

## NOTAT

12. december 2014

Vores reference:

Sag nr. 2014021910

/krr

### Høringsnotat om nye bekendtgørelser om lodsning (modernisering af lodsmarkedet)

#### 1. Indledning

Bekendtgørelserne er sendt i høring den 1. oktober 2014 med høringsfrist den 31. oktober 2014 til i alt 68 myndigheder, organisationer m.v. Der er modtaget høringssvar fra i alt 16 parter. Heraf har 12 haft bemærkninger.

De væsentligste bemærkninger fra de hørte parter gennemgås og kommenteres nedenfor.

Det bemærkes, at der i tilknytning til justeringerne af bekendtgørelserne, der beskrives i dette notat, er foretaget mindre redaktionelle ændringer af bekendtgørelserne.

#### 2. Generelle bemærkninger

Søfartens Ledere/Danske Lodser anbefaler, at Danmark følger IMO's anbefaling og det hidtidige anråbsregime, samt at der udskrives flagstatsbreve til alle skibe, der ikke overholder anbefalingerne. Søfartens Ledere/Danske Lodser anbefaler desuden, at en eventuel mere målrettet politik mod enkelte skibe/rederier bør være offentligt kendt.

#### Kommentar

*Den nuværende danske praksis for efterlevelse af IMO's anbefaling om lodsanvendelse i danske stræder videreføres som udgangspunkt. Den for søgsordning, hvorefter Søfartsstyrelsen har vurderet, at visse skibe og navigatører, på baggrund af de pågældendes kvalifikationer og erfaring med sejlads i Storebælt, ikke havde behov for at anvende lods, ophører dog pr. 1. januar 2015. Baggrunden herfor er moderniseringen af lodsloven, der bl.a. har haft til formål af få flere skibe til at tage lods på længere strækninger, når de gennemsejler de danske stræder. Jf. herved erhvervs- og vækstministerens besvarelse af 10. december 2014 af spørgsmål 72 alm. del stillet af Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget den 20. november 2014.*

*Søfartsstyrelsen vil i tilknytning hertil i samarbejde med de andre relevante myndigheder løbende overveje mulige forbedringer af praksis på området.*

*Bekendtgørelsen om lodseriers virksomhed og lodsers pligter sikrer i den forbindelse, alle lodserier skal indberette bestilte gennemsejlingslodsninger til Søfartsstyrelsen og Marinestaben, så den justerede praksis, herun-*

**SØFARTSSTYRELSEN**

Carl Jacobsens Vej 31

2500 Valby

Tlf. 91 37 60 00

Fax 91 37 60 01

CVR-nr. 29 83 16 10

EAN-nr. 5798000023000

sfs@dma.dk

www.sofartsstyrelsen.dk

ERHVERVS- OG VÆKSTMINISTERIET

*der anråbsregimet, kan videreføres efter konkurrenceudsættelsen af gennemsejlingslodsninger.*

Rigsrevisionen anfører, at den forventer, at Søfartsstyrelsen er opmærksom på de udfordringer, der er for DanPilots økonomi i forbindelse med konkurrenceudsættelsen af gennemsejlingslodsninger og henviser til stiftelsesberetningen i DanPilots åbningsbalance.

DanPilot anmoder om, at cirkulære nr. 25005 af 12. maj 1981 om afholdelse af repræsentation for statens regning ophæves som led i revisionen af de administrative regler på lodsområdet.

### **Kommentar**

*Et udkast til cirkulære om ophævelse af det nævnte cirkulære vil blive udstedt sammen med bekendtgørelserne.*

### **Administrative konsekvenser for Erhvervslivet**

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) vurderer, at udkastet til *bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter* samlet set medfører administrative lettelser for erhvervslivet. TER vurderer desuden, at udkastene til *bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning* og *bekendtgørelse om lodspåsatning* medfører mindre administrative byrder for erhvervslivet. TER vurderer endvidere, at udkastene til bekendtgørelser ikke i øvrigt indeholder nye administrative konsekvenser for erhvervslivet. TER vurderer, at de administrative konsekvenser udgør mindre end 10.000 timer årligt på samfundsniveau, og kvalificerer derfor ikke lettelserne og byrderne yderligere.

### **3. Bemærkninger til konkrete bekendtgørelser**

Kommenteringen af høringssvarene vil ske med udgangspunkt i følgende overordnede opdeling:

- 3.1. Bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning.
- 3.2. Bekendtgørelse om lodspåsatning.
- 3.3. Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter.
- 3.4. Bekendtgørelse om betaling for Søfartsstyrelsens opgaver som led i tilsynet med lodsning, lodser og lodserier.
- 3.5. Bekendtgørelse om ikrafttræden af bestemmelser i lov om ændring af lodsloven og lov om DanPilot.

#### **3.1. Bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning** **Definitionen af gennemsejlingslodsninger (§ 1)**

Aalborg Pilot ApS spørger, om kravet om tilladelse til gennemsejlingslodsninger omfatter følgende:

- a) Betjening af bunkersbåde på Dansk red. Fx en bunkerbåd fra Gøteborg, der skal have lods ind på Skagens Red og have lods til 5 skiftninger på Reden, inden skibet skal have lods ud fra Reden igen. Aalborg Pilot ApS spørger, om det vil blive betragtet som 7 gennemsejlingslodsninger med krav om 7 tilladelser.

- b) Betjening af skibe, der skal bunkre. Fx et skib, der kommer fra Nord-søen, skal til Østersøen, skal bunkre på Skagens Red og bestiller lods til ankring på Skagens Red. Aalborg Pilot ApS spørger, om lodsningen fra Lodsmærket til Reden betragtes som en selvstændig gennemsejlingslodsning.
- c) STS operationer. Aalborg Pilot ApS spørger, om en flytning fra ankerplads til moderskib betragtes som en selvstændig gennemsejlingslodsning.

### **Kommentar**

*Det bemærkes, at de lodsninger, der kun må udføres efter tilladelse, er de lodsninger, som DanPilot i dag har monopol på efter lodsloven. Da de af Aalborg Pilot ApS nævnte operationer i dag udgør gennemsejlingslodsninger, som DanPilot har monopol på, vil de kræve tilladelse.*

*En gennemsejlingslodsning må defineres som én sammenhængende lodsning af det samme skib, hvilket bør præciseres i bekendtgørelsen.*

### **Tildeling af tilladelser (§ 4)**

Danske Havne anfører, at det ved fordeling af tilladelser mellem flere ansøgere er vigtigt, at et lodseris tilladelse omfatter et antal lodsninger, der udgør en kritisk masse i forhold til lodseriets øvrige aktiviteter, så det kan skabe en fornuftig forretning.

### **Kommentar**

*Det vurderes, at samtlige lodserier, der har de rette kompetencer og den rette kapacitet til at foretage gennemsejlingslodsning på dansk søterritorium, skal kunne opnå tilladelse. Dermed kan de pågældende lodserier gradvist udbygge deres virksomhed med gennemsejlingslodsninger fra 2016 og frem mod den fulde konkurrenceudsættelse i 2020. I denne overgangsperiode fra monopol til fuld konkurrenceudsættelse er det kun en begrænset del af gennemsejlingslodsningerne, der konkurrenceudsættes - og tilladelserne vil som følge heraf have et begrænset omfang. Det vurderes nødvendigt for at modne markedet. Efter overgangsperioden vil der pr. 1. januar 2020 blive indført en ubegrænset adgang for alle lodserier med de rette kompetencer til at tilbyde gennemsejlingslodsninger.*

Søfartens Ledere/Danske Lodser og DanPilot mener ikke, at Søfartsstyrelsen bør tillade dellodsninger på gennemsejlingsdistancerne under henvisning til, at det kan have en negativ effekt på overholdelsen af IMO-anbefalingerne, at et lodseri, som ønsker at lodse skibe omfattet af IMO's anbefaling, kan få tilladelse til at tilbyde lodsning på en delstrækning af den anbefalede strækning.

Rederiforeningerne finder, at lodserier, der ønsker at lodse skibe, som er omfattet af IMO's anbefalinger, skal tilbyde lodsning på den fulde strækning fra Skagen til Gedser. Det skal dog fortsat være muligt for rederierne at få lodsning på den kortere strækning.

Forsvarsministeriet vurderer, at det bør tydeliggøres, at lodseriet skal være i stand til at foretage gennemsejlingslodsninger i et sådan omfang, at skibe, der benytter det pågældende lodseri, fuldt ud kan efterleve IMO's anbefaling.

### **Kommentar**

*Det er frivilligt for de private lodserier at foretage gennemsejlingslodsning, og de skal - på samme vis som for regionallodsning - have frihed til at vælge, i hvilket omfang de vil tilbyde lodsning.*

*Det vil fortsat være muligt for de gennemsejlende skibe at overholde IMO's lodsanbefalinger ved benyttelse af DanPilot, der har forsyningspligt på hele gennemsejlingsstrækningen.*

*Lodsen har, i medfør af den foreslåede bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter, pligt til rådgive skibsføreren eller dennes stedfortræder om de relevante IMO-anbefalinger, når lodsens er om bord på skibet.*

*Det vurderes imidlertid, at lodseriet allerede ved en eventuel bestilling af lodsning, der ikke lever op til IMO's anbefalinger, bør oplyse rederiet herom. Det vurderes derfor, at en sådan pligt bør indskrives i bekendtgørelsen om lodseriers virksomhed og lodsers pligter, jf. indstillingen vedr. lodseriets og lodsers pligter efter § 6 i bekendtgørelsen om lodseriers virksomhed og lodsers pligter under afsnit 3.3. neden for.*

### **Kommentar**

*Der er tidligere taget stilling til bemærkningen fra Søfartens Ledere/Danske Lodser på følgende vis i høringsnotatet for lovforslaget, hvori konkurrenceudsættelsen på gennemsejlingsområdet gennemføres:*

*"Det følger allerede i dag af EU-lovgivningen, at alle EU-borgere, der efter deres hjemlands regler har de rette uddannelser og kvalifikationer til at lodse i danske farvande, har ret til at få deres uddannelse anerkendt i Danmark.*

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

*Lodslovens gældende kvalifikationsniveau for lodser fastholdes for de konkurrenceudsatte lodsninger.(...) Tilladelse til gennemsejlingslodsning vil således kun blive givet til lodserier med de nødvendige certifikater og tilladelser."*

*I overensstemmelse hermed følger det af bekendtgørelsens § 4, stk. 1, nr. 2, og § 7, nr. 3, at det er et krav for at opnå tilladelse, at lodseriets lodser senest på det tidspunkt, hvor gennemsejlingslodsningerne skal gennemføres, har de foreskrevne certifikater og tilladelser, som lodsloven kræver. Det gælder for såvel danske som udenlandske lodserier og lodser.*

*Hvis lodseriet/lodsen ikke opfylder kvalifikationskravene i lodsloven, kan tilladelsen tilbagekaldes efter § 8, stk. 1, nr. 2, i bekendtgørelsen, og lodseriet kan straffes med bøde, hvis der er tale om grove eller gentagne overtrædelser, jf. § 9.*

### **Forbud mod overdragelse (§ 3)**

Danish Pilot Service spørger, om et lodseri kan oprette et datterselskab, der står for gennemsejlingslodsningerne, eller om de skal udføres af det selskab, der ansøger, og om en lods ansat i det ansøgende selskab må lodsse i datterselskaber.

### **Kommentar**

*Et "lodseri" skal i bekendtgørelsen fortolkes på samme vis som i den øvrige regulering på lodsområdet - dvs. en virksomhed, der er registreret som et lodseri efter lodsloven, betragtes også som "et lodseri" efter denne bekendtgørelse. Det indebærer, at en tilladelse, der er tildelt et lodseri ikke kan benyttes af lodseriets eventuelle datterselskaber, der er registreret som selvstændige lodserier i det danske register over lodserier.*

*Lodsninger omfattet af en tilladelse til gennemsejlingslodsning må kun udføres af lodser ansat i det lodseri, der er tildelt tilladelsen - og ikke af lodser, der er ansat i eventuelle selvstændigt datterselskaber, der er registrerede som selvstændige lodserier i det danske register over lodserier.*

### **Vilkår for en tilladelse (§ 7)**

Aalborg Pilot ApS finder det ikke formålstjenesteligt med bekendtgørelsens krav om, at lodsninger skal udføres af lodser, der er ansatte i lodseriet, og mener, at det bør være muligt to private lodsoperatører imellem at udlåne/udleje certificerede lodser til hinanden – dette er især vigtigt, da der er tale om et begrænset antal lodsninger og dermed et begrænset antal lodser, hvor der helt sikkert vil opstå peak perioder, som et lodseri ikke kan klare alene, men hvor en anden operatør sagtens kan have en overkapacitet af lodser i samme periode.

### **Kommentar**

*En tilladelse til gennemsejlingslodsning gives til et lodseri bl.a. på baggrund af kompetencerne hos dets ansatte lodser. Kravet om, at gennemsejlingslodsning kun må udføres af lodser ansat i det lodseri, der har tilladelse, er dermed nødvendigt for at hindre omgåelse af kompetencekravene, der stilles til lodseriet for at opnå tilladelse.*

**Tilbagekaldelse (§ 8)**

Aalborg Pilot ApS finder det ikke formålstjenesteligt, at gennemsejlingslodsninger, der ikke kan gennemføres af det lodseri, som tilladelsen er givet til, først kan komme en anden operatør til gode det efterfølgende år.

Danish Pilot Service spørger, hvor grov en overtrædelse skal være, før Søfartsstyrelsen tilbagekalder tilladelsen, om en tilbagekaldt tilladelse vil kunne søges igen af samme lodseri ved førstkommende ansøgningsrunde, og om indbringelse for en domstol vil have opsættende virkning for muligheden for andre lodserier for at ansøge om de tilbagekaldte lodsninger i førstkommende ansøgningsrunde.

**Kommentar**

*Hensigten med at fordele tilladelser på baggrund af årlige ansøgningsrunder er at sikre åbenhed om ordningen og lige muligheder for alle private lodserier. Det vurderes derfor, at eventuelle tilbagekaldte tilladelser ikke bør fordeles mere uformelt i løbet af året. Kriterierne for tildeling af tilladelse er desuden udformet således, at det er forventningen, at lodserier, der får tilladelse, vil benytte disse tilladelser fuldt ud - og i overensstemmelse med lovgivningen, således at der kun i begrænset omfang vil blive behov for at tilbagekalde tilladelser.*

*En tilladelse kan tilbagekaldes, hvis lodseriet:*

- *Helt eller i overvejende grad ikke benytter tilladelsen, jf. § 8, stk. 1, nr. 1.*
- *Overdrager tilladelsen til et andet lodseri, jf. § 8, stk. 1, nr. 2, jf. 3.*
- *Foretager flere gennemsejlingslodsninger, end det har tilladelse til, jf. § 8, stk. 1, nr. 2, jf. § 7, nr. 1.*
- *Udfører lodsninger omfattet af tilladelsen ved brug af lodser, der ikke er ansat i lodseriet, jf. § 8, stk. 1, nr. 2, jf. § 7, nr. 2.*
- *Overtræder lodsloven eller regler fastsat i medfør af lodsloven, jf. § 8, stk. 1, nr. 2, jf. § 7, nr. 3.*
- *Overtræder eventuelle yderligere vilkår, der måtte være fastsat i en tilladelse, men ikke er fastsat i bekendtgørelsen, groft eller gentagne gange, jf. § 8, stk. 1, nr. 2, jf. § 7, nr. 4.*

*Såfremt lodseriet foretager en eller flere af disse overtrædelser, vil det bero på en konkret vurdering af overtrædelserne, om de skal medføre tilbagekaldelse af tilladelsen.*

*Såfremt en tilladelse tilbagekaldes, vil tilladelsen som udgangspunkt kunne tildeles et lodseri ved næste ansøgningsrunde.*

*Der er ikke noget til hinder for, at et lodseri, hvis tilladelse er tilbagekaldt, kan ansøge om tilladelse igen året efter. Søfartsstyrelsen vil i givet fald vurdere ansøgningen - på samme vis som andre ansøgninger - i forhold til de i bekendtgørelsen opstillede kriterier for tildeling af tilladelse.*

*Såfremt lodseriet, hvis tilladelse er tilbagekaldt, forlanger afgørelsen om tilbagekaldelse indbragt for domstolene, vil Søfartsstyrelsen dog skulle anlægge sag mod lodseriet uden unødigt ophold, og en sådan anmodning om sagsanlæg vil som udgangspunkt have opsættende virkning med den konsekvens, at tilbagekaldelsen først bliver effektiv, hvis retten træffer afgørelse om tilbagekaldelse. Retten kan dog bestemme, at lodseriet ikke må foretage gennemsejlingslodsning under sagens behandling. Et sagsanlæg om tilbagekaldelsen vil således have som konsekvens, at tilladelsen først evt. kan fordeles igen, hvis retten træffer afgørelse om tilbagekaldelse.*

### ***Straf (§ 9)***

Søfartens Ledere/Danske Lodser spørger desuden, om der i § 9, burde henvises til § 8, nr. 1-3, i stedet for § 7, nr. 1-3, for at undgå tvivl om, hvorvidt overtrædelser af § 3 og § 7, nr. 1-3, vil blive straffet ved enkelt overtrædelse eller først ved groft eller gentagne gange, og om § 7, nr. 4, ved grove eller gentagne overtrædelser slet ikke vil kunne straffes med bøde.

### **Kommentar**

*§ 8 regulerer, hvornår et lodseris tilladelse til gennemsejlingslodsning, kan tilbagekaldes, imens § 9 regulerer, hvornår et lodseri kan straffes med bøde for overtrædelse af vilkår i en tilladelse. Der er ikke - og der er ikke tiltænkt - fuldstændigt sammenfald imellem, hvilke forhold, der kan føre til tilbagekaldelse og hvilke forhold, der kan føre til bødestraf.*

## **3.2. Bekendtgørelse om lodspåsætning, -afsætning og afløsning**

### ***Ordningen med lodspåsætningssteder og operationsradius***

Danske Lodser anser de foreslåede regler om lodspåsætning for rigide og besværlige for skibsfarten, og vurderer, at reglerne kan medvirke til en mere ufleksibel og dyrere drift og dermed kan føre til, at færre skibe anvender lods.

Aalborg Pilot ApS anfører, at den foreslåede regulering vedr. lodspåsætningssteder handler mere om at få dækket myndighedernes behov for regulering og kontrol end om sikkerheden for lodsens og skibstrafikken.

Aalborg Pilot ApS anfører desuden, at lodsens i nogle tilfælde har behov for at gå ombord på skibene væsentligt før lodsmærket (eller lodsområdet), og at der oftest ikke er grund til, at den udgående lodsning skal fortsætte til samme punkt, som der er behov for, at påbegynde lodsningen ved anduvning.

Søfartens Ledere/Danske Lodser, DanPilot og Danish Pilot Service foreslår, at der ikke indføres en operationsradius.

Søfartens Ledere/Danske Lodser mener, at radiussen indebærer mindre fleksibilitet og ringere sejladsikkerhed, da der fx kan opstå farlige situa-

tioner med flere samtidige skibe i cirklen, der skal betjenes af samme lodsbad.

Danish Pilot Service anfører desuden, at indførelse af operationsradius forekommer uforeneligt med ønsket om at højne sikkerheden for skibsfarten, miljøet, lodser og bådmænd, og henviser til, at skibsfarten "klumpes" sammen.

DanPilot bemærker endvidere, at bekendtgørelsen ikke omtaler ombordstigning i forbindelse med STS-operationer, og foreslår, at opremsningen af de steder, hvor lodsens må stå af og på også bør omfatte ombordstigning på skibe, der skal have foretaget STS.

### **Kommentar**

*Det vurderes, at bemærkningerne vedrørende den foreslåede ordning med lodspåsætningssteder og operationsradiusser er relevante og bør følges.*

*Det ønskes, at ordningen med lodspå- og afsætning skal skabe yderligere fleksibilitet på området og bedre rammebetingelser for skibsfarten samtidig med, at hensynet til sejladsikkerheden og lodsens sikkerhed varetages på betryggende vis.*

*Det vurderes derfor, at ordningen bør ændres således, at der åbnes op for, at skibsfarten og lodserierne kan foretage lodspå- og afsætning på de steder, hvor det konkret vurderes at være sejladsikkerhedsmæssigt forsvarligt og uden risiko for lodsens sikkerhed. Det vil fortrinsvis være, når skibet ligger i havn, på red eller lignende eller ved de lodspåsætningssteder, der tidligere er godkendt af Søfartsstyrelsen, dvs. de lodspåsætningssteder, der indgår i Søfartsstyrelsens fortegnelse over lodspåsætningssteder, der under normale vejr- og trafikforhold anses for velegnede til lodspå- og afsætning. I tillæg til disse lodspåsætningssteder, åbnes der dog op for, at lodspå- og afsætning også må foretages på andre steder, hvor det er sejladsikkerhedsmæssigt forsvarligt og uden risiko for lodsens sikkerhed. Vurderingen af, om lodspå- eller afsætning er forsvarligt, foretages ud fra kriterierne, der fastlægges i bekendtgørelsen.*

*Det vurderes i tilknytning hertil, at de foreslåede operationsradiusser bør udgå af bekendtgørelsen.*

*Det er i relation til den justerede ordning med lodspå- og afsætning væsentligt at understrege, at bekendtgørelsen og de anbefalede lodspåsætningssteder ikke regulerer, hvor DanPilot har forsyningspligt med lodsning. DanPilots forsyningspligt er reguleret i lodslovens nye § 19, stk. 1, der sættes i kraft pr. 1. januar 2015.*

*Det vurderes, at DanPilots bemærkning om STS operationer ikke bør føre til justering af bekendtgørelsen, da STS operationer også vil være dækket af den justerede bekendtgørelse.*

Danish Pilot Service anfører, at lodsens skal kunne gå ombord/fra borde uden for dansk territorialfarvand og i udenlandske havne.

#### **Kommentar**

*Lodser kan allerede i dag gå om bord/fra borde uden for dansk territorialfarvand og i udenlandske havne. For at kunne udføre lodsning uden for dansk territorialfarvand, kræves dog et højsøcertifikat for området. Det ændres ikke med den foreslåede bekendtgørelse.*

#### **Fortegnelsen over lodspåsetningssteder**

Danish Pilot Service, Aalborg Pilot ApS, Søfartens Ledere/Danske Lodser, Danske Havne, DanPilot og Forsvarsministeriet har foreslået en række konkrete ændringer i fortegnelsen over lodspåsetningssteder.

#### **Kommentar**

*det vurderes, som anført ovenfor, at fortegnelsen over lodspåsetningssteder bør ændres fra at være en udtømmende fortegnelse over alle lodspåsetningssteder, der må benyttes, til at være en fortegnelse over anbefalede lodspåsetningssteder, der under normale vejr- og trafikforhold anses for velegnede til lodspå- og afsætning.*

*Det vurderes, at bemærkningerne om de konkrete lodspåsetningssteder er relevante og i videst muligt omfang bør følges ved ændring af fortegnelsen over lodspåsetningssteder.*

#### **Vejledning fra lodsbåd eller land**

Forsvarsministeriet anbefaler, at det tydeliggøres, at udtrykket "... vejlede skibet fra en lodsbåd eller fra land,..." ikke skal forveksles med "landbaseret lodsning".

#### **Kommentar**

*Det vurderes, at der er behov for at præcisere reglerne for så vidt angår de situationer, hvor lodsens ikke kan komme om bord på grund af force majeure eller andre omstændigheder, så det ikke forveksles med landbaseret lodsning.*

#### **Lodsoverlevering**

DanPilot vurderer, at der ikke er behov for bestemmelsen om lodsoverlevering, som dækkes af kravene i bekendtgørelsen om lodseriers og lodsers pligter. DanPilot vurderer, at skibet skal være under kontinuerlig lodsning ved lodsskifte, men at det bør være situationsbestemt, om lodserne overleverer på VHF, telefon eller på broen.

**Kommentar**

*Det vil i praksis være forskelligt, hvordan lodsoverleveringen sker mest hensigtsmæssigt. Fysisk overlevering på broen mellem lodserne vil i visse tilfælde være nødvendig for at sikre, at kaptajnen, bridge team, og den nye lods er helt enige om den fortsatte sejlads. Det er derfor vigtigt, at både den afløste lods og lodsens, der overtager, sikrer, at der sker behørig overlevering.*

**Straf (§ 5)**

Søfartens Ledere/Danske Lodser ønsker, at bestemmelsen om straf for lodsers overtrædelser bør udgå under henvisning til, at kaptajnen har kommandoen over skibet, mens lodsens kun rådgiver.

**Kommentar**

*Bekendtgørelsens foreslåede strafbestemmelse viderefører hovedsagligt den gældende strafbestemmelse vedrørende overtrædelser af den gældende bestemmelse om lodspåsatning (lodslovens § 7). Den mulige fængselsstraf er dog lempet fra 1 år til 6 måneder. Et lodseri kan desuden som efter gældende ret slettes fra registeret over lodserier, der må foretage lodsning på dansk søterritorium, hvis lodseriet groft eller gentagne gange overtræder reglerne om lodspåsatning.*

*Det vurderes hensigtsmæssigt at videreføre muligheden for at straffe lodser og lodserier, der overtræder reglerne om lodspåsatning. Formålet er at sikre, at lodsningen gennemføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Det vurderes dog, at bemærkningerne bør imødekommes ved lempelse af strafbestemmelsen, så fængselsstraffen udgår.*

**3.3. Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter****Forsikring (§ 2)**

Danske Havne støtter den foreslåede reduktion af kravet til forsikringens dækningssum - på samme vis som andre tiltag til at nedsætte etablerings- og driftsomkostninger for mindre og nystartede lodserier.

**Egenkontrol (§ 3)**

Danish Pilot Service spørger, hvordan "erfaring" og egenkontrol af erfaring defineres.

DanPilot anfører, at det er uklart, hvad der nærmere ligger i, at et lodseri skal føre egenkontrol med fx "erfaring", at kontrollens omfang, frekvens, udførelse, tilsynet med kontrollens udførelse etc. ikke er præciseret, og at det således fx er uklart, hvad der ligger i dokumentationskravet i den foreslåede § 3, stk. 2.

DanPilot foreslår en præcisering af kravet om egenkontrol - og henviser til, at den foreslåede ordning vil indebære betydelig usikkerhed hos lodserierne om, hvilke krav der gælder på området, og derfor give mulighed for vidt forskellig implementering.

DanPilot fremhæver desuden, at kravene til den praktiske opfyldelse af de pligter, der er fastsat, kun bør ændres efter forudgående og grundig orientering af de involverede parter.

DanPilot bemærker, at det påhviler lodseriet at foretage egenkontrol med forhold, som den enkelte lods skal foretage indberetning til Søfartsstyrelsen om, og nævner som eksempel "near miss", der skal registreres af lodseriet efter § 4, og indberettes af lodsens efter § 10, stk. 2, nr. 6. DanPilot anfører, at det indebærer væsentlig meradministration for lodserierne, skaber usikkerhed om ansvarsfordelingen mellem den enkelte lods og lodserierne, og giver anledning til dobbeltregistrering og dermed både merarbejde og øget risiko for fejl eller afvigelser. DanPilot foreslår derfor, at egenkontrol-systemet og indberetningssystemet samtænkes, så den nuværende ordning med et tostrengt system forlades til fordel for et enstrengt system, hvor der er klart definerede pligtsubjekter for såvel indberetning som kontrol, og hvor det undgås, at oplysninger skal indberettes/registreres flere gange af forskellige pligtsubjekter.

### **Kommentar**

*Bekendtgørelsen, der er sendt i høring, indeholder ikke væsentlige ændringer i forhold til gældende ret, hvor det er op til lodseriet selv at fastlægge, hvordan det vil tilrettelægge og udføre egenkontrollen. Det er lodseriets ansvar at sikre, at informationen bliver registreret, så egenkontrollen kan dokumenteres, hvis Søfartsstyrelsen anmoder om det i forbindelse med tilsynet.*

### **Registrering af fravigelser og hændelser (near miss) (§ 4)**

Danske Havne anfører, at lodsens rolle som rådgiver og ikke en kontrolant bør opretholdes, og at kravet om indrapportering bør stå i et rimeligt forhold til hændelsen og den risiko, der er forbundet med hændelsen. Danske Havne foreslår derfor at ændre "fravigelser fra foreskrevne regler samt alle hændelser, som har indebåret risiko for miljøet eller sejladsikkerheden", til "fravigelser fra foreskrevne regler og hændelser, der har indebåret en risiko".

Rederiforeningerne bemærker, at § 4 er meget bred i sin formulering, og at det er vigtigt, at hændelser, der har medført fare for sejladsikkerheden og miljøet, indrapporteres således, at der kan tages aktion på dette samtidig med, at der opretholdes et tillidsfuldt samarbejde mellem skib og lods, hvor lodsens primære rolle er som rådgiver til skibet. Derfor foreslås det, at det overvejes at slette ordet "alle" fra § 4.

DanPilot anfører, at det ikke er nærmere angivet, hvordan "near miss" skal defineres, og at det er uklart, om de registrerede oplysninger skal indgå i egenkontrollen.

**Kommentar**

*Bemærkningerne om, at det bør præciseres, hvilke hændelser og fravigelser der skal registreres, vurderes at være relevante og bør føre til en justering af bestemmelsen.*

*Det bør således præciseres, at hændelser kun skal registreres, hvis de har indebåret en risiko for miljøet eller sejladsikkerheden, imens alle fravigelser fra lovgivningens krav bør registreres, selvom de ikke har indebåret konkret risiko for miljøet eller sejladsikkerheden.*

*Pligten til at føre egenkontrol i § 3 omfatter ikke oplysninger om "near miss" registreret efter § 4.*

**Indberetning (§ 5)**

Danish Pilot Service og DanPilot anfører, at indrapportering af enhver lodsningens begyndelse og afslutning senest ved lodsningens afslutning i praksis ofte vil være umulig af tidsmæssige, it-mæssige etc. grunde,

DanPilot foreslår desuden, at indberetningen skal ske i et énstrengt system via lodseriet, således at lodseriet kan tilgå egne oplysninger umiddelbart, herunder vedrørende historiske data.

**Kommentar**

*Danish Pilot Services og DanPilots bemærkninger om tidspunktet for rapportering vurderes at være relevante.*

*Søfartsstyrelsen har på baggrund af DanPilots bemærkning om et énstrengt rapporteringssystem indledt drøftelser med DanPilot om et énstrengt system, så der ikke skal ske dobbeltregistrering.*

**Lodseriets og lodsers pligter efter § 6**

Søfartens Ledere/Danske Lodser bemærker, at dokumenterne, der skal udleveres i medfør af § 6, bør kunne udleveres elektronisk - og at det bør fremgå af bekendtgørelsen, at lodseriet selv kan bestemme, om dokumenterne udleveres elektronisk eller fysisk.

Forsvarsministeriet anfører, at der i § 6, stk. 1, nr. 1, henvises til HELCOM's anbefaling nr. 23/3 af 6. marts 2002 om øget anvendelse af lodser i rute T og Øresund, og bemærker, at denne anbefaling refererer til en tidligere IMO anbefaling, hvori der bl.a. omtales skibe med en dybgang på 13 meter, hvorfor den ikke er i overensstemmelse med § 6, stk. 3, hvori der omtales det gældende cirkulære, SN.1/Circ.263 af 23. oktober 2007 (SN Circ.).

**Kommentar**

*Hensigten med HELCOM's anbefaling er at skabe sikkerhed for, at kaptajnen har kendskab til IMO-anbefalingen. Det vurderes administrativt tungt og unødvendigt, at lodser skal sikre denne særskilte rapportering vedr. HELCOM's anbefaling, når skibet allerede befinder sig i de danske*

*stræder. Det vurderes derfor, at pligterne vedrørende information om HELCOM's anbefaling bør udgå af bekendtgørelsen.*

***Lodsers pligter til at afgive information til skibet efter § 9***

*Advokatrådet* opfordrer til at ensrette begreberne "relevant information", "information" og "oplysningerne" i § 9, stk. 2-4.

*Danske Havne* anfører, at "relevant information", der nævnes i § 9, stk. 2, også bør næves i § 9, stk. 1, i forhold til lodsens pligt til at rådgive.

**Kommentar**

*Det vurderes, at bestemmelsen med fordel kan præciseres, som foreslået af Advokatrådet og Danske Havne.*

*DanPilot* finder, at kravene, fx § 9, nr. 6, om forhold vedrørende sejladsen og nr. 7, om miljøforhold, bør affattes mere præcist, og at opregningen af information formentlig kan reduceres.

**Kommentar**

*Det vurderes, at det ikke er muligt at lave en mere præcis formulering, som dækker alle de nødvendige informationer.*

*DanPilot* foreslår, at der præciseres, at et lodseri ved modtagelse af en bestilling skal gøre skibene opmærksom på, hvis de bestiller lods på en kortere distance, end IMO-anbefalingen stiller krav om. Dvs., at skibe, der er omfattet af IMO-anbefalingen, men som alene bestiller lods på en delstrækning heraf, såvel ved bestillingen som ved lodsens efterfølgende indberetning, gøres opmærksom på IMO-anbefalingen og HELCOM-regimet.

**Kommentar**

*Lodsen er allerede i medfør af bekendtgørelsens § 9, stk. 2, nr. 3, forpligtet til at rådgive skibsføreren eller dennes stedfortræder om de relevante IMO-anbefalinger, når lodsen er om bord.*

*Det vurderes i tilknytning hertil, at lodseriet allerede ved bestilling af en eventuel lodsning, der ikke lever op til IMO's anbefalinger, bør oplyse skibsejeren om dette. Bekendtgørelsen bør derfor justeres, så at det udtrykkeligt kommer til at fremgå af bekendtgørelsens § 5.*

*Søfartens Ledere/Danske Lodser* anfører, at det bør fremgå, at lodsen konstant skal være på broen og aktivt lodse skibet - for at sikre overholdelsen af § 9.

**Kommentar**

*Lodsning defineres i lodslovens § 3, nr. 8, som "Rådgivning af skibets fører om navigering, sejlads og manøvrering, uanset om rådgivningen gives om bord på skibet eller ved kommunikation fra andet skib eller land."*

*Lodslovens § 15 giver i tilknytning hertil hjemmel til at etablere landbaseret lodsning.*

*Erhvervs- og Vækstministeriet igangsatte i sommeren 2014 en undersøgelse af mulighederne for landbaseret lodsning i danske farvande. Undersøgelsen forventes offentliggjort inden udgangen af 2014 og vil danne grundlag for Erhvervs- og Vækstministeriets videre stillingtagen til, om landbaseret lodsning er en mulighed i danske farvande.*

*Det vurderes, at det på den baggrund ikke er hensigtsmæssigt at fastsætte et generelt krav om, at lodsene skal være på broen under lodsning.*

DanPilot foreslår, at Søfartsstyrelsen udsætter en ikrafttræden af den foreslåede bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter, indtil branchen har været inddraget nærmere. DanPilot anfører, at der er behov for at adskille indberetninger/registreringer mv., der vedrører forhold omkring lodsningen og indberetninger, der vedrører generelle sejladsikkerhedsmæssige eller miljømæssige forhold, så indberetningerne registreres og håndteres forskelligt. DanPilot foreslår således, at Søfartsstyrelsen tager initiativ til at samle de relevante aktører med henblik på i fællesskab at fastlægge, hvordan et indberetnings- og egenkontrolsystem bedst tilrettelægges, så det både sikrer, at Søfartsstyrelsen modtager de oplysninger, man har brug for, og samtidig sikrer, at det sker på en måde, som i videst mulig omfang understøtter enkle processer i lodserierne, så branchen friholdes for unødigt administration.

### **Kommentar**

*Søfartsstyrelsen vil i forbindelse med de årlige kontrolbesøg hos lodserierne drøfte ovenstående med alle lodserier, så der skabes en fælles forståelse for, hvad der skal rapporteres.*

### **Hviletid og arbejdsmiljø (§ 3, stk. 1, nr. 3, og § 7)**

Beskæftigelsesministeriet (BM) anfører, at det ikke fremgår klart, om bekendtgørelsen omfatter lodsarbejde på landjorden - og at det i givet fald bør fremgå, at arbejde på landjorden vil være omfattet af arbejdsmiljøloven, mens arbejde til søs vil være omfattet af Søfartsstyrelsens regler.

BM foreslår, at det i § 7 anføres, at der for arbejde til søs er adgang for Søfartsstyrelsen til at godkende visse fravigelser af reglerne fastsat i bekendtgørelsen om hvileperiode og fridøgn, og at der for arbejde på landjorden er adgang for Arbejdstilsynet til at godkende visse fravigelser af reglerne i bekendtgørelsen om hvileperiode og fridøgn. BM foreslår desuden, at Arbejdstilsynet og Søfartsstyrelsen gensidigt orienterer hinanden om deres afgørelser på området med henblik på administration af området.

Søfartens Ledere/Danske Lodser anfører, at der bør være ens hviletider for alle lodser, der lodser i Danmark og fremhæver, at Søfartsstyrelsen

bør udøve en effektiv og grundig kontrol med overholdelse af hviletidsreglerne.

#### **Kommentar**

*Lodseres arbejde på landjorden, som ikke er omfattet af arbejdsmiljølovens undtagelsesbestemmelse vedrørende søfart, er omfattet af lovens almindelige bestemmelser og regler udstedt i medfør af loven, herunder Beskæftigelsesministeriets bekendtgørelse om hvileperiode og fridøgn mv.*

*Lodsarbejde til søs anses ikke som omfattet af arbejdsmiljøloven, men det følger af § 7, stk. 1, i bekendtgørelsen om lodseriers virksomhed og lodseres pligter, at lodserierne skal sikre, at de tilknyttede lodser til enhver tid overholder bestemmelserne i bekendtgørelsen om hvileperiode og hviledøgn. Derved sikres, at de almindelige hviletidsregler vil skulle efterleves også til søs inden for lodslovens anvendelsesområde (dvs. ved lodsning på dansk søterritorium, ved lodsning, der udøves på grundlag af dansk lodscertifikat, samt ved lodsning, der udføres af lodserivirksomheder, der drives fra dansk område, jf. lovens § 1).*

*Søfartsstyrelsen kan også, uden det udtrykkeligt fremgår af bekendtgørelsen om lodseriers virksomheder og lodseres pligter, godkende fravigelser fra de krav, der følger af bekendtgørelsen. Dette vil i givet fald ske efter samråd med Arbejdstilsynet.*

#### **3.4. Bekendtgørelse om betaling for Søfartsstyrelsens opgaver som led i tilsynet med lodsning, lodser og lodserier**

Danske Havne opfordrer til at begrænse gebyrernes størrelse i videst muligt omfang, da gebyrerne, efter Danske Havnes opfattelse, udgør en betydelig byrde for lodserierne og bidrager til at gøre det meget vanskeligt at opretholde eller etablere små havnelodserier.

#### **Kommentar**

*Søfartsstyrelsen har stort fokus på at reducere gebyrer og øvrige udgifter for lodserierne. Et eksempel herpå er den foreslåede halvering af kravet til lodseriers forsikringssum, jf. den foreslåede § 2, i bekendtgørelsen om lodseriers virksomhed og lodseres pligter. Søfartsstyrelsen vil således - også fremover - fastsætte så lave gebyrer, som muligt.*

*Det vurderes i den forbindelse, at bekendtgørelsen bør justeres, så det årlige gebyr for kontrol med lodsfrigørelsesbeviser, der foreslås i § 7, skal betales forud, hvilket vil medføre en reduktion af det enkelte årlige gebyr.*

#### **3.5. Bekendtgørelse om ikrafttræden af bestemmelser i lov om ændring af lodsloven og lov om DanPilot**

Danmarks Skibsmæglerforening spørger, hvornår lodslovens nye bestemmelser om de nye åbningstider og betjening i de mindre havne samt markedspriser træder i kraft.

Danske Havne forstår det sådan, at den nye § 19, stk. 6, i lodsloven, der angår DanPilots mulighed for at indgå aftaler med skibsejere om udførelse af lodsning, først træder i kraft den 1. januar 2016, imens resten af loven træder i kraft den 1. januar 2015.

DanPilot anfører, at lodslovens § 19, stk. 4, hvorefter der skal indgås aftale om åbningstid med de såkaldte små havne, efterlader tvivl om, hvordan retsstillingen er, indtil der bliver indgået en sådan aftale, og at det bør afklares, inden bestemmelsen sættes i kraft.

Aalborg Pilot ApS anfører, at hvis DanPilot gives adgang til at fravige takstbogen på regionallodsninger, før muligheden for krydssubsidiering af midler fra gennemsejlingslodsninger er ophørt, kan DanPilot benytte midler fra gennemsejlingerne til at underbyde og dermed udkonkurrere private operatører på regionallodsningerne. Aalborg Pilot ApS spørger derfor, hvornår følgende træder i kraft, og anfører, at det bør ske på samme tidspunkt for at undgå en unfair konkurrencesituation:

- Fra hvilken dato kan DanPilot tage markedspris for regionallodsninger?
- Fra hvilken dato kan DanPilot gå under maksimalprisen på lodspligtige skibe?
- Fra hvilken dato ophører DanPilots mulighed for at krydssubsidiere midler fra gennemsejlingslodsninger til regionallodsninger?
- Fra hvilken dato skal eventuelt underskud i regionallodsningerne dækkes af forsyningspuljen?
- Fra hvilken dato kan DanPilot tage markedspris for gennemsejlingslodsninger?

### **Kommentar**

*Det vurderes, at lodslovens nye bestemmelser vedrørende DanPilots takster i de mindre havne og DanPilots mulighed for at indgå særlige aftaler med rederier om bl.a. takster, først bør træde i kraft samtidig med den gradvise konkurrenceudsættelse på gennemsejlingsområdet den 1. januar 2016. Det er i overensstemmelse med den takstmodel for DanPilot, der p.t. er udarbejdet.*

*Perioden indtil 1. januar 2016:*

*Den nuværende regulering af DanPilots takster vil således blive videreført frem til 1. januar 2016.*

*Fra 1. januar 2016:*

*Med indførelsen af den gradvise konkurrenceudsættelse fra 1. januar 2016 og frem til den fulde konkurrenceudsættelse den 1. januar 2020 åbnes op for fri prisdannelse. Udgangspunktet er, at taksbekendtgørelse alene skal gælde lodsninger omfattet af lodspligt – dvs. visse typer af regionallodsninger.*

*DanPilot vil have mulighed for at fravige taksbekendtgørelsen for regionallodsninger, der er omfattet af lodspligt, når der er tale om lodsninger*

*til og fra mindre havne, som foretages uden for havnens normale lods-  
ningsperiode.*

*DanPilot får desuden mulighed for at indgå faste særaftaler med konkrete kunder, fx om levering af et bestemt antal lodsninger til én samlet pris. Da konkurrencen vil være begrænset på markedet for regionallopsninger frem til 2020, forventes det, at Erhvervs- og Vækstministeriet pålægger DanPilot en række krav til effektiviseringer og prisreduktioner. Dermed sikres det, at DanPilot ikke udnytter sin monopollignende status til at hæve priserne på regionallopsninger.*

#### **4. Oversigt over hørte organisationer, myndigheder m.v.**

##### Myndigheder m.v.:

Beskæftigelsesministeriet  
DanPilot  
Erhvervsstyrelsen  
Finansministeriet  
Forsvarsministeriet  
Justitsministeriet  
Klima-, Energi- og Bygningsministeriet  
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen  
Miljøministeriet  
Rigsrevisionen  
Statsministeriet  
Skatteministeriet  
Transportministeriet  
Udenrigsministeriet  
Økonomi- og Indenrigsministeriet

##### Erhverv og organisationer:

Advokatrådet  
Assuranceforeningen SKULD  
Bilfærgernes Rederiforening  
Centralorganisationen af 2010  
CO-Søfart  
Danmarks Fiskeriforening  
Danmarks Rederiforening  
Danmarks Skibskredit A/S  
Danmarks Naturfredningsforening  
Dansk Erhverv  
Dansk Industri  
Dansk Metals Maritime Afdeling  
Dansk Rib Charterforening  
Danske Advokater  
Dansk Sejlunion  
Dansk Transport og Logistik  
Danmarks Fritidssejlerunion  
Danmarks Skibsmæglerforening

Danske Havne  
 Danske Lodser  
 Danske Regioner  
 Danske Speditører  
 Fag og Arbejde (FOA)  
 Fagligt Fælles Forbund (3F)  
 Finansrådet  
 Fiskeriets Arbejds miljøråd  
 Fiskernes Forbund  
 Foreningen af Småøernes Færgeselskaber  
 Forsikring & Pension  
 Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd  
 HORESTA  
 International Transport Danmark  
 Kommunernes Landsforening  
 Landsorganisationen i Danmark  
 Maskinmestrenes Forening  
 Offentligt Ansattes Organisationer  
 Oil Gas Denmark  
 Radiotelegrafistforeningen af 1917  
 Rederiforeningen af 2010  
 Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer  
 Småøernes Færgeselskaber  
 Statstjenestemændenes Centralorganisation II  
 Søfartens Arbejds miljøråd  
 Søfartens Ledere  
 Dansk Navigatørforening  
 Træskibs Sammenslutningen

Private lodserier:

Danish Pilot Service  
 Rønne Lodseri  
 Århus Havn  
 Skagen Pilot Service  
 Hanstholm Havnelodser  
 Hirtshals Havnelodseri  
 Aalborg Pilot ApS/Limfjord Pilot ApS

**Følgende organisationer, myndigheder m.v. har haft bemærkninger til lovforslaget:**

Myndigheder m.v.:

Beskæftigelsesministeriet  
 DanPilot  
 Erhvervsstyrelsen  
 Finansministeriet  
 Rigsrevisionen

Erhverv og organisationer:

Aalborg Pilot ApS  
Advokatrådet/Advokatsamfundet  
Danish Pilot Service  
Danmarks Skibsmæglerforening  
Danske Havne  
Danske Lodser/Søfartens Ledere  
Rederiforeningerne