

Jesper Jarl Fanø Fredeløkke  
Lodstilsynet  
Kastellet 1  
2100 København Ø

## Høring over udkast til ny bekendtgørelse om anvendelse af lods

17. juni 2010

Danske Havne er dybt forundret over at modtage ovennævnte udkast til bekendtgørelse på nuværende tidspunkt. Det er Danske Havnes opfattelse og håb, at arbejdet med smidiggørelse af lodsvæsnets og undersøgelse af de teknologiske muligheder og muligheder for f.eks. landbaseret lodsning skal afspejles i reguleringen af lodsning herunder også i bestemmelserne om anvendelse af lods.

Målet må være at sikre så billig og effektiv lods som mulig af hensyn til den miljømæssige og sejladmæssige sikkerhed. Det må bero på konkrete risikovurderinger. For en sådan risikovurdering bør der være nogle gennemsigtige kriterier – kriterier danske havne ikke er bekendt med. Lodsning er også en konkurrenceparameter, og derfor er det tvingende nødvendigt, at det er sådanne miljø- og sikkerhedsmæssige hensyn, der ligger bag krav om lodspligt. Øgede og unødvendige udgifter til lodsning vil modarbejde det generelle ønske om at fremme nærskibsfarten.

Normalt fastsættes kravene på baggrund af erfaringer og dialog i lokalområdet. I dette tilfælde forstår vi, at der ikke har været dialog med havne og virksomheder i de områder, hvor lodspligten udvides. Det er stærkt beklageligt.

Nedenfor refereres til den nye nummering:

§1: I forbindelse med oprensning af de oprensninger af sejlrende og havnebassiner som havne udføre, skal der sejles oprenset sediment fra havn/sejlrende til klappads. Det betyder, at havnen i kampagneperiode skal have fastansat en lods til den opgave. Havnens eller entreprenørens bådførere har ofte sejlet på distancen og fjorden i årevis, så de har et indgående kendskab til såvel slæbebåd, som pram og farvand. Der bør gives adgang til dispensationer ud over de i §1 nævnte i sådanne tilfælde.



§1, stk. 4: Det bør fortsat være sådan, at skibe der bugseres indenfor en havns område er undtaget fra at anvende lods med mindre andet fremgår af havnens regulativer/forretningsbetingelser.

§3, stk. 1: Der lægges op til mange vurderinger fra lodsens side, som kan give anledning til usikkerhed. Skibene skal leve op til de krav, der stilles internationalt til udstyr etc. Danske Havne går ud fra, at det falder under generelle bestemmelser om sejladsikkerhed. Belysning er meget specifikke krav. Danske Havne vil foreslå, at skibet skal have tilstrækkeligt teknisk udstyr til at kunne manøvreres på forsvarlig vis.

§3, stk. 2: Danske Havne har svært ved at se formålet med denne bestemmelse. Vurderingen af om et skib skal besejle en havn, bør ikke henlægges til Lodstilsynet. Danske Havne mener, at bestemmelsen bør udgå.

§4, stk. 1, *Ballast*: lastrum bør erstatte med last- og sloptanke.

§10: Ifølge Danske Havnes oplysninger er anduvning af Nakskov Havn efter uddybning samt udvidelse af svingene blevet betydelig forbedret. Både bredde af sejlrenden ved anduvningen og svingene er fordoblet. Nakskov Havn har ikke på noget tidspunkt haft lejlighed til at drøfte forslaget om at indføre lodspligt ved sejlads på Nakskov Fjord, hverken med de lokale lodser eller Lodstilsynet. Havnen har til opgave at vedligeholde og tilvejebringe infrastrukturen til søs, og derfor er det ikke acceptabelt, at det ikke vides hvilke kriterier Lodstilsynet lægger til grund for kravet om lodspligt. Lodstilsynet bør derfor tage kontakt til havnen og drøfte en ændring af kravene. Der skal naturligvis tages hensyn til de forbedringer af sejladsforholdene, der er foretaget.

§14: Ligesom ovenfor finder Danske Havne det mærkværdigt, at der ikke har været ført en dialog med havnen, førend der fremsættes krav om lodspligt. At der ikke lokalt er kendskab til, at der skulle have været grundstødninger med følger for miljøet, gør det så meget desto mere ejendommeligt, at der fastsætter sådanne krav. Der henvises til det mere uddybende høringssvar fra Randers Havn m.fl. Danske Havne tilslutter sig fuldt ud, at der **skal** foretages en revurdering af indførelsen af lodspligt på Randers Fjord i dialog med de berørte parter.

§20: Generelt finder Danske Havne, at strafbestemmelser med op til et års fængsel for overtrædelse af bekendtgørelsen er ude af trit med bekendtgørelsens indhold.

§21: Fristen til ikrafttræden er alt for kort. Det gælder naturligvis særlig de steder, hvor der indføres lodspligt, og hvor der ikke har været ført en dialog

med de involverede havne, shippingvirksomheder etc. så der har været en mulighed for at tilpasse sig nye krav. Fristen bør udskydes mindst indtil revurdering af forholdene på Nakskov og Randers Fjord er gennemført og formidlet.

Med venlig hilsen

Nete Herskind  
Danske Havne