

Specialkonsulent Krista Risgaard
Søfartsstyrelsen
Carl Jacobsens Vej 31
2500 Valby

30. oktober 2014

Høring over udkast til bekendtgørelser på lodsområdet

Danske Havne lægger afgørende vægt på, at der alle steder er adgang til, at skibe, der ønsker lods, kan få lods på rimelige vilkår. Det gælder ikke blot skibe, der er underlagt lodspligt, men også de 45 % af regionallodsningserne, der ifølge Vækst- og Erhvervsministeriets analyse af lodsmarkedet er ”frivillige”.

Lodslovens § 3, stk. 4 giver adgang til, at lodserier, der foretager gennemsejlingslodsnings, kan betale et bidrag til opretholdelse af forsyningspligten på regionallodsningsområdet. Dette aspekt berøres ikke i de udsendte bekendtgørelser. For Danske Havne er det vigtigt at have dette in mente, når der sker en konkurrenceudsættelse, der kan stride mod det overordnede formål for hele området. ”Formålet [med hele den nye lodslov] er, at det skal blive mere attraktivt at anvende lodser under hensyntagen til sejlads- og forsyningsikkerheden”.

Specifikt ”Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter”

Danske Havne har noteret sig, at kravet til forsikringens dækningssum halveres til 5,0 mio. kr. i § 2, stk. 2. Det er Danske Havnes indtryk, at disse forsikringer samt øvrige etablerings- og driftsomkostninger er dyre og dermed stærkt medvirkende til, at det er ganske svært for mindre og nystartede lodserier at etablere sig og holde fast. Ethvert tiltag til at nedsætte gebyrer og omkostninger er derfor velkomment.

Det er som noget nyt i § 4 præciseret, at ”Lodserier skal registrere **alle** fravigelser fra foreskrevne regler samt **alle** hændelser, som har indebåret risiko for miljøet eller sejladsikkerheden”.

Danske Havne sætter sikkerhed og miljø højt. Indrapportering om bundberøring kan også være et væsentligt bidrag til at finde en evt. forurener. Men krav til indrapportering skal stå i et rimeligt forhold til hændelsen og den risiko, der er forbundet med hændelsen. Det kan derfor overvejes i det mindste at lade det være fravigelse fra foreskrevne regler og hændelser, der har indebåret en risiko. Lodsens er rådgiver og ikke en kontrollant, og denne rolle bør opretholdes - selvfølgelig under hensyntagen til risikoen ved hændelsen.



I § 9 stk. 2 er der måske lidt sproglig forvirring, idet teksten i stk. 1 erstatter ”oplyse om relevante informationer” med ”rådgive”, hvorved ”relevant information” i stk. 2 ikke har noget at vise tilbage til.

Specifikt til ”Bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning”

Danske Havne går ud fra, at den forholdsmæssige fordeling mellem ansøger, der omtales i § 4, stk. 2 er baseret på det antal lodsninger lodseriet har ansøgt om, hvis der i alt er ansøgt om at løfte flere gennemsejlinger, end der er frigivet. Fra orienteringsmødet forstår vi, at der kan være tale om en forholdsmæssig fordeling i forhold til det antal lodserier, der har ansøgt. Af hensyn til ansøgerne er det vigtigt, at de tildeles et antal, der rent faktisk kan udgøre en kritisk masse i forhold til deres øvrige aktiviteter, sådan at der kan skabes en fornuftig forretning.

Specifikt til ”Bekendtgørelse om betaling for Søfartsstyrelsens opgaver som led i tilsynet med lodsning, lodser og lodserier”

For at styrke lodserier og transportkædens konkurrenceevne skal Danske Havne opfordre til, at staten i videst muligt omfang begrænser gebyrernes størrelse, som lægger en betydelig byrde på lodserierne og bidrager til at gøre det meget vanskeligt at opretholde eller etablere små havnelodserier.

Specifikt til ”Bekendtgørelse om lodspåsetningssteder og lodspåsetning”

Så vidt vi kan se, er lodspåsetningsstedet ved Skellerød ind til Nykøbing Falster ikke længere i bekendtgørelsen. Danske Havne skal anmode om, at det bevares.

Herudover har Danske Havne ikke umiddelbart bemærkninger.

Specifikt til ”Bekendtgørelse om ikrafttræden af bestemmelser i lov om ændring af lodsloven og lov om DanPilot”

Danske Havne forstår det sådan, at bestemmelsen i § 19, stk. 6 i lodsloven først træder i kraft den 1. januar 2016, men resten af loven træder i kraft den 1. januar 2015. Det er den bestemmelse, der handler om, at Danpilot kan indgå aftaler med skibsejere om udførelse af lodsning til gunst for skibsejere

Med venlig hilsen

Nete Herskind