

Lodstilsynet  
Kastellet 1  
2100 København Ø



**DANMARKS**  
SKIBSMÆGLERFORENING

Danish Shipbrokers' Association  
Amallegade 33B  
DK-1256 København K

Tlf.: +45 33 91 44 38  
Fax: +45 33 91 56 44

info@shipbrokers.dk  
[www.shipbrokers.dk](http://www.shipbrokers.dk)

København, den 18. juni 2010

**Høring over bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter**  
**Sagsnr. 2010-007450**

Vi har modtaget Deres høringsbrev af 31. maj 2010 vedlagt lodstilsynets forslag til ny bekendtgørelse om anvendelse af lods.

Danmarks Skibsmæglerforening støtter arbejdet for nødvendige forbedringer med henblik på at sikre de miljømæssige og besejlingsmæssige forhold ligesom vi støtter nedjustering af kravene, hvor disse måtte være uden betydning for risikoen og dermed blot fordyrende for de maritime transporter. I det efterfølgende henviser vi alene til Lodstilsynets forslag til den ny bekendtgørelse.

**§ 2, stk. 1** her er det ikke klart for os, hvorvidt der er tale om en selvstændig betingelse og vi anbefaler, at der som sidste ord i stk. 1 anføres ”og” eller ”eller” afhængig af, hvad hensigten er.

**§ 3, stk. 1** finder vi pålægger såvel lodsens som branchens urimelige udfordringer. Stk. 1 anfører, at skibet skal kunne belyse bølger i en tilstrækkelig afstand og der bør det overvejes om dette bør konkretiseres nærmere. Der har været tilfælde hvor skibe har kunnet anløbe og fået lods under ét anløb, men under et efterfølgende anløb ikke kunne lods, tilsyneladende alene grundet den anden lods's vurdering af manglende tilstrækkelig belysning. Det er problematisk for branchen, når skibe forespørger om besejlingsbetingelserne, hvis disse er forskellige fra gang til gang grundet forskellige lodsers vurdering og vi finder, at en klargøring af kravene vil være til stor hjælp for såvel lodsens som skibet.

**§ 3, stk. 2** anføres ”tilstrækkelig slæbebådsassistance” og i stk. 3 ”tilstrækkelig med vand”. Også disse formuleringer kan efter vor opfattelse give anledning til betydelig usikkerhed og igen måske urimeligt stort ansvar og forpligtigelser for lodsens.

**§ 3, stk. 2** anfører, at hvis et skib efter lodsens vurdering ikke bør besejle en havn, skal det indberettes til Lodstilsynet. Vi hører gerne hvad begrundelsen er for denne nye bestemmelse og hvilke konsekvenser Lodstilsynet forventer.

**§ 4, stk. 1** henviser til Marpol og det anføres at lastrum og sloptanke skal være sikret med inaktiv luft eller fuldstændigt rensat. Det er vor opfattelse, at det betyder, at der vil være lodspligt for et kemikalieskib, som netop har løst en last bestående af f.eks. fiskeolie, palmeolie el. lign. Disse skibe vil sjældent være sikret med inaktiv luft ligesom man sjældent renser lastrum og sloptanke fuldstændig inden afsejling. Det bør genovervejes, hvorvidt sådanne skibe udgør en forøget risiko og dermed skal være omfattet af reglerne om lodspligt.

Brancheforening for Skibsmæglere, Linieagenter, Skibsklarerings- og Befragtningsvirksomheder,  
Køb- og Salgsmæglere, Operatørvirksomheder samt Ship Management firmaer.



Member of The Baltic and  
International Maritime Council  
(BIMCO)



Member of The European Community  
Association of Ship Brokers and  
Agents (ECASBA)



Member of The Federation of  
National Associations of Ship  
Brokers and Agents (FONASBA)

**§ 3, stk. 2** anfører, at hvis et skib efter lodsens vurdering ikke bør besejle en havn, skal det indberettes til Lodstilsynet. Vi hører gerne hvad begrundelsen er for denne nye bestemmelse og hvilke konsekvenser Lodstilsynet forventer.

**§ 4, stk. 1** henviser til Marpol og det anføres at lastrum og sloptanke skal være sikret med inaktiv luft eller fuldstændigt rensat. Det er vor opfattelse, at det betyder, at der vil være lodspligt for et kemikalieskib, som netop har losset en last bestående af f.eks. fiskeolie, palmeolie el. lign. Disse skibe vil sjældent være sikret med inaktiv luft ligesom man sjældent renser lastrum og sloptanke fuldstændig inden afsejling. Det bør genovervejes, hvorvidt sådanne skibe udgør en forøget risiko og dermed skal være omfattet af reglerne om lodspligt.

**§ 10** vedrører Nakskov Fjord og er ny. Bestemmelsen er indsat, da "Lodstilsynet har fundet ...". Vi hører gerne, om dette er baseret på konkrete vurderinger og forudgående drøftelser med de berørte parter. Danmarks Skibsmæglerforening er ikke bekendt med, at der er sket ændringer af forholdene i Nakskov, som berettiger til indførelse af lodspligt.

**§14** vedrører Randers Fjord og vi har her samme bemærkninger som vedrørende § 10.

**§ 19, stk. 2** anfører, at lodser kun skal gå om bord eller fra borde bl.a. ved godkendte lodspå-sætningssteder. Bestemmelsen er ny og vi kan ikke umiddelbart vurdere konsekvenserne af denne bestemmelse og hører derfor gerne Lodstilsynets uddybende forklaring, herunder hvorvidt dette indebærer en udvidelse, begrænsning eller ændring af de nuværende muligheder for skibe til at benytte lods.

**§21** anfører at bekendtgørelsen træder i kraft 14. juli 2010. Den meget korte høringsfrist gør det umuligt for Danmarks Skibsmæglerforening at foretage en grundigere vurdering af de foreslåede ændringer og det manglende datagrundlag fra Lodstilsynets side betyder, at vi foreslår en udsættelse af ikrafttrædelse indtil en grundig vurdering af forslagens konsekvenser har været mulig.

Danmarks Skibsmæglerforening støtter en forbedring af sejladsikkerheden, hvor dette er relevant; men finder det vigtigt, at det sker på et oplyst og gennearbejdet grundlag. Det synes flere steder at være tilfældet, at ændringen sker med udgangspunkt i, at Lodstilsynet har fundet eller har vurderet eller har fundet det nødvendigt etc. og vi hører meget gerne, hvad det mere konkret er, Lodstilsynet baserer de foreslåede ændringer på. I denne forbindelse hører vi gerne hvilke parter, der har bidraget til de foreslåede ændringer og hvilke konkrete vurderinger af sikkerheds og miljømæssige hensyn og konsekvenser, der ligger til grund for Lodstilsynets forslag.

Med venlig hilsen

DANMARKS SKIBSMÆGLERFORENING

Allan Houtved  
Direktør