

DANMARKS REDERIFORENING REDERIFORENINGEN AF 2010 BILFÆRGERNES REDERIFORENING

Søfartsstyrelsen
Att. Krista Risgaard
(Sendt elektronisk: krr@dma.dk)

16. januar 2014

Høring over forslag til lov om ændring af lodsloven og forskellige andre love

Med henvisning til høringsbrev af 20. december 2013 vedr. ovenstående emne har Rederiforeningerne følgende bemærkninger:

Lodsloven (lovforslagets § 1)

Rederiforeningernes generelle betragtning er, at lovforslaget og den til grundlæggende Analyse af det danske lodsmarked (20. december 2013) er yderst positivt, idet der åbnes for konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsningerne samt åbnes for en drøftelse af omfanget af forsyningspligten. Det er vores forventning, at en konkurrence på gennemsejlingslodsningerne vil bidrage positivt til at både Danpilot og private aktører hele tiden skal have fokus på at optimere lodsningsopgaverne. Det vil have en positiv betydning for prisudviklingen således at flest mulige skibe tager lods, som både vil gavne sejladsikkerheden og det maritime erhverv.

Efter Rederiforeningernes opfattelse er der med det foreliggende høringsudkast, imidlertid ikke lagt op til en reel konkurrenceudsættelse på gennemsejlingslodsningerne, som vil kunne sikre private lodserier en mulighed for at etablere sig med tilbud om gennemsejlingslodsninger.

Endvidere er det vor opfattelse, at når der alene overføres midler i form af en afgift på udførte gennemsejlingslodsninger til at dække underskuddet hos Danpilot, er der intet incitament for modtageren til at effektivisere den underskudsgivende del af lodsningerne. Derfor bør der tilsvarende være en procedure, som sikrer lige konkurrencevilkår og effektivitet i regionallodsnningen, når kompensationsmidlerne skal fordeles.

Mere detaljerede bemærkninger fremgår nedenfor.

Ad § 1, nr. 1: Indledningsvis bemærkes, at rederierhvervet er helt enige i, at forsyningspligten skal gradueres således, at omkostningerne til opretholdelse af forsyningspligten til en given havn afspejler havnens reelle behov for anvendelse af lods. I den forbindelse bør også indgå om hensynet til søsikkerheden og beskyttelse af miljøet reelt betinger anvendelse af lods i forbindelse med sejlads til havnen.

Den forslåede definition på mindre havne, afspejler efter vor opfattelse ikke i hvilket omfang der skal være mulighed for at rekvirere lods, idet TEN-T havne også er mindre havne, der forbinder øer. Disse havne betjenes af færger, som ikke anvender lods. Endvidere indgår der ved afgørelsen, hvorvidt andre havne har TEN-T status også

godsvægt, der er transporteret med færger, som ikke anvender lods. Det betyder f.eks. at Danmarks 5. største havn – Rødby, målt på godsvægt vil rangere højt på listen over havne som skal have adgang til kontinuerlig lodsbetjening, såfremt TEN-T definitionen anvendes.

Imidlertid er der kun behov for lods til skibe, der ankommer sporadisk til danske havne. Derfor foreslås en definition af mindre havne at tage udgangspunkt i Danmarks Statistik, godsomsætning på danske havne efter enhed, havn og tid, hvor enheden bør være "fragtskibsgods". Det vil udelade den del af den håndterede godsvægt, som overføres med færger, der ikke har behov for lods. Anvendes denne målestok vil eksemplet - Rødby her være nr. 44 på listen, når der måles på håndteret godsvægt transporteret med fragtskibe i perioden 2007 – 2012.

En anden relevant metode kunne være at undersøge antallet af anløb pr. havn af fragtskibe (over en given størrelse) eller undersøge antallet af udførte lodsninger til/fra de forskellige havne.

I overvejelserne om forsyningspligten bør indgå:

- at de 10 havne, der ekspederer mest fragtskibsgods behandler 72,8 pct. af den samlede vægt af fragtskibsgods via danske havne målt over perioden 2007 – 2012,
- at de 25 havne, der ekspederer mest fragtskibsgods behandler 92,3 pct. af den samlede vægt af fragtskibsgods via danske havne målt over perioden 2007 – 2012,
- at 100 havne har en fragtskibsgods håndtering, der hver især er mindre end 1% af den samlede vægt af fragtskibsgods målt over perioden 2007 – 2012,
- at der ikke er registreret fragtskibsgods i 54 havne af de 124 havne, der indgår i Danmarks Statistiks opgørelse for perioden 2007 – 2012.

Ad § 1, nr. 2: Rederiforeningerne er meget positive overfor, at der gennemføres en revision af de eksisterende steder for af- og påsætning af lodser under hensyntagen til sejladsikkerheden og i dialog med erhvervet. Vi er endvidere enige i, at det er vigtigt at sikre, at det har sammenhæng med lodseriers forretning. I den forbindelse opfordrer vi til en gennemgang af det søsikkeheds- og miljømæssige behov for lods i de områder, hvor der i dag stilles krav om brug af lods.

Ad § 1, nr. 3: Det er positivt, at der med den ny § 13 til lodsloven åbnes for at andre lodserier end Danpilot kan udføre gennemsejlingslodsninger på basis af en tilladelse fra Søfartsstyrelsen, og med lodser, der har danske lodscertifikater.

Imidlertid finder Rederiforeningerne, at den i bemærkningerne skitserede proces for gradvis indfasning af konkurrenceudsættelse ikke i fornødent omfang vil være med til at sikre, at der reelt skabes et grundlag for etablering af en konkurrerende virksomhed til Danpilot, med heraf mulighed for indhøstning af erfaringer.

På den anden side mener Rederiforeningerne ikke at indfasningen (prøveperioden) nødvendigvis behøver, at være afsluttet i 2020. Det er vigtigt, at der skabes et erfaringsgrundlag under kontrollerede betingelser, hvor der kun kan anvendes lodser, der har et dansk lodscertifikat til det område, hvor lodsning tilbydes.

maritime erhvervs interesse, at gennemsejlingslodsninger konkurrenceudsættes allerede før 1. januar 2016.

- Jf. ny § 13, stk. 4 gives en tilladelse kun for et år ad gangen. I forhold til etableringsomkostningerne vil et så kort tidsrum være uhensigtsmæssig, og muligvis være en begrænsning, som vil afholde private lodserier fra at investere i at tilbyde gennemsejlingslodsninger. Der skal investeres i fartøjer til transport af lodserne. Endvidere tager det ca. 2 år at uddanne en lods som kan lodse alle skibe uanset størrelse.

For et privat lodseri vil etableringen af tilbud om gennemsejlingslodsninger være en langvarig investering med en længere afskrivningsperiode end ét år. Det kan i den forbindelse anføres, at Danpilot tilsvarende opererer med en afskrivningsperiode på 20 år.

Derfor foreslås der, som på mange andre områder, hvor private varetager en forsyningspligt for det offentlige, at der gives tilladelse for minimum 5 år - med mulighed for tilbagekaldelse af tilladelsen, jf. ny § 13 a.

En tilladelse på minimum 5 år vurderes ikke at forhindre, at der løbende sker en forøgelse af antallet meddelte tilladelser.

Ad § 1, nr. 5: I den gældende lodslov er forsvarsministeren bemyndiget til at fastsætte varsel og regler for bestilling af lods. Men denne foreslået lovændring fastsættes varslet direkte i loven, hvilket Rederiforeningerne vurderer evt. kan vise sig uhensigtsmæssigt, såfremt der på sigt måtte vise sig behov for at differentiere varslet yderligere på et tidspunkt, f.eks. for mindre havne med minimalt lodsingsbehov. En sådan ændring vil i givet fald kræve en lovændring.

Derfor foreslås, at erhvervs- og vækstministeren eller Søfartsstyrelsen (som tilsyn) bemyndiges til at fastsætte varsel og nærmere regler herfor.

Herudover har Rederiforeningerne ikke principielle bemærkninger til de foreslåede varsler og regler for bestilling af lods.

Ad § 1, nr. 6 : Det maritime erhverv ser det som en fordel, at Danpilot får mulighed for at operere med maksimaltakster, og kan indgå sær aftaler med rederier på samme vis som andre udbydere af lodsservice. Det er en forudsætning, at der konkurreres på markedsvilkår.

I relation til det påtænkte forsyningsbidrag, hvor gennemsejlingslodsningerne skal kompensere for urentable regionalloidsninger, er Rederiforeningernes principielle holdning at der ikke bør ske en overførsel af midler fra de internationale gennemsejlingslodsninger til de underskudsgivende regionalloidsninger.

Imidlertid har Rederiforeningerne forståelse for, at der også fremover vil være et behov for støtte til de nødvendige regionalloidsninger, som er underskudsgivende under en række forudsætninger.

Med henblik på at sikre lige markedsvilkår bør opkrævning af en afgift ske for alle gennemsejlingslodsninger, uanset om lodsningen er udført af Danpilot eller en privat lodsudbyder.

Samtidig bør tildelingen af disse midler til dækning af tabsgivende regionalloidsninger

I forbindelse med indfasningen bør følgende forhold justeres for at muliggøre, at private lodserier på et reelt økonomisk grundlag kan tilbyde gennemsejlingslodsninger:

- Af ny § 13, stk. 2 fremgår, at den geografiske udstrækning af den indledningsvisse konkurrenceudsættelse kun omfatter strækningen mellem Bornholm og Skagen via Storebælt. Når tilladelsen ikke inkluderer Øresund, vurderes det at være stærkt konkurrenceforvridende overfor en ny virksomhed på markedet. Det forventes, at lodspriserne vil falde, gennem serviceaftaler med de rederier, som har flere eller fast påregnelige gennemsejlinger af strækningen. Imidlertid er der situationer, hvor rederier vælger at sejle den kortere og billigere rute gennem Øresund den ene vej, når skibets konditioner (dybgang) tillader det -f.eks. i ballast, mens et fuldt lastet skib bliver nødt til at sejle gennem Storebælt. I dette tilfælde vil et privat lodseri være afskåret fra muligheden for at indgå en samlet aftale på gennemsejlingslodsninger, idet de private lodserier vil være udelukket fra at tilbyde gennemsejlingslodsning gennem Øresund. Derfor bør der ikke ske en geografisk afgrænsning i konkurrenceudsættelsen.
- I bemærkningerne til lovforslaget § 13, stk. 3 nævnes, at den første pulje gennemsejlingslodsninger, som konkurrenceudsættes udgør 300 stk. i 2016. Ud over, at der bør ske en konkurrenceudsættelse tidligere, vurderes antallet at være for lille til at sikre en levedygtig drift for en nyetableret lodsvirksomhed med omkostninger til fartøj og uddannelse af lodser. Et årligt antal på 300 gennemsejlingslodsninger vil ud af de i 2012 knap udførte 8.000 gennemsejlingslodsninger svare til 3,75 %, hvilket ikke kan betegnes som nogen reel konkurrenceudsættelse, særligt hvis flere lodserier ønsker at byde på denne mængde. I stedet foreslås det, at der indledningsvis som minimum udbydes 800 gennemsejlingslodsninger, svarende til ca. 10 % af det samlede danske marked for gennemsejlingslodsning. Endvidere kan det bemærkes, at det vil være mest hensigtsmæssigt i relation til et rederis evt. kontraktlige aftale med et privat lodseri, hvis tilladelsen med antallet af gennemsejlingslodsninger er et anslået antal, således at et privat lodseri vil kunne tilbyde rederiet lodsninger året rundt - inden for rimelighedens grænser.

Proceduren i lovforslaget beskriver ikke ud fra et virksomhedshensyn, hvordan indfasningen af konkurrenceudsættelsen bør foregå. I den forbindelse henledes opmærksomheden på, at et privat lodseri forud for at kunne tilbyde gennemsejlingslodsninger vil have en indkøringsperiode, bl.a. til investeringer i fartøjer og uddannelse af tilstrækkeligt antal lodser.

Derfor kan det ikke forventes, at et privat lodseri fra den dag hvor en tilladelse meddeles kan være klar til at kunne levere det optimale antal gennemsejlingslodsninger i forhold til meddelte tilladelse.

På den baggrund anbefales det, at proceduren for konkurrenceudsættelsen iværksættes hurtigst muligt, og der ikke først fra 1. januar 2016 meddeles tilladelser til at udføre gennemsejlingslodsninger.

Det kan ikke forventes, at en virksomhed påbegynder omfattende investeringer, uden at have en vis sikkerhed for, at de kan indtræde på markedet. Det er i det

ske på samme måde, som når staten køber andre ydelser til sikring af forsyningspligten. I den forbindelse bør der i overensstemmelse med EU-retten være en mekanisme, som sikrer mod overkompensering af den tabsgivende ydelse. En udbudsordning vil samtidig betyde en optimering af de tabsgivende områder, hvor omkostningen til forsyningspligt er højere end indkomsten fra udførte lodsninger.

I forbindelse med udbud af de tabsgivende områder – f.eks. Limfjorden og det Sydfynske Øhav m.fl. - bør der tildes eneret på lodsningerne i det tabsgivende område, idet der ikke samtidigt skal være konkurrence i et område, der kompenseres som tabsgivende.

Det forventes, at fri konkurrence kan opretholdes i regionalområderne inden for linjerne Århus – Kalundborg – Åbenrå, som derfor ikke skal i udbud.

Den valgte model for økonomisk bidrag til regionallodsningerne, som er beskrevet i bemærkningerne til lovforslaget, rejser en række bemærkninger.

De private lodserier forventes årligt at bidrage med mellem 4 til 9 mio. kr. fra gennemsejlingslodsningerne. Hvis der på baggrund af 300 konkurrenceudsatte lodsninger forventes et årligt forsyningsbidrag på 4 mio. kr. skal de private lodserier for hver gennemsejlingslodsning betale over kr. 13.000 i forsyningsbidrag. Det virker urealistisk højt på baggrund af at gennemsnitsprisen for en gennemsejlingslodsning er brutto kr. 33.250. Vi antager ikke, at Danpilot i dag har en avance på 44 pct. fra indtægter hidrørende fra gennemsejlingslodsninger.

Bidraget til de tabsgivende regionallodsninger bør derfor opkræves fra alle gennemsejlingslodsninger, og gives til den virksomhed, som påtager sig at opretholde forsyningspligt i et tabsgivende område med mindst muligt tilskud. Kun på den måde vil der være et incitament til at effektivisere området for regionallodsning, som allerede er konkurrenceudsat.

For at et privat lodseri på et oplyst grundlag skal kunne vurdere om det kan svare sig at investere i gennemsejlingslodsninger, er der behov for, at forsyningsbidraget er kendt på forhånd, således at der kan budgetteres med dette.

I den forbindelse er det væsentligt for beregningen af forsyningsbidraget, at det vides hvilke regionallodsninger, som er underskudsgivende, og i hvilket omfang bidrag er nødvendigt.

Endelig bør kompenseringen af underskudsgivende regionallodsninger ikke kun finansiere Danpilots regionallodsninger, men også evt. private lodserier, som påtager sig forsyningen af lodser i et underskudsgivende område, jfr. forslaget om udbud af tabsgivende områder.

Det nævnes i bemærkningerne, at der med Danpilot er indgået en public service aftale, hvis indhold ikke er beskrevet nærmere.

Hvis denne aftale også dækker regionalområder, som er konkurrenceudsatte er der risiko for overkompensation og konkurrenceforvridning. Det taler efter Rederiforeningernes opfattelse for en udbudsmodel for sikring af de tabsgivende regionallodsninger, uden krydssubsidiering til konkurrenceudsatte områder.

Lov om Danpilot (lovforslagets § 2)

Ved lovforslaget udvides Danpilots formål fra fokus på lodsning til også at omfatte "andre maritime tjenesteydelser". Principielt er Rederiforeningerne imod konkurrence fra offentlige virksomheder, som ikke opererer på markedsvilkår – f.eks. som følge af, at den offentlige virksomhed ikke har haft omkostninger til erhvervelse af produktionsmidler (fartøjerne) eller når virksomheden med brug af offentlige midler kan forskyde konkurrencen på markedet. Dette synspunkt er der bl.a. taget hensyn til i gældende havnelov. Rederiforeningerne mener i overensstemmelse med havnelovens princip om, at en offentlig operatør kun kan udføre den maritime service ydelse, hvis der ikke er private, som kan eller vil, at dette princip også bør fremgå i forbindelse med Danpilots adgang til "andre maritime tjenesteydelser". Det betyder i det mindste, at Danpilot ikke bør tilbyde bugseringsydelser, hvilket vi i øvrigt ikke mener, at Danpilots fartøjer er egnede til. Bugseropgaver kræver i mange tilfælde, at rederiet og besætningen har særligt kendskab og erfaring således, at risici for uheld kan reduceres mest muligt.

Vi kan samtidig foreslå, at Danpilot i overensstemmelse med § 20, stk. 2 i gældende lodslov mod betaling tilbyder transport af private lodser til og fra skibe på deres fartøjer. Efter vore oplysninger er det ikke en ydelse, som hidtil er stillet til rådighed i nævneværdigt omfang i forbindelse med regionallodsningerne. I forbindelse med konkurrenceudsættelse på gennemsejlingslodsningerne kan foreslås, at der, bl.a. af hensyn Danpilots omkostningsoptimering og begrænsning af lodsådenes tomgangsperioder, opfordres til større samarbejde mellem Danpilot og private lodserier.

Afslutningsvis bemærkes, at Jf. Erhvervs- og Vækstministeriets udarbejdede "Analyse af det danske lodsmarked" lægger anbefaling nr. 6 op til en revision af kravene til uddannelse og opretholdelse af certifikater, bl.a. ved at der i højere grad anvendes simulatorer.

Det er en anbefaling, som fuldt ud støttes. F.eks. kræver det eksisterende system vedr. opgraderingskrav til certifikater til gennemsejlingslodsning, at der trinvis sker en opgradering på skibe med stigende størrelse, uden mulighed for at kombinere eller springe de forskellige intervaller over.

Det fremgår af rapporten på side 12, at der årligt kun lodses et begrænset antal skibe med maksimal størrelse. Dette forhold gør, at det for private lodserier kan være svært at opnå de krævede antal lodsninger for at opnå certifikat til lodsning af de største skibe. Derfor foreslås det, at der åbnes op for mulighed for opgradering via sejladser i simulatorer.

I øvrigt foreslås det undersøgt, hvorvidt det forøgede antal af krævede sejladser på visse strækninger, som blev resultatet af myndighedens gennemførelse af den seneste lodslov i 2006, reelt har en søsikkerheds- og miljømæssig betydning i forhold til erhvervelse af lodscertifikater eller lodsfrigagelsesbeviser. Det øgede antal sejladser har gjort det vanskeligere at erhverve og opretholde et lodscertifikat eller lodsfrigagelses bevis. Dermed øges omkostningerne for opretholdelse af forsyningspligten.

Lov om sikkerhed til søs (lovforslagets § 3)

Lovforslaget, der lægger op til skærpet sanktion ved grov eller gentagen sejladser i strid

med godt sømandskab og således at straffen kan omfatte såvel den, der virker som skibsfører, som den, der virker som styrmand, giver ikke anledning til bemærkninger.

Lov om sikkerhedsundersøgelser til søs (lovforslagets § 4)

At lovforslaget lægger op til, at Den Maritime Havarikommission også kan undersøge dykkerulykker giver ikke anledning til bemærkninger.

Lov om ændring af søloven og forskellige andre love (lovforslagets § 5)

At lovforslaget giver en hjemmel for erhvervs- og vækstministeren til at fastsætte nærmere regler vedrørende HNS, har vi ikke bemærkninger til.

Lov om søfarendes ansættelsesforhold (lovforslagets § 6)

Da der alene er tale om en rettelse af en henvisning, giver denne ændring ikke anledning til bemærkninger.

Ikrafttrædelse (lovforslagets § 7)

Med henvisning til bemærkningerne til lovforslagets § 1 omhandlende, hvornår der bør iværksættes en konkurrenceudsættelse, ser vi ingen grund til at udsætte ikrafttrædelsen af §§ 1 og 2 unødigt.

Såfremt der er behov for en uddybning af synspunkterne kan henvendelse ske til chefkonsulent Morten Glamsø eller undertegnede.

Med venlig hilsen
På foreningernes vegne



Michael Wengel-Nielsen

Krista Risgaard

Fra: Boris Damsgaard <boris@damsgaard.biz>
Sendt: 17. januar 2014 15:55
Til: Krista Risgaard; Jørgen Petersen; bent hansen; kai mogensen; Frank Olesen; kirsten hansen; Tina Sandholdt; Per Sandholdt; kurt lindgaard
Emne: Høring over forslag til lov om ændring af lodsloven m.v.
Prioritet: Høj

Til Søfartsstyrelsen
att Krista Risgaard

Tak for høringsbrev om ændring af lodsloven m.v.

Fristen for svar var jo denne gang ganske kort, men vi er glade for nu at være på høringslisten og går ud fra, at vi fremover modtager høringsbreve med en mere rimelig høringsfrist.

Danmarks Fritidssejler Union (DFU) vurderer, at den foreslåede ændring af lodsloven ikke har væsentlig betydning for fritidssejlerne og vi har derfor ingen kommentarer.

Hvad angår et skærpet strafansvar ved forvoldelse af søulykke eller sejlad i strid med godt sømandskab, er det DFUs formodning, at det vil virke præventivt, således at sikkerheden til søs forbedres. DFU kan derfor tilslutte sig en sådan skærpelse.

Med venlig hilsen

På vegne af DFUs bestyrelse

Boris Damsgaard, bestyrelsesmedlem, sekretær og juridisk rådgiver

Fra: Krista Risgaard
Sendt: onsdag, 15. januar 2014 13:17
Til: ds@sejladssport.dk, dfu@dk-dfu.dk
Cc: Frank B. Mortensen, Henriette Bytoft Flügge, Sten Emborg

Til Dansk Sejlunion og Danmarks Fritidssejlerunion

Vi er i forbindelse med den høring over forslag til lov om ændring af lov om lodsloven og forskellige andre love blevet opmærksomme på, at lovforslagets indhold vedr. *skærpet strafniveau ved forvoldelse af søulykke eller sejlad i strid med godt sømandskab* kan have relevans for jer.

Vi beklager derfor, at I først modtager høringen nu med meget kort frist. Vi håber, at I har mulighed for at sende jeres eventuelle bemærkninger senest på fredag.

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: 20. december 2013 11:24

Til: 'fm@fm.dk'; 'fmn@fmn.dk'; 'kebmin@kebmin.dk'; 'stm@stm.dk'; 'skm@skm.dk'; 'trm@trm.dk'; 'um@um.dk'; 'oim@oim.dk'; 'riomfr@fo.stm.dk'; 'riomgr@gl.stm.dk'; 'samfund@advocom.dk'; 'cph@skuld.com'; 'info@shipowners.dk'; 'cosea@co-sea.dk'; 'mail@dkfisk.dk'; 'danmarks@skibskredit.dk'; 'di@di.dk'; 'cosea@co-sea.dk'; 'info@dykkertaxa.dk'; 'danskehavne@danskehavne.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@forsikringopension.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'; 'coii@skaf-net.dk'; 'info@seahealth.dk'; 'mail@soefartens.org'; 'sek@ts-skib.dk'; 'info@shipbrokers.dk'; 'pho@oim.dk'; 'account@danpilot.dk'; 'kfst@kfst.dk'; 'erst@erst.dk'

Cc: 'krp@trm.dk'; 'TRM Thomas Rousing-Schmidt'

Emne: Høring over forslag til lov om ændring af lodsloven og forskellige andre love. Frist d. 17. jan. 2014

Høring over forslag til lov om ændring af lov om lodsloven og forskellige andre love

Hermed fremsendes høring over forslag til lov om ændring af lodsloven og forskellige andre love, som erhvervs- og vækstministeren forventer at fremsætte i sidste halvdel af februar 2014.

Eventuelle bemærkninger til lovforslaget fremsendes til krr@dma.dk senest fredag den 17. januar 2014.

Med venlig hilsen

Krista Risgaard

Specialkonsulent

Søfartsstyrelsen

Jura, søfartspolitik og søfartssociale forhold

Dir. tlf.: 91 37 61 45

E-mail: KRR@dma.dk

Dato: 17. januar 2014

Til:

Søfartsstyrelsen

kr@dma.dk


Danmarks
Naturfredningsforening

Masnedøgade 20
2100 København Ø
Telefon: 39 17 40 00
Mail: dn@dn.dk

Danmarks Naturfredningsforenings høringssvar vedrørende ny lodslov

Der er en ny lodslov i høring pt frem til 17. januar 2014 jvf
<http://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/17464>

Danmarks Naturfredningsforening (DN) står ikke på listen over høringsparter, (der er faktisk slet ingen grønne organisationer på listen, hvilket nok kan undre eftersom sejladsikkerhed i danske farvande må siges at have været fokusområde for de grønne organisationer om nogen gennem de sidste årtier. Liste eller ej – her følger DNs bemærkninger til lovforslaget.

Ændringerne i lodsloven udspringer af et ønske om en liberalisering/konkurrenceudsættelse af lodsområdet.

Der er modstridende opfattelser af det betimelige i at udlicitere lodsningerne til flere leverandører.

Danske lodser har således fået udarbejdet en redegørelse af COWI, som peger på bevarelse af en stærk statslig lodsordning, mens andre, herunder Erhvervs- og Vækstministeriet, mener det er liberalisering, der skal til, se f.eks.

<http://shippingwatch.dk/Rederier/article5601355.ece>, hvor konkurrenceeksperter taler mod "statslige monopoler og nationaliseringer af virksomheder".

Det er i dag sådan, at 98 % af al den farlig skibstrafik (som defineret af IMO), der passerer gennem danske farvande, tager dansk lods ombord. Det er et højt tal, som nok er betryggende, men som på den anden side efterlader 2 % af sejladserne til en af to muligheder – enten udføres de af meget lokalkendte besætninger, som kan klare sejladsen betryggende uden lods, eller også er der tale om præcis nogen af de farligste skibe, som typisk sejler substandard, med dårligt farvandskendskab, men til gengæld med blikket hæftet på at spare omkostninger overalt, hvor det er muligt, uanset risikoen for eksempelvis det danske havmiljø. Disse skibe vil vi næppe med noget lodssystem udover et gratis kunne fange ind, så her må den aktive farvandsovervågning udgøre sikkerheden efter som obligatorisk lodspligt ikke er mulig i internationalt farvand.

Lodsningen er i dag 100 % brugerfinansieret af den internationale skibsfart og olieselskaberne, og det er ret unikt, at dette sejlads- og miljø sikkerhedsmæssige gode således lever op til (den potentielle) forurener – betaler-princippet og således ikke koster skatte kroner. Der foreligger ikke oplysninger, der tyder på at de danske lodspriser er uforholdsmæssigt høje, hvilket også benyttelsesgraden af lodsninger tyder på.

COWI- rapporten konkluderer, at de danske lodspriser ligger midt i feltet i Europa, at skibsfarten tager lods uanset pris og, at de øvrige europæiske lande bevarer lodstjenesten som en national interesse under stærk statslig kontrol.

Det er DNs holdning at en liberalisering ikke skal ske blot for princippet skyld – uanset at det til dels ligger i tidsånden. Argumenterne for liberalisering og konkurrenceudsættelse udgøres bekymrende nok mest af troen på at det altid er et gode og af en retorik om statslige monopoler.

Efter DNs opfattelse er den allervigtigste opgave for et lodsvæsen, at det sikrer sejladsikkerheden bedst muligt i vore sårbare danske farvande uanset tid og sted. Det er en forsyningspligt at der stilles lods til rådighed alle steder og til alle tider i danske farvande for at imødegå risiko for søulykker og heraf følgende ødelæggelser af natur og miljø. DNs bekymring ved flere private operatører er, at alle naturligvis er interesserede i de lukrative lodsninger (eksempelvis gennemsejlingerne fra Skagen til Bornholm), mens "udkantslodsninger" (til eksemplvis vanskeligt sejlbare danske havne) nemt bliver ladet i stikken ifald de udskilles og ikke indgår som en del af den samlede forsyningspligtpakke.

Lodsninger bør således opfattes på samme måde som offentlig transport og vandforsyning – også yderområder skal sikres og det kræver solidariske prisordninger i et eller andet omfang.

Hertil kommer at med effektiviseringer, følger som oftest både mindre mandskab og længere vagter. Færre lodser betyder længere ventetider for skibspassage, hvilket vil være ødelæggende for lodsordningernes effektivitet. Længere vagter giver mere trætte lodser og øger med sikkerhed ikke sejladsikkerheden.

Endeligt gælder, at man ikke behøver reparere noget, som ikke er i stykker. Der er ingen kritik af lodsningernes effektivitet, alene af at priserne skulle være for høje, hvilket der altså ikke er belæg for i europæisk sammenhæng.

DN kan dog se, at man på sigt – uanset hvordan en lodsordning skrues sammen – vil få problemer med at skaffe kvalificerede lodser. Allerede nu er det ofte ikke "senior officerer", der bliver ansat som lodser, men der kommer mange ind med mere begrænsede erfaringer. Mangel på senior officerer vil blive mere udbredt i fremtiden, eftersom der bliver færre og færre danskere i skibene - det er en af fremtidens udfordringer.

Et ansvarligt og moderne statsligt selskab finder DN derfor vil være bedst til at sikre forsyningspligt-aspektet overalt i danske farvande – herunder at løse problemer med ventetider i yderområderne til løsning af opgaven falder i min smag. Med en åben ledelse og de rette samfundsmæssige krav til et sådant selskab, herunder også om udliciteringer af udvalgte opgaver, finder DN også hensynet til kunderne/rederierne tilgodeset i det omfang det er rimeligt.

Med venlig hilsen

Henning Mørk Jørgensen
Havbiolog
31193235, hmj@dn.dk



DANMARKS
SKIBSMÆGLERFORENING

Til Søfartsstyrelsen
att. Krista Risgaard (krr@dma.dk)

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

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

info@shipbrokers.dk
www.shipbrokers.dk

Høring over forslag til lov om ændring af lodsloven og forskellige andre love

Vi har modtaget Søfartsstyrelsens høringsbrev af 20. december 2013 og har følgende bemærkninger til det fremsendte materiale og lovforslaget:

Generelle bemærkninger:

Det er Danmarks Skibsmæglerforening principelle holdning, at en konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsning ikke må ske til ugunst for lodsbetjeningen af de danske havne uanset havnenes størrelse.

Vor forening er positiv over for ethvert initiativ, som styrker sikkerhed til søs og som kan effektivisere lodsbetjeningen og dermed stimulere rederiernes og skibenes efterspørgsel efter lodsning.

Vi støtter også regeringens målsætning om "styrket konkurrence til gavn for Danmark" og vore medlemmer samt forening medvirker også gerne til at styrke danske konkurrencekraft.

Generelle bemærkninger til lovforslaget:

Det fremsendte lovforslag samt bemærkninger giver os anledning til at udtrykke vor bekymring for visse dele af lovforslaget i relation til lodsning:

1) Lodsbetjeningen af de mindre havne påvirkes negativt ved reducere lodsbetjening fra 24 timer til 12 sammenhængende timer i døgnet. Det er i direkte modstrid mod transportkædens ønsker og dansk samt EU-politik om at fremme søtransport og styrke søtransporten af både ressource- og miljømæssige årsager.

De mindre havne er fortsat af stor betydning for transportkøberne på grund af deres karakteristika og nærhed til kunderne. De er også et stærkt omdrejningspunkt for erhverv og aktivitet, hvilket bekræftes af mange oplandsanalyser. "Udkant Danmark" er ramt på andre måder og det kan vel næppe være en revidering af en lodslov og ønsket om en liberalisering af gennemsejlingslodsning, som skal forværre konkurrenceevnen for de mindre havne.

Derfor bør den 24-timers betjenings- og forsyningspligt opretholdes.

2) Om liberaliseringen samt konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsning vil føre til en markant stigning i lodsbenyttelse er vi usikre på. En stor del af skibene benytter allerede lods og en marginal reducere af lodsudgifterne bliver næppe udslagsgivende for kaptajn/reders valg om benyttelse af lods.

Endvidere er det vor opfattelse, at en gradvis indfasning af konkurrenceudsættelse næppe i sin skitserede form vil være tilstrækkelig for at etablere konkurrerende virksomhed. I hvert fald bør den første pulje på 300 gennemsejlinger revurderes.

Brancheorganisation for Skibsmæglere, Linleagenter, 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)



Vi støtter, at der skal skabes et erfaringsgrundlag, inden der kan ske en eventuel fuld liberalisering.

3) Med hensyn til at udvide Dan-Pilot's aktiviteter til også at omfatte "andre maritime tjenesteydelser", har vor forening principielle betænkeligheder, medmindre Dan-Pilot opererer på markedsvilkår. Lignende betænkeligheder og synspunkter gjorde sig gældende i udvalgsarbejdet til den nuværende havnelov. Disse principper kan også være en passende forudsætning for evt. udvidelsen af Dan-Pilot's aktiviteter.

Desuden har vi nedennævnte bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget:

Til nr. 1 § 3 nr. 12: en mindre havn ...

Vi foreslår, at hele nr. 12 streges. Årsag: vil påvirke de mindre havne og havnebrugere p.gr.a. ringere fremtidig lodsbetjening, som vil medføre højere fragter og dermed gøre havnen mindre konkurrencedygtig.

Blot til orientering skal anføres, at vi finder opdeling af danske havne i henhold til det transeuropæiske transportnet TEN-T både uhensigtsmæssig, ulogisk og uden nogen forbindelse til lodsbetjening. Mange TEN-T-havne er f.eks. færgehavne eller havne med et stort antal anløb af færger og ruter. Færger og mindre linjebåde benytter normalt ikke lods, hvilket ligeledes gør anvendelse af TEN-T-begrebet uanvendeligt i denne forbindelse.

Til nr. 3 § 13 stk. 4:

Udstedelse af 1-årige tilladelser vil modvirke "ånden" i loven. Bør af uddannelses- og omkostningsmæssige årsager udvides betydeligt til f.eks. 3-5 år.

Til nr. 5 § 19 stk. 2 + 3:

I stk. 2 bør sætningen i linje 1 "der ikke er mindre" streges.

Herefter falder indholdet af stk. 3 bort, da det ikke længere er aktuelt.

Til lov om Dan-Pilot, lovforslagets § 2:

Maritime tjenesteydelser har vi kommenteret under vore generelle bemærkninger og henstiller til, at sådanne maritime tjenesteydelser kun kan udføres på vilkår, som afspejler bestemmelserne i havneloven.

Som altid er Danmarks Skibsmæglerforening til Søfartsstyrelsens disposition for uddybende bemærkninger og synspunkter ligesom vi også gerne deltager i den videre bearbejdning, hvis det måtte ønskes.

Med venlig hilsen

Danmarks Skibsmæglerforening


Tonny Dalhøj Paulsen

Formand for Bestyrelsen

17.1.2014

Danske Loders høringssvar til Søfartsstyrelsen vedr. lov om ændring af lodsloven og forskellige andre love.

Danske Lodser skal hermed afgive høringssvar til forslag om lov om ændring af lodsloven.

Danske Lodser er en underafdeling af Søfartens Ledere og er interesse- og fagorganisation for og repræsenterer som sådan alle lodser i Danmark og arbejder for at bevare, sikre og højne sejladsikkerheden i danske og tilstødende internationale farvande. Vi har tilrettelagt vores høringssvar således, at vi indledningsvis kommer med vores overordnede kommentarer til lovforslaget, hvorefter vi uddyber argumentationen yderligere ift. lovforslagets og analysens bemærkninger og konklusioner på sejladsikkerhed, effektivitet, forsyningssikkerhed og øget konkurrenceudsættelse på regionale lodsninger og gennemsejlingslodsninger. Endelig kommer vi med en hovedkonklusion til lovforslaget.

Danske Lodser vedlægger desuden høringssvar fra EMPA, European Maritime Pilot Association, og fra IMPA, International Maritime Pilot Association som hhv. bilag 1 og 2.

En nærmere beskrivelse af den danske lods arbejde er vedlagt som bilag 3.

Overordnede kommentarer

Lovforslaget bygger på en af Erhvervs- og Vækstministeriet gennemført analyse af det danske lodsmarked. Allerede her finder vi det stærkt kritisabelt, at COWI's "scenarieanalyse af den Danske Lodstjeneste", som blev udgivet i maj 2013, ikke er inddraget i forarbejdet til ændringerne af Lodsloven. COWI analysen er vedlagt som bilag 4.

Danske Lodser finder i den forbindelse, at analysen af lodsmarkedet forekommer at være udarbejdet ud fra en på forhånd fastsat konklusion nemlig liberalisering af gennemsejlingslodsningerne. Det er således i vores øjne ikke en analyse, der følger de gængse undersøgelsesmetoder, hvor man endevender og undersøger tingene på en så objektiv måde som muligt. Konsekvenserne af at lovgive på grundlag af en mangelfuld analyse kan være alvorlige for det danske samfund, idet en forsvarlig statskontrolleret lodsning af skibe igennem danske farvande kan blive kompromitteret af kortsigtede kommercielle interesser med øget risiko for ulykker og at danske kyster og havmiljø kan lide uoprettelige skader af olieforureningskatastrofer.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at øget konkurrenceudsættelse på lodsområdet potentielt kan skærpe priserne på lodsmarkedet, idet der herved åbnes op for konkurrence på pris og service fra nye lodserier på markedet. Danske Lodser hæfter sig her især ved ordene 'kan potentielt'. Der tages således forbehold for i bemærkningerne til lovforslaget, at det er forbundet med en nævneværdig og stor usikkerhed om en konkurrenceudsættelse reelt vil skærpe priserne på lodsmarkedet. Dette forbehold er i sagens natur ganske centralt, idet selve grundlaget for analysen jo bortfalder, hvis en skærpelse af priserne udebliver. Andre eksempler på disse usikkerheder er, at der flere andre steder i analysen af det danske lodsmarked, som ligger til grund for lovforslaget, skrives "vi vurderer", "vi skønner", "sandsynligvis", "formentlig", "vil det kunne" osv. Analysen er med andre ord i sin helhed mangelfuld og baseret på antagelser, gisninger og vurderinger, på trods af at de korrekte tal/udsagn sagtens kan findes i fx COWI analysen eller ved brug af Søfartsstyrelsens egne kontroller og tal.

Såfremt en fuld liberalisering af lodsmarkedet gennemføres i 2020 vil en evt. skærpelse af priserne på gennemsejlingslodsningerne desuden blive modsvaret af prisstigninger på regional lodsninger og en serviceforringelse af forsyningspligten for de mindre havne. Endvidere er Danske Lodser forundret over, at

der i lovforslaget i realiteten tages mere hensyn til den internationale skibsfarts krav om lavere priser end konsekvenserne af højere priser på regionallodsn timer, som vil være resultatet af liberaliseringen af gennemsejlingslodsningerne. Højere regionallodsn timerpriser vil således fordyre dansk import og eksport med risiko for at gods i stigende grad landtransporteres, hvilket er en mindre miljøvenlig transportform.

Danske Lodser finder det i den forbindelse kritisabelt, at der i det sammenfattende skema i bemærkningerne til lovforslaget, ikke er medtaget en eneste negativ økonomisk konsekvens af konkurrenceudsættelsen. Det bekræfter blot vores indtryk af et ensidigt forarbejde til lovforslaget, og at argumentationen er tilpasset en på forhånd givet konklusion.

Analysens opgave, som defineret på side 7 i analysen, er at "...se på, hvordan der kan skabes øget konkurrence på lodsområdet og derigennem et mere effektivt lodsmarked med skarpere priser, så det bliver mere attraktivt at anvende lodser, under hensyntagen til sejlads- og forsyningssikkerhed". Disse fire udsagn er grundlæggende selvmodsigende, da konkurrence på lodsområdet vil give mindre effektivitet og sejladsikkerhed samt medføre en kraftig forringelse af forsyningssikkerheden. Skarpere priser vil i øvrigt heller ikke føre til øget eller blot samme grad af sejlads- og forsyningssikkerhed.

Efter Danske Lodseres opfattelse har Danmark stor fordel af den nuværende organisering af lodsbetjeningen af gennemsejlingen, som varetages af det statslige lodseri Danpilot. Hermed bevares Danmarks rettigheder til at alle internationale skibe i deres passage gennem danske kystnære stræder får en statsligt ansat og statsligt kontrolleret samt uvildig lods om bord, som til overflod er uafhængig af økonomiske interesser.

Dette har gennem årene sikret os en høj grad af sejladsikkerhed og beskyttelse af danske kyster mod forurening. Den sikkerhed og beskyttelse koster ikke det danske samfund penge. Det finansieres ved brugerbetaling af den internationale skibsfart via de nuværende lodstakster. Det er i vores øjne til gavn for Danmark, og det synes derfor risikabelt at konkurrenceudsætte sin egen velfungerende ordning uden at have vished for, at der opnås bedre resultater. Analysen af det danske lodsmarked kan ikke dokumentere en positiv effekt, og COWI konkluderer i øvrigt på side 28 i sin analyse, at det mest optimale lodseriscenarie er et statsligt selskab. Derfor vil det ikke være til gavn for Danmark at konkurrenceudsætte det danske lodsmarked yderligere. Det vil derimod være til gavn for alle parter, at rulle konkurrence på lodsn timer tilbage, således at der blot er et statsligt lodseri i Danmark.

At man håber på øget brug af lods, vidner også om at analysen ikke er lavet ordentligt. Danmark gik for nogle år siden til IMO med et ønske om at få beskyttet sine farvande, fordi et stort antal skibe uden lods gik på grund. Søfartsstyrelsen havde held med at få ændret IMO anbefalingerne, hvilket bevirkede at flere skibe tog lods. Da der ikke pludseligt vil komme flere skibe fra Middelhavet eller andre steder, der vil lægge vejen forbi Danmark, fordi det skulle blive billigere at bruge lods, vil der ikke genereres en større trafik, end der er i forvejen, og det synes tvivlsomt at redere eller andre vil betale for længere lodsstrækninger, end de gør i dag. Hvad der derimod vil virke, vil være at gå til IMO endnu en gang med argumenter om, at der i de danske stræder, der er defineret som særligt følsomme havområder, på engelsk forkortet PSSA (Particular Sensitive Sea Areas), er et behov for at sænke grænserne for, hvornår skibene skal tage lods i regi af et ordentligt, veldrevet og velreguleret non-profit statsligt lodseri.

Lavere priser og konkurrenceudsættelse ift, sejladsikkerhed, kontrol og miljø

I øjeblikket er Den Danske Lods garantien for at Danmark har kontrol med den internationale skibsfart, der sejler igennem de danske stræder, og den heraf følgende historiske beskyttelse af vores miljø og kyster mod olieforurening. En lods i et ikke konkurrenceudsat område vil og skal rapportere overtrædelser til de danske myndigheder, men i et konkurrenceudsat miljø forvandles lodsning til et profitkabende erhverv i stedet for en nonprofit beredskabstjeneste, og når det er bundlinjen, der tæller, vil man ikke miste kunder, og derfor være fristet af ikke at rapportere overtrædelser.

Så spørgsmålet er, om Danmark ønsker at miste den nuværende kontrol med den internationale skibsfart, som sikres af danske lodser i en statslig organisation, og den heraf følgende historiske beskyttelse af vores havmiljø og kyster mod olieforurening i bytte for at give de internationale rederier og oliehandlere en bedre bundlinje ved hjælp af lidt lavere lodspriser?

Hvordan vil man i øvrigt fra dansk side kunne kontrollere, om der er lods om bord, om der i alle skibe er den lods, der opgives, om lodsens hviletid er overholdt osv.? Det vil man ikke kunne. Allerede i dag ved vi, at den største private udbyder på regionallodsningsområdet ikke overholder gældende arbejdsmiljøregler, og den tendens vil eksplodere, når det i endnu højere grad er bundlinjen, der tæller. Danmark har desuden ikke folkeretlig adgang til at stoppe og kontrollere den internationale skibsfart i fri transit. I dag har vi denne kontrol, fordi alle gennemsejlingslodser er statens egne lodser.

Hertil kommer, at COWI-rapporten fra sidste år om lodsvæsenet nævner en øget tilbøjelighed til tilsidesættelse af sejladsikkerheden ved en konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsningen. Det fremgår bl.a., at COWI er stødt på bekymring i flere lande om, hvorvidt statens og offentlighedens interesser sejladsikkerhedsmæssigt kompromitteres af den kommercielle relation mellem en udbyder af lodsydelse og en køber af disse.

Det er således en logisk selvfølge, at en lods fra et firma, der måske har en stor kontrakt med en kunde, ikke kan forventes at være lige så nidkær med fx indberetninger, som en kommercielt uafhængig lods. Kombineret med visse kunders modvillighed ved at bruge lods kan det tilsammen medføre en øget tilbøjelighed til at tilsidesætte sejladsikkerheden. Derfor stiller Danske Lodser et stort spørgsmålstegn ved, om den foreslåede konkurrenceudsættelse og prisskærpelse samtidig vil sikre en høj sejladsikkerhed.

Konkurrenceudsættelse mhp. øget effektivitet

Formålet med konkurrenceudsættelsen er ligeledes at gøre Danpilot mere effektiv, men det fremgår efter vores opfattelse ikke klart i analysen, hvad der helt konkret ikke drives effektivt i DanPilot.

Danpilot forsyner alle skibe overalt i dansk farvand, der bestiller lods, og lodserne er altid parate. Selv ikke orkanen "Bodil" fik lukket lodsningerne ned. Lodserne er blevet langt mere fleksible de seneste år, og langt de fleste lodser i Danpilot dækker ret store lodsningens områder. Lodsernes brotimer er desuden steget under skyldig hensyntagen til hviletidsbestemmelserne.

Analysen bemærker, at lodserne ikke er mere end 45 pct. effektive, men hvad dækker det tal imidlertid reelt over? Vi mener, at dette er et nøgent tal, der er taget ud af en sammenhæng, hvor man ikke tager hensyn til ventetid, rejsetid, tid i lods både og forsyningspligt. Lodseres arbejdsvilkår minder i og for sig meget om politikeres i den forstand, at lodsningen af skibet og mødet i folketingsalen er kulminationen på

et forløb, hvor vi som faggrupper er 'på'. Der er imidlertid gået meget arbejde og forberedelse forud for præstationen, som måske ikke er nær så synligt for udefrakommende, men som er en forudsætning for at kunne lodse et skib forsvarligt eller deltage aktivt og konstruktivt i en folketingsdebat. Det er således ikke antallet af 'optrædere', men kvaliteten af det arbejde vi udfører, der i vores øjne afgør effektiviteten. Hertil kommer, at det for begge faggruppers vedkommende også kræver en ikke uvæsentlig mængde transporttid.

Lodserne oplever ikke desto mindre, at de rejser en del mindre end hidtil, da det tilstræbes, at de returlodser. Hertil gives der i højere grad nonstop gennemsejlingslodsninger for skibe med de største dybgange, hvilket bidrager til at minimere sikkerhedsrisikoen ved flere skift af lods undervejs. Derved opnås en udnyttelsesgrad, der er nærmest optimal indenfor hviletidsbestemmelserne, som er aftalt i overenskomsten mellem Danske Lodser og Danpilot. Samtidig kan en vis standby- og rejsetid for lodserne ikke helt undgås, idet der lodsede flere udgående skibe (60 pct.) end indgående skibe (40 pct.) skibe, hvilket er baseret på DanPilots egne tal.

Desuden mener vi ikke, at effektivitet målt som udnyttelsesgrad kan anvendes på samme måde i en beredskabsvirksomhed som DanPilot, som det kan i en kommerciel virksomhed uden beredskab. Det følger således heraf, at en virksomhed, som har beredskabsopgaver, ikke på samme måde kan være profitgivende. Desuden kan konkurrenceudsættelse virke stressende for organisationen til potentiel skade for udøvelsen af DanPilots beredskabsvirksomhed. I den forbindelse er det relevant at spørge, om konkurrenceudsættelse af en del af statens eget beredskab overhovedet giver mening?

Kernen i enhver diskussion om effektivitet, når man snakker lodsvirksomhed, er således at forstå og anerkende, at det grundlæggende er beredskabsvirksomheder. Man skal være klar til at arbejde døgnet rundt, året rundt samt når og hvor kunden ønsker det. Op igennem "nullerne" blev det statslige lodsvæsen, efter politisk pres, i øvrigt centraliseret fra syv til et lodseri med store effektiviseringsgevinster og synergieffekter til følge. Nu skal en decentralisering så være svaret?

Uanset hvad må den nuværende udnyttelsesgrad af lodserne i DanPilot, som er en del af det nationale beredskab, siges at være effektiv og det er derfor tvivlsomt, hvor store effektiviseringsgevinster, der i virkeligheden kan høstes af en konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsningerne.

Bemærkning vedr. maritime tjenesteydelser

For at ruste DanPilot bedre i forbindelse med statens ønske om at konkurrenceudsætte sig selv, gives Danpilot mulighed for at drive anden alternativ og indtægtsgivende virksomhed. I analysen forklarer man, at Danpilot kan udnytte lodsådenes tomgangstid til fx trossetjeneste, bugsering, proviantering af skibe og lignende ydelser. Det kan sikkert også i nogen grad lade sig gøre, men da det er et beredskab, hvor der rykkes ud, når der er behov, vil der altid være tomgangstid. Analysen angiver i hvert fald ikke tal på, hvor meget af den "tomme" kapacitet, der kan udnyttes, og det tages ikke med, at der jo altid er udgifter forbundet med at lave nye aktiviteter, fx udgifter til markedsføring, salg, bogføring og dokumentation. Det er ikke vores forventning eller erfaring, at disse forretningsområder vil kunne udnyttes i en sådan grad, at det vil kompensere de indtægtstab, som staten vil påføre sit eget selskab Danpilot.

Bemærkning vedr. suverænitets håndhævelse

I § 9 i bekendtgørelse nr. 1382 af 3. december 2010 om lodseriers virksomhed og lodsers pligter gøres lodserne til en naturlig del af den statslige suverænitets håndhævelse. Uden at tillægge andre EU-nationaliteter uhæderlige egenskaber, så bør man dog spørge sig selv om, hvorvidt eksempelvis en rumænsk, kroatisk, græsk eller italiensk lods, der i et konkurrencemiljø, hvor lønnen med en vis sandsynlighed vil være direkte afhængig af antallet af lodsede skibe, vil være særligt motiveret eller føle sig forpligtet i forhold til havmiljøet i danske farvande eller håndhævelse af suverænitets opgaver. Der vil være en større risiko for at udenlandske eller konkurrence udsatte lodser i højere grad skeler til egen indkomst på bekostning af forsvarlig lodsning med potentielt katastrofale konsekvenser for dansk havmiljø, fiskeri og turisme.

For man må erindre, at en fredelig transit gennem danske stræder ændres til et nationalt anliggende, når der sker en kollision eller grundstødning, for så har skibet ikke foretaget en uskadelig passage, og bliver dermed til et dansk anliggende i dansk farvand! Derfor bør de mulige konsekvenser af at lægge så vigtige miljø- og sejlads sikkerhedsopgaver ud til private aktører afvejes nøje ift. eventuelle gevinster. Der findes i øvrigt i EU reglerne mulighed for at bibeholde monopoler på nationale hænder.

Konklusion

Vi mener afslutningsvis, at man fra politisk hold nøje skal overveje, om man ønsker at gøre op med det monopol, som den danske stat har på al lodsning af skibstrafikken gennem dansk og internationalt farvand ved transit ind og ud af Østersøen, og derved påtage sig det fulde politiske ansvar for de risici, der følger af dette forslag.

På vegne af Danske Lodser

Bjarne Cæsar Jensen
Formand

Vedlagt:

Bilag 1: EMPA høringssvar.

Bilag 2: IMPA høringssvar.

Bilag 3: Den Danske Lods.

Bilag 4: COWI scenarieanalyse.

Den Danske Lods

Lodsen: En lods er en højtuddannet Skibsfører, der igennem mindst 5 år er oplært til at hjælpe skibe sikkert ind til- eller ud fra havne, eller igennem de kystnære Danske Farvande. For at blive lods i Danmark skal ansøgeren have sejlet til søs i 15-20 år, heraf en længere årrække som overstyrmand eller kaptajn. Efter en omfattende uddannelse er lodserne højt specialiserede navigatører, der med den størst mulige viden og erfaring varetager skibenes, kundernes og Danmarks interesser. Lodserne er på arbejde hele året; jul og nytår, dag og nat, søn- og helligdage. Der er altid lodser på arbejde.

Danmarks interesse: Ud over de mange skibe, der anløber Danske Havne, passerer der ca. 60.000 skibe årligt på vej til eller fra Østersøen, igennem de danske farvande, enten via Storebælt eller Øresund. En meget stor del af disse skibe har olie med. Danmark har derfor en stor og naturlig interesse i, at vores kystnære havmiljø beskyttes bedst muligt og at sejladsikkerheden for skibe, der besejler vore farvande, skal være i top.

Miljøberedskab og ulykker: Her kan lodser komme ind som en betydelig del af et sådant beredskab, i kraft af, at der er lodser om bord på så mange af de skibe, der dagligt passerer stræderne. Men kun, hvis der ikke er konkurrence involveret på lodsningerne (se lods som myndighed). **Hvis der sker et uheld imellem nogle af de helt store skibe, f.eks. tankskibe/containerskibe/krydstogtskibe i dansk farvand, kan omfanget af en sådan ulykke have så store omkostninger at konsekvenserne bliver uoverskuelige i form af tab af menneskeliv, olieforurening, blokering af dybvandsruten (gennemsejlingen), bjærgning, etc.**

Regler for brug af Lods: Skibe, der har farlig last til eller fra Danske Havne er lodspligtige. Derudover gælder IMO's lodsanbefalinger for de danske stræder (IMO er FN's søfartsorganisation). Disse regler siger, at skibe med en dybgang på mere end 7 meter, ved passage af Drogden Rende i Øresund og mere end 11 meters dybgang igennem Storebælt, bør bruge lods, samt at skibsførere, der ikke er bekendt med sejlads gennem danske stræder, også bør bruge lods. Disse regler har en positiv virkning på anvendelsen af lods. Omkring 98 procent af de skibe, som er omfattet af IMO's anbefalinger, benytter lods ved gennemsejling af Storebælt.

Lodsen som myndighed: Lodser om bord på skibe har pligt til at indberette ulovligheder til søfartsmyndighederne, som så kan gribe ind. Herved undgås mange ulykker. I konkurrenceudsatte områder vil dette i praksis ikke kunne foregå, da evt. politianmeldelse af kunder kan få kunderne til at undlade at bruge lods.

Lodserne på arbejde: Lodsernes arbejde varierer meget: fra korte opgaver med at føre et skib sikkert til eller fra havn (med eller uden brug af slæbebåde), til lange gennemsejlinger fra Bornholm til Skagen med store tankskibe fyldt med tung olie. Under disse opgaver er lodserne hele tiden på vagt og prøver hele tiden at forudsige de forskellige situationer, der kan opstå og ud fra det tage de nødvendige forholdsregler og undgå katastrofer. Denne måde at sejle/lodse på, kan kun opnås gennem mange års erfaring, ekstremt stort lokalkendskab og stor rutine.

Ambassadører: Lodser møder nationaliteter fra hele verden, når vi går om bord. Kultur og sproglige barrierer kan være store og derfor er det absolut et krav, at danske lodser kan handle i alle slags situationer med alle nationaliteter. Samtidigt spørger mange søfolk om forholdene i Danmark, så populært sagt så er lodser de første, og sidste, danskere de møder, og dermed en slags ambassadører for Danmark.

MAJ 2013
FORENINGEN DANSKE LODSER

SCENARIEANALYSE AF DEN DANSKE LODSSERVICE

ENDELIG RAPPORT



COWI



ADRESSE COWI A/S
Parallevej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

MAJ 2013
FORENINGEN DANSKE LODSER

SCENARIEANALYSE AF DEN DANSKE LODSSERVICE

ENDELIG RAPPORT

PROJEKTNR. 1
DOKUMENTNR. 1
VERSION 1
UDGIVELSESDATO
UDARBEJDET CELL, NVBE
KONTROLLERET JDCR
GODKENDT CELL

INDHOLD

1	Indledning	7
2	Baggrund	10
2.1	Den nuværende model	11
3	Internationale erfaringer med liberalisering af lodsydelse	13
4	Scenarieanalyse	16
4.1	Scenarie A – status quo	17
4.2	Et statsligt selskab	20
4.3	Fri konkurrence - liberalisering af gennemsejling	22
4.4	Ren koncessionsmodel	25
4.5	Samlet oversigt	28
5	Konklusioner og anbefalinger	30
5.1	Anbefalinger	31

BILAG

Bilag A	Interviewliste
---------	----------------

1 Indledning

En scenarieundersøgelse af lodsservice i danske farvande er en kompleks størrelse. Organiseringen af lodsydelse i Danmark kan sammenlignes med et kredsløb med mange forbundne kar, hvor justeringer et sted vil skabe ændringer mange andre steder i systemet. At undersøge alle muligheder og modeller i detaljer er uden for denne undersøgelses rækkevidde, hvorfor denne undersøgelse vil koncentrere sig om at beskrive de mest sandsynlige fordele og ulemper ved fire mulige modeller for organisering af lodsvæsnet. Undersøgelsens mål er at bidrage med nuancerende refleksioner til den igangværende diskussion om en fremtidig bæredygtig og effektiv model for den danske lodsservice.

Forudsætninger

For at simplificere vores analyser lidt, har vi måttet antage nogle faste forudsætninger, som kan danne en form for fast grund at analysere modellerne på. De valgte forudsætninger skulle gerne spejle de mest entydige prioriteter i det politiske system i forholdt til lodsområdet. De er:

Et højt sikkerhedsniveau har altid forsteprioritet

Det er vigtigt at Danmark kan leve op til sine forpligtelser overfor søfarten og således leve op til forsyningspligten

Staten vil fortsat have en indtægtsdækket og brugerfinansieret lodsmodel så en reform skal være 'gratis' for skatteborgerne

Man ønsker fortsat at understøtte regionallodsninger i yderhavne ved hjælp af den førte prispolitik for lodsydelse i statsligt regi

Det er et krav, at effektiviserings- og optimeringspotentialer løbende skal findes og realiseres

Det er et eksplicit mål – under hensyntagen til ovenstående – at der skal være lavere priser på lodsydelse

Perspektiv	<p>Undersøgelsen vil bevæge sig på et relativt overordnet niveau og ikke analysere i detaljer på driftsøkonomi. Vi har derimod fokus på de samlede konsekvenser for lodsningssområdet af forskellige modeller. I denne kontekst er man naturligt forsigtig i forhold til at foretage ændringer, der kan øge risikoen for ulykker og miljøkatastrofer ud fra den simple logik, at marginale effektiviseringer på kort sigt kun er acceptable, hvis risikoen for miljøkatastrofer ikke forværres. Det følger af denne logik, at omkostninger ved at rydde op efter en potentiel ulykke er så vidtrækkende i mange år efter en ulykke, at blot en mindre forringelse af sikkerheden som oftest er både politisk og samfundsøkonomisk uholdbar.</p>
Fire scenarier	<p>I rapporten opstiller vi fire scenarier med en analyse af respektive fordele og ulemper:</p> <ul style="list-style-type: none">› 'Status quo'-modellen› Fri konkurrence› Statsligt selskab› Rene koncessionsmodeller <p>Scenarierne er i sagens natur fiktive (undtagen det første), og man vil givetvis kunne forestille sig andre specificeringer af scenarierne end dem, som vi har foretaget.</p> <p>Undersøgelsen indeholder 2 typer af dataindsamling:</p> <ul style="list-style-type: none">› Interviewundersøgelse blandt interessenter 360 grader rundt om erhvervet¹› Desk-studier af tilgængelige nationale og internationale tekster om andre landes erfaringer
Overordnede konsekvenser	<p>Som det fremgår, baserer undersøgelsen sig primært på kvalitative data, og det former analysens refleksioner og konklusioner. Disse prøver at kortlægge de overordnede konsekvenser af forskellige modeller ved at beskrive de årsagssammenhænge, der i det konkrete tilfælde påvirker priserne på lodsydelsen og sikkerhedsniveauet. Analyserne indeholder altså ikke præcise, kvantitative data og beskrivelser af de nærmere økonomiske konsekvenser af de forskellige modeller. De tjener på denne måde mest til at opridse for læseren, de forhold, der skal tages med i overvejelserne, når man reflekterer over relevansen af en eller flere modeller for fremtidig organisering af lodsservicen i Danmark.</p> <p>Denne undersøgelse er udarbejdet af Nis Vilhelm Benn og Carsten Bondo Ellegaard fra COWI. Undersøgelsen er finansieret af Foreningen Danske Lodser.</p>

¹ Se bilag A

Foreningen Danske Lodser har henvendt sig til COWI, fordi man ønskede at få belyst forskellige scenariers fordele og ulemper, så man kunne være sikker på, at disse bliver bragt ind i de refleksioner, der foregår på politisk niveau i foråret og sommeren 2013.

COWI har indgået kontrakt med Foreningen med den forståelse, at COWIs rapport som altid repræsenterer en uvildig faglighed. Projektet har en størrelse og et budget, der gør, at vi ikke i alle tilfælde har kunnet analysere alle potentielt relevante detaljer for de enkelte scenarier.

2 Baggrund

Lodsning er et traditionelt maritimt erhverv til forebyggelse af ulykker. Det har været lodsers arbejdsopgave at føre skibe sikkert i havn eller sikkert fra punkt A til punkt B. Senere er lodsers virke udviklet sig til også at indbefatte en vurdering af skibes sikkerhedsmæssige stand og besætningens maritime færdigheder.

Den danske lods selvforståelse

Danske lodser ser sig selv som en integreret del af en dansk søfartstradition, hvor vægten har været på kvalitet, høj faglighed og godt maritimt håndværk. I dag er danske lodser højt specialiserede navigatører med mange års erfaringer som kaptein.² Traditionelt har der været en stærk uafhængig og uvildig identitet omkring det at være lods. Der er en selvforståelse af, at lodser er sat i verden for at skabe mest mulig sikkerhed primært gennem forebyggende og uvildig rådgivning. Det er den generelle opfattelse, at man i dag leverer lodsytelser, som er af meget høj kvalitet. De danske lodser opfattes mange steder som en meget vigtig brik i det forebyggende beredskab i forhold til ulykker og olieforurening i Danmark.

Lodsning i de danske farvande

Internationalt set er de danske farvande et af de mest trafikerede områder. Der er adskillige udfordringer, der knytter sig til navigation i danske farvande. De fleste steder er havbunden ganske tæt på skibene, og det betyder at selv den mindste afvigelse fra sejlrender kan medføre grundstødninger. Samtidig giver de smallere stræder i Danmark en særlig udfordring i form af en meget lille passageafstand. Særligt her – og ikke mindst med tiltagende trafikmængder – er det kun ganske små afvigelser, der skal til, før kollisioner opstår. Danske lodsninger er i særdeleshed vigtige for sikkerheden omkring de mange tankskibe, der sejler igennem danske farvande. Af særlig sikkerhedsmæssig interesse er det, at der hver dag transporteres omkring store mængder olie igennem³ Danmark fra Østersøen og til Nordsøen – og dette tal skulle være stigende, som følge af en stigning særligt russisk tankere med olie.

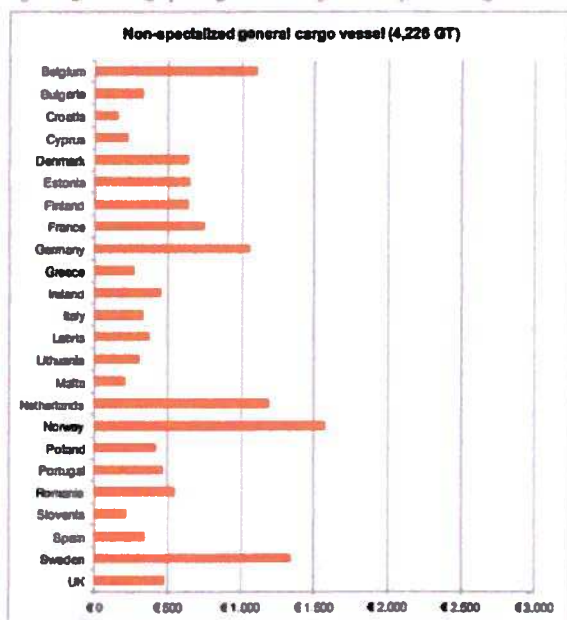
² Denne stærke faglige kultur fremgår tydeligt af interviews og samtaler med lodser.

³ Interviewkilder har vurderet at der transporteres ½ mio. tons olie dagligt igennem danske farvande – dette har vi dog ikke kunne finde statistisk data på.

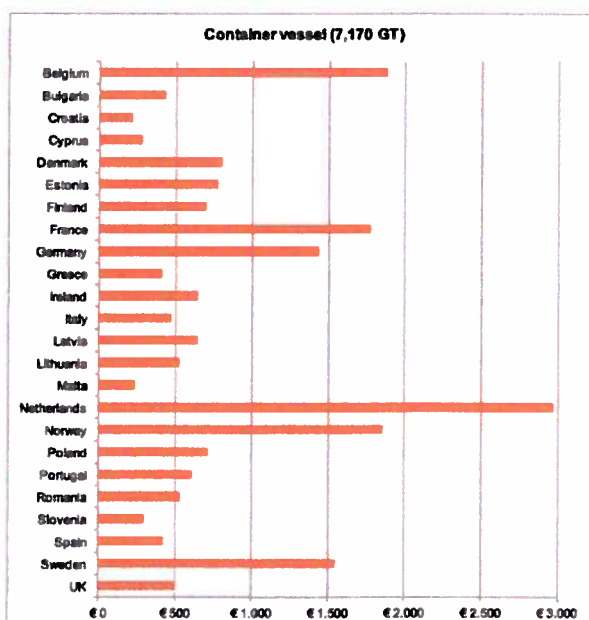
Priser på lodsning

I en EU-benchmark med andre lande placerer Danmark sig omtrent midt i feltet blandt EU-lande, og billigere end en række lande som Norge, Sverige, Holland og Tyskland, som vi på mange omkostningsparametre ligner mest.

Figur 1 Gennemsnitlig pris for lodsning: Ikke specialiseret fragtskib⁴



Figur 2 Gennemsnitlig pris for lodsning: Containerskib⁵



2.1 Den nuværende model

I 2006 vedtog Folketinget en ny lodslov, som konkurrenceudsatte det statslige lodsvæsen på visse typer af lodsninger, de såkaldte regionallopsninger i dansk farvand til og fra dansk havn, mens transitlopsninger af tankskibe og anden stor skibstrafik gennem dansk farvand forblev en opgave for det statslige lodsvæsen DanPilot.

To primære aktører på markedet

Den danske lodsservice består i dag primært af to aktører - henholdsvis DanPilot og Danish Pilot Service. Derudover er der enkelte havne, der har egne lodser, herunder Århus Havn, Rønne, Hirtshals, Skagen og Frederikshavn (privat aktør).

DanPilot

DanPilot blev grundlagt i 2007 som en fusion imellem de tidligere lokale lodserier, og er nu en selvstændig enhed under Erhvervs- og Vækstministeriet i Danmark, men der er planer om at etablere et statsligt selskab med en professionel bestyrelse.⁶ DanPilot varetager den statslige lodsvirksomhed gennem danske farvande, til og fra enhver destination i Danmark samt til destinationer i Østersøen. Det er en del af DanPilots opgave, at statens forsyningspligt overholdes.

⁴ Study on Pilotage Exemption Certificates, PWC 2012: <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2012-09-18-pec.pdf>

⁵ Ibid

⁶ Der er i øjeblikket et lovforslag om dette i høring.

Som følge af lodsftalen fra 2006 er DanPilot i konkurrence med Danish Pilot Service omkring regionallodsningsopgaver, mens gennemsejlingen stadig er uden konkurrence.

DanPilot er på vej til at blive omdannet til en selvstændig offentlig virksomhed (SOV), som led i en indsats mod at øge transparens og dermed også muligheden for øget omkostningseffektivitet.

Danish Pilot Service

Danish Pilot Service (DPS) er et kommanditselskab som blev oprettet som Danmarks første private lodseri i oktober 2007. Selskabet brød således det monopol, som det statslige lodsvæsenet havde haft indtil da. Selskabet har base i Fredericia deres lodser udfører lodsninger til og fra større danske havne og havnelodsnings, hovedsageligt fra Fredericia, Kalundborg, Aabenraa, København og i Limfjorden.

Størrelsen på lods-markedet

I dag er der anbefalet lodspligt på gennemsejlingen og lodspligt for visse typer skibe i regionallodsnings (havne), særligt tankere med en dybgang på mere end 7 m og skibe med en dybgang på mere end 11 m. Hertil er alle skibe, der er lastede med kemikalier, gas og radioaktivt materiale omfattet af lodsanbefalingen i gennemsejlingen. Lodsninger tilvejebringer en anslået samlet omsætning på ca. 450 mio. kr. om året.

Tabel 1 Cirka antal lodsninger fordelt på regional og gennemsejlinger samt cirkapriser

	Regionallodsnings ⁷	Gennemsejlingslodsninger
Antal årlige lodsninger	8.000	10.000
Cirka pris per lodsning ⁸	6.000-8.000	30.000-35.000

I den danske model er omkostningerne for den danske lodsservice, hvad enten det er via DPS eller DanPilot 100 % brugerfinansieret. Man kan fra et statsligt perspektiv derfor betragte modellen, som en udgiftsneutral offentlig service. De drøftelser, som vi har haft med vores interviewpersoner undervejs i forløbet, tyder på, at der i dag er tale om, at den store indtægt, der stammer fra gennemsejlingslodsningerne, delvist bruges til at sikre lavere priser på regionallodsnings (hvor forsyningspligten er ganske dyr at opretholde). Brugere af gennemsejlingslodsningen betaler en ukendt merpris for dette.

I kapitel 4. I vil vi se på konsekvenser af det nuværende scenarie.

⁷ Disse lodsninger dækker ikke kun havnelodsnings, men også lodsninger f.eks. fra Skagen til Kalundborg. 'Rene' havnelodsnings er billigere end det her angivne beløb.

⁸ DanPilots omsætningsfordeling på regional og gennemsejlingslodsningerne?

3 Internationale erfaringer med liberalisering af lodsydelsler

Langt de fleste lande har i dag en statsligt kontrolleret lodsservice. Der er dog efterhånden en række lande, der har forsøgt sig med forskellige varianter af liberalisering eller deregulering af lodsydelsler. Det generelle billede fra disse internationale erfaringer er, at det ikke er oplagt at konkurrenceudsætte dette område.

Australien er et af disse lande, hvor man har ændret organiseringen af lodsningen, og har høstet nogle erfaringer med dette. Man vedtog her i 1993 en reorganisering af udbuddet af lodsservices, hvilket for alle havnes vedkommende betød, at man lavede en model med 'seriel konkurrenceudsættelse'. Der er kun én udbyder, der vinder opgaven i hver havn, men lodsydelsen skal udbydes fra tid til anden. For lodstjenesten ved Great Barrier Reef og Torresstrædet indførte man i stedet en model, der muliggjorde løbende konkurrence mellem flere udbydere (i første omgang to, senere flere udbydere). Det førte indledningsvis til prisfald, men også til flere ulykker. Denne ordning er blevet evalueret ganske kritisk efter disse ulykker, og reguleringen af området er blevet strammet.⁹ Man har samtidig løbende overvejelser om at erstatte løbende konkurrence med den samme 'serielle' model, som anvendes for havnene. De mulige fordele ved ikke at have konkurrenceudsættelse har både at gøre med sikkerhed og med effektivitet.¹⁰ Sådanne modeller kræver dog det, som i de gennemførte analyser kalder 'comprehensive transition planning', når der skal skabes rum for muligvis at skifte leverandør.

I USA har man også eksperimenteret med at konkurrenceudsætte lodsydelsler, f.eks. i Alaska og i Florida. I Alaska konkluderede en rapport i 1994, at

*'Competition... severely compromised the... ability to maintain high professional standards'.*¹¹

⁹ http://www.atsb.gov.au/media/4018189/MI2010011_FINAL.pdf

¹⁰ http://www.amsa.gov.au/shipping_safety/coastal_pilotage/Coastal_Pilotage_Services.pdf

¹¹ "Alaska's Marine Pilotage System Revisited", som vi dog ikke har kunnet finde mere præcise henvisninger til. Vores kilde er "The Impact of Competition on Pilotage," Canadian Marine Pilots' Association.

Det var derfor ikke en større overraskelse, da man ved grundstødningen af 'Nieuw Amsterdam' i 1997 efterfølgende konkluderede det samme – at konkurrencen (i den model, som man anvendte i Alaska) havde skadet den offentlige sikkerhed.¹² Florida har også forsøgt sig med en kortvarig konkurrenceudsættelse af lodsydelsers. Dette forsøg blev dog afbrudt og statens love revideret. Der står i dag i Florida Statutes:

'Because safety is the primary objective in the regulation of pilotage by the state and because of significant economies of scale in delivering the service, the requirement of a large capital investment in order to provide required services and the fact that are supplying services that are considered to be essential to the economy and the public welfare, it is determined that economic regulation, rather than competition in the market place, will better serve to protect the public health, safety and welfare'.¹³

I mange amerikanske stater har man i dag, og har historisk haft, et system, hvor flere lodsningforeninger (associations) deles om et marked ud fra et rotationsprincip. Der er således ikke konkurrence om den enkelte kunde.

I Hawaii undersøgte man i 1993 effektiviteten af organiseringen af lodsydelsers, hvor der var to udbydere i konkurrence med hinanden. Konklusionen var:

"The existence of two pilot organizations results in a very inefficient pilotage system in Hawaii Since they do not share information or resources, there is necessarily a duplication of staffing requirements and an inefficient use of resources."¹⁴

I England ændrede man lovgivningen i slutningen af 1980'erne, så ansvaret for lodsydelsers overgik til de enkelte havnemyndigheder. Der var således ikke tale om en konkurrenceudsættelse, men i højere grad om en deregulering. Havnene havde efterfølgende det fulde ansvar for udbuddet af lodsydelsers og kvaliteten af ydelsersne. Ulykken med Sea Empress i 1996 medførte et retsligt efterspil, der viste nogle af svaghederne ved denne organisering af lodsydelsers. Dommeren i sagen udtaler:

'The port authority imposes a charge for pilotage but in the same breath has the added advantage of the pilot being treated for purposes of civil liability as an employee of the shipowner'.

Det kan således være problematisk når private operatører (som en havn) ikke reelt har det juridiske ansvar for skibet, men alligevel tager sig betalt for ydelsen. Den britiske deregulering fik i det hele taget ikke placeret et tilstrækkeligt tydeligt ansvar for lodsernes kvalifikationer, fordi ansvaret for at sætte standarder også var

¹² <http://www.marinepilots.ca/en/articles/competition.html>

¹³ 2005 Florida Statutes, artikel 2

¹⁴ "Division of Consumer Advocacy's Statement of Position With Respect to the Hawaii Pilot Association's Amended Petition for Change of Pilotage Rates," Hawaii Department of Commerce and Consumer Affairs, 1993. Se også "Competition in Pilotage: The US Experience." Michael R. Watson (præsident for International Maritime Pilots' Association), 2007.

placeret decentralt. Denne situation gælder stadig¹⁵, men det britiske parlament overvejer nu igen at revidere lodslovgivningen.

I Argentina har man også gennemført liberaliseringer af lodsområdet tilbage i 1997. I løbet af de første tre år indtraf der 18 alvorlige ulykker sammenlignet med nul i de foregående tyve år.¹⁶ Regeringen fremlagde på det tidspunkt reformforslag, der skulle rulle liberaliseringen tilbage, som dog ikke blev vedtaget. Indledningen i lovforslaget lød bl.a. (oversat)

*"competition leads pilots to do things they would refuse to do for safety reasons in a non-competitive setting."*¹⁷

¹⁵ www.publications.parliament.uk/pa/cm201213/cmselect/cmtran/writev/marine/m16.htm

¹⁶ "The Impact of Competition on Pilotage," Canadian Marine Pilots' Association

¹⁷ "The Impact of Competition on Pilotage," Canadian Marine Pilots' Association. Det har desværre ikke været muligt for os at finde frem til det oprindelige lovforslag.

4 Scenarieanalyse

I det følgende kapitel gennemgår vi en række scenarier for fremtidige organisering af lodsydelse i Danmark. For hver af dem peger vi på de mest sandsynlige fordele og ulemper. Det er dog i sagens natur svært at spå om, hvilke konsekvenser en valgt model i praksis ville have, da en masse konkrete juridiske og aftalemæssige forhold vil spille ind og påvirke modellens fordele og ulemper. Således er det umiddelbart forventeligt, at konkret lovgivning altid vil forsøge at imødegå de mest oplagte negative konsekvenser ved et scenarie.

Vi ser på de økonomiske og sikkerhedsmæssige konsekvenser ved fire scenarier:

- › Status quo
- › Fri konkurrence
- › Statsligt selskab
- › Koncessionsmodeller

Økonomi

Grundlæggende vil der være fem parameter, der har betydning for økonomi på tværs af alle scenarier:

- › Udnyttelsesgrad af lodser
- › Optimering på materiel
- › Lønninger til lodser
- › Administrationsomkostninger til supportfunktioner
- › Aktørernes forventelige prispolitik og markedsadfærd

Sikkerhed

Vi vil vurdere sikkerhed på parametre som:

- › Kvaliteten af lodser bestemt af uddannelse og erfaring

- › Incitamentsstrukturer for sikkerhed, herunder bevarelse af uvildighed
- › Håndtering af forsyningspligten, så alle der ønsker lods får en lods

I alle scenarier antager vi, at staten vil fastholde et fornuftigt, højt niveau af kvalifikationskrav samt et grundigt tilsyn med lodsning.

4.1 Scenarie A – status quo

Beskrivelse

Den nuværende model kan helt kort beskrives som en model, der har monopol på gennemsejlingen og fri konkurrence på regional lodsningen. Modellen har, som allerede nævnt, medført dannelsen af Danish Pilot Service, som nu agerer konkurrent til DanPilot i visse havne.

Økonomi

Det giver den umiddelbare fordel for redere, at de i disse havne (primært Fredericia, København, Åbenrå og Kalundborg), har mulighed for at vælge mellem leverandører af lodsydelse. Dette kan anses for at være et gode i sig selv, men fører dog først til reelle fordele for rederierne, hvis konkurrencen fører innovation/forbedret service og lavere priser med sig.

Danish Pilot Service har i dag et identisk prisniveau sammenlignet med DanPilot for den enkelte lodsning. Virksomheden arbejder dog med at give rabatter til de rederier, der vælger at indgå aftaler om et større antal lodsninger inden for en given tidsperiode. Det er vores indtryk, at rabatterne kan beløbe sig til 5-15 % på den oprindelige pris per lodsning. DPS tilbyder også nogle gange introduktionsrabat til nye kunder. Konkurrenceudsættelsen har således medført fordele i et begrænset omfang i forhold til pris, i det det kræver indgåelse af en længere/større kontrakt mellem reder og leverandør, før det bliver muligt at sænke priserne. Enkeltlodsninger koster som sagt det samme som hos DanPilot. Det scenarie, der er i dag, bidrager for hovedparten af rederierne ikke til lavere priser.

Som vi har omtalt, er en af de primære poster, der udgør omkostningerne til lodsning, selve lønnen til lodserne. Det tyder på, at Danish Pilot Service kan etablere lønaftaler med nogle af deres lodser, hvor lønniveauet er lavere end det ville have været, hvis personen var blevet ansat hos DanPilot. I et vist omfang har konkurrencesituationen altså medført en mere varieret løndannelse for lodser. Dette er en fordel i forhold til muligheden for på længere sigt at nedbringe prisen på lodsning, men indebærer en lille risiko for at arbejdskraften også er mindre kvalificeret, hvilket vi vil vende tilbage til.

I forhold til prisen på lodsninger og omkostningerne ved at opretholde forsynings-sikkerhed er der adskillige udfordringer ved den nuværende model. Med hensyn til prisen kan vi iagttage, at priserne for en enkelt lodsning ikke er faldet. Dette er på ingen måde overraskende. Enhver rationelt agerende privat virksomhed (DPS), der agerer i konkurrence med en statslig virksomhed, som har forsyningspligt (DanPilot), vil vælge at udbyde sine ydelser til en pris, der kun er marginalt lavere end den statslige pris. Det er nok til, at man er mere attraktiv prismæssigt end statsmonopolet, og man har dermed ikke incitament til at sænke prisen yderligere eftersom det

ikke giver yderligere konkurrencefordele. Faktisk medfører modellen, som den er i dag generelt højere priser. Logikken er som følger:

- 1 Staten har forsyningspligten og en sådan er dyr at opretholde, særligt når en privat leverandør kan tage alle de lette kunder/lodsninger (såkaldt 'cherry picking')
- 2 Statens pris for at lodse til de pågældende havne stiger (eller skal subsidieres andetsteds fra)
- 3 Den private aktør skal blot være lidt billigere end den statslige aktør, og kan derved sætte en pris, der er marginalt lavere end statens relativt dyre pris.

Det er ulempen at have en model som denne, hvor forsyningspligten kun berører den ene aktør, således prisen for den ene udbyder bliver høj, mens den anden/ andre aktører kan prissætte sig i samme høje leje.¹⁸

Hvis markedet for regioner var større, og der var flere penge at konkurrere om, ville der muligvis opstå flere private virksomheder, der kunne konkurrere mere på pris, og undgå ovenstående problematik helt eller delvist. Rationelle virksomheder ville dog forventes i denne situation at dele det stadig relativt lille marked imellem sig eller aftale priser for at sikre størst mulig indtjening. Alternativt ville de konkurrere, til der kun var én aktør tilbage, hvorefter denne kan sætte sin pris som skitseret ovenfor, dvs. højt. Resultatet vil efter al sandsynlighed blive det samme: de samme priser som i dag eller højere priser for lodsning.¹⁹

Det er allerede antydnet, at forsyningspligten er dyr at opretholde. Den er i særdeleshed dyr at opretholde i det nuværende scenarie, hvor der forekommer 'cherry picking'. Danish Pilot Service kan lige nu indgå forudsigelige kontrakter med en stor volumen med visse aktører, og planlægge herefter. Samtidig har de mulighed for at sige nej til lodsningsopgaver, som DanPilot så er forpligtet til at løse.

Situationen giver følgende konsekvenser:

- › Både DanPilot og Danish Pilot Service har to både liggende i Kalundborg Havn, hvor der således er dobbeltkapacitet. Dette gør sig også gældende i et

¹⁸ Dette vil også gælde for modellen Fri konkurrence

¹⁹ Uden om disse markedsmæssige logikker, er der mindst én formel grund til, at DPS' lodsninger alt andet lige vil være lidt dyrere end DanPilots. De lånebetingelser, hvormed Danish Pilot Service kan finansiere sine både, indeholder nogle nedskrivningskrav, der er relativt meget hårdere, end dem, som DanPilot anvender. DanPilot afskriver en båd over 20 år, mens Danish Pilot Service skal afskrive en båd over en noget kortere årrække. Det kræver større indtægter at kunne dække disse afskrivninger, og det er en bidragende forklaring på de højere priser, og på, hvorfor det historisk har været svært at finde en langtidsholdbar virksomhedskonstruktion for Danish Pilot Service. Hvis denne situation var anderledes, ville Danish Pilot Service formentlig have en noget stærkere forretning, men ville stadig ikke have et incitament til at sætte lavere priser.

eller andet omfang i andre havne som Fredericia, Åbenrå, Limfjorden og Grenå.

- › Der skal samlet set bruges syv lodser til at kunne garantere forsyningspligten i Kalundborg Havn. Danish Pilot Service har relativt lettere ved at udnytte sin del af disse syv lodser, mens DanPilot har sværere ved at anvende sine lige så effektivt, som hvis de havde alle syv lodser. Her er et effektivitetstab.
- › DanPilot skal fastholde certifikater på havne, hvor de nu sejler noget sjældnere end før (Fredericia og Åbenrå), og de får ikke en tilsvarende indtægt. De lodser, der skal bruges for at fastholde det daglige beredskab her, sænker også DanPilots generelle lodsningseffektivitet.
- › Samlet set skal der betales lønninger til flere disponenter fordi begge organisationer skal have nogle på vagt, og DanPilot skal have lige så mange som før for at kunne sikre, at de kan håndtere mængden af bestillinger. Det giver større disponeringsomkostninger til det samme antal lodsninger.

Sikkerhed

En almindelig bekymring, der uden nogen tvivl skal håndteres, hvis man forsøger at deregulere lodsydelse er, om kommercielle leverandører kan levere den samme kvalitet som de statslige. Der er flere forhold, der spiller sammen her. Søfartsstyrelsen har fastsat de samme formelle kvalifikationskrav til lodser, hvor end de er ansat og tilsynet fra SFSs side er også det samme. Reguleringen fra det offentlige side sikrer derfor formelt set, at kvalifikationerne er tilstrækkelige.

I teorien og i praksis opstår der dog potentielle udfordringer for kvaliteten. Den ene udfordring har at gøre med erfaring. Hvis en ny aktør vil til at lodse til en ny havn, skal de muligvis uddanne personale til det formål. Dette er dyrt, og det giver mindre erfaring – men dog formelt kvalificerede lodser. Det er svært at beskrive kvalitetsforskellen på en meget erfaren og en lidt mindre erfaren lods, men vi kan som eksempel fortælle, at Statoil i den seneste tid altid har valgt at anvende DanPilot-lodser i til deres raffinaderi i Kalundborg. Det gør de angiveligt fordi de oplever, at DanPilots lodser har en større erfaring med Kalundborg Havn end Danish Pilot Services lodser. Da enhver risikoforøgelse ift. sikker udskibning fra raffinaderiet er meget mere omkostningsfuldt end prisen for lidt dyrere lodser i al forudsigelig fremtid, vælger Statoil altså den mulighed fra, som de kunne have for at få lavere priser hos Danish Pilot Service.²⁰

Den anden udfordring har at gøre med lodsens uafhængighed. Som vi har fortalt i afsnittet om internationale erfaringer, er der bekymring i flere andre lande om, hvorvidt statens og offentlighedens interesser i en sikker søfart kompromitteres af den kommercielle relation mellem en udbyder af lodsydelse og en køber af disse. Det er ikke muligt at sige noget om, hvorvidt det er et problem i en dansk kontekst, men der er ikke grund til at tro, at Danish Pilot Service ikke lever op til forventningerne på dette område. På den anden side er det en logisk selvfølge, at en lods fra

²⁰ Bemærk venligst, at Statoil benytter Danish Pilot Service i flere andre sammenhænge, hvor de oplever, at de kan få tilstrækkelig kvalitet i forhold til deres behov.

et firma, der måske har en stor kontrakt med en kunde, ikke kan forventes at være lige så nidkær med f.eks. indberetninger som en kommercielt uafhængig kollega havde været det.²¹ På dette område vil en hvilken som helst model, hvor der er private aktører, der direkte indgår kontrakter med rederier, indebære en lidt større risiko end en, hvor der ikke er et sådant afhængighedsforhold.

Andre forhold

Markedsintroduktion kan have medført en udvikling i forhold til service og fleksibilitet, som er kommet som følge af et pres på markedet. I forhold til forbedret service, er det indtrykket fra vores dataindsamling, at flere oplever, at DanPilot har været tvunget til mere offensivt at gå i dialog med sine kunder. Det har i et vist omfang bidraget til generelt tættere koordinering og en oplevelse af forbedret service hos DanPilot. Det er dog uklart, om dette øgede kundefokus gør sig gældende i hele DanPilots organisation eller om det kun er i forhold til de konkurrenceudsatte havne.

4.2 Ét statsligt selskab

Beskrivelse

En måde at skabe rammer om videreudvikling af lodsningen i Danmark er ved at føre situationen tilbage til den situation, hvor en statslig enhed udbyder lodsninger i danske farvande. Staten (eller et statsligt selskab) ejer i dette tilfælde alt materiel, ansætter alle lodser og sikrer disses uddannelse samt forhandler deres arbejdsvilkår. I et statsligt selskab vil ledelsen være ansvarlig overfor en professionel bestyrelse, som bør indeholde forskellige parter fra branchen. Hertil vil det statslige selskab være ansvarligt generelt for løbende udvikling og effektivisering af lodningen i Danmark. De konkrete styringsmekanismer (lovgivningen og en eventuel resultatkontrakt), der på et mere detaljeret niveau sætter rammerne for en stærk model med stærke incitamenter og færrest mulige ulemper, forholder vi os ikke til.

Økonomi

Det er oplagt, at et statsligt monopol ikke i sig selv har noget stort incitament til at arbejde med effektivitetsforbedringer eller med at stimulere til innovation i det hele taget. Der er indikationer fra kunder om, at DanPilot er blevet en mere dynamisk og åben organisation efter konkurrenceudsættelsen, og dette ville ikke nødvendigvis være sket uden denne. Det ville heller ikke nødvendigvis kunne fastholdes fremadrettet i en ny statslig monopol-model. Det er en relevant bekymring i forhold til et monopol, hvordan man sikrer fokus på at fremme en 'performance'-

²¹ Dette er værd at uddybe. En liberalisering af lodsydelsene, der gør lodsningens virksomheder til sælgere, der skal sælge ydelser til rederne, forandrer i bund og grund formålet med at have lodsydelse. Pludselig bliver formålet primært kommercielt: At bidrage som konsulent til en sikker og kommercielt sammenhængende drift hos det enkelte rederi (dog primært med sikkerheden i højsædet). Dette er anderledes end det, der primært er formålet i dag: at sikre en samlet set velfungerende søfart, med få ulykker og – *vigtigst* – en forebyggelse af miljøkatastrofer med gigantiske oprydningsomkostninger til følge. Denne bemærkning indgår ikke i analysen, fordi dette valg primært af politisk: vil man se på lodsydelse som en service til det enkelte rederi, eller som en måde for staten at sikre en sikker og forsvarlig søfart? Hele vores analyse antager, som præsenteret indledningsvist, at det er statens sikkerhedsmæssige prioriteter, der har forrang, fordi det historisk har været sådan.

kultur, hvor forbedringer af driften og omkostningsreduktioner konstant er på dagsordenen.

En anden ulempe ved et statsligt monopol vil være, at der vil være et opadgående pres på priserne fra lønniveauet. Som med andre højtuddannede faggrupper, der har eneret på at udføre opgaver, kan det svært som arbejdsgiver at lægge et pres på arbejdsvilkår og lønninger. Ikke mindst fordi lodserne 'blot' er ansat på tjenestemandslignende vilkår, og derfor har mulighed for at opsige overenskomsten. I en situation, hvor der er krav om effektiviseringer, vil et monopol, hvor medarbejderne er stærkt organiseret, have svært ved at hente besparelser via en reduceret vækst i lønnen.

Der er dog også flere prismæssige fordele i et scenarie med et statsligt selskab, hvor de styringsmæssige rammer er fornuftige og dynamiske. I dette scenarie vil man kunne opnå en højere effektivitet end man vil kunne i den nuværende model. Vi har præsenteret, hvordan den nuværende model ser ud til at føre til 'dobbel husholdning' på flere områder: Der er dobbeltbemanding på visse stabsfunktioner (f.eks. disponenter), en større mængde materiel i spil (ingen deling af både og bådsmand) og en manglende mulighed for synergi mellem uddannelsesindsatser.

Et tillempet regnestykke fra det nuværende scenarie kan illustrere problemstillingen. I dag omsætter Danish Pilot Service for omtrent 30 millioner kroner og kan præstere et relativt lille overskud fra denne omsætning.²² Således betaler de cirka 30 millioner i driftsomkostninger. DanPilot anslår, at de kunne løse DPS' opgaver med en forøgelse af driftsomkostningerne, der ikke overstiger 10 millioner, og som vil give samme omsætning. Det nuværende scenarie koster på denne måde DanPilot et potentielt overskud på op til 20 millioner (som kunne bruges til at sænke priserne generelt). Det er svært at afgøre, hvor pålideligt dette tal er, men der er ingen tvivl om, at DanPilot, når man i forvejen har forsyningspligten på de pågældende havne, ved en relativt beskedne meromkostning kan levere de lodsninger, som i dag er varetaget af Danish Pilot Service.

Samtidig giver de nuværende begrænsninger på muligheden for at sejle i gennemsejlingen begrænsninger på, hvor effektivt Danish Pilot Service kan anvende sine lodser. Det er ingen hemmelighed, at regionalt placerede lodser ikke udnyttes til fulde, hvis de ikke kan bruges i gennemsejlingen. For Danish Pilot Service er udfordringen ikke specielt stor, eftersom de lodser i de havne, hvor der er tilstrækkelig stor trafik til at beskæftige fuldtidslodser. DanPilot arbejde også mere ineffektivt, fordi de er nødt til at holde et beredskab til i de havne, hvor Danish Pilot Service også lodser, efter som de ikke ved, om der vil være en lodsning, som DPS ikke har mulighed for at foretage.

²² Dette er ikke en kritik af Danish Pilot Service, men en konstatering. Vi anerkender, at der også er forhold i markedet, der gør det svært at drive forretning for Danish Pilot Service. Indtil videre unævnt er deres omkostninger til at uddanne lodser, hvoraf flere efterfølgende tager job i DanPilot fordi lønnen der er bedre. Dette er svært at gardere sig imod for en lille virksomhed, der ikke kan tilbyde en lige så høj løn. Det kan gøre det svært for DPS eller andre private aktører at opbygge en stærk kerne af erfarne lodser.

Den samlede produktivitet af lodsvæsnet afgøres af effektiviteten af lodsdiskon-
ringen, og denne vil *uden tvivl* kunne foretages mere effektivt, hvis der er et mono-
pol end i den nuværende model. Her antager vi, at et statsligt monopol ville arbejde
målrettet med at optimere disponeringen af lodser.

Summen af de ovenstående bemærkninger peger i retning af, at et statsligt selskab
kan levere minimum lige så lave priser end et scenarie, hvor der konkurrenceud-
sættes som i dag. Dette beror primært på det forhold at muligheden for stordrifts-
fordele, synergier og høj lodsudnyttelse vurderes størst, ligesom styring og kvalitet,
som vi vil se på i det næste vurderes at være højest, hvilket også må afspejles i den
samfundsøkonomiske betragtning, da dette er det primære mål.

Sikkerhed	Med et statsligt selskab vil der være garanti for et højt sikkerhedsniveau, dels ved at lodserne forblev neutrale og uvildige i udførelsen af deres gerning. Dette vil be- tyde at sikkerhedsmæssige forhold har forrang frem for kommercielle overvejelser. Denne model vurderes at give stor leveringssikkerhed af de langsigtede hensyn om minimering af ulykker frem for kortsigtede gevinster med en højere risikoprofil.
Andre forhold	Et statsligt selskab kan i princippet understøtte andre politiske mål, som f.eks. et ønske om at holde liv i små havne i udkantsområder ved at sikre lodsning til over- kommelige priser. Opfyldelsen af et sådant mål vil i et vist omfang kompromittere muligheden for lavere priser i de stærkt kommercialiserede havne, sådan som det er tilfældet i dag, hvor gennemsejlingen i høj grad medfinansierer regionalloidsninger.

4.3 Fri konkurrence - liberalisering af gennemsejling

Beskrivelse	I dette scenarie er der fri konkurrence mellem alle aktører, der ønsker at være på markedet. Den primære forskel til i dag er, at gennemsejlingen liberaliseres, og at dette gøres med samme krav til lodskvalifikationer, som er gældende i dag. I en model som denne vil det stadig være nødvendigt med en statslig aktør som DanPi- lot, der varetager og opretholder forsyningspligten.
Pris	Der er forhold ved en fuld liberalisering, der peger både i retning af en mulighed for lavere priser og for højere priser. Muligheden for lavere priser på gennemsejlingslodsninger opstår, så snart en privat operatør tilbyder lodsninger på gennemsejlingen. Fordi gennemsejlingen har en stor forudsigelig mængde trafik, er det muligt a) at disponere sine lodser meget effektivt, b) at investere i relativt lidt materiel i forhold til mængden og længden af lodsninger og c) indgå længerevarende aftaler med redere, der ønsker at købe man- ge lodsninger. Forretningen er således præget af relativt lavere risici end i det nu- værende scenarie. Dette giver mulighed for at agere med lavere priser end DanPilot gør i dag på gennemsejlingen. Hvis en privat operatør ville regionalloids samtidig med, at den lodser gennemsej- lingen, vil dette være mere lukrativt end i det nuværende scenarie. Dette skyldes igen, at man kan disponere sine lodser mere effektivt, når man kan lodse i begge sammenhænge. Med andre ord ville den private operatør opnå de fordele, som

DanPilot har i dag, i forhold til at skabe synergi mellem regionale og gennemsejlingslodsninger – både på mandskabs- og materielsiden. På den del af regional-lodsningerne, som er kommercielt interessante ville priserne også potentielt kunne blive lavere.

Det giver et selvstændigt bidrag til den private operatørs bundlinje – eller mulighed for prisreduktion – at deres indtægter ikke skal bruges til at dække omkostninger til at opretholde forsyningspligten i kommercielt urentable sammenhænge. Dette er formentlig det forhold, der bidrager mest til en privat leverandørs evne til at tilbyde lavere priser end dem, som det statslige monopol i dag tilbyder.

Dette scenarie vil samlet set gøre det lettere for en eller flere private operatører at drive en sammenhængende forretning, og det peger umiddelbart i retning af, at priserne, som rederne betaler, kunne blive lavere.

Der er dog også en række forhold, der peger i retning af, at det ville komme højere priser på lodsningerne totalt set.

DanPilot vil stadig være tvunget til at opretholde og dække omkostninger til forsyningspligten i alle farvande og i særdeleshed der, hvor de private operatører ikke ønsker at lodse. Her svarer liberaliseringssceneriet overens med det gældende scenarie i dag, hvor situationen blot er forværret og gør det endnu dyrere at opretholde forsyningspligten. Når DanPilot mister indtægter, fordi mange naturligt vil vælge den private leverandør, der formentlig har lavere priser, vil DanPilot være nødt til at hæve sine priser, hvis man fortsat skal have en økonomi, der ikke kræver statstilskud. Dette vil gøre det muligt for den eller de private aktører også at hæve deres priser. Så længe de er billigere end DanPilot er de jo det bedste alternativ. Enhver rationel privat markedsaktør vil gøre dette, og øge sit overskud på denne måde. Dette peger i retning af, at de private operatører ikke vil sænke deres priser selv om deres driftsomkostninger egentlig ville tillade det.

Man kunne dog forestille sig, at der kommer flere private aktører, der kunne ønske at udbyde lodsninger. Dette kunne principielt bryde med den mekanik, som vi lige har beskrevet, hvor en privat aktør bare kan hæve sine priser sammen med DanPilots. I praksis vil det dog være ganske svært at sikre, at markedet ikke deles mellem få udbydere eller der indgås prisaftaler. På et lille marked, som kræver store investeringer i materiel og uddannelse, er det almindeligvis risikabelt at konkurrere på pris, og derfor vil de fleste rationelle markedsaktører forsøge at undgå dette. Der er således ingen garanti for, at en flerhed af private aktører automatisk vil medføre en sund konkurrencesituation på et lille marked som dette.

Sikkerhed

På den sikkerhedsmæssige side, er der ingen tvivl om, at sikkerheden kun kan blive dårligere end den er i dag.

Særligt hvis der skulle ske det, at der faktisk opstår en reel konkurrencesituation på markedet, hvor priser vitterligt er varierede og der er en flerhed af aktører, vil der være en kombination af mekanismer, der træder ind.

- › De private virksomheder, der varetager lodsning, vil ikke have interesse i at indberette kritisable forhold ombord på kundernes skibe, da de bringer deres

egen omsætning i fare. Der kan endda opstå en situation, hvor det ikke blot er pris, men 'lempelighed' der konkurreres på, hvilket hverken er i offentlighedens interesse eller samfundsøkonomisk hensigtsmæssigt. Særligt fordi det vil være logisk at lave eksklusivaftaler mellem en reder og et lodseri, vil det være svært for et lodseri at 'sætte sig op imod' en stor kunde.

- › Det kan let blive realiteten, som man har set det i Torres Strait i Australien, at private operatører, der konkurrerer, presser de ansatte i forhold til overholdelse af hviletid. Lodsens 'friskhed' er en af de mest centrale parametre for kvaliteten af lodsydelsen ud over dennes kompetenceniveau, så kan overtrædelser af hviletiden være ganske risikable.
- › Hvis markedet bliver et, hvor der konkurreres meget på pris, vil det kunne betyde, at det bliver mindre kvalificerede lodser, der ansættes. Lodser, der er meget erfarne, vil være for dyre, og de private lodsoperatører vil måske tvinge hinanden til at ansætte lodser, der kun lige netop kan leve op til certifikatkra-vene. Således er det ikke sikkert, at der vil være et marked for erfarne lodser, men kun for 'certificerede' lodser.
- › En sidste udfordring på dette område er, at det vil være problematisk, hvis en privat aktør får en stor markedsandel, men går konkurs efterfølgende. Her er det ikke sikkert, at DanPilot og andre private aktører længere ville have tilstrækkelig stor kapacitet til at varetage den konkursramte aktørs hidtidige lodsninger. Dette kan betyde, at man må lade skibe, der ønsker lods, sejle uden, hvilket sikkerhedsmæssigt ville være potentielt problematisk.

Andre forhold

Der er en række andre forhold, der påvirkes positivt og negativt i et scenarie, hvor gennemsejlingen også liberaliseres.

På den positive side, vil der helt naturligt opstå større valgfrihed for redere med hensyn til lodsudbydere, eftersom det givetvist vil være attraktivt at lodse i gennemsejlingen. Denne valgfrihed vil medføre et behov for at alle udbydere, også DanPilot, sikrer et højt serviceniveau, måske kreerer nye supplerende ydelser til markedet, og opfinder nye aftale- eller kontrakttyper, der kan bruges til at tilbyde kunderne en samlet set god service. Der vil med andre ord opstå et pres på virksomhederne, der kræver innovation og nye udviklingstiltag, til gavn for kunderne.

På den negative side, opstår der nogle principielle politiske problemstillinger, der skal håndteres i dette scenarie. Det væsentligste stammer fra det forhold, at DanPilot vil tabe omsætning, og dermed ikke have nok penge til at varetage forsyningspligten på regionalloidsningerne uden et større underskud. Priserne kunne hæves, som nævnt ovenfor, eller man kan vælge at yde driftstilskud fra staten til DanPilot. En prisstigning vil ramme de små havne, fordi det vil blive urentabelt at sejle til visse af dem. Det ville sandsynligvis medføre lukning af flere mindre havne som kommercielle havne. Det får med andre ord lokalpolitiske konsekvenser. Den anden mulighed er, at yde et driftstilskud fra staten, forekommer ikke attraktiv, i det staten fra at have en omkostningsneutral lodstjeneste pludselig ville skulle betale ekstra for at kunne sikre lodsning til landets mindste havne. I en situation, hvor staten fattes penge, er dette givetvis uholdbart.

4.4 Ren koncessionsmodel

Beskrivelse

I f.eks. Australien har man på havnelodsningssområdet udviklet en model, der bedst kan betegnes som 'seriel konkurrence'. Her byder en eller flere private aktører på retten til at lodse til en eller flere havne i en årrække under aftalte og forudsigelige vilkår. I Danmark kunne man forestille sig en model som denne, hvor private aktører kunne vinde retten til at lodse i bestemte regioner eller geografiske områder. En sådan model kunne kaldes en 'koncessionsmodel'. Modellen har den fordel, at den undgår de uhensigtsmæssigheder, der følger med et konkurrenceudsat lodsområde, og samtidig tildeler den forsyningspligten entydigt til vinderen af koncessionen. Det er også en fordel i forhold til konkurrencemodellerne, hvor staten altid er nødt til at være endelig garant for forsyningspligten.

Der kunne være mange varianter af en koncessionsmodel. For at kunne beskrive fordele og ulemper ved en sådan model må vi dog lægge os fast på en forestillingsramme her. Den model vi vil beskrive er kendetegnet ved:

- › At forsyningspligten følger med en koncession
- › Koncessionen gælder et geografisk afgrænset område, og der kan være flere af disse i Danmark (hvor mange er ikke vigtigt)
- › Koncessionen gælder for en længere periode på tre eller fem år
- › Vinderen af koncessionen skal selv stille med mandskab og materiel til at løse opgaven

Vi vil ikke anse en koncessionsmodel for at være realistisk at indføre for gennemsejlingerne, da ingen private aktører vil kunne forventes at opbygge kapacitet til at varetage lodsningen her. Samtidig vil det være en katastrofe, hvis en privat aktør var nødt til at trække sig herfra, og der ikke længere var en statslig aktør til at overtage lodsningen.

Pris

Dette scenarie er det, hvor man er tættest på at kunne garantere, at der vil kunne komme lavere priser. Dette skyldes primært, at man skaber en overskuelig markedssituation, hvor en privat aktør ville kunne regne med en kontraktperiode på f.eks. tre eller fem år, samt et nogenlunde forudsigeligt antal lodsninger. Det vil skabe grundlag for at ansætte en mængde lodser, der passer til arbejdsbyrden, samt indgå bedre aftaler med banker (end det kan lade sig gøre i dag), fordi de kan føle sig sikre på at kunden har en stabil indtægt. Det tidsbegrænsede monopol, som man vinder, kan muligvis gøre det håndterbart for en virksomhed at overkomme de høje opstartsomkostninger, der vil være til både og uddannelse af mandskab. Disponeringseffektiviteten vil dog næppe kunne være så høj, som hos DanPilot i dag, fordi

man i et koncessionsområde aldrig vil have fuld udnyttelse af kapacitet, og ikke på samme måde vil kunne anvende lodser på tværs af geografi.²³

I de koncessionsområder, hvor der er relativt stor trafik til, vil det være muligt at få lavere priser end i dag på baggrund af ovenstående forhold. Det eneste koncessionsområde, der med sikkerhed kan siges at have nok trafik til, at private aktører med rimelig sikkerhed vil byde ind, er området Åbenrå/Kalundborg/ Fredericia og de øvrige lokale havne i det område. Det er også muligt, at man kunne oprette koncessioner på København, Århus, Stignæs og Esbjerg, hvor der alle steder er en vis trafik.

I de koncessionsområder, hvor der er mindre trafik, vil der enten ikke være nogen, der byder på at varetage lodsningsopgaven, eller også vil de byde ind med en pris, der er højere end den pris, der betales i dag (fordi prisen i dag kan holdes lidt nede af DanPilot i kraft af indtægter fra gennemsejlingen).

Det betyder, at kun de mest trafikerede havne ville kunne få en lavere pris, mens resten vil få en højere pris.

Der er også flere forhold, der taler for, at priserne vil stige efter den første udbudsrunde. Dette skyldes, at der efter en periode med kun én udbyder, reelt vil være et monopol på kvalifikationer hos denne udbyder. De andre virksomheder, der udbyder lodsydelse, vil ikke have lodser, der er kvalificerede, fordi de ikke har lodset ved de pågældende havne i 3-5 år. Det vil sige, at den hidtidige operatør står i en meget stærk situation i forhold til at hæve sine priser igen.

Det betyder, at enhver koncessionsmodel er nødt til at have en elegant udtænkt model for, hvordan transitioner mellem leverandører kan gøres på en måde, så omkostningerne minimeres. Om ikke andet, så fordi det er ineffektivt, hvis kunderne til lodsydelse skal dække opstartsomkostninger til en ny leverandør hvert tredje eller femte år.

Sikkerhed

Den beskrevne koncessionsmodel vil givetvis medføre en dårligere samlet sikkerhed end tilfældet med et operativt statsligt selskab. Når først en kontrakt indgået med en leverandør vil det være deres kommercielle opgave at skabe størst muligt overskud under de givne kontraktvilkår. Dette kan blandt andet gøres ved at lægge pres på f.eks. lodsernes hviletider eller ved ansætte mindre erfarne lodser frem for mere erfarne lodser for at spare løn. Vi anser det første for at være en større risiko end den sidste af disse to. Dette skyldes, at der er anseelige omkostninger til at uddanne en dygtig lods, og den lønmæssige besparelse ved en ny lods kan ikke nødvendigvis opveje merudgiften til uddannelse.

Der er et særskilt problem, der knytter sig til muligheden for, at den valgte private leverandør går konkurs (måske fordi de har været overoptimistiske i deres prissæt-

²³ Det kunne man i princippet godt gøre, men udbudsteknisk ville det være meget svært at håndtere et udbud, hvor private aktører forpligter sig til at dele deres ressourcer med hinanden.

ning). De ville være nødt til at trække sig fra koncessionen, og man ville muligvis stå uden mulighed for at garantere lods til de pågældende havne. Det ville være sikkerhedsmæssigt uforsvarligt, at en sådan situation kan opstå.²⁴

Andre forhold

Det mest positive forhold ved en koncessionsmodel er, at den som den eneste model ud over monopolmodellen, løser udfordringen med forsyningspligten. Her følger forsyningspligten med koncessionen. Det har den store fordel, at de gør det unødvendigt med flere leverandører, der skal drive parallelle organisationer og funktioner. Det tillader med andre ord mere optimal drift hos koncessionshaveren og sikrer ikke mindst, at disponeringen kan foregå effektivt inden for koncessionen, fordi alle lodser hører til samme udbyder.

På den negative side er der tre forhold, der trækker ned. Det ene er det forhold, at dyrere lodsninger på nogle af de regionale koncessioner vil betyde, at flere mindre havne sandsynligvis må lukke.²⁵ Det andet er, at en koncessionshaver, der skal søge at optimere sit overskud og er garanteret kundetilgang, ikke har incitament til at holde et højt serviceniveau. Der vil blive sparet, hvor der kan. Hvis koncessioner giver dårligere service, vil dette kunne give Danmark et dårligere ry inden for søfart. Det tredje forhold, der trækker ned, er at en koncessionsmodel vil kræve en meget detaljeret og grundig udbudsproces, hvor juridiske tovtrækkerier (f.eks. om overgangsordninger) og administration kan blive meget omkostningsfulde.

²⁴ Noget tilsvarende skete ved et ambulanceudbud i Region Sjælland for et par år siden, hvor den valgte leverandør måtte trække sig i sidste øjeblik og skulle afløses. I det konkrete tilfælde var der stadig den hidtidige leverandør at vende tilbage til, men det havde måske ikke været tilfældet, hvis den nye leverandør havde varetaget driften i et år.

²⁵ Samfundsøkonomisk er dette formentlig en positiv konsekvens. Men i forhold til de hidtidige målsætninger for lodsvæsnet, hvor lave priser på regionalloidsninger har været væsentlige, er det at anse som en negativ konsekvens.

4.5 Samlet oversigt

Figur 3 Samlet oversigt over de fire scenariers fordele og ulemper

	'Status quo' modellen	Fri konkurrence	Statsligt selskab	Ren koncessions-model
Primære fordele	<ul style="list-style-type: none"> - Konkurrence har medvirket til innovation/effektivisering - Flexibilitet på vilkår og mulighed for lidt billigere priser ved mængdeaftaler i enkelte havne - Løndifferentiering mellem lodser 	<ul style="list-style-type: none"> - Billigere gennemsejling - Større flexibilitet og valgmuligheder (indtil monopoler dannes) - Lavere lodslønninger 	<ul style="list-style-type: none"> - Fokus på kvalitet, neutralitet og sikkerhed - Mulighed for stordriftsfordele, synergier og høj lodsudnyttelse - Kan bedst regulere understøtte andre politiske mål (sikkerhed, miljø, udkantshavne) - Forsyningspligten klart forankret 	<ul style="list-style-type: none"> - Forsyningspligten er sikret og klart forankret - I den enkelte koncession mulighed for høj lodsudnyttelse
Primære ulemper	<ul style="list-style-type: none"> - Dyr dobbeltkapacitet på materiel og mandskab i enkelte havne - Ineffektiv lodsudnyttelse og høj disponerings administration - Risiko for tab af uafhængighedsforhold ved kommercialisering 	<ul style="list-style-type: none"> - Markedet er ikke stort nok - over tid vil der opstå monopoler, delte markeder og dyrere priser - Aktøren med forsyningspligt vil miste andele på de gunstige markeder og sidde tilbage med de ugunstige - Lodsning i små havne i udkantsområdet vil blive markant dyrere - Risiko for at konkurrence går ud over uafhængighed, kvalitet og sikkerhed 	<ul style="list-style-type: none"> - Risiko for manglende flexibilitet, dynamik og nyskabelse - Giver arbejdstager en usund forhandlingsposition ved lønforhandlinger 	<ul style="list-style-type: none"> - Havne med få lodsninger bliver dyre - Vil reelt føre til monopoler fordi det vil være dyrt for nye aktører at opbygge kapaciteter til nye udbud - Hoje transaktionsomkostninger til opstart, udbudsprocesser, autorisation og tilsyn
Samlet vurdering (1-3 score, 1= relativt bedst, 3 = relativt dårligst)	<p>Økonomi: 3</p> <p>Sikkerhed: 2</p>	<p>Økonomi: 3</p> <p>Sikkerhed: 3</p>	<p>Økonomi: 1</p> <p>Sikkerhed: 1</p>	<p>Økonomi: 2</p> <p>Sikkerhed: 2</p>

De samlede vurderinger, som er formuleret i tabellen herover, vil vi kort begrunde her. Detaljerne om de enkelte scenarier er fremlagt tidligere. Primært vil vi her præcisere, hvorfor vi ender med at konkludere, at et statsligt selskab som eneleverandør af lodsydelse er det bedste scenarie.

Ét argument har at gøre med sikkerhed. Lodsning udføres ikke primært som en kommerciel ydelse, men som en forebyggende måde at varetage miljømæssige og sikkerhedsmæssige hensyn på inden for søfarten. Selv den mindste svækkelse af den generelle sikkerhed kan risikere at blive meget dyr. Blot én ulykke af den forkerte type kan let være mange gange dyrere end gevinsten fra alle mulige fremtidige besparelser på lodsydelse lagt sammen.^[1]

Hertil kommer det forhold, at der ikke er nogen stærke indikationer på, at de andre modeller, som vi har drøftet (ej heller den nuværende) kan skabe rammer for reelle eller vedvarende prisreduktioner. Når man samtidig kun kan forvente, at det offentlige omkostninger til tilsyn og/eller transitionsomkostninger (f.eks. udbud), er det svært at se, at de andre modeller udgør et attraktivt alternativ.

Alt i alt er det så usikkert, om de andre modeller udgør farbare veje, at det i vores vurdering er mest fornuftigt at fortsætte med at udvikle og effektivisere et statsligt selskab inden for rammer, hvor et statsligt selskab fortsat er altdominerende. Se mere om, hvordan dette kan gøres i afsnittet om anbefalinger.

Isoleret set kan konklusionen ovenfor undre i forhold til den økonomiske side af sagen: Hvordan kan det være, at konkurrencescenarierne ikke kan præstere bedre priser end et statsligt selskab? Igen er alle de vigtigste forklaringer gennemgået ovenfor. De to afgørende faktorer er dog: 1) At private selskabers eventuelle evne til at sænke lønninger ikke slår igennem på priserne, fordi det statslige selskab med forsyningspligten vil skabe et højt prisniveau, som de kan og vil lægge sig lige under. 2) At markedet for disse lodsydelse er så relativt lille og er forbundet med høje indgangs barrierer i form af materiel og uddannelse, så der er stor risiko for usunde markeder med markedsopdeling og/eller aftalte priser.

Som vi tidligere har bemærket, er disse opstillinger af scenarier mere et forsøg på et eksponere *mulige* fordele og ulemper ved forskellige modeller end at sige, at disse fordele og ulemper *naturligt* følger med den enkelte model. Det afhænger i praksis, som også fremhævet tidligere, af den konkrete implementering.

^[1] På enkelte områder er sikkerheden måske i dag for høj, og der kan muligvis slækkes på sikkerheden. Disse muligheder vil dog være ens på tværs af alle scenarier. Se afsnittet med anbefalinger.

5 Konklusioner og anbefalinger

Det er rapportens konklusioner at lodsning i danske farvande i dag er karakteriseret ved høj kvalitet og sikkerhedsniveau sammenlignet med andre EU-lande. De danske lodser har en høj uddannelsesmæssig baggrund og generelt en stor erfaring på tværs af geografiske områder og skibstyper mv. Vores data viser at prisraterne for lodsning i en EU-sammenhæng er omtrent gennemsnitligt - dvs. generelt dyrere end de fleste sydeuropæiske lande, og generelt billigere end de andre nordeuropæiske lande. I denne internationale sammenligning er der ikke et åbenlyst potentiale for store effektiviseringsgevinster.

I det nedenstående vil vi konkludere på forskellige scenariers fordele og ulemper, herunder hvilken vi peger på vil give mest sikkerhed og forebyggelse af ulykker for pengene.

Internationale erfaringer og vores undersøgelse peger på en række uhensigtsmæssigheder ved en liberaliseret lodsservice. Argumenterne er først og fremmest:

- › **Markedet er samlet set ikke stort nok til en sund og bæredygtig konkurrence med mange aktører.** Dette skal ses i forhold til meget høje etableringsomkostninger i form af tilvejebringelse af materiel og uddannelse for aktører på markedet. På et frit marked er det vores vurdering at man efter nogen tid vil opleve markedsbaserede monopoler eller mere eller mindre ulovlige aftaler om delte markeder for at kunne generere bæredygtige overskud, der kan dække høje afskrivninger på materiel, relativt høje lønninger og andre udgifter.
- › **Derudover er lodsning først og fremmest et spørgsmål om at forebygge ulykker.** I den kontekst finder vi, at det er en styrke med klar koordinering, regulering og rollefordeling. I et markedsbaseret scenarie er der risiko for at lodsens forpligtelser som forebygger af ulykker kolliderer med lodsens incitament til at tjene penge. Derudover vil det være vanskeligt at finde en god løsning på forsyningspligten, og særligt de lodsninger som er en stor under-skuds forretning

Det er samlet set konsulentens vurdering, at liberalisering vil blive dyrere eller på minimum samme omkostningsniveau, og at det formentligt vil føre til mindre sikkerhed på grund af mindre regulering, koordinering og risikoen for usunde incitamentsstrukturer.

Man bør efter vores vurdering for at nå målet om effektiviseringer og opretholdelse af et højt sikkerhedsniveau fastholde et statsligt selskab omkring det nuværende Danpilot til koordinering af aktiviteter, indhentning af synergier og realisering af effektiviseringsgevinster for den samlede lodsservice i Danmark. Det statslige selskab skal kontinuerligt og årligt udsættes for et pres om realistiske årlige effektiviseringer og produktionsforbedringer på linje med andre sammenlignelige organisationer. Det statslige selskab kan godt udbyde og udlicitere enkelte delområder, hvor analyser viser, der kan være kvalitets- eller effektiviseringsgevinster ved dette.

COWI anbefaler modellen med et statsligt selskab, som dog med fordel kan inddrage nogle af koncessionsmodellens mekanismer på dele af markedet.

Derudover finder COWI, at der kan være en række andre veje, som kan føre til effektiviseringer uden at kompromittere sikkerheden, som p.t. er uudforsket.

5.1 anbefalinger

Der findes efter vores overbevisning ingen 'quick fixes', der med et snuptag løser alle problemer. Der er dog en række lovende og perspektivrige ideer til at skabe effektiviseringer for den danske lodsservice, men der er på nuværende tidspunkt ikke et præcist overblik over hverken omkostninger og sikkerhedsniveau for disse ideer. På den baggrund foreslår COWI at etablere en række pilotprojekter, der skal sandsynliggøre effektiviseringsgevinster, uden kompromittering af sikkerheden, ved en række alternative måder at håndtere lodsning i danske farvande.

Landbaseret lodsning

Teknologiske udviklinger har ført til at landbaseret lodsning i stigende grad nævnes, som et alternativ til traditionel lodsning. Der er dog betydelig usikkerhed omkring kvaliteten, omkostningen og omkring hvilke typer lodsninger og geografiske områder, hvor denne type lodsning vil være velegnet. For at afdække potentialet for landbaseret lodsning og tilvejebringe et nuanceret og bæredygtigt beslutningsgrundlag foreslås et 2-3 årigt pilotforsøg, hvor relevante erfaringer fra ind- og udland indsamles. Det vil være væsentligt at indhøste erfaringer fra eksempelvis tilsvarende initiativer i Norge og Holland, hvis pilotprojekter skal overvejes nærmere.

Havnelodser/bådsmænd på regionale havne

Nogle havne kan ansætte en kendtmand, der kan varetage lodsninger til havne, hvor der er meget få lodsninger og hvor det miljømæssigt ikke er uansvarligt at risikere en grundstødning (sandgrund mv.). Mange havne har allerede en kendtmand helt eller delvis, og der vil muligvis være gode synergier i dette for havnene.

COWI foreslår et pilotprojekt med 2-3 havne til indhentning af erfaringer med henblik på en mere landsdækkende udbredelse af denne model.

Analyse af synergier med andre tjenester

Der er andre statslige maritime tjenester, som man muligvis kan søge at skabe synergier med. Det danske kystberedskab er eksempelvis både placeret rundt omkring i landet. Disse både er i næsten alle tilfælde i havne, hvor der også ligger lods både. Kunne lods bådene i virkeligheden afløse kystberedskabets både? Kunne DanPilot varetage vedligehold på vegne af kystberedskabet – eller omvendt?

Som med kystberedskabet, har Danmark også et maritimt miljøberedskab. Kunne det tænkes, at DanPilots både kan bruges inden for miljøberedskabet, så der kan spares penge samlet set?

COWI foreslår, at der gennemføres en analyse, der kan klarlægge potentialerne for synergier og samarbejder mellem de omtalte tjenester. Dette ville kunne bidrage til offentlige besparelser eller forbedringer af beredskabet indenfor de eksisterende økonomiske rammer.

Udbud under statsligt selskab

I gennemgangen af modeller beskrev vi muligheden for en geografisk koncession. Man kan også forestille andre modeller, der minder lidt om koncessionsmodellen. En mulighed kunne være, at DanPilot (i sin nye form som statsligt selskab) udbyder lods ydelsen inden for et afgrænset geografisk område eller et antal lodsninger i gennemsejlingen. DanPilot kunne stadig stille med materiel, og så eksperimentere med at købe lodstimer og lodsninger ind via en udbudsmodel, der skal afklares nærmere. DanPilot kunne eventuelt selv afgive kontrolbud. Formentlig bør omfanget af sådanne udbud ikke overstige 15-30 % af det samlede antal lodsninger, fordi der skal være en statslig kapacitet, der kan overtage i fald den private leverandør går konkurs eller ikke lever op til sikkerhedskravene.

Reduktion i regionallodsningsomkostninger

Den største mulighed for at reducere omkostningerne til lodsninger er på regionalområdet. Dette vil dermed sænke det bidrag, som gennemsejlingslodsningerne skal give til regionalområdet for at fastholde kunstigt lave priser. Et eksempel på dette kunne være, at man ikke længere tilbyder lodsning til små havne i weekenden eller uden for de øvrige havnefaciliteters arbejdstid.

En anden mulighed er at reducere omfanget af lodspligt på havnelodsningssområdet. Risikobilledet for visse lodsninger til havn er ikke specielt alarmerende, og en anden COWI-analyse²⁶ viser, at grundstødninger ikke er specielt risikable set med miljømæssige øjne, når bunden består af sand eller dynd. Man kunne overveje at undersøge, om der kan reduceres på lodsningsskrav på strækninger, hvor kollisionsfaren er ikke-eksisterende og hvor bundforholdene også er ufarlige. Det vil reducere antallet af dyre regionallodsnings, der skal foretages.²⁷

²⁶ Albrecht Lentz and Inger B. Kroon: International Journal of Engineering Under Uncertainty: Hazards, Assessment and Mitigation, 2(1-2) 2010

²⁷ Der findes fine værktøjer til at vurdere risici og indrette lodspligten herefter bl.a. IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) har

Effektivisering hos DanPilot

For os at se, er en oplagt vej til lavere priser at øge opmærksomheden på DanPilots interne processer og administrationsomkostninger yderligere. Vi anser omformningen til et statsligt selskab for at være en fordel, da det giver anledning til som ejer at stille endnu tydeligere og skarpere krav til DanPilots præstationer. Der er givetvis effektiviseringsgevinster, der endnu ikke er indhøstet. Dataindsamlingen til denne opgave har også peget på, at DanPilot kunne skabe effektiviserings- og styremæssige gevinster ved øget digitalisering. Dette potentiale er dog ikke analyseret nærmere.

udarbejdet en anbefaling (i 2006), der skitserer, hvordan den såkaldte PAWSA-model kan bruges til at vurdere risici.

Bilag A Interviewliste

Interview person	Organisation
Vicekontorchef Nete Herskind	Danske Havne
Sekretariatschef Tom Elmer Christensen	Danske Havne
Direktør Lars S. Ahrendtsen	Danpilot
Havbiolog, Henning Mork Jorgensen	Danmarks Naturforening
Vicedirektør Jan Fritz Hansen	Danmarks Rederiforening
Michael Wengel-Nielsen	Rederiforeningen af 2010 - en del af Danmarks Rederiforening målrettet den mindre og mellemstore skibsfart.
Bestyrelsesformand Jan Bonfils	Danish Pilotservice
Direktør Jesper Hofmann	Danish Pilotservice
Fritz Ganzhorn	Søfartens Ledere
Jan Merling-Petersen	Schultz Shipping
Secretary General Nick Cutmore	International Maritime Pilot Association - IMPA
Carsten Greve	Professor, CBS
Claus Andersen	Fredericia Shipping
Steffen Dalgaard	Shipping DK

Krista Risgaard

Fra: Søren Nim Larsen <SNL@mmf.dk>
Sendt: 17. januar 2014 16:09
Til: Krista Risgaard
Emne: Høringssvar vedr. høring om lov om ændring af lodsloven og forskellige andre love

Søfartsstyrelsen
Att.: Krista Risgaard

Høringssvar til forslag til lov om ændring af lodsloven og forskellige andre love

Maskinmestrenes Forening finder hovedformålene i fremsatte lovforslag om at effektivisere lodsvæsenet i danske farvande fornuftigt. Dette, samt udbud af en række lodsninger til fri konkurrence og udvidelse af varslingsperioder kan medvirke til at skabe højere serviceniveau og lavere priser mv. til gavn for samfundet og eventuel medvirke til et øget antal lodsninger.

Maskinmestrenes Forening ser samtidig en fornuft i at afvente med en fuldstændig konkurrence på lodsmarkedet indtil man i 2020 og efterfølgende har målt effekten af nuværende tiltag.

Ved at udsætte det danske lodsmarked for fuldstændig konkurrence uden krav om sammenligneligt lønniveau, vil det skabe ulige konkurrencevilkår og i sidste ende indebære en risiko for at danske lodsvirksomheder udkonkurreres. Dette vil på uhensigtsmæssig vis kunne reducere antallet af danske maritime arbejdspladser, hvilket fremadrettet kan medføre en risiko for, at der ikke er et tilstrækkeligt antal lodsninger til at opretholde og uddanne et dansk lodsvæsen med danske lodser. Det kan på sigt udgøre et problem i forhold til at opfylde forsyningspligten for lodsydelsler.

Anvendelse af udenlandske lodser (EU/EØS borgere) udenfor dansk kontrol og uden mulighed for effektiv retsforfølgelse kan betyde, at danske rederier og forsikringselskaber i stigende omfang vil fravælge lodsning, fordi en lodsning ikke i tilstrækkelig omfang vil øge sikkerheden henset til prisen for lodsningen. Et fald i antal lodsninger og/eller risiko for en udenlandske lodsers manglende kendskab til gennemsejladslodsning i danske farvande kan tillige indebære et fald i sejlads- og miljø sikkerheden i danske farvande.

Herudover har Maskinmestrenes Forening vanskeligt ved at gennemskue, om den forslåede kompensationsordning vil kunne gennemføres således, at Danpilot sikres en ligelig konkurrencesituation.

Vi ser herefter frem til at modtage Søfartsstyrelsen bekræftelse på modtaget høringssvar.

Venlig hilsen
Maskinmestrenes Forening

Søren Nim Larsen
Juridisk konsulent

Sankt Annæ Plads 16
1250 København K

Tlf.nr. 3336 4920
Dir. 3336 4926
www.mmf.dk



NOTAT

KL hørings svar til ændring af lodsloven og forskellige andre love, januar 2014

KL er enig i lovændringens ambition om, at der skal sikres effektiv og billig lods til alle skibe til alle havne, og at der derfor skal høstes mulige effektiviseringsgevinster på lodsområdet. Her synes forslaget om mere fleksible på- og afsætningssteder at være oplagt til at give tids- og økonomiske gevinster.

Der kan muligvis også findes øvrige effektiviseringsmuligheder indenfor de eksisterende rammer, som bør forfølges, og som lovforslaget ikke medtager. Fx kan det foreslås, at staten forhandler med DanPilot om, at lodserne i højere grad end i dag også påtager sig øvrigt/ f.eks. administrativt arbejde, og dermed får en mere effektivt dagligdag, med mindre ventetid.

Generelle kommentarer:

Forslaget til ændret lodslov risikerer at føre til forringet service i de fleste havne, hvilket KL ikke kan støtte. Tværtimod bør staten via sine rammer understøtte alle havnes levedygtighed og kommercielle funktion.

KL er bekymret for lovforslagets del vedr. mindsket forsyningsikkerhed i de mindre danske havne (12 timers lodsadgang i stedet for 24 timer/døgn) og er ikke enig i dette forslag til ændring.

Ligeledes synes det ikke dokumenteret, at lovændringen vil føre til bedre miljøbeskyttelse. Tværtimod kan der stilles spørgsmålstejn ved, om ikke flere af forslagene, som bl.a. ovenstående, risikerer at forringe miljøbeskyttelsen.

KL ønsker ikke konkurrenceforvridning som medfører, at de mindre havne stilles mere ugunstigt end i dag, med højere priser og mindsket forsyningsikkerhed med begrænsninger i adgangen til lods og større risiko for, at ski-

Den 16. januar 2014

Sags ID: SAG-2014-00407

Dok.ID: 1801270

CRO@kl.dk

Direkte 3370 3861

Mobil 2383 1527

Weidekampsgade 10

Postboks 3370

2300 København S

www.kl.dk

Side 1/2

be til og fra disse havne fravælger lods. Det fremgår af følgematerialet, at det er 75 af Danmarks ca. 85 offentlige og private havne, som får/risikerer forringet service.

Det synes ikke dokumenteret, at de lavere priser, som der med forslaget forsøges opnået på gennemsejlinger, vil øge antallet af gennemsejlende skibe, som tager lods ombord, særligt skibe som kan have ”uregelmæssigheder”/ulovlige forhold om bord.

Det er vigtigt, at der ikke med dette udkast til lovforslag, sker en fordyrelse af dansk varetransport pr. skib fremfor vejtransport, på grund af dyrere/mere besværlig lodsning.

Specifikke kommentarer:

Vedr. § 2. stk. 1: Det virker ikke i analysen sandsynliggjort, at muligheden for at bruge DanPilots lods både til øvrige kommercielle maritime aktiviteter, vil give øget indtjening større omfang. – DanPilot kan allerede i dag fragte andre personer end lodser, men må vel som statslig virksomhed være underlagt en række begrænsninger, så de ikke går ud og tager arbejde fra private aktører på markedet.



CO-Søfart
Mose Allé 13
DK-2610 Rødovre
Mail: cosea@co-sea.dk
Tlf.: 3636 5585
Fax: 3636 5580

På grund af anerkendelsesdirektivet vil en udenlandsk lods, for så vidt der er tale om en EU/EØS-borger, kunne kræve udstedelsen af et dansk lodscertifikat, hvis denne i øvrigt har opfyldt kravene til sejlads hyppighed i området.

Da lodscertifikatet netop er knyttet til et antal sejlads i området eller lokal sidemandsoplæring, vil man alene kunne bevare sit certifikat, ved at være ansat i et lodseri, som foretager lodsninger der.

På den baggrund vil en fuldstændig frigivelse af lodsmarkedet i sidste ende kunne medføre, at der kun vil være lodsninger med danske lodser, besætning og skibe på de områder, der ikke er rentable, men alene bliver udført af Danpilot under forsyningspligten.

Et dansk lodseri – herunder Danpilot - vil dermed have svært ved at ”generobre” tabte markeder, hvis lønniveauet hos en udenlandsk konkurrent er væsentligt lavere end det nationale niveau.

Ud over tab af arbejdspladser på søen og i den maritime klynge, kan man på sigt frygte, om der vil være lodsninger nok til at opretholde og uddanne et dansk lodsvæsen med danske lodser, og dermed kan dette på sigt udgøre en selvstændig trussel mod forsyningspligten.

Sø sikkerhed og antal lodsninger

Det vurderes også som en reel fare, at anvendelsen af udenlandske lodser, som på mange punkter vil være udenfor dansk kontrol og udenfor mulighed for effektiv retsforfølgelse i Danmark, vil medføre at rederier og forsikringsselskaber helt fravælger lodsning, idet man kan ende med en intern vurdering af, at en lodsning ikke vil øge sikkerheden tilstrækkeligt i forhold til prisen.

Et fald i antallet af lodsninger, eller risiko for at den pågældende lods ikke har tilstrækkeligt kendskab til gennemsejladslodsning i de danske farvande, vil gå imod ønsket om at øge sejlads- og miljø sikkerheden i danske farvande.

Det må i hvert fald befrygtes, at en fuldstændig konkurrenceudsættelse for samtlige gennemsejlingslodsninger, vil sætte den danske certifikatordning under stort pres.

Forsyningspligten og forsyningsbidrag

Endeligt vil den kompensationsordning, sådan som den fremgår af forslaget, næppe kunne gennemføres således, at der sikres en ligelig konkurrencesituation for Danpilot.



Dansk Metals Maritime Afdeling



Søværnets Konstabelforening





CO-Søfart
Mose Allé 13
DK-2610 Rødovre
Mail: cosea@co-sea.dk
Tlf.: 3636 5585
Fax: 3636 5580

Høringsvar vedrørende høring om lov om ændring af lodsloven og forskellige andre love

Konklusionen er, at organisationen er enig for så vidt angår regler om varslings- tilladelse til at Danpilot udfører havneoperationer, samt at der i 2016 sker konkurrenceudsættelse af 300 stk. lodsninger, idet dette absolut vil medføre en effektivisering af lodsvæsnet.

Der bør dog ikke allerede nu tages stilling til en fuldstændig konkurrence på lodsmarkedet, da en sådan beslutning skal bygge på den empiri, der opnås i en periode fra 2016 til 2020.

Vi ser som sådan ikke nogen gavnlige konkurrencemæssige fordele ved fremover at lade udenlandske lodserier overtage en ellers strengt offentligt kontrolleret opgave, og lovforslaget rejser derfor på dette punkt betydelige problemstillinger i forhold til sikkerhed og public service.

Organisationen er naturligvis enig med hovedhensynet i det fremsatte lovforslag, hvori der indgår flere positive elementer, som kan være med til at effektivisere lodsvæsnet.

Udvidelse af varslingsperiode og mulighed for at bistå i havneoperationer vil være med til at gøre visse lodsopgaver mere rentable, og dermed mindske det generelle udgiftsniveau forbundet med forsyningspligten, og dermed medføre en samfundsmæssig gevinst i form af lavere priser, som nødvendigvis må medføre flere lodsninger.

Der kan også, være god mening i, at et antal lodsninger udbydes til fri konkurrence, således at der kan benchmarkes på sikkerhed, kundetilfredshed og pris, hvormed der kan skabes en bæredygtig konkurrence.

Følgende problemstillinger bør dog overvejes:

Udenlandske operatører

Det er organisationens opfattelse, at den generelle konkurrenceevne, uden et krav om et sammenligneligt lønniveau, for danske lodsvirksomheder vil være omend særdeles urimelige.

Lønninger til lods, besætning, og i de virksomheder, som vil servicere og vedligeholde skibe fra udenlandske operatører, samt udgifter til efteruddannelse og opretholdelse af lodscertifikater - fx fra de baltiske lande, er væsentligt lavere end de danske.



Dansk Metals Maritime Afdeling



Søværnets Konstabelforening





CO-Søfart
Mose Allé 13
DK-2610 Rødovre
Mail: cosea@co-sea.dk
Tlf.: 3636 5585
Fax: 3636 5580

På grund af gebyrkrav/forsyningsbidrag til opretholdelse af forsyningspligten, vil der naturligvis være fokus fra konkurrenterne på en stram opdeling imellem indtægter og udgifter hidrørende direkte fra forsyningspligten på ikke rentable lodsninger.

Dette vil i sig selv kun vanskeligt kunne lade sig gøre regnskabsteknisk, da poster som for eksempel efteruddannelse og investeringer i ny tonnage og teknologi, vil være svære at udskille fra den samlede drift.

Danpilot vil med ordningen dermed reelt blive sin egen konkurrent, da overskud på drift af rentable ruter kan blive overført til opretholdelse af forsyningspligten, med den konsekvens at de øvrige konkurrenter vil få forbedret deres konkurrenceevne, da de opkrævede bidrag da må forventes nedsat.

Hertil kommer også, at Danpilot må forventes at dokumentere udgifter ved opretholdelse af forsyningspligten lagt til grund for et bidrag, og at dette forudsætter, at udgifterne er afholdt.

Da markedet må antages at være skiftende i fuld konkurrence, vil man næppe kunne opkræve et bidrag til fremtidige udgifter, og såfremt man gør, rejser dette i sig selv en problemstilling i forhold til de faktisk afholdte udgifter.

Dette vil ud fra et konkurrencemæssigt hensyn ofte medføre et konservativt skøn fra myndighedernes side.

Dermed kan Danpilot komme til at bære en ikke uvæsentlig finansieringsbyrde, og det vil i virkeligheden kræve en større administrationsordning, hvis man skal sikre sig, at de andre konkurrenter – som konkret har nydt godt af forsyningspligten og et for lavt sat bidrag, også vil være dem, der bærer forsyningsbidraget for perioden.

Man kan således konstatere, at selve ordningen, som foreslået, har elementer af flere konkurrenceforvridende problemstillinger.

På dette ovenfor beskrevne grundlag, henvises der til den indledende konklusion.

På vegne af medlemsorganisationerne.

CO-Søfart

John Ibsen



Dansk Metals Maritime Afdeling



Søværnets Konstabelforening



Krista Risgaard

Fra: Jan Bonfils <jb@danishpilotservice.dk>
Sendt: 17. januar 2014 09:38
Til: Krista Risgaard
Emne: Hørings svar vedr. udkast til ny lodslov
Vedhæftede filer: Hs lovudkast til ændring af lodsloven.docx

Attn: Krista Risgaard

Under henvisning til høringsbrev dateret 20. december 2013 fremsendes vedlagt hørings svar fra Danish Pilot Service

Med venlig hilsen / Best regards

Jan Bonfils



DANISH PILOT SERVICE

Vesthavnsvej 15
7000 Fredericia
Mobil: +45 20 27 62 63
CVR 33 35 18 28
jb@danishpilotservice.dk
www.danishpilotservice.dk

Høringsvar vedrørende lovudkast til ændring af lodsloven.

I høringsbrev af 20. december 2013 fremgår det, at hovedformålet med lovforslaget er at effektivisere lodsopgaverne og dermed bidrage til øget sejladsikkerhed og sikring af miljøet i de danske farvande.

Dette skal iflg. høringsbrevet ske ved en øget konkurrence på lodsområdet og ved at gøre det nemmere for nye lodserier at operere i markedet. Derved er det hensigten at leve op til regeringens konkurrencepolitiske udspil "Styrket konkurrence til gavn for Danmark".

Det er uomtvisteligt, at konkurrence medfører lavere priser, og omkring lodsning derved også til større brug af lodser hvorved sikkerhed og miljø sikres bedst muligt. Modsat ser en monopolist intet incitament i at tilpasse og effektivisere sin organisation, hvilket på sigt medfører forhøjede priser.

Konklusion

Det må desværre konstateres, at det fremsatte lovudkast ikke lever op til de skrevne intentioner og dermed heller ikke til regeringens konkurrencepolitiske udspil "Styrket konkurrence til gavn for Danmark", tværtimod. Som en direkte følge af det foreliggende lovudkast, anser Danish Pilot Service det for værende problematisk for nye aktører at deltage i gennemsejlingslodsninger.

Under henvisning til ovenstående konklusion, skal vi fremsætte følgende ændringsforslag:

1. Mulighed for deltagelse i gennemsejlingslodsninger bør fra dag 1 omfatte gennemsejlinger i såvel Storebælt som i Øresund.

Ingen aktør, der i modsætning til DanPilot ikke kan tilbyde lodsninger både via Storebælt og via Øresund, vil være attraktiv for rederierne, idet disse i størst muligt omfang benytter Øresund som gennemsejlingsfarvand pga. kortere distance.

2. Tilladelse bør gives for min. 5 år ad gangen. Naturligvis med mulighed for at tilbagekalde tilladelsen såfremt den misligholdes.

Det kan ikke etableres en seriøs forretnings model med en begrænsning på 1 år. Såvel ansættelser som investeringer er umuliggjort med en tidshorisont på kun 1 år.

3. Tilladelse bør gives til minimum 800 lodsninger og med en rimelig margin.

Der kan ikke etableres en seriøs forretnings model på under 800 lodsninger svarende til 10% af markedet. Endvidere skal der være en rimelig margin således at den nye aktør eksempelvis kan lodse året ud, idet man ellers kunne risikere, at en / flere lodser skulle gå ledige i mperioder op til årsskiftet.

4. Tilladelse bør gives med start i 2014.

Efter at have virket som privat lodsselskab siden 2007, ser DPS ingen relevans i at skulle vente yderligere 2 år på adgangen til gennemsejlingerne.

5. Bidrag til regionallovsningerne bør fastsættes i så god tid, at eventuelle aktører kender betingelserne inden man indgår i gennemsejlingerne.

Bidrag til regionallovsningerne bør være gældende og kendte for min. 5 år således, at eventuelle nye aktører kender omkostningerne ved at gå ind i gennemsejlings segmentet.

6. Bidrag til regionallovsningerne bør fastsættes som en %-del af den enkelte lodsnings.

De anførte bidrag (4 – 9 mio. om året) kan i sin yderste konsekvens medføre, at bidraget til regionallovsningerne udgør mellem 40% og 90% af det indsejlede!

Det medfører ikke konkurrencedygtighed for de private aktører, såfremt det økonomiske konkurrenceelement forlods afleveres til en form for regionallovsningsfond.

7. Bidrag til regionallovsningerne bør fordeles mellem aktørerne på dette marked.

Danish Pilot Service vil, som følge af sin tilstedeværelse på regionallovsnings området, løfte en del af forsyningspligten, og bør derfor også tilgodeses med tilskud fra gennemsejlingslovsningerne.

8. Konkurrence fra DanPilot overfor private aktører bør være udelukket inden for regionallovsnings området.

Da prisniveauet for regionallovsningerne estimeres til at være 61% under produktionsomkostningerne, vil konkurrence inden for dette segment være i modstrid med gældende konkurrencelovgivning.

9. I gældende lodslov er det anført, at DanPilot KAN ombordsætte og ilandtage lodser fra andre selskaber. Dette bør ændres til at DanPilot mod betaling og efter anmodning SKAL medtage lodser fra andre selskaber.

DanPilot har ikke ønsket at ombordsætte eller ilandtage vores lodser. Dette begrundet i teknikaliteter.

Netop investering i lods både er omkostningstung, hvorfor mulighed for medsejling hos DanPilot vil reducere omkostningerne for nye lodserier og dermed øge disses konkurrenceevne. Såfremt medsejling er en mulighed, vil det medføre en merindtjening hos DanPilot på ikke under 1 mio. om året. Det er naturligvis således, at hvis det ikke er en lods fra Danish Pilot Service, der skal ombord eller fra borde, så vil det være en lods fra DanPilot. Da man altid kan betjene sidstnævnte, kan det kun være et spørgsmål om vilje.

10. Mulighed for opkvalificering af certifikater bør ændres omgående.

De gældende regler for opkvalificering af lodsernes certifikater og dermed udvikling af de private lodserier, gør det umuligt at opkvalificere lodsernes certifikater. Dette skyldes bla., at antallet og den nødvendige variation af tonnage størrelser kun findes i gennemsejlingerne.

For den gode ordens skyld skal det anføres, at Danish Pilot Service gerne deltager i et møde eller får foretræde for Erhvervs- og Vækst udvalget for dermed at kunne uddybe de fremsatte ændringsforslag.

Specialkonsulent Krista Risgaard
Søfartsstyrelsen
Carl Jacobsens Vej 31
2500 Valby

17. januar 2014

Høring af lodsloven

Danske Havnes mål er, at alle skibe til alle havne kan få lods på rimelige vilkår både hvad angår pris, fleksibilitet og effektivitet.

Kan skibe ikke det, fravælger de havne, transportører fravælger skibe, og skibe fravælger lods. Det vil være helt i strid med ønskerne om effektive lodsninger.

Danske Havne mener, at lovforslaget

- Fører til forringet service på langt de fleste havne. Forringelser i det tidsforbrug skibe må påregne i forbindelse med havneanløb og prisforhøjelser. Ud af Danmarks 85 offentlige og private havne får 75 af havnene forringet forsyningssikkerheden. Det giver langt dårligere service. Langt hovedparten af havne kan forvente højere priser. Når staten stiller krav om lodsning af hensyn til miljøet, må staten også sørge for, at vilkårene er rimelige.
- Giver øget adgang for staten til at fastsætte krav og pligter, mens staten i samme åndedrag frasiger sig en større del af forpligtelsen. Staten bør være garant for forsyningssikkerhed.
- Når Danpilot får øget adgang til at optimere servicen og udføre andre skibsrelaterede serviceydelser, bør give havnene de samme muligheder. Havne kan bidrage til fornuftige lodsforhold, men det kræver ændringer i Havneloven.

Det fremsendte lovforslag strider mod Danske Havne målsætning og det overordnede mål om adgang til lods af flere årsager:

- Lovforslaget differentierer mellem havne og skibe på uklare vilkår.



- Lovforslaget ændrer det økonomiske grundlag under en del regionallovsninger og fordyrer lodsninger.
- Lovforslaget tilskynder ikke i tilstrækkeligt omfang til effektivisering inden for de eksisterende rammer.
- Lovforslaget flytter en statslig forpligtelse over til havnene uanset om disse har ret og mulighed for at løfte opgaven.

Et helt centralt vilkår er, at adgangen til at få lods ikke beskæres eller umuliggøres, sådan at skibe fravælger lods eller havne, alene fordi det bliver for ufleksibelt, ineffektivt eller for dyrt. Ligeledes må vareejere ikke fravælge skibstransport frem for landevejstransport på baggrund af krav om lods. Derfor er forsyningssikkerheden og vilkår for lodsning helt essentielle omdrejningspunkter.

Med det foreliggende forslag undergraves formålet, nemlig at lodsning er til for at beskytte miljøet. Der skal være adgang til lods eller fornuftig sejladsvejledning, når der er behov for det.

Herudover ser Danske Havne en række risici i form af konkurrenceforvriddning i det fremsendte udkast til lov om ændring af lodsloven:

- Forøgede priser på lodsning og dermed søtransporten fører til konkurrenceforvriddning i forhold til andre transportformer.
- Stive regler og serviceudbud, der forhindrer effektiv søtransport og effektive havnoperationer i en række havne fører til konkurrenceforvriddning i forhold til andre transportformer.
- Foringelser i forsyningssikkerheden fører til konkurrenceforvriddning mellem havne.
- Princippet om, at små underskudsgivende forretninger, som staten ikke finder rentable, med fordel kan pålægges de mindre havne, mens havne ikke skal involvere sig yderligere i rentable forretninger er helt forfejlet og konkurrenceforvridende.

Havne er i national og international konkurrence. Derfor gælder det for hver enkelt havn om, at den samlede pris for et havneanløb inkl. lodstjenesten holdes så lavt som muligt.

Danske Havne er enig i, at tiden er moden til at konkurrenceudsætte større dele af lodsmarkedet med det formål at sikre konkurrencedygtige priser til alle havne.

Når det er sagt, er det også Danske Havnes opfattelse, at det er en meget overfladisk konklusion at drage, at forslaget i den foreliggende form ikke har økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, men at det derimod

udelukkende har positive konsekvenser for skibsejere og private lodserier. Hvad med havne og vareejere?

Forslaget kan have positive effekter for nogle skibe og lodserier. Men det kan have meget negative konsekvenser for de skibe, der vælger at anløbe visse danske havne, og det kan have negative konsekvenser for en række havne, der ikke er omfattet af forsyningssikkerhed og fornuftige maksimalpriser. Regionallodsninger har været konkurrenceudsat i en periode, og der er steder, hvor konkurrencen ikke er blevet udfordret. Danske Havne efterlyser derfor en forklaring på, hvordan man er nået frem til, at der er positive konsekvenser uden at de negative effekter er kommenteret.

For så vidt angår de miljømæssige konsekvenser er Danske Havne langt fra overbevist om, at der er tale om positive miljømæssige konsekvenser for en del af de indre farvande. Der vil være steder, hvor Danske Havne slet ikke kan se, hvorfor tilskyndelsen til at bruge lods skulle være større fremover end i dag.

Analysen

Analysen er efter Danske Havnes opfattelse først og fremmest en redegørelse af eksisterende forhold. Det kan for så vidt være udmærket, men Danske Havne efterlyser en diskussion af forskellige løsningsforslag, som kunne danne baggrunden for de valg, der er truffet i lovforslaget. Allerhelst havde Danske Havne naturligvis set en forudgående dialog om forskellige scenarier, sådan at mulighederne var undersøgt mere til bunds.

Konkurrenceudsættelse

I regeringens konkurrencepolitiske udspil fra oktober 2012 blev det fastlagt, at der skulle udarbejdes en analyse af lodsmarkedet, som skulle se på, hvordan der kan skabes øget konkurrence på lodsområdet. Formålet er, at det skal blive mere attraktivt at anvende lodser under hensyntagen til sejlads- og forsyningssikkerheden.

Danske Havne er enig i, at øget konkurrence kan tilskynde til en effektivisering. Konkurrenceudsættelse har en tendens til at få udbydere til at stå lidt mere på tær for at optimere driften. Det er Danske Havnes opfattelse, at der også kan findes yderligere effektiviseringsgevinster i Danpilot. Konkurrenceudsættelse er en vej, en resultatkontrakt med skærpede vilkår kan være et andet bidrag. Derfor bør fokus være på en fortsat tilpasning i Danpilot.

Prisfastsættelse

”Dette indikerer, at især regionallodsningsområdet er prisfølsomt over for prisstigninger på lodsydelsen” (Analysen, side 26). ”Stiger taksterne på

regionallodsningerne vil dette kunne sænke sejladsikkerheden, såfremt det fører til fravalg af lods (45% af regionallodsningerne er "frivillige" og ikke omfattet af lodspligten)" (Analysen, side 26).

Danske Havne er meget opmærksom på, at en øget konkurrenceudsættelse kan gøre det vanskeligt at tilvejebringe lodstjeneste på samme vilkår som i dag alle steder. Danske Havne er af den overbevisning, at det må løses ved statens mellemkomst, da der er et samfundsmæssigt og miljømæssigt hensyn at tage. Indtægter for lodsninger på større havne skal ikke bruges til at nedsætte prisen på mindre havne, men derimod på at nedsætte prisen på de større havne, der er konkurrenceudsat også i dag.

Ved den seneste mere gennemgribende ændring i prisstrukturen i 2009 fik særlig lodsninger til de mellemstore og mindre havne markante prisstigninger. Der må ikke lægges til her.

Danske Havne finder, at det er fornuftigt, at der indsættes en adgang i den foreslåede § 13, stk. 4 om, at lodserier der foretager gennemsejlingslodsninger, kan betale et bidrag til opretholdelse af forsyningspligten på regionallodsningsområdet. Det må naturligvis gælde for både Danpilot og andre lodserier. Det er vigtigt, at der også er incitament til at effektivisere også regionallodsningerne også selvom der er tale om underskudsgivende lodsninger. At bidraget skal fastsættes på finansloven, bidrager kun til at understrege det statslige ansvar i, at der opretholdes en fornuftig lodstjeneste på regionallodsningsområdet.

Danske Havne finder det naturligt, at Danpilot med konkurrenceudsættelse og sin overgang til selskabsform får mulighed for at indgå forretningsmæssige aftaler (§ 19, stk. 6 og 7). Men af hensyn til en fornuftig forsyning overalt i landet er det vigtigt, at den foreslåede § 19a om, at "Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om betaling for lodsning foretaget af Danpilot, herunder regler om maksimale takster" udnyttes fornuftigt. Maksimale takster må i Danske Havnes øjne være takster, der sikrer, at der ikke sker en konkurrenceforvridning hverken i forhold til andre transportformer eller så nogle havne kobles af transportnettet. Hvordan tænkes maksimaltaksterne fastsat?

Udvælgelse af "mindre" havne

Som ny § 3, stk. 12 defineres en mindre havn til at være en havn, der ikke er en del af det transeuropæiske netværk, TEN-T, der er fastlagt i de til enhver tid gældende EU-regler. Der vedhæftes et kort over de danske TEN-T havne. Det betyder, at 75 ud af Danmarks ca. 85 offentlige og private havne får forringet service.

Blandt de havne, der er TEN-T havne er en lang række færgehavne (Fur, Branden, Nordby, Ebeltoft, Odden, Helsingør, Spodsbjerg Tårs, Rødby, Gedser), da et af kriterierne er, at havnen har over 200.000 passagerer årligt. Er der skibe, der ikke bruger lods, er det færger med meget hyppige afgang. Der er derfor ret få lodsninger til disse destinationer, men det kunne passende fremgå af en analyse i hvilket omfang. Herudover er der blandt TEN-T havnene 4 havne (Aarhus, Hirtshals, Hanstholm og Rønne), der historisk har haft og har eget havnelodseri. De fleste større, mellemstore og mindre danske havne, heriblandt havne med lodspligt, er dermed ikke omfattet af forsyningssikkerheden.

Danske Havne mangler, at der i analysen er en diskussion af forskellige scenarier for, hvordan havne og havnes størrelser er i forhold til krav om lodspligt, årlige antal lodsninger på havnene etc. Uden en sådan analyse og baggrundsmateriale synes det vanskeligt at fastsætte grænser for, hvor det vil være færrest mulige, der påvirkes af en ændring i varslingsregler etc. Med de stærke forringelser der sker i forsyningssikkerheden til ikke-TEN-T havne forsvinder incitamentet til at tage lods.

Forsyningssikkerheden

Danske Havne skal understrege, at lodspligt er en pligt, staten pålægger visse skibe på visse strækninger af hensyn til miljøet. Derfor er det også naturligt, at det er staten og dermed Danpilot eller andre, der forpligtes til at være garant for forsyningssikkerheden i alle dele af de danske farvande og til alle havne.

Når staten indfører lodspligt, bør der altid være lods til rådighed for de skibe, der bliver omfattet af kravet uanset hvilken havn, de vælger at anløbe. Noget andet kan være, at skibe, der frivilligt ønsker at bruge lods kan få begrænset forsyningssikkerhed. Det kan være et vilkår, staten ønsker at sætte, men det virker ikke befordrende for viljen til at tage lods og dermed er begrænsninger i forsyningssikkerheden i direkte modstrid med formålet - "Formålet er, at det skal blive mere attraktivt at anvende lodser under hensyntagen til sejlads- og forsyningssikkerheden".

Konkret eksempel:

Hvis en "mindre" havn skal aftale et 12-timers sammenhængende vindue, hvortil der efter forslagets § 19, stk. 3 er forsyningspligt, vil havnen af hensyn til kunderne nok typisk vælge et vindue, der ligger om natten. Lad os give et eksempel, hvor en havn ønsker tidsrummet 18-06 af hensyn til, at godshåndtering typisk starter kl. 07.

Et skærvaskib skal til Randers og ankommer til anduvningen kl. 07
Skibet skal vente til kl. 18, før det kan få lods

Skibet får lods kl. 18 og er i havn kl. 21
Skibet lodser 9,5 time og er klar til at sejle næste morgen kl. 06.30 eller senere i løbet af dagen afhængig af, hvordan man får tilrettelagt godshåndteringen
Så skal skibet vente til kl. 18, før man kan få lods ombord
Kl. 21 forlader lodsens skibet, som sejler videre.

En sådan operation betyder et samlet tidsforbrug på 38 timer. I dag er tidsforbruget for ovennævnte operation 15 timer. Har man nået målsætningen om, at det er blevet mere attraktivt at bruge lods? Danske Havne siger nej. Vil skibet, hvis muligt, vælge at gå ind uden lods eller gå til anden havn? Danske Havne tror ja.

§ 19, stk. 7 og § 19a, ser ud til at give rederiet eller havnen mulighed for at kunne få 24 timers lodsningmulighed til ikke TEN-T havne, men prisen vil blive højere end normalprisen for ikke TEN-T havnen. Det svækker naturligvis konkurrenceevnen og tilskynder ikke til, at der tages lods.

Lodsningsbehov og antal lodser

I dag har Danpilot typisk et begrænset antal lodser i et område. Hvis der indføres 12-timers vinduer for lodsning, vil alle skibe ønske lods inden for dette tidsrum typisk i ovennævnte eksempel kl. 18 eller kl. 03 om morgenen. Analysen beskæftiger sig ikke med, om det er muligt for Danpilot at lodse de skibe, der ophobes i løbet af dagen, mens de venter på at komme i havn eller fra havn. Danske Havne bemærker, at det i analysen ”bemærkes, at den effektive udnyttelse af lodsernes tid i dag kun er på omkring 45 pct.” (side 24 i analysen). Udover, at der derfor bør være effektiviseringsmuligheder i tilrettelæggelsen af arbejdet, efterlyser Danske Havne, at det i analysen er behandlet, om Danpilot har tilstrækkelig mange lodser på vagt til, at alle skibe kan få lods samtidig, eller om der vil være mere effektiv ressourceudnyttelse i at fordele lodsningerne over hele døgnet som i dag.

Lovkravet, om at lodsningerne en række steder kun kan ske i et begrænset tidsrum, risikerer at svække effektiviteten ikke blot hos havne og skibe og Danpilot, men analysen har ingen refleksioner over omfanget af dette.

Varslingsregler

Som noget nyt fastsættes regler om varsling og bestilling i loven og ikke ved bekendtgørelse. Det betyder også, at det senere vil kræve en lovændring, hvis man vil ændre eller differentiere i reglerne.

En del skibe vil muligvis godt kunne optimere og varsle deres behov for lods et par timer tidligere end i dag. Analysen kunne med fordel have beskæftiget sig med mulighederne for at lave lidt differentierede priser, sådan at lodsning evt. var billigere, hvis skibet varsler 24 timer før i forhold til 12 timer før. For nogle skibe vil det ikke være muligt at varsle f.eks. afgang med 4 timers varsel, men det må ikke afholde dem fra at få lods ombord. Det samme kan gøre sig gældende for ankomst med 18 hhv. 24 timer, men skibene kan selvfølgelig tilskyndes til at bistå med en mere effektiv tilrettelæggelse og lodsafvikling.

Forslagets § 19, stk. 5 om, at Danpilot ikke er forpligtet til at foretage en lodsning, hvis fristerne ikke er overholdt for den pågældende lodsning, er helt uacceptabel. Med de meget skærpede frister vil der nemt kunne ske ændringer som følge af dårligt vejr, forsinkelser både ved ankomst og adgang. F.eks. findes der farvande, hvor lodserne ikke vil lodse i mørke, hvis det er tåget. Hvis "lodsningvinduet" på de 12 sammenhængende timer er om natten, og det er tåge, bindes skibet til havn i helt urimelig lang tid. Det er uacceptabelt.

Mulighed for nye lodserier inkl. havne

"Det, der udgør en ikke-rentabel lodsning for DanPilot, kan være en rentabel lodsning for et privat lodseri" (side 23 i analysen). Det er tvungende nødvendigt, at der sker en liberalisering af og lettelse af krav til etablering af et lodseri. I modsat fald vil ikke-rentabel lodsninger aldrig nogensinde blive rentabel for private lodserier eller havne.

Danske Havne støtter derfor fuldt ud anbefaling 5.6 (analysens side 36) om, at der skal være langt større fleksibilitet i uddannelsen og ved opretholdelse af certifikater, sådan at barriererne ved at etablere og opretholde lodserier formindskes. Det er nødvendigt at se på

- En realistisk sammenhæng mellem uddannelseskraft og oplæring. Øget brug af simulator og at den nødvendige sidemandsoplæring rent faktisk er til stede (nytter ikke med krav om 5 sejlads på et år, hvis der kun er 3 lodsninger). Da staten stiller krav om forsyning og uddannelse bør uddannelsen i langt videre udstrækning være en statslig forpligtelse.
- Forsikring for lodseriet er en tung økonomisk byrde. Et mindre lodseri kan ikke opretholdes og drives med de nuværende forsikringskrav. Staten kan se på en puljeordning eller statslig forsikring, som dækker de lodser, staten selv har eksamineret og udstedt certifikater til.
- Opretholdelse og fornyelse af certifikater skal gøre billigere.

Lodseriernes konkurrencemuligheder

Danske Havne er enig i, at det er fornuftigt at høste de rationaliseringsgevinster, der kan findes. Danske havne har kun begrænsede muligheder i forhold til havneloven for at supplere virksomheden med maritime tjenesteydelser. Det vil være naturligt at se på fornuftige løsninger her.

Hvis og når havnene etablerer havnelodserier, er det vigtigt, at det også kan ske på fornuftige vilkår. Sådanne lodserier bør på linje med Danpilot have mulighed for at lade sine havnebåde indgå i andre aktiviteter såsom trossetjeneste, bugsering, proviantering af skibe og lignende ydelser med tilknytning til skibsfartserhvervet (bemærkninger til ændringsforslag i lov nr. 66 af 12. juni 2013 om Danpilot § 2, stk. 1). Når havnene etablerer havnelodserier, bør de naturligvis have samme vilkår som Danpilot. Det betyder også, at havnene bør have adgang til at servicere skibe uden for egen havn.

Det er også en forudsætning i forhold til den ændrede fortolkning af reglerne om bemanning af erhvervsfartøjer, som omtales på side 32 i analysen. Når lods både fremover skal sejle med 2 båds mænd frem for som nu med 1 bådsmand, vil det også fordyre havnens omkostninger. Det gør kun en urentabel lodsning endnu mere urentabel.

Erhvervs- og Vækstministeriet bør som en logisk konsekvens af bestræbelserne på at effektivisere lodsningerne arbejde aktivt for, at havnene får mulighederne for at udbyde effektive (regional)lodsninger. Det kræver ændringer i havneloven.

Lodspligt

Danske Havne efterspørger en klar sammenhæng mellem krav om lods og risiko for skader på miljøet. Ingen andre hensyn end miljøet bør ligge til grund for krav om lodspligt. Derfor bør kravene samtidig med dette lovforslag nøje gennemgås, så det sikres, at det er begrundet i en potentiel forureningsfare, når myndighederne pålægger lodspligt. Differentiering i forhold til den miljømæssige risiko er nødvendig, og der bør sættes fokus på dette.

Landbaseret lodsning/Kendt mand

Lodsning er traditionelt opfattet som fysisk tilstedeværelse af lods om bord på skibet. Forslaget beskæftiger sig ikke med yderligere differentiering i uddannelseskravene. Det bør der kigges på, så det ikke bliver urimelig dyrt at opnå eller opretholde certifikat til visse områder.

Lodsloven indeholder allerede nu mulighed for, at der igangsættes forsøg med landbaseret lodsning, hvor de teknologiske muligheder udnyttes.

Hvorfor har de danske myndigheder endnu ikke benyttet sig af disse muligheder? Der har ikke manglet opfordringer fra Danske Havnes side.

Disse muligheder må og skal udnyttes til søs. Danske Havne støtter derfor anbefaling nr. 8 i analysen om undersøgelse af mulighederne for landbaseret lodsning. Hellere i dag end i morgen. Danske Havne formidler gerne kontakt til havne, der kan indgå i et pilotprojekt. Når forsøg viser, at noget er muligt, skal det naturligvis også effektueres efterfølgende og udbredes generelt.

Analysen kommer ind på de grønlandske erfaringer med ”kendt mand”. Kendt mand kan være en fornuftig og effektiv løsning i farvande med få lodsninger. Hvorfor skulle det ikke også kunne lade sig gøre i visse dele af de indre danske farvande?

Lad det komme til mere end undersøgelser. Prøv at udnytte teknologien og den sunde fornuft og se, om det mon ikke er muligt at smidiggøre visse af disse lodsninger.

Danske Havne håber, at lovforslaget bliver behandlet ud fra formålet nemlig at sikre effektiv og billig lods til alle skibe til alle havne.

Med venlig hilsen

Nete Herskind

DENMARK



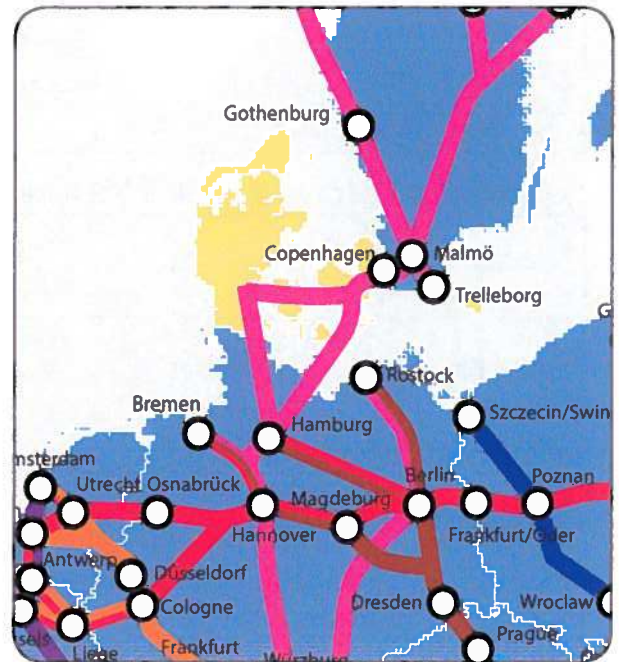
What are the key benefits?

Denmark has one TEN-T Core Network Corridor crossing its territory.

The **Scandinavian-Mediterranean** Corridor is a crucial north-south axis for the European economy. Crossing the Baltic Sea from Finland to Sweden and passing through Germany, the Alps and Italy, it links the major urban centres and ports of Scandinavia and Northern Germany with Italian ports and Valletta. The most important projects in this corridor are the fixed Fehmambelt crossing and Brenner base tunnel, including their accesses. It continues, across the sea, from Southern Italy and Sicily to Malta.

The multimodal TEN-T Core Network with the Core Network Corridors will contribute strongly to European cohesion and strengthen the internal market. A more competitive economy will produce higher employment. Enhanced multimodality on a better rail, inland waterways and maritime infrastructure within the multimodal TEN-T, as well as innovative technologies in the field of transport, will induce modal shift, reduce congestion on road, cut emissions of greenhouse and polluting gases and boost transport safety and security.

The corridors and key projects which contribute to completing them are set out below.



The new infrastructure policy in Europe

Transport is vital to the European economy, without good connections Europe will not grow or prosper. The new EU infrastructure policy will put in place a powerful European transport network across 28 Member States to promote growth and competitiveness. It will connect East with West and replace today's transport patchwork with a network that is genuinely European.

The new policy triples EU financing to 26C billion for transport for the period 2014-2020, at the same time it refocuses transport financing on a tightly defined new core network. The core network will form the backbone for transportation in Europe's Single Market. It will remove bottlenecks, upgrade infrastructure and streamline cross border transport operations for passengers and businesses throughout the EU. Its implementation will be pushed ahead by the setting up of 9 major transport corridors that will bring together Member States and stakeholders and will allow to concentrate tight resources and achieve results.

The new core TEN-T network will be supported by a comprehensive network of routes, feeding into the core network at regional and national level. The aim is to ensure that progressively, and by 2050, the great majority of Europe's citizens and businesses will be no more than 30 minutes' travel time from this comprehensive network.

Taken as a whole, the new transport network will deliver:

- safer and less congested travel
- as well as smoother and quicker journeys.

Projects that could receive financing from the “Connecting Europe Facility (CEF)”:

DK Scandinavian – Mediterranean

Fehmarn	Rail	studies ongoing, construction works Fehmarn Belt fixed link to start in 2015
København - Hamburg via Fehmarn: access routes	Rail	access routes DK to be completed by 2020, access routes Germany to be completed in 2 steps: one track electrification with the completion of the fixed link and two-track seven years later

Key transport nodes on the TEN-T Network

Fredericia-Frederikshavn	Other Core Network	Rail	Upgrading, including electrification'
--------------------------	--------------------	------	---------------------------------------

NODE NAME	AIRPORT	MARITIME PORT	INLAND PORT	RAIL ROAD TERMINAL
Aalborg	Comprehensive	Comprehensive		
Aarhus		Core		Core
Billund	Comprehensive			
Branden		Comprehensive		
Ebeltoft		Comprehensive		
Esbjerg		Comprehensive		
Fredericia		Comprehensive		
Frederikshavn		Comprehensive		
Fur		Comprehensive		
Gedser		Comprehensive		
Helsingør		Comprehensive		
Hirtshals		Comprehensive		
Høje-Taastrup				Comprehensive
Kalundborg		Comprehensive		
København	Core (Kastrup)*	Core		Core (Havn)
Køge		Comprehensive		Comprehensive
Nordby (Fanø)		Comprehensive		
Odense		Comprehensive		
Padborg				Comprehensive
Rødby		Comprehensive		
Rønne	Comprehensive	Comprehensive		
Sjællands Odde Ferry Port		Comprehensive		
Spodsbjerg		Comprehensive		
Tårs(Nakskov)		Comprehensive		
Taulov				Core
Vejle		Comprehensive		

For more information:

http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm

http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/revision-t_en.htm

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/index_en.htm



Søfartsstyrelsen
Att.: Specialkonsulent Krista Risgaard

Svendborg 16. januar 2014

Høring vedrørende forslag til lov om ændring af lodsloven og forskellige andre love

DanPilot har den 20. december 2013 modtaget Erhvervs- og Vækstministeriets udkast til ændring af lodsloven mv. og skal i den forbindelse fremføre følgende bemærkninger og anbefalinger til ændringer af lovforslaget.

1. Sammenfatning

DanPilot finder det mest hensigtsmæssigt først at gengive vores overordnede bemærkninger. Efterfølgende har vi uddybet og konkretiseret disse.

DanPilot er enig i, at lodsmarkedet i Danmark skal effektiviseres, og at denne effektivisering kan ske samtidig med, at hensynet til sejladsikkerheden opretholdes og gerne forbedres.

DanPilot er tillige enig i de målsætninger om højere effektivitet og styrket sejladsikkerhed, som lovforslaget har som formål. DanPilot finder også, at der i forslaget er positive elementer, som vil medvirke til, at DanPilot, som for blot en måned siden er omdannet fra en statslig enhed til en selvstændig offentlig virksomhed, vil få bedre muligheder for at effektivisere sin drift.

DanPilot er imidlertid særdeles bekymret over den del af lovudkastet, som indeholder forslag om en konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsningerne.

Med lovforslaget vil rammerne om lodsning i dansk farvand blive fuldstændig forandret.

Det danske system har hidtil været funderet på to markeder. Et marked for regionallodsning, som politisk har været styret med kunstigt lave priser til gavn for de danske havne, de danske virksomheder og infrastrukturen i landet, og ikke mindst til gavn for sejladsikkerheden og som argument for at kunne tvinge skibe til at tage lods gennem reglerne om lodspligt.

Desuden et marked for gennemsejlingslodsning, som politisk har været styret med priser, der ligger over kostprisen for at levere lodsningerne, og som derfor har betydet, at skibe i international fart, som blot passerer gennem dansk farvand, betaler mere end markedsvilkårene i Danmark tilsiger, men som dog stadig ligger under prisen for sammenlignelige ydelser i landene omkring os (se nærmere rapport afgivet af PwC i september 2012 til EU-Kommissionen om reglerne om certifikater mv. for lodser i de europæiske lande).

Samlet har det betydet, at man i Danmark har kunne opretholde lave lodsningspriser på regionallodsn timerne til gavn for det danske samfund, og samtidig sikre, at rigtig mange flere skibe, end dem, der er forpligtet til det, tager lods, uden at den danske stat har udgifter til lodstjenesten, som er selvfinansierende.

Med forslaget om at konkurrenceudsætte den del af markedet, hvor overskuddet tjenes, vil lodstjenesten i Danmark ikke længere kunne være selvfinansierende. Gennemsejlingslodsningerne vil muligt falde i pris, og overskuddet vil helt eller delvis blive spredt og gå til private lodserier og dermed ikke bidrage til finansieringen af regionallodsn timermarkedet.

Taberen bliver brugerne af lods i de danske havne, da taksterne på havnelodsningerne muligt vil stige væsentligt, ligesom statskassen muligt går glip af skatteindtægter, arbejdspladser og valutaindtjening.

Vinderne bliver de skibe, der blot sejler gennem dansk farvand samt de private lodserier, der overtager opgaven, men som til gengæld hverken behøver være danske eller anvende dansk arbejdskraft.

Lovforslaget vil have væsentlige økonomiske konsekvenser for de små havne, for de virksomheder, der ligger i disse havne og for det danske samfund som helhed.

Lovforslaget indebærer, at et særligt dansk lodsningsystem, som sikrer en række danske samfundsinteresser udskiftes med et system, som ganske vist indebærer øget konkurrence, men som ikke vil føre til højere effektivitet eller højere sejladsikkerhed, som lovforslaget tilsigtede. Denne effekt af lovforslaget underbygges af de mere omfattende og eksterne analyser af det danske lodsmarked, der tidligere er udarbejdet. I 2007 anmodede Farvandsvæsenet PA Consulting Group om at udarbejde rapporten "Vurdering og kvalificering af markedsmodeller for lodsn timer i Danmark". Rapporten indeholder en omfattende analyse af de mulige modeller for at konkurrenceudsætte gennemsejlingslodsningerne i Danmark. Rapporten indeholder i sin konklusion følgende afsnit om gennemsejlingslodsninger:

"7.2.2. Gennemsejlingslodsninger

Da det ikke er lykkedes at identificere en markedsmodel for gennemsejlingslodsninger, der lever op til alle de stillede kriterier, bør man vurdere om vilkårene for det eksisterende statslige monopol kan ændres så der opnås den ønskede samfundsmæssige effektivitet.

(...)

Det vurderes således, at en mindre justering af vilkårene for det eksisterende statslige Lodsvæsen er et reelt alternativ til indførelse af et frit marked".

Med lov om DanPilot er der netop taget skridt til at tilpasse det statslige lodsvæsen, så der fremadrettet er skabt mulighed for at betjene markedet med én operatør, men med løbende effektiviseringsmål for DanPilot.

DanPilots bekymring for konsekvenserne er så tungtvejende, at vi ikke mener at kunne stå inde for de konklusioner, lovforslaget er baseret på. Gennemføres lovforslaget, vil vi i DanPilot naturligvis gøre vores yderste for at sikre, at målsætningen føres ud i livet, herunder ved at drive DanPilot forretningsmæssigt bedst muligt i en fri konkurrencesituation, men vi finder, at det vil kunne have væsentlige negative konsekvenser for lodsydelsen, og dermed sejladsikkerheden og havmiljøet.

Som nævnt er DanPilot helt enig i lovforslagets formål om højere effektivitet og styrket sejladsikkerhed. Lovforslagets centrale virkemiddel - konkurrenceudsættelse - er imidlertid tidligere i den ovennævnte analyse fra PA Consulting Group vurderet som et uegnet middel, og er desuden forbundet med en række risici, som ikke er beskrevet og undersøgt som led i det lovforberedende arbejde, herunder:

- Det er ikke sandsynligt, at forslaget fører til øget effektivitet og dermed til skarpere priser. Det skyldes en række forhold:
 - Markedet for gennemsejlingslodsninger må efter DanPilots opfattelse vurderes at være præget af lav priselasticitet. Det er derfor næppe prisen på lodsningen, der i sig selv er hovedbestemmende for, om et skib antager lods. Det kan derfor ikke forudsættes, at flere vil antage lods. Det er DanPilots vurdering, at totalmarkedet hverken bliver større eller mindre, selv om prisen falder eller stiger.
 - DanPilots priser vil uanset konkurrenceudsættelsen formentlig være prisstyrende for markedet, og disse priser er reguleret.
 - Rammerne for gennemførelsen af de 300 lodsninger er beskrevet upræcist. Ifølge forslaget kan et lodseri mere eller mindre selv fastsætte alle vilkår for den enkelte lodsning, herunder hvilken del af ruten lodseriet vil byde på, vilkår for lodsninger samt prisen.
 - DanPilot tillades ikke at konkurrere i markedet, og DanPilot kan derved ikke medvirke til at øge priskonkurrencen.
- Lovforslaget giver udtryk for, at forslaget vil have positive konsekvenser for DanPilot. DanPilot er enig i, at der i lovforslaget er indbygget elementer, der fremmer DanPilots mulighed for effektiviseringer. Det er dog ikke ensbetydende med, at forslaget udelukkende vil have positive konsekvenser for DanPilot. Navnlig peger vi på, at DanPilot står til at miste omsætning og indtjening, der ikke opvejer de mulige besparelser, forslaget kan medføre. DanPilot drives på et tilnærmet "hvile i sig selv" princip. DanPilot forudsættes ikke at bidrage til statskassen og omvendt forudsættes det, at statskassen ikke skal bidrage til DanPilot.
- Ud fra det foreliggende grundlag er det imidlertid sandsynligt, at DanPilot som følge af lovforslaget skal have tilført ny kapital. Såfremt der ikke tilføres DanPilot yderligere kapital vil det være nødvendigt at hæve prisen på regionalloidsninger, der i sidste ende skal betales af danske virksomheder og forbrugere. Samlet set er det således sandsynligt, at lovforslagets gennemførelse vil føre til velfærdstab.
- Det er sandsynligt, at sejladsikkerheden forringes. Det skyldes, at muligheden for at anvende flere forskellige lodserier vil kunne skade håndhævelsen af IMO's anbefalinger om at anvende lods i danske farvande. Dertil lægges der op til, at private lodserier kan nøjes med at lodse dele af strækningen, hvilket øger sandsynligheden for, at skibe alene vil anvende lods i dele af danske stræder og ikke for hele strækningen. Det skaber risiko for, at det er skibet, der bestemmer, hvor stor en del af strædet, der skal lods, og ikke de miljø- og sejladsikkerhedshensyn, der er bærende for IMO-anbefalingen, som Danmark har arbejdet hårdt på at håndhæve og med en betydelig succes. Der er således risiko for et tab af autoritet, når Danmark opgiver lodsvæsenets eneret til at varetage lodsninger i danske farvande. Synspunktet underbygges af rapporten "Scenarieanalyse af den danske lodsservice" udarbejdet af Cowi i maj 2013. Rapporten indeholder i pkt. 3 oplysninger om erfaringer fra andre lande, der har eksperimenteret med konkurrenceudsættelse af lodsydelsen, herunder Australien, USA, England og Argentina. Rapporten peger på, at der i flere af disse lande har været en stigning i antallet af ulykker.
- Lovforslaget forholder sig ikke til ovenstående scenarier og de uafhængige analyser der underbygger disse, og er desuden ikke baseret på nærmere analyser, som kan underbygge at lovforslagets forslag vil have den tilsigtede effekt. Navnlig er det ikke beskrevet, i hvilket omfang konkurrenceudsættelse kan føre til øget effektivitet, øget sikkerhed og skarpere priser. Disse forhold beror på antagelser, der ikke er støttet af de rapporter, der er udarbejdet om det danske lodsmarked. Endvidere vurderer forslaget ikke, hvilken effekt konkurrenceudsættelse vil have i

forhold til tab af danske arbejdspladser, mistede skatteindtægter eller for påvirkningen af miljøet.

Lovforslaget indeholder også positive elementer for DanPilot, men det er dog DanPilots opfattelse, at disse forslag kan udvides yderligere, samtidig med at der opnås større sandsynlighed for større sejladsikkerhed og højere effektivitet. Navnlig kan DanPilot pege på:

- Der er lagt op til, at forsyningspligten reguleres mere lempeligt, således at skibe skal varsle lodstjenesten i bedre tid. Dette giver alt andet lige DanPilot bedre mulighed for at tilrettelægge lodsopgaven, men i vidt omfang spiller ændringsforslaget en mindre rolle, idet lodsninger ofte ikke kan planlægges i så god tid, som lovforslaget antager er muligt.
- Der er lagt op til, at erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om betaling for lodsning foretaget af DanPilot, herunder regler om maksimale takster. DanPilot finder, at det med henblik på effektivisering og liberalisering er mere hensigtsmæssigt, at DanPilot selv fastsætter sine priser. Alternativt bør det præciseres, at der skal fastsættes *maksimale* takster, således at DanPilot sikres et kommercielt råderum, og dermed et råderum for at lade effektiviseringer komme DanPilots kunder til gavn.
- Der er lagt op til, at DanPilot kan udbyde visse andre ydelser end lodsninger. Dette skaber alt andet lige mulighed for, at DanPilot kan udvikle virksomheden og skabe nye arbejdspladser og øgede skatteindtægter. Eftersom DanPilot er etableret som en selvstændig offentlig virksomhed med en professionel bestyrelse, foreslår DanPilot, at bestyrelsen får det fulde mandat til at tage stilling til, hvilke ydelser DanPilot skal udbyde foruden lodsninger.

Sammenfattende vurderer vi, at liberaliseringsprocessen kan gennemføres mere hensigtsmæssigt ved:

- (i) først at eksekvere og evaluere konkurrenceudsættelsen af regionallovsninger,
- (ii) dernæst at opbygge DanPilot som en effektiv og konkurrencedygtig statsejet virksomhed, og
- (iii) herefter vurdere og eksekvere konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslovsninger baseret på analyser af de dokumenterede erfaringer og effekter af pkt. (i) og (ii).

Punkt (i) blev der taget hul på i 2006, og det var hensigten, at der ca. tre år senere skulle følges op på konkurrenceudsættelsen, herunder om konkurrenceudsættelsen som antaget havde ført til lavere generelle priser og flere lodsninger. Først i 2012 blev denne evalueringsproces dog igangsat, og om end der foreligger nye beskrivelser af lodsmarkedet, så er effekterne af 2006 lodsloven fortsat ikke analyseret.

Pkt. (ii) blev gennemført i sommeren 2013 med vedtagelsen af lov om Danpilot. Loven trådte i kraft den 4. december 2013, og det er således godt en måned siden, at DanPilot blev omdannet til en selvstændig offentlig virksomhed under ledelse af en professionel bestyrelse. Bestyrelsen er på nuværende tidspunkt end ikke fuldtallig, da de medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer først vælges ved et valg den 23. februar 2014. Af bestyrelsens 8 medlemmer er foreløbig således alene udpeget 5 medlemmer. Det foreliggende lovforslag vedrører pkt. (iii), og er således udarbejdet uden at evaluere virkningerne af konkurrenceudsættelsen af regionallovsninger, og uden at give DanPilot en chance til at etablere sig som en statsejet virksomhed, herunder ikke mindst at kunne tage de effektiviseringsmuligheder, som lov om DanPilot indebærer, og som det statslige lodsvæsen ikke tidligere har haft adgang til, i anvendelse.

DanPilot finder det mere hensigtsmæssigt at følge den oprindelige plan for udviklingen af lodsmarkedet. Selv om tidsplanen er skredet, mener DanPilot ikke, at det rette er at undlade at analysere effekterne af konkurrenceudsættelsen af regionallovsninger og at antage, at konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslovsninger alt andet lige alene vil have positive effekter for det danske samfund.

DanPilot foreslår dermed følgende konkrete ændringer til det fremsatte lovforslag:

- Ændringsforslag 3 og 4 udgår.
- Ændringsforslag 5 ændres til:
"§ 19. Danpilot er i det danske søterritorium og den danske eksklusive økonomiske zone forpligtet til at foretage gennemsejlingslodsning af skibe, som måtte ønske det.
Stk. 2. Danpilot er forpligtet til at foretage regionalloidsning til eller fra danske havne af skibe, som måtte ønske det, eller som er omfattet af lodspligt.
Stk. 3. Uden for det dansk søterritorium og den danske eksklusive økonomiske zone er Danpilot i andre kyststaters eksklusive økonomiske zoner i Den Engelske Kanal, Nordsøen, Skagerak, Kattegat og Østersøen forpligtet til at foretage højsøloidsning af skibe, der måtte ønske det.
Stk. 4. Danpilot fastsætter vilkår for lodsninger, der gennemføres i medfør af stk. 1-3. Vilkårene godkendes af Søfartsstyrelsen.
Stk. 5. Danpilot kan indgå samarbejdsaftaler med private om opfyldelse af pligterne, der er nævnt i stk. 1-4."
- Ændringsforslag 6 udgår eller ændres til:
"§ 19 a. Erhvervs- og Vækstministeren fastsætter maksimumtakster for udførelse af regionalloidsninger."
- Ændringsforslag 1, 7 og 8 udgår.

Såfremt det mod DanPilots anbefaling besluttet at fremme konkurrenceudsættningen af gennemsejlingslodsninger skal DanPilot henstille, at lovforslagets § 13, stk. 2 i forslaget pkt. 3 affattes således:

"Stk. 2. Søfartsstyrelsen kan efter ansøgning give private lodserier tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsning på hele strækningen mellem Bornholm og Skagen."

Det er afgørende for sejladsikkerheden og opretholdelsen af lodsydelsen i danske farvande, at private lodserier opretholder den standard, som er udviklet af det statslige lodsvæsen og i dag varetages af DanPilot. Tillades private lodserier at lodse på *dele af* strækningen, vil det indebære en betydelig risiko for, at flere skibe ligeledes vil sejle *dele af* strækningen uden lods, og dermed vil skibes anvendelse af dansk lods alt andet lige falde til fare for sikkerheden.

2. DanPilots bemærkninger til forslaget hovedhensyn

I det følgende skal vi mere uddybende redegøre for vores betænkeligheder.

Indledningsvis bemærkes, at DanPilot i forbindelse med tilblivelsen af lovforslaget har bistået Søfartsstyrelsen og Erhvervs- og Vækstministeriet med bidrag til forståelsen af lodsmarkedet samt med svar på konkrete spørgsmål og i visse tilfælde bemærkninger til konkrete notater eller udkast til notater. Vi har i den proces tillige redegjort for og i videst mulige omfang dokumenteret nedenstående betænkeligheder.

Vi skal også bemærke, at lodsmarkedet er blevet undersøgt på europæisk plan af PwC i 2012, mens det danske lodsmarked er undersøgt af Farvandsvæsenet i 2007 og af COWI i 2013. Disse analyser synes ikke at have indgået i arbejdet med den foreslåede lovændring.

For eksempel har COWI konkluderet:

"Internationale erfaringer og vores undersøgelse peger på en række u hensigtsmæssigheder ved en liberaliseret lodsservice. Argumenterne er først og fremmest:
Markedet er samlet set ikke stort nok til en sund og bæredygtig konkurrence med mange aktører. (...)

Det er samlet set konsulentens vurdering, at liberalisering vil blive dyrere eller på minimum samme omkostningsniveau, og at det formentlig vil føre til mindre sikkerhed på grund af mindre regulering, koordinering og risikoen for usunde incitamentsstrukturer. (...)

COWI anbefaler modellen med et statsligt selskab, som dog med fordel kan inddrage nogle af koncessionsmodellens mekanismer på dele af markeder.

Derudover finder COWI, at der kan være en række andre veje, som kan føre til effektiviseringer uden at kompromittere sikkerheden, som p.t. er udforsket.”

Erhvervs- og Vækstministeriet har i stedet vedlagt sin egen analyse af det danske lodsmarked uden at inddrage de oven for nævnte analyser. Erhvervs- og Vækstministeriets analyse indeholder ikke nogen dokumentation for eller sandsynliggørelse af øget sikkerhed til søs, effektiviseringer eller scenarier om udviklingen af lodsmarkedet, herunder om det er sandsynligt, at lodsmarkedet er et vækstmarked, der egner sig til øget konkurrence. Erhvervs- og Vækstministeriets analyse har således mere karakter af at være en beskrivelse af lodsmarkedet, samt en vurdering af, at konkurrenceudsættelse altid vil være positiv. Resultatet heraf er, at konkurrenceudsættelse aldrig kan være en ulempe, og at det derfor ikke er nødvendigt at undersøge konsekvenserne af konkurrenceudsættelse.

Det er væsentligt at understrege, at DanPilot støtter høj sikkerhed til søs og et mere effektivt lodsmarked. Med lov om Danpilot blev netop disse hensyn fremhævet som et hovedargument for oprettelsen af DanPilot som en selvstændig offentlig virksomhed, og dermed som et hovedformål for tilrettelæggelse af driften i DanPilot.

Det fremsendte udkast til ændring af lodsloven er imidlertid ikke egnet til at fremme disse hensigter. Lovforslaget er baseret på en antagelse om, at konkurrence altid vil føre til øget effektivitet. Dette er ikke givet på forhånd, navnlig hvis modellen for konkurrenceudsættelse ikke er velunderbygget.

2.1 Effektiviteten fremmes ikke

Af forslagets bemærkninger følger, at formålet med lovforslaget blandt andet er at skabe et mere effektivt lodsvæsen.

Det er imidlertid ikke sandsynligt, at lovforslaget vil fremme effektiviteten i lodsmarkedet.

Selv om lovforslaget justerer DanPilots forsyningspligt, så den er mere fleksibel, vil omkostningsreduktionen være beskeden. Det skyldes for det første, at DanPilot skal opretholde et beredskab til forsyningspligtige lodsninger. For det andet vil justeringen have betydning for meget få lodsninger, da de havne, der omfattes af justeringerne, ikke er blandt de havne, hvor antallet af lodsninger er mange.

Lovforslaget giver også mulighed for, at DanPilot kan opnå omsætning og indtægt fra andre ydelser. Dette er en positiv udvikling for DanPilot, men det er ikke sandsynligt, at denne mulighed kan kompensere DanPilots tab som følge af konkurrenceudsættelsen af gennemsejlingslodsningerne.

Det er heller ikke sandsynligt, at priserne i markedet bliver lavere. For det første vil DanPilot efter forslaget stadig være underlagt regulerede takster og vil således ikke kunne møde den mulige priskonkurrence, der kan opstå. For det andet må DanPilot ikke konkurrere med de lodserier, der kan byde ind på de 300 lodsninger. For det tredje forekommer det, at de 300 lodsninger fordeles som en kvoteordning, og at der således ikke konkurreres fuldt ud om kunderne, men at der blot tildeles andre lodserier en andel af gennemsejlingslodsningerne i de danske farvande.

2.2 Velfærdsmæssige konsekvenser

Konkurrenceudsættelse gennemføres med henblik på at fremme en effektiv samfundsmæssig ressourceanvendelse til fordel for virksomheder og forbrugere. Virkningerne af konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsningerne skal således kunne fremme en effektiv samfundsmæssig ressourceanvendelse.

Det er DanPilots vurdering, at denne effekt mest sandsynligt ikke vil opstå. Det skyldes opbygningen af det danske lodsmarked. I lodsmarkedet sondres der mellem regionalloidsninger og gennemsejlingslodsninger. Omkostningerne til regionalloidsninger er relativt høje, fordi beredskabet skal være til rådighed hele døgnet, selvom der kun er få lodsninger. Dertil er der lodspligt for anløb i danske havne, og skibe lastet med miljøfarlig last mv. skal derfor tage lods. Det gør opgaven omfattende, når for tiden omkring 70 erhvervshavne skal betjenes. Indtægterne til regionalloidsninger står således ikke mål med omkostningerne, hvorfor DanPilot i dag har et tab på disse lodsninger.

Gennemsejlingslodsninger er derimod rentable. Omkostningerne til gennemsejlingslodsninger er mindre indtægterne, og derfor er navnlig gennemsejlingslodsningerne attraktive. DanPilot har i dag et overskud på disse lodsninger.

Overskuddet fra gennemsejlingslodsninger går til at dække omkostningerne til regionale lodsninger. Det betyder, at priserne på regionale lodsninger kan holdes nede, og derved at det ikke er for omkostningstungt at anløbe danske havne. Skulle DanPilot opkræve omkostningsægte priser, ville priserne blive så høje, at skibe enten tog chancen selv eller ikke anløb danske havne. I stedet ville fragten skulle sendes via for eksempel lastbiltransport.

Når gennemsejlingslodsninger konkurrenceudsættes fuldt ud, vil priserne som følge af konkurrence muligt falde til et niveau tættere på omkostningerne. Det betyder, at overskuddet fra gennemsejlingslodsningerne falder, og derved at puljen til at dække underskuddet for regionalloidsninger ligeledes falder. Resultatet af denne udvikling er, at priserne på regionalloidsninger enten skal op, eller at der skal tilføres statsstøtte til at opretholde det nuværende prisniveau for regionale lodsninger.

Konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsninger fører således til, at penge tages fra danske forbrugere og skatteydere for at tildele internationale rederier, der gennemsejler danske farvande, lavere priser.

Samlet set fører konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsninger således til risiko for velfærdstab, fordi virksomhederne og forbrugerne enten skal betale mere for at få fragt via havnene, alternativt at staten skal indskyde yderligere kapital i opgaven med at gennemføre regionalloidsninger.

Det er herudover et åbent spørgsmål, om en fuld konkurrenceudsættelse vil betyde, at udenlandske lodserier vil byde ind på markedet, og om arbejdspladser, skatteindtægter og valutaindtjening, der i dag tilfalder den danske stat, fremover helt eller delvist vil forsvinde. I det hele taget savnes en analyse af, både hvordan udenlandske aktører må forventes at agere i det foreslåede marked, og hvordan andre lande har indrettet sig, herunder erfaringer med konkurrenceudsættelse af lodsninger mv.

2.3 Dokumentation for følgerne

I lodslovsanalysen og lovforslagets bemærkninger antages det, at konkurrenceudsættelsen vil have positive effekter i relation til lodsmarkedet, mens det ikke vil have nogen negative konsekvenser.

Der er dog ikke udarbejdet analyser, der underbygger disse virkninger af lovforslaget. Tværtimod er der analyser, der når til det modsatte resultat, nemlig at der ikke er tilstrækkelig omsætning i totalmarkedet for lodsninger, til at det er muligt at opnå positive effekter af konkurrenceudsættelse.

I lovforslaget eller i lodslovsanalysen er der således ikke udarbejdet nogen vurdering af, om effekterne af konkurrenceudsættelsen af regionallovsningerne har haft positiv eller negativ effekt, om konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslovsninger vil have positiv eller negativ effekt, om der vil være økonomiske konsekvenser herunder velfærdstab, om der vil være miljømæssige konsekvenser eller om der vil være konsekvenser i relation til arbejdspladser og skatteindtægter.

2.4 Sikkerheden forbedres ikke

Af forslaget bemærkninger følger, at formålet med lovforslaget blandt andet er at styrke sikkerheden til søs.

Det er imidlertid ikke sandsynligt, at lovforslaget vil styrke sikkerheden. I bedste fald vil sikkerheden til søs være uændret i forhold til gældende regulering.

Baggrunden for, at sikkerheden til søs mest sandsynligt forringes skal findes i forslaget om at konkurrenceudsætte gennemsejlingslovsningerne. Konkurrencemodellen vil efter DanPilots vurdering mest sandsynligt føre til, at skibe, som normalt har antaget lods, i højere grad vil sejle uden lods enten på hele strækninger eller dele af strækninger i dansk farvand. Navnlig vil det være aktuelt for et skib at sejle dele af strækningen i dansk farvand uden lods, hvis den konkurrenceudsatte del kun udgør en delmængde af den fulde lodsning. Her vil skibet mest sandsynligt kun anvende én lods.

Det bemærkes desuden, at det forekommer at være forbundet med en vis risiko allerede på nuværende tidspunkt politisk at forpligte sig til i 2020 at gennemføre en fuldstændig konkurrenceudsættelse helt uafhængig af, hvad konkurrenceudsættelsen i 2016-2020 måtte give af erfaringer. Der bør således ikke fremsættes sådanne garantier i lovbemærkningerne.

2.5 Rammerne for yderligere konkurrenceudsættelse

Det er i lovforslaget anført, at erhvervs- og vækstministeren bemyndiges til at bestemme, hvor mange lodsninger der skal konkurrenceudsættes, om end ministeren forudsættes at konkurrenceudsætte det hele senest i 2020.

Forudsat forslaget om konkurrenceudsættelse opretholdes, anbefaler DanPilot, at denne bemyndigelse justeres til, at ministeren kan konkurrenceudsætte op til 300 lodsningen i 2016-2020. Det bør dernæst fremgå, at konkurrenceudsættelsen skal evalueres, før der tages stilling til at udvide antallet af lodsninger, der konkurrenceudsættes. Det forekommer u hensigtsmæssigt, at der ikke er en sådan evalueringsmodel, idet en forudsætning for at gennemføre fuldstændig konkurrenceudsættelse bør være, at den delvise konkurrenceudsættelse har de forventede effekter.

2.6 Forslag til alternativ

Henset til ovenstående bemærkninger anbefaler DanPilot, at lovforslaget fremsættes med følgende ændringer.

- Ændringsforslag 3 og 4 udgår.
- Ændringsforslag 5 ændres til:
"§ 19. Danpilot er i det danske søterritorium og den danske eksklusive økonomiske zone forpligtet til at foretage gennemsejlingslovsning af skibe, som måtte ønske det.
Stk. 2. Danpilot er forpligtet til at foretage regionallovsning til eller fra danske havne af skibe, som måtte ønske det, eller som er omfattet af lodspligt.
Stk. 3. Uden for det dansk søterritorium og den danske eksklusive økonomiske zone er Danpilot i andre kyststaters eksklusive økonomiske zoner i Den Engelske Kanal, Nordsøen, Skagerak, Kattegat og Østersøen forpligtet til at foretage højsølovsning af skibe, der måtte ønske det.

Stk. 4. Danpilot fastsætter vilkår for lodsninger, der gennemføres i medfør af stk. 1-3. Vilkårene godkendes af Søfartsstyrelsen.

Stk. 5. Danpilot kan indgå samarbejdsaftaler med private om opfyldelse af pligterne, der er nævnt i stk. 1-4."

- Ændringsforslag 6 udgår eller ændres til:
"§ 19 a. Erhvervs- og Vækstministeren kan fastsætte maksimumtakster for udførelse af regionallopsninger."
- Ændringsforslag 1, 7 og 8 udgår.

I tillæg til ovenstående vil anbefalingen i lodslovsanalysen om yderligere, fastsatte effektiviseringer gennem lavere prisfremskrivning af taksterne blive implementeret. Samtidig vil DanPilot gennem de redskaber, som lov om Danpilot nu giver lodseriet, kunne effektivisere den nuværende forretning yderligere. Det bemærkes i den forbindelse, at DanPilot med den nuværende regulering er en sund og levedygtig virksomhed. DanPilot leverer således et overskud på 15-20 mio. kr. før skat. Beløbet forventes at blive større i takt med at de nævnte nye redskaber til effektiviseringer tages i anvendelse.

Da DanPilot grundlæggende skal drives efter et "hvile-i-sig-selv"-princip betyder det forslag, DanPilot skitserer, at der med meget stor sandsynlighed vil være basis for at sætte taksterne for gennemsejling ned, og fortsat finansiere en rimelig og veldefineret forsyningspligt på regionallopsningerne, og vel at mærke uden at bringe de risici, der er nævnt ovenfor, i spil. I det lys savnes en helt konkret begrundelse for, hvilken samfundsmæssig gevinst, der er forbundet med konkurrenceudsættelsen af gennemsejlingslopsningerne fremfor at fastholde, at markedet betjenes af én operatør, som underlægges effektiviseringsmål.

3. Konkrete bemærkninger til lovforslagets indhold

DanPilot har ovenfor redegjort for de udfordringer, som det foreslåede lovforslag giver anledning til, og vi har fremlagt et alternativ forslag, der efter vores vurdering er mere egnet til at fremme sikkerheden til søs samt effektiviteten i lodsmarkedet.

Såfremt vores anbefaling ikke imødekommes og lovforslaget således fremsættes, skal DanPilot anmode om, at følgende forhold nærmere vurderes, forinden forslaget fremsættes.

3.1. Definitionen af en mindre havn, forslagens pkt. 1 om § 3, nr. 12

Det fremgår af forslaget, at der indføres en sondring mellem mindre havne, der fremover vil være omfattet af en mindre dækkende forsyningspligt, og øvrige havne. Definitionen er baseret på de af EU fastsatte opdelinger, betegnet TEN-T.

Dette valg af afgrænsning er ikke velegnet i forhold til, hvad der i lodsmæssig sammenhæng er store og små havne. Det skyldes en række forhold, herunder at en havn kan være stor i betydningen travl på grund af for eksempel færgefart, der ikke medfører lodsopgaver, eller kan være stor i betydningen mange små skibe, som hver især efter de gældende takster prissættes under de omkostninger, der er forbundet med lodsningerne og dermed er tabsgivende. Disse lodsninger løses i dag af DanPilot under forsyningspligten.

Danmark har for tiden 22 TEN-T-havne. Af disse er DanPilot til stede permanent eller regelmæssigt i ca. halvdelen. De øvrige har enten slet ikke lodsoperationer, meget få lodsoperationer eller betjenes af et havnelodseri med videre. Dette skal ses i forhold til, at DanPilot betjener ca. 70 havne, hvoraf nogle af havnene har væsentlig mere, herunder væsentlig bedre indtjenende, trafik end en række af de havne, der står på TEN-T-listen. Det forekommer uhensigtsmæssigt, at forsyningspligten i medfør af lovforslaget principielt vil være vigtigere på Fanø (som følge af havnens TEN-T-status grundet færgerne til Esbjerg), hvor

der i øvrigt ikke er lodsopgaver, end til Grenaa eller Mariager Fjord, som i 2013 havde henholdsvis 240 og 346 skibe med lods fra DanPilot. Mariager Fjord har tilmed lodspligt for skibene.

Såfremt der opretholdes et behov for en definition af "mindre havne", foreslår DanPilot, at denne definition fastsættes i bekendtgørelsesform, således at definitionen af mindre havne kan foretages på baggrund af en helhedsvurdering af trafik, størrelse, omsætning, lodsforudsætninger og TEN-T.

3.2. Af- og påsætning af lods, forslagets pkt. 2 om § 7

DanPilot støtter forslaget og er enig i, at der ikke er forsyningspligt i forhold til det enkelte lodsmærke, og at det dermed er op til det enkelte lodseri herunder DanPilot at indrette sig forretningsmæssigt hensigtsmæssigt i forhold til betjeningen af lodsmærkerne.

3.3. Konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsninger, forslagets pkt. 3 om § 13

DanPilot har ovenfor redegjort for sit overordnede syn på forslaget om at konkurrenceudsætte gennemsejlingslodsningerne på den foreslåede måde. Såfremt forslaget fremmes i sin nuværende form, bemærkes følgende:

Det fremgår af forslaget til § 13, stk. 2, at et privat lodseri vil kunne opnå tilladelse til at udføre gennemsejlingslodsning på strækningen Skagen-Bornholm "eller dele heraf".

Indledningsvis bemærkes, at DanPilot som led i det lovforberedende arbejde på anmodning har regnet på de forventede økonomiske konsekvenser af konkurrenceudsættelse af 300 lodsninger på strækningen Skagen-Bornholm. Disse beregninger tager ikke sigte på det forslag, der nu foreligger, hvor *dele* af strækningen kan konkurrenceudsættes. Da det ikke nærmere er konkretiseret, hvilke dele der er tale om, er det ikke muligt at anslå de samlede økonomiske konsekvenser for DanPilot ved forslaget.

Tilføjelse af ordene "eller dele heraf" er efter DanPilots opfattelse særdeles problematisk.

Sejladssikkerhedsmæssigt indebærer forslaget en betydelig risiko, fordi der vil være mulighed for kun at byde ind på en del af strækningen, hvilket vil indebære, at det lodssøgende skib enten skal have lods af og på flere gange eller sejle en strækning uden lods. Tilbyder et privat lodseri for eksempel lodsning mellem Langeland Syd og Grenaa, er det nærliggende, at nogle skibe ikke vil tage lods på strækningen Bornholm-Langeland Syd og strækningen Grenaa-Skagen. Forslaget kan dermed både medvirke til at sænke overholdelsen af IMO-anbefalingen om anvendelse af lods på gennemsejlingsruten og betyde fald i sejladssikkerheden.

Forslaget indebærer desuden, at det bliver vanskeligere for DanPilot at tilpasse sit beredskab. DanPilot skal således som følge af ordlyden opretholde et beredskab, der er større end påkrævet, hvilket samfundsmæssigt ikke er hensigtsmæssigt.

Forslaget indebærer desuden, at det kan blive vanskeligere at opretholde certifikater til delstrækninger, som måtte være foretrukket af et privat lodseri, hvilket dels betyder yderligere udgifter for DanPilot, dels kan afstedkomme monopolisering af den pågældende strækning, og dels gøre det vanskeligt for DanPilot at opfylde den uændrede forsyningspligt. DanPilot er således stadig forpligtet til at opretholde forsyningspligt på denne strækning i tilfælde, hvor et privat lodseri ikke ønsker eller evner at tage skibe.

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at erhvervs- og vækstministeren – så vidt ses allerede i perioden fra 2016-2020 - vil kunne udvide konkurrenceudsættelsen til også at omfatte lodsninger gennem Øresund. Denne del af forarbejderne er i modstrid med ordlyden af den foreslåede § 13, og bør derfor udgå af lovbemærkningerne.

Det fremgår af § 13, stk. 4, samt lovforslagets bemærkninger, at der meddeles tilladelse for ét år ad gangen og i et system med tildeling af kvoter. Det er ikke beskrevet, hvordan denne kvoteordning skal administreres, men det forekommer, at de 300 lodsninger fordeles mellem ansøgere, således at en ansøger får et antal lodsninger til gennemførelse. Denne model er meget uigennemsigtig, eftersom lodsninger udføres over for meget forskellige skibe i forhold til størrelse og last. En kvoteordning betyder også, at lodserierne ikke konkurrerer indbyrdes på pris og kvalitet. Reelt synes modellen blot at give andre lodserier en begrænset eneret til gennemførelse af et antal lodsninger.

DanPilot skal hertil bemærke, at modellen for konkurrenceudsættelse i forvejen alene indebærer en tillempet form for konkurrence, idet realiteten er, at de 300 bedst indtjenende lodsninger foræres til private lodserier, uden at DanPilot har mulighed for at byde ind i konkurrence med de private lodserier.

Lovforslaget åbner i § 13, stk. 4, mulighed for, at adgang til de 300 lodsninger kan betinges af, at der betales et nærmere fastsat gebyr pr. lodsning, som skal anvendes til medfinansiering af underskuddet på regionallopsningerne. DanPilot er enig i, at konsekvensen af forslaget om konkurrenceudsættelse er, at der indføres en gebyrordning, da regionallopsningerne ellers ikke kan finansieres.

En sådan gebyrordning kan imidlertid være kritisabel i forhold til Københavnertraktaten af 1857. Forholdet er ikke omtalt i forarbejderne, men bør afklares, inden loven vedtages. Der er således risiko for, at gebyrordningen ikke er forenelig med Københavnertraktaten af 1857, og er det tilfældet, vil der opstå et underskud i relation til regionale lodsninger der enten skal dækkes af højere priser for regionale lodsninger eller direkte af statskassen. I begge tilfælde vil forbrugerne skulle betale, hvilket vil resultere i velfærdstab. I tilknytning hertil bemærker DanPilot, at lodserier mest sandsynligt vil lade gebyret fremgå direkte af fakturaen for lodsydelsen, og at der således skabes opmærksomhed om, at gennemsejlingslodsninger pålægges et gebyr som overføres til medfinansiering af regionallopsninger.

Opretholdes gebyret, bør gebyret fastsættes for alle gennemsejlingslodsninger, således at gebyret også gælder for DanPilots lodsninger, så rederierne ikke får opfattelse af, at DanPilot er markant dyrere end de private lodserier, fordi de private lodserier er i stand til at udskille et bestemt gebyr. Endvidere sikres det, at alle lodserier inklusiv DanPilot bidrager lige meget til den omtalte gebyrordning. Det er centralt, at gebyrordningen fastsættes, så det samlede provenu opretholdes uden at diskriminere DanPilot. Gebyret skal således modsvare det bidrag, DanPilot ville have overført til regionallopsninger, såfremt DanPilot havde varetaget de pågældende 300 lodsninger. Alternativt stiger DanPilots bidrag til regionallopsninger, hvilket enten skal afholdes af betalinger for øvrige lodsninger eller af statskassen.

3.4. Justering af forsyningspligten, forslagets pkt. 5 om § 19

Som nævnt ovenfor er det foreslåede kriterium for opdeling i små og større havne ikke velvalgt.

DanPilot støtter forslaget om at justere i forsyningspligten, som alt andet lige vil kunne øge effektiviseringsmulighederne, navnlig over tid og med inddragelse af øvrige rammevilkår for DanPilot.

DanPilot er enig i, at DanPilot skal have mulighed for at indgå specifikke kundeførelser, jf. den foreslåede § 19, stk. 7. Kravene til transparens af sådanne aftaler bør dog lempes, så DanPilot ikke tvinges til at offentliggøre konkurrencefølsomme oplysninger over for vores konkurrenter. Hvis DanPilots konkurrenter får adgang til oplysninger om DanPilots kundeførelser, kan dette virke prisuniformerende. Det fremgår for eksempel, at DanPilot i sit regnskab klart skal angive blandt andet pris for den enkelte lodsning, der genererer indtægter under en særlig kundeførelse.

3.5. Regler om betaling, forslagets pkt. 6 om § 19 a

Det fremlagte lovudkast er baseret på, at der i tillæg til de forslag i den underliggende lodslovsanalyse, der kræver lovændringer, foretages administrative ændringer. Lodslovsanalysen anbefaling 4 siger:

”På længere sigt bør der indføres maksimaltakster for DanPilot frem for faste takster, så DanPilot får mulighed for også at konkurrere på pris. Overførsler mellem de forskellige lodsningstyper skal synliggøres”

DanPilot støtter denne anbefaling. Det er således efter DanPilots opfattelse væsentligt, at lodsloven og de tilhørende administrative regler overalt, hvor det er muligt, bakker op om hensigten i lov om Danpilot om, at DanPilot i videst mulig omfang skal drives på almindelige, forretningsmæssige vilkår.

DanPilot lægger særlig vægt på denne anbefaling i lyset af, at de private lodserier hidtil som følge af taksternes udmøntning har haft fri adgang til at byde ind på de lodsninger, der giver den bedste dækningsgrad og vel at mærke alene ved at underbyde taksterne marginalt. De eksisterende regler på regionalområdet har således ikke ført til reel konkurrence på de overskudsgivende regionallopsninger, dels fordi DanPilots priser var lagt fast, dels fordi de var offentligt tilgængelige.

DanPilot skal henstille, at der som led i behandlingen af lovforslaget sker en konkretisering af tidspunktet for implementeringen af anbefaling 4. DanPilot skal helt konkret foreslå, at det indgår som en forudsætning for den nye lodslov, at anbefaling 4 implementeres med virkning fra lodslovens ikrafttræden.

3.5. Andre maritime tjenesteydelser (Ændringer i lov om Danpilot)

Det fremgår af lovforslagets § 2, at der åbnes mulighed for at, DanPilot tillige kan udføre maritime tjenesteydelser. DanPilot er enig i denne del af forslaget, som i et vist omfang og over tid vil kunne betyde, at DanPilot vil kunne udnytte sit produktionsapparat bedre.

Som også fremhævet oven for bør der i relation til disse ydelser ikke være en så høj grad af indsigt i de konkrete aftalevilkår, at det kan få konkurrencebegrænsende virkninger eller hæmme DanPilots kommercielle adfærd.

3.6. Uddannelse af lodser

Efter lodsloven er DanPilot forpligtet til at bidrage til den praktiske oplæring af lodser. Den praktiske uddannelse er forbundet med udgifter for DanPilot.

Lovforslaget er baseret på, at de private lodserier som betingelse for at få adgang til puljen har eller skønnes at ville have, det nødvendige antal lodser med de nødvendige certifikater. Der er således indarbejdet en forventning om, at DanPilot forestår gratis uddannelse af de lodserier, DanPilot fremadrettet skal konkurrere med.

DanPilot anser opnåelse af disse certifikater og den medfølgende uddannelse som et væsentligt aktiv for DanPilot og dertil et aktivt, som DanPilot har afsat midler til at opretholde.

DanPilot anser det for urimeligt at denne viden skal udleveres gratis og tilmed direkte til DanPilots konkurrenter. DanPilot anbefaler derfor, at lodsloven giver DanPilot ret til at opkræve betaling for den praktiske oplæring af lodser.

3.7. Lovforslagets økonomiske konsekvenser

I lovforslagets bemærkninger pkt. 8 anføres, at ministeriets forventning samlet set er, at ”effektiviseringen af lodsområdet vil have positive økonomiske og administrative konsekvenser for DanPilot”.

Udsagnet savner dokumentation. DanPilot har tidligere fremsendt beregninger til ministeriet, der viser, at konkurrenceudsættelsen vil betyde et omsætningstab på årligt 25 mio. kr. og at omsætningstab vil komme fra de skibe, der i dag bidrager med de absolut højeste dækningsbidrag. Samtidig indeholder

lodslovsanalysen effektiviseringskrav til DanPilot, som udover omsætningstab vil stille krav om væsentlige rationaliseringer af DanPilots drift.

DanPilot vil ganske vist med forslaget opnå mulighed for indtægter fra maritime tjenesteydelser og andre justeringer, men disse muligheder vil efter DanPilots opfattelse med til vished grænsende sandsynlighed ikke kunne opveje de tab, konkurrenceudsættelsen vil betyde for DanPilots drift.

DanPilot skal opfordre til, at der som led i det lovforberedende arbejde fremlægges modelberegninger, der kan understøtte lovforslagets forventninger til de positive økonomiske konsekvenser for DanPilot.

3.8. Ikrafttrædelsesbestemmelserne i forslaget § 7

DanPilot har ikke bemærkninger til de foreslåede ikrafttrædelsesbestemmelser for de dele af lodslovsanalysens anbefalinger, som implementeres gennem lovforslaget.

DanPilot har ovenfor påpeget betydningen af, at der samtidig med lovforslagets vedtagelse sker en justering i taksterne, så de overgår til at være maksimaltakster.

DanPilot finder tilsvarende, at det bør indgå som en forudsætning for vedtagelse af lovforslaget, at de øvrige tiltag i lodslovsanalysen, som ikke kræver lovændringer, men som vil kunne medvirke til en effektivisering af DanPilot, sættes i værk senest med samme ikrafttrædelsesdato.

Det vil udover den nævnte anbefaling sige anbefalingerne om:

- Ændrede regler om certifikater
- Forsøg med landbaseret lodsning
- Nye regler om placering af lodssætningssteder

De nævnte forslag nævnes i lodslovsanalysen som initiativer, der sammen med justeringer i forsyningspligten vil kunne nedsætte de negative økonomiske konsekvenser for DanPilot af konkurrenceudsættelsen af gennemsejlingslodsningerne.

Med venlig hilsen

Lars Ahrendtsen

14. januar 2014
Sagsnr.: 13/06311
/celjor-erst

Erhvervsstyrelsens høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af lodsloven og forskellige andre love

Erhvervsstyrelsen har konstateret at, Søfartsstyrelsen har sendt forslaget i høring via høringsportalen. Vi beder om, at al erhvervsrelevant regulering sendes i høring direkte til Team Effektiv Regulering (TER) via letbyrder@erst.dk. Ved EU-høringer sendes dog til letbyrder-i-EU@erst.dk.

TER har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser.

Lovforslaget vurderes at medføre positive erhvervsøkonomiske økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, da markedet liberalises så private lodserier kan få tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsnings.

For så vidt angår de administrative konsekvenser for erhvervslivet medfører forslaget mindre administrative byrder på samfundsniveau, da private lodserier skal ansøge Søfartsstyrelsen om tilladelse til gennemsejlingslodsnings. TER vurderer, at de administrative byrder ikke overstiger 10.000 timer årligt på samfundsniveau, da der p.t. kun findes to private lodserier i Danmark. De administrative konsekvenser bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.

Kontaktperson:

Søren Møllerup Rasmussen
Fuldmægtig
Tlf. direkte 3529 1857
E-post: SorMol@erst.dk

Med venlig hilsen



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

Celina T. Jørgensen
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 1625
Email: celjor@erst.dk



EMPA

Italiëlei 74
2000 Antwerpen
Belgium

T +32 323 186 80

office@empa-pilots.eu
www.empa-pilots.eu

17th January 2014

Danish Maritime Authority - Søfartsstyrelsen
Carl Jacobsens Vej 31
DK - 2500 VALBY - Denmark
sfs@dma.dk
Att: Ms. Krista Risgaard
krr@dma.dk

PROPOSED AMENDMENT OF DANISH PILOTAGE ACT – HEARING RESPONSE FROM EMPA

Dear Ms. Risgaard,

EMPA has been made aware of the public hearing for the proposed amendment of the Danish Pilotage Act. We hereby would like to submit our comments.

EMPA, the European Maritime Pilots' Association, is a professional, non-profit organization (not a trade union), with office in Antwerp since 1963. EMPA represents about 5.000 maritime pilots from 25 European countries, with the aim of promoting efficient and safe pilotage in European ports and fairways.

EMPA strongly advises against expanding competition in Danish pilotage, with reference to the following:

1. In all European countries (except Romania and Denmark) pilotage is regarded as a public service which is incompatible with competition logics. In fact, Denmark is the only European country where day-to-day competition exists. (In Romania the competition is not functioning). The "Analysis of Danish Pilotage Market" (ref chapter 4.2) is in our opinion incomplete and misleading, when it does not inform about this essential aspect of the way pilotage is organized elsewhere in Europe (and in fact also elsewhere in the world).
In European countries or ports where pilotage is carried out by a private service provider, there is always only one provider, who is carrying out the pilotage responsibilities on behalf of, and under strict control of the competent authority. The tariffs are set by the authorities in transparent and open processes.
Also in the vast majority of coastal states outside Europe, pilotage is regarded as a public service, and organized accordingly.

2. Furthermore, the statement in the “Analysis of Danish Pilotage Market” (ref chapter 4.4), that the EU Commission’s proposed Port Package will entail free market access to pilotage in the TEN-T ports of Europe, is inaccurate:
 - The proposed Port Package establishes a “*framework for access to the market*” (ref Article 1.1.a). The Commission explicitly proposes that “*The competent Authority*” may “*decide to provide*” pilotage themselves or “*through agents employed by the competent authority or commissioned by the competent authority*” (ref Recital 18). (COM(2013) 296 final)
 - The report of the European Parliament TRAN Committee Rapporteur, Mr. Knut Fleckenstein, proposes to exclude pilotage entirely from the Market Access Chapter II of the regulation. (COM(2013)0296 - C7-0144/2013 - 2013/0157(COD)).
Quote: “*Pilotage should be excluded from the chapter on market access as it is a service highly relevant for navigational safety.*”
 - The German Federal Chamber - Bundesrat has decided that pilotage should be excluded from the Port Package regulation, because the particular safety aspects linked to the pilotage services. (Beschluss 439/13 - 20.09.13)
Quote: “*Die Lotsendienste sind aufgrund besonderer Anforderungen nicht vergleichbar mit den anderen von der vorgeschlagenen Verordnung erfassten Hafendienstleistungen, die rein nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten erbracht werden. Bei den Lotsendiensten stehen Sicherheitsaspekte von großer Bedeutung und nicht Fragen des Marktzuganges in Rede.*”
 - The French parliament has stated that: “*...concerning safety, the pilot must act independently and without any commercial pressure. Therefore, it is essential that pilotage remains organized in a public service framework and not be regarded just as a simple service provider, which is a possible outcome of the Port regulation proposal*”. (Assemblée Nationale, 13.09.2013)
 - Several other European member states have expressed similar viewpoints, as those of the German and French lawmakers referred to above.
 - The EU Committee of the Regions has recommended that pilotage should be excluded from the Port Package regulation, because this service “*obeys to objectives of general interest, i.e. safety, security and the protection of the environment*”. (COTER-V-041 28-29 November 2013)
 - Also the European Economic and Social Committee has recommended similarly, stating that pilotage should “*be exercised under independent judgment, free of any commercial pressure that could prejudice the safety, security and environmental protection of the port community and the general public*”. (COM (2013) 296 final – 2013/0157 (COD) – EESC July 11th 2013 – Point 1.3)
3. The public service mission assigned to pilots requires that pilots should be able to act on behalf of society, with full integrity, free of commercial pressure, in order to achieve the optimal standards of safety and security, and protection of the environment:
 - During the whole maneuvering process of vessels, pilots are directly involved in the safety-critical decision-making process. (For example deciding when and how tugs should be used). Therefore pilots play a particularly important role that requires integrity and independence, and which is inconsistent with competition.

- Maritime Pilots are required by EU legislation to participate in the Port State Control: “*Member States shall take appropriate measures to ensure that their pilots engaged on the berthing or unberthing of ships or engaged on ships bound for a port or in transit within a Member State immediately inform the competent authority of the port State or the coastal State, as appropriate, whenever they learn in the course of their normal duties that there are apparent anomalies which may prejudice the safe navigation of the ship, or which may pose a threat of harm to the marine environment*” (DIRECTIVE 2009/16/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL – April 23th 2009 – Article 23 para 1). Obviously, such public service obligations could be compromised in a competitive environment.
 - Also the UN maritime body IMO has assigned similar responsibilities to pilots: “*When performing pilotage duties, the pilot should report or cause to be reported to the appropriate authority, anything observed that may affect safety of navigation or pollution prevention. In particular, the pilot should report, as soon as practicable, any accident that may have occurred to the piloted ship and any irregularities with navigational lights, shapes and signals.*” (IMO Resolution A.960(23) Annex 2, chapter 7)
 - Formal safety studies into experiments of competition in pilotage overseas have concluded that safety is compromised. For example, following maritime accidents, the Office of Management and Budget of Alaska’s State highlighted, in 1994, that “*Competition [in pilotage services] has seriously compromised (...) the capacity to maintain a high professional standards*”.
4. The essential local knowledge possessed by pilots exceeds that which can be quality assured through licensing. All over the world, the insight in the local culture, the command of the local language, the knowledge about the structure, organization and operational procedures of society, the authorities and other co-operating stakeholders, are all vital constituents of the qualifications of a local pilot. Such competence is highly valuable both in regular operations, and not least when extraordinary incidents occur.
(ref IMO A.960: “...*each pilotage area needs highly specialized experience and local knowledge of the pilot...*”)
EMPA consequently strongly advises against the recommendation for expanded use of foreign pilotage organizations in Danish waters as promoted in the “Analysis of Danish Pilotage Market”. (ref chapter 5.1 – page 32).
 5. Competition in pilotage hampers efficiency and increases the total costs due to abundance and unnecessary redundancy in supporting services, transport material, bureaucracy etc. The benefits of economy of scale are lost. Competent authorities throughout Europe have concluded that the highest degree of efficiency in pilotage services can best be achieved when the services are carried out by one single service provider.
 6. EMPA advises against the proposed savings of pilots’ training costs in the “Analysis of Danish Pilotage Market”. (ref chapter 5.6 – page 37). Systematically training and continued proficiency are vital parts of the quality assurance systems of European pilotage. We strongly believe that such investments are necessary and proportional to the safety gain. The use of simulators has for years been a vital part of such training, as advised in IMO Resolution A.960 (Annex 1, Chapter 5).

With the sole interest of maritime safety, environmental protection and economic efficiency of European transport, EMPA, in line with the principles of other bodies that we have referred to hereinbefore, strongly advises against the proposed amendments of the Danish Pilotage Act.

A more general overview of EMPA's position on competition in pilotage may be found on our website: <http://www.empa-pilots.eu/our-views/>. EMPA remains at your disposal if additional information or dialogue is required on these subjects.

Sincerely,



Capt. Dirk VAEL
Secretary General

CC: Danske Lodser, *formand@danskelodser.dk*

Krista Risgaard

Fra: annie.moller@3f.dk
Sendt: 16. januar 2014 13:47
Til: Krista Risgaard
Emne: Høring over forslag til lov om ændring af lodsloven og forskellige andre love

3F Sømændene støtter ikke dette lovforslags initiativ, her tænkes specielt på området om indfasning af fri konkurrence på gennemsejlingsområdet.

Det ses ikke at være hensigtsmæssigt, at indføre fri konkurrence på gennemsejlingsområdet med henvisning til bemærkningerne om, at lodsloven pålægger Danmark/Danpilot, at forsyne den nationale og internationale skibsfart med lodser døgnet rundt, året rundt overalt i de danske farvande indenfor et givent varsel jf. lodslovens §19.

Forsyningspligten betyder, at Danmark/Danpilot er forpligtet til at stille lods til rådighed for skibe som måtte ønske det, eller som er omfattet af lodspligt. Forsyningspligten indebærer, at Danmark/Danpilot skal varetage de lodsopgaver som private lodserier ikke kan eller vil udføre. Forsyningspligten omfatter det danske søterritorium og den danske eksklusive økonomiske zone, som andre kyststater eksklusive zoner i Den Engelske Kanal, Nordsøen, Skagerrak, Kattegat og Østersøen jf. samme lodslov bestemmelser.

Man henviser til at forsyningspligten har baggrund i Københavner traktaten af 1857 for alle følger, at Danmark er forpligtet til sikre, at der er lodser til rådighed for den internationale trafik igennem Storebælt, Lillebælt, Øresund.

Med henvisning til den ovenfor nævnte forpligtigelse anses det ikke at være hensigtsmæssigt, at indføre fri konkurrence på et sådant område, hvor at private lodserier kan vælge til og fra og at de områder, som de private ikke vælger, så varetages af Danmark/Danpilot og dermed den danske statskasse alene, man må formode, at de bedste områder med de bedste økonomiske indtægter vil blive varetaget af de private lodserier, og at Danmark/Danpilot vil stå tilbage med de områder, som økonomiske vil være de dårligst, men hvor man fortsat har forsyningspligten og ikke den bedste indtjening.

Ligesom man kan forvente at en fri konkurrence på et sådant område vil være til skade for såvel sikkerheden, samt det fintmaskede netværk, der til dato er blevet opbygget omkring den forsyningspligt på lodsning, som Danmark er forpligtet af.

Venlig hilsen

3F Sømændene
f/Søren Sørensen
Formand

Venlig hilsen

Annie Møller

Sekretær



Dortheavej 39 A
2400 København NV
Tlf: 70 300 838
mobil: 60 25 34 03
E-mail: annie.moller@3f.dk
www.3f.dk/seaman



HQS Wellington, Temple Stairs, Victoria Embankment, London WC2R 2PN
Tel: +44 (0)20 7240 3973 Fax: +44 (0)20 7240 3518 Email: office@impahq.org Web: www.impahq.org

Ms Krista Risgaard
Special Advisor
Danish Maritime Authority

14 January 2014

Dear Madam

IMPA has taken the liberty of submitting the following comments upon the draft proposed new Pilotage Act in Denmark. I hope these comments can be considered as being intended to assist your government in this particularly difficult area.

IMPA is a UN-recognised NGO with consultative status at the International Maritime Organization for more than 40 years. We are not a trade union and are only concerned with professional and technical issues concerning the work of maritime pilots.

In considering the proposals which have been put forward we are immediately drawn to the 'main purpose' of the bill as set out in your invitation letter. We would of course agree that the more efficient the provision of pilotage services, the higher the level of navigational safety and the consequential protection of the environment. However the proposal immediately unravels with the proposition that competition in this area can improve efficiency or raise safety levels or environmental protection. This is a quite fallacious link. In the Danish Government's competition paper which cites 'stronger competition for the benefit of Denmark' we have to consider for whom in Denmark the "benefit" will accrue. Pilotage worldwide is a public safety service whose principal clients are the public, the ports and the environment of the State. That ships are safely piloted is a by-product of this philosophy. What is being muddled here is the desire to make pilotage cheap, and the benefit to the nation will only accrue to those business' who hope to make things cheaper, rather than to the citizens who look to pilots to protect them and their nation's environment. Denmark's coastal environment is a "Particularly sensitive Sea Area" yet this is to be entrusted now to market forces. Denmark needs to be aware that Pilotage areas under competitive pressures have a higher level of accidents according to the International Group of P&I Clubs.

We are afraid that it is wildly optimistic to talk about a "Universal Service Obligation" and then "specific agreements with Customers". The two are mutually exclusive. A private provider exists to make a profit for shareholders. Agreements with specific customers are just that – A company will not want, and will therefore not willingly co-operate, in providing a universal service to small or

badly run ships, or indeed do anything that is not convenient to the Company's financial well being. It is naïve to think anything else. Likewise the fine words about training are not welcome in the market-place. Training is a "dead" cost for commercial entities.

IMPA is somewhat bemused by paragraph 5.6. with a recommendation that Denmark wants to make efforts at IMO to 'modernise' Pilot training with things like increased use of simulators. IMO recommended simulator training for Pilots more than 10 years ago (Res A960, Annex1, Para 5.5) However simulators (and models) cannot replace on board mentoring and experience.

We have noted in the past few years the irony that competition in Pilotage in Denmark has led to a significant increase in costs. This is how competition in Pilotage works using evidence from the limited numbers of countries who have tried it. We are therefore frankly surprised Denmark continues to go along this route of higher costs knowing its own recent experiences. The end game of this strategy can be seen in Argentina where four companies compete on Pilotage and costs are now 100% higher on the southern side of the River Plate, compared to the strictly regulated state system to the North operated by Uruguay.

In conclusion we caution against the loss of independence of thought and action that Pilots suffer under a competitive regime. A Pilot employed in a competitive company does things, often under commercial pressure, that an independent State Pilot does not. There will not be any Incident reporting because a business does not report their customers to regulatory authorities! I enclose a picture of a Danish owned vessel embedded in the TC Buen berth in Buenaventura in Colombia only last month. The Pilots there have protested in Court, with the support of their Authorities, that such vessels are too long to turn off this berth. Commercial pressure forces them to take these risks. Look forward to this sight in Denmark.

Yours faithfully



Nick Cutmore
Secretary General
International Maritime Pilots' Association



**ACCIDENTE DE SPILBUN S.A.
13 DE DICIEMBRE DEL 2013
MOTONAVE MAEDVC**



Miljøministeriet
Naturstyrelsen

Miljøministeriet
EU and International Policy
Att: Charlotte Betina Mogensen
Børsgade 4
DK-1215 Copenhagen K

Vandplaner og havmiljø
J.nr. NST-4303-00017
Ref. TN
Den 24. januar 2014

Høring af lovforslag om ændring af lodsloven

Naturstyrelsen har den 23. januar 2014 fra Søfartsstyrelsen modtaget "forslag til lov om ændring af lodsloven og forskellige andre love". Ved den oprindelige høring den 20. december 2014 var Miljøministeriet ikke medtaget på høringslisten.

Naturstyrelsen noterer sig med tilfredshed, at lovforslaget har til formål at styrke sikkerheden til søs samtidig med, at det hidtidige høje kvalitetsniveau for lodsservicen bibeholdes. Endvidere er det positivt, at konkurrenceudsættelsen af gennemsejlingslodsningen på denne måde vil kunne øge skibsfartens efterspørgsel efter lodsninger til gavn for sejlads- og miljø sikkerheden i de danske farvande.

Endelig lægger Naturstyrelsen til grund, at der ved meddelelse af tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsning stilles krav om at de pågældende lodserier og lodser har de nødvendige tilladelser og certifikater til at måtte foretage gennemsejlingslodsning i de danske farvande, således som det er foreslået i ændringen af §13.

Herudover har Naturelsen ingen yderligere bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Tonny Niilonen
72 54 48 66
tonny@nst.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 bekendtgørelse om ændring af lodsloven og forskellige andre love

17. januar 2014

Rigsrevisionen har den 20. december 2013 modtaget udkast til bekendtgørelse om ændring af lodsloven og forskellige andre love.

J.nr.: 2013-3500-34

5. kontor

Vi har noteret os, at Søfartsstyrelsen ønsker at øge konkurrencen på lodsmarkedet herunder konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsninger.

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

I øvrigt gør vi opmærksom på, at det af bemærkningerne til lovforslaget side 8 fremgår, at der er udarbejdet en public service aftale mellem Erhvervs- og Vækstministeriet og DanPilot. Denne aftale er endnu ikke indgået.

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
Specialkonsulent Krista Risgaard
Carl Jacobsens Vej 31
2500 Valby

17. januar 2014

Vedr. lov om ændring af lodsloven og øget konkurrenceudsættelse.

Søfartens Ledere skal hermed afgive høringssvar til forslag om lov om ændring af lodsloven.

Lovforslaget er fremsat som et led i regeringens konkurrencepolitiske udspil "Styrket konkurrence til gavn for Danmark", og bygger på en af Erhvervs- og Vækstministeriet gennemført analyse af det danske lodsmarked.

Analysens opgave, som defineret på side 7 i analysen, er, at "... se på hvordan der kan skabes øget konkurrence på lodsområdet og derigennem et mere effektivt lodsmarked med skarpere priser, så det bliver mere attraktivt at anvende lodser, under hensyntagen til sejlads- og forsyningssikkerhed."

Indledningsvis vil vi gerne komme med nogle betragtninger om regeringens overordnede mål: "Styrket konkurrence til gavn for Danmark". Idet vi mener at det, udover en bevarelse af den nuværende sejlads- og forsyningssikkerhed, må kræves at en fuld og fri konkurrence på det danske lodsmarked skal være til gavn for Danmark.

I dag har Danpilot (statens selskab og lodsoperatør) og dermed Danmark eneret til, at alle internationale skibe i deres passage af danske og internationale farvande tæt forbi danske kyster, får en statsligt ansat og kontrolleret lods om bord. Den model giver Danmark en de facto kontrol med den internationale skibstrafik forbi vores kyster og gennem vores stræder, på trods af at disse er anerkendt som internationalt farvand.

Målene er også nået. Som dokumenteret i Erhvervs- og Vækstministeriets analyse af det danske lodsmarked tager 96,3 pct. af alle skibe med en dybgang på 11 meter eller mere, en dansk statslig lods om bord på strækningen fra Spodsbjerg op gennem Storebælt til Grenå, som det er anbefalet af IMO (Den Internationale Maritime Organisation). For tankskibenes vedkommende tager alle (99,9 pct.) lods på strækningen, som er reguleret af IMO.

Med Danpilot som operatør, selvstændig offentlig virksomhed og arbejdsgiver for de statslige lodser, er der mulighed for gennem overenskomster, egne kvalitetsmål og operationsprocedurer at sikre, at lodserne har lige netop den uddannelse, erfaring og det medbragte navigationsudstyr, der ønskes om bord på alle internationale skibe, som lodsnes gennem danske farvande og stræder. Samfundet er også garanteret, at lodsene overholder de regler og krav, der er fastsat for hviletiden, således at lodsene altid er friske til at udføre sit job professionelt og sikkert.

Alt dette har gennem årene sikret Danmark og samfundet en høj grad af sejladsikkerhed og beskyttelse af vores kyster og havmiljøet mod forurening. Det bedste af det er næsten, at den sikkerhed og beskyttelse



Søfartens Ledere

ikke koster det danske samfund penge, men finansieres ved brugerbetaling af den nationale og internationale skibsfart via de nuværende lodstakster.

Alt dette er i vores øjne til gavn for Danmark. Fra Søfartens Ledere synes vi derfor, det vil være risikabelt at konkurrenceudsætte en så velfungerende ordning uden at have vished for, at der opnås bedre resultater.

Vi synes ikke, "Analysen af det danske lodsmarked" dokumenterer en positiv effekt af øget konkurrenceudsættningen, den forventer blot en udvikling til det bedre. Analysen giver i vores øjne ikke svar på, om der vil komme billigere priser og positive konsekvenser. Der er heller ikke en forsikring for, at det ikke går ud over forsyningsikkerhed og sejladsikkerhed.

Vi synes, det er en mangel ved Erhvervs- og Vækstministeriets analyse, at den ikke overvejer andre modeller end fri konkurrence og flere operatører for at opnå at flere skibe tager lods. Analysen ser heller ikke på andre muligheder for at gennemføre effektiviseringer i den nuværende organisation af lodsbetjeningen for at kunne opnå yderligere stordriftsfordele og "skarpere" priser.

COWI – SENARIEANALYSE AF DEN DANSKE LODSSERVICE

Danske Lodser bad i 2013 COWI udarbejde en objektiv og uvildig analyse af de samlede konsekvenser af forskellige modeller for lodsningens område. Man så på fire scenarier: 'Status quo'-modellen (det vi har i dag), Fri konkurrence (det som nu foreslås), Et statsligt selskab (monopol) samt koncessionsmodeller. Analysen blev færdig i maj 2013 og er finansieret af Danske Lodser, EMPA (European Maritime Pilots Association) og Søfartens Ledere.

Et af Søfartens Lederes formål med at støtte undersøgelsen var, at den netop ville komme hele vejen rundt i erhvervet hos alle interessenter i lodsenservicen i Danmark og få alle hensyn med. Det var tillige vigtigt, at undersøgelsen skulle se på flere modeller end blot den frie konkurrence; og endelig at vi fik en analyse, som tog hensynet til forsyningsikkerhed, sejladsikkerheden og miljøet med.

Vi kan ikke umiddelbart se, at Erhvervs- og Vækstministeriet har brugt COWI-undersøgelsen i sit arbejde på trods af, at den har været forelagt ministeriet af COWI. Vi vedlægger derfor "Scenarieanalyse af den danske lodsenservice" som bilag til vores høringsvar

Vi vil her blot henvise til de overordnede konklusioner og anbefalinger i COWIs scenarieanalyse:

- at lodsning i danske farvande i dag er karakteriseret ved høj kvalitet og sikkerhedsniveau sammenlignet med andre EU-lande. De danske lodser har en høj uddannelsesmæssig baggrund og generelt en stor erfaring på tværs af geografiske områder og skibstyper mv.
- at prisraterne i Danmark for lodsning i en EU-sammenhæng er omtrent gennemsnitlige - dvs. generelt dyrere end de fleste sydeuropæiske lande, og generelt billigere end de andre nordeuropæiske lande.
- at der i ovennævnte internationale sammenligning ikke er et åbenlyst potentiale for store effektiviseringsgevinster.



Søfartens Ledere

- at internationale erfaringer og COWIs undersøgelse peger på en række uhensigtsmæssigheder ved en liberaliseret lodsservice. Argumenterne er først og fremmest: 1) Det danske lodsmarked er samlet set ikke stort nok til en sund og bæredygtig konkurrence med mange aktører og 2) Derudover er lodsning først og fremmest et spørgsmål om at forebygge ulykker.

Efter disse overordnede bemærkning vil vi gå lidt i detaljer om emner, som vi mener taler imod at gennemføre en først delvis og siden fuld og fri konkurrenceudsætning af alle gennemsejlingslodsninger i 2020.

Arbejdspladser i Danmark

Danpilot og det øvrige danske lodsmarked er også danske arbejdspladser. I analysen og i lovforslaget er det erklærede mål en total konkurrenceudsætning af markedet for gennemsejlingslodsninger i 2020. Vi forventer, at en stor del af konkurrencen til sin tid vil komme fra udenlandske lodsvirksomheder og lodser.

To scenarier er mulige og vil kunne indtræde samtidigt.

For det første vil der gennem social dumping og lavere lønnede lodser fra Polen, Baltikum og Rusland komme et helt ændret mønster for lodsning, idet lodserne vil gå om bord i olieudskibningshavnene og sejle med hele vejen. De vil måske blive sat af ved Skagen eller, hvis destinationen er Nordvesteuropa, blot blive om bord indtil ankomsthavnen.

For det andet vil der nok ske det, at de mange engelske Nordsølodser vil fortsætte gennem danske farvande og ind i Østersøen. De engelske lodsers indtægt er normalt skattefri, såfremt de arbejder ude af engelsk territorie i mere end 180 dage om året.

Udenlandske lodser udgør to problemer: For det første mindre sikkerhed og kontrol af lodserne kvalitet og med de skibe der lodsnes og for det andet tab af gode danske arbejdspladser.

Lodsvirksomheder, der er hjemmehørende i et EU/EØS land, kan i dag drive dansk lodsvirksomhed, jf. Lodslovens § 18. De gør det ikke på regionallovsninger i dag, hvilket skyldes, at det ville kræve et set up her i Danmark med lodstationer, lodsboade mv. Men når og hvis vi åbner for transitlodsninger, vil disse udenlandske lodsfirmaer og deres udenlandske ansatte netop kunne lodse i ren transit uden et omkostningstungt set up, som beskrevet ovenfor.

Når disse "rene" transitlodsere, uden anden kontakt i Danmark end en tilladelse, kommer, vil det rejse nogle spørgsmål. Hvordan vil man fra dansk side kunne kontrollere, om der er lods om bord? Om der i alle skibe er den lods med det certifikat, der opgives? Om lodsens hviletid er overholdt, osv.?

Det vil man ikke kunne.

Danmark har ikke folkeretlig adgang til at stoppe og kontrollere den internationale skibsfart i fri transit. I dag har vi denne kontrol, fordi alle lodser er statens egne lodser.

Vi anerkender, at private danske firmaer med danske lodser, som er bosat i Danmark og er underlagt et dansk lodstilsyn, både kan løse opgaverne lige så godt som Danpilot og kan kontrolleres af de danske myndigheder. Det eneste problem er, at vi med en konkurrenceudsætning af gennemsejlingen ved en ændring af lodslovens § 13, giver adgang for udenlandske lodser og lodsvirksomheder med risiko for social





Søfartens Ledere

dumping og afgivelse af lodskontrollen i danske farvande. Og dermed afgivelse af den historiske garanti imod en olieforureningskatastrofe i danske farvande.

En fuld markedsåbning vil derfor betyde tab af danske arbejdspladser, ikke kun for "de statslige" lodser men også for private danske lodser. Dertil kommer, at bådfolk samt operative, tekniske og administrative stillinger i land vil gå tabt. Man kan miste over 300 danske arbejdspladser

Det vil ikke være til gavn for Danmark.

EU forhold

Det er Søfartens Ledere klare holdning, at Danmark som minimum ved en konkurrenceudsætning skal sikre sig, at lodsning i danske farvande forbliver et dansk anliggende for danske lodser. Det kan ske ved, at Danmark som andre EU lande vælger at holde fast i, at lodsbetjeningen af skibsfartens er "public service" og, at Danmark holder stramt fast i, at det er dansk ret at regulere og certificere lodser på strækningen "Storebælt syd" til "bøje 23".

I øvrigt forstår vi gennem vores medlemskab af EMPA, at det i EU fortsat drøftes, hvorvidt lods "services" skal indgå i EU's "port package 3" eller ej. Der i direktivet lagt op til at inkludere lods "services" som noget, der kan konkurrenceudsættes/privatiseres, men at det samtidig vil være op til EU medlemsstater, om man nationalt vil holde lods "services" udenfor. Det ser ud til at den del lande vil holde lods "services" fri af konkurrenceudsætning. Vi bemærker i øvrigt, at Tyskland og enkelte andre lande helt ønsker at holde lodsområdet helt væk fra konkurrence og ude af direktivforslaget. Alt i alt konstaterer vi, at mange EU lande ud fra hensyn om kontrol, sikkerhed, kvalitet og miljø ønsker at bevare lodsbetjening af skibsfarten i landes farvande som public service. Vi har meget svært ved at se Danmarks interesse i at gå enegang i både at ville kommercialisere og internationalisere vores lodsbetjening.

Forsyningsikkerheden

Udover konkurrenceudsættelsen af gennemsejlingsområdet, fjernelsen af stordriftsfordele og de begrænsede effektiviseringsmuligheder vil man fra regeringens side desuden bevare Dan Pilots forsyningspligt på alle lodsningsområder.

Analysen og lodslovsforslaget synes (ligesom det var tilfældet for Lodslovsudvalget i 2005 og det endelige forslag til lodslov i 2006) at have svært ved at løse problemstillingen med forsyningspligten.

Denne gang vælger man at foreslå og indføre en økonomisk kompensation (en afgift/et gebyr) til Danpilot for at varetage forsyningspligten, som skal opkræves skibene af de private danske og udenlandske lodseriers og betales til Danpilot.

Det fremgår ikke på nogen måde af analysen, hvor store disse forsyningsbidrag vil blive. Det er derfor uvist, om de "skarper" priser der vil opnås ved fri konkurrence på gennemsejlingslodsninger, vil være billigere end de nuværende priser, når der skal opkræves forsyningsbidrag.

Umiddelbart må det formodes, at udgiften til forsyningspligten vil være mindre i det nuværende system med én operatør med alle lodsninger, alle stordriftsfordele og dermed de største effektiviseringsmuligheder. I skarp modsætning til analysens model, hvor den samme omsætning deles ud i mindre dele til flere selskaber, som i nogen målestok alle skal have en fuld organisation, investere i både mv. og tilmed få et afkast/profit.



Søfartens Ledere

Vi mener derfor, at det er usikkert, om man vil opnå billigere totalpriser sammenlignet med de nuværende priser (takster). "Totalpriser" forstået som de nye lodstakster fastsat i konkurrence tillagt den nye forsyningspligtgebyrer.

En anden måde at løse en del af problemerne med forsyningspligten er at begrænse og effektivisere den. Analysen foreslår at reducere åbningstiden i mindre havne og i øvrigt justere tilkaldetider. Det kunne være en måde at lette noget af forsyningspligtsbyrden for Danpilot. Analysen dokumenterer imidlertid hverken konsekvenserne af "serviceforringelsen" for de mindre havne og skibsfarten til og fra danske havne eller den økonomiske gevinst for Danpilot i at kunne reducere sit beredskab.

Søfartens Ledere har også medlemmer ansat i de mindre havne og i den mindre skibsfart, og er derfor bekymret for, at lukketider og serviceforringelser nationalt kan koste aktivitet og omsætning i nogle havne og dermed true gode danske arbejdspladser. Løsningen af disse spørgsmål om forsyning og lodsbetjening af de mindre danske havne skal holdes adskilt og løses særskilt fra initiativer, der skal liberalisere og give den internationale skibstrafik i transit forbi Danmark en lidt billigere takst.

Justering af konkurrencen på regionale lodsninger

På dette punkt er analysen meget konkret. Man forudser, at priserne for regionale lodsninger skal stige, idet man med konkurrenceudsætningen på gennemsejlingslodsningerne vil fjerne den krydssubsidering og finansiering af underskuddet på de regionale lodsninger med overskuddet fra taksterne på gennemsejlingen, således at man kan opnå "skarper" priser på gennemsejlingslodsningerne.

På side 25 i analysen opgøres det, at en omlægning til fri konkurrence på begge områder til omkostningsbaserede takster vil resultere i en stigning i priserne på regional lodsninger med 61 pct., mens gennemsejlingslodsningerne vil blive 17 pct. billigere.

Så udover serviceforringelser på forsynings sikkerheden til de danske havne, vil den regionale skibstrafik til og fra danske havne med Danmarks import og eksport også få markant højere lodspriser og dermed samlet set højere omkostninger. Det skal igen ske for, at den internationale skibstrafik, der sejler forbi Danmark, skal have en billigere lodsservice end i dag. Det er i vores øjne ikke til gavn for Danmark, for at vende tilbage til regeringens udgangspunkt "Styrket konkurrence til gavn for Danmark".

Et eksempel kunne være Esbjerg Havn, som med stor dygtighed har positioneret sig som et kraftcenter for udskibning af havvindmøller i store projekter. Ikke kun til danske projekter men også ud i hele Nord- og Vesteuropa. Esbjerg har også kunnet tiltrække renoveringen af store offshore installationer (bore- og produktionsrigge). På begge områder er man i skarp konkurrence med andre havne både syd og vest og nord for Danmark. Vi siger ikke, at stigende lodspriser på danske regionale lodsninger vil være altafgørende, men det vil helt sikkert betyde noget for fx Esbjerg Havns konkurrenceevne på disse aktiviteter, som giver tusindvis af arbejdspladser i Esbjergområdet.

Konkurrenceudsætning på gennemsejlingslodsninger

Konkurrenceudsætning på gennemsejlingslodsningerne er vel det tilbageværende punkt, hvor man fra regeringens side mener, at man med lodslovsforslaget opnår en forbedring. Erhvervs- og Vækstministeriet mener, at man gennem billigere takster vil kunne få flere skibe til at tage lods.

Som nævnt indledningsvis er der i dag, uden "skarper" priser og konkurrenceudsætning, godt fat i de skibe, som IMO anbefaler, skal tage lods mellem Spodsbjerg og Grenå.



Søfartens Ledere

Lavere priser vil ikke give en vækst i antallet af skibe. Antallet af skibe reguleres af verdenshandlen. Derfor vil en konkurrenceudsættelse med lavere priser i første omgang kun give en lavere omsætning til Danpilot og private operatør og dermed sværere betingelser for en rentabel økonomisk drift.

Hvad er det så man vil opnå? Som vi læser det, ønsker regeringen med lovforslaget reelt at få den eksisterende skibsfart, som er i transit gennem danske farvande, til at købe mere lodsbestand. Gennem billigere priser skal flere skibe tage lods på hele distancen fra Bornholm til Skagen. Som nævnt ovenfor forventer man i analysen, at priserne på gennemsejlingen vil kunne falde med ca. 17 pct., ved at Danpilot overgik til den rene omkostningsbaserede takst.

For de skibe, som i dag fravælger at bruge lods fra Bornholm til Spodsbjerg og igen fra Grenå til Skagen og kun nøjes med lodsassistancen fra Spodsbjerg til Grenå, vil det uanset fri konkurrence og skarpere priser være en merudgift at vælge Bornholm til Skagen, med mindre den frie konkurrence kan sænke lodspriserne med op til 50 pct. Det vil ikke ske med danske lodser, hverken som statslige eller private.

Opsummering

Søfartens Ledere kan ikke støtte det fremlagte lodslovsforslag.

Søfartens Ledere ønsker at fastholde det nuværende system. Inden for det er vi villige til at se på, hvordan man kan effektivisere og eventuelt foretage yderligere privatisering.

Skal man ændre det nuværende system, tror vi ikke på løsningen med blot at give adgang til flere operatører. Det handler i stedet om at bevare stordriftsfordele samt sikre et sikkert og tilstrækkeligt omsætningsgrundlag til, at en operatør – statslig eller privat – kan investere i materiale, personale, uddannelse, efteruddannelse mv. Det ser vi kun muligt i overvejelser om koncessionsmodeller, hvor en operatør også har det fulde ansvar og forsyningspligt.

Det er dog altafgørende for Søfartens Ledere, at lodsbetjeningen til og fra dansk havn og i transit forbliver et dansk lodsmarked.

Med venlig hilsen
Søfartens Ledere



Fritz Ganzhorn

Bilag: COWI "Scenarieanalyse af den danske lodsservice" Maj 2013



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 IBAN DK9204001250018068

Krista Risgaard

Fra: Lars Viberg - Limfjord Pilot <lars@limfjordpilot.dk>
Sendt: 16. januar 2014 14:23
Til: Krista Risgaard
Cc: Limfjord Pilot - Jess Reichstein; Lars Viberg - Limfjord Pilot
Emne: Høringssvar - Lodslov

- Hermed vores høringssvar til lovudkastet til den nye lodslov.

Der er to ting i lovudkastet, der bekymrer os:

1/ Loven, og dermed goderne for DanPilot, sættes i kraft 1. Jan 2015, hvorimod tilgodeseelsen af private lodserier først sker med virkning 1. Jan 2016.

Det kan blive skæbnesvangre 12 måneder for de private lodserier, der risikerer helt at blive kørt over ende af DanPilot i perioden.

2/ Som vi læser udkastet, vil det helt og holdent være DanPilots afgørelse, om de vil entrere med private lodserier for at løfte forsyningspligten.

DanPilot har således muligheden for at holde private lodserier væk fra forsyningspligten, og vil derfor kunne opretholde en kunstig høj pris på forsyningspligen.

Ved at opretholde en høj pris for forsyningspligten fordyrer man den betaling som de private lodserier skal betale for at få adgang til gennemsejlingslodsningerne.

Forsyningspligten bør gives den udbyder, der kan sikre den mest sikre, effektive og konkurrencedygtige drift på de små havne.

Uddelegering af forsyningspligen bør således foretages af en uvildig instans – ikke DanPilot.

Som argument for, at DanPilot alene skal stå for forsyningspligten er så vidt vi erfarer brugt et eksempel fra Frederikshavn, hvor det private Frederikshavn Pilot Service lukkede med "dags varsel".

Lukningen p.g.a. indehavernes pensionering havde reelt været kendt længe i branchen.

Havde det forholdt sig således at DanPilot manglede certifikater i området (det gjorde de formodentlig ikke) – ville en periode med omskoling af lodser fra andre områder have været muligt.

Pointen er, at selv om et privat lodseri ophører med at lodse i et område, så ligger kompetancerne fortsat hos de individuelle lodser i området, hvorfor det lodseri, der efterfølgende skal overtage forsyningspligten kan overtage kompetancerne enten længerevarigt, eller kortvarigt iforbindelse med overgang af kompetancer til andre lodser (oplæring).

Endvidere mener vi, at der er behov for en omdefinering af gennemsejlingslodsninger.

Baggrunden for ønsket er, at private lodserier bør gives adgang til at måtte lodse fartøjer – herunder bunkersfartøjer – til / fra Dansk Red til / fra søen.

Behovet er opstået fordi DanPilot med nuværende lodslov kan presse og muligvis har presset kunder - med behov for ovenstående lodsninger i monopolområdet - til at benytte DanPilot til regionalloedsningerne.

Hvis ikke kunden benytter DanPilot i de konkurrenceudsatte regionallovsninger, vil kunden muligvis ikke kunne forvente at opnå den for kunden absolut nødvendige fleksibilitet m.h.t. varslingstid til ovenstående lovsninger.

Med Venlig Hilsen
Jess Reichstein & Lars Viberg Larsen
Aalborg Pilot ApS
Kabbelvej 45
7620 Lemvig