

HØRINGSNOTAT

29-11-2019

Vores reference:

Sag nr. 2019 - 50555

Maritim regulering og jura

/ Mette Rosager

Høringsnotat vedr. udkast til bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning

Bekendtgørelsen blev sendt i høring den 14. oktober 2019 med en høringsfrist den 11. november 2019.

SØFARTSSTYRELSEN

Caspar Brands Plads 9

4220 Korsør

I det følgende gennemgås de høringssvar, der indeholder konkrete bemærkninger til bekendtgørelsen. Søfartsstyrelsens kommentarer til de enkelte høringssvar er anført i kursiv. Det bemærkes, at høringssvarene er gengivet i uddrag/hovedtræk.

Tlf. 72 19 60 00

CVR-nr. 29 83 16 10

EAN-nr. 5798000023000

sfs@dma.dk

www.sofartsstyrelsen.dk

Søfartsstyrelsen har modtaget 11 høringssvar, hvoraf 4 af høringssvarene ikke indeholder bemærkninger til bekendtgørelsen. 6 høringssvar er gengivet i dette notat. Det 7. høringssvar, som er fra Erhvervsstyrelsen, er ikke gengivet, da svaret er identisk med deres præhøringssvar.

ERHVERVSMINISTERIET

Generelle bemærkninger

DanPilot bemærker, at de er meget optaget af, at reguleringen af den forestående liberalisering af lodsmarkedet udformes på en måde, som sikrer, at den fremtidige konkurrence om lodsninger sker på lige vilkår. Dette er af hensyn til at skabe en reel og lige konkurrence og af hensyn til ikke at gøre lodslovens kvalitets- og sikkerhedskrav til danske lodserier til et konkurrenceparameter.

Lederne Søfart gør i deres høringssvar bl.a. opmærksom på, at det er deres holdning, at lodsvæsenet ikke er et marked, og at det ikke er egnet til konkurrenceudsættelse. Bekendtgørelsen om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning er bekymrende.

Lederne Søfart gør videre opmærksom på, at det er vigtigt for dem, at udenlandske lodserier kommer igennem grundige og beskrevne godkendelsesprocedurer og underlægges omfattende kontrol. Det er videre deres holdning, at alle lodserier, både eksisterende og nye, skal certificeres efter en international standard: International Standard For Maritime Pilot Organizations, og at dette skal medtages i bekendtgørelsen.

Søfartsstyrelsen skal i forhold til spørgsmålet om konkurrence på lige vilkår bemærke, at der er indgået en public service-kontrakt mellem den danske stat og DanPilot, der fastlægger rammerne for, hvordan DanPilot kan kompenseres for virksomhedens eventuelle udgifter vedr. forsyningspligten på lodsområdet. Kompensationen kan finansieres ved, at der i lodsloven er hjemmel til at opkræve et forsyningsbidrag fra kunderne. Kompensationsordningen er endnu ikke bragt i anvendelse, men Erhvervsministeriet er i gang med at se på de nærmere vilkår for en sådan.

I forhold til lodslovens kvalitets- og sikkerhedskrav i en skærpet konkurrencesituation bemærkes det, at konkurrenceudsættelsen ikke medfører ændringer af reglerne ift. de krav, der stilles til danske hhv. udenlandske lodserier, lodser og lodsaspiranter ift. lodsning i danske farvande.

Som nævnt er det Søfartsstyrelsens vurdering, at EU's anerkendelsesdirektiv medfører, at den uddannelse, en lods har opnået i et andet EU/EØS land skal anerkendes. I tillæg hertil fastholdes lodslovens krav om særlig indsigt og erfaring i lodsningens område, udmøntet i bekendtgørelse om udstedelse af lodscertifikat og lodsfrigagelsesbevis, idet dokumentation for opnåelse af relevant lokalkendskab samt beståelse af en egnethedsprøve er en forudsætning for, at et gyldigt lodscertifikat kan udstedes af Søfartsstyrelsen.

Der vil endvidere blive stillet samme krav til alle ift. overholdelse af hvelitiden jf. de danske regler i forbindelse med lodsning i danske farvande. Det fremgår endvidere af lodsloven, at lodsens har pligt til at indberette forhold, som har betydning for sejladsikkerhed, miljø eller andre samfundsmæssige hensyn, til de relevante myndigheder. Denne indberetningspligt gælder uanset lodsens nationalitet og hvilket lodseri, lodsens er ansat i.

Det er videre Søfartsstyrelsens vurdering, at spørgsmålet om, hvorvidt lodserier skal certificeres efter en international standard ikke skal medtages i denne bekendtgørelse, som alene regulerer, hvornår der kan gives tilladelse til gennemsejlingslodsning.

Lederne Søfart bemærker endvidere, at reguleringen i denne bekendtgørelse er ligeså kompliceret som lodsloven. En lov man for nyligt har vurderet ikke at skulle ændre på trods af konkurrenceudsættelsen pr. 1. januar 2020. Lederne Søfart anbefaler derfor, at der udformes en ny bekendtgørelse i samarbejde med erhvervets parter. På sigt bør denne bekendtgørelse tages op til genvurdering og eventuel revision, udført af de samme parter inden udgangen af 2022.

Søfartsstyrelsen har vurderet, at der ikke umiddelbart er behov for lovændringer i forhold til at gennemføre den allerede vedtagne konkurrenceudsættelse. Der er således alene foretaget en vurdering af, at der ikke er behov for at ændre loven før 2020 i forhold til implementeringen af den allerede truffede politiske beslutning om konkurrenceudsættelse. Der

anses dog at være et behov for at se på blandt andet DanPilots vilkår ift. forsyningspligten. Søfartsstyrelsens vil i 2020 foretage et servicetjek af lodsområdet og i den forbindelse kan der tages initiativ til eventuelle regeljusteringer ift. IMO's lodsanbefaling, den generelle lodspligt, forhold vedr. uddannelse og certificering af lodser, lodseres arbejdsmiljø og tilsyn med lodsområdet. Dette vil ske i dialog med lodsområdets interessenter.

Det er videre Søfartsstyrelsens vurdering, at ændringen af denne bekendtgørelse ikke forudsætter en yderligere inddragelse af erhvervets parter. Det nye bekendtgørelsesudkast viderefører således den gældende ordning uændret alene med den modifikation, at tilladelserne ikke er begrænset til et bestemt antal lodsninger.

Træskibs Sammenslutningen bemærker, at da alle betingelser for tilladelse til gennemsejlingslodsning er ens for alle lodserier inden for EU/EØS lande, bliver prisen for lodsning det væsentligste konkurrenceparameter. De mener, at konkurrenceudsættelsens største effekt bliver lønpresseri, hvorfor lodseriet med de laveste lønninger vil vinde lodsningen. Det vil sige, at valget af lods foretages på baggrund af pris og ikke på baggrund af kvalifikation, lokalkendskab og erfaring.

De mener, at prisen er den forkerte parameter at vælge lods ud fra, og at den påtænkte konkurrenceudsættelse kan vise sig at blive miljømæssig katastrofal.

Søfartsstyrelsen bemærker, at der med bekendtgørelsen gives tilladelse til de lodserier, som ansøger om at foretage gennemsejlingslodsning, hvis lodserierne opfylder kravene i bekendtgørelsen. Tilladelsen gives således ikke på baggrund af, hvilken pris lodserierne tager for en lodsning.

En fri konkurrence vil også medføre konkurrence på prisen for lodsning. Det må anses som en naturlig del af konkurrenceudsættelsen.

Det blev i forbindelse med folketingsbehandlingen i 2014 besluttet, at der fra 2020 skulle indføres fuld liberalisering.

Ved gennemsejlingslodsning er der ikke lodspligt for nogen skibe, hvorfor det er op til det enkelte rederi at beslutte, hvorvidt de ønsker at medtage lods. Det er således også op til det enkelte rederi selv at beslutte, om de benytter det billigste tilbud, et tilbud fra et andet lodseri, eller om de vil undlade at benytte lods.

Gennemsejlingslodsning på dansk søterritorium

DanPilot bemærker, at det fremgår af bekendtgørelsens § 1, at den finder anvendelse på gennemsejlingslodsninger på dansk søterritorium. Gennemsejlingslodsning på hovedruten gennem Storebælt på strækningen mellem Bornholm og Skagen snor sig imidlertid ud og ind af det danske søterritorium. DanPilot forstår det derfor sådan, at de betingelser, der føl-

ger af bekendtgørelsen, ikke efter bekendtgørelsens ordlyd kan opretholdes og håndhæves på den del af ruten, som går uden for det danske søterritorium. Hertil bemærker DanPilot, at det er uklart, hvordan bekendtgørelsens afgrænsning hænger sammen med den afgrænsning, som følger af lodslovens § 1.

Søfartsstyrelsen bemærker, at bekendtgørelsen regulerer hvordan og hvornår, der kan gives en tilladelse til, at private lodserier foretager gennemsejlingslodsning. En sådan tilladelse kan naturligvis ikke have et videre udstrækningsområde end det regelsæt, som tilladelsen udstedes i henhold til.

Det er styrelsens opfattelse, at bekendtgørelsens afgrænsning ikke har nogen betydning for lodslovens afgrænsning, herunder om lodsloven kan håndhæves uden for dansk søterritorium.

Søfartsstyrelsens tilsyn

DanPilot bemærker, at det efter deres opfattelse er kvalitetsmæssigt og konkurrencemæssigt afgørende, at Søfartsstyrelsen har mulighed for at varetage et effektivt og ensartet tilsyn med alle lodserier uanset nationalitet, og uanset, om de lodser inden for eller uden for dansk farvand, da der ellers er risiko for, at kvaliteten bliver et konkurrenceparameter. Det er DanPilots opfattelse, at dette kun sikres ved, at lodseriet enten udøves fra Danmark eller udøves på baggrund af et dansk lodscertifikat.

Lederne Søfart vurderer, at bekendtgørelsens § 3, stk. 3, er for løst formuleret og ikke tager tilstrækkeligt højde for godkendelse og kontrol af fx udenlandske lodserier. Det er deres opfattelse, at Søfartsstyrelsens tilladelser til lodserier ikke er transparente, samt at det ikke har været gennemskueligt hvilket tilsyn, styrelsen har foretaget, da tilsynet har været baseret på egenkontrol. Lederne Søfart påpeger videre, at de er bekendte med, at konkurrencen inden for faget har betydet pres på arbejdsmiljøet.

Lederne Søfart mener derfor, at det er bekymrende, at konkurrencen om at servicere en stærkt kontrolleret branche som søfartserhvervet ikke baserer sig på anerkendte kvalitetsstyringssystemer, men på en vurdering fra en embedsmand.

Lederne Søfart foreslår derfor, at der i § 3, stk. 3, henvises til International Standard For Maritime Pilot Organizations certificering som krav for at opnå tilladelse til at drive lodseri. De foreslår videre, at certificeringen af alle lodserier skal være gennemført inden udgangen af 2020.

Lederne Søfart er ikke overbeviste om, at bekendtgørelsen giver mulighed for en tilbundsgående kontrol af lodserier, herunder særligt udenlandske lodserier.

Lederne Søfart er bekymrede for, hvorvidt bekendtgørelsen sikrer overholdelse af den del af lodsloven, der bestemmer, at lodser skal indberette skibes fejl og mangler til myndighederne. De er endvidere bekymrede for konkurrerende lodsselskabers (eventuelt udenlandske) interesse i samarbejdet med danske myndigheder (MAS) om bl.a. overholdelse af IMO's lodsanbefalinger. Det er endvidere vigtigt, at det tætte samarbejde, der i dag består imellem lodserne, opretholdes.

Søfartsstyrelsen vurderer, at man også i fornødent omfang vil kunne udføre tilsyn med udenlandske (herunder EU/EØS) lodserier, der enten midlertidigt eller lejlighedsvist ønsker at lodse på dansk søterritorium, eller som ønsker at etablere sig i Danmark. Tilsynet vil også kunne omfatte deres overholdelse af hviletidsreglerne. For lodserier fra andre EU/EØS lande vil tilsynet i overensstemmelse med servicedirektivet skulle ske i samarbejde med lodsmyndighederne i lodseriernes hjemlande. Søfartsstyrelsen vil således i et vist omfang være afhængig af andre myndigheders samarbejde om tilsynet.

For så vidt angår kontrollen af de udenlandske lodsers kvalifikationer henvises til bemærkningerne ovenfor.

Det må forudses, at Søfartsstyrelsens tilsynsrolle i et fuldt konkurrenceudsat marked bliver mere krævende og medfører et øget ressourceforbrug. I forhold til udenlandsk baserede lodser og lodserier vil der for eksempel være behov for information om de danske regler, rejser samt ikke mindst koordination med udenlandske myndigheder.

Søfartsstyrelsen overvejer at udvikle og implementere tekniske løsninger, som kan bringes i anvendelse i forhold til at styrke tilsynet med lodsaktiviteter på skibene i danske farvande. Dette kunne eksempelvis være i form af en app til smartphones, som kan identificere lodsen samt logge positionen, tiden etc. i forbindelse med påbegyndelse og afslutning af de enkelte lodsninger.

Det er videre Søfartsstyrelsens vurdering, at det er i strid med servicedirektivets bestemmelser at stille krav, som foreslået af DanPilot, om at et udenlandsk lodseri skal udøve sin virksomhed fra Danmark.

Private lodserier

DanPilot bemærker, at betegnelsen "privat lodseri" kun er defineret i lodsloven og er defineret som "Ethvert lodseri, der ikke er en del af DanPilot". DanPilot har fire datterselskaber og forstår definitionen af privat lodseri således, at de fire datterselskaber må anses at være en del af DanPilot og således vil kunne foretage gennemsejlingslodsning uden at iagttage bekendtgørelsens regler.

Danske Rederier bemærker, at begrebet "private lodserier" i bekendtgørelsens § 1 ikke er nærmere defineret i bekendtgørelsen, men at de antager, at det skal forstås som "Ethvert lodseri, der ikke er en del af DanPi-

lot”, jf. lodslovens § 3, nr. 10. Det er Danske Rederiers opfattelse, at den manglende definition af begrebet ”private lodserier” i bekendtgørelsen kan give anledning tvivl om, hvorvidt et statsligt lodseri fra et andet er land er omfattet af bekendtgørelsen.

Danske Rederier foreslår, at det tydeliggøres i bekendtgørelsen, hvad der forstås ved ”private lodserier”.

Søfartsstyrelsen forstår DanPilots bemærkning således, at DanPilot er bekymret for, at datterselskaberne hverken efter lodsloven eller bekendtgørelsen kan få lov til at foretage gennemsejlingslodsning. Efter lodslovens § 13, stk. 1, må gennemsejlingslodsning i dansk farvand kun foretages af lodser ansat i DanPilot og lodser ansat i private lodserier, der har fået tilladelse hertil af Søfartsstyrelsen. Det følger videre af lodslovens § 3, nr. 10, at et privat lodseri er ethvert lodseri, der ikke er en del af DanPilot.

Det er Søfartsstyrelsens opfattelse, at reglerne ikke udelukker DanPilots datterselskaber fra at opnå adgang til at foretage gennemsejlingslodsning. Styrelsen vil afklare, hvorvidt datterselskaber af DanPilot skal anses som private lodserier, eller om disse skal anses for at være omfattet af DanPilot.

Definitionen af begrebet ”private lodserier” fremgår af lodslovens § 3, nr. 10. Denne definition vil ikke blive ændret og gengivet i bekendtgørelsen, da dette forudsætter en lovændring.

Tilladelser til gennemsejlingslodsning

DanPilot bemærker, at de forstår bekendtgørelsens § 3 således, at det er hensigten, at et lodseri kun kan opnå tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsning, hvis det fuldt ud sker på de vilkår, der følger af lodsloven. DanPilot støtter denne hensigt som en afgørende forudsætning for at undgå, at sikkerheds- og kvalitetskrav bliver et konkurrenceparameter. DanPilot er videre opmærksom på servicedirektivet og anerkendelsesdirektivet og lægger med formuleringen af § 3 til grund, at EU-reglerne kan administreres sådan, at det ikke vil være muligt at opnå adgang til at foretage gennemsejlingslodsninger på andre vilkår, end dem som danske lodserier er omfattet af. I modsat fald er der risiko for, at standarderne for sikkerhed og kvalitet i lodsloven i modstrid med bekendtgørelsens intention sænkes.

Danske Lodser bemærker, at det er underligt, at der i § 6, nr. 2, nævnes nogle krav og forbehold men ikke noget om fx arbejdsmiljøregler og egenkontrol, der også følger af regler udstedt med hjemmel i lodsloven.

Danske Lodser mener, at det bør tydeliggøres hvilke regler, der gælder – fx bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter. Det er også vigtigt at nævne EU-regler – fx Europa-Parlamentets og Rådets direk-

tiv 2003/88/EF af 4. november 2003 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden (arbejdstidsdirektivet). Det er særligt vigtigt, at EU-lande, som tillader anvendelse af direktivets art. 22, ikke anvender denne bestemmelse i Danmark, da Danmark ikke tillader dette.

For så vidt angår de krav, som vil blive stillet til udenlandske lodsers kvalifikationer mv., henvises til bemærkningerne ovenfor.

Opremsningen i § 6, nr. 2, er tænkt som nogle eksempler på, hvilke krav der bl.a. stilles i lodslovgivningen. Det må efter styrelsens opfattelse være klart, at bestemmelsen selyfølgelig vedrører alle krav, når der står, at lodseriet skal overholde lodsloven og regler fastsat i medfør af lodsloven. Det er derfor styrelsens opfattelse, at det ikke er nødvendigt at henvise til specifikke bekendtgørelser.

For at tydeliggøre, at opremsningen blot er nogle eksempler på, hvilke krav, der fremgår af lodslovgivningen, er "bl.a." blevet tilføjet før opremsningen.

Tilladelsens varighed

Danske Lodser bemærker, at tilladelsesperioden på 5 år i bekendtgørelsen er i strid med lodslovens § 13, stk. 3, hvorefter tilladelsen meddeles for op til 4 år ad gangen.

Danske Rederier er uforstående overfor, hvorfor der anføres en begrænsning for tilladelsernes varighed. De angiver, at der i bemærkningerne til lodsloven fra 2014 bl.a. står følgende: "Tilladelsernes varighed vil i 2016 være en 4-årig periode, i 2017 en 3-årig periode osv. indtil fuld konkurrence den 1. januar 2020." Ydermere vil en tidsbegrænset tilladelse være en begrænsende faktor for et privat lodseris investeringer i materiel, som fx nye lodsåde, hvor en afskrivningsperiode kan være væsentligt længere end tilladelsesperioden. En begrænset tilladelsesperiode vil være stærkt hæmmende for private lodseriers mulighed for at udvikle deres forretning og services til gavn for sejladsikkerheden og konkurrenceudsættelsen på gennemsejlingslodsningerne.

Danmarks Skibsmæglerforening bemærker, at bekendtgørelsens § 1 indeholder en periodeangivelse for private lodserier, som kunne opfattes som en prøveperiode. De spørger om baggrunden for denne periodeangivelse.

Det er ikke korrekt, når bekendtgørelsesudkastet lægger op til 5-årige godkendelsesperioder.

Det følger udtrykkelig af lodslovens § 13, stk. 3, at tilladelsen til gennemsejlingslodsning meddeles for op til 4 år ad gangen. Dette er nu ændret i udkastet til bekendtgørelse. Baggrunden for tidsbegrænsning er det udtrykkelige lovkrav, og den er ikke udtryk for en prøveperiode.

Det er vurderingen, at en afskaffelse af tidsbegrænsningen vil forudsætte en lovændring. Hvis bestemmelsen i loven om tidsbegrænsning ophæves, vil bekendtgørelsens tidsbegrænsning kunne udgå.

Præcisering af ”gennemsejlingslodsning” og overholdelse af IMO-anbefalingen

Danske Lodser bemærker videre, at der er behov for en præcisering af begrebet ”gennemsejlingslodsning”. Ved den første markedsåbning og privatisering af regionallodsningsområdet blev gennemsejlingslodsning defineret som en lodsning, der hverken er en højsølodsning eller en regionallodsnings. Den gang var gennemsejlingslodsning ment som hele Lodsvæsenets (nu DanPilots) område for transitlodsning, som ikke skulle udsættes for markedsåbning og privatisering. Derfor var der ikke fokus på definitionen i detaljer. Definitionen er efterfølgende blevet videreført uændret.

Det er Danske Lodseres holdning og forslag, at det bør fremgå af bekendtgørelsen, at der alene kan gives tilladelse til gennemsejlingslodsning til de private lodserier, der udbyder en lodsservice på hele strækningen fra Gedser til Skagen. Dette fordi der er efter den gældende bekendtgørelse er lodserier, der har tilladelse, men som kun har fokuseret deres forretning på den korte gennemgang af Storebælt (Spodsbjerg – Sjællands rev/Grenå). Hvis markedsåbningen giver adgang til mindre lodserier og enkeltmandsfirmaer til alene at foretage profitable lodsninger på fx strækningen Storebælt (Spodsbjerg – Sjællands Rev/Grenå) vil det ikke gavne den samlede sejlads- og forsyningssikkerhed.

Danske Lodser anbefaler, at der i bekendtgørelsen indarbejdes en udvidet definition af begrebet ”gennemsejlingslodsninger”, samt at der i bekendtgørelsen stilles krav om, at private lodserier med tilladelse til gennemsejlingslodsninger som minimum skal tilbyde lodsninger på hele strækningen fra Gedser til Skagen og alle lodspåsætningssteder. Årsagen til denne anbefaling er, at Danske Lodser mener, at Danmark vil sende forkerte signaler ved at give private lodserier tilladelse til gennemsejlingslodsning, hvis de kun udbyder lodsning på en del af strækningen fra Gedser til Skagen, som i øvrigt er den strækning, som IMO-anbefalingen omfatter.

Det kan overvejes, om det er muligt/hensigtsmæssigt at regulere via lodsloven, at lodserierne ikke må udbyde lodsprodukter, der er i strid med IMO's anbefaling. Det skal i den forbindelse overvejes, om der forinden skal ske en ændring af lodsloven.

Definitionen af ”gennemsejlingslodsning” fremgår af lodslovens § 3, nr. 1. Da definitionen fremgår af lodsloven, er det vurderingen, at denne ikke skal gengives i bekendtgørelsen. En præcisering af begrebet vil endvidere kræve lovændring.

Brugen af begrebet ”tilknyttede lodser” og risikoen for omgåelse

DanPilot og Danske lodser bemærker, at bekendtgørelsen giver lodserierne mulighed for at anvende ”tilknyttede lodser” og således ikke anvender begrebet ”ansatte lodser”, som anvendes i den gældende bekendtgørelse og i lodslovens § 13, stk. 1. Begrebet ”tilknyttet” er endvidere heller ikke nærmere afgrænset i bekendtgørelsen.

Det er videre DanPilots opfattelse at ved anvendelse af begrebet ”tilknyttede” lodser, så kan et lodseri benytte lodser fra et lodseri, som ikke har tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsning. Hvis en lods, der driver et enkeltmandsejet lodseri, og dette lodseri mister sin tilladelse efter bekendtgørelsen, vil lodsens kunne opretholde sine aktiviteter på området blot ved at lade sig tilknytte et andet lodseri.

Det er DanPilots opfattelse, at kravet om tilknytning vil indebære en risiko for, at kravene i lodsloven kan omgås, ligesom det rummer en risiko for, at tilsynet med lodserierne bliver mindre effektivt og sværere at udøve. DanPilot opfordrer til, at kravet om ansættelse fastholdes.

Danske Lodser støtter, at en tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsning ikke kan overdrages til andre lodserier. De mener endvidere også, at den enkelte lodsning heller ikke bør kunne videregives til et andet lodseri eller lade sig udføre ved brug af en underleverandør, som det er set gjort i forsøgsordningen.

Danske Rederier bemærker, at formuleringen ”ansatte lodser” er ændret til ”tilknyttede lodser”, hvorfor de spørger, hvad der er årsagen til ændringen, og hvad der skal forstås ved en tilknyttet lods.

Lederne Søfart påpeger, at bekendtgørelsens § 6, stk. 1, indeholder en vag formulering, da det ikke er defineret, hvad ”tilknyttet” betyder. De bemærker videre, at en privat lods skal være ansat i et enkelt lodseri på samme vilkår som de statsansatte lodser, der lovgivningsmæssigt er forhindret i at tage arbejde for andre lodserier. Denne bestemmelse i lodsloven må være lavet for at anerkende, at lodsjobbet er et hovederhverv og ikke en vikarlignende ansættelse.

Det er ikke korrekt, at der i udkastet til bekendtgørelse står ”tilknyttet” i stedet for ”ansat”. Denne fejl er rettet i det vedlagte bekendtgørelsesudkast.

Krav til lodseriets kapacitet

Danske Lodser bemærker, at det følger af bemærkningerne til ændringer af lodsloven fra 2014 (lov nr. 725 af 25. juni 2014), at ansøgende lodserier skal have en tilstrækkeligt antal lodser. Dette synes ikke afspejlet i bekendtgørelsen, som ikke tager stilling til, hvad et tilstrækkeligt antal lodser er, og hvordan denne vurdering foretages.

Danske Lodser mener ikke, at enkeltmandsvirksomheder eller lodserier med få lodser har den nødvendige faglige robusthed eller et tilstrækkeligt beredskab. Tværtimod har små virksomheder med få kunder risiko for at være for økonomisk afhængige af sine kunder til at kunne udføre en tilstrækkelig uafhængig rådgivning under lodsninger, hvilket kan udgøre en risiko for miljøet, sejladsikkerheden og offentligheden.

Det er Søfartsstyrelsens opfattelse, at kravet i den gældende bekendtgørelse om et tilstrækkeligt antal lodser hænger sammen med, at man efter den gældende bekendtgørelse gav tilladelse til at foretage et bestemt antal gennemsejlingslodsninger.

Dette er således afskaffet i det nye bekendtgørelsesudkast, da udkastet skal afspejle den fulde konkurrence pr. 1. januar 2020.

Da der ikke længere gives tilladelse til et bestemt antal gennemsejlingslodsninger, giver det således ikke mening at stille et kapacitetskrav. Ændringen betyder således, at der gives en tilladelse, hvis lodseriet opfylder betingelserne herfor. Lodseriet kan herefter selv beslutte, hvor ofte det ønsker at foretage gennemsejlingslodsninger.

Udenlandske lodserier

Danske Lodser mener at det er uklart, hvorvidt bekendtgørelsen giver lande uden for EU/EØS mulighed for at sende en ansøgning. Danske Lodser henviser til lodslovens § 18, stk. 1 og 2, som siger, at lodserierne skal være hjemmehørende i et EU/EØS-land. Erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at lodsning kan udføres af lodserier, der er hjemmehørende i et land uden for EU/EØS.

Danske Lodser vil anbefale, at man ikke går videre end EU/EØS. Det er Danske Lodseres opfattelse, at lodsbetjeningen af den internationale skibstrafik gennem danske og internationale farvande tæt på Danmark bør have status som kritisk infrastruktur. Lodsning bør alene udføres af danske virksomheder og danske lodser, som er undergivet statslig kontrol, hvorfor Danske Lodser er imod en markedsåbning, som efter deres opfattelse er i strid med Danmarks nationale interesser, suverænitet og samfundsvigtige hensyn. De så gerne en genindførsel af sikkerhedsgodkendelse af lodser.

Søfartsstyrelsen bemærker, at lodslovens § 18 ikke har nogen sammenhæng med bekendtgørelsens § 4, stk. 3. Det følger således af servicedirektivet, at virksomheder fra andre EU/EØS lande også skal have mulighed for at udføre deres erhverv i en anden medlemsstat. Bestemmelsen er derfor indsat på baggrund af servicedirektivet. Bestemmelsen oplyser således EU/EØS-lodserier om, hvor de skal sende en ansøgning til, hvis de ønsker at lodse i danske farvande.

Lodslovens § 18, stk. 1, angiver, at kun lodserier, som er hjemmehørende i et EU/EØS-land, er omfattet af lodsloven. Bestemmelsen i § 18, stk. 2, er en dispensationsbestemmelse, som giver mulighed for at fravige det i lodslovens almindelige krav om, at lodserier skal være hjemmehørende i et EU-land/EØS-land. Lodslovens § 18 må derfor forstås sådan, at lodserier fra tredjelande ikke kan lodse i Danmark, medmindre der fastsættes regler herom.

Overgangsordning

Danske Lodser bemærker afslutningsvis, at det er deres opfattelse, at alle lodserier bør skulle ansøge på ny. De er således imod overgangsbestemmelsen, der giver det lodseri, der allerede har fået tilladelse til gennemsejlingslodsning, ret til fortsat at foretage gennemsejlingslodsning.

Søfartsstyrelsen vurderer, at det lodseri, der i dag har fået tilladelse til gennemsejlingslodsning også vil have ret til at få tilladelse efter den nye bekendtgørelse. Der er derfor ingen grund til kræve en fornyet ansøgning. Der foretages derfor ikke ændringer i overgangsordningen.