

---

**Til:** Mette Rosager (mro@dma.dk)  
**Fra:** 1 - ERST Høring (hoering@erst.dk)  
**Titel:** Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning (ERST Sagsnr: 2019 - 14411)  
**Sendt:** 08-11-2019 10:07

Kære Søfartsstyrelsen

Erhvervsstyrelsen har modtaget høring vedr. bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning.

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR), tidligere TER, har modtaget bekendtgørelsesudkastet i høring.

OBR har følgende vurdering af udkastets administrative konsekvenser for erhvervslivet samt bemærkninger til Søfartsstyrelsens vurdering af principperne for agil erhvervsrettet regulering.

#### **Administrative konsekvenser**

OBR har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

OBR vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr. årligt, hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

#### **Principper for agil erhvervsrettet regulering**

Søfartsstyrelsen har i forbindelse med præhøringen af bekendtgørelsesudkastet vurderet, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer i bekendtgørelsesudkastet. OBR har yderligere ingen bemærkninger hertil.

Kontaktperson vedr. ovenstående bemærkninger:

Per Kæmpe  
Fuldmægtig  
Tlf. direkte 3529 1556  
E-post [PerKae@erst.dk](mailto:PerKae@erst.dk)

Med venlig hilsen

**Anne-Sofie Secher**  
Stud.jur.

**ERHVERVSSTYRELSEN**  
**JURA**

Dahlerups Pakhus  
Langelinie Allé 17  
2100 København Ø  
Telefon: +45 35291000  
Direkte: +45 35291289  
E-mail: [AnnSec@erst.dk](mailto:AnnSec@erst.dk)  
[www.erhvervsstyrelsen.dk](http://www.erhvervsstyrelsen.dk)

ERHVERVSMINISTERIET

Erhvervsstyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om formål og lovgrundlag for databehandlingen på [erhvervsstyrelsen.dk](http://erhvervsstyrelsen.dk).

Hvis du sender følsomme oplysninger, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på [Virk](#).

---

**Til:** Mette Rosager (mro@dma.dk)  
**Fra:** Andrea Højgaard Jørgensen (ajg@kfst.dk)  
**Titel:** Høringssvar: Høring over udkast til bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning  
**Sendt:** 29-10-2019 11:24

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen udgør sammen med Konkurrencerådet en uafhængig konkurrencemyndighed. De følgende høringsbemærkninger afgives udelukkende som konkurrencemyndighed.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har ingen bemærkninger til høring over udkast til bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning.

Med venlig hilsen

**Andrea Højgaard Jørgensen**

Stud.merc.(jur.)/Student assistant  
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen/  
Danish Competition and Consumer Authority  
Direkte +45 4171 5033  
E-mail [ajg@kfst.dk](mailto:ajg@kfst.dk)

Følg os: [LinkedIn](#), [Twitter](#), [Facebook](#)



Carl Jacobsens Vej 35  
2500 Valby  
Tlf. +45 4171 5000

*Vi arbejder for velfungerende markeder.  
Se vores privatlivspolitik på [kfst.dk](http://kfst.dk).*

---

**Til:** Nina Munck Richter Henriksen (nmrh@dma.dk)  
**Fra:** ÆLovkvalitetskontoret (951s08) (Lovkvalitetskontoret@jm.dk)  
**Titel:** SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning. Frist 11. november 2019  
**Sendt:** 05-11-2019 13:04

*Justitsministeriet har 14. oktober 2019 modtaget Søfartsstyrelsens høring over udkast til bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning.*

*Justitsministeriet kan ikke umiddelbart konstatere, at udkastet giver anledning til spørgsmål vedrørende Justitsministeriets område. Hvis der imidlertid er bestemte spørgsmål i relation til udkastet, som Søfartsstyrelsen ønsker, at Justitsministeriet forholder sig til, bedes dette snarest muligt præciseret over for Justitsministeriet.*

*Justitsministeriet foretager sig på det foreliggende grundlag ikke yderligere i anledning af høringen.*

Med venlig hilsen

  
**JUSTITS MINISTERIET**  
Lovkvalitetskontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K  
Tlf.: 7226 8400  
[www.justitsministeriet.dk](http://www.justitsministeriet.dk)  
[jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

---

**Fra:** Nina Munck Richter Henriksen <nmrh@dma.dk>

**Sendt:** 14. oktober 2019 09:15

**Til:** danpilot@danpilot.dk; erst@erst.dk; Finansministeriets postkasse <fm@fm.dk>; fmn@fmn.dk; Justitsministeriet <jm@jm.dk>; EFKM - Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet <kefm@kefm.dk>; 1 - KFST Officiel hovedpostkasse <kfst@kfst.dk>; INFO@RIGSREVISIONEN.DK; Statsministeriet <stm@stm.dk>; skm@skm.dk; trm@trm.dk; um@um.dk; Børne- og Socialministeriet <sm@sm.dk>; Rigsombuddet <ro@fo.stm.dk>; Rigsombudsmanden i Grønland <ro@gl.stm.dk>; samfund@advokatsamfundet.dk; cph@skuld.com; cosea@co-sea.dk; mail@dkfisk.dk; info@danishshipping.dk; danmarks@skibskredit.dk; hoerings@di.dk; metal@danskmetal.dk; mail@rib-it.dk; danskehavne@danskehavne.dk; formand@danskelodser.dk; regioner@regioner.dk; foa@foa.dk; 3f@3f.dk; mail@finansraadet.dk; post@f-a.dk; mail@fiskernesforbund.dk; info@smaa-faergerne.dk; fp@forsikringogpension.dk; ftf@ftf.dk; horesta@horesta.dk; kl@kl.dk; lo@lo.dk; mf@mmf.dk; oao@oao.dk; raf1917@post.tele.dk; info@shipowners.dk; info@smedanmark.dk; info@shipbrokers.dk; co10@skaf-net.dk; info@shw.dk; mail@ledernesofart.dk; dana@dana.dk; sek@ts-skib.dk; 24h@limfjordpilot.dk; info@dps.as; beltpilot@beltpilot.dk; info@portofhanstholm.dk; hirtshalshavn@hirtshalshavn.dk; skawpilot@skawpilot.dk; info@greatbeltpilot.com; info@portuspilot.dk; jvm@portofaarhus.dk; info@littlebeltpilotservice.dk; gps@gps.gl

**Cc:** Mette Rosager <mro@dma.dk>; Kristina Ravn <krv@dma.dk>

**Emne:** Høring over udkast til bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning. Frist 11. november 2019

Se venligst vedhæftede høring over udkast til bekendtgørelse om tilladelsesordningen for gennemsejlingslodsning.

Frist for eventuelle bemærkninger er **d. 11. november 2019**

Med venlig hilsen

**Nina Munck Richter Henriksen**  
Kontorfuldmægtig  
Maritim regulering og jura  
Dir. tlf.: 91 37 62 25

E-mail: [nmrh@dma.dk](mailto:nmrh@dma.dk)



Batterivej 7

4220 Korsør

Tlf.: 72 19 60 00

Web: [www.soefartsstyrelsen.dk](http://www.soefartsstyrelsen.dk)

Følg os:



[Søfartsstyrelsen](#)

[Danish Maritime Authority](#)

Søfartsstyrelsen behandler personoplysninger om dig, når du kommunikerer med os. Du kan læse mere i Søfartsstyrelsens persondata- og privatlivspolitik.

[Søfartsstyrelsens persondata- og privatlivspolitik.](#)

**Til:** Mette Rosager (mro@dma.dk)  
**Fra:** Henriette Fagerberg Erichsen (hfe@advokatsamfundet.dk)  
**Titel:** Fra Advokatsamfundet - afgiver ikke høringssvar  
**E-mailtitel:** Sv: Høring over udkast til bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning. Frist 11. november 2019 (Sagsnr.: 2019 - 3)  
**Sendt:** 23-10-2019 08:54

Tak for henvendelsen.

Advokatrådet har besluttet ikke at afgive høringssvar.

Med venlig hilsen



**ADVOKATSAMFUNDET**  
RETSSIKKERHED · UAFHÆNGIGHED · INTEGRITET

**Henriette Fagerberg Erichsen**  
**Sekretær**

Advokatsamfundet, Kronprinsessegade 28, 1306 København K  
D +45 33 96 97 28

[hfe@advokatsamfundet.dk](mailto:hfe@advokatsamfundet.dk) - [www.advokatsamfundet.dk](http://www.advokatsamfundet.dk)

**Til:** danpilot@danpilot.dk (danpilot@danpilot.dk), Erhvervs- og Vækstministeriet - Erhvervsstyrelsen (erst@erst.dk), Finansministeriets postkasse (fm@fm.dk), Forsvarsministeriet (fmn@fmn.dk), Justitsministeriet Civilkontoret (jm@jm.dk), EFKM - Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet (kefm@kefm.dk), 1 - KFST Officiel hovedpostkasse (kfst@kfst.dk), INFO@RIGSREVISIONEN.DK (INFO@RIGSREVISIONEN.DK), stm@stm.dk (stm@stm.dk), skm@skm.dk (skm@skm.dk), trm@trm.dk (trm@trm.dk), um@um.dk (um@um.dk), Børne- og Socialministeriet (sm@sm.dk), 'ro@fo.stm.dk' (ro@fo.stm.dk), 'ro@gl.stm.dk' (ro@gl.stm.dk), Postkasse - Samfund - Advokatsamfundet (Samfund@advokatsamfundet.dk), Assuranceforeningen SKULD (cph@skuld.com), cosea@co-sea.dk (cosea@co-sea.dk), mail@dkfisk.dk (mail@dkfisk.dk), info@danishshipping.dk (info@danishshipping.dk), 'danmarks@skibskredit.dk' (danmarks@skibskredit.dk), hoerings@di.dk (hoerings@di.dk), metal@danskmetal.dk (metal@danskmetal.dk), mail@rib-it.dk (mail@rib-it.dk), 'danskehavne@danskehavne.dk' (danskehavne@danskehavne.dk), formand@danskelodser.dk (formand@danskelodser.dk), Danske Regioner (regioner@regioner.dk), FOA - Fag og Arbejde (foa@foa.dk), 3f@3f.dk (3f@3f.dk), mail@finansraadet.dk (mail@finansraadet.dk), post@f-a.dk (post@f-a.dk), mail@fiskernesforbund.dk (mail@fiskernesforbund.dk), info@smaa-faergerne.dk (info@smaa-faergerne.dk), fp@forsikringogpension.dk (fp@forsikringogpension.dk), ftf@ftf.dk (ftf@ftf.dk), HORESTA (horesta@horesta.dk), Kommunernes Landsforening (kl@kl.dk), lo@lo.dk (lo@lo.dk), mf@mmf.dk (mf@mmf.dk), oao@oao.dk (oao@oao.dk), raf1917@post.tele.dk (raf1917@post.tele.dk), info@shipowners.dk (info@shipowners.dk), info@smedanmark.dk (info@smedanmark.dk), Danmarks Skibsmæglerforening (info@shipbrokers.dk), co10@skaf-net.dk (co10@skaf-net.dk), info@shw.dk (info@shw.dk), mail@ledernesofart.dk (mail@ledernesofart.dk), dana@dana.dk (dana@dana.dk), sek@ts-skib.dk (sek@ts-skib.dk), 24h@limfjordpilot.dk (24h@limfjordpilot.dk), info@dps.as (info@dps.as), beltpilot@beltpilot.dk (beltpilot@beltpilot.dk), info@portofhanstholm.dk (info@portofhanstholm.dk), hirtshalshavn@hirtshalshavn.dk (hirtshalshavn@hirtshalshavn.dk), skawpilot@skawpilot.dk (skawpilot@skawpilot.dk), info@greatbeltpilot.com (info@greatbeltpilot.com), info@portuspilot.dk (info@portuspilot.dk), jvm@portofaarhus.dk (jvm@portofaarhus.dk), info@littlebeltpilotservice.dk (info@littlebeltpilotservice.dk), gps@gps.gl (gps@gps.gl)  
**Cc:** Mette Rosager (mro@dma.dk), Kristina Ravn (krv@dma.dk)  
**Fra:** Nina Munck Richter Henriksen (nmrh@dma.dk)  
**Titel:** Høring over udkast til bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning. Frist 11. november 2019  
**Sendt:** 14-10-2019 09:15

Se venligst vedhæftede høring over udkast til bekendtgørelse om tilladelsesordningen for gennemsejlingslodsning.

Frist for eventuelle bemærkninger er **d. 11. november 2019**

Med venlig hilsen

**Nina Munck Richter Henriksen**

Kontorfuldmægtig

Maritim regulering og jura

Dir. tlf.: 91 37 62 25

E-mail: [nmrh@dma.dk](mailto:nmrh@dma.dk)



Batterivej 7

4220 Korsør

Tlf.: 72 19 60 00

Web: [www.sofartsstyrelsen.dk](http://www.sofartsstyrelsen.dk)

Følg os:



[Søfartsstyrelsen](#)



[Danish Maritime Authority](#)

Søfartsstyrelsen behandler personoplysninger om dig, når du kommunikerer med os. Du kan læse mere i Søfartsstyrelsens persondata- og privatlivspolitik.

[Søfartsstyrelsens persondata- og privatlivspolitik.](#)

---

**Til:** Mette Rosager (mro@dma.dk)  
**Fra:** 19kontor@rigsrevisionen.dk (19kontor@rigsrevisionen.dk)  
**Titel:** SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning. Frist 11. november 2019  
**Sendt:** 29-10-2019 12:16

Søfartsstyrelsen har den 14. oktober 2019 sendt udkast til bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning i høring.

Ministeriernes forpligtelse til at høre Rigsrevisionen er fastlagt af rigsrevisorloven, §§ 7 og 10 (Lovbekendtgørelse nr. 101 af 19/01/2012) og angår revisions- og/eller regnskabsforhold, der kan have betydning for Rigsrevisionens opgaver.

Vi har gennemgået bekendtgørelsen og kan konstatere, at den ikke omhandler revisions- eller regnskabsforhold i staten eller andre offentlige virksomheder, der revideres af Rigsrevisionen.

Vi har derfor ikke behandlet henvendelsen yderligere.

Med venlig hilsen

**Mette E. Matthiasen**  
Ledelsessekretariatet



Landgreven 4  
DK-1301 København K

Tlf. +45 33 92 84 00  
Dir.+45 33 92 85 73  
[mem@rigsrevisionen.dk](mailto:mem@rigsrevisionen.dk)

[www.rigsrevisionen.dk](http://www.rigsrevisionen.dk)

---

**Fra:** Nina Munck Richter Henriksen <[nmrh@dma.dk](mailto:nmrh@dma.dk)>

**Sendt:** 14. oktober 2019 09:15

**Til:** [danpilot@danpilot.dk](mailto:danpilot@danpilot.dk); [erst@erst.dk](mailto:erst@erst.dk); Finansministeriets postkasse <[fm@fm.dk](mailto:fm@fm.dk)>; [fmn@fmn.dk](mailto:fmn@fmn.dk); Justitsministeriet <[jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)>; EFKM - Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet <[kefm@kefm.dk](mailto:kefm@kefm.dk)>; 1 - KFST Officiel hovedpostkasse <[kfst@kfst.dk](mailto:kfst@kfst.dk)>; Rigsrevisionen <[info@rigsrevisionen.dk](mailto:info@rigsrevisionen.dk)>; Statsministeriet <[stm@stm.dk](mailto:stm@stm.dk)>; [skm@skm.dk](mailto:skm@skm.dk); [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk); [um@um.dk](mailto:um@um.dk); Børne- og Socialministeriet <[sm@sm.dk](mailto:sm@sm.dk)>; Rigsombuddet <[ro@fo.stm.dk](mailto:ro@fo.stm.dk)>; Rigsombudsmanden i Grønland <[ro@gl.stm.dk](mailto:ro@gl.stm.dk)>; [samfund@advokatsamfundet.dk](mailto:samfund@advokatsamfundet.dk); [cph@skuld.com](mailto:cph@skuld.com); [cosea@co-sea.dk](mailto:cosea@co-sea.dk); [mail@dkfisk.dk](mailto:mail@dkfisk.dk); [info@danishshipping.dk](mailto:info@danishshipping.dk); [danmarks@skibskredit.dk](mailto:danmarks@skibskredit.dk); [hoerings@di.dk](mailto:hoerings@di.dk); [metal@danskmetal.dk](mailto:metal@danskmetal.dk); [mail@rib-it.dk](mailto:mail@rib-it.dk); [danskehavne@danskehavne.dk](mailto:danskehavne@danskehavne.dk); [formand@danskelodser.dk](mailto:formand@danskelodser.dk); [regioner@regioner.dk](mailto:regioner@regioner.dk); [foa@foa.dk](mailto:foa@foa.dk); [3f@3f.dk](mailto:3f@3f.dk); [mail@finansraadet.dk](mailto:mail@finansraadet.dk); [post@f-a.dk](mailto:post@f-a.dk); [mail@fiskernesforbund.dk](mailto:mail@fiskernesforbund.dk); [info@smaa-faergerne.dk](mailto:info@smaa-faergerne.dk); [fp@forsikringogpension.dk](mailto:fp@forsikringogpension.dk); [ftf@ftf.dk](mailto:ftf@ftf.dk); [horesta@horesta.dk](mailto:horesta@horesta.dk); [kl@kl.dk](mailto:kl@kl.dk); [lo@lo.dk](mailto:lo@lo.dk); [mf@mmf.dk](mailto:mf@mmf.dk); [oao@oao.dk](mailto:oao@oao.dk); [raf1917@post.tele.dk](mailto:raf1917@post.tele.dk); [info@shipowners.dk](mailto:info@shipowners.dk); [info@smedanmark.dk](mailto:info@smedanmark.dk); [info@shipbrokers.dk](mailto:info@shipbrokers.dk); [co10@skaf-net.dk](mailto:co10@skaf-net.dk); [info@shw.dk](mailto:info@shw.dk); [mail@ledernesofart.dk](mailto:mail@ledernesofart.dk); [dana@dana.dk](mailto:dana@dana.dk); [sek@ts-skib.dk](mailto:sek@ts-skib.dk); [24h@limfjordpilot.dk](mailto:24h@limfjordpilot.dk); [info@dps.as](mailto:info@dps.as); [beltpilot@beltpilot.dk](mailto:beltpilot@beltpilot.dk); [info@portofhanstholm.dk](mailto:info@portofhanstholm.dk); [hirtshalshavn@hirtshalshavn.dk](mailto:hirtshalshavn@hirtshalshavn.dk); [skawpilot@skawpilot.dk](mailto:skawpilot@skawpilot.dk); [info@greatbeltpilot.com](mailto:info@greatbeltpilot.com); [info@portuspilot.dk](mailto:info@portuspilot.dk); [jvm@portofaarhus.dk](mailto:jvm@portofaarhus.dk); [info@littlebeltpilotservice.dk](mailto:info@littlebeltpilotservice.dk); [gps@gps.gl](mailto:gps@gps.gl)  
**Cc:** Mette Rosager <[mro@dma.dk](mailto:mro@dma.dk)>; Kristina Ravn <[krv@dma.dk](mailto:krv@dma.dk)>

**Emne:** Høring over udkast til bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning. Frist 11. november 2019

Se venligst vedhæftede høring over udkast til bekendtgørelse om tilladelsesordningen for

gennemsejlingslodsning.

Frist for eventuelle bemærkninger er **d. 11. november 2019**

Med venlig hilsen

**Nina Munck Richter Henriksen**

Kontorfuldmægtig

Maritim regulering og jura

Dir. tlf.: 91 37 62 25

E-mail: [nmrh@dma.dk](mailto:nmrh@dma.dk)



Batterivej 7

4220 Korsør

Tlf.: 72 19 60 00

Web: [www.soefartsstyrelsen.dk](http://www.soefartsstyrelsen.dk)

Følg os:



[Søfartsstyrelsen](#)

[Danish Maritime Authority](#)

Søfartsstyrelsen behandler personoplysninger om dig, når du kommunikerer med os. Du kan læse mere i Søfartsstyrelsens persondata- og privatlivspolitik.

[Søfartsstyrelsens persondata- og privatlivspolitik](#).



---

**Til:** Nina Munck Richter Henriksen (nmrh@dma.dk)  
**Fra:** sek@ts-skib.dk (sek@ts-skib.dk)  
**Titel:** SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning. Frist 11. november 2019  
**Sendt:** 28-10-2019 14:40

Hermed Træskibs Sammenslutningens svar på Høring med svarfrist 11. november 2019.

Da alle betingelser for tilladelse til gennemsejlingslodsning er ens for alle lodserier inden for EU/EØS lande, bliver prisen det væsentligste konkurrenceparameter.

Den formodentlig væsentligste omkostning er aflønning, derfor vil konkurrenceudsættelsens største effekt blive lønpresseri. Lodseriet med de laveste lønninger vil alt andet lige vinde lodsningen.

Det vil sige, at valget af lods foretages på baggrund af pris og ikke på baggrund af kvalifikation, lokalkendskab og erfaring.

Når trafikintensiteten, størrelsen af skibene i forhold til rendens bredde og de mange kursændringer samt strømforholdene medtænkes, er prisen det helt forkerte parameter at vælge lods ud fra.

Derfor kan den påtænkte konkurrenceudsættelse vise sig at blive miljømæssig katastrofal.

Bedste hilsner

f. Karsten Heide /

*Lis Jensen*

Sekretær

Tlf.: +45 70234049





Guldborg 11-11-2019.

Til:

Søfartsstyrelsen

Sikre farvande, [sifa@dma.dk](mailto:sifa@dma.dk),

Mette Rosager [mro@dma.dk](mailto:mro@dma.dk)

### **Høringssvar til bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning.**

Danske Lodser organiserer og repræsenterer lodser på tværs af alle de forskellige lodserier i Danmark. Vi takker for udkast til bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning, som vi har følgende bemærkninger og forslag til.

#### **Ad § 1:**

Vi noterer os, at udkastet til bekendtgørelse åbner op for tilladelse til private lodserier til at foretage gennemsejlingslodsning for en periode på 5 år fra 1. januar 2020 til 31. december 2024. Det er i strid med Lodslovens § 13, stk. 3 hvorefter der maksimalt kan gives tilladelse i op til 4 år ad gangen. Det bemærkes i den forbindelse at nærværende bekendtgørelse vil blive udstedt med hjemmel i Lodslovens § 13, stk. 6.

#### **Gennemsejlingslodserier**

Overordnet mener vi også der er behov for præcisering af begrebet "gennemsejlingslodsning". Det blev i sin tid ved den første markedsåbning og privatisering af regionallodsningsområdet defineret, som en lodsning der hverken er en højsølodsning eller en regionallodsning. Den gang var gennemsejlingslodsninger ment som hele Lodsvæsenets – nu Danpilots – område for transitlodsning. Det skulle ikke udsættes for markedsåbning og privatisering, og der var derfor ikke fokus på definitionen i detaljer



# Danish Maritime Pilots' Association

## Danske Lodser

Definitionen blev videreført uændret ved den forsøgs- og delvise markedsåbning af gennemsejlingsområdet med et antal lodsninger fra og med 2016.

Forsøgsordningen har vist, at både den private aktør Danish Pilot Service og Danpilot har fokuseret forretningen på den korte gennemsejling af Storebælt (Spodsbjerg – Sjællands rev/Grenå), med en kun mindre stigning i brug af lods fra 95,8 til 97,1 procent i af skibe omfattet af IMO anbefalingen om brug af lods i perioden 2014-2017. Samtidig har der været et markant fald i antallet af skibe der overholder IMO anbefalingen om at tage lods i hele T-ruten fra 87,7 % i 2014 til 79,9 % i 2017. Vi henviser i øvrigt til vores høringssvar i forhold til Rambøll og Blue Consultings rapport om udviklingen på lodsmarkedet siden 2014.

Det er derfor Danske Lodser holdning og forslag, at det bør fremgå af bekendtgørelsen at tilladelse til private lodserier alene kan gives til gennemsejlingslodserier, der udbyder lodsservice på hele strækningen fra Gedser til Skagen. Retteligt burde det være et krav at hele distancen Bornholm – Skagen udbydes, især da laveste vanddybde i T-ruten findes øst for Gedser.

Det oprindelige mål med markedsåbning og privatisering var konkurrence, lavere priser, øget brug af lods, sejladsikkerheden og bevarelsen af forsyningssikkerhed.

Såfremt den fortsatte markedsåbning 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 støtter op om nødvendigheden af IMO-anbefalingen på hele strækningen Gedser – Skagen. Vi mener Danmark vil sende utydelige signaler ved eventuelt at tillade og autorisere private gennemsejlingslodserier, som ikke udbyder og/eller bakker om brug af lods på hele strækningen Gedser – Skagen. Derfor anbefaler vi fra Danske lodser at bekendtgørelsen tilføjes en udvidet definition af gennemsejlingslodsninger og at bekendtgørelsen tilføjes krav om at private gennemsejlingslodserier, som absolut minimum skal tilbyde lodsninger og have beredskab på hele strækningen Gedser – Skagen og alle lodspåsætningssteder. e

Vi vedlægger bilag fra søfartsmyndighederne på Bahamas, blot for at vise at der internationalt er opbakning omkring IMO-anbefalingerne gennem danske farvande, samt behovet for at alle lodserier med tilladelse til at levere gennemsejlingslodsninger også kan og vil levere lodsning og beredskab på hele strækningen Bornholm – Skagen og alle lodspåsætningssteder.





# Danish Maritime Pilots' Association

## Danske Lodser

### Ad §2

Danske Lodser støtter at tilladelse at drive gennemsejlingslodseri ikke kan overføres. Vi mener imidlertid også at den enkelte lodsning heller ikke bør kunne videregives til andet lodseri eller lade udføre ved anden brug af underleverandører, som det er set gjort i forsøgsordningen. Vi mener det følger af bekendtgørelsen § 6, nr. 1, men foreslår det præciseret i § 2. Et lodseri som ikke selv fagligt og beredskabsmæssigt kan løfte en lodsning, bør ikke kunne påtage sig lodsningen i økonomisk og ansvarsmæssig henseende. Der bør være fuld transparens omkring den enkelte lodsning både for kunderne, skibsfarten, myndighederne og offentligheden.

### Ad §3 nr. 2 og § 6 nr. 1 – ansatte lodser

I § 3, nr. 2 og § 6, nr. 1 benyttes formuleringen "tilknyttede lodser", hvilket er i strid med Lodslovens § 13, stk. 1, der benytter formuleringen "ansat", når den foreskriver at gennemsejlingslodsning i dansk farvand må kun foretages af lodser ansat i Danpilot og lodser ansat i private lodserier, der har fået tilladelse hertil af Søfartsstyrelsen. Ved tilblivelsen af Lodsloven 2014 med markedsåbning til gennemsejlingslodsninger ændrede Folketinget formuleringen i Lodslovens §13 fra "tilknyttet" til "ansat".

2005/1 LSF 210 lovforslags bemærkning til §13.

*"Bestemmelsen sikrer, at gennemsejlingslodsning fortsat er forbeholdt det statslige lodsvæsen. Den udførende lods behøver ikke at være fastansat i det statslige lodsvæsen, men kan af dette være hyret til at udføre en konkret lodsning."*

Ved udarbejdelse af Lodslov 2014 ændrede Folketinget formuleringen fra tilknyttet til ansat for på den måde at signalere, at man ønskede at konkurrerende lodserier skulle kunne deles om at løfte beredskabet og forsyningspligten. Derfor må kun lodser ansat i et lodseri med tilladelse til at udføre gennemsejlingslodsninger. Det er ikke afspejlet i forslaget til bekendtgørelse, som vi mener skal ændres til "ansatte" i stedet for "tilknyttede" lodser. Det bemærkes i den forbindelse at nærværende bekendtgørelse vil blive udstedt med hjemmel i Lodslovens § 13, stk. 6.

### Små lodsvirksomheder

I bemærkningerne til Lodsloven fremgår det, at ansøgende lodserier skal have et tilstrækkeligt antal lodser. Dette synes ikke afspejlet i forslag til bekendtgørelse, som slet ikke tager stilling til, hvad et tilstrækkeligt antal lodser er og hvordan den vurdering foretages.

Ud fra en professionel standard mener vi fra Danske Lodser ikke at enkeltmandsvirksomheder eller lodserier med kun få lodser hverken har den nødvendige faglige robusthed eller et tilstrækkeligt beredskab. Tværtimod har sådanne små virksomheder med få kunder risikoen for at være for økonomisk afhængig af sine kunder til at kunne udføre tilstrækkelig uafhængig



# Danish Maritime Pilots' Association

## Danske Lodser

rådgivning og beslutninger under lodsninger, hvilket kan udgøre en risiko for miljøet, sejladsikkerheden og offentligheden.

### **Ad § 4, stk. 3 – Udenlandske lodserier og kritisk infrastruktur.**

Bestemmelsen foreskriver hvordan lodserier fra EU/EØS-lande skal/kan sende deres eventuelle ansøgning, Dette er i overensstemmelse med Lodslovens § 18, stk. 1 der foreskriver at et lodseri skal være hjemmehørende i EU/EØS.

Lodslovens § 18, stk. 2 giver ministeren adgang til at fastsætte regler om at også lodserier fra lande udenfor EU/EØS også kan ansøge og gives tilladelse til at drive lodseri i danske farvande.

Det for Danske Lodser uvist om dette er tilfældet eller ej i forslaget til bekendtgørelse.

Danske Lodser vil på det kraftigste anbefale, at man ikke går videre end EU/EØS.

Det er som bekendt vores opfattelse af lodsbetjeningen af den internationale skibstrafik gennem danske og internationale farvande tæt på Danmark bør ses og have status som kritisk infrastruktur.

Det er derfor vores opfattelse at lodsning alene bør udføres af danske virksomheder og danske lodser med en tæt statslig kontrol. Vi er derfor naturligt imod markedsåbning for udenlandske lodserier og lodser, da det er i strid med Danmarks nationale interesser, suverænitet og samfundsvigtige hensyn.

Vi så også gerne en genindførsel af sikkerhedsgodkendelse af lodser.

### **Ad § 3, stk. 3 og § 6, nr. 2 – Arbejdsmiljø, egen kontrol mv.**

§ 3 stk.3 i forslaget til bekendtgørelse foreskriver at tilladelse til lodsning kun kan gives hvis lodseriet kan dokumentere etablering af procedurer der er tilstrækkelige til at sikre overholdelse af Lodsloven og regler fastsat i medfør af denne.

Det kan derfor synes underligt at der i § 6, nr. 2 nævnes nogle krav og forhold, men ikke noget om fx arbejdsmiljøregler og egenkontrol, der også følger af regler udstedt med hjemmel i Lodsloven

Det kunne hjælpe at gøre det tydeligt hvilke regler der gælder. For eksempel Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter.

Det er også, såfremt der åbnes for EU/EØS lodserier vigtig at nævne EU regler i bekendtgørelsen, for eksempel at Arbejdstidsdirektivet er gældende for alle lodser, der lodser i



# Danish Maritime Pilots' Association

## Danske Lodser

gennemsejlingen og det er vigtigt for at sikre kvaliteten af lodsningerne og dermed sejladsikkerheden.

Især er det af største vigtighed, at lodserier i EU-lande, som tillader OPT-OUT iht. EU-Direktiv 2003/88 artikel 22. Danmark ikke tillader anvendelse af artikel 22. Det skal derfor specifikt sikres at den danske gennemførelse af EU-direktiv 2003/88 er spillereglen ved tilladelse til gennemsejlingslodsning.

### **Ad § 9, stk. 2 - Overgangsbestemmelser**

I lyset af vores ønsker og forslag ovenfor til blandt andet gennemsejlingslodsninger, små lodserier, ansatte lodser samt regler om arbejdsmiljø mv., mener vi ikke at lodserier med tilladelser fra tidligere bekendtgørelse uden videre får fornyet tilladelsen. Vi mener at alle lodserier bør skulle ansøge på ny efter den nye bekendtgørelse.

Med venlig hilsen

Lars Sigvardt



København 09. november 2019

Sendt pr. e-mail til [mro@dma.dk](mailto:mro@dma.dk)

Att.: Mette Rosager

**Høring over udkast til bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning**

Danmarks Skibsmæglerforening takker for fremsendelsen af høringsbrevet.

Vi har bemærket at §1 indeholder en periodeangivelse for private lodserier, som kunne opfattes som en prøveperiode. Vi ønsker at spørge til baggrunden herfor.

Vi har ikke yderligere bemærkninger i tilgift til ovenstående.

Med venlig hilsen

Danmarks Skibsmæglerforening



Jesper Sebbelin

## Søfartsstyrelsen

Att.: mro@dma.dk

11-11-2019  
Rasmus Møller Madsen  
SAG-2019-00099  
46113

### Høring vedrørende udkast til bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning.

Ved brev af 14. oktober 2019 har Søfartsstyrelsen anmodet om DanPilots bemærkninger til ovennævnte udkast. DanPilot skal i den anledning bemærke følgende:

DanPilot er 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. Både af hensyn til at sikre reel og lige konkurrence og af hensyn til ikke at gøre de kvalitets- og sikkerhedskrav, lodsloven stiller til danske lodserier, til et konkurrenceparameter.

#### Bemærkninger til § 1:

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 ud og ind af det danske søterritorium. Den samlede distance udgør ca. 375 sømil (ca. 700 km). Heraf er ca. 250 sømil (ca. 465 km) eller ca. 1/3 af distancen inden for dansk søterritorium (På kortet nedenfor markeret med grønt).





De betingelser, der følger af bekendtgørelsen, kan dermed efter bekendtgørelsens ordlyd kun opretholdes og håndhæves på den nævnte tredjedel af hovedruten.

Det følger imidlertid af lodslovens § 1, at lodserier, der drives fra dansk område, skal iagttage lodslovens regler, også når de driver lodsning udenfor dansk søterritorium. Tilsvarende gælder udenlandske lodserier, hvis lodsningen baserer sig på et dansk lodscertifikat.

Det er imidlertid ikke afklaret, om de lodser, et lodseri skal råde over, for at opnå en tilladelse til gennemsejlingslodsning, skal være i besiddelse af et dansk lodscertifikat. Det er efter DanPilots opfattelse nærliggende, at der stilles sådan et krav, idet der i modsat fald kan rejses tvivl om, hvorvidt kravene i lodsloven for udenlandske lodserier kun gælder på en del af den lodsede distance, hvilket ville betyde, at lodserierne ikke er ligestillet konkurrencemæssigt, tilsynsmæssigt mv. Hvis et lodseri kun delvist er omfattet af de danske regler, vil lodseriet dermed også kun delvist skulle overholde de danske krav om indberetning, certifikater, hviletid, betaling af gebyr både til Søfartsstyrelsen og efter lodslovens § 22a etc.

Tilsvarende er det efter DanPilots opfattelse både 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

---

**Operations 24/7**

Phone: (+45) 63 25 66 66  
E-mail: [danpilot@danpilot.dk](mailto:danpilot@danpilot.dk)

**Head Office**

Havnepladsen 3A  
DK - 5700 Svendborg  
Phone: (+45) 63 25 66 00  
E-mail: [customer@danpilot.dk](mailto:customer@danpilot.dk)  
[www.danpilot.dk](http://www.danpilot.dk)

**Accounting**

Phone: (+45) 63 25 66 00  
E-mail: [account@danpilot.dk](mailto:account@danpilot.dk)  
EAN-no.: 5798000201736  
CVR no.: 30071735

kvaliteten bliver et konkurrenceparameter. Dette sikres så vidt ses kun, hvis der stilles krav om, at lodseriet enten udøves fra Danmark eller udøves på baggrund af et dansk lodscertifikat jf. lodslovens § 1.

Det fremgår videre af bekendtgørelsens § 1, at private lodserier kan opnå tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsninger.

Betegnelsen "privat lodseri" er defineret i lodslovens § 1, nr. 10, hvorefter et privat lodseri defineres som "Ethvert lodseri, der ikke er en del af DanPilot".

Definitionen betyder, at f.eks. det statslige svenske lodseri, og andre statslige lodserier fra landene omkring Danmark er et "privat lodseri". Lodslovens definition, der stammer fra et tidspunkt, hvor gennemsejlingslodsninger ikke var konkurrenceudsat, er således ikke tilpasset et liberaliseret lodsmarked.

Efter lodslovens § 13, er DanPilot berettiget til at foretage gennemsejlingslodsninger. DanPilot er gennem bestemmende indflydelse koncernforbundet til 4 datterselskaber, som alle er lodserier, godkendt af Søfartsstyrelsen. På grundlag af definitionen af "privat lodseri" i lodslovens § 1, nr. 10, lægger DanPilot til grund, at DanPilots datterselskaber anses for at være "en del af DanPilot", og at disse datterselskaber således umiddelbart og uden at iagttage bekendtgørelsens regler om tilladelse vil kunne varetage gennemsejlingslodsninger.

### **Bemærkninger til § 3:**

Det fremgår af § 3, nr. 1, at et lodseri skal være registreret i Søfartsstyrelsen for at kunne foretage transitlodsninger.

DanPilot lægger til grund, at et lodseri ved en sådan registrering gribes af lodslovens § 1, og dermed fuld ud er underlagt den danske lodslov, både inden for og uden for dansk farvand, jf. også ovenfor.

Det fremgår af § 3, at hensigten er, at et lodseri kun kan opnå tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsninger, 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.

Efter EU-reglerne om fri bevægelighed for arbejdstagere og tjenesteydelser, vil der kunne opstå tilfælde, hvor der skal tages stilling til, om udenlandske lodserier eller lodser med udenlandske lodscertifikater i medfør af Servicedirektivet og Anerkendelsesdirektivet kan opnå adgang til enten lejlighedsvist eller permanent at lodse i dansk farvand, selvom de ikke fuldt ud opfylder de krav der stilles til danske lodserier. DanPilot 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, 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.

DanPilot lægger desuden til grund, at det tilsyn, Søfartsstyrelsen udøver med danske lodserier kan udstrækkes til lodserier fra andre EU-lande, herunder til statslige lodserier, der kan være organiseret som en offentlig myndighed i det pågældende land, og at Søfartsstyrelsen både har mulighed for og kapacitet til at varetage tilsynet med samme effektivitet og intensitet som i forhold til danske lodserier.

Det fremgår af § 3, nr. 2, at det er en betingelse, at de lodser, der er "tilknyttet" et lodseri, opfylder lodslovens krav til certifikater mv.

Lodslovens § 13 har følgende ordlyd: "Gennemsejlingslodsning i dansk farvand må kun foretages af lodser ansat i Danpilot og lodser ansat i private lodserier, der har fået tilladelse hertil af Søfartsstyrelsen, jf. stk. 2. Kun sådanne lodser må formidles til gennemsejlingslodsning i dansk farvand."

Efter den hidtidige bekendtgørelse, var det tilsvarende et krav, at lodsens er "ansat" i det lodseri, der har tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsninger.

Bekendtgørelsesudkastet synes således at gå videre, end lodsloven åbner mulighed for. Kravet om "tilknytning" går igen i § 6.

Begrebet "tilknytning" er ikke nærmere afgrænset. Det er således ikke fastlagt, hvilken grad af instruktionsbeføjelse, tilsyn etc., et lodseri skal have over en lods, før denne er tilknyttet lodseriet.

DanPilot kan foretage gennemsejlingslodsninger uden at ansøge efter bekendtgørelsen. Såfremt det efter bekendtgørelsen er tilstrækkeligt, at lodser kun er "tilknyttet" et lodseri, lægger DanPilot til grund, at dette tillige vil omfatte DanPilot, der således vil have samme adgang til at anvende "tilknyttede" lodser til sine lodsningsopgaver i tillæg til eller som supplement til ansatte lodser.

Såfremt der kun stilles krav om "tilknytning", vil et lodseri, der har opnået tilladelse til gennemsejlingslodsning, kunne lade sådanne lodsninger udføre at lodser fra lodserier, der ikke opfylder betingelserne i bekendtgørelsen. F.eks. vil der kunne anvendes lodser fra et lodseri, der har fået sin tilladelse efter bekendtgørelsen inddraget. Forestiller man sig at en lods driver et enkeltmandslodseri, og dette lodseri mister sin tilladelse efter bekendtgørelsen som følge af tilsidesættelse af reglerne heri, vil lodsens reelt kunne opretholde sine aktiviteter på området, blot ved at lade sig tilknytte et andet lodseri.

Udover de hjemmelsmæssige spørgsmål er det 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 skal derfor opfordre til, at kravet om "ansættelse" fastholdes.

Med venlig hilsen

Rasmus Møller Madsen

Sekretariatschef



# Danske Rederier

Søfartsstyrelsen  
Att. Fuldmægtig Mette Rosager  
Caspar Brands Plads 9  
4220 Korsør  
(Sendt elektronisk til: [mro@dma.dk](mailto:mro@dma.dk))

## Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning

8. november 2019

Sagsnummer:  
EMN-2019-00545

Der henvises til Søfartsstyrelsens høringsbrev dateret 14. oktober 2019 om høring over udkast til bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsninger, sagsnummer 2019-50555.

Danske Rederier har med interesse fulgt den gradvise konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsningerne, som blev påbegyndt i 2016 efter ændring af lodsloven i 2014, og som med denne bekendtgørelse nu bliver fuldt konkurrenceudsat pr. 1. januar 2020.

Udkastet til bekendtgørelse giver anledning til nedenstående bemærkninger.

### Ad. § 1

Det anføres at *private lodserier* efter ansøgning kan opnå tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsninger. Begrebet privat lodseri er ikke nærmere defineret i bekendtgørelsen, men vi antager, at der herved skal forstås "Ethvert lodseri, der ikke er en del af DanPilot", jf. lodslovens § 3, definitioner. Det kan dog være en lidt misvisende betegnelse, hvis eksempelvis et statsligt lodseri fra en anden stat ønsker at foretage gennemsejlingslodsninger, og derfor ikke umiddelbart ser sig selv som omfattet af bekendtgørelsen. Måske kunne det i bekendtgørelsen tydeliggøres, hvad der forstås ved private lodserier.

Ligeledes i § 1, anføres det, at private lodserier kan opnå tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsninger i en periode der løber fra 1. januar 2020 til den. 31. december 2024. Vi stiller os uforstående overfor, hvorfor der anføres en periode. Ved nærlæsning af bemærkninger til lovforslaget for ændringen af lodsloven i 2014 kan vi kun se, at der skulle være en begrænsning i tilladelserne varighed for perioden 2016 og frem den 1.



# Danske Rederier

januar 2020. Der står eksempelvis på side 16 i bemærkningerne:

"Tilladelsernes varighed vil i 2016 være en 4-årig periode, i 2017 en 3-årig periode osv. indtil fuld konkurrence den 1. januar 2020."

Yderligere skal det bemærkes, at en tidsbegrænset tilladelse på kun 5 år vil være en begrænsende faktor for et privat lodseris investeringer i materiel som eksempelvis nye lodsåde, hvor en afskrivningsperiode kan ligge på 10 år; altså langt ud over tilladelsesperioden. Da etableringen og driften af et lodseri er en omkostningstung investering, vil en begrænset tilladelsesperiode være stærkt hæmmende for private lodseriers mulighed for at udvikle deres forretning og services til gavn for sejladsikkerheden og konkurrenceudsættelsen på gennemsejlingslodsninger.

Det anbefales derfor, at tilladelserne ikke gøres tidsbegrænset og at § 1 i stedet affattes således: "Private lodserier, hvorved forstås ethvert lodseri, der ikke er en del af DanPilot, kan efter ansøgning opnå tilladelse fra Søfartsstyrelsen til at foretage gennemsejlingslodsninger."

## Ad. § 3

Under pkt. 2 bruges begrebet "lodseriets *tilknyttede* lodser". I bekendtgørelse nr. 1341 af 11. december 2014, som den nye bekendtgørelse skal afløse, står der i § 4, pkt. "lodseriets *ansatte* lodser". Hvorfor er formuleringen ændret fra "ansatte lodser" til "tilknyttede lodser", og hvad skal der forstås ved en tilknyttet lods?

## Ad. § 6

Under pkt. 1 bruges igen begrebet "lodser, der er *tilknyttet* lodseriet". Derfor har vi samme spørgsmål som under § 3.

## Ad. § 9

Med henvisning til de tidligere bemærkninger til § 1, foreslås stk. 2 justeret således, at der ikke anføres en tidsbegrænsning, men at det i stedet anføres at lodserier, som allerede har opnået tilladelser til gennemsejlingslodsninger, også har tilladelse efter 1. januar 2020 uden at skulle indsende fornyet ansøgning.

Skulle vores bemærkninger give anledning til spørgsmål, står vi selvfølgelig til rådighed.

Med venlig hilsen

Morten Glamsø  
Chefkonsulent

## Høring vedr. Bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning.

Sendt til: [mro@dma.dk](mailto:mro@dma.dk)

København  
den 10. november 2019

Lederne Søfart ser generelt positivt på evalueringer af lovgivning og bekendtgørelser, der er regulerende for "Det Blå Danmark".

Nærværende forslag til bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning er efter vores mening bekymrende, og det skal vi i det følgende argumentere for.

Helt grundlæggende er det Lederne Søfarts holdning, at lodsvæsenet ikke er et marked, og at det absolut ikke er egnet til konkurrenceudsættelse. Vi vil gerne henvise til Europa-Parlamentets definition i forbindelse med vedtagelse af forordning (EU) 2017/352.

### Justification:

*Pilotage provides an essential and unique service to the shipping industry, which if open to competition would jeopardize maritime safety and security, the protection of the environment and the efficiency of ports.*

Men, da det ser ud til, at liberaliseringen gennemføres, vil vi gerne påpege nogle særlige områder, som kan sikre, at nye – eventuelt udenlandske lodserier – kommer igennem grundige og beskrevne godkendelsesprocedurer og underlægges omfattende kontrol.

Herunder er det vores holdning, at alle lodserier, både eksisterende og nye, skal certificeres efter en international standard: International Standard For Maritime Pilot Organizations (ISPO), og at dette skal medtages i bekendtgørelsen.

§3 stk. 3 *Lodseriet dokumenterer etablering af procedurer, der efter Søfartsstyrelsens vurdering er tilstrækkelige til at sikre, at lodseriet vil overholde lodsloven og regler fastsat i medfør af lodsloven.*

**Lederne Søfart**

Vermlandsgade 65  
2300 København S

Telefon 3345 5565

[www.lederne.dk/soefart](http://www.lederne.dk/soefart)



Dette er efter vores vurdering for løst formuleret, og tager ikke tilstrækkeligt højde for godkendelse og kontrol af f.eks. udenlandske lodserier. Som vi ser det, har de vurderinger, Søfartsstyrelsen (SFS) – siden de overtog tilsynet af lodsning i danske farvande – har lagt til grund for tilladelser til lodserier, ikke været transparente. Samtidig har en stor del af tilsynet af lodserierne været baseret på disses egenkontrol, og det har heller ikke her været gennemskueligt, hvad SFS har lagt vægt på og undersøgt til bunds.

Endelig er vi bekendte med, fra vores dagligdag i lodserierne, at konkurrencen inden for faget har betydet pres på arbejdsmiljøet (der verserer diverse sager mellem lodserierne og Lederne Søfart).

Det vækker derfor bekymring, at konkurrencen om at servicere en stærkt kontrolleret branche som søfartserhvervet, ikke baserer sig på anerkendte kvalitetsstyringssystemer, men på en vurdering fra en embedsmand.

Vi foreslår, at der i paragraffen henvises til International Standard For Maritime Pilot Organizations (ISPO) certificering som krav for at opnå tilladelse til at drive lodseri. ISPO er et godkendt system, der er udviklet af lodser for lodser og benyttes af nogle af de største lodsorganisationer på kloden. ISPO er oprindeligt lavet til at kvalitetssikre lodsorganisationer, der arbejder uden koncession eller koncessionslignende forhold, og dermed kan det også bruges i et konkurrenceudsat marked.

Fordelen for SFS, og dermed også skatteyderne, er, at dette system drives og betales af de enkelte lodserier, og at det kommer til at fungere på samme måde, som kvalifikationsselskabernes tilsyn med rederierne og deres skibe. SFS rolle bliver her stikprøvekontrol og udstedelse af certifikater. ISPO skal, selvklart, gælde for alle lodserier, og eksisterende lodserier skal dermed også certificeres.

Vi foreslår, at certificeringen af alle lodserier skal være gennemført inden udgangen af 2020.

*§ 6. En tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsning vil indeholde følgende vilkår, som det pågældende lodseri skal overholde:*

*1) Lodsninger omfattet af tilladelsen må kun udføres af lodser, der er tilknyttet lodseriet.*

§6 stk. 1 er endnu et eksempel på en vag formulering, der kan bruges efter forgodtbefindende, idet det ikke er defineret, hvad 'tilknyttet' betyder, om det er et fast ansættelsesforhold.

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 været lavet for at anerkende, at lodsjobbet er et hovederhverv og ikke en vikarlignende ansættelse.

*§ 7. Søfartsstyrelsen kan tilbagekalde en tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsning, hvis det pågældende lodseri*

*1) overtræder § 2 eller § 6, nr. 1 og 2, eller*

*2) groft eller gentagne gange har overtrådt vilkår i tilladelsen fastsat i medfør af § 6, nr. 3.*

*3) ikke følger procedurer til sikring af overholdelse af lodsloven og regler fastsat i medfør af lodsloven, jf. bekendtgørelsens § 3, nr. 3.*

Vi er ikke overbeviste om, at bekendtgørelsen åbner mulighed for en effektiv og tilbundsgående kontrol – specielt hvis og når der kommer udenlandske lodserier. Hvilke lodser har hvilke certifikater – og hvilken lods er på hvilket skib.

Endelig er vi bekymrede for, om bekendtgørelsen tilstrækkeligt sikrer overholdelse af den del af lodsloven, der bestemmer, at lodser skal indberette skibes fejl og mangler til myndighederne, fremover kan gennemføres, når lodserne har økonomisk interesse i at beholde kunderne.

Vi er bekymrede for konkurrerende lodsselskabers (eventuelt udenlandske) interesse i samarbejdet med danske myndigheder – MAS – om blandt andet overholdelse af IMOs lodsanbefalinger, ligesom vi vil pege på vigtigheden af, at det tætte samarbejde, der i dag består imellem lodserne, kan opretholdes.

Reguleringen i denne bekendtgørelse er ligeså kompliceret som selve lodsloven, en lodslov man fornyeligt har vurderet ikke at skulle ændre, på trods af den fuldt implementerede konkurrenceudsættelse pr. 1/1 2020.

Lederne Søfart anbefaler derfor, at en ny bekendtgørelse udformes i samarbejde med hele erhvervets parter. På sigt bør denne bekendtgørelse tages op til genvurdering og eventuel revision, udført af de samme parter inden udgangen af 2022.

Med venlig hilsen

Bjarne Cæsar Jensen  
Formand