilket vil styrke Forsvarsministeriets myndighedsudøvelse på dette område. Dertil kommer, at der vil ske en mindskelse af ressourceanvendelsen på tværministeriel koordination, hvilket vil være i tråd med regeringens målsætning om at reducere administrative byrder for de offentlige myndigheder.

Allerede lodsloven fra 1979 indeholdt i § 8 en bestemmelse om, at forsvarsministeren kunne fastsætte regler om, at der skulle anvendes lods *"af hensyn til den almindelige skibsfart og samferdsel eller væsentlige offentlige interesser"*. Det fremgår af bemærkningerne hertil, at bestemmelsen ikke kun tænkes anvendt, hvor militære hensyn, men også for eksempelvis miljømæssige, gør det nødvendigt. Af bemærkningerne fremgår tillige: *"Herved imødekommes et ønske fra handelsministeren om, at samtlige bekendtgørelser om tvangslodsning i danske*

LODSLOVSUDVALGET

farvande udstedes i medfør af lodsloven. Der tilsigtes ikke ændringer i den bestående praksis, hvorefter indførelse af tvangslodsning i hvert enkelt tilfælde normalt sker efter en forhandling mellem samtlige berørte parter.” Der har altså allerede dengang været et ønske om at samle bestemmelser om lodspligt. Årsagen til den nuværende praksis, hvor både Søfartsstyrelsen og Forsvarsministeriet udsteder regler om lods i henhold til hver deres lovgivning, har ikke med sikkerhed kunnet fastslås.

LODSLOVSUDVALGET

Ansættelses- og pensionsforhold for lodser i det statslige lodsvæsen

I henhold til den gældende lodslov ansættes og afskediges lodser på vilkår, der svarer til dem, som gælder for tjenestemænd: Lodserne ansættes og afskediges af farvandsdirektøren, medmindre der er tale om uansøgt afsked, hvor kompetencen ligger hos forsvarsministeren. Lodser skal give tre måneders varsel, hvis de ønsker at fratræde, medens lodserne kan opsiges med seks måneders varsel, medmindre afskedigelsen er begrundet i strafbart forhold, tjenesteforseelse eller mislighed. Som tidligere nævnt har lodser i Danmark status som statsansatte lønmodtagere.

Lodser har pligt til at være medlemmer af – og pensioneres fra – Lodspensionskassen, som beskrives i lodslov, kapital 7. Det fremgår bl.a., at pensionsydelse beregnes efter tilsvarende regler som fastsat i tjenestemandspensionsloven, at de nærmere regler om pensionskassens virksomhed fastsættes af forsvarsministeren, at pensionskassen er underkastet forsvarsministerens tilsyn og kontrol og ikke er omfattet af lov om statens tilsyn med pensionskasser. Lodspensionskassens formue administreres af en bestyrelse, der består af en formand og et bestyrelsesmedlem, udpeget af forsvarsministeren, et bestyrelsesmedlem, udpeget af finansministeren samt to aktive og to pensionerede lodser, valgt af lodserne. Til forskel fra tjenestemandssystemet hæfter staten ikke for lodsernes pension, ligesom Lodspensionskassens formue ikke tilhører staten.

Det bemærkes, at lodser under lodsning optræder som konsulenter for skibsføreren og ikke som repræsentanter for lodsvæsenet. Under lodsning er de således ikke omfattet af Danske lov 3-19-2 (lodsvæsenet har ikke ansvar for deres fejl). Denne situation er afspejlet i lodsloven § 25, hvoraf det fremgår, at der ikke påhviler statskassen erstatningspligt for skader, som lodserne forvolder.

LODSLOVSUDVALGET

Øvrige medarbejdere i lodsvæsenet ansættes og afskediges af det enkelte lodseri med aflønning (bortset fra hjælperlodser) i henhold til overenskomster, indgået mellem Farvandsvæsenet og henholdsvis Sømændenes Forbund i Danmark, Funktionær- & Inspektørforeningen og HK.

Farvandsvæsenet har i de senere år bl.a. efter ønske fra Forsvarsministeriet og fra Danske Lodser overvejet de fremtidige løn- og ansættelsesvilkår for lodser og har i den forbindelse udarbejdet et forslag til en ændret aflønningsform, baseret på statens "ny løn"-præmisser.

Udvalget finder, at lodser i det statslige lodsvæsen fremover bør være ansat som lønmodtagere i henhold til en overenskomst, ligesom lodsers pensionsmæssige forhold bør være baseret på en aftale mellem arbejdsgiveren og lønmodtagernes organisation. Udvalget finder det vigtigt at påpege, at der bør indgås aftaler, således at det sikres, at samfundsmæssigt vigtige lodsninger (fx lodsninger, omfattet af lodspligt og IMO anbefalinger) vil kunne gennemføres i tilfælde af arbejdskonflikter, hvor strejkevåbnet tages i brug.

Det er udvalgets opfattelse, at fremtidige bestemmelser om lodsers aflønnings- og pensionsforhold ikke bør indgå i en revideret lodslov.

LODSLOVSUDVALGET

Lodslovsudvalgets anbefaling

1) Effektivisering mv. af det statslige lodsvæsen

- Fortsat omkostningsminimering og effektivisering. Incitament hertil.
- Klar adskillelse af myndigheds- og driftsopgaver.
- Fortsat arbejde for nedsættelse af lodstaksterne.

Der udarbejdes en handlingsplan for den fortsatte effektivisering, herunder eksempelvis gennemførelse af lønreform, takstreform, generel vurdering af varslingsperioden, adskillelse af opgaver og fremtidig organisation af det statslige lodsvæsen. Frist 1. juni 2005.

2) Konkurrenceudsættelse (liberalisering) af det statslige lodsvæsen og autoriserede havnelodserier

- Forsvarsministeren bemyndiges i lodsloven til at udstede regler til gennemførelse af en liberalisering af lodsvirksomhed, herunder opkræve gebyrer af brugere i forbindelse med udstedelse af certifikater, tilsyn mv.
- Alle regionallovsninger konkurrenceudsættes fra 1. januar 2006.
- Lodsvæsenet varetager forsyningssikkerheden.
- Mulighederne for landbaseret lodsvæsen samt lokal tilpasning af fx lodspligt og lodsfritagelsesbeviser undersøges løbende ud fra ønsket om øget effektivitet og sejladsikkerhed.
- Ved revision af lodsloven i folketingsåret 2008/09 tages der bl.a. på baggrund af en evaluering af forløbet af konkurrenceudsættelsen af regionallovsningerne stilling til, om det vil være forsvarligt at konkurrenceudsætte gennemsejlingslovsninger.

LODSLOVSUDVALGET

3) Myndighedsopgaver

- Der udstedes senest 1. oktober 2005 regler vedr. myndighedsopgaver for lodsning, herunder
 - krav til og regler for uddannelse og certificering af lodser, regler om lodsningers udførelse, lodsers opgaver og ansvar samt tilsyn hermed,
 - godkendelse og tilsyn med lodsselskabers virksomhed, indberetningspligt mv.
- Der oprettes senest 1. juni 2005 en myndighed i Farvandsvæsenet til varetagelse af samtlige myndighedsopgaver vedr. lodsning, adskilt fra driftsopgaver, herunder
 - krav til opnåelse af lodsfrigtagelsescertifikater
- efter lodslovens ikrafttræden skal udviklingen i lodstaksterne følges nøje med henblik på at vurdere, om eller evt. i hvilket omfang, der bør iværksættes sikkerhedsforanstaltninger.

4) Lodsråd

- Lodsrådet nedlægges
- Lodslovsudvalget indkaldes efter behov i forbindelse med revision af lodsloven i folketingsåret 2008/09 og kan udtale sig i forelagte sager vedr. konkurrenceudsættelse af lodsvæsenet, myndighedskrav til lodsvirksomhed og gennemførelse af nyordningen på lodsområdet

5) Ny lodslov

- På lodsområdet udmøntes anbefalingerne gennem ny lovgivning, jf. bilag 9.

LODSLOVSUDVALGET

Bilag

LODSLOVSUDVALGET

Bilag 1: Kommissorium

Forsvarsministeriet

16. august 2004

Kommissorium for lodslovsudvalget.

Baggrund:

Den nuværende lodslov, lov nr. 116 af 21. marts 1979 som ændret ved lov nr. 367 af 7. juni 1989, indeholder bl.a. bestemmelse om, at lodsning i dansk farvand kun må udføres af lodsvæsenet og autoriserede havnelodser. Lodsloven indeholder endvidere bestemmelser om lodsvæsenets organisation, Lodsrådet som rådgivende organ for forsvarsministeren, lodspligt, lodstaksternes fastsættelse, lodsvæsenets økonomiske forhold, samt lodsers ansættelses- og pensionsforhold.

En modernisering af lovgivningen vedrørende udøvelse af lodsvirksomhed er på det seneste blevet aktuel af flere årsager.

Sejladssikkerhed i de danske farvande antager generelt stedse større og mere påtrængende vigtighed, bl.a. på grund af, at et voksende antal store skibe sejler gennem farvandene. Mange af disse skibe medbringer last, der ved havari kan medføre meget alvorlig forurening af farvande og kyster, men selv skibenes egenbeholdning af bunkersolie kan ved uheld give betydelig forurening. Konsekvenserne af svigtende eller mangelfuld sikkerhed kan være omfattende og på alle måder belastende, og alle typer af foranstaltninger til støtte for sejladssikkerhed, herunder lodsning, er derfor under hastig udvikling i disse år. Både internationalt og herhjemme påkalder området sig betydelig og bred opmærksomhed, jf. aktuel virksomhed og nye projekter vedrørende sejladssikkerhed. Dette arbejde understøttes og koordineres internationalt og regionalt af organisationer som IMO, IALA, HELCOM og EU. Et vigtigt aktuelt eksempel i denne sammenhæng er de enkelte landes opfølgning på IMO's beslutning om international indførelse af AIS på alle skibe i international fart inden 2005. Et regeringsudvalg herhjemme har for nyligt behandlet spørgsmålene om øget anvendelse af lodser og styrket overvågning af sejladssikkerheden.

LODSLOVSUDVALGET

Navigationsmæssige forhold og hjælpemidler hertil samt andre vilkår for besejling er inde i en stærk og hastig udvikling, herunder på det teknologiske område. Lodserne skal levere nye ydelser som bistand til f.eks. ship-to-ship operationer, ligesom det må forventes, at en styrket overvågning af dansk farvandsområde ved f.eks. koordinering af AIS og kystradarsystemet inden for en overskuelig periode kan tilvejebringe forudsætninger for en modernisering af lodstjenesten.

I det hele taget taler den hurtige udvikling på området samt en række andre igangværende arbejder og initiativer for en modernisering af lodsloven også for så vidt angår forskrifter for ansættelsesvilkår, aflønning, pensionsforhold samt takstfastsættelse.

Dertil kommer, at statsrevisorerne har fremført anbefalinger om effektivisering af lodstjenesten, mens Konkurrencerådet har foreslået en liberalisering gennem hel eller delvis konkurrenceudsættelse af lodsvæsenet.

Forsvarsministeren har i sit svar af 30. marts 2004 til Konkurrencerådet givet udtryk for, at en delvis konkurrenceudsætning af lodsvæsenet omfattende de gennemsejlingslodsninger, der ikke er omfattet af IMO's anbefalinger i Resolution MSC. 138(76) om at benytte lods ved gennemsejling af T-ruten mellem Skagen og Gedser øst og af Øresund er mulig. Der skal derfor under det lovforberedende arbejde udarbejdes forslag til bestemmelser til gennemførelse heraf. Det forudsættes tillige, at det forestående lovforberedende arbejde bl.a. skal omfatte en fortsættelse af analyserne af mulighederne for at konkurrenceudsætte yderligere områder med den forudsætning, at de tre overordnede målsætninger for lodsvirksomheden - forsyningssikkerhed, kvalitet og selvfinansiering - skal opfyldes. De områder, der på baggrund heraf peges på under det lovforberedende arbejde, skal der tilsvarende udarbejdes forslag til bestemmelser for.

Ansvar for lodsvirksomhed, herunder organisering af lodstjenesten og retningslinier for dens udførelse er placeret hos forsvarsministeren. Det er derfor også et lovgivningsspørgsmål, i hvilket omfang denne ansvarsplacering og de hidtil opstillede grundbetingelser for lodsning eventuelt kan fraviges.

Opgave:

Til udarbejdelse af forslag til ændring af lodsloven m.v. nedsættes et lovforberedende udvalg. Udvalget skal på relevante områder tage udgangspunkt i rapporten vedrørende øget anvendelse af lodser, samt styrket overvågning af sejladsikkerheden og de deri indeholdte analyser og anbefalinger samt den handlingsplan, de deltagende ministerier har udarbejdet på grundlag af rapporten.

Udvalget skal udarbejde forslag til ændringer af lodsloven eller en helt ny lodslov, og bl.a. følgende forhold bør indgå i udvalgets overvejelser:

LODSLOVSUDVALGET

- Definitioner (lodsning, lodsvirksomhed mv.)
- Principper, herunder forsyningssikkerhed, kvalitet samt selvfinansiering og udgiftsneutralitet for staten
- Myndighedsansvar og -opgaver (herunder indberetningspligter)
- Myndighedskrav til udøvelse af lodsning og lodsvirksomhed
- Bestemmelser vedrørende lodspligt
- Uddannelses- og kvalifikationskrav til lodser
- Ansættelses- og pensionsforhold mv. for lodser i det statslige lodsvæsen
- Liberalisering af lodsning og lodsvirksomhed og konkurrence, herunder forhold til udenlandske lodser
- Andre former for lodsning
- Et eventuelt rådgivende forum
- Straffe- og erstatningsbestemmelser

Sammensætning af udvalget:

Udvalget sammensættes således:

Vicedirektør H. Martin Richter, Farvandsvæsenet, (formand),
Kontorchef Keld R. J. Christensen, Forsvarsministeriet,
Specialkonsulent Jens Peter Nielsen, Forsvarsministeriet,
en repræsentant fra Søfartsstyrelsen,
en repræsentant fra Konkurrencestyrelsen,
en repræsentant fra Miljøstyrelsen,
lodsinspektør Per Sønderstrup, Farvandsvæsenet,
kontorchef Bent Davidsen, Farvandsvæsenet,
økonomichef Kirsten Præstegaard, Farvandsvæsenet.

Danmarks Rederiforening, Danske Lodser samt Sammenslutningen af Danske Havne inviteres til at lade sig repræsentere med én repræsentant fra hver i udvalget.

Farvandsvæsenet varetager sekretariatsfunktionen under ledelse af fuldmægtig Kasper A. T. Jespersen.

Udvalget kan lade eksterne konsulenter udarbejde analyser mv.

Udvalget kan nedsætte underudvalg.

Betænkning med lovforslag og bemærkninger skal foreligge senest den 15. december 2004 med henblik på, at der fremsættes lovforslag primo 2005 (Folketingssamlingen 2004-05) og med virkning fra senest den 1. januar 2006.

LODSLOVSUDVALGET

Bilag 2: Forholdene i andre lande

Indledning

Udvalget har undersøgt andre landes lodstjenester med henblik på at undersøge forhold vedrørende blandt andet organisering, uddannelse samt om lodsning er udsat for konkurrence i de pågældende lande, herunder om der er fri markedsadgang. Generelt er det også internationalt få lande, hvor der er tale om egentlig konkurrence mellem flere lodstjenester i samme område. Udvalget har udvalgt landene Sverige, Holland, England, Finland og Australien ud fra kriterier om sammenlignelighed og forskelligheder i organisering og markedsadgang. For Australiens vedkommende er sammenligningen primært foretaget ud fra lodstjenester i det nordlige Australien, herunder Torresstrædet, som har status som et internationalt stræde.

Følgende generelle oplysninger er indhentet om de forskellige lande:

Lovgivning

Alle lande har en central lovgivning på lodsområdet. I England har man ved lovgivning uddelegeret reguleringen af lodslovgivningen, herunder lodspligtbestemmelser samt markedsadgang til de enkelte havne. Dette gælder også til en vis grad Australien, men her anvendes også lovgivning i de enkelte delstater. For øvrige lande forefindes en central lodslov. Foruden en central lov anvendes også et antal underliggende bekendtgørelser og cirkulærer vedrørende uddannelse, betaling for lodsning og lodspligt.

Organisation

Sverige har i lighed med Danmark et statsligt lodsvæsen, hvor staten varetager drift og tilsyn med lodstjenesten og lodserne ansættes på sammenlignelige vilkår med Danmark. I Finland har man fra den 1. januar 2004 etableret et statsligt ejet privat selskab adskilt fra den finske

LODSLOVSUDVALGET

søfartsadministration. I Holland er lodstjenesten organiseret som et privat selskab, hvor lodserne er anpartshavere i selskabet, som er inddelt i fire geografiske regioner såkaldte lodsningdistrikter. I England ansættes lodserne enten af havnen eller der er etableret private selskaber i de enkelte havne. I Australien er lodstjenesterne organiseret som private selskaber.

Markedsadgang

Kun for Australien er der tale om egentlig fri markedsadgang. Dog er det op til de enkelte havne i England at afgøre, hvorledes lodstjenesten organiseres i havnen. For øvrige lande er der tale om begrænset markedsadgang – principielt et monopol, hvor lodser søger ansættelse i lodstjenesten på baggrund af deres kvalifikationskrav.

Uddannelse og certificering

Alle lande har etableret sammenlignelige krav til uddannelse, træning og certificering af lodser. De generelle krav er, at vedkommende ansøger skal have bevis som skibsfører samt erfaring som styrmand eller skibsfører. Endvidere stilles der krav om at opfylde bestemte helbredsmæssige betingelser. Et normalt uddannelsesforløb er efter ansættelse at gennemføre sidemandsoplæring ved en erfaren lods, hvorefter der gennemføres eksamination. Efter certificering udføres lodsninger af stigende sværhedsgrad. Det er primært varigheden af uddannelsesforløbet, der varierer. Årsagen hertil kan for eksempel være forskelle i sværhedsgrad.

Som noget nyt indfører Australien en egentlig lodsuddannelse, som også er under overvejelse i Holland. Baggrunden herfor er, at Australien forudser, at det i fremtiden vil være vanskeligt, at rekruttere nye lodser fra handelsflåden som følge af en forventet generel mangel på officerer.

Lodspligts- og undtagelsesbestemmelser

Alle lande har indført lodspligtbestemmelser, som typisk fastsættes ud fra skibenes dimensioner (længde, bredde og dybgang) samt de typer af ladning, som skibene sejler med (olie, gas eller

LODSLOVSUDVALGET

kemikalier). Alle lande på nær Danmark har foruden lodspligt for skibe, der sejler med farlig ladning, også lodspligt for skibe med en længde på mellem 60 til 70 meter og derover.

Alle lande på nær Danmark anvender lodsfrigtagelsescertifikater, der udstedes til skibsførere på baggrund af en teoretisk og praktisk eksamination.

Lodstakster og finansiering

I alle lande anvendes skibets størrelse samt lodsningens varighed – typisk i form af den distance, som skibet lodeses - som udgangspunkt for betaling for lodsning. Som udgangspunkt er lodstjenesterne i de forskellige lande selvfinansierende. I Sverige foretages en omstrukturering af takspolitikken således, at der ved en forhøjelse af lodstaksterne med 20 % i 2003, 2004 og 2005 forventes opnået fuld omkostningsdækning af Sveriges lodstjeneste. Forhøjelsen af lodstaksterne medfører samtidig en reduktion i den farvandsafgift, som skibene betaler ved sejlads i svensk farvand.

Sammenligning af andre landes lodstjenster

	Sverige	Holland	England
Hvordan er lodsmyndigheden organiseret (Offentlig/statslig Central / decentral)	Sverige har en statslig lodsmyndighed repræsenteret ved Sjöfartsverket	Lodsmyndigheden er uklart defineret, idet deres transportministerium er ansvarligt ministerium, men selve lodsmyndigheden er uddelegeret til i alt 4 lodsningdistrikter.	Den engelske lodslov af 1987 har uddelegeret lodsmyndigheden til de enkelte havne.
Hvordan er den operative lodstjeneste organiseret (Offentlig/privat /selskabsform/et eller flere firmaer)	Lodstjenesten er statslig drevet og organiseret under Sjöfartsverket i et antal lodsningdistrikter eller søtrafikområder.	Lodstjenesten er organiseret som et privat selskab, hvor lodserne er partsejere i lodsselskabet. Selskabet	Lodserne er enten ansat af havnen eller ansat i private selskaber.
Hvordan certificeres lodser og hvem foretager autorisation?	Ansøgere skal have bevis som skibsfører og have svensk indfødsret. Vedkommende gennemfører uddannelse i 6 måneder som lodsaspirant efterfulgt af eksamination samt certificering af Sjöfartsverket.	Ansøgere skal have skibsførerbevis og eksamineres af den centrale lodsmyndighed	Den enkelte havne/lodsmyndighed fastsætter de nærmere krav til certificering og uddannelse af lodser

LODSLOVSUDVALGET

	Herefter lodsning med stigende sværhedsgrad (op til 5 år).		
Hvilken lovgivning regulerer lodsning (central lodslov og/eller decentrale forskrifter)	Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om lodsning; SJÖFS 2000:15 (under revision)	En central lodslov med tilhørende forskrifter.	Lodslov af 1987 samt de pågældende havnemyndigheders regler om uddannelse, lodspligt etc.
Regler om markedsadgang	Statsligt monopol	Monopol inden for de enkelte lodsningsdistrikter	Der ses ikke umiddelbart at være konkurrence mellem lodstjenesterne inden for en havnemyndigheds område. Konkurrencen ses primært at være mellem havnene
Lodspligtbestemmelser (internationale stræder)	Generelt er der lodspligt for skibe med en længde på 70 meter og derover eller skibe med en bredde på 14 meter eller derover. Herudover kan der være specifikke regler for de enkelte farvandsafsnit, herunder for skibe med farlig gods om bord	Generelt er der lodspligt for skibe med en længde på 60 meter og derover, men det kan variere fra område til område	Fastsættes af den pågældende havnemyndighed og er derfor ikke generelle. Som eksempel kan det oplyses at i Southampton er der lodspligt for skibe med en længde på over 61 meter samt passagerskibe med en længde på over 20 meter.
Undtagelsesbestemmelser for lodspligt	Sverige anvender såkaldte lodsfrigtagelsescertifikater, som gives til skibsførere efter formaliserede krav. Der foretages eksamination samt udstedelse af bevis, som er gældende i 3 år	Holland anvender lodsfrigtagelsescertifikater, som gives til skibsførere efter eksamination.	England anvender lodsfrigtagelsescertifikater. Vedkommende skal ansøge herom samt aflægge eksamen for at få udstedt lodsfrigtagelsescertifikat, som skal fornyes med faste intervaller. Der er brugerbetaling for ansøgning om lodsfrigtagelsescertifikat. Lodsfrigtagelsescertifikatet betragtes som en konkurrenceelement. For Havnen Plymouth skal et skib betale en lodsafgift, når en navigator med lodsundtagelsescertifikat anløber havnen.
Hvordan fastsættes lodstaksterne?	Lodstaksterne fastsættes efter skibets bruttotonnage og lodsningens varighed i antal lodsningstimer	Lodstaksterne fastsættes efter skibets dybgang og den lodsede distance.	Taksterne fastsættes af havnemyndigheden og varierer fra havn til havn. Som eksempel anvender Plymouth længde og dybgang som parametre
Hvordan finansieres lodstjenesten? >(Selvfinansiering / statstilskud / overskudsvirksomhed)	Sverige har både i 2003 og 2004 forøjet lodstaksterne med 20 % med henblik på at få fuld omkostningsdækning. Lodstaksterne er endvidere varslet til at blive forøjet yderligere 20	Lodstjenesten må anses for selvfinansierende. Der er tale om overskudsdeling mellem lodserne, idet lodstakster samtidig godkendes af trafikministeriet og generelt kun	Finansieres ved lodstakster, men der findes ikke oplysninger om den er selvfinansierende eller subsidieres af andre havneafgifter eller omvendt.

LODSLOVSUDVALGET

	% i 2005. En del af omkostningerne til lodsning har tidligere været dækket af en farvandsafgift, som i forbindelse med forhøjelse af lodstaksterne nedsættes.	stiger med den almindelige prisudvikling	
Findes der incitamentsstrukturer for økonomisk effektivitet? (Overskudsdeling / konkurrence eller andet)	Der ses ikke umiddelbart ikke sådanne incitamentsstrukturer. Lodser aflønnes med en grundløn samt løn for antal lodsninger / lodsningstimer	Overskudsdelingen blandt lodserne må anses for et incitament.	Konkurrence mellem havnene, herunder lodstakster er et økonomisk incitament.
Hvor mange lodser er beskæftiget i landet? (stort/lille erhverv)	230 lodser	420 lodser	Ca. 800 samt 46 højsølodser (31/12/03)
Andre bemærkninger (evt. overvejelser om liberalisering eller konkurrenceudsætning af lodstjenesten)	NIL	Ved et interview med direktøren for lodsningssdistrikt Rotterdam blev det oplyst, at man ikke ville konkurrenceudsætte lodstjenesten foreløbig som følge af langfristet gæld til staten frem til 2019.	Decentralisering af lodsmyndigheden betyder, at der er stort antal forskellige bestemmelser om lodstjenester og lodspligt.
	Kilde www.sjofartsverket.se http://www.lotsforbundet.com	http://www.loodswezen.nl	www.empa-pilots.org http://www.southamptonspin.co.uk http://www.plymouthport.org.uk

	Finland	Australien	
Hvordan er lodsmyndigheden organiseret (Offentlig/statslig central / decentral)	Den finske søfartsadministration FMI ansvarlig myndighed.	Australian Maritime Safety Agency (AMSA) er en central lodsmyndighed, men de enkelte delstater varetager også en del af myndighedsopgaven.	
Hvordan er den operative lodstjeneste organiseret (Offentlig/privat /selskabsform/et eller flere firmaer)	Lodstjenesten er fra den 1. januar 2004 organiseret som et aktieselskab ejet af staten.	Lodstjenesterne er private	
Hvordan certificeres lodser og hvem foretager autorisation?	Den finske søfartsadministration forestår certificering efter gennemført eksamination. Certificeringen skal fornys hvert 5. år. Der er krav om passende sprogkundskaber i enten svensk eller finsk foruden krav om skibsførerbevis	AMSA's leder for maritime operationer har ansvaret for eksamination og certificering af lodser.	

LODSLOVSUDVALGET

Hvilken lovgivning regulerer lodsning (central lodslov og/eller decentrale forskrifter)	Central lodslov samt regler om betaling for lodsning	Central lodslov om krav til uddannelse, certificering samt drift af lodstjenesten	
Regler om markedsadgang	Lodsloven fastsætter, at den finske lodstjeneste udfører lodsning (reelt et monopol). Havnemyndigheder kan autorisere navigatører til at rådgive om lodsning i havneområdet.	Der er ikke fastsat regler om markedsadgang.	
Lodspligtbestemmelser (internationale stræder)	Skibe der sejler med farlig ladning samt skibe med en længde på over 60 meter eller en bredde på over 10 meter eller en dybgang på over 4,5 meter.	Skibe med en længde på 70 meter og derover samt skibe, der transporterer farlig ladning	
Undtagelsesbestemmelser for lodspligt	Finland anvender undtagelsescertifikater med krav om eksamination samt sprogkrav finsk eller svensk	Australien anvender undtagelsescertifikater	
Hvordan fastsættes lodstaksterne?	Lodstakster er baseret på nettotonnage samt lodset distance. Trafikministeriet fastsætter taksterne.	Ej oplyst	
Hvordan finansieres lodstjenesten? >(Selvfinansiering / statstilskud / overskudsvirksomhed)	Som selvstændigt selskab er det selvfinansieret	Private selskaber, som er selvfinansierende	
Findes der incitamentsstrukturer for økonomisk effektivitet? (Overskudsdeling / konkurrence eller andet)	Vanskeligt at vurdere, men der ses ikke umiddelbart specifikke incitament	Der er konkurrence lodserierne indbyrdes	
Hvor mange lodser er beskæftiget i landet? (stort/lille erhverv)	215		
Andre bemærkninger (evt. overvejelser om liberalisering eller konkurrenceudsætning af lodstjenesten)	Finsk lodslov af 2003 (engelsk oversættelse) www.finnpilot.fi	Marine Orders 54, Coastal pilotage (omfatter lodsning ved det nordøstlige Australien)	

LODSLOVSUDVALGET

Bilag 3:

Farvandsvæsenet, 9. november 2004

Betragtninger om gennemsejlingslodsninger i forbindelse med udarbejdelse af en ny lodslov

I nærværende notat anlægges ikke økonomiske betragtninger.

Begrebet gennemsejlingslodsninger var næppe kendt i 1857, da København Traktaten blev indgået. Imidlertid gælder de forpligtelser, som staten i medfør af denne traktat er pålagt, navnlig det vi i dag forstår ved gennemsejlingslodsninger. Her er der tale om en international forpligtelse for staten, og af samme grund skal der navnlig på dette område være ”lods til tiden” mod en rimelig betaling (kan ikke frit fastsættes i konkurrence). Hertil kommer, at vi nationalt ønsker den størst mulige sikkerhed for, at transporter gennem danske farvande foregår uden fare for miljø og mennesker.

Staten har således et særligt ansvar for gennemsejlingslodsningerne, både for så vidt angår levering (forsyningssikkerhed) som kvalitet og pris.

Regeringen har for gennemsejlingsfarvandene sat det mål, at sejladsikkerheden skal forbedres gennem øget anvendelse af lodser.

Regeringen har yderligere bestemt, at der skal iværksættes udvikling af såvel landbaseret lodsning som landbaseret sejladsvejledning. Og netop gennemsejlingslodsningerne er i fokus ved udviklingen af disse nye systemer.

De afgørende instrumenter for en sådan modernisering/effektivisering af lodsningen ejes og drives af staten som ligeledes har det overordnede ansvar for at systemerne virker. Det gælder AIS og kystradar såvel som de faciliteter i land, som er en nødvendig forudsætning for udvikling og fremtidig udførelse af landbaseret lodsning. Det vil derfor være hensigtsmæssigt, at også landbaseret lodsning bliver og forbliver en statslig opgave.

Udviklingen af landbaseret lodsning må af gode grunde ikke medføre, at det nuværende niveau for sejladsikkerheden sænkes. Dette niveau er blandt andet opnået gennem traditionel lodsning udført af lodser med ansættelse i lodsvæsenet. Disse lodser bør derfor så vidt muligt inddrages og spille en væsentlig rolle i udviklingen af landbaseret lodsning.

LODSLOVSUDVALGET

Det vil derfor – såvel af praktiske som sikkerhedsmæssige grunde – være en fordel, såfremt gennemsejlingslodsningerne ikke udsættes for omlægninger eller ændringer, medens etableringen af regeringens overvågningssystem foregår, herunder opførelse og integrering af kystradarer og AIS stationer og udviklingen af landbaseret lodsning

Gennemsejlingslodsninger friholdes i første omgang for kravet om liberalisering og konkurrenceudsættelse.

LODSLOVSUDVALGET

Bilag 4: Lodsningsstatistikker

Regionallodsninger

Nedenstående tabel viser lodsninger udført af lodsvæsenet på danske havne. I det lodsninger kan udføres mellem to havne eller fra et lodspåsetningssted beliggende ud for en anden havn end skibets destinationshavn er lodsningerne opgjort ud fra en vurdering af, hvilken havn lodsningen vedrører.

Havn	Antal lodsninger	lodsningsindtægter	lodsningsindtægt per lodsning
Fredericia	2.019	18.021.566	8.926
København	1.809	11.224.444	6.205
Kalundborg	1.457	11.542.295	7.922
Aalborg	1.100	7.411.295	6.738
Esbjerg	947	7.502.891	7.923
Odense	890	3.305.004	3.713
Randers	515	1.885.683	3.662
Mariager	345	1.172.246	3.398
Hundested	313	849.194	2.713
Næstved	312	597.411	1.915
Kolding	249	828.614	3.328
Bropassage Oddesund	238	313.470	1.317
Thyborøn	234	680.696	2.909
Grenaa	221	3.020.760	13.669
Korsør	220	2.062.466	9.375
Frederikshavn	210	1.841.339	8.768
Nykøbing Falster	206	677.495	3.289
Aarhus	161	2.659.098	16.516
Køge	151	340.386	2.254
Nakskov	150	319.790	2.132
Aabenrå	142	3.809.563	26.828
Hobro	126	408.160	3.239
Frederiksværk	125	322.655	2.581
Horsens	113	329.439	2.915
Svendborg	82	163.471	1.994
Vejle	76	244.843	3.222
Assens	66	330.916	5.014
Stignæs	59	892.307	15.124

LODSLOVSUDVALGET

Lyngsodde	54	423.954	7.851
Løgstør	48	193.726	4.036
Nyborg	48	161.504	3.365
Struer	46	220.563	4.795
Bandholm	40	92.182	2.305
Gedser	38	778.441	20.485
Vordingborg	36	90.276	2.508
Aggersund	28	104.361	3.727
Thisted	23	198.814	8.644
Masnedø	18	45.390	2.522
Guldborg	15	22.170	1.478
Lyngsbæk	14	46.162	3.297
Oddesund	14	45.220	3.230
Skive	10	79.781	7.978
Lemvig	9	38.386	4.265
Hadsund	8	11.967	1.496
Holbæk	8	20.342	2.543
Juelsminde	6	13.462	2.244
Helsingør	6	43.647	7.275
Nykøbing Mors	5	38.383	7.677
Snekkersten	5	48.604	9.721
Fur	3	16.502	5.501
Skagen	2	17.960	8.980
Manglende oplysninger	244	1.982.653	8.126
I alt	13.264	87.491.946	6.596

LODSLOVSUDVALGET

Gennemsejlingslodsninger

Nedenstående tabel viser det samlede antal gennemsejlingslodsninger i 2003 gennem Storebælt fordelt efter skibenes dybgang med oplysning om lodsningsindtægter, antal lodsninger og den gennemsnitlige lodsningsindtægt pr. lodsning. Den gennemsnitlige lodsningsindtægt pr. lodsning var 33.248 kroner. Årsagen til, at den gennemsnitlige lodsningsindtægt er faldene for skibe med en dybgang mellem 9 og 12 meter, er, at flere af disse skibe er lodset på en kortere distance og derfor betaler mindre for lodsningen.

Dybgang	Lodsnings- indtægter	Antal lodsninger	Akkumuleret antal lodsninger	Akkumulerede lodsningsind- tægter	Lodsningsindtægt pr. lodsning
2	8.654	1	1	8.654	8.654
3	6.431	1	2	15.085	6.431
4	47.191	4	6	62.276	11.798
5	274.496	18	24	336.772	15.250
6	1.730.761	98	122	2.067.533	17.661
7	6.803.250	283	405	8.870.783	24.040
8	13.664.356	425	830	22.535.139	32.151
9	11.673.224	388	1.218	34.208.363	30.086
10	11.510.420	481	1.699	45.718.783	23.930
Skibe omfattet af IMO's lodsanbefalinger					
11	8.332.965	311	311	8.332.965	26.794
12	9.185.613	250	561	17.518.578	36.742
13	9.071.724	211	772	26.590.302	42.994
14	15.713.483	273	1.045	42.303.785	57.559
15	6.335.103	94	1.139	48.638.888	67.395

LODSLOVSUDVALGET

Nedenstående tabel viser gennemsejlingslodsninger i 2003 gennem Øresund med et estimat for antal skibe omfattet af IMO's lodsanbefalinger. Den gennemsnitlige lodsningsindtægt pr. lodsning var 11.434 kroner.

Dybgang	Lodsnings- -indtægter	Antal lodsninger	Lodsnings- indtægter	Antal lodsninger	Lodsnings- indtægter	Antal lodsninger
	"IMO skibe"		Skibe ikke omfattet		I alt	
3	-	-	27.493	6	27.493	6
4	-	-	329.204	64	329.204	64
5	147.611	18	1.197.293	146	1.344.904	164
6	1.496.465	128	3.472.266	297	4.968.731	425
7	4.675.519	361	2.551.460	197	7.226.979	558
8	-	-	52.087	3	52.087	3
	6.319.595	507	7.629.803	713	13.949.398	1.220

LODSLOVSUDVALGET

Bilag 5: Oplysninger om indtægter og omkostninger ved forskellige lodsningsskategorier

Nedenstående tabel viser for 2003 lodsvæsenets indtægter og udgifter i millioner kroner fordelt på 5 lodsningsskategorier. De første to kategorier er de samlede gennemsejlingslodsninger og de sidste 3 kategorier er de samlede regionallodsninger. Autoriserede havnelodserier udfører også regionallodsninger, men medtages ikke i opgørelsen. Det skyldes, at havnelodseriernes omkostninger ikke er udvalget bekendt.

Tabellen viser, at lodsvæsenet havde overskud på IMO gennemsejlingslodsninger (ca. 13,4 millioner kroner), på regionallodsninger store havne (ca. 7,2 millioner kroner). Lodsvæsenet havde underskud på ikke-IMO gennemsejlingslodsninger (ca. 5,1 millioner kroner), regionallodsninger mellemstore havne (ca. 4,8 millioner kroner) og regionallodsninger små havne (ca. 0,5 millioner kroner). Det indebærer i praksis, at de første to kategorier med overskud krydssubsidierer de tre sidste kategorier, som havde underskud.

Det bemærkes, at der samlet set var tale om overskud for gennemsejlingslodsninger (ca. 8,3 millioner kroner) og regionallodsninger (ca. 1,9 millioner kroner). Det samlede overskud svarer til lodsvæsenets korrigerede overskud i 2003 på ca. 10,2 millioner kroner (se note 1 til forklaring af det korrigerede overskud).

LODSLOVSUDVALGET

	IMO gennemsejlingslodsninger	Ikke-IMO gennemsejlingslodsninger ("Jensby")	Regional lodsninger store havne (over 1000 lodsninger/år)	Regional lodsninger mellemstore havne (100-1000 lodsninger/år)	Regional lodsninger små havne (under 100 lodsninger/år)	Total
Omsætning ¹⁾	59,1	53,3	49,2	33,8	4,5	199,9
Løn/pension mv. ²⁾	28,2	36,1	12,7	11,6	1,5	90,1
Rejseomkostninger ³⁾	4,4	5,6	1,8	1,6	0,2	13,7
Faste omkostninger til lodspåsætning ⁴⁾	10,2	13,0	17,5	16,1	2,1	58,9
Øvrige omkostninger ⁵⁾	2,9	3,7	10,0	9,2	1,2	27,1
Omkostninger ialt	45,6	58,4	42,0	38,6	5,0	189,7
Overskud (+/-)	13,4	(5,1)	7,2	(4,8)	(0,5)	10,2
Antal lodsninger ⁶⁾	1.885	2.412	6.505	5.978	781,0	17.561
Fordelingsnøgle lodspåsætning ⁷⁾	0,17	0,22	0,30	0,27	0,04	1,00

Forklarende noter:

¹⁾ Ved omsætning forstås lodsningssindtægter inklusiv rejsepenge. Ved rejsepenge forstås de lodsejede skibes bidrag til lodsernes rejse til eller fra skibet. De samlede lodsningssindtægter inklusiv rejsepenge var i 2003 ca. 200,9 millioner kroner. Forskellen mellem det i tabellen oplyste (ca. 199,9 millioner kroner) skyldes, at 118 lodsninger er specielle lodsninger, som det ikke har været muligt at henføre til nogle af lodsningsskategorierne i tabellen. Det samlede overskud er derfor korrigeret med ca. 1,0 millioner kroner samt korrigeret for øvrige driftssindtægter (ca. 2,8 millioner kroner), som ikke kan henføres til lodsningssindtægterne.

LODSLOVSUDVALGET

²⁾ Løn/pension mv. omfatter omkostninger til løn og pension til lodser. En markant forskel mellem regionallovsninger og gennemsejlingslovsninger er, at langt de fleste regionallovsninger er af kort varighed (1-2 timer), hvor en gennemsejlingslovsning kan være på 30 timer eller mere. Lønomkostningerne fordeles derfor efter lodsernes gennemsnitlige lovsningstid på henholdsvis gennemsejlingslovsninger og regionallovsninger.

Lodsvæsenet har siden december 2003 gennemført tidsregistrering for lodsvæsenets medarbejdere. På baggrund af tidsregistreringer for 2004 kan det estimeres, at den samlede lovsningstid i 2003 var 80.500 timer.

For Bælt- og Fjordlodseriet, som udelukkende er beskæftiget med regionallovsninger var den gennemsnitlige lovsningstid per lovsning 1,74 time. Dette giver et rimeligt skøn for tidsforbruget per lovsning ved regionallovsninger.

Beregning af lønomkostninger for regionallovsninger

Antal lovsningstimer regionallovsning = [Gennemsnitlige lovsningstid per regionallovsning * samlet antal regionallovsninger] : $1,74 \times 13.264 = 23.079$ lovsningstimer.

Lønomkostning for regionallovsninger = [samlede lønomkostninger * lovsningstimer regionallovsninger / samlet antal lovsningstimer] : $90,11 * 23.079 / 80.500 = 25,8$ millioner kroner

Lønomkostning per regionallovsning = $25,83 / 13.264 = 1.948$ kroner

Lønomkostning for regionallovsninger i havne med mere end 1.000 lovsninger = [Lønomkostning per regionallovsning * antal lovsninger i store havne] : $1.948 * 6.505 = 12,7$ millioner kroner

Samme fremgangsmåde anvendes for øvrige regionallovsninger

LODSLOVSUDVALGET

Beregning af lønomkostninger for gennemsejlingslodsninger

Lodsningstiden for gennemsejlingslodsninger er den samlede lodsningstid minus samlet lodsningstid for regionallodsninger = $80.500 - 23.079 = 57.421$ timer

Lønomkostninger for gennemsejlingslodsninger er samlede lønomkostninger minus samlede lønomkostninger for regionallodsninger = $90,11 - 25,83 = 64,28$ millioner kroner

Lønomkostning per gennemsejlingslodsning = $64,28 / 4.297 = 14.958$ kroner

Lønomkostning for IMO-gennemsejlingslodsninger = [lønomkostning per lodsning x antal IMO-gennemsejlingslodsninger] = $14.958 * 1.885 = 28,20$ millioner kroner

Samme fremgangsmåde anvendes for ”ikke IMO-gennemsejlingslodsninger”

³⁾I 2003 havde lodserierne følgende rejseomkostninger

Sundet lodseri	2.724.861 kroner
Bælt- og Fjordlodseriet	1.037.322 kroner
Farvandslodseriet	<u>9.891.033 kroner</u>
I alt	13.653.216 kroner

Primært Farvandslodseriet og til dels Sundet lodseri er beskæftiget med gennemsejlingslodsninger. Det fremgår af de enkelte lodseriers rejseomkostninger, at rejseomkostningerne er markant større ved gennemsejlingslodsninger. Et forsigtigt skøn er, at 10 millioner vedrører gennemsejlingslodsninger medens øvrige rejseomkostninger (3,65 millioner kroner) vedrører regionallodsninger.

LODSLOVSUDVALGET

⁴⁾ Faste omkostninger til lodspåsætning omfatter samlede omkostninger til lodsfartøjers anvendelse, herunder løn til bådmænd, vedligeholdelse af både og afskrivning. Energiomkostninger er medtaget selv om de principielt er variable omkostninger. Årsagen hertil er, at der anvendes samme fordelingsnøgle.

Samlede faste omkostninger for en lodsningsskategorie beregnes efter fordelingsnøglen forklaret i note 7.

For IMO gennemsejlingslodsninger beregnes faste omkostninger til lodspåsætning som $0,17 * 58,89 = 9,94$ millioner kroner. Samme metode anvendes for øvrige kategorier

⁵⁾ Øvrige omkostninger er faste omkostninger, der vedrører administration, lodsbestilling mv. Disse omkostninger fordeles på lodsningsskategorierne efter antallet af lodsninger, da de vurderes at give samme omkostning per lodset skib.

Øvrige omkostninger IMO gennemsejlingslodsninger = [øvrige omkostninger i alt * antal IMO gennemsejlingslodsninger / samlet antal lodsninger] : $24,15 * 1.885 / 17.561 = 2,59$ millioner kroner.

Samme metode anvendes for øvrige kategorier.

⁶⁾ Af lodsvæsenets årsopgørelse 2003 fremgår det, at der er udført 18.395 lodsninger hvor det totale antal lodsninger vist i tabellen er 17.561 lodsninger. Forskellen skyldes den nuværende opgørelsesmetode, hvor skibe der besættes med to lodser som følge af lodsningens varighed, opgøres som to lodsninger i lodsvæsenets årsopgørelse.

Opmærksomheden henledes på, at fordelingen af gennemsejlingslodsninger mellem henholdsvis skibe omfattet og ikke omfattet af IMO's lodsanbefalinger er delvist baseret på et skøn for Øresunds vedkommende. Det skyldes, at det i de foreliggende registreringer ikke klart er afgrænset, hvilke skibe der er omfattet af IMO's lodsanbefalinger.

LODSLOVSUDVALGET

Under IMO gennemsejlingslodsninger er medtaget 62 højsø-lodsninger til andre havne i Østersøen samt 177 STS-operationer, som vedrører omladning af olie i danske farvande mellem olietankskibe. 118 lodsninger er ikke medtaget og er specielle lodsninger, som ikke kan henføres til nogle af lodsningsskategorierne i tabellen.

For 244 regionalloidsninger mangler der oplysninger om, hvilken havn de er udført på. Lodsningerne og dertil hørende lodsningssindtægter (2,0 millioner kroner) er derfor fordelt forholdsmæssigt efter antal lodsninger på de tre lodsningsskategorier. Lodsningerne vedrører primært korte lodsninger inden for havnenes områder.

⁷⁾ Lodsvæsenet anvender lods fartøjer til at sejle lodser til eller fra skibene. For regionalloidsninger til eller fra en havn, anvendes lods fartøjet kun en gang under lodsningen, fordi lods en, når skibet er i havn ikke har behov for transport med lods fartøj. Gennemsejlende skibe anløber ikke dansk havn, hvorfor lods fartøjet ved gennemsejlingslodsninger anvendes mindst to gange. For at tage hensyn til dette vurderes omkostningerne ud fra følgende fordelingsnøgle for lodspåsatning:

Total estimerede antal lodspåsatninger = $[2 * \text{gennemsejlingslodsninger} + 1 * \text{regionalloidsninger}] : 2*1.885 + 2 * 2.412 + 6.505 + 5.978 + 781 = 21.858$

Fordelingsnøgle lodspåsatning IMO gennemsejlingslodsninger = $[2 * \text{antal IMO gennemsejlingslodsninger} / \text{samlde antal lodspåsatninger}] : 2*1.885 / 21.858 = 0,17$

Fordelingsnøgle lodspåsatning for regionalloidsninger = $[1 * \text{antal regionalloidsninger} / \text{samlde antal lodspåsatninger}] : 6.505 / 21.858 = 0,30$

LODSLOVSUDVALGET

Bilag 6: Uddybning af udvalgets drøftelser om modeller

Monopolmodellen

Udvalget vurderer, at den nuværende monopolordning indebærer god forsyningssikkerhed, god lodsningsskvalitet samt overholdelse af princippet om selvfinansiering. Forsyningssikkerheden understøttes af, at forsvarsministeren er bemyndiget til at fastsætte lodstaksterne og dermed til at dække produktionsomkostningerne for den til enhver tid gældende efterspørgsel på lodsnydelser. Denne mekanisme sikrer også, at lodsvæsenet er selvfinansierende. Lodsningsskvaliteten understøttes af det eksisterende kontrolregime for lodsninger. Udvalget vurderer desuden, at der er for høj grad af detailregulering i den eksisterende lodslov til understøttelse af den nuværende monopolmodel, hvorfor den nuværende regulering ikke kan betragtes som effektiv og fremtidssikret. Hertil kommer en risiko for, at monopolmodellen kan medføre for lav omkostningsbevidsthed og dermed mindre økonomisk effektivitet. Dog har lodsvæsenet vist sig i stand til at reducere taksterne i forbindelse med interne bestræbelser på at effektivisere driften. I denne forbindelse har lodsvæsenet pr. 1. september 2003 og senest pr. 1. oktober 2004 nedsat taksterne med i alt 8 pct. for alle lodsninger undtagen tomandslodsninger, dvs. lodsninger med to lodser ombord.

Konkurrencemodellen

Udvalget vurderer, at det vil være vanskeligt at opretholde en tilstrækkelig forsyningssikkerhed under en ren konkurrencemodell. Det skyldes risikoen for, at der kun vil blive udført rentable lodsninger, mens der vil være mindre interesse i at udføre underskudsgivende lodsninger. I så fald vil konkurrencemodellen ikke honorere kommissoriets krav om, at den aktuelle forsyningssikkerhed skal fastholdes og gerne forbedres. Det bemærkes, at der ikke er defineret eller pålagt en forsyningspligt i den rene

LODSLOVSUDVALGET

konkurrencemodell. Der er heller ingen maksimumgrænse for prisen på lodsning. Udvalget skønner videre, at modellen kan sikre god lodsningsskvalitet. Det forudsætter dog, at en myndighed får tilladelse til og økonomisk mulighed for at føre kontrol med overholdelsen af de obligatoriske kvalifikationskrav. Udvalget vurderer desuden, at modellen sikrer overholdelse af princippet om selvfinansiering, idet markedsmekanismen automatisk sorterer urentable lodsninger fra. Modellen kræver et minimum af rammelovgivning, da lovgivningen ikke – i modsætning til i dag – vil indeholde regler om enerettigheder, forsyningspligt, krydssubsidiering, finansiering m.v. Modellen vil derfor opfylde kravet om reguleringsmæssig effektivitet. Endelig betragter udvalget konkurrencemodellen som økonomisk effektiv, idet konkurrencepresset motiverer alle operatører til at holde omkostningerne nede for at kunne levere til konkurrencedygtige priser. Samlet set vurderer udvalget dog på grund af tvivlen om opretholdelse af det eksisterende niveau af forsyningsikkerhed, at modellen ikke på nuværende tidspunkt bør lægges til grund for en ny lodslov. Modellen kan dog overvejes som en fremtidig mulighed, hvis en delvis konkurrenceudsætning viser sig at være en succes.

Jensby-modellen

Udvalget har drøftet en delvist liberaliseret model med fokus på gennemsejlingslodsninger. Denne model benævnes Jensby-modellen efter tidligere forsvarsminister Jensbys brev af 30. marts 2004 til Konkurrencerådet, jf. kommissoriet. Af brevet fremgår, at det efter Jensbys opfattelse er muligt at foretage en delvis konkurrenceudsætning af det nuværende lodsvæsen. Konkret foreslås en konkurrenceudsætning af de gennemsejlingslodsninger, der ikke er omfattet af IMOs anbefalinger i Resolution MSC. 138(76) om at benytte lods ved gennemsejling af T-ruten mellem Skagen og Gedser øst og af Øresund. Jensbys brev er gengivet i bilag 7.

Udvalget skønner, at Jensby-modellen indebærer god forsyningsikkerhed, idet lodsvæsenet forudsættes fortsat at have forsyningspligten. Der kan dog opstå problemer med

LODSLOVSUDVALGET

forsyningsikkerheden, såfremt konkurrenceudsætningen på ovennævnte gennemsejlingslodsninger eliminerer lodsvæsenets overskud. I givet fald har lodsvæsenet ikke mulighed for at finansiere underskudsgivende lodsninger, som lodsvæsenet fortsat skal foretage. Udvalget anser ikke en udvikling i denne retning for sandsynlig. Det skyldes, at lodsvæsenet efter udvalgets opfattelse har gode forudsætninger for at konkurrere på de relevante gennemsejlingslodsninger. Udvalget kan dog ikke helt udelukke, at dette problem med tiden kan blive aktuelt.

Videre vurderer udvalget, at Jensby-modellen sikrer kvalitet i lodsningerne, såfremt en myndighed får tilladelse til og økonomisk mulighed for at kontrollere udbydernes overholdelse af en række nærmere definerede kvalifikationskrav. Udvalget anser det også for sandsynligt, at Jensby-modellen er selvfinansierende. Som nævnt ovenfor, kan det statslige lodsvæsen således deltage i konkurrencen om gennemsejlingslodsningerne og dermed bevare en del af indtægtsgrundlaget, således at man også kan foretage urentable lodsninger. Stærk konkurrence på gennemsejlingslodsningerne øger dog samtidig risikoen for, at lodsvæsenet kan oparbejde et underskud og dermed afvige fra princippet om selvfinansiering.

Udvalget skønner desuden, at Jensby-modellen ikke indebærer en væsentligt forbedret reguleringseffektivitet i forhold til status quo. Modellen forudsætter således opretholdelsen af det eksisterende lodsvæsen med hertil hørende regler om finansiering, forsyningspligt og enerettigheder. Endelig vurderer udvalget, at Jensby-modellen forbedrer den økonomiske effektivitet i forhold til status quo. Det forventes således, at konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsningerne alt andet lige vil have en disciplinerende effekt på lodsvæsenets omkostninger og dermed supplere lodsvæsenets aktuelle og fremtidige initiativer til omkostningsstyring.

Udvalget gør samtidig opmærksom på, at Jensby-modellen indebærer en liberalisering svarende til ca. 53 mio. kr. af lodsvæsenets årlige lodsningssindtægter på ca. 200 mio. kr i 2003. Udvalget anser det imidlertid for muligt at identificere andre modeller med større

LODSLOVSUDVALGET

liberaliseringspotentiale, jf. nedenfor. Udvalget konkluderer derfor, at Jensby-modellen udgør en mulig, men ikke en optimal variant i forhold til kommissoriet.

Konkurrencestyrelsens model

Udvalget har også drøftet den såkaldte KS-model, som er opkaldt efter Konkurrencestyrelsens (KS) forslag til konkurrenceudsættelse af det aktuelle lodsvæsen. KS-modellen er en overgangsmodel til senere fuldkommen konkurrence. Det foreslås bl.a., at lodsvæsenet konkurrenceudsættes ved, at der gives fri adgang til at etablere sig som lods, når på forhånd fastsatte uddannelses-, sikkerheds- og andre lovfæstede krav er opfyldt. KS anbefaler endvidere, at lodsvæsenet fortsat pålægges forsyningspligt i alle dele af dansk territorialfarvand samt fra dansk territorialfarvand til Østersøen og Nordsøen. KS foreslår også, at lodsede skibe indbetaler et gebyr til en fond til finansiering af underskudsgivende lodsninger. Gebyret skyldes, at modellen bygger på en forudsætning om, at prisen for lodsninger ikke må stige, - heller ikke i mere urentable distrikter. Konkurrencerådet støtter KS-modellen i et brev af 26. november 2003 til forsvarsministeren. Brevet er gengivet i bilag 8.

Udvalget vurderer, at KS-modellen medfører god forsyningssikkerhed, idet lodsvæsenet fortsat pålægges forsyningspligt for alle lodsninger. Der kan dog opstå problemer i områder, hvor lodsvæsenet ikke formår at løfte forsyningspligten. Det kan fx være tilfældet, når lodsvæsenets lodser mister ekspertisen til at lodse i et område, hvor private lodser har stået for lodsningerne i en periode og beslutter at trække sig ud. I tilfælde af denne type foreslår KS-modellen, at et privat firma pålægges forsyningspligten i forbindelse med udbud eller OPP. Udvalget anser det for sandsynligt, at et privat firma vil stille betydelige krav til honoreringen, hvis det skal påtage sig underskudsgivende lodsninger. Dermed er der risiko for høje lodstakster til ugunst for intentionerne i kommissoriet om at øge anvendelsen af lods.

LODSLOVSUDVALGET

Udvalget vurderer også, at modellen sikrer den fornødne kvalitet i lodsningen. Det forudsætter dog, at en myndighed får tilladelse til og økonomisk mulighed for at kontrollere operatøernes overholdelse af de nævnte objektive krav. Udvalget anser det endvidere for sandsynligt, at KS-modellen fører til overholdelse af princippet om selvfinansiering. KS-modellen foreslår således, at lodsninger pålægges en afgift, som indbetales til en fond. Denne fond skal herefter finansiere alle underskudsgivende lodsninger. Det betyder, at modellen opererer med krydssubsidiering mellem lodsninger, ligesom tilfældet er i det nuværende lodsvæsen.

Samtidig vurderer udvalget, at KS-modellen er reguleringmæssigt og økonomisk effektiv på den overskudsgivende del af markedet, dvs. på hovedparten af markedet. Derimod anser udvalget modellen for mindre reguleringmæssigt og økonomisk effektiv på den underskudsgivende del. Det skyldes, at modellens forslag om opkrævning af en afgift til en fond kombineret med krav om maksimalpriser og en auktionsportal efter udvalgets opfattelse indebærer en del detailregulering og administration. På denne baggrund anser udvalget KS-modellen for at være et godt udgangspunkt for regionalmodellen, som er en variation af KS-modellen.

LODSLOVSUDVALGET

Bilag 7: Forsvarsministerens brev af 30. marts 2004

Konkurrencerådet
Nørregade 49
1165 København K

På grundlag af en undersøgelse af effektivitets- og konkurrenceforholdene inden for lodsvæsenet anmodede Konkurrencerådet mig den 26. november 2003 i medfør af konkurrencelovens § 2, stk. 5, om en udtalelse om Konkurrencestyrelsens forslag til forbedringer af lodsvæsenets effektivitets- og konkurrenceforhold.

Rådet foreslår, at lodsloven ændres således, at lodsvæsenets og de autoriserede havnelodsers eneret til at lodse skibe i dansk territorialfarvand ophæves. Endvidere foreslår Rådet, at der etableres den hertil nødvendige uddannelse med lige adgang, og at der fastsættes åbne, gennemsigtige og ikke-diskriminerende vilkår for etablering af lodsvirksomhed. I forlængelse heraf foreslår Rådet blandt andet, at lodstaksterne ændres til maksimaltakster, at underskudsgivende lodsninger udbydes, at der åbnes mulighed for at udbyde forsyningspligten i et afgrænset område, og at der oprettes en fond til dækning af ekstraudgifter ved udførelse af underskudsgivende lodsninger.

Jeg finder en delvis konkurrenceudsætning af lodsvæsenet mulig. Forudsætningen herfor er imidlertid, at følgende 3 overordnede målsætninger for lodsvæsenet opfyldes:

Forsyningssikkerhed
Selvfinansiering
Kvalitet

Jeg finder det tvivlsomt, om den af Konkurrencerådet foreslåede model med en fond til dækning af underskudsgivende lodsninger vil kunne opfylde disse 3 forudsætninger. Jeg kan i øvrigt henvise til Forsvarsministeriets høringssvar til Konkurrencestyrelsen af 3. november 2003, hvor der er anførte en række andre betænkeligheder ved den foreslåede model.

Mine embedsmænd har i det forløbne kvartal gennemført en række drøftelser med embedsmænd fra Økonomi- og Erhvervsministeriet. Der var enighed om, at der i forbindelse med en konkurrenceudsætning af lodsvæsenet ikke må være tvivl om, at de 3 overordnede betingelser for lodsvæsenets virke er opfyldt. I forlængelse heraf har

LODSLOVSUDVALGET

der været drøftelser af en række alternative modeller. Én af disse modeller er der enighed om at foreslå gennemført.

Jeg finder på den baggrund, at det er muligt at foretage en konkurrenceudsætning af de gennemsejlingslodsninger, der ikke er omfattet af IMO's anbefalinger i Resolution MSC. 138(76) om at benytte lods ved gennemsejling af T-ruten mellem Skagen og Gedser øst og af Øresund. Ved gennemsejlingslodsninger forstås lodsninger i stræderne og dansk territorialfarvand, der ikke indebærer anløb af dansk havn.

Jeg lægger herved vægt på, at både de konkurrenceudsatte lodsninger og de lodsninger, som fortsat kun kan udføres af lodsvæsenet, giver grundlag for en økonomisk bæredygtig virksomhed.

Opmærksomheden henledes på, at mere end 95 % af de skibe, der i 2002 var omfattet af IMO's anbefalinger om at benytte lods, har benyttet lods ved gennemsejling af Storebælt, hvorfor muligheden for forbedringer for denne gruppe er beskeden. Af denne årsag er de øvrige gennemsejlende skibe den primære målgruppe for øget anvendelse af lodser og styrket overvågning af sejladsikkerheden. Det må af flere grunde, herunder det forhold, at en "markedsbestemt" pris for lodsning antages at blive lavere end den nuværende, forventes, at lodsningerne i denne gruppe i fremtiden vil udgøre en stigende andel.

De skønnes, at gennemsejlingslodsninger, der ikke er omfattet af IMO's anbefaling om at tage lods, indbringer mellem 25 og 30 % af lodsvæsenets lodsningssindtægter, og andelen påregnes at ville stige i de nærmeste år.

Med hensyn til øvrige lodsningstyper, f.eks. de skibe, der er omfattet af IMO-anbefalingen, og de skibe, der i forbindelse med sejlads til eller fra dansk havn er omfattet af lodspligt, har det ikke inden for den korte tidsfrist været muligt fuldt ud at gennemføre de fornødne analyser, afgrænsninger og konsekvensvurderinger af en konkurrenceudsætning efter alternative modeller.

Det er derfor min hensigt, at der i umiddelbar forlængelse af dette svar til Konkurrencerådet igangsættes et lovforberedende arbejde, der dels skal fortsætte analyserne af mulighederne for at konkurrenceudsætte yderligere områder under Lodsvæsenet under iagttagelse af de tre overordnede målsætninger, dels skal forberede de konkrete ændringer af lodsloven med henblik på at konkurrenceudsætte de gennemsejlingslodsninger, der ikke er omfattet af IMO's anbefalinger, samt de områder, der under det lovforberedende arbejde peges på, kan konkurrenceudsættes. Resultaterne af det næsten afsluttede arbejde i det af regeringen under Forsvarsministeriet nedsatte udvalg om øget anvendelse af lodser samt styrket overvågning af sejladsikkerheden kan inddrages i dette arbejde. Det lovforberedende arbejde skal afsluttes inden udgangen af 2004 med henblik på, at jeg primo 2005 (Folketingssamlingen 2004-2005) kan fremsætte forslag til de nødvendige lovændringer, herunder ændringer af andre dele af lodsloven, som jeg også finder behov for at revidere. Det tilstræbes, at lovændringen vil kunne have virkning fra senest den 1. januar 2006.

I tilknytning hertil skal det oplyses, at det må forudses som en mulighed, at lodsydelsen i løbet af en overskuelig årrække kan ændre karakter, således at lodsning i væsentligt omfang vil kunne ydes som landbaseret lodsning. Dette forudsætter imidlertid bl.a., at de nødvendige hjælpemidler, bl.a. AIS og kystradarer, er udbygget i nødvendigt omfang.

I forbindelse med konkurrenceudsætningen er det forudsat, at Farvandsvæsenet vil skulle forestå bl.a. tilsyn og kontrol med det samlede lodserhverv, herunder den nødvendige kontrol med, at de private lodser opfylder de betingelser og regelsæt, der opstilles. Lodsvæsenet vil endvidere skulle varetage uddannelsen af nye lodser uden betaling.

Afslutningsvis skal jeg for god ordens skyld oplyse, at jeg også finder det hensigtsmæssigt at foreslå en evaluering af lodsloven senest 3 år efter dens ikrafttræden med henblik på at vurdere erfaringerne af konkurrenceudsætningen og mulighederne for at konkurrenceudsætte yderligere områder.

Med venlig hilsen

Svend Aage Jensby

LODSLOVSUDVALGET

Bilag 8: Konkurrencerådets brev af 26. november 2004

Konkurrencerådet har på sit møde i dag den 26. november 2003 behandlet en analyse af konkurrence- og effektivitetsvilkårene i lodserhvervet. På baggrund af analysen har Konkurrencerådet udtalt følgende:

Konkurrencerådet finder, at lodslovens bestemmelser om, at lodsvæsenet og autoriserede havnelodser har eneret til udførelse af lodsninger i danske farvande samt bestemmelserne i lodsloven og afledt lovgivning, som medfører, at der er faste priser for lodsning i danske farvande, er omfattet af konkurrencelovens § 2, stk. 2, og har skadelige virkninger for konkurrencen og hindrer en effektiv samfundsmæssig ressourceanvendelse. I medfør af konkurrencelovens § 2, stk. 5, påpeger Konkurrencerådet derfor, at den manglende konkurrence, der følger af lodsvæsenets lovfæstede monopol, samt den manglende konkurrence på prisniveauet for lodsninger i danske farvande er til skade for konkurrencen og effektiviteten og derved for skibsfarten.

Konkurrencerådet vurderer, at der vil kunne opnås en betydelig effektiviseringsgevinst og dermed et generelt fald i priserne for lodsninger ved at konkurrenceudsætte lodserhvervet. Det vurderes, at et prisfald som følge af en konkurrenceudsætning af lodserhvervet generelt vil medføre, at flere skibe vil vælge at tage lods ombord til gavn for søfarten, miljøet og sikkerheden til søs.

Konkurrencerådet foreslår derfor en konkurrenceudsætning af lodsvæsenet i overensstemmelse med følgende forslag. Forslagene er beskrevet mere udførligt i vedlagte notat, hvortil i øvrigt henvises.

Rådet foreslår i medfør af konkurrencelovens § 2, stk. 5, at lodsloven ændres, således at lodsvæsenets og de autoriserede havnelodser eneret til at lodse skibe i dansk territorialfarvand og danske skibe mellem dele af dansk territorialfarvand og fra dansk territorialfarvand og til Østersøen og Nordsøen, jf. lodslovens § 7, stk. 1 og 2, ophæves. Det skal i den forbindelse præciseres, at skibe både skal kunne rekvirere lods hos lodsvæsenet eller hos konkurrerende udbydere, der opfylder lovens uddannelseskrav og krav til udøvelse af lodsvirksomhed.

Rådet foreslår desuden, at der oprettes en tillægsuddannelse til på åbne, gennemsigtige og ikke-diskriminerende vilkår at uddanne sig som lods. Alle lodser skal påtage sig sidemandsoplæring, eventuelt mod betaling, og uddannelsen skal være tilgængelig for alle ansøgere, der i øvrigt opfylder de fastsatte uddannelsesmæssige krav til at blive lods.

Rådet foreslår, at der fastsættes åbne, gennemsigtige og ikke-diskriminerende krav for etablering af lodsvirksomhed.

Rådet foreslår, at forsyningspligten i lodsloven bliver præciseret. Rådet foreslår, at lodsvæsenet fortsat pålægges forsyningspligten i alle danske farvande.

LØDSLOVSUDVALGET

Rådet foreslår endvidere, at lodslovens § 9, ændres, således at de faste takster for lodsninger ændres til en maksimaltakst for lodsninger, som skal gælde for alle aktører incl. lodsvæsenet.

Rådet foreslår, at lodsvæsenet pålægges at udbyde konkrete lodsninger, som lodsvæsenet vurderer vil være underskudsgivende ved maksimaltaksten, på en dertil indrettet portal. Hvis ingen andre aktører ønsker at udføre den pågældende lodsning til maksimaltaksten eller derunder, skal lodsvæsenet udføre lodsningen.

Rådet foreslår, at lodsvæsenet kompenseres for opretholdelsen af forsyningspligten, hvis maksimaltaksten ikke dækker omkostningerne ved opretholdelsen af forsyningspligten.

Rådet foreslår samtidig, at der åbnes mulighed i lovgivningen for, at det konkret kan besluttes at pålægge en anden udbyder forsyningspligten i et afgrænset område, for eksempel gennem udbud, hvis lodsvæsenet ikke kan opretholde kompetencen i det givne område. Rådet foreslår, at vedkommende udbyder i så fald skal overtage lodsvæsenets pligter og rettigheder i det pågældende farvand.

Rådet foreslår, at der oprettes en lodsfond, som skal udbetale compensation til lodsvæsenet (eller den aktør, der måtte være pålagt forsyningspligt) efter nærmere angivne retningslinjer til dækning af ekstraudgifter ved udførelse af underskudsgivende lodsninger.

Rådet foreslår, at alle lodser autoriseret i Danmark får pligt til at indbetale en nærmere fastsat procentdel af enhver lodsning til den nyoprettede lodsfond til dækning af udgifter til opretholdelse af forsyningspligten.

Rådet forudsætter, at den til enhver tid relevante tilsynsmyndighed på lodsområdet, som skal administrere den relevante lovgivning, bliver ansvarlig myndighed for uddannelse af lodser, udfærdiger krav og giver tilladelser til at drive lodsvirksomhed samt varetager administrationen af den nyoprettede lodsfond.

Forsvarsministeren anmodes om efter forhandling med økonomi- og erhvervsministeren at besvare denne henvendelse senest fire måneder fra modtagelsen, det vil sige den 29. marts 2004, jf. konkurrencelovens § 2, stk. 5.

Med venlig hilsen

Svend Hylleberg

Bilag 9: Forslag til ny lodslov

Forslag til ny lodslov

Fremsat den XX. marts 2005 af forsvarsministeren (Søren Gade)

Forslag

til

Lodslov

Kapitel 1

Lovens område

§ 1. Loven finder anvendelse på lodsning, der foretages

- 1) i dansk territorialfarvand, eller
- 2) uden for dansk territorialfarvand, når enten lodsens har dansk udstedt lodscertifikat, eller lodsvirksomheden drives fra dansk område.

§ 2. Loven gælder ikke krigsskibe, troppetransportskibe og udenlandske statsskibe, med undtagelse af § 5, stk. 2, og §§ 28 og 29.

Kapitel 2

Definitioner

§ 3. I denne lov forstås ved:

- 1) *Gennemsejlingslodsning:*
Lodsning, der ikke er højsølodsning eller regionallodsning.
- 2) *Højsølodsning:*
Lodsning i internationalt farvand.
- 3) *Landbaseret lodsning:*
Lodsning foretaget ved kommunikation fra land.
- 4) *Lods:*
En person, der af kompetent, national myndighed er certificeret til at lodse.

LODSLOVSUDVALGET

- 5) *Lodscertifikat:*
Et af den kompetente, nationale myndighed udstedt bevis på, at indehaveren er legitimeret til at foretage nærmere angivne lodsninger.
- 6) *Lodsfritagelsesbevis:*
Et bevis udstedt af kompetent, national myndighed, der fritager skibets fører for lodspligt i et nærmere defineret område.
- 7) *Lodsning:*
Rådgivning af skibets fører, udført af en lods, om navigering, sejlads og manøvrering, uanset om rådgivningen gives om bord på skibet eller ved kommunikation fra andet skib eller fra land.
- 8) *Lodsningsområde:*
Det geografiske område, som en lods ifølge sit lodscertifikat er legitimeret til at lodse i.
- 9) *Privat lodseri:*
Ethvert lodseri, der ikke er en del af det statslige lodsvæsen.
- 10) *Regionallodsning:*
Lodsning af en sejlads eller en del heraf, som påbegyndes eller afsluttes i dansk havn.

Kapitel 3

Anvendelse af lods

- § 4. I indre og ydre territorialfarvand er der lodspligt for skibe, der
- 1) er lastede med olie eller har urensede lasttanke, som ikke er sikrede med inaktiv luft,
 - 2) er lastede med kemikalier,
 - 3) er lastede med gasarter,
 - 4) har mere end 5000 tons bunkersolie om bord, eller

5) er lastede med højradoaktivt materiale.

Stk. 2. Farvandsdirektøren fastsætter i overensstemmelse med internationale definitioner, hvad der forstås ved de i stk. 1 nævnte laster.

Stk. 3. Farvandsdirektøren kan under særlige omstændigheder fritage visse skibe for lodspligt.

Stk. 4. Farvandsdirektøren kan under særlige omstændigheder fritage for lodspligt i visse farvande.

§ 5. Når hensyn til den offentlige sikkerhed, militære grunde, sejladssikkerheden, overholdelse af orden, forebyggelse af fare, hensyn til miljøet eller andre væsentlige offentlige interesser tilsiger det, kan farvandsdirektøren bestemme, at der er lodspligt.

Stk. 2. I særlige tilfælde kan forsvarsministeren lade lodspligten omfatte også de i § 2 nævnte skibe.

§ 6. Skibe, der i medfør af international ret har adgang til at sejle gennem farvandet uden at benytte lods, er ikke omfattet af en eventuel pligt i medfør af §§ 4 og 5.

§ 7. I dansk farvand må lodser gå om bord eller fra borde, enten når skibene ligger i havn, ved bådebro, på red eller lignende, eller ved de af farvandsdirektøren godkendte lodspåsætningssteder, medmindre særlige forhold gør sig gældende.

§ 8. Forsvarsministeren kan pålægge havne, skibsmæglere og andre med tilknytning til skibsfartserhvervet at medvirke til anvendelse af lods. Ministeren kan herunder bestemme, at de pågældende skal orientere skibe om regler og anbefalinger og skal fremsende

LODSLOVSUDVALGET

indberetninger om skibenes anvendelse af lods.

§ 9. Farvandsdirektøren fastsætter regler om informationsudveksling mellem skibets fører og lodsens om relevante forhold samt bespisning og indkvartering af lodsens.

Kapitel 4

Tilladelse til lodsning

§ 10. Lodsning må kun foretages af personer, der er i besiddelse af et lodscertifikat, som er udstedt af farvandsdirektøren.

Stk. 2. Lodsning må kun foretages i det omfang, som lodscertifikatet dækker.

Stk. 3. Kun personer, der er i besiddelse af lodscertifikat, må betegne sig som lods.

§ 11. For at kunne opnå lodscertifikat skal ansøgeren

- 1) være uddannet på et niveau, så han må føre skibe uanset disses størrelse,
- 2) have flerårig erfaring som skibsfører eller overstyrmand fra relevant sejlads,
- 3) være helbredsmæssigt egnet,
- 4) have særlig indsigt og erfaring i lodsningens område,
- 5) have gennemført såvel teoretisk uddannelse som sidemandsoplæring,
- 6) have gennemført uddannelse i lodsning ved særlige manøvrer og
- 7) have bestået en fastsat eksamen.

Stk. 2. Farvandsdirektøren fastsætter nærmere bestemmelser om ovenstående krav, samt om eventuelt supplerende, nødvendige krav.

Kapitel 5

Lodsfrigtagelse

§ 12. Navigatører, der har indgående kendskab til såvel farvandsområdet som skib eller skibstype kan af farvandsdirektøren få udstedt et lodsfritagelsesbevis, som giver adgang til at føre skib uden at benytte lods, selv om der er lodspligt.

Stk. 2. Lodsfrigtagelsesbeviset udstedes for en periode og kan kun fornyes, efter Farvandsdirektørens nærmere bestemmelse..

Stk. 3. Farvandsdirektøren fastsætter nærmere regler for opnåelse af lodsfritagelsesbevis, herunder om krav, dokumentation af erfaring og aflæggelse af prøve.

Stk. 4. Farvandsdirektøren fastsætter betaling for aflæggelse af prøve samt for udstedelse og fornyelse af lodsfritagelsesbevis.

Kapitel 6

Gennemsejlingslodsninger

§ 13. Gennemsejlingslodsning må kun foretages af lodser tilknyttet det statslige lodsvæsen.

Kapitel 7

Landbaseret lodsning

§ 14. Farvandsdirektøren fastsætter nærmere regler for forsøg med og eventuel etablering af landbaseret lodsning.

LODSLOVSUDVALGET

Kapitel 8

Lodsers pligter udover lodsning

§ 15. Lodser informerer skibe om forhold, som har betydning for sejladsikkerhed, miljø eller andre samfundsmæssige hensyn.

Stk. 2. Lodser indberetter til relevant myndighed observerede forhold, som har betydning for sejladsikkerhed, miljø eller andre samfundsmæssige hensyn.

Stk. 3. Farvandsdirektøren fastsætter nærmere regler for lodsers pligter.

Kapitel 9

Arbejds miljø under lodsning

§ 16. Lodser skal under udøvelse af deres erhverv overholde de til enhver tid gældende arbejds miljø- og hviletidsregler mv. for ansatte lodser, uanset om lodserne i øvrigt måtte blive anset for selvstændige.

Stk. 2. Farvandsdirektøren kan fastsætte de skærpede arbejds miljø- og hviletidsregler mv., som arbejdets særlige forhold måtte tilsige.

Stk. 3. Farvandsdirektøren fastsætter kontrolforanstaltninger vedrørende arbejds miljø, hviletid mv.

Kapitel 10

Private lodserier

§ 17. Lodser skal være tilknyttet et lodseri, som er registreret hos farvandsdirektøren.

Stk. 2. Lodserier, der ikke er hjemmehørende i Danmark, skal have en her i landet boende repræsentant, som kan tegne lodseriet, og som er anmeldt hos farvandsdirektøren.

§ 18. Farvandsdirektøren fastsætter nærmere regler for lodseriernes virksomhed.

Kapitel 11

Det statslige lodsvæsen

§ 19. Det statslige lodsvæsen har inden for et fastsat varsel pligt til at stille lods til rådighed for skibe, som måtte ønske det, eller som er omfattet af lodspligt.

Stk. 2. Området, hvori lods stilles til rådighed, er dansk territorialfarvand, den danske eksklusive økonomiske zone i Nordsøen og internationalt farvand i Skagerrak, Kattegat og Østersøen.

Stk. 3. Farvandsdirektøren fastsætter de i stk. 1 nævnte varsler samt nærmere bestemmelser for, hvordan lods bestilles.

Stk. 4. Farvandsdirektøren kan fastsætte takster for enhver form for lodsning, udøvet af det statslige lodsvæsen.

Stk. 5. Det statslige lodsvæsen kan indgå samarbejdsaftaler med private om opfyldelse af den i stk. 1 nævnte pligt.

§ 20. Lodser i det statslige lodsvæsen ansættes efter overenskomst indgået mellem farvandsdirektøren og lodsernes faglige organisation.

LODSLOVSUDVALGET

Kapitel 12

Økonomi

§ 21. Er det i et område ikke muligt at opfylde den i § 19 nævnte pligt på økonomisk selvfinansierende vilkår, lader farvandsdirektøren pligten udbyde for en periode.

Stk. 2. Blandt udbuddets vilkår kan være, at der fra en dertil oprettet lodsfond ydes økonomisk tilskud til det lodseri, som påtager sig pligten. Tilskuddet kan fastsættes som en fast årlig sum eller som et beløb pr. lodsnings.

§ 22. Lodsfondens indtægter er en afgift på alle regionallodsnings, som betales af alle lodserier. Farvandsdirektøren fastsætter størrelsen af afgiften, samt på hvilket grundlag afgiften beregnes.

Stk. 2. Lodsfondens regnskab holdes adskilt fra såvel statens som lodseriernes regnskaber. Lodsfonten må ikke have andre udgifter end det i § 21, stk. 2, nævnte tilskud og fondens egen administration.

§ 23. Lodserierne skal uanset organisationsform føre regnskab over deres virksomhed og de enkelte lodsnings.

Stk. 2. Lodserier, der modtager tilskud fra lodsfonten, fører separat regnskab for disse lodsnings.

Stk. 3. Regnskaber for gennemsejlingslodsnings og andre lodsnings føres adskilt.

Stk. 4. Regnskaberne skal revideres af Rigsrevisionen, en statsautoriseret revisor eller en registreret revisor.

Stk. 5. Farvandsdirektøren kan fastsætte krav til regnskabernes indhold, herunder til brug for beregning af afgift til lodsfonten og til statistiske formål, samt om regnskabernes indsendelse til tilsynet.

Kapitel 13

Tilsyn

§ 24. Farvandsdirektøren udsteder lodscertifikater, jf. kapitel 4.

Stk. 2. Farvandsdirektøren fastsætter nærmere bestemmelser for lodsnings, egenkontrol og pligt til løbende at give oplysninger til tilsynet.

Stk. 3. Farvandsdirektøren fører tilsyn med lodsnings, lodser og lodserier.

Stk. 4. Medarbejdere ved tilsynet og deres familie må ikke have interesser i lodserierne eller disses virksomhed.

§ 25. Farvandsdirektøren fastsætter takster for brugerbetaling for tilsyn, afholdelse af eksamen, udstedelse af certifikater, mv.

Kapitel 14

Inddragelse af lodscertifikater og lodsfrigtagelsesbeviser

§ 26. Lodscertifikater og lodsfrigtagelsesbeviser indleveres til farvandsdirektøren, når indehaveren ikke længere opfylder betingelserne for at kunne få lodscertifikatet eller lodsfrigtagelsesbeviset udstedt.

Stk. 2. Farvandsdirektøren kan inddrage lodscertifikater og lodsfrigtagelsesbeviser, hvis

- 1) indehaveren ikke længere opfylder betingelserne for at få lodscertifikatet eller lodsfrigtagelsesbeviset udstedt,
- 2) de i loven eller i bestemmelser udstedt i medfør af loven fastsatte regler for

LODSLOVSUDVALGET

udøvelse af lodserhvervet overtrædes, eller

- 3) der i øvrigt er forhold, som gør det betænkeligt, at indehaveren vedbliver at lodse eller at være fritaget for at benytte lods.

§ 27. Farvandsdirektøren kan midlertidigt inddrage lodscertifikater og lodsfrigagelsesbeviser, hvis indehaveren har pådraget sig berettiget mistanke om et af de i § 26, stk. 2, nævnte forhold.

Kapitel 15

Straf

§ 28. Såvel skibets fører som dets reder er ansvarlig for, at skibet opfylder evt. lodspligt, og for at skibet kun benytter dertil certificeret lods til lodsning.

§ 29. Med bøde eller fængsel indtil 1 år straffes den, der overtræder § 4, stk. 1 og 2, §§ 7, 10 og 13, § 16, stk. 1, § 17, § 23, stk. 1 – 4, § 24, stk. 4, og § 26, stk. 1.

Stk. 2. I forskrifter, der udfærdiges efter loven, kan der fastsættes straf af bøde eller fængsel indtil 1 år for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne.

Stk. 3. Der kan pålægges selskaber mv. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Kapitel 16

Ikrafttræden og overgangsbestemmelser mv.

§ 30. Loven træder i kraft den 1. januar 2006.

Stk. 2. Lodslov, jf. lovbekendtgørelse nr. 529 af 4. august 1989, ophæves.

Stk. 3. I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002, som ændret senest ved lov nr. 442 af 9. juni 2004, foretages følgende ændring:

1. § 6, nr. 3, ophæves. Nr. 7 til 10 bliver herefter nr. 6 til 9.

Stk. 4. Forsvarsministeren fremsætter forslag til ændring af loven senest i folketingsåret 2008-09.

§ 31. De administrative regler, der er fastsat i medfør af den tidligere lodslov, jf. lovbekendtgørelse nr. 529 af 4. august 1989, forbliver i kraft, indtil nye regler fastsættes i medfør af denne lov. Overtrædelse af reglerne straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.

Stk. 2. De administrative regler, der er fastsat i medfør af lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002, som ændret senest ved lov nr. 442 af 9. juni 2004, § 6, nr. 3, forbliver i kraft, indtil nye regler fastsættes i medfør af denne lov. Overtrædelse af reglerne straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år.

§ 32. Lodser, der er ansat i det statslige lodsvæsen før 1. januar 2006, bevarer deres hidtidige ansættelsesform samt løn- og pensionsvilkår, indtil der er indgået overenskomst for området, jf. § 20.

§ 33. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

LODSLOVSUDVALGET

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

...

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til § 1

Der er i realiteten tale om, at lovforslaget har samme anvendelsesområde som den gældende lodslov.

Lovforslaget definerer anvendelsesområdet som dansk territorialfarvand, inklusiv de internationale stræder, og den virksomhed, som danske lodser og lodserier driver uden for dansk territorialfarvand, dvs. i internationalt farvand.

Den gældende lodslov definerer sit anvendelsesområde til »... ansatte i lodsvæsenet og den virksomhed, der udøves inden for lodsvæsenets område, samt autoriserede havnelodser ...«. Dette anvendelsesområde sammen med et forbud mod, at andre end lodsvæsenets lodser eller autoriserede havnelodser foretager lodsning i dansk territorialfarvand, er

ensbetydende med, at den gældende lov omfatter al lodsning i dansk territorialfarvand og den virksomhed som udøves i internationalt farvand af danske lodser.

Til § 2

Bestemmelsen afgrænser, hvilke skibe, der er omfattet af lodsloven. Fritagelsen af krigsskibe, troppetransportskibe og udenlandske statsskibe svarer til hidtidig praksis, der dog også omfattede fiskerfartøjer og lystfartøjer. Årsagen til, at det er fundet formålstjenligt at lade fiskerfartøjer og lystfartøjer være omfattet af lodsloven, er, at disse fartøjer i dag ofte har en størrelse og indeholder en mængde bunkersolie, så de sejladsikkerhedsmæssigt og miljømæssigt udgør samme risici som andre skibe. Henvielsen til § 5 med en udvidet adgang for forsvarsministeren til at foreskrive lodspligt er ny.

I den gældende lodslov er der ikke optaget nogen egentlig bestemmelse herom; men blandt andet af hensyn til henvielsen er det fundet formålstjenligt

LODSLOVSUDVALGET

direkte i loven at anføre, hvilke skibe den omhandler.

Bestemmelsen definerer afgrænsningen negativt, dvs. den nævner de skibe, der ikke er omfattet, således at alle andre former for skibe er omfattet. Ved skib forstås enhver flydende genstand, herunder borerigger, gummiflåder eller lignende.

Til § 3

For at undgå misforståelser om de specielle udtryk, der bruges inden for lodsvirksomhed, er det fundet hensigtsmæssigt at definere den betydning, hvormed udtrykkene anvendes i lovforslaget. For så vidt angår regionallodsnning bemærkes, at definitionen omfatter skibe, der skifter lods under rejsen.

Til § 4

Bestemmelsen svarer med enkelte ændringer til den gældende lodslovs § 8.

Den gældende lodslovs § 8 fik sin udformning ved folketingsbehandlingen i 1988-89 af et ændringsforslag til lodsloven.

Til stk. 1

Skibe med urensede olietanke, som ikke er sikrede, udgør en fare ved kollision eller grundstødning. Der er derfor behov for særligt at sikre disse skibes sejlads, og dette gøres ved at medtage skibe med urensede tanke i bestemmelsen. I dag er skibene pålagt lodspligt i medfør af forsvarsministerens adgang til at indføre lodspligt, jf. den gældende lodslov, § 8, stk. 5, og der er således ikke tale nogen ændring i realiteten.

Nogle skibe kan til tider medføre så store mængder bunkersolie (brændstof til maskineriet), at bunkersolie i sig selv kan udgøre en fare for miljøet i tilfælde af uheld. Et eksempel herpå er kollisionen den 31. maj 2003 ud for Hammeren mellem massegodsskibet Fu Shan Hai og containerskibet Gdynia. Fu Shan Hai medførte ca. 1680 tons (vægt) bunkersolie; og et udslip af en del heraf medførte miljømæssige gener på såvel den danske som den svenske kyst. Det er derfor fundet rigtigst, som noget nyt, at sidestille større mængder bunkersolie med olielast. De anførte tons er i vægt. Grænsen på 5000 tons er valgt i overensstemmelse med EU's overvågningsdirektiv art. 2 (direktiv 2002/59/EC).

Ændringen af udtrykket »radioaktive laster« til »lastede med højradoaktivt materiale« tjener alene til tydeliggørelse af, at lavradioaktive genstande, som for eksempel armbåndsurre med selvlysende visere, ikke er omfattet af bestemmelsen; og der er således ikke tale om nogen ændring i realiteten. Den nærmere afgrænsning fastsættes i medfør af stk. 2.

Til stk. 2

Definition af begreberne olie, kemikalier, gasarter og højradoaktivt materiale er ikke faste og uden afgrænsningsproblemer. Hertil kommer, at det vil være svært for skibene at kende og efterleve bestemmelserne, hvis de ikke udformes i overensstemmelse med internationale definitioner. Det foreslås derfor, at tilsynsmyndigheden løbende skal afgrænse, hvilke laster der er omfattet af bestemmelsen.

For tiden vil afgrænsningen skulle fastsættes i overensstemmelse med følgende regler, som er vedtaget i FN-

LODSLOVSUDVALGET

underorganisationen International Maritime Organization (IMO):

- For olie: Den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe, samt 1978-protokollen hertil.
- For kemikalier: IMO's internationale kode for bygning og udrustning af skibe til transport af farlige kemiske produkter i bulk.
- For gasarter: IMO's internationale kode for bygning og udrustning af skibe til transport af flydende gas i bulk.
- For højradoaktivt materiale: IMO's kode for sikker transport af bestrålet nukleart brændsel, plutonium og højradoaktivt affald i beholdere om bord i skibe.

Til stk. 3

Bestemmelsen svarer til gældende lodslov, § 8, stk. 3, dog således at kompetencen er uddelegeret til tilsynsmyndigheden. Den hidtidige bestemmelse er kun blevet brugt til at fritage skibe, som er specielt indrettet til transport af CO₂, fra lodspligt.

Til stk. 4

Bestemmelsen svarer til gældende lodslov, § 8, stk. 4, dog således at kompetencen er uddelegeret til tilsynsmyndigheden. Den hidtidige bestemmelse er blevet brugt til at fritage for lodspligt i farvande, hvor der ikke er risiko for grundstødning, eller andre forhold, som gør brug af lods ønskeligt.

Til § 5

Bestemmelsen er en sammenskrivning af lov om sikkerhed til søs, § 6, nr. 3, og den gældende lodslov, § 8, stk. 5.

I øjeblikket udstedes alle generelle bestemmelser om lodspligt i medfør af lodslov, § 8, stk. 5; mens bestemmelser om lodspligt i et specifikt område udstedes i medfør af lov om sikkerhed til søs, § 6, nr. 3. Dette er uhensigtsmæssigt, da det betyder, at brugerne er nødt til at kende lodspligtsbestemmelser udstedt af to forskellige myndigheder.

Det foreslås derfor, at alle bestemmelser vedrørende lodspligt fremover udstedes af tilsynsmyndigheden i medfør af lodsloven. Forinden bestemmelserne ændres, eller der udstedes nye bestemmelser, vil berørte parter blive konsulteret.

Til § 6

En del af dansk territorialfarvand er internationalt stræde; og i dette farvand er det som følge af stræderegimet ikke muligt at indføre lodspligt for udenlandske skibe.

Bestemmelsen er derfor en nødvendighed for, at loven ikke skal være i konflikt med international ret, og svarer med en sproglig omformulering til den gældende lodslov, § 8, stk. 2.

Til § 7

Lodspåsætningsstederne er fastlagt af farvandsdirektøren og indtegnet i søkort. Denne fastlæggelse er sket ikke alene af hensyn til skibsfarten, men også af hensyn til sejladsikkerheden. Påsætning eller afsætning af lods et uhensigtsmæssigt sted kan medføre fare for såvel lodsens liv som skibets sikkerhed.

Hidtil er fastlæggelsen foregået ved instruks til lodsvæsenet eller efter ansøgning fra en havn; men når private lodserier virker i farvandene, er det

LODSLOVSUDVALGET

nødvendigt med en hjemmel til at sikre, at lodspåsætningsstederne placeres forsvarligt. Ønsker private lodserier at anvende andre påsætningssteder end de hidtidige, må de derfor ansøge om sejladsikkerhedsmæssig godkendelse af de nye steder.

Ved udtrykket »særlige forhold« tænkes især på vejrforhold. Selv om lodspåsætningssteder fastlægges under hensyntagen til deres påvirkelighed af vejr, vil der med mellemrum opstå situationer, hvor vejrforhold gør det nødvendigt at ændre stedet for lodspåsætning eller -afsætning.

Til § 8

Bestemmelsen giver forsvarsministeren mulighed for at pålægge personer med tilknytning til skibsfartserhvervet i deres hverv at orientere skibe om lodspligtsbestemmelser og lodspligtsanbefalinger samt at sende indberetninger om, hvorvidt skibene har oplyst at ville benytte lods.

Formålet med bestemmelsen er at øge anvendelsen af lods ved at sikre orientering til skibe om relevante bestemmelser og anbefalinger og til myndigheder om skibenes efterlevelse heraf. Forinden bestemmelserne ændres, eller der udstedes nye bestemmelser, vil berørte parter blive konsulteret.

Til § 9

For at lodsens kan udføre sit arbejde på en kvalificeret og forsvarlig måde, er det nødvendigt, at skibets fører giver lodsens en række oplysninger om skibets forhold, som for eksempel dybgang og manøvreart.

Bestemmelser, der stiller krav til skibsføreren, må nødvendigvis være i overensstemmelse med internationale aftaler om skibsførers pligter i forbindelse med lodsning. Herudover vil der ofte være tale om lange lodsninger, muligvis med flere lodser om bord på samme tid, hvilket eksempelvis medfører behov for bespisning af og hvileplads til lodserne. Bestemmelsen giver farvandsdirektøren hjemmel til at fastsætte nærmere regler herfor.

Til § 10

Til stk. 1 og 2

Bestemmelsen sikrer, at kun personer, der er fundet kvalificeret til at lodse, jf. lovforslagets § 11, må lodse. Bestemmelsen erstatter gældende lov, § 7, stk. 1 og 2.

Til stk. 3

Bestemmelsen er ny og sikrer, at begrebet »lods« ikke anvendes, så der kan opstå tvivl om begrebet.

Til § 11

Til stk. 1

Bestemmelsen nævner de hovedpunkter, der skal indgå i kravene for at kunne få udstedt et lodscertifikat. Bestemmelsen afløser gældende lovs § 4, stk. 1.

Til stk. 2

Bestemmelsen sikrer, at tilsynsmyndigheden kan fastsætte, udvikle og tilpasse detaljerede krav til udstedelse af lodscertifikater. Som eksempel på supplerende krav kan nævnes sprogekundskaber, således at

LODSLOVSUDVALGET

kommunikation med skibets fører og myndigheder på land kan foregå på forsvarlig vis.

Til § 12

Bestemmelsen er ny og erstatter de hidtidige regler i Forsvarsministeriets bekendtgørelse nr. 1048 af 29. november 2000 om pligt til at anvende lods på dansk søterritorium, § 1, stk. 1, nr. 2. Det er fundet hensigtsmæssigt, at førere af skibe i overensstemmelse med international praksis skal kunne bevise, at de er fritaget for at benytte lods.

Til § 13

Bestemmelsen sikrer, at gennemsejlingslodsning fortsat er forbeholdt det statslige lodsvæsen.

Til § 15

Bestemmelsen er ny og nødvendiggjort af, at pligterne også skal omfatte private lodser, da de tilsvarende bestemmelser i dag er udstedt som interne instrukser til lodsvæsenet.

Til § 16

Til stk. 1

Bestemmelsen, der er ny, er nødvendig, for at der kan stilles krav om overholdelse af arbejdsmiljø- og hviletidsregler til lodser, fx organiseret som enkeltmandsfirmaer, der ikke er omfattet af gældende arbejdsmiljø- og hviletidsregler for lønmodtagere. Dette gør sig særligt

gældende i forbindelse med lodsning, da arbejdsmiljøreglerne ikke alene skal sikre lodsen, men også lodsningens kvalitet og derved sejladsikkerheden.

Til stk. 2

Bestemmelsen bemyndiger tilsynsmyndigheden til at fastsætte skærpede regler for alle lodser af hensyn til højnelse af sejladsikkerheden.

Til § 17

Til stk. 1 og 2

Bestemmelsen er ny. Der stilles ikke særlige krav til et lodseris organisation, Det kan således være et enkeltmandsfirma, et selskab, en offentlig myndighed eller andet. Det findes af kontrolmæssige grunde nødvendigt, at tilsynsmyndigheden har overblik over de til enhver tid værende aktører på markedet, ligesom det findes hensigtsmæssigt, at eventuelle udenlandske lodserier har en herboende, tegningsberettiget repræsentant, som er tilsynsmyndigheden bekendt.

Til § 18

Denne bestemmelse svarer til den gældende lovs § 3, men er ændret, således at der åbnes mulighed for, at tilsynsmyndigheden kan fastsætte nærmere regler for alle lodserier, både statslige og private.

Til § 19

Til stk. 1 og 2

Bestemmelsen, der er ny, skyldes at lodsvæsenets hidtidige monopolstatus

LODSLOVSUDVALGET

afløses af en ordning, hvor lodsvæsenet – også på det konkurrenceudsatte område – pålægges en forsyningspligt. Det er derfor fundet nødvendigt at definere, hvilke geografiske områder forsyningspligten omfatter.

Til stk. 3

Bestemmelsen svarer til gældende lovs § 7, stk. 4.

Til stk. 4

Bestemmelsen afløser gældende lovs kapitel 4, således at fremtidige takster for det statslige lodsvæsen, herunder for eventuel landbaseret lodsning, kan fastsættes af tilsynsmyndigheden.

Til stk. 5

Det statslige lodsvæsen kan til støtte for opretholdelse af forsyningspligten indgå aftaler med private.

Til § 20

Bestemmelsen afløser gældende lovs §§ 4, 5, 13, 15 og 16 samt kapitel 7, idet det findes hensigtsmæssigt, at medarbejdere i det statslige lodsvæsen ansættes efter samme retningslinier, som gælder for andre lønmodtagere, der ikke er tjenestemænd.

Til § 21

Til stk. 1

Bestemmelsen er ny og har til formål at sikre, at forsyningspligten opretholdes til lavest mulige omkostninger. Afgørelsen af, om et område bør udbydes, træffes af tilsynsmyndigheden

Til stk. 2

Bestemmelsen er ny og har til formål at sikre, at forsyningspligten opretholdes til lavest mulige omkostninger i tilfælde, hvor lodseriet med forsyningspligten har underskud på driften.

Til § 22

Til stk. 1

Bestemmelsen er ny og har til formål at give tilsynsmyndigheden hjemmel til at opkræve en afgift til en lodsfond med henblik på finansiering af tilskud til lodserier med forsyningspligt for underskudsgivende regionallodsninger.

Til stk. 2

Bestemmelsen er ny og har til formål at sikre, at

- statsmidler ikke anvendes til finansiering af lodsning,
- afgifter på regionallodsninger alene anvendes til finansiering af tilskud til lodserier med forsyningspligt for underskudsgivende regionallodsninger og til lodsfondens drift samt at
- afgifter på regionallodsninger kun opkræves i nødvendigt omfang.

En eventuel afgift skal pålægges alle regionallodsninger, uanset om de udføres af private eller af det statslige lodsvæsen.

Til § 23

Til stk. 1

Bestemmelsen er ny og har til formål at sikre, at lodsfondens kan yde tilskud til lodserier med forsyningspligt for underskudsgivende regionallodsninger på grundlag af entydige registreringer.

LODSLOVSUDVALGET

Til stk. 2

Bestemmelsen er ny og har til formål at sikre, at alle lodserier uanset organisationsform kan dokumentere krav om tilskud fra lods-fonden til finansiering af underskudsgivende regional-lodsninger.

Til stk. 3

Bestemmelsen er ny og har til formål at sikre, at overskud på gennemsejlings-lodsninger ikke anvendes til finansiering af underskud på andre lodsninger eller omvendt.

Til stk. 4

Bestemmelsen er ny og har til formål at sikre revision af alle lodserier uanset organisationsform

Til stk. 5

Bestemmelsen er ny og har til formål at sikre, at regnskaber fra alle lodserier uanset organisationsform har den tilstrækkelige kvalitet til en række formål, herunder til beregning af en eventuel afgift til lods-fonden.

Til § 24

Bestemmelsen, der er ny, afløser dele af gældende lovs kapitel 2. På grund af ophør af det hidtidige lodsvæsens monopolstilling, er det fundet nødvendigt at udvide tilsynsmyndighedens beføjelser til at omfatte både private lodserier og det statslige lodsvæsen.

Til § 25

Bestemmelsen er ny og giver mulighed for, at statens udgifter til tilsyn mv. kan kræves brugerbetalt.

Til §§ 26 og 27

Bestemmelsen afløser gældende lovs § 24, men er udvidet, så tilsynsmyndighedens beføjelser også gælder lodser ved private lodserier.

Som eksempel på grundlag for anvendelse af § 26, stk. 2, nr. 3 kan nævnes misbrug af alkohol, medicin, euforiserende stoffer og lignende.

Til § 28

Bestemmelsen svarer til gældende lovs § 7, stk. 3, dog således at ansvaret også kan pålægges skibets reder.

Til § 29

Til stk. 1

Af hensyn til menneskeliv, miljø og andre væsentlige værdier er det fundet nødvendigt at overtrædelse af loven kan straffes.

Det er i denne forbindelse fundet nødvendigt at forøge den maksimale straf fra fængsel i fire måneder til fængsel i ét år. Herved kommer straf-rammen på niveau med straf-rammen for overtrædelser af lov om sikkerhed til søs; og det bliver muligt at straffe for forsøg, jf. straffeloven, § 21, stk. 3, ligesom der ikke længere vil være mulighed for at lade straf for medvirken bortfalde i medfør af straffeloven, § 23, stk. 3.

Til stk. 2

Af samme årsager er det fundet nødvendigt, at overtrædelser af bestemmelser udstedt i medfør af loven

LODSLOVSUDVALGET

kan straffes på samme måde som overtrædelser af selve loven.

Til stk. 3

Da der kan være økonomiske interesser i nogle af de potentielle overtrædelser er det endvidere fundet nødvendigt med mulighed for at pålægge juridiske personer strafansvar.

Til § 30

Til stk. 3

Der henvises til bemærkningen til § 5.

Til § 33

Lodstjenester er som et navigationshjælpemiddel et rigsfælles anliggende. Det skal dog bemærkes, at

lodsninger, der kun finder sted inden for en havns område, er havneydelser og derfor et hjemmestyreanliggende for så vidt angår Færøerne.

Imidlertid har lodslovene, da deres anvendelsesområde har været defineret ud fra, hvor lodsvæsenet og autoriserede havnelodser virker, jf. den gældende lodslov, § 1, ikke været gældende for Færøerne og Grønland. Hertil kommer, at geografiske forskelle medfører, at eventuelle lodstjenester ved Færøerne og Grønland må opbygges anderledes end i det syddanske område.

Det er derfor hensigten, at loven fortsat ikke skal gælde Færøerne eller Grønland.