

Erhvervs- og Vækstministeriet
Søfartsstyrelsen
Carl Jacobsens Vej 31
2500 Valby

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98
FAX 33 36 97 50

DATO: 27. oktober 2014
SAGSNR.: 2014 - 3052
ID NR.: 317139

krr@dma.dk

Høring - over udkast til bekendtgørelser på lodsområdet


Ved e-mail af 01-10-2014 har Søfartsstyrelsen anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

Advokatrådet har følgende bemærkninger til bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter:

I relation til bekendtgørelsens § 9 bemærkes, at § 9, stk. 2 indeholder en definition af begrebet "relevant information", mens der i § 9, stk. 3 er anvendt begrebet "information" og i § 9, stk. 4 er anvendt begrebet "oplysningerne". Anvendelsen af begreberne bør efter Advokatrådets opfattelse ensrettes.

Det vil endvidere være hensigtsmæssigt for bestemmelsens opbygning, såfremt begrebet "relevant information" blev anvendt i § 9, stk. 1 således, at opbygningen svarede til § 10. Det bemærkes i den forbindelse, at § 9, stk. 2, nr. 1 består af sætningen "*En lods har pligt til at oplyse det lodsede skib om relevante informationer i relation til den pågældende sejlads*". Sætningen kan med fordel flyttes op under § 9, stk. 1.

Med venlig hilsen


Torben Jensen

Krista Risgaard

Fra: Cecilie Louise Svane Olesen <cls@bm.dk>
Sendt: 27. oktober 2014 17:16
Til: Krista Risgaard
Cc: Peter Veraae
Emne: Beskæftigelsesministeriet: Høring over udkast til bekendtgørelser på lodsområdet (BM ID: 779922)

Kategorier: Mørklilla kategori
AppServerName: SFS-360-PROD
DocumentID: 2014021910-18
DocumentIsArchived: -1

Til Søfartsstyrelsen

Nedenfor er Beskæftigelsesministeriets kommentarer til udkast til nye bekendtgørelser på lodsområdet angivet.

Bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter:

Til § 3:

Det fremgår ikke tilstrækkeligt klart af bekendtgørelsen, om den også omfatter lodsarbejde på landjorden. Såfremt det er tilfældet, bør det fremgå, at arbejde, der foregår på landjorden, vil være omfattet af arbejdsmiljøloven mens arbejde, der foregår til søs, vil være omfattet af Søfartsstyrelsens regler.

Endvidere er det vanskeligt at læse ud af § 3 og af bekendtgørelsen i øvrigt, hvad der ligger i § 3's "løbende egenkontrol". Hvis der tænkes på lodsvirksomhedens almindelige pligt til at føre tilsyn med arbejdet, så skal Arbejdstilsynet gøre opmærksom på, at arbejdsgiverens tilsyn efter arbejdsmiljøloven skal være effektivt samt at egenkontrol ikke fritager virksomheden for kontrolbesøg fra Arbejdstilsynet.

Til § 7:

I Beskæftigelsesministeriets bekendtgørelse om hvileperiode og fridøgn m.v. er der adgang for direktøren for Arbejdstilsynet til at godkende visse fravigelser af de regler, der er fastsat i bekendtgørelsen om hvileperiode og fridøgn.

Det foreslås derfor, at der i § 7 indsættes et nyt stk. 2, hvoraf det fremgår, at for så vidt angår arbejde, der foregår til søs, er der tillige en adgang for Søfartsstyrelsen til at godkende visse fravigelser af reglerne fastsat i bekendtgørelsen om hvileperiode og fridøgn, og for så vidt angår arbejde, der foregår på landjorden, er det Arbejdstilsynet, der har adgang til at godkende visse fravigelser af reglerne i bekendtgørelsen om hvileperiode og fridøgn.

Det foreslås herudover, at Arbejdstilsynet og Søfartsstyrelsen gensidigt orienteres om de afgørelser, der træffes af hver myndighed med henblik på administration af området.

Beskæftigelsesministeriet har ikke kommentarer til de øvrige bekendtgørelser.

Med venlig hilsen

Cecilie Louise Svane Olesen
Fuldmægtig

Telefon: 72 20 51 07

Center for Arbejdsmarkedspolitik

E-mail: cls@bm.dk



Beskæftigelsesministeriet
Ved Stranden 8 - 1061 København K
Tlf.: +45 7220 5000
Fax: +45 3314 3108
Sikker e-mail: bm@bm.dk
Hjemmeside: www.bm.dk

The Ministry of Employment
Ved Stranden 8 - 1061 København K
Tlf.: +45 7220 5000
Fax: +45 3314 3108
Secure e-mail: bm@bm.dk
Website: www.bm.dk

Til: danpilot@danpilot.dk (danpilot@danpilot.dk), co10@skaf-net.dk (co10@skaf-net.dk), 'mail@soefartens.org' (mail@soefartens.org), 'mail@fiskernesforbund.dk' (mail@fiskernesforbund.dk), 'mf@mmf.dk' (mf@mmf.dk), 'mail@soefartens.org' (mail@soefartens.org), Småøernes Færgeselskaber (info@smaa-faergerne.dk (info@smaa-faergerne.dk), mail@rib-it.dk (mail@rib-it.dk), info@oilgasdenmark.dk (info@oilgasdenmark.dk), info@smedanmark.dk (info@smedanmark.dk), sek@ts-skib.dk (sek@ts-skib.dk), 'cph@skuld.com' (cph@skuld.com), dfu@dk-dfu.dk (dfu@dk-dfu.dk), Fiskeriets Arbejdsmiljøråd (post@f-a.dk (post@f-a.dk), 'mail@soefartens.org' (mail@soefartens.org), info@smaa-faergerne.dk (info@smaa-faergerne.dk), dalo@da.dk (dalo@da.dk), info@seahealth.dk (info@seahealth.dk), 'raf1917@post.tele.dk' (raf1917@post.tele.dk), info@danishpilotservice.dk (info@danishpilotservice.dk), roennehavn@roennehavn.dk (roennehavn@roennehavn.dk), port@aarhus.dk (port@aarhus.dk), sklo@saga-shipping.dk (sklo@saga-shipping.dk), saga@saga-shipping.dk (saga@saga-shipping.dk), info@portofhanstholm.dk (info@portofhanstholm.dk), 24h@limfjordpilot.dk (24h@limfjordpilot.dk), havnevagten@hirtshalshavn.dk (havnevagten@hirtshalshavn.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk), Statsministeriet (stm@stm.dk), Finansministeriet FM (fm@fm.dk), Forsvarsministeriet (fmn@fmn.dk), Skatteministeriet (skm@skm.dk), Udenrigsministeriet (um@um.dk), Beskæftigelsesministeriet (bm@bm.dk), Økonomi- og Indenrigsministeriet postkasse OIM (oim@oim.dk), Miljøministeriet (mim@mim.dk), Justitsministeriet (jm@jm.dk), Klima, Energi- og Bygningsministeriet (kebmin@kebmin.dk), Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (kfst@kfst.dk), Erhvervsstyrelsen (erst@erst.dk), Danske Regioner (regioner@regioner.dk), Kommunernes Landsforening KL (kl@kl.dk), 3F Fagligt Fælles Forbund (3f@3f.dk), Advokatrådet (samfund@advokatsamfundet.dk), Finansrådet (mail@finansraadet.dk), Danmarks Skibskredit A/S (danmarks@skibskredit.dk), fp@forsikringogpension.dk (fp@forsikringogpension.dk), Dansk Industri DI (di@di.dk), Danske Advokater (mail@danskeadvokater.dk), FTF Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd (fff@fff.dk), Rigsrevisionen (info@rigsrevisionen.dk), letbyrder@erst.dk (letbyrder@erst.dk), cosea@co-sea.dk (cosea@co-sea.dk), foa@foa.dk (foa@foa.dk), 'Jacob Ellemann-Jensen' (seaman@3f.dk), oao@oao.dk (oao@oao.dk), Danmarks Rederiforening (info@shipowners.dk), Danmarks Fiskeriforening Hovedpostkasse (mail@dkfisk.dk), info@shipbrokers.dk (info@shipbrokers.dk), danskehavne@danskehavne.dk (danskehavne@danskehavne.dk), Dansk Transport og Logistik (dtl@dtl.eu), info@dasp.dk (info@dasp.dk), 'itd@itd.dk' (itd@itd.dk), Danmarks Naturfredningsforening (dn@dn.dk), Dansk Erhverv (hoeringssager@danskerhverv.dk), ds@sejlsport.dk (ds@sejlsport.dk), hoering@horesta.dk (hoering@horesta.dk)

Cc: Francis Zachariae (fza@dma.dk), Frank B. Mortensen (FBM@dma.dk), Michael Skov (MSK@dma.dk), Frank Adler Gottlieb (FGO@dma.dk), Birger Frederik Nordvig Lind (BIL@dma.dk), Klaus Gregersen (kdg@dma.dk), Ebbe Vestergaard Jørgensen (DEP (evj@evm.dk), Kirstine Rødsgaard Madsen (krm@kfst.dk), trd (trd@evm.dk), Jacob Schaumburg-Müller (JSM@kfst.dk), Andreas Nordseth (AN@dma.dk), bso@dma.dk (bso@dma.dk), Henriette Bytoft Flügge (HEN@dma.dk), Laura Meyer Harrison (lmh@evm.dk), Jakob Ejlers (jer@evm.dk)

Fra: Krista Risgaard (krr@dma.dk)

Titel: Høring over udkast til bekendtgørelser på lodsområdet. Høringsfrist 31.10.2014

Sendt: 01-10-2014 14:43:16

Høring over udkast til bekendtgørelser på lodsområdet

Hermed fremsendes høring over udkast til nye bekendtgørelser på lodsområdet. Udkastene følger op på de seneste ændringer i lodsloven, jf. lov nr. 725 af 25. juni 2014.

Eventuelle bemærkninger til udkastene bedes fremsendt til Søfartsstyrelsen på krr@dma.dk senest fredag den 31. oktober 2014.

Med venlig hilsen
Krista Risgaard
Specialkonsulent

Søfartsstyrelsen
Jura, søfartspolitik og søfartssociale forhold
Dir. tlf.: 91 37 61 45
E-mail: KRR@dma.dk

Krista Risgaard

Fra: Nete Herskind <neh@danskehavne.dk>
Sendt: 30. oktober 2014 09:31
Til: Krista Risgaard
Emne: Danske Havnes høringsvar til lodsbekendtgørelser
Vedhæftede filer: Høringsvar til lodsbekendtgørelser 8. oktober.docx

Kategorier: Mørklilla kategori
AppServerName: SFS-360-PROD
DocumentID: 2014021910-21
DocumentIsArchived: -1

Hej Krista

Tak for sidst, det var fint, at I holdt et informationsmøder, og der var da i alle tilfælde mange lodser til stede☺

Vedhæftet Danske Havnes høringsvar.

Venlig hilsen
Nete

Med venlig hilsen
Nete Herskind
Vicekontorchef

Danske Havne
Tlf. 33703369
Mobil 2360 6335
E-mail: neh@danskehavne.dk
Website: <http://www.danskehavne.dk>



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 lodsplicht, men også de 45 % af regionallodsningsområderne, der ifølge Vækst- og Erhvervsministeriets analyse af lodsmarkedet er "frivillige".

Lodslovens § 3, stk. 4 giver adgang til, at lodserier, der foretager gennemsejlingslodsningsområder, 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 sejladssikkerheden".

Specifikt "Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodseres 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 sejladssikkerheden".

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. Lodsen 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 lodsningslodserier 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 lodspåsætningssteder og lodspåsætning"

Så vidt vi kan se, er lodspåsætningsstedet 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 skibsejerne

Med venlig hilsen

Nete Herskind



Danish
Shipowners'
Association



Rederiforeningen
af 2010



Bilfærgernes
Rederiforening

Søfartsstyrelsen
Att.: Krista Risgaard
Carl Jacobsens vej 31
2500 Valby
Danmark

31. oktober 2014

Sagsnr. 14-598

Hørings svar vedr. udkast til bekendtgørelser på lodsområdet

Der henvises til Søfartsstyrelsen høringsbrev af 1. oktober 2014 vedr. udkast til bekendtgørelser på lodsområdet.

Rederiforeningerne finder det positivt, at der med de fremsendte udkast til bekendtgørelser gennemføres de tidligere vedtagne lovændringer på lodsområdet, som har til formål at modernisere det danske lodsmarked bl.a. med en konkurrenceudsættelse på gennemsejlingslodsningerne, samtidig med opretholdelsen af et højt niveau for sejlads- og miljø sikkerhed gennem de danske farvande. Konkurrenceudsættelsen, med deraf afledt fokus på optimering af lodseriernes virke og priser, samtidig med at lodserierne fortsat tilbyder en kvalificeret og sikker lodsning, vil være med til at tilskynde øget brug af lodsning.

Af konkrete bemærkninger til udkast til bekendtgørelserne henvises der til ny bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning. Rederiforeningerne mener, at det med fordel kan tydeliggøres, at et privat lodseri som ønsker at lodse skibe omfattet af IMO's anbefaling for lodsning gennem indsejling til Østersøen, for at kunne få del i disse gennemsejlingslodsningerne, skal tilbyde lodsning på den fulde strækning Skagen til Gedser. I princippet vil det være det svar til det nuværende tilbud, som DanPilot tilbyder skibe omfattet af IMO's anbefaling. Rederiforeningerne mener ikke, at det vil tilskynde skibe omfattet af IMO's anbefaling til øget brug af gennemsejlingslodsning såfremt det bestemmes, at en sådan lodsning kun kan gennemføres som en lodsning på strækningen Skagen til Gedser.

I forbindelse med udkast til revideret bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter bemærker Rederiforeningerne, at § 4 er meget bred i sin

formulering, når der skrives at "lodserier skal registrere alle fravigelser fra foreskrevne regler, samt alle hændelser, som har indebåret risiko for miljøet eller sejladssikkerheden." For Rederiforeningerne er det vigtigt, at hændelser der har medført fare for sejladssikkerheden og miljøet indrapporteres således at der kan tages aktion på dette, men samtidig skal 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 paragraffen.

De øvrige udkast til bekendtgørelser giver ikke umiddelbart anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Morten Glamsø
+45 33 48 92 16
mgl@shipowners.dk

Krista Risgaard

Fra: Krista Risgaard
Sendt: 7. november 2014 10:30
Til: Krista Risgaard
Emne: VS: Høring over udkast til bekendtgørelser på lodsområdet

Kategorier: Mørklilla kategori
AppServerName: SFS-360-PROD

Fra: Tonny Paulsen [<mailto:tp@navest.dk>]
Sendt: 29. oktober 2014 22:54
Til: Direktionssekretariatet (SFS)
Cc: js@shipbrokers.dk
Emne: VS: Høring over udkast til bekendtgørelser på lodsområdet

Til Francis Zachariae

Kære Francis,

Tak for mødet sidste fredag og det viste sig jo hurtigt, at det var meget relevant at afholde et sådant møde. Der er mange forskellige holdninger men en sådan delvis liberalisering over flere år kan også gøre forståelsen og fortolkningen kompliceret.

Som du måske husker, var der fra vores forening kun et enkelt spørgsmål i relation til selve lodsloven, nemlig hvornår de nye bestemmelser vil træde i kraft omkring de nye stillesteder, betjeningen af de mindre havne samt markedspriser. Jeg forstod på tilbagemeldingen, at det ville blive i 2016. Måske kunne du ved lejlighed se på det endnu engang og herefter bekræfte, om jeg har forstået det korrekt.

For god ordens skyld følger nedenfor vor forenings officielle høringssvar og herudover en lille ekstra kommentar.

Med venlig hilsen
Tonny

Fra: Tonny Paulsen
Sendt: 29. oktober 2014 22:33
Til: 'krr@dma.dk'
Cc: js@shipbrokers.dk
Emne: Høring over udkast til bekendtgørelser på lodsområdet

Vi takker for mail af 1. oktober 2014 14.43 med bilag.

For god ordens skyld ønsker vi hermed at meddele, at vor foreningen ikke har nogen specifikke bemærkninger til materialet, da det kun perifert berører vore medlemmers arbejdsområder og aktiviteter.

Vi deltog også i mødet i Søfartsstyrelsen fredag den 24. oktober, hvor interessenter var blevet inviteret til at drøfte den ny lodslov og bekendtgørelserne. Spørgsmålene var mange og vi vil ikke undlade at gøre opmærksom på, at vi fik opfattelsen af, at der herskede stor uklarhed hos mange interessenter om fortolkningen og måske også om forståelsen af loven og bekendtgørelserne men det er formodentlig allerede indrapporteret af de involverede parter.

**Med venlig hilsen
Tonny Dalhøj Paulsen
Danmarks Skibsmæglerforening
Formand for Bestyrelsen**



Søfartsstyrelsen
Att.: Krista Riisgaard

31. oktober 2014

Høring vedrørende udkast til bekendtgørelser på lodsområdet

Søfartsstyrelsen har den 1. oktober 2014 sendt 5 bekendtgørelser i høring til implementering af de ændringer af lodsloven, der blev vedtaget i juni 2014.

DanPilot skal i den anledning bemærke følgende:

1. Bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning

Som bekendtgørelsen er formuleret, vil et lodseri kunne vælge at fokusere på en delstrækning af Rute T. Det betyder i praksis, at et lodseri vil kunne etablere sig f.eks. på strækningen Storebælt Syd-Grenaa. Dette vil kunne have en væsentlig negativ effekt på overholdelsen af IMO-anbefalingerne, idet IMO-skibe, som måtte vælge en sådan leverandør, vil skulle have 3 forskellige lodser ombord under en gennemsejling og derfor muligt vil fravælge lods på de øvrige dele af IMO-strækningen.

Det fremgår af bemærkningerne til den ændring af lodsloven, der danner baggrund for bekendtgørelsen, at hensigten med lovændringen var "at flere skibe kan tage lods om bord og på længere strækninger ved gennemsejling af danske farvande". Bekendtgørelsen vil i praksis kunne modvirke denne intention, medmindre bekendtgørelsen – eller anden følgelovgivning – udformes, så lodserier har pligt til at servicere skibe, der omfattes af IMO-anbefalingen, på den fulde distance og ikke har mulighed for at tilbyde deldistancer.

Som ordningen foreslås udformet, vil et lodseri reelt kunne etablere sig på et grundlag, som muligt er økonomisk attraktivt, men som modarbejder og udfordrer IMO-anbefalingen, og som offentlige myndigheder i øvrigt anvender væsentlige ressourcer på at sikre overholdt.

DanPilot anerkender, at det hidtil har været sådan, at skibe, der kun ønskede lods på f.eks. den nævnte strækning, fik stillet lods til rådighed, men dog så skibet både ved bestillingen og ved lodsens ankomst på broen blev vejledt om reglerne, ligesom DanPilot foretager indberetning af sådanne skibe. Der er således i juridisk forstand ikke tale om en ændring, men DanPilot finder det

særdeles nærliggende, at antallet af skibe, der fremover kun vil tage lods på en delstrækning vil kunne stige betydeligt, hvis der åbnes mulighed for, at et lodseri kan tilbyde lodsninger på en delstrækning.

DanPilot skal i den sammenhæng særligt fremhæve, at et af de mest afgørende parametre for omkostningseffektiv lodsdrift er udnyttelsen af lodsernes arbejdstid på broen, og minimering af rejsetid. Et lodseri, som har tilrettelagt sin drift, så der er et minimum af rejsetid, vil således kunne tilbyde væsentlig billigere lodsninger, end et lodseri, der er funderet på, at lodsens skal bruge mere rejsetid.

Ved at tillade et lodseri at operere på en delstrækning, vil der derfor formentlig kunne opnås væsentlig lavere priser på den delstrækning. Derved vil skibene være tilskyndet til at anvende dette lodseri på den nævnte strækning. Samtidig vil skibene imidlertid reelt blive tilskyndet til så ikke at anvende lods på øvrige dele af strækningen – ikke mindst i lyset af, at Søfartsstyrelsen har oplyst, at der for visse af de mindre IMO-skibe ikke sendes flagstatsbreve eller iværksættes andre håndhævelsesskridt, hvis der ikke tages lods f.eks. nord for Grenaa. DanPilot finder således, at en ordning, der resulterer både i lavere priser på en delstrækning og i at skibe, der ønsker at overholde IMO, skal anvende 3 forskellige lodser, kan modarbejde håndhævelsen af IMO i danske farvande og føre til, at skibene tager lods på en kortere distance end hidtil.

Hertil kommer, at etablering på en delstrækning vil kunne føre til en betydelig vækst i antallet af indberetninger. Hvis et IMO-skib f.eks. vælger kun at tage lods mellem Storebælt Syd og Grenaa, vil det kunne afstedkomme indberetning ikke alene fra det lodseri, som skibet har anvendt, men også fra andre lodserier som observerer, at skibet ikke længere har lods.

2. Bekendtgørelse om lodspåsatning

2.1: §1 – betjening af lodspåsatningssteder

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

DanPilot har efter lodsloven forsyningspligt, ligesom DanPilots priser som udgangspunkt er faste og fastsat af Erhvervs- og Vækstministeriet.

Det fremgår af § 1, stk. 2, at et lodseri ikke er forpligtet til at betjene alle lodspåsatningsstederne. Tilsvarende fremgår af forarbejderne til lodsloven. Bestemmelsen omfatter også DanPilot.

DanPilot har lagt til grund, at en beslutning om ikke at servicere et bestemt lodsmærke med deraf følgende længere lodsningdistance for skibet, vil skulle afregnes efter den faktisk lodsede distance.

2.2: § 2 - operationsradius

DanPilot har foretaget en samlet afvejning af fordele og ulemper ved at introducere en operationsradius for af/påtagning. Det er DanPilots umiddelbare vurdering, at den nuværende praksis ved lodspåsætning, hvor lodsens påsættes skibet i så god tid inden lodsmærket, at al relevant information mellem kaptajn og lods kan udveksles inden lodsningen, og hvor lodsens først tages af efter lodsmærket, bedst tilgodeser hensynet til sejladsikkerheden. DanPilot ser således helst, at den nuværende ordning fastholdes fremfor en ordning med en fastsat operationsradius.

Hvis forslaget om operationsradius fastholdes, finder DanPilot, at der bør foretages nogle justeringer af de foreslåede operationsradius'er:

- Lodsmærket ved Frederikshavn bør udvides til 2 sm for også at dække indsejling via nordre løb.
- Lodsmærkerne Hals 2 og Hals 3 bør udvides til 1,5 sm for bedre at udnytte områdernes beskaffenhed til at lave læ.
- T21/22 foreslås at være minimum 2 sm.
- Operationsradius for lodsmærkerne i rute T (gennemsejling) bør generelt øges for ikke at risikere at "klumpe" skibene sammen ved lodspåsætning.
- Det foreslås, at der oprettes et lodsmærke på positionen 55, 31,5 n, 012,30,0 Ø, med en radius på 2 sm. Der ses ofte tilfælde, hvor et skib ligger og losses, samtidig med at der ligger et skib på reden og venter på at komme ind. Placeringen af det foreslåede mærke gør det muligt, at den lods der afgår vil kunne gå direkte over i det skib der ankommer. Lodsmærket er lagt uden for bøjerne, så man først forlader skibet, når det er på sikker kurs og i sikkert farvand. Desuden er lodsmærket lagt, så lodsens har god tid til at gennemføre captain pilot exchange. Forslaget har til formål at undgå at skulle lodse 5 sm hver vej i åbent og ufarligt farvand (Forslaget er relevant for skibe til og fra Avedøre med dybgang mindre end 6,7 m)

Om de konkrete lodsmærker bemærkes følgende:

- Det eksisterende lodsmærke ved Skellerev (Nykøbing Falster) er ikke med i oversigten over lodspåsætningssteder. Det foreslås, at lodsmærket bibeholdes.
- Lodsmærket ved Sæby bør slettes, da Sæby ikke længere er en kommerciel havn.
- Lodsmærket ved Sprogø NE bør slettes. Lodsmærket benyttes kun i meget begrænset omfang i dag, og andre lodsmærker kan erstatte det.

For god ordens skyld bør bestemmelsen i stk. 2 omhandle såvel af- som påsætning, og ikke som i den nuværende formulering kun påsætning.

2.2: Lodsoverlevering § 3, stk. 2:

DanPilot finder ikke, der er behov for bestemmelsen i stk. 2, som dækkes af kravene i bekendtgørelsen om lodseriers og lodsers pligter. Skibet skal være under kontinuerlig lodsning ved lodsskifte, men om lodserne overleverer på VHF, telefon eller på broen og omfanget, bør kunne være situationsbestemt.

3. Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed

3.1: § 3 – Egenkontrol

Der stilles fortsat krav om egenkontrol på de områder, som hidtil har været omfattet af egenkontrol. Fremadrettet skal egenkontrollen imidlertid ikke længere indberettes årligt.

Hverken den eksisterende eller den foreslåede bekendtgørelse indeholder nærmere vejledning om, hvordan egenkontrollen skal udføres. Det er således relativt uklart, hvad der nærmere ligger i, at et lodseri skal føre egenkontrol med f.eks. "erfaring". Der er heller ikke en nærmere normering af kontrollens omfang, frekvens, udførelse, tilsynet med kontrollens udførelse etc. Det er således f.eks. uklart, hvad der ligger i dokumentationskravet i den foreslåede § 3, stk. 2.

Egenkontrollens omfang må efter DanPilots opfattelse ikke blive et negativt konkurrenceparameter. Det er derfor væsentligt, at egenkontrollens omfang, indhold og genstand beskrives mere præcis, end det, der fremgår af udkastet. For DanPilot, der beskæftiger mere end 150 lodser, vil der således være væsentlig forskel på at skulle foretage egenkontrol årligt, kvartalsvist, månedligt eller dagligt.

DanPilot finder, 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 finder, at Søfartsstyrelsen som led i bestræbelserne på at sikre Det Blå Danmark mod unødvendigt bureaukrati bør sikre større gennemsigtighed i kravene, så det på forhånd er klart, hvilken form for egenkontrol, styrelsen ønsker, lodserierne skal foretage, og så udmøntningen har et klart formuleret ensartet minimum, fremfor at styrelsen først i forbindelse med konkrete tilsyn fremkommer med vejledning eller eventuelle påbud herom.

DanPilot skal desuden bemærke, at der bør etableres et tilsynssystem, som klart definerer, hvem der er pligtssubjekt for de enkelte indberetninger. Efter § 3 påhviler det lodseriet at foretage egenkontrol, herunder med forhold, som den enkelte lods skal foretage indberetning til Søfartsstyrelsen om. Dette indebærer væsentlig meradministration for lodserierne og skaber betydelig usikkerhed om ansvarsfordelingen mellem den enkelte lods og lodserierne, ligesom ordningen vil give anledning til dobbeltregistrering og dermed både merarbejde og øget risiko for fejl eller afvigelser.

DanPilot finder, at egenkontrol-systemet og indberetningssystemet bør samtænkes. Det er således afgørende, at den nuværende ordning med et tostrengt system forlades til fordel for et enstrengt og gennemsigtigt system, hvor der er klart definerede pligtssubjekter for såvel indberetning som kontrol, og hvor det undgås, at oplysninger skal indberettes/registreres flere gange af forskellige pligtssubjekter.

DanPilot skal endvidere fremhæve, at det er afgørende, at kravene til den praktiske opfyldelse af de pligter, der er fastsat, kun ændres efter forudgående og grundig orientering af de involverede parter. DanPilot har naturligvis respekt for behovet for, at Søfartsstyrelsen løbende skal kunne udvikle de ydelser og metoder, som anvendes til monitorering og kontrol af lodserierne, men det giver anledning til store administrative problemer og usikkerhed i lodserierne, hvis omfang,

fremgangsmåde etc. i forbindelse med indberetninger og registreringer ændres løbende eller uden grundig orientering fra Søfartsstyrelsen.

3.3: § 4: - Pligt til registrering af near miss

Der foreslås en ny bestemmelse, hvorefter lodserierne har pligt til at registrere "near miss". Det er ikke nærmere angivet, hvordan near miss skal defineres.

Det er endvidere uklart, om de registrerede oplysninger indgår i egenkontrollen, idet oplysningerne ikke er nævnt i § 3. Bestemmelsen er et eksempel på det ovenfor anførte om manglende samtænkning, at der ikke er sket en koordinering af krav og pligtsubjekt for near miss registrering og indberetning, idet § 4 retter sig mod lodserierne mens § 10, stk. 2, nr. 6 retter sig mod lodsens.

Endvidere er der mere generelt behov for at sondre mellem indberetninger/registreringer mv., der vedrører forhold omkring lodsningen og indberetning, der vedrører generelle sejladsikkerhedsmæssige eller miljømæssige forhold. Indberetningerne bør således adskilles, så en indberetning om to skibes kollision ikke registreres og håndteres på samme måde som en indberetning om f.eks. tekniske mangler ved det lodsede skib mv.

3.4: Indberetning § 5, stk. 2.

Som nævnt ovenfor, bør indberetningsreglerne samtænkes. Bestemmelsen i § 5, stk. 2, hvorefter indberetning "senest" skal ske ved lodsningens afslutning vil i praksis ofte være umulig af tidsmæssige, it-mæssige etc. grunde, ligesom indberetningen i et énstrengt system bør foretages via lodseriet og dermed inden for en længere frist.

DanPilot skal desuden bemærke, at det er væsentligt, at systemet indrettes, så det enkelte lodseri kan tilgå egne oplysninger umiddelbart, herunder vedrørende historiske data.

3.5: § 9 – information til skibene

§ 9 er uændret, og indeholder krav til lodsens information til skibet om en række forhold. DanPilot finder, at kravene bør affattes mere præcist, ligesom opregningen af information formentlig kan reduceres. F.eks. er det særdeles uklart, hvad der ligger i nr. 6 om forhold vedrørende sejladsen og nr. 7 om miljøforhold jf. miljølovgivningen.

DanPilot finder, at kravene bør udformes med særligt sigte på at undgå, at der skabes rum for en meget forskellig udmøntning af kravene, idet dette skaber usikkerhed og i øvrigt kan indebære en risiko for, at bestemmelsen bliver et negativt konkurrenceparameter. Det bør således sikres, at skibe i dansk farvand får de samme minimumsoplysninger, uanset hvilket lodseri de anvender, og der bør efter DanPilots opfattelse ikke være nogen reel mulighed for at fragå et sådan minimumsniveau. Dette stiller imidlertid skærpede krav til præcisionen i kravenes beskrivelse.

Endvidere bør det 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.

Det bør således – også af kontrolhensyn – fremgå af bekendtgørelsen, 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.

DanPilot skal på baggrund af ovenstående bemærkninger om tilrettelæggelse af egenkontrol og indberetning foreslå, at Søfartsstyrelsen udsætter en ikrafttræden af de foreslåede regler indtil branchen har været inddraget nærmere.

DanPilot foreslår således, at Søfartsstyrelsen tager initiativ til at samle de relevante aktører med henblik på i fællesskab at fastlægge, hvordan et indberetnings- og egenkontrollsystem 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.

DanPilot medvirker gerne til et sådant samarbejde, som vil sikre såvel hensynet til effektiv forretningsdrift i Det Blå Danmark som hensynet til, at Søfartsstyrelsen modtager relevant og ensartet information fra lodserierne.

4. Bekendtgørelse om ikrafttræden af bestemmelserne i lodsloven

Det fremgår, at alle dele af lodsloven bortset fra reglerne om Grønland, konkurrenceudsættelsen samt adgangen til at indgå sær aftaler sættes i kraft fra 1. januar 2015.

Det indebærer blandt andet, at bestemmelsen i lodslovens § 19, stk. 4, hvorefter der skal indgås aftale om åbningstid med de såkaldte små havne sættes i kraft fra 1. januar 2015. Bestemmelsen efterlader imidlertid tvivl om, hvordan retsstillingen er, indtil der bliver indgået en sådan aftale.

Det følger af ændringen af lodsloven, at DanPilot inden for åbningstiden skal afregne lodsninger til de små havne efter de takster, der er udstedt efter lodslovens § 19 a. Uden for åbningstiden afregnes lodsninger imidlertid til markedsprisen.

Lovforslaget indeholder imidlertid ingen anvisning på, hvordan retsstillingen er, indtil der er indgået en aftale om åbningstid. Besvarelsen af dette spørgsmål vil i høj grad normere mulighederne for at indgå aftaler med havnene, som ikke har noget incitament til at indgå aftaler med DanPilot, hvis der indtil en sådan aftale foreligger, skal afregnes efter lodstaksterne. Det er derfor væsentligt inden 1. januar 2015 at afklare, om det er taksterne eller markedsprisen, der finder anvendelse, indtil der måtte være indgået en aftale om åbningstid.

Bestemmelsen indeholder heller ingen definition af, hvornår åbningstiden skal regnes fra. Det er således usikkert, om det skal regnes fra lodsens afgang fra havnen, fra påsætning etc., ligesom det er uafklaret, hvad der gælder, hvis en lodsning indledes i åbningstiden men afsluttes uden for åbningstiden eller omvendt.

5. Øvrigt

DanPilot skal anmode om, at cirkulære nr. 25005 af 12. maj 1981 om afholdelse af repræsentation for statens regning ophæves.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Lars Ahrendtsen', written in a cursive style.

Lars Ahrendtsen
Adm. Direktør



"Bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning"

- § 3: Hvordan tolkes "lodseri" – Kan et selskab oprette et underselskab som står for gennemsejlingslodsningerne – Eller skal det være det samme (cvr-nummer) selskab der ansøger som også udfører, uagtet at begge selskaber er en del af samme "lodseri"?
- § 7, 2): Jf. den anmodede specifikation ovenfor, vil en lods ansat i "lodseriet" kunne lodse i de til "lodseriet" hørende selskaber?
- § 8, 2): Hvor grov skal overtrædelsen være før Søfartsstyrelsen tilbagekalder tilladelsen?
Vil en tilbagekaldt tilladelse kunne søges igen af samme lodseri ved førstkommende ansøgningsrunde?
- § 8 stk. 4: Vil en indbringelse for domstol have opsættende virkning for muligheden for andre lodserier for at ansøge om de tilbagekaldte lodsninger i førstkommende ansøgningsrunde, såfremt retsafgørelse endnu ikke foreligger? Hvis sagen ankes?

"Bekendtgørelse om lodspåsetningssteder og lodspåsetning"

- § 1: Lodsens skal kunne gå ombord/fra borde udenfor dansk territorialfarvand og i udenlandske havne.
- § 2: Indførelse af operationsradius ved lodspåsetningsstederne forekommer uforeneligt med ønsket om at højne sikkerheden for skibsfarten, miljøet, lodser og bådmænd. At "klumpe" skibsfarten sammen, har aldrig været nogen god ide, og det stik modsatte af, hvad enhver lods / skibsfører / navigatør ønsker- og gør i praksis. Man inviterer kort sagt til sejladuheld.
- Det må anbefales ikke at indføre begrebet operationsradius. Og hånden på hjertet – hvad betyder det i praksis, om ombordsætning / aftagning sker lidt før / efter et givet punkt, blot sikkerheden højnes?
- Alternativ definition kunne være en linie gennem lodsmærket, vinkelret på kurslinien der definerer hvor lodsens *senest skal være ombord* henholdsvis *tidligst må gå fra borde*.

Specifikt anmodes om:

Lodsmærke "Pøls Rev" nedlægges. Nyt lodsmærke "Fynshav" oprettes (55° 00.00 N , 010° 04.39 Ø). Operationsradius 1,75 sm (hvis radius er nødvendigt).

Ønsket begrundes i ønsket om at højne sikkerheden for lodser og bådmænd. Lodsmærke "Pøls Rev" ligger langt til søs og farvandet besejles (lodsmærket benyttes) hovedsageligt af meget små skibe, der har svært ved at give den ønskede læ når lodsens skal om bord.





"Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter".

§ 3, 4): Hvordan defineres egenkontrol af erfaring?

§ 3 stk.2: Hvilke kriterier gælder ved definition af erfaring?

§ 5 stk. 2: At skulle indrapportere enhver lodsningens begyndelse og afslutning senest ved lodsningens afslutning, forekommer overdrevet restriktiv. Lodsens bør have lov- og tid til at få fast grund under fødderne, inden rapportering er nødvendig / påkrævet.

Rent praktisk er det heller ikke altid muligt at opnå stabil internetforbindelse fra lodsbåden.



Krista Risgaard

Fra: Ann-Sophie Gredsted Johnsen <AnnJoh@erst.dk>
Sendt: 31. oktober 2014 15:05
Til: Krista Risgaard
Cc: Camilla Lahrmann Jensen
Emne: SV: Høring over udkast til bekendtgørelser på lodsområdet. Høringsfrist 31.10.2014

Kategorier: Mørklilla kategori
AppServerName: SFS-360-PROD
DocumentID: 2014021910-28
DocumentIsArchived: -1

Kære Krista

Mange tak for det fremsende.

Jeg har orienteret mig i det vedhæftede, og ser, at I har inkorporeret de elementer, som vi tidligere drøftede, blandt andet angående fristforlængelse og Business in Denmark. Vi har derfor ikke yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

Ann-Sophie Gredsted Johnsen
Fuldmægtig

ERHVERVSSTYRELSEN
Erhvervsudvikling og Internationale Forhold

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø
Telefon: +45 3529 1000
Direkte: +45 3529 1386
E-mail: annjoh@erst.dk
www.erhvervsstyrelsen.dk

ERHVERVS- OG VÆKSTMINISTERIET

 Pas på miljøet - udskriv kun denne e-mail hvis det er nødvendigt.

Fra: Krista Risgaard [<mailto:krr@dma.dk>]
Sendt: 3. oktober 2014 12:03
Til: Ann-Sophie Gredsted Johnsen
Cc: Josephine Them Parnas
Emne: VS: Høring over udkast til bekendtgørelser på lodsområdet. Høringsfrist 31.10.2014

Kære Ann-Sophie

Du får denne t.o., da I tidligere har rådgivet om udformningen af bekendtgørelsen om en tilladelsesordning i forhold til servicedirektivet. Høringen er også sendt til ERST's hovedpostkasse og letbyder-postkassen i ERST.

Med venlig hilsen
Krista Risgaard
Specialkonsulent

Søfartsstyrelsen
Jura, søfartspolitik og søfartssociale forhold
Dir. tlf.: 91 37 61 45
E-mail: KRR@dma.dk

Fra: Krista Risgaard

Sendt: 1. oktober 2014 14:43

Til: 'Transportministeriet (trm@trm.dk)'; 'Statsministeriet (stm@stm.dk)'; 'Finansministeriet (fm@fm.dk)'; 'Forsvarsministeriet (fmn@fmn.dk)'; 'Skatteministeriet (skm@skm.dk)'; 'Udenrigsministeriet (um@um.dk)'; 'Beskæftigelsesministeriet (bm@bm.dk)'; 'info@rigsrevisionen.dk'; 'oim@oim.dk'; 'mim@mim.dk'; 'jm@jm.dk'; 'danpilot@danpilot.dk'; 'kebmin@kebmin.dk'; 'kfst@kfst.dk'; 'erst@erst.dk'; 'letbyrder@erst.dk'; 'regioner@regioner.dk'; 'kl@kl.dk'; 'co10@skaf-net.dk'; 'cosea@co-sea.dk'; 'foa@foa.dk'; '3f@3f.dk'; 'seaman@3f.dk'; 'mail@fiskernesforbund.dk'; 'mf@mfmf.dk'; 'oao@oao.dk'; 'mail@soefartens.org'; 'Advokatrådet (samfund@advokatsamfundet.dk)'; 'info@shipowners.dk'; 'mail@dkfisk.dk'; 'mail@finansraadet.dk'; ' (danmarks@skibskredit.dk)'; 'fp@forsikringogpension.dk'; 'info@shipbrokers.dk'; 'danskehavne@danskehavne.dk'; 'Småøernes Færgeselskaber (info@smaa-faergerne.dk)'; 'mail@rib-it.dk'; 'dtl@dtl.eu'; 'info@dasp.dk'; 'itd@itd.dk'; 'info@oilgasdenmark.dk'; 'info@smedanmark.dk'; 'sek@ts-skib.dk'; 'cph@skuld.com'; 'dn@dn.dk'; 'hoeringssager@danskerhverv.dk'; 'di@di.dk'; 'mail@danskeadvokater.dk'; 'ds@sejlsport.dk'; 'dfu@dk-dfu.dk'; 'Fiskeriets Arbejds miljøråd (post@f-a.dk)'; 'mail@soefartens.org'; 'info@smaa-faergerne.dk'; 'ftf@ftf.dk'; 'HORESTA'; 'dalo@da.dk'; 'info@seahealth.dk'; 'raf1917@post.tele.dk'; 'info@daniishpilotservice.dk'; 'roennehavn@roennehavn.dk'; 'port@aarhus.dk'; 'sklo@saga-shipping.dk'; 'saga@saga-shipping.dk'; 'info@portofhanstholm.dk'; '24h@limfjordpilot.dk'; 'havnevagten@hirtshalshavn.dk'

Cc: Birgit Sølling Olsen; Francis Zachariae; Frank B. Mortensen; Henriette Bytoft Flügge; Michael Skov; Frank Adler Gottlieb; Birger Frederik Nordvig Lind; Klaus Gregersen; Laura Meyer Harrison (DEP); Ebbe Vestergaard Jørgensen (DEP); Kirstine Rødsgaard Madsen; Troels Blicher Danielsen (DEP); Jakob Ejlers (DEP); Jacob Schaumburg- Müller; Andreas Nordseth

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelser på lodsområdet. Høringsfrist 31.10.2014

Høring over udkast til bekendtgørelser på lodsområdet

Hermed fremsendes høring over udkast til nye bekendtgørelser på lodsområdet. Udkastene følger op på de seneste ændringer i lodsloven, jf. lov nr. 725 af 25. juni 2014.

Eventuelle bemærkninger til udkastene bedes fremsendt til Søfartsstyrelsen på krr@dma.dk senest fredag den 31. oktober 2014.

Med venlig hilsen
Krista Risgaard
Specialkonsulent

Søfartsstyrelsen
Jura, søfartspolitik og søfartssociale forhold
Dir. tlf.: 91 37 61 45
E-mail: krr@dma.dk

27. oktober 2014
Sagenr.: 13/06311
/Sorkla-erst

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har modtaget forslagene i høring.

TER har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser.

1. Bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsningsning.

Bekendtgørelsesudkastet medfører administrative byrder for erhvervslivet. Byrden består af, at såfremt private lodserier vil udnytte de nye muligheder for gennemsejlingslodsningsning, skal de stille de i § 6 angivne oplysninger til rådighed i ansøgningen om tilladelse til gennemsejlingslodsningsning, herunder en række redegørelser for blandt andet lodseriets kapacitet og eventuelle tiltag for at opbygge yderligere kapacitet. Der vil derfor være en øget administrativ byrde for de virksomheder der ønsker at udvide deres virksomhed med gennemsejlingslodsningsning.

Der eksisterer i dag syv private lodserier i Danmark, og virksomhederne vil højst skulle angive én ansøgning om året. TER vurderer på denne baggrund, at de administrative byrder ikke overstiger 10.000 timer årligt på samfundsniveau. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.

2. Bekendtgørelse om lodpåsætningssteder og lodpåsætning.

Bekendtgørelsesudkastet medfører administrative byrder for erhvervslivet.

Ændring i § 1 stk. 3 kodificerer den gældende anvendte praksis ved anmodning til Søfartsstyrelsen om ændring af de i fortegnelsen angivne lodpåsætningssteder. Anmodningen skal indeholde en begrundelse og en redegørelse for, hvorledes hensynet til sejladsikkerheden og til lodsernes sikkerhed tilgodeses. Søfartsstyrelsen har informeret TER om, at anmodninger om ændring af lodpåsætningssteder forekommer meget sjældent. I de seneste 7 år har Søfartsstyrelsen således kun modtaget 2-3 anmodninger. TER vurderer på denne baggrund, at de administrative konsekvenser ikke overstiger 10.000 timer årligt på samfundsniveau. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.

ERHVERVSSTYRELSEN
Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø

Tlf 35 29 10 00
Fax 35 46 60 01
CVR-nr. 10 15 08 17
erst@erst.dk
www.erst.dk

3. Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodseres pligter inkl. I bilag.

TER vurderer, at bekendtgørelsesudkastet samlet set medfører administrative lettelser, men at lettelserne ikke overstiger 10.000 timer årligt på samfundsniveau. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.

Administrative lettelser

Lempelse af lodseriernes egenkontrol

TER vurderer, at ændring i § 3 om lodseriernes løbende egenkontrol medfører administrative lettelser. Lempelsen består af en ophævelse af lodseriernes pligt til at indsende en årlig redegørelse for egenkontrol med lodsernes hviletid, certificering, arbejdsmiljø og erfaring. Ændringen medfører, at egenkontrollen kun skal dokumenteres, hvis Søfartsstyrelsen anmoder om det i forbindelse med stikprøvekontrol eller årligt tilsyn. Desuden ophæves lodseriernes pligt til at indhente godkendelse af egenkontrol fra Søfartsstyrelsen, og lodseriernes pligt til at indberette udstyr ophæves.

Informationsforpligtelse ved bestilling af lods

TER bemærker, at skibsejernes informationsforpligtelse ved bestilling af lods ophæves, jf. § 14, stk. 2. Dette vil medføre at skibsejerne fremover ikke længere skal indberette en række oplysningskrav om bl.a. skibets specifikationer og sejlads. TER vurderer ændringen medfører administrative lettelser for virksomhederne.

Administrative byrder

Oplysninger ved bestilte gennemsejlingslodsninger

Ved ændring i § 5, stk. 1 får lodserierne pligt til at sikre, at Søfartsstyrelsen og Søværnets Operative Kommando har adgang til oplysninger om bestilte lodsninger. TER vurderer, at ændringen medfører øget administrative byrder for lodserierne. Søfartsstyrelsen har informeret TER om, at lodseriet som udgangspunkt skal give Søfartsstyrelsen og Søværnets Operative Kommando adgang til deres lods-bestillingssystem én gang ved etablering af weboverførsel af data. Derefter vil Søfartsstyrelsen og Søværnets Operative Kommando løbende have adgang til oplysningerne. For lodserier, der i stedet vælger at indtaste oplysningerne i indberetningssystemet, vil indtastningen skulle ske for hver bestilling. Søfartsstyrelsen forventer, at kun meget små lodserier vil benytte sidstnævnte løsning. TER vurderer derfor, at byrderne for en andel af lodserierne vil være omstillingsomkostninger, og ikke en løbende administrativ byrde.

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

5. Bekendtgørelse om ikrafttræden af bestemmelser i lov om ændring af lodsloven og lov om DanPilot.

TER vurderer, at de to forslag ikke indeholder nye administrative konsekvenser for erhvervslivet, og har dermed ikke yderligere kommentarer.

Kontaktperson:

Søren Møllerup Rasmussen

Fuldmægtig

Tlf. direkte 3529 1857

E-post SorMol@erst.dk

Med venlig hilsen



Søren Klæbel Clemmensen

Stud.jur.

ERHVERVSSTYRELSEN

Direktionssekretariatet - Team Jura

Dahlerups Pakhus

Langelinie Allé 17

2100 København Ø

Telefon nr. +45 3529 1000

www.erst.dk

Direkte tlf: +45 3529 1993

Email: sorkla@erst.dk



Søfartsstyrelsen
Carl Jacobsens vej 31
2500 Valby

St. Kongensgade 45
1264 København K

Tlf. 33 92 84 00
Fax 33 11 04 15

rr@rigsrevisionen.dk
www.rigsrevisionen.dk

Høring over bekendtgørelser på lodsområdet

30.oktober 2014

Rigsrevisionen har den 2. oktober 2014 modtaget udkast til bekendtgørelser på lodsområdet.

J.nr.: 2013-3500-34

5. kontor

Vi har noteret os, at Søfartsstyrelsen bl.a. ønsker at ændre konkurrenceforholdene for gennemsejlingslodsninger mv.

Vi forventer, at Søfartsstyrelsen fortsat er opmærksom på de udfordringer, der er for DanPilots økonomi i forbindelse hermed jf. de i stifterberetningen i DanPilots åbningsbalance anførte forretningsmæssige risici.

Rigsrevisionen har ikke bemærkninger til revisions- og regnskabsmæssige forhold i lovforslaget i øvrigt.

Eventuelle spørgsmål kan stilles til undertegnede på telefon 33 92 85 85 eller via e-mail på rr@rigsrevisionen.dk med anførelse af det i brevhovedet anførte journalnummer.

Med venlig hilsen

Jette Lauritzen
Fuldmægtig



Søfartens Ledere

Søfartsstyrelsen

Carl Jacobsens Vej 31

2500 Valby

Att.: Krista Risgaard

31. oktober 2014

Vedrørende høring over udkast til bekendtgørelser på lodsområdet

Danske Lodser og Søfartens Ledere skal hermed komme med følgende bemærkninger til nedenstående bekendtgørelser på lodsområdet, som er sendt i høring den 1. oktober 2014.

Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodseres pligter inkl. bilag

Danske Lodser skal bemærke, at der i § 6 henvises til, at lodseriet skal sikre, at dets lodser udleverer forskellige bilag til skibsføreren af skibet. I den forbindelse, bør det teknisk være muligt for de fleste lodserier, via lodsbestillingssedlen at udlevere de relevante dokumenter og bilag elektronisk til de skibe som der henvises til i bekendtgørelsen, således at lodsen ikke fysisk skal slæbe rundt på dokumenterne. Danske Lodser er derfor af den opfattelse, at det således bør nævnes i bekendtgørelsen, at det er op til det enkelte lodseri selv at bestemme, hvorledes det vil udlevere dokumenterne/bilagene til skibe.

Endvidere skal Danske Lodser bemærke, at ved indberetning fra dansk side, bør der være en dansk politik på området. For nuværende, når der indberettes eller når der anråbes fra SOK, så følges det ikke konsekvent op fra Søfartsstyrelsen. Danske Lodser anbefaling er således, at Danmark følger IMOs anbefaling og det hidtidige anråbs regime, samt at der udskrives flagstatsbreve til alle skibe, der bryder IMO. Subsidiært, hvis Søfartsstyrelsen ønsker at gennemføre en mere målrettet politik mod enkelte skibe/rederier skal denne politik være offentlig kendt.

Danske lodser gør opmærksom på, for at overholde IMO anbefalingerne (cirkulære nr. 263 af 23 oktober 2007), at Søfartsstyrelsen ikke bør tillade dellodsninger på gennemsejlingsdistancerne. Danske Lodser



Havnegade 55, DK -1058 København K – Tlf. +45 33 45 55 65 – Fax +45 33 45 55 66

E-mail: mail@soefartens.org - www.soefartensledere.dk Bank reg.nr. 0400 kontonr. 1250018068 Eban DK9204001250018068



Søfartens Ledere

finder det selvmodsigende, at der arbejdes for at alle skibe med en dybgang over 11m skal bruge lods mellem Gedser og Skagen samtidig med, at der tillades at tilbyde lodsninger af kortere strækninger.

Tillige frygter Danske Lodser, at hviletiden bliver et konkurrenceparameter, i hvor effektivt lodserierne kan udnytte lodserne og dermed muligvis manglende overholdelse af hviletidsreglerne. Danske Lodser er derfor bekymret for om Søfartsstyrelsen udøver en tilstrækkelig kontrol med hviletiden. Danske Lodser kan se, at § 4, stk. 3 og 4 i bekendtgørelsen nr. 1199 af 1/2/2006, hvori der står, at lodserierne uopfordret skal indsende dokumentation for forudgående års egenkontrol og at lodstilsynet godkendelse er en forudsætning for at lodseriets registrering, dette er ikke medtaget i den nye bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter. Det er derfor Danske Lodser meget magtpåliggende, at Søfartsstyrelsen sørger får en effektiv og grundig kontrol, således at der ikke kan ske skred i hviletiden, hvilket kan have indvirkning på sejladsikkerheden. I dag er hviletiden faktisk sikret via den overenskomst der er indgået mellem Danske Lodser/Søfartens Ledere og DanPilot, mens der til Danske Lodser orientering ikke er indgået en kollektiv aftale mellem arbejdsmarkedets parter og de private lodserier om hviletiden. Danske Lodser skal endvidere bemærke, at manglen på lovgivning omkring ens hviletid for alle lodser der lodser i Danmark vil føre til skibe der passerer Danmark med lodser der hviler om bord, mens skibet forsætter uden lods på broen. Danske Lodser henstiller derfor til, at der lovgives således, at der bliver ens hviletider for alle lodser der lodser i Danmark.

Da hensigten med bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligt er at øge sejladsikkerhed i de danske farvande, bør der derfor lovgives om, at lodsens konstant skal være på broen og aktivt lodser skibet og dermed sikrer overholdelsen af § 9 i bekendtgørelsen. Sådan som § 9 pt. er skrevet, vil det give mulighed for at skibe i transit kan tage lods ombord og lodsens herefter kan gå til køjs og hvile sig og dermed ikke udøver aktiv lodsning.

Bekendtgørelse om lodspåsetningssteder og lodspåsetning

I henhold til bekendtgørelse om lodspåsetningssteder og lodspåsetning, mener Danske Lodser, at straffen i § 5 stk. 2. for lodsers overtrædelser helt bør fjernes. Da det er kaptajnen der har kommandoen over skibet mens lodsens kun kan rådgive og dermed ikke kan bestemme, hvor skibet præcist skal sejle. Danske Lodser er enige i, at såfremt lodsens selv vælger at stå af tidligere end på lodsafsætningsstedet, så kan det udgøre



Havnegade 55, DK -1058 København K. – Tlf. +45 33 45 55 65 – Fax +45 33 45 55 66

E-mail: mail@socfartens.org - www.socfartensledere.dk Bank reg.nr. 0400 kontonr. 1250018068 IBAN DK9204001250018068



Søfartens Ledere

en risiko for sejladssikkerheden – Danske Lodser mener dog, at dette er en overtrædelse af § 9 i bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter og derfor vil kunne straffes efter § 13.

Derudover bemærker Danske Lodser, at der flere steder i bekendtgørelsen om lodspåsetningssteder, er taget højde for lodsernes sikkerhed, hvilket lodserne naturligvis bifalder. Dog undrer Danske Lodser sig over, at lodsmærkerne i den sydlige del af Storebælt er rykket så langt syd, at på trods af operationsradiusen, så vil skibene/lodsen ikke kunne komme i læ af Langelands kyst ved hårdt vejr. Lodspåsetningsstedet i dybvansruten lægges på et sted, hvor der ofte er krydsende trafik, modsat i dag. Ligeledes skal Danske Lodser henlede Søfartsstyrelsens opmærksomhed på, at lodsmærket ved Pøls Rev med fokus på lodsernes sikkerhed bør flyttes længere nordpå i Lillebælt, dette er baseret på Søfartsstyrelsens egen statistik om at uheldene i Lillebælt oftest sker nord for Fynshav. Endvidere mangler der lodsmærke udenfor Avedøre Havn. Et sådant lodsmærke skal bruges til skift mellem 2 skibe.

Lodsmærket på København Red bliver ligeledes flyttet nordpå med en radius på 2 sm. Dette umuliggør, at lodsen står på ud for Middelgrundsfortet og fører skibet i en kontrolleret drejecirkel ind mod København Havn, dette bruges især ved lodsning af krydstogtskibe med relativ høj fart.

Det bemærkes, at konceptet med en cirkel/radius, hvori der kan opstå farlige situationer med flere samtidige skibe i cirklen der skal betjenes af samme lods båd, IKKE kan anbefales af Danske lodser. Og ved forsinkelse af lods båd/lods anses det for mere sikkert, at skibet fortsætter med meget lav fart, fremfor at begynde at lave sving/drejecirkler i et lille afgrænset område (operationsradiusen). Danske Lodser er derfor af den opfattelse at radiusserne således er værktøj, der kun kan bruges administrativt til at håndhæve af/påsetning men at det fysisk faktisk vil betyde en sænkning af sejladssikkerheden og derfor bør operationsradiusserne fjernes.

Afslutningsvis skal Danske Lodser bemærke at, Danske Lodser finder det tvivlsomt om bekendtgørelsen lever op til regeringens krav om større anvendelse af lods, da mange af reglerne er rigide og besværlige for skibsfarten. Sådant som bekendtgørelsen er udformet for så vidt angår operationsradiusserne så fjernes en del af den fleksibilitet som lodserierne har i dag, og dermed medvirker denne til en mere ufleksibel og dyrere drift, hvilket ultimativt kan betyde at ikke lodspligtige skibe fravælger at tage lods.



Søfartens Ledere

Bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning

Afslutningsvis så skal Danske Lodser henvise til, at der i notatet om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning henvises til en ikke færdiggjort bekendtgørelse. Danske Lodser finder det bekymrende, at bekendtgørelsen ikke er en del af høringen, idet udformningen af bekendtgørelsen kan have betydning for sejladsikkerheden.

Endvidere skal Danske Lodser tilføje, at de uddannelseskra, der er i henhold til lodslovens § 12 for lodser, bør opretholdes også overfor udenlandske lodser.

Endvidere skal det bemærkes, at Danske Lodser er i tvivl om, der i bekendtgørelsens § 9, rettelig burde have været en henvisning til § 8 nr. 1-3 i stedet for § 7 nr. 1-3. Med den nuværende tekst, vil det betyde, at der kan opstå tvivl om hvorvidt, om overtrædelser af § 3 og § 7 nr. 1-3 vil blive straffe ved enkelt overtrædelse eller først ved groft eller gentagne gange. Og om § 7 nr. 4 ved groft eller gentagne gange slet ikke vil kunne straffes med bøde.

Udover ovennævnte kommentarer skal Danske Lodser oplyse, at de er tilfredse med den opmærksomhed som Søfartsstyrelsen har på lodsernes- og sejladsikkerheden.

Såfremt der måtte være spørgsmål til ovenstående, kan undertegnede kontaktes.

Med venlig hilsen

Danske Lodser/Søfartens Ledere

Mille Bondo Meyer

Krista Risgaard

Fra: Lars Viberg - Limfjord Pilot <lars@limfjordpilot.dk>
Sendt: 30. oktober 2014 14:29
Til: Krista Risgaard; Limfjord Pilot / Aalborg Pilot
Emne: Høringssvar bekendtgørelser på lodsområdet

Kategorier: Mørklilla kategori
AppServerName: SFS-360-PROD
DocumentID: 2014021910-24
DocumentIsArchived: -1

Til: Søfartsstyrelsen
Fra: Aalborg Pilot ApS

Vi har fra Aalborg Pilot følgende indvendinger og spørgsmål:

Vedr. bekendtgørelse om lodspåsetningssteder:

Vi mener at bekendtgørelsen vedr. lodspåsetningsstederne handler om at få dækket myndighedernes behov for regulering og kontrol, nærmere end sikkerheden for lodsene og skibstrafikken.

Vi har i nogle tilfælde behov for at gå ombord i skibene væsentligt før lodsmærket (eller lodsområdet). Fx skibe, der skal have lods fra lodsmærket Aalborg E, her har vi et ønske om at kunne stå på tidligere, fx ved skibets passage af Hals havn eller ved passage af Aalborg Øst Havn – eller i en hvilken som helst position på strækningen Hals – Aalborg, der passer sig i forhold til lodsene / lodsådens placering. På samme måde vil vi gerne have lovliggjort, at vi kan stige ombord på et skib, der har bestilt lods fra Hals 3 allerede 2 sømil før. Dette er især rart i forhold til hurtige, store skibe med omfattende bro-procedurer, der gør Pilot/Master informationsudvekslingen langsommelig – i de tilfælde vi ikke har været på skibene før.

Vi foreslår derfor en omformulering af teksten, således at der blot bliver et krav om, at lodsningen skal være påbegyndt senest ved lodsmærket.

Vi vil endvidere gøre opmærksom på, at der som oftest ikke er belæg for at den udgående lodsning skal fortsætte til samme punkt, som der er behov for at påbegynde lodsningen ved anduvning.

Vedr. bekendtgørelse om tilladelse til gennemsejlingslodsninger.

1) Vi finder det ikke formålstjenestligt, at gennemsejlingslodsninger, der af den ene eller anden grund ikke kan gennemføres af den lodsoperatør som tilladelsen er givet til, først kan komme en anden operatør til gode det efterfølgende år. Der burde være muligt hurtigt og ubureaukratisk at overføre tilladelsen fra en lodsoperatør til en anden godkendt operatør indenfor samme tilladelsesperiode – eventuelt ved Søfartsstyrelsens mellemkomst. Dette burde medvirke til et mere flexibelt system, der sikrer bedre økonomi for lodserierne, og dermed muligheden for skarpere priser på gennemsejlingslodsningerne.

2) Vi finder det ikke formålstjenestligt med bekendtgørelsens krav om, at lodsninger skal udføres af lodser, der er ansatte i lodseriet.

Vi 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.

Igen vil øget flexibilitet i systemet give bedre driftøkonomi, og dermed mulighed for billigere lodsninger.

3) Vi ønsker belyst om der også skal søges om tilladelse til gennemsejlingslodsninger til f.eks:

a) Betjening af bunkersbåde på Dansk red. Kommer der eksempelvis 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 – vil vi så skulle ansøge om og benytte 7 tilladelser, eller falder disse lodsninger udenfor kategorien gennemsejlingslodsninger i tilladelsesmæssig henseende?

b) Betjening af skibe, der skal bunkre. Et skib der kommer fra fx Nordsøen og skal til Østersøen, der skal ind og bunkre på Skagens Red og som bestiller lods til ankring på Skagens Red – vil lodsningen fra Lodsmærket til Reden være at betragte som en selvstændig lodsning, som "koster" en af gennemsejlingstilladelserne?

c) Ved STS operationer – vil en flytning fra ankerplads til moderskib være at regne for en selvstændig lodsning, som koster en af gennemsejlingstilladelserne.

Spørgsmål vedr. tidsplan for diverse implementeringer af lodsloven:

1) Fra hvilken dato kan DanPilot tage markedspris for regionalloidsninger?

2) Fra hvilken dato kan DanPilot gå under maksimalprisen på lodspligtige skibe?

3) Fra hvilken dato ophører DanPilots mulighed for at krydssubsidiere midler fra gennemsejlingslodsninger til regionalloidsninger?

4) Fra hvilken dato skal eventuelt underskud i regionalloidsningerne dækkes af forsyningspuljen?

5) Fra hvilken dato kan DanPilot tage markedspris for gennemsejlingslodsninger?

Vi vil gerne forud for besvarelsen af ovenstående redegøre for vores bekymringer i forhold til tidsplanen. Hvis DanPilot gives adgang til at afvige takstbogen på regionalloidsninger (lodspligtige skibe eller ej) 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 regionalloidsningerne.

For os at se bør datoerne 1-4 være samme tidspunkt, for at undgå en unfair konkurrencesituation.

mvh
Lars Viberg
Aalborg Pilot ApS

Krista Risgaard

Fra: FMN-CBA Andersen, Christian Blegvad <CBA@fmn.dk>
Sendt: 7. november 2014 15:51
Til: Krista Risgaard
Emne: Høring over udkast til bekendtgørelser på lodsområdet [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]

Kategorier: Mørklilla kategori
AppServerName: SFS-360-PROD
DocumentID: 2014021910-31
DocumentIsArchived: -1

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Til Søfartsstyrelsen

Søfartsstyrelsen har anmodet om bemærkninger til flere forskellige bekendtgørelser på lodsområdet. Udkastene følger op på de seneste ændringer i lodsloven, jf. lov nr. 725 af 25. juni 2014, der har til formål at modernisere det danske lodsområde samtidig med, at det høje niveau for sejladsikkerhed og miljøikkerhed i danske farvande fastholdes.

Forsvarsministeriet har følgende bemærkninger:

1. Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodseres pligter

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

2. Bekendtgørelse om lodspåsetningssteder og lodspåsetning

§2, stk. 2: Det anbefales, at det tydeliggøres, at udtrykket "*... vejlede skibet fra en lodsbaad eller fra land,....*" ikke skal forveksles med "landbaseret lodsnings". Bilag: Der anbefales en revurdering af lodspåsetningssted "Rødbyhavn" i forhold til de forventede anlægsarbejder med at etablere en tunnelforbindelse i området.

3. Bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning

Det findes uhensigtsmæssigt, at SFS i denne BEK ikke tydeliggør, 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 SN Circ.

På det seneste møde i Joint Pilotage User Group (JPUG) blev der drøftet den dobbeltrolle SFS kan påtage sig, såfremt SFS på den ene side godkender et lodseri, hvis lodser eksempelvis kun kan lodse fra Gedser til Grenå, og på den anden side fremsender flagstatsskrivelse for manglende efterlevelse af SN Circ påstrækningen Grenå til Skagen.

/CBA

Med venlig hilsen

Christian Blegvad Andersen
Nationalt kontor

Forsvarsministeriet
Holmens Kanal 42
1060 København K

OBS - Nye numre. Tlf. 7281 0022 ell. mobil 6187 1422

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Vi goer opmaerksom paa, at denne e-mail kan indeholde information, der kun er beregnet for modtageren. Hvis du ved en fejltagelse har modtaget e-mailen, maa du ikke anvende indholdet i nogen sammenhaeng og vi beder dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge besvar-funktionen. Samtidig beder vi dig slette alle kopier af e-mailen i dit system uden at videresende eller kopiere den. Selvom e-mailen og enhver vedhaeftet fil efter vores overbevisning er fri for virus og andre fejl, som kan paavirke computeren eller it-systemet, hvori den modtages og laeses, aabnes den paa modtagerens eget ansvar. Vi paatager os ikke noget ansvar for tab eller skade, som er opstaaet i forbindelse med at modtage eller aabne e-mailen. Hvis du har problemer med at aabne vedhaefte filer, kan du finde information paa dette link <http://forsvaret.dk/FKIT/Pages/winmail.aspx> .

Please note that this message may contain confidential information. If you have received this message by mistake, please inform the sender of the mistake by sending a reply, and then delete the message from your system without making, distributing or retaining any copies of it. Although we believe that the message and any attachments are free from viruses and other errors that might affect the computer or IT system where it is received and read, the recipient opens the message at his or her own risk. We assume no responsibility for any loss or damage arising from the receipt or use of this message. If you are having trouble opening attached files, you can get further information via this link <http://forsvaret.dk/FKIT/Pages/winmail.aspx>
