



Fremsat den 2. april 2014 af erhvervs- og vækstministeren (Henrik Sass Larsen)

## Forslag

til

# Lov om ændring af lodsloven, lov om sikkerhed til søs og forskellige andre love

(Konkurrenceudsættelse på lodsområdet, skærpet strafniveau ved forvoldelse af søulykke eller sejlads i strid med godt sømandskab m.v. og undersøgelse af dykkerulykker)

### § 1

I lodsloven, lov nr. 567 af 9. juni 2006, som ændret ved § 3 i lov nr. 478 af 30. maj 2012, § 64 i lov nr. 1231 af 18. december 2012, § 16 i lov nr. 600 af 12. juni 2013, og § 4 i lov nr. 618 af 12. juni 2013, foretages følgende ændringer:

#### 1. I § 3 indsættes som nr. 12 og 13:

»12) En mindre havn:

En havn, som havde en årlig fragtgodsomsætning de foregående to kalenderår på mindre end ½ procent af den samlede godsomsætning for fragtskibsgods i danske havne i perioden.

13) Større havn:

En havn, der ikke er omfattet af nr. 12.«

#### 2. § 7 affattes således:

»§ 7. Af- og påsætning af lodser i dansk farvand må kun ske, hvor det ikke er til skade for sejladsikkerheden eller lodsens sikkerhed.

Stk. 2. Søfartsstyrelsen fastsætter nærmere regler om af- og påsætning af lodser, jf. stk. 1.«

#### 3. § 13 ophæves og i stedet indsættes:

»§ 13. Gennemsejlingslodsning må kun foretages af lodser ansat i Danpilot og lodser ansat i private lodserier, der har fået tilladelse hertil af Søfartsstyrelsen, jf. stk. 2. Kun sådanne lodser må formidles til gennemsejlingslodsning.

Stk. 2. Søfartsstyrelsen kan efter ansøgning give private lodserier tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsning i dansk farvand.

Stk. 3. Tilladelsen meddeles for op til 4 år ad gangen.

Stk. 4. Kun lodser, der er i besiddelse af et højsølodscertifikat udstedt af en kyststat til det pågældende farvand i over-

ensstemmelse med anbefalingerne fra FN's internationale søfartsorganisation (IMO), må formidles til højsølodsnings.

Stk. 5. Erhvervs- og vækstministeren fastsætter regler om antallet af gennemsejlingslodsninger, der må foretages af private lodserier.

Stk. 6. Søfartsstyrelsen fastsætter nærmere regler om ansøgningsprocessen, krav til ansøgningen og om vilkår for tilladelsen til at foretage gennemsejlingslodsning.

§ 13 a. Søfartsstyrelsen kan tilbagekalde en tilladelse, jf. § 13, stk. 2, til at foretage gennemsejlingslodsning, hvis et lodseri ikke overholder

- 1) betingelserne for tilladelsen i § 13 eller regler fastsat i medfør af § 13,
- 2) eller groft eller gentagne gange har overtrådt denne lov, regler fastsat i medfør af loven eller vilkårene i tilladelsen.

Stk. 2. En afgørelse om tilbagekaldelse efter stk. 1 kan af den virksomhed, som er afgørelsens adressat, forlanges indbragt for domstolene. Anmodning om indbringelse for domstolene skal fremsættes over for Søfartsstyrelsen senest 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende virksomhed.

Stk. 3. Søfartsstyrelsen anlægger uden unødigt ophold sag mod virksomheden nævnt i stk. 2 i den borgerlige retsplejes former.

Stk. 4. Anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse efter stk. 1 har opsættende virkning. Retten kan dog ved kendelse bestemme, at den pågældende virksomhed under sagens behandling ikke må foretage gennemsejlingslodsninger.«

#### 4. § 19 ophæves og i stedet indsættes:

»§ 19. Danpilot er i det danske søterritorium og den danske eksklusive økonomiske zone samt uden for disse i andre

kyststaters eksklusive økonomiske zoner i Den Engelske Kanal, Nordsøen, Skagerak, Kattegat og Østersøen inden for varslerne i stk. 2-4 forpligtet til at stille lods til rådighed for skibe, som ønsker det, eller som er omfattet af lodspligt.

*Stk. 2.* Danpilot skal varsles senest 18 timer før gennemsejlingslodsning eller en højsølodsning ønskes foretaget.

*Stk. 3.* Danpilot skal varsles senest 24 timer, før lodsning ønskes til en dansk havn, og senest 4 timer før lodsning ønskes fra en dansk havn.

*Stk. 4.* I de mindre danske havne skal Danpilot og den pågældende havn aftale en normal lodsningsperiode for havnen på 12 sammenhængende timer.

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

*Stk. 6.* Danpilot kan indgå aftaler med skibsejere om udførelse af lodsning, herunder om varsling og vilkår for bestilling af lods, der fraviger stk. 1-4 og regler fastsat i medfør af § 19 a, til gunst for skibsejerne.

**§ 19 a.** Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om betaling for lodsning foretaget af Danpilot, herunder regler om maksimale takster.«

5. Efter § 22 indsættes i kapitel 10:

»§ 22 a. Lodserier skal betale et forsyningsbidrag for regional- og gennemsejlingslodsninger, som lodser tilknyttet det pågældende lodseri foretager på dansk søterritorium, Forsyningsbidragenes størrelse fastsættes årligt på finansloven.

*Stk. 2.* Lodserierne skal ved udgangen af hvert kvartal indsende en opgørelse over lodsninger, som er foretaget af lodser tilknyttet det pågældende lodseri. Forsyningsbidraget forfalder ved udgangen af den følgende måned.

*Stk. 3.* Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om indberetninger nævnt i stk. 2.«

6. I § 24, *stk. 4, nr. 2*, ændres »stk. 6« til: »stk. 7«.

7. I § 24 indsættes efter stk. 5 som nyt stykke:

»*Stk. 6.* Stk. 6. Det påhviler lodserier, lodser samt andre personer, der handler på lodseriets vegne, at yde Søfartsstyrelsen den nødvendige bistand ved dens undersøgelser og give enhver oplysning i forbindelse hermed, herunder give adgang til optegnelser, dokumenter og lignende, der har betydning for adgangen til at drive lodsvirksomhed eller udførelse af lodsopgaver.«

Stk. 6 bliver herefter stk. 7.

8. I § 28, *stk. 1*, indsættes efter nr. 1 som nyt nummer:

»2) indehaveren af lodscertifikatet groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene i en tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsning, eller«

Nr. 2 bliver herefter nr. 3.

9. I § 28, *stk. 2, 2. pkt.*, ændres »tilbagekaldelse efter stk. 1, nr. 2,« til: »tilbagekaldelse efter stk. 1, nr. 2 og 3,«.

10. I § 30, *stk. 1*, indsættes efter nr. 1 som nyt nummer:

»2) lodseriet groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene i en tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsning, eller hvis skyldigt forsyningsbidrag ikke betales, eller«

Nr. 2 bliver herefter nr. 3.

11. I § 30, *stk. 1, nr. 2*, der bliver nr. 3, ændres »§ 13, stk. 2,« til: »§ 13, stk. 1,« og »§ 24, stk. 6« til: »§ 24, stk. 7«.

12. I § 30, *stk. 2, 2. pkt.*, ændres »sletning fra registeret efter stk. 1, nr. 2,« til: »sletning fra registeret efter stk. 1, nr. 2 og 3,«.

13. I § 32 ændres »inddragelse i de i § 28, stk. 1, nr. 1, nævnte tilfælde, eller om midlertidig sletning i de i § 30, stk. 1, nr. 1, nævnte tilfælde« til: »inddragelse i de i § 28, stk. 1, nr. 1-2, nævnte tilfælde, eller om midlertidig sletning i de i § 30, stk. 1, nr. 1-2, nævnte tilfælde«.

14. I § 33 a, *stk. 2*, indsættes efter »§ 12,«: »afslag på en ansøgning efter § 13, tilbagekaldelse af en tilladelse efter § 13 a,«.

15. I § 34, *stk. 1*, ændres »§ 24, stk. 3,« til: »§ 24, stk. 3 og 6«.

## § 2

I lov nr. 600 af 12. juni 2013 om Danpilot, som ændret ved § 6 i lov nr. 1347 af 3. december 2013, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, *stk. 1, 2. pkt.*, indsættes efter »lodslovens § 20, stk. 1 og 2«: », og andre maritime tjenesteydelser«.

2. I § 8, *stk. 2*, ændres »gennemsejlingslodsninger og regionallovsninger« til: »gennemsejlingslodsninger, regionallovsninger og andre maritime tjenesteydelser«.

## § 3

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 72 af 17. januar 2014, som ændret ved § 5 i lov nr. 1384 af 23. december 2012, og § 3 i lov nr. 618 af 12. juni 2013, foretages følgende ændring:

1. I § 29, *stk. 2, 1. pkt.*, indsættes efter »skibsfører«: »eller styrmand«.

2. I § 32, *stk. 1, nr. 1*, indsættes efter »overtrædelsen«: », herunder i forbindelse med forvoldelse af søulykke eller sejlad i strid med godt sømandsskab«.

## § 4

I lov nr. 457 af 18. maj 2011 om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs foretages følgende ændring:

1. I § 3, *stk. 1*, indsættes som 2. *pkt.*:

»Havarikommissionen kan endvidere beslutte at undersøge ulykker vedrørende dykkerarbejde, som er omfattet af lov om dykkerarbejde og dykkermateriel m.v.«

## § 5

I lov nr. 618 af 12. juni 2013 om ændring af søloven og forskellige andre love (Skærpede sejladsikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande, styrkelse af søfarendes retsstilling ved sørøveri, justering af skibsregistreringsreglerne, gennemførelse af konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvis til søs, gennemførelse af ændringsprotokol til konventionen om ansvar for forureningsskade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer og nedlæggelse af Dykkerrådet) foretages følgende ændringer:

1. I § 1, nr. 8, udgår fire steder »i København«.

2. I § 1, nr. 8, indsættes i sølovens § 223 som *stk. 6*:

»*Stk. 6.* Stk. 6. Erhvervs- og vækstministeren fastsætter nærmere regler om oplysnings- og bidragspligt, jf. stk. 1 og 4.«

3. I § 4, nr. 2 og 3, ændres »§ 19, stk. 3-5« til: »§ 19, stk. 6, og § 19 a«.

## § 6

I lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 73 af 17. januar 2014, som ændret ved

§ 3 i lov nr. 251 af 30. marts 2011, foretages følgende ændring:

1. I § 49, nr. 1, ændres »§ 1, stk. 2,« til: »§ 1, stk. 3,«.

## § 7

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. juli 2014, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Erhvervs- og vækstministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af §§ 1 og 5. Ministeren kan herunder fastsætte, at forskellige dele af de pågældende regler træder i kraft på forskellige tidspunkter.

## § 8

*Stk. 1.* Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, jf. dog stk. 2 og 3.

*Stk. 2.* Lodslovens § 19, stk. 5, og § 19 a, som affattet ved § 1, nr. 4, og §§ 2-5 kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

*Stk. 3.* § 5 kan helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### Indholdsfortegnelse

1. Lovforslagets formål, hovedindhold og baggrund
  - 1.1. Modernisering af lodsområdet
  - 1.2. Skærpet straffniveau ved forvoldelse af søulykke eller sejlads i strid med godt sømandskab m.v.
  - 1.3. Undersøgelse af dykkerulykker
  - 1.4. Andre justeringer af søfartslovgivningen
2. Lovforslagets indhold
  - 2.1. Modernisering af lodsområdet
    - 2.1.1. Gældende ret
      - 2.1.1.1. Gradvis konkurrenceudsættelse
      - 2.1.1.2. Forsyningspligten
      - 2.1.1.3. DanPilots tjenesteydelser
      - 2.1.1.4. Lodspåsetningssteder
      - 2.1.1.5. Tilsynet med lodsning, lodser og lodserier
    - 2.1.2. Den foreslåede ordning
      - 2.1.2.1. Gradvis konkurrenceudsættelse
      - 2.1.2.2. Forsyningspligten
      - 2.1.2.3. DanPilots tjenesteydelser
      - 2.1.2.4. Lodspåsetningssteder
      - 2.1.2.5. Tilsynet med lodsning, lodser og lodserier
  - 2.2. Skærpet straffniveau ved forvoldelse af søulykke eller sejlads i strid med godt sømandskab m.v.
    - 2.2.1. Gældende ret
      - 2.2.1.1. Søsikkerhedsloven
      - 2.2.1.2. Færdselsloven
    - 2.2.2. Den foreslåede ordning
  - 2.3. Undersøgelse af dykkerulykker
    - 2.3.1. Gældende ret
    - 2.3.2. Den foreslåede ordning
  - 2.4. Andre justeringer af søfartslovgivningen
    - 2.4.1. Gældende ret
    - 2.4.2. Den foreslåede ordning
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
9. Sammenfattende skema

#### 1. Lovforslagets formål, hovedindhold og baggrund

Formålet med lovforslaget er at modernisere det danske lodssystem, så der åbnes for mere konkurrence, lavere priser på gennemsejlingslodsning og kundetilpassede lodsningsydelser. Det sker bl.a. med henblik på, at flere skibe kan tage lods om bord og på længere strækninger ved gennemsejling af de danske farvande. Det høje niveau for sejlads-sikkerhed og miljøsikkerhed i danske farvande fastholdes.

Med loven åbnes for gradvis konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsninger, og der åbnes for, at eksisterende og nye lodserier kan operere på hele det danske lodsmarked. DanPilot skal fortsat være en central aktør på det fremtidige lodsmarked. Lovforslaget styrker DanPilots konkurrenceevne, så DanPilot kan konkurrere på lige vilkår med de private

lodserier. DanPilot får adgang til at udbyde andre maritime tjenesteydelser end lodsning og mulighed for at indgå særlige aftaler med kunder. Derudover får DanPilot mulighed for at tage markedspris for de regionallodsninger, hvor skibene ikke har lodspligt.

Loven sikrer fortsat sejlads-sikkerheden i danske farvande ved forebyggelse af, at der sker ulykker med skade på miljøet, på personer eller anden materiel skade til følge. De hidtidige kvalifikationskrav til lodser og regler for udstedelse af lodscertifikater vil fortsat være gældende. Reglerne for tilbagekaldelse af lodscertifikater og sletning af lodserier fra registeret skærpes dog, og der indføres en ny bestemmelse om tilbagekaldelse af tilladelse til gennemsejlingslodsning, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for at få tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsning.

ger. Private lodserier må kun foretage gennemsejlingslodsning, hvis de har fået tilladelse til det af Erhvervs- og Vækstministeriet ved Søfartsstyrelsen. Endvidere præciseres tilsynet med lodsning, lodser og lodserier.

Lovforslaget har desuden til formål at styrke sikkerheden til søs ved sikring af, at dykkerulykker kan undersøges af Den Maritime Havarikommission og ved skærpelse af strafniveauet ved forvoldelse af søulykke eller sejlads i strid med godt sømandskab m.v. Lovforslaget indeholder endvidere mindre justeringer af søfartslovgivningen.

### 1.1. Modernisering af lodsområdet

Moderniseringen af det danske lodsmarked skal sikre lavere priser på gennemsejlingslodsning og kundetilpassede lodsningssydelser, så flere skibe kan tage lods om bord og på længere strækninger, når de gennemsejler danske farvande, til gavn for sejlads- og miljøsikkerheden i danske farvande.

Med regeringens konkurrencepolitiske udspil ”Styrket konkurrence til gavn for Danmark” fra oktober 2012 blev det fastlagt, at lodsmarkedet skulle analyseres med henblik på at skabe øget konkurrence på lodsområdet og derigennem et mere effektivt lodsmarked med skarpere priser, så det bliver mere attraktivt at anvende lodser. Moderniseringen skal ske under hensyntagen til sejlads- og forsyningsikkerheden. Erhvervs- og Vækstministeriet har på baggrund af konkurrenceudspillet undersøgt disse forhold nærmere og har udarbejdet en analyse af lodsmarkedet.

Folketinget vedtog i foråret 2013 lov nr. 600 af 12. juni 2013 om DanPilot, som omdannede det statslige lodsvæsen, DanPilot, til en selvstændig offentlig virksomhed med virkning fra den 4. december 2013. Dette lovforslag udgør anden del af indsatsen for at skabe et mere effektivt lodsmarked med høj sejladsikkerhed. Lovforslaget er udarbejdet på baggrund af analysen af lodsmarkedet, som pegede på følgende tiltag, som forudsætter lovændringer:

- Gradvis indfasning af fri konkurrence på gennemsejlingsområdet.
- Tydeligere definition og afgrænsning af forsyningspligten.
- Mulighed for at DanPilot kan indgå særlige aftaler med kunder.
- Smidiggørelse af reglerne om lodsers på- og afstigning til søs.

Moderniseringen af lodsmarkedet indebærer ophævelse af DanPilots monopol på gennemsejlingslodsninger samt gradvis konkurrenceudsættelse af et mindre antal gennemsejlingslodsninger fra 2016 til fuld konkurrence 1. januar 2020.

Som led i moderniseringen afvikles den nuværende kryds-subsidiering, der begunstiger regionallodsninger på bekostning af gennemsejlingslodsning, hvor der ikke kan pålægges lodsplicht. Der indføres et forsyningsbidrag, som sikrer, at alle skibe, der modtager lodsassistance på dansk søterritorium, bidrager til opretholdelse af forsyningsikkerheden. Der er således tale om en slags forsikringsordning, der skal bidrage

til at finansiere DanPilots forsyningspligt. Det er hensigten, at DanPilot skal være en central markedsaktør på det fremtidige danske lodsmarked. Derfor styrkes DanPilots konkurrenceevne, så DanPilot kan konkurrere på lige vilkår med de private lodserier. Første skridt i styrkelsen af DanPilots konkurrenceevne skete med omdannelsen af DanPilot fra et statsligt lodsvæsen til en selvstændig offentlig virksomhed. DanPilot har som selvstændig forvaltningsenhed nu en selvstændig indtægt og formue. Omlægningen indebærer, at DanPilot i højere grad kan fokusere på forretningsmæssige parametre, samt at DanPilots forretnings- og kundeorientering, ledelse og interne beslutningsprocesser kan optimeres. DanPilot kan således sætte øget fokus på at skabe en mere effektiv drift. Med indeværende lovforslag gives DanPilot i tillæg hertil adgang til at levere andre maritime tjenesteydelser end lodsning samt mulighed for at indgå særlige aftaler med kunder. DanPilot får endvidere mulighed for at tage markedspris for de regionallodsninger, hvor skibene ikke har lodsplicht. Moderniseringen, herunder effekterne for DanPilots økonomi, vil blive evalueret første gang i 2018.

Med lovforslaget fastholdes lodslovens høje kvalitetsniveau for lodsområdet, uanset om lodsningen udføres af offentlige eller private lodserier:

- Lodser, der arbejder i danske farvande, vil således også fremover skulle have uddannelse og erfaring som skibsfører eller overstyrmand, have gennemført teoretisk og praktisk uddannelse inden for lodsning, have særlig lokalkendskab, indsigt og erfaring i det pågældende lodsningssområde og have bestået en egnethedsprøve. Forslaget ændrer ikke på disse kvalifikationskrav.
- Regler for udstedelse af lodscertifikater fastholdes. Lodsning må fortsat kun foretages af lodser, der er i besiddelse af et gyldigt lodscertifikat.
- Lodscertifikater fra andre EU/EØS-lande skal inden for de rammer, der følger af EU’s anerkendelses- og servicedirektiver, anerkendes af de danske myndigheder. En anerkendelse af et lodscertifikat udstedt i et andet EU land og de nærmere krav hertil vil afhænge af, hvorvidt ansøgeren ønsker at etablere virksomhed i Danmark eller at drive lodsvirksomhed i Danmark midlertidigt og lejlighedsvist. Ved etablering gælder de samme vilkår som for danske lodser, dvs. at fx krav om lokalkendskab fuldt ud vil skulle opfyldes. De danske myndigheder kan, når en lods ønsker at påbegynde sin virksomhed, stille krav om en egnethedsprøve eller prøvetid, hvis den udenlandske lods kvalifikationer væsentligt afviger fra lodslovens krav. Ved midlertidig og lejlighedsvis lodsning vil det, hvis der er væsentlig forskel på ansøgerens kvalifikationer og uddannelse i forhold til de danske krav, blive givet mulighed for at lade ansøgeren bevise, at vedkommende har erhvervet den manglende viden eller kompetence, hvilket navnlig kan ske ved hjælp af en egnethedsprøve.
- Regler for tilbagekaldelse af lodscertifikater skærpes. En lods kan som hidtil få frataget sit lodscertifikat, hvis lodsens ikke længere opfylder kvalifikationskravene. Lodscertifikatet kan desuden som hidtil inddrages, hvis

lodsens overtræder lodslovgivningen eller vilkår for lods-certifikatet, eller hvis andre forhold gør det betænkeligt, at lodsens foretager lodsning. Med lovforslaget indføres i tilknytning hertil mulighed for, at lods-certifikatet kan inddrages, hvis lodsens groft eller gentagne gange overtræder vilkår for en tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsning.

- Private lodserier kan kun foretage gennemsejlingslodsning, hvis de har fået tilladelse til det af Erhvervs- og Vækstministeriet ved Søfartsstyrelsen. Tilladelsen kan tilbagekaldes, hvis lodseriet overtræder betingelserne for tilladelsen eller groft eller gentagne gange overtræder lodslovgivningen, fx groft eller gentagne gange undlader at foretage pligtige indberetninger.
- Reglerne for sletning af lodserier fra registeret over lodserier, der må foretage lodsvirksomhed i danske farvande, skærpes. Et lodseri kan som hidtil slettes fra registeret, hvis det overtræder vilkår for registreringen, loven eller bestemmelser udstedt i medfør af loven. Med lovforslaget indføres i tilknytning hertil mulighed for, at et lodseri kan slettes fra registeret, hvis lodseriet groft eller gentagne gange overtræder vilkår for en tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsning, eller hvis lodseriet ikke har betalt skyldigt forsyningsbidrag.
- Tilsynet med lodsning, lodser og lodserier præciseres.

I forhold til konkurrenceudsættelsen af gennemsejlingslodsning er det væsentligt at bemærke, at de private lodserier kun kan foretage gennemsejlingslodsning, hvis de har fået tilladelse til det af Erhvervs- og Vækstministeriet ved Søfartsstyrelsen. Såfremt de udenlandske skibe undlader at tage lods eller anvender andre rådgivere end de af Danmark autoriserede eller anerkendte lodser, vil de ikke blive anset som at have opfyldt IMO's retningslinjer. De danske myndigheder vil dog - ligesom det er tilfældet i dag - ikke kunne stille krav om brug af lods.

### *1.2. Skærpet straffniveau ved forvoldelse af søulykke eller sejlads i strid med godt sømandskab m.v.*

I forbindelse med Folketingets behandling af forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs, jf. L 40, FT 2012-2013, i efteråret 2012 stillede Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget spørgsmål om anvendelse af straffelovens bestemmelser om uagtsomt manddrab i forbindelse med søulykker. Der blev samtidig spurgt om, hvorvidt erhvervs- og vækstministeren ville sikre, at regler, som kendes fra f.eks. færdselsområdet, overføres til skibsfarten for så vidt angår ansvar og straf. Den daværende erhvervs- og vækstminister tilkendegav i sin besvarelse, at der kan være behov for at se på, om der skal ske en justering af straffebestemmelserne i forbindelse med visse søulykker. Ministeren tilkendegav samtidig, at der ikke fandtes grundlag for at indsætte særlige bestemmelser om uagtsomt manddrab i lov om sikkerhed til søs, og at en eventuel tiltale for uagtsomt manddrab efter straffeloven fortsat skal ske i overensstemmelse med almindelige strafferetlige principper og dermed skal bero på en samlet vurdering af sagens omstændigheder, herunder den ansvarspådragende adfærd og offerets eventu-

elle egen skyld, jf. erhvervs- og vækstministerens besvarelser af 29. november, 3. december og 4. december 2012 af spørgsmål 4, 6 og 8 til L 40 stillet af Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget den 6., 29. og 30. november 2012 efter ønske fra Tom Behnke (KF).

Færdselslovens generelle strafferamme er bøde, men en række overtrædelser, bl.a. spirituskørsel, giver mulighed for straf op til halvandet års fængsel. Strafferammerne i lov om sikkerhed til søs (søikkerhedsloven) går fra bøde til fængsel mellem 4 måneder og 2 år. Søikkerhedslovens strafferammer er som hovedregel bøde eller fængsel op til mellem 4 måneder og halvandet år. Det gælder således, at en skibsfører, der forvolder en søulykke ved grov fejl eller forsømmelse i tjenesten eller ved sejlads groft i strid med godt sømandskab, kan straffes med bøde eller fængsel i op til 4 måneder. Straffen kan dog stige til fængsel i indtil 1 år, såfremt der foreligger skærpente omstændigheder, og til fængsel i indtil 2 år, såfremt overtrædelserne er begået forsætligt. Straffen kan ligeledes stige til fængsel indtil 2 år, hvis overtrædelserne har medført en ulykke med alvorlig personskade eller dødsfald til følge.

Der vurderes på den baggrund ikke at være behov for skærpelse af strafferammen i forbindelse med søulykker. Det vurderes dog hensigtsmæssigt at foretage en mindre justering af straffebestemmelsen i søikkerhedslovens § 29, som omhandler forvoldelse af søulykke og sejlads i strid med godt sømandskab mv. Samtidig med justeringen gennemføres en skærpelse af straffniveauet for forvoldelse af søulykke og sejlads i strid med godt sømandskab mv., hvor der er tale om grove fejl og forsømmelser. Dette vil indebære en skærpelse af straffniveauet i forhold til de eksempler, der er angivet i forarbejderne til søikkerhedsloven.

### *1.3. Undersøgelse af dykkerulykker*

Efter den gældende lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs (sikkerhedsundersøgelsesloven) undersøger Den Maritime Havarikommission ikke dykkerulykker. Med sigte på generelt at styrke den forebyggelsesindsats, som er sikkerhedsundersøgelseslovens centrale formål, lægges der op til at give Den Maritime Havarikommission mulighed for at undersøge ulykker, som opstår i forbindelse med dykkerarbejde.

## *2. Lovforslagets indhold*

### *2.1. Modernisering af lodsområdet*

#### *2.1.1. Gældende ret*

Lodsloven stammer fra 2006 og blev udarbejdet på baggrund af en større revision af lodslovgivningen, jf. lov nr. 567 af 9. juni 2006. Loven fra 2006 er efterfølgende justeret på enkelte punkter i 2012 og 2013 og blev, som nævnt oven for, i 2013 suppleret af en særskilt lov om DanPilot.

Neden for gennemgås de dele af lodslovgivningen, som berøres af dette lovforslag.

### 2.1.1.1. Gradvis konkurrenceudsættelse

Lodsninger er i lodsloven opdelt i henholdsvis regionale lodsninger, som er lodsninger til eller fra en dansk havn, jf. lodslovens § 3, nr. 11, og gennemsejlingslodsninger, som er lodsninger, hvor skibet ikke anløber dansk havn, jf. lodslovens § 3, nr. 1.

DanPilot havde indtil 1. december 2006 eneret på lodsning i danske farvande bortset fra lodsninger i nogle få havne med egne havnelodserier.

Med ændringen af lodsloven i 2006 blev regionallovsninger konkurrenceudsat, mens DanPilots eneret blev opretholdt for gennemsejlingslodsninger. Formålet med konkurrenceudsættelsen af regionallovsningerne var at give private lodsoperatører adgang til at foretage regionallovsninger og dermed medvirke til at skabe et effektivt lodsmarked gennem priskonkurrence.

### 2.1.1.2. Forsyningspligten

Lodsloven pålægger DanPilot at forsyne den nationale og internationale skibsfart med lodser døgnet og året rundt overalt i danske farvande inden for et givet varsel, jf. lodslovens § 19. Forsyningspligten indebærer, at DanPilot er forpligtet til at stille lods til rådighed for skibe, som måtte ønske det, eller som er omfattet af lodspligt. Forsyningspligten indebærer derved, at DanPilot skal varetage de lodsopgaver, som private lodserier ikke kan eller vil udføre. Forsyningspligten omfatter dansk søterritorium og den danske eksklusive økonomiske zone samt andre kyststaters eksklusive økonomiske zoner i Den Engelske Kanal, Nordsøen, Skagerrak, Kattegat og Østersøen, jf. lodslovens § 19, stk. 2.

Forsyningspligten har baggrund i Københavnertraktaten af 1857, hvoraf det følger, at Danmark er forpligtet til at sikre, at der er lodser til rådighed for den internationale trafik igennem Storebælt, Lillebælt og Øresund. Det bemærkes, at der i praksis ikke længere foretages gennemsejlingslodsninger gennem Lillebælt.

Forsyningspligten er nærmere defineret i § 2 i bekendtgørelse nr. 1142 af 18. november 2006 om bestilling af lods på følgende måde:

”For skibe, der kommer fra søen, skal bestilling afgives mindst 18 timer før forventet ankomst til det sted, hvorfra lodsning ønskes, og bekræftes eller korrigeres 4 timer før forventet ankomst. For skibe, der skal lods fra havn, ankerplads eller lignende, skal bestilling afgives mindst 4 timer, før lodsning ønskes påbegyndt. Bekræftelse og eventuelle korrektioner skal ske senest 1 time før forventet afgang.”

DanPilot kan indgå samarbejdsaftaler med private om opfyldelse af forsyningspligten, jf. lodslovens § 19, stk. 5. I praksis varetager de lokale private havnelodserier forsyningspligten i Århus, Hirtshals, Hanstholm, Skagen og Rønne. De private operatører har påtaget sig forsyningspligten frivilligt

og kan derfor vælge at opgive denne, hvorved man falder tilbage på DanPilots lovbestemte forsyningspligt.

### 2.1.1.3. DanPilots tjenesteydelser

DanPilot forestår lodsninger i danske farvande i overensstemmelse med lodsloven med det overordnede formål at bidrage til at sikre sejladsikkerheden og miljøet i danske farvande, jf. § 2, stk. 1, nr. 1, i lov om Danpilot. Lodsloven finder anvendelse på lodsning, der foretages på dansk søterritorium. Den finder også anvendelse på lodsninger uden for dansk søterritorium, når lodsningen udøves på grundlag af et dansk lodscertifikat, eller lodsvirksomheden drives fra dansk område. Loven gælder som udgangspunkt ikke for krigsskibe, troppetransportskibe og udenlandske statsskibe. Lodsloven fastsætter desuden krav om lodsningernes kvalitet.

DanPilot kan i tilknytning til udførelsen af lodsninger vælge at levere ydelser som nævnt i lodslovens § 20, jf. § 2, stk. 1, 2. pkt., i lov om Danpilot. DanPilot kan således mod betaling videresende modtagne lodsbestillinger, der er adresseret til private lodserier, samt transportere private lodser til og fra skibe.

DanPilot kan oprette datterselskaber, erhverve ejerandele i andre virksomheder og indtræde i forpligtende samarbejder, jf. § 2, stk. 2, i lov om Danpilot. Dette gælder i såvel Danmark som udlandet. DanPilot kan fx samarbejde med havnene. Eventuelle datterselskaber skal være helejede af DanPilot. Såvel DanPilot som datterselskaber heraf kan blive medejer af eller indgå jointventure aftaler med andre virksomheder, ligesom de kan anvende underentreprenører, alt i forbindelse med udøvelsen af deres virksomhed.

Omdannelsen af DanPilot til en selvstændig offentlig virksomhed har ikke medført en ændring i afgrænsningen af, hvilke opgaver DanPilot kan varetage. DanPilot kan således i dag varetage de samme opgaver som før omdannelsen.

DanPilot tager betaling for lodsninger efter bekendtgørelse nr. 1050 af 15. november 2011 om takster for lodsninger foretaget af det statslige lodsvæsen (takstbekendtgørelsen), der er udstedt med hjemmel i lodslovens § 19, stk. 4. Taksten for en lodsning sammensættes som udgangspunkt af et grundbeløb, der er ens for alle skibe, et tillæg til grundbeløbet, der varierer med skibets størrelse målt efter længde, bredde og dybgang, plus milepenge, der også varierer med skibets størrelse. Lodstaksterne skal efter Københavnertraktaten være moderate og af samme størrelse for danske og udenlandske skibe.

DanPilots gennemsnitstakster for gennemsejlingslodsninger er højere end for regionallovsninger, og DanPilot anvender en del af indtægterne fra lodsning på gennemsejlingsområdet til finansiering af lodsninger på regionalområdet for at dække et underskud på regionalområdet. DanPilots underskud på regionalområdet skyldes kombinationen af forsyningspligt og faste priser, der er fastsat under det reelle omkostningsniveau, bl.a. af hensyn til sejladsikkerheden. For-

syningspligten på lodsområdet er en tjenesteydelse af almen økonomisk interesse, også kendt som en public service forpligtelse. Erhvervs- og Vækstministeriet og DanPilot vil derfor indgå en public service kontrakt om varetagelse af opgaven inden lovens ikrafttræden. Det indebærer, at DanPilot bliver kompenseret for at udføre sin public service forpligtelse, ved at virksomheden får mulighed for at finansiere forpligtelsen med indtægterne fra gennemsejlingsområdet.

#### 2.1.1.4. Lodspåsetningssteder

Efter lodslovens § 7 må lodser i danske farvande kun gå om bord eller fra borde, når skibene ligger i havn, ved bådebro, på red eller lignende, eller ved godkendte lodspåsetningssteder, medmindre særlige forhold gør sig gældende. Ved særlige forhold forstås især vejrforhold, som kan ændre stedet for påsætning eller aftagning af lodsen.

Lodspåsetningsstederne godkendes af Søfartsstyrelsen efter høring af relevante, maritime interessenter. Ved fastlæggelsen af lodspåsetningsstederne tages der hensyn til skibsfarten og sejladsikkerheden, idet påsætning eller afsætning af lodser på et uhensigtsmæssigt sted kan medføre fare for lodsens liv og skibets sikkerhed. Hvis lodsoperatører eller andre interessenter ønsker at anvende andre lodspåsetningssteder, må de derfor ansøge om sejladsikkerhedsmæssig godkendelse af de nye steder.

#### 2.1.1.5. Tilsynet med lodsning, lodser og lodserier

Søfartsstyrelsen fører i medfør af lodsloven tilsyn med såvel statslig som privat lodsvirksomhed. Tilsynsopgaverne omfatter:

- Kontrol af lodseriernes egenkontrol, herunder bl.a. forsikringsforhold
- Afholdelse af inspektioner og egnethedsprøver.
- Udstedelse og inddragelse af lodscertifikater og lodsfritagelsesbeviser.
- Tilsyn med lodsninger, lodser og lodsuddannelser.
- Tilsyn med skibe, som har opnået lodsfritagelse.

Der er knyttet en række sanktionsmuligheder til tilsynet. Sanktionsmulighederne indebærer blandt andet mulighed for sletning af lodserier fra registeret for lodserier, der må udøve lodsvirksomhed i danske farvande, jf. lodslovens §§ 30-32, samt mulighed for at inddrage lodscertifikater og lodsfritagelsesbeviser, jf. lodslovens §§ 28-29 og § 32, ved overtrædelse af lodsloven eller regler udstedt i medfør af lodsloven. En lods vil eksempelvis kunne få frataget sit lodscertifikat efter lodslovens § 28, stk. 1, nr. 1, hvis lodsen overtræder pligten i lodslovens § 16 til at indberette observerede forhold, som har betydning for sejladsikkerhed, miljø eller andre samfundsmæssige hensyn.

### 2.1.2. Den foreslåede ordning

#### 2.1.2.1. Gradvis konkurrenceudsættelse

Gradvis konkurrenceudsættelse på lodsområdet kan potentielt skærpe priserne på lodsmarkedet, idet der herved åbnes

op for konkurrence i forhold til pris og service fra de lodserier, som opererer på markedet.

DanPilots monopol på gennemsejlingslodsning ophæves, og gennemsejlingsmarkedet konkurrenceudsættes gradvist fra 2016 med henblik på fuld konkurrence den 1. januar 2020.

DanPilot vil fortsat være en central markedsaktør med ansvar for forsyningspligten. DanPilot får adgang til at levere andre maritime tjenesteydelser end lodsning samt mulighed for at indgå særlige aftaler med kunder. Dette sikrer, at DanPilot kan konkurrere på lige vilkår med de private lodserier.

Indfasningen af den gradvise konkurrenceudsættelse sker ved oprettelsen af en ansøgningsordning, hvor ansøgere tildeles lodsninger på baggrund af kvalifikationer og så vidt muligt pris.

Ordningen vil indebære, at lodserier kan ansøge om at få lov til at gennemføre et vist antal gennemsejlingslodsninger.

I 2016 konkurrenceudsættes 600 lodsninger, 800 lodsninger i 2017, 1.000 lodsninger i 2018 og 1.200 lodsninger i 2019 med henblik på fuld konkurrence den 1. januar 2020. Den gradvise konkurrenceudsættelse omfatter gennemsejlingslodsning i dansk farvand. Konkurrenceudsættelsen af gennemsejlingslodsningerne er afgrænset således med henblik på, at der skal skabes egentlig konkurrence. Hvad angår antallet af lodsninger, blev der i 2012 udført knap 8000 gennemsejlingslodsninger i Storebælt, og DanPilot har oplyst, at de samlet set foretog 10.450 gennemsejlingslodsninger i 2013. Den gradvise konkurrenceudsættelse af lodsninger vurderes at kunne give erfaringer med konkurrenceudsættelse, mens der samtidig tages hensyn til DanPilots økonomi.

De konkurrenceudsatte lodsninger vil blive administreret, så der er frihed for alle private lodserier til at indgå aftaler med et eller flere rederier, såfremt lodseriet er i besiddelse af de nødvendige certifikater og tilladelser. Det vil fortsat være et krav – af hensyn til sejladsikkerheden – at lodserier har opnået de nødvendige tilladelser, certifikater og godkendelser fra Søfartsstyrelsen.

Lodserier indrapporterer i dag, hvilke lodsninger de udfører, til Søfartsstyrelsen. Denne ordning vil blive videreført i forbindelse med de nye tilladelser til gennemsejlingslodsning, så Søfartsstyrelsen kan overvåge, at et lodseri ikke udfører flere end det konkurrenceudsatte – og det konkret tilladte – antal lodsninger.

Et lodseris kontraktlige forpligtelser vil ikke give lodseriet ret til en bestemt andel af de konkurrenceudsatte lodsninger. Det vil derfor være et privat lodseris eget ansvar kun at indgå aftaler, der ligger inden for grænsen på det konkurrenceudsatte – og det konkret tilladte – antal gennemsejlingslodsninger.

Hvis flere private lodserier, som opfylder lovens krav, søger om tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsning, er det hensigten, at de konkurrenceudsatte lodsninger vil blive for-



delt imellem ansøgerene efter hvilket selskab, der har de tilstrækkelige kompetencer til at foretage lodsningen, og - i det omfang det er udførligt i praksis - kan tilbyde rederierne den laveste pris. Det foreslås på den baggrund, at DanPilots eksisterende eneret på gennemsejlingslodsning, jf. den gældende lodslovs § 13, ændres ved etablering af den nævnte, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, og bemærkningerne hertil.

Da der er behov for en balanceret tilgang til den gradvise konkurrenceudsættelse, så forsynings sikkerheden opretholdes, skal alle lodserier, der foretager lodsning på det danske søterritorium, betale et forsyningsbidrag, så de bidrager til at opretholde forsyningspligten. DanPilot skal også betale forsyningsbidrag. Forsyningsbidraget betales for såvel regionallovsninger som gennemsejlingslodsninger, der foretages på det danske søterritorium.

Ansøgningsordningen iværksættes den 1. januar 2016 ved konkurrenceudsættelse af 600 lodsninger. Moderniseringen, herunder effekterne for DanPilots økonomi, vil blive evalueret første gang i 2018. Samtidig vil behovet for yderligere ændringer i lodsloven blive vurderet.

#### *2.1.2.2. Forsyningspligten, varslerne for tilkaldelse af lods og reglerne for DanPilots prisfastsættelse.*

For at øge konkurrencen og gøre lodsmarkedet mere effektivt er det vigtigt med skarpere priser, der i højere grad tilnærmer de reelle omkostninger. Opretholdelsen af beredskabet, så DanPilot altid kan stille lods til rådighed inden for det fastsatte varsel, er på regionalområdet en underskudsforretning for DanPilot, hvis priser i dag er fastsat i medfør af lovgivningen uden mulighed for fravigelse. Derfor vil de forpligtelser, der påhviler DanPilot til at yde regionallovsning til priser, der ikke dækker omkostningerne, blive begrænset, således at alene de regionallovsninger, hvor der er lodspligt, fremover vil være omfattet af den nuværende takstregulering. Det betyder, at de regionallovsninger, der ikke er omfattet af lodspligten, fremover vil kunne udføres af alle aktører til markedspris. Denne justering indføres administrativt med hjemmel i den foreslåede § 19 a i lodsloven.

Der indføres et forsyningsbidrag, som sikrer, at alle lodserier, der foretager lodsninger på dansk søterritorium, bidrager til opretholdelse af forsyningspligten. Samtidig afvikles den nuværende krydssubsidiering, der begunstiger regionallovsning på bekostning af gennemsejlingslodsning, hvor der ikke kan pålægges lodspligt.

De eksisterende frister, inden for hvilke der kan rekvireres en lods, vanskeliggør en optimal planlægning af lodsernes arbejdstid. Et længere varsel ved afgang vil give bedre mulighed for planlægning og udnyttelse af lodsernes tid og dermed bidrage til at øge effektiviteten.

Det vurderes også hensigtsmæssigt, at der indføres differentierede bestillingstider for mindre og større havne. Planlægger et rederi at anløbe en mindre havn, vil rederiet typisk vide dette i god tid. I det tilfælde kan det være hensigtsmæs-

sigt med krav om, at der gives et længere foregående varsel, før lodslen endeligt bestilles.

Endvidere vurderes det, at der bør indføres en ordning således, at lodsning til og fra mindre havne fortrinsvis kommer til at ske inden for et tidsrum på 12 ud af døgnets 24 timer frem for som nu, hvor det sker hele døgnet rundt. DanPilot vil dog forsat skulle levere lodsydelse også til skibe, der anløber de mindre havne uden for 12 timers-tidsrammen, men vil fremadrettet få mulighed for at tage en højere pris for disse lodsninger. Lodsninger uden for de 12 timer vil ske til en markedsbaseret pris.

Baggrunden herfor er, at der i de mindre havne kun anløber ganske få skibe om året, og at det er kostbart at opretholde fuldt beredskab 365 dage om året, 24 timer i døgnet.

DanPilot gives mulighed for at indgå faste særaftaler med konkrete kunder. Det kan eksempelvis være relevant i de mindre havne, hvor der udelukkende efterspørges lods på bestemte tidspunkter af året, eller hvor der af anden årsag er et meget begrænset antal særesejladser. Det vil i den forbindelse blive muligt for DanPilot at indgå aftaler med kunder om levering af et bestemt antal lodsninger til én samlet pris (storkundeaftaler).

Muligheden for at indgå sådanne faste aftaler med DanPilot kan åbne for, at kunderne opnår en lavere pris på deres aftale. I så fald skal DanPilot sikre, at virksomheden konkurrerer på markedsvilkår og ikke underbyder de private aktører ved at overføre midler fra ikke-konkurrenceudsatte gennemsejlingslodsninger til lodsninger foretaget ved særaftaler. Alene lavere omkostninger for disse særlige ydelser kan således føre til lavere priser. DanPilot vil med muligheden for at indgå særaftaler kunne planlægge bedre i forhold til forsyningspligten og samtidig i højere grad kunne konkurrere med private lodserier på prisen for regionallovsninger. Det foreslås i relation hertil desuden, at DanPilot skal have mulighed at levere andre maritime tjenesteydelser, som ligger i naturlig forlængelse af DanPilots hovedformål, på samme vilkår som en privat udbyder ville gøre det, jf. lovforslagets § 2, nr. 1, og bemærkningerne hertil. Det forudsættes i den forbindelse, at det i DanPilots særskilte regnskaber for regionallovsninger, gennemsejlingslodsninger og andre maritime tjenesteydelser, jf. den foreslåede § 2, nr. 2, anføres hvilke lodsninger og andre maritime tjenesteydelser, der er omfattet af en storkundeaftale. Det skal således angives klart i regnskaberne, hvilke storkundeaftaler, der er indgået, og hvilke andre maritime tjenesteydelser, som DanPilot udbyder, samt de forudsætninger, der ligger til grund for prisfastsættelsen. Detaljeringsgraden skal være af et sådant omfang, at konkurrencefølsomme oplysninger derved ikke blotlægges. Den public service kontrakt, der indgås inden lovens ikrafttræden, forudsættes justeret, før DanPilot etablerer storkundeaftaler.

#### *2.1.2.3. DanPilots tjenesteydelser*

DanPilot har i dag ikke mulighed for at supplere sin virksomhed ved at lade lodsbådene indgå i andre aktiviteter f.eks. trossetjeneste, proviantering af skibe og lignende ydelser med tilknytning til skibsfartserhvervet. Dermed kan DanPilot ikke udnytte lodsbådernes tomgangsperioder til alternative, indtægtsgivende aktiviteter.

Det er således muligt at effektivisere ved at lade DanPilot anvende sine både til andre kommercielle aktiviteter. For at en sådan åbning ikke indebærer unfair konkurrence eller statsstøtte, er det helt centralt, at DanPilot ved salg af sådanne andre maritime tjenesteydelser skal operere på markedsvilkår og sælge ydelserne på samme vilkår, som en privat udbyder ville gøre.

DanPilot får med lovforslaget mulighed for at levere andre maritime tjenesteydelser, som ligger i naturlig forlængelse af DanPilots hovedformål, jf. nærmere herom neden for under bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 1. Med udvidelsen følger et krav om, at DanPilot aflægger særskilt regnskab for disse andre maritime tjenesteydelser, jf. nærmere herom neden for under bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 2.

Den gældende hjemmelsbestemmelse, der giver ministeren adgang til at fastsætte regler om betaling for lodsning foretaget af DanPilot, videreføres med dette lovforslag, jf. den foreslåede § 1, nr. 4, og bemærkningerne hertil.

#### 2.1.2.4. Lodspåsetningssteder

Moderniseringen af lodsmarkedet kan også ske ved at revidere lodspåsetningsstederne i Danmark. I dag må lodsers på- og afstigning til søs kun ske på de godkendte lodspåsetningssteder. Den optimale placering af lodspåsetningssteder ændrer sig over tid i takt med, at handelsmønstrene ændrer sig.

Ved ændring af de fastlagte lodspåsetningssteder er det vigtigt at sikre, at det har sammenhæng med lodseriers forretning. Samtidig er det også vigtigt, at rederiernes fleksibilitet i forhold til valget af på- og afsætningssted for lodsen ikke begrænses unødigt.

Af- og påsætning af lodser skal ske, hvor det er forsvarligt af hensyn til lodsen, men også af hensyn til sejladsikkerheden. Med lovforslaget tilsigtes en større fleksibilitet end hidtil, idet Søfartsstyrelsen vil kunne godkende nedlæggelse af lodsmærker eller oprettelse af nye lodsmærker efter ønske fra de danske lodserier. En forudsætning for godkendelsen vil være, at af- og påsætning af lods ikke sker på steder, hvor en sådan aktivitet er til skade for sejladsikkerheden. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 2, og bemærkningerne hertil.

#### 2.1.2.5. Tilsynet med lodsning, lodser og lodserier

Søfartsstyrelsens hidtidige tilsyn præciseres, og sanktionsmulighederne skærpes. Der indsættes i lodsloven en bestemmelse, der pålægger lodserier, lodser samt alle personer, der

handler på lodseriets vegne, at yde bistand til Søfartsstyrelsens undersøgelser og give enhver oplysning i forbindelse hermed, herunder give adgang til optegnelser, dokumenter og lignende, der har betydning for adgangen til at drive lodsvirksomhed eller udførelse af lodsopgaver.

Personer og virksomheder, som undlader at yde sådan bistand, vil kunne straffes. Lovgivningens almindelige bestemmelser om ret til ikke at inkriminere sig selv finder anvendelse.

I tilknytning hertil skærpes sanktionsmulighederne i forbindelse med tilsynet, idet lodser vil kunne få inddraget deres lodscertifikat, og lodserier vil kunne slettes fra registeret, såfremt lodsen eller lodseriet overtræder vilkår for en tilladelse til gennemsejlingslodsning groft eller gentagne gange. Et lodseri vil desuden kunne slettes, hvis lodseriet ikke betaler skyldigt forsyningsbidrag.

### 2.2. Skærpet straffniveau ved forvoldelse af søulykke eller sejlads i strid med godt sømandskab m.v.

#### 2.2.1. Gældende ret

##### 2.2.1.1. Søsikkerhedsloven

Søsikkerhedslovens strafferammer går fra bøde til fængsel mellem 4 måneder og 2 år. Strafferammerne angiver de rammer, som domstolene skal agere inden for, når der skal tages stilling til, hvilken straf en konkret lovovertrædelse skal medføre.

Søsikkerhedsloven omfatter ikke kun bestemmelser om sikker sejlads, men også bestemmelser om skibes bygning, udstyr og drift, herunder om arbejdsmiljø til søs mv. Søsikkerhedslovens regler om straf er i vidt omfang udformet i overensstemmelse med arbejdsmiljølovens regler. Herudover pålægges rederen et særskilt ansvar, ligesom bestemmelserne i straffelovens kapitel 5 om virksomhedsansvar anvendes inden for søsikkerhedslovens område – dvs. også i forbindelse med søulykker.

Strafferammen for den, der forvolder en søulykke på grund af grov fejl eller forsømmelse i tjenesten, er bøde eller fængsel i indtil 4 måneder, jf. søsikkerhedslovens § 29, stk. 1, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning. Det følger desuden af lovens § 29, stk. 2, 1. pkt., at strafferammen for en skibsfører, der på grov måde eller gentagne gange navigerer eller behandler skibet i strid med godt sømandskab, er bøde eller fængsel i indtil 4 måneder. Efter lovens § 31, stk. 1, er strafferammen for sådanne overtrædelser hævet til fængsel i indtil 1 år, hvis der foreligger skærpende omstændigheder, jf. § 32, stk. 1 og 6. Hvis overtrædelsen er begået forsætligt, er strafferammen fængsel i indtil 2 år. Efter § 31, stk. 2, er strafferammen ligeledes hævet til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen har medført en ulykke med alvorlig personskade eller dødsfald til følge.

De skærpende omstændigheder, der er nævnt i § 32, stk. 1, omfatter tilfælde, hvor der er sket skade på liv eller helbred

eller fremkaldt fare herfor, uden at forholdet er omfattet af § 31, stk. 2 (alvorlig skade og/eller dødsfald), hvor der tidligere er afgivet forbud eller påbud for samme eller tilsvarende forhold, eller hvor der er opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre. Efter § 32, stk. 6, skal det betragtes som en særlig skærpende omstændighed, at der er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor for unge under 18 år.

Udtrykket "Særlig hensynsløs sejlads" nævnes ikke udtrykkeligt i søsikkerhedsloven. Loven indeholder dog forhøjede strafferammer, såfremt overtrædelsen begås forsætligt, eller overtrædelsen har medført ulykke med alvorlig personskade eller dødsfald til følge. Det skal desuden anses som en skærpende omstændighed, hvis der i øvrigt ved overtrædelsen er sket helbredsskade eller har været fare herfor.

I forhold til spiritussejlads indeholder Søsikkerhedslovens § 29 a, stk. 1 og 2, en fast promillegrænse for erhvervsmæssig sejlads, for sejlads med visse fritidsfartøjer samt for vand-scootere og lignende fartøjer. Strafferammen for overtrædelse af reglerne om spiritussejlads er efter søsikkerhedslovens § 29 c, stk. 1, bøde eller fængsel i indtil 1 år og 6 måneder, idet spiritussejlads i robåde og lignende fartøjer, som ikke føres frem ved sejl eller motorkraft, dog straffes med bøde, jf. § 29 a, stk. 2. Domstolene udmåler i de enkelte sager straffene inden for de rammer, som er fastsat for de enkelte lovovertrædelser. Bortset fra overtrædelser af bestemmelserne om spiritussejlads følger straffniveauet for overtrædelser af søsikkerhedsloven i udgangspunktet den praksis, der er knyttet til overtrædelser af arbejdsmiljølovgivningen. Når der ses bort fra sager om spiritussejlads med en promille på over 2,00, er straffen for overtrædelse af søsikkerhedslovens bestemmelser i praksis som hovedregel bøde i førstegangstilfælde. Der er i forarbejderne til søsikkerhedsloven lagt op til, at straffen for overtrædelser af søsikkerhedsloven i visse tilfælde kan ligge ud over det, der er normalt ved overtrædelser af arbejdsmiljølovgivningen. Det kan eksempelvis være tilfældet ved overtrædelser, som udsætter passagererne på en færge for omfattende fare for liv eller personskade.

Strafniveauet efter søsikkerhedsloven svarer derfor - med undtagelse af spiritussejlads - i vidt omfang til det niveau, som anvendes inden for arbejdsmiljølovens område. Der blev således i 2010 gennemført en forhøjelse af bødeniveauet efter loven svarende til, hvad der var gennemført inden for arbejdsmiljølovens område, jf. lov nr. 493 af 12. maj 2010 om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og forskellige andre love og om ophævelse af lov om forhyring af skibsmandskab (Gennemførelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, modernisering af bestemmelser om tilsyn, forbud mod spiritussejlads i grønlandsk farvand m.v.). Det er nærmere beskrevet i lovens forarbejder jf. lovforslaget L 100 fremsat den 13. januar 2010 (FT 2009-10).

Det er i lovforslaget L 100 bl.a. anført, at bødeniveauet ved såkaldte almindelige overtrædelser bør være henholdsvis 20.000 kr. for rederiet, det sikkerhedsansvarlige selskab eller arbejdsgiveren og 5.000 kr. for skibsføreren eller andre

officerer. Bøden fordobles, hvis overtrædelsen har medført alvorlig personskade eller død. Ved de såkaldte grove overtrædelser f.eks. bevidst negligering af forhold, som indebærer åbenlys fare, er udgangspunktet bøder på 40.000 kr. (ved særligt grove overtrædelser dog mindst 75.000 kr.) til rederiet/ det sikkerhedsansvarlige selskab/ arbejdsgiveren og 10.000 kr. til skibsofficererne. Også i disse tilfælde fordobles bøderne, hvis overtrædelsen har medført alvorlig personskade eller død. Der er endvidere i forarbejderne angivet en række andre forhold, som giver anledning til, at der anvendes et højere bødeniveau, f.eks. hvis unge under 18 år er kommet til skade eller har været i fare herfor.

Bødeniveauet ved overtrædelse af lovens bestemmelser i § 29, stk. 1, og stk. 2, 1. pkt., vedr. forvoldelse af søulykke ved grov fejl eller forsømmelse i tjenesten samt grov eller gentagen navigation i strid med godt sømandskab er anvist til 20.000 kr. (ved særligt grove overtrædelser dog 40.000 kr.) til rederiet/ det sikkerhedsansvarlige selskab/ arbejdsgiveren og 5.000 kr. til skibsofficeren. Også disse bøder fordobles, hvis overtrædelsen har medført alvorlig personskade eller død.

Det fremgår af lovforslaget L100, at det angivne bødeniveau forudsætter, at der ikke er udvist så grove forhold, at fængselsstraf kommer på tale. Det fremgår endvidere af forarbejderne til arbejdsmiljøloven, jf. L 48 (FT 2008/1), som har dannet baggrund for bødeniveauet i søsikkerhedsloven, at det kun i få tilfælde har været overvejet at anvende fængselsstraf inden for arbejdsmiljølovens område, og at fængselsstraf kun forudsættes anvendt ved meget grove overtrædelser.

### 2.2.1.2. Færdselsloven

Færdselslovens straffebestemmelser fremgår af lovens §§ 117-118 a. Færdselslovsovertrædelser straffes som udgangspunkt med bøde. For nogle overtrædelser kan straffen dog i visse tilfælde stige til fængsel. Det drejer sig f.eks. om spirituskørsel, narkokørsel, særlig hensynsløs kørsel, kørsel i frakendelsestiden og kørsel uden at have erhvervet førerret.

Strafferammen i færdselslovens § 118, stk. 5, blev ved lov nr. 716 af 25. juni 2010 om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel, indførelse af alkoholåbning og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse m.v.) skærpet fra fængsel i indtil 1 år til fængsel i indtil 1 år og 6 måneder. Det fremgår af motiverne bag denne lovændring, jf. de almindelige bemærkninger pkt. 3.2.2. i lovforslag L 179 af 26. marts 2010 (FT 2009-10), at førere, som forsætligt har forvoldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt fare herfor eller som i øvrigt har ført motordrevet køretøj på særlig hensynsløs måde, som altovervejende udgangspunkt bør straffes med fængsel i 30 dage. Det fremgår dog også, at udgangspunktet kan fraviges i såvel opadgående som nedadgående retning efter domstolenes konkrete skøn.

### 2.2.2. Den foreslåede ordning

Som beskrevet oven for er der andre og højere strafferammer for overtrædelser af søsikkerhedsloven end for overtrædelser af færdselsloven. Søsikkerhedsloven har også et bredere sigte end navigatoriske fejl, idet bestemmelserne om forvoldelse af søulykker f.eks. også omfatter arbejdsulykker, der ikke har direkte sammenhæng med skibets navigation. Det er ikke hensigten at ændre herpå, ligesom der ikke er fundet behov for at ændre lovens strafferammer.

Forholdene til søs kan af flere årsager ikke sidestilles med særlig hensynsløs kørsel. Det skyldes først og fremmest, at trafikforholdene til søs adskiller sig væsentligt fra trafikforholdene på landjorden. Kørsel på landjorden er kendetegnet ved, at føreren ved at være uopmærksom blot i få sekunder under kørslen udsætter andre for alvorlig fare. Til søs vil der i de fleste tilfælde være en væsentligt øget responstid. Navigationen forudsætter desuden i langt videre omfang end ved kørsel et samspil mellem flere personer, dels på de enkelte skibe og dels skibene imellem. Tekniske hjælpemidler som f.eks. radar, AIS og radio anvendes endvidere i vidt omfang i forbindelse med navigationen. Hertil kommer, at det forholdsvis sjældent i forbindelse med særlig hensynsløs sejlads forvoldes skade på andre skibe eller de ombordværende på disse. Det vurderes derfor hverken nødvendigt eller hensigtsmæssigt at gennemføre en generel omlægning af sanktionerne inden for lov om sikkerhed til søs i forbindelse med forvoldelse af ulykker til søs og sejlads i strid med godt sømandskab, så de svarer til færdselsloven. Det vurderes derimod hensigtsmæssigt i forbindelse med en justering af søsikkerhedslovens § 29 at lægge op til, at domstolene, når den konkrete straf skal fastsættes i de enkelte sager om forvoldelse af søulykke og sejlads i strid med godt sømandskab, anvender et højere straffniveau end det hidtidige.

Det er sigtet, at der skal ske følgende ændringer:

Forarbejderne til den gældende lov om sikkerhed til søs lægger som anført op til, at der ved straf for overtrædelse af bestemmelserne i lovens § 29, stk. 1 og stk. 2, 1. pkt., om forvoldelse af søulykke og sejlads i strid med godt sømandskab, som udgangspunkt anvendes et bødeniveau svarende til det, som anvendes ved de såkaldte almindelige overtrædelser. Det vurderes, at der fremover ved overtrædelser af disse bestemmelser, som begås som led i erhvervsmæssig virksomhed, bør tages udgangspunkt i det bødeniveau, som anvendes ved grove overtrædelser, hvilket som udgangspunkt vil medføre en fordobling af det almindelige bødeniveau for disse overtrædelser. Det betyder, at udgangspunktet vil være bøder på 40.000 kr. (ved særligt grove overtrædelser dog mindst 75.000 kr.) til rederiet/ det sikkerhedsansvarlige selskab/ arbejdsgiveren og 10.000 kr. til skibsofficererne. Bøderne fordobles, hvis overtrædelserne har medført alvorlig personskade eller død, eller hvis andre forhold giver anledning til, at der anvendes et højere bødeniveau, f.eks. hvis unge under 18 år er kommet til skade eller har været i fare herfor.

Derudover vurderes det, at der, når den pågældende med sin sejlads helt har ladet hånt om hensynet til andres liv og sik-

kerhed på søen og bragt disse i alvorlig fare, som udgangspunkt altid bør anvendes fængselsstraf. Dette gælder såvel i forbindelse med erhvervs- som fritidssejlads. Som eksempler på sådan helt uacceptabel og groft hensynsløs sejlads kan nævnes sejlads af chikanøs karakter med speedbåde og vandscootere, der sejler med for høj hastighed på steder med mange mindre både eller med badende i vandet, tilfælde hvor større skibe sejler i tæt befærdede farvande som f.eks. Øresund uden bemanning af broen, eller tilfælde, hvor større skibe sejler i sådanne farvande i tæt tåge uden anvendelse af radar eller andre påbudte hjælpemidler. Ved overtrædelser af § 29, stk. 1 og stk. 2, 1. pkt. forudsættes anvendelse af fængselsstraf i øvrigt i overensstemmelse med almindelige strafferetlige principper at bero på en samlet vurdering af den ansvarspådragende adfærd og sagens omstændigheder.

Endelig er der fundet behov for at justere bestemmelsen i § 29, stk. 2, 1. pkt., som omhandler sejlads i strid med godt sømandskab, således at den, udover skibets fører, også kommer til at omfatte personer, der virker som styrmand.

Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne straffniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Der henvises til lovforslagets § 3 og bemærkningerne hertil.

### *2.3. Undersøgelse af dykkerulykker*

#### *2.3.1. Gældende ret*

Efter § 2, stk. 1, i lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs skal Den Maritime Havarikommission undersøge meget alvorlige ulykker til søs, som involverer danske skibe, eller som har fundet sted på dansk søterritorium, eller hvortil der i øvrigt er knyttet væsentlige danske interesser.

Efter lovens § 3, stk. 1, kan Den Maritime Havarikommission endvidere beslutte at undersøge hændelser, hvor der har været risiko for en ulykke til søs, og andre ulykker til søs, end de i lovens § 2, stk. 1, nævnte, som involverer danske skibe, eller som har fundet sted på dansk søterritorium, eller hvortil der i øvrigt er knyttet væsentlige danske interesser.

I henhold til lovens § 3, stk. 3, nr. 2, undersøger Den Maritime Havarikommission ikke ulykker og hændelser til søs, som alene involverer fritidsfartøjer, der anvendes som sådant.

Det er i EU-direktivet om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF af 23. april 2009 om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af Rådets direktiv 1999/35/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF) og i lovforarbejderne til sikkerhedsundersøgel-

sesloven, jf. lovforslag nr. L 147 af 23. februar 2010, forudsat, at begrebet ”ulykke til søs” skal forstås i overensstemmelse med definitionerne i FN’s internationale søfartsorganisations (IMO) kode om undersøgelser af ulykker og hændelser til søs. Direktivet og IMO-kodens definition anses ikke for at omfatte dykkerulykker, bortset fra ulykker på skibe, som er særligt konstrueret til udførelse af dykkerarbejde, og i praksis omfatter de undersøgelser, som foretages inden for direktivets rammer, ikke dykkerulykker. Dette er også tilfældet i de øvrige EU-medlemsstater. Dykkerulykker er i øvrigt ikke omtalt i sikkerhedsundersøgelserloven og lovbestemmelserne hertil.

### 2.3.2. Den foreslåede ordning

Det vurderes, at Den Maritime Havarikommission fremover bør gives en generel mulighed for at undersøge ulykker i forbindelse med dykkerarbejde. Den Maritime Havarikommission skal kunne undersøge en dykkerulykke, såfremt Den Maritime Havarikommission skønner, at omstændighederne ved ulykken har haft en sådan karakter, at undersøgelsen vil kunne bidrage til den forebyggelse, som er det centrale formål med Den Maritime Havarikommissions arbejde.

På den baggrund foreslås det, at Den Maritime Havarikommission fremover skal kunne undersøge dykkerulykker, uanset om ulykken efter direktivet og den internationale kode anses som en ”ulykke til søs”. Forslaget indebærer således, at Den Maritime Havarikommission får kompetence til at undersøge ulykker opstået i forbindelse med dykkerarbejde, som er omfattet af dykkerloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 936 af 20. juli 2010.

Det vurderes imidlertid hensigtsmæssigt, herunder navnlig ud fra ressourcehensyn, at den foreslåede ordning ikke kommer til at indebære, at Den Maritime Havarikommission skal foretage undersøgelser af enhver dykkerulykke. Der lægges i stedet op til at give Den Maritime Havarikommission mulighed for at skønne, hvorvidt omstændighederne ved en dykkerulykke har haft en sådan karakter, at en undersøgelse vil være relevant set i forhold til de forebyggelseshensyn, som udgør sikkerhedsundersøgelserlovens centrale formål.

Svarende til afgrænsningen i lovens § 3, stk. 3, nr. 2, hvorefter Den Maritime Havarikommission ikke undersøger ulykker og hændelser til søs, som alene involverer fritidsfartøjer, der anvendes som sådant, lægges der derudover op til at afgrænse rækkevidden af den foreslåede ordning til erhvervsdykkerulykker. Det bemærkes i den henseende, at særlige dykkeropgaver såsom redningsopgaver eller lignende, herunder opgaver, som løses af redningsberedskaberne, efter dykkerloven betragtes som dykkerarbejde, uanset at arbejdet i visse tilfælde udføres uden vederlag.

Det bemærkes for god ordens skyld endelig, at den bemyndigelse, som findes i lovens § 3, stk. 4, hvorefter det administrativt er muligt at fastsætte regler om, hvad der skal anses som ulykker til søs og hændelser mv., ikke er forudsat at

skulle anvendes til at fastsætte regler om undersøgelse af dykkerulykker. I lovforarbejderne til lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs, jf. lovforslag nr. L 147 af 23. februar 2011, er det således forudsat, at denne bestemmelse alene vil blive anvendt til at gennemføre justeringer, der er nødvendige som følge af ændringer i de bagvedliggende internationale definitioner og afgrænsninger på området.

### 2.4. Andre justeringer af søfartslovgivningen

Der foreslås mindre justeringer i de regler vedrørende HNS-konventionen, der indsættes som sølovens kapitel 11 ved lov nr. 618 af 12. juni 2013 om ændring af søloven og forskellige andre love, der ikke er sat i kraft. Kapitlet vedrører ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer efter reglerne i HNS-konventionen. Der er alene tale om konsekvensændringer, der ved en fejl ikke er gennemført i lov nr. 618. Der henvises til bemærkningerne til § 5, nr. 1-2.

Der foreslås desuden at foretage en mindre justering af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., der alene er en konsekvensændring af en ændring af loven i 2010. Der henvises til bemærkningerne til § 6.

### 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Moderniseringen af lodsmarkedet vil have økonomiske og administrative konsekvenser for DanPilot. Moderniseringen vil på den ene side have positive økonomiske og administrative konsekvenser for DanPilot, idet særligt justeringen af forsyningspligten og lodspå sætningsstederne samt muligheden for at levere andre maritime tjenesteydelser end lodsnings vil give DanPilot mulighed for at opnå effektiviseringsgevinster.

Endvidere vil der ved en kommende justering af de administrativt fastsatte regler om betaling for DanPilots ydelser ske en justering af takstreguleringen, således at regionallodsnings til og fra alle danske havne af skibe, for hvilke der ikke er fastsat lodspligt, samt alle regionallodsnings til og fra mindre danske havne uden for den 12 timers tidsramme, der aftales mellem DanPilot og den pågældende havn, fremadrettet kan lods af alle til markedspris. Alle lodserier vil derfor få mulighed for at opkræve en markedsbestemt pris på disse regionallodsnings.

Den gradvise konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsnings vil på den anden side kunne have negative konsekvenser for DanPilots økonomi, idet konkurrencen potentielt kan indebære, at DanPilot vil komme til at gennemføre færre gennemsejlingslodsnings end i dag.

Disse konsekvenser mindskes dog af, at lodserier kan pålægges at betale et forsyningsbidrag. Forsyningsbidraget, der har fiskal karakter, vil blive fastsat på de årlige finanslove, såfremt det bliver nødvendigt. Provenuet heraf skal anvendes til opretholdelse af forsyningspligten.

Moderniseringen af lodsmarkedet forventes samlet at have positive økonomiske konsekvenser for samfundet. Markedet for regionalodsninger blev konkurrenceudsat i 2006, og det følges nu op med åbning af markedet for gennemsejlingslodsninger i danske farvande. Ophævelsen af DanPilots monopol kan påvirke DanPilots økonomi, hvilket dog mindskes af øvrige tiltag, jf. oven for. Moderniseringen, herunder effekterne for DanPilots økonomi, vil i første omgang blive evalueret i 2018.

Den foreslåede skærpelse af straffniveauet ved forvoldelse af søulykke, herunder den potentielt øgede anvendelse af fængselsstraf, forventes ikke at indebære stigning i strafmassen, som vil medføre en belastning af de danske fængsler mv. af videre betydning.

Eventuelle økonomiske konsekvenser af den foreslåede adgang for Den Maritime Havarikommission til at undersøge dykkerulykker vil blive holdt inden for Erhvervs- og Vækstministeriets eksisterende ramme.

De øvrige dele af lovforslaget vurderes ikke at have væsentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

Lovforslaget vurderes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for kommuner og regioner.

#### 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Moderniseringen af lodsmarkedet forventes samlet at have positive økonomiske konsekvenser for samfundet, skibsejere og lodserierne samt at medføre lavere priser for gennemsejlingslodsning og større fleksibilitet i forhold til levering af lodsydelsen. De kommende justeringer af de administrative fastsatte regler om betaling for DanPilots ydelser kan påvirke de forskellige skibstypers omkostninger i forbindelse med lodsningen. Forsyningsbidraget, som alle lodserier skal betale ved lodsning i dansk søterritorium, vil desuden påvirke omkostningerne ved lodsning. Muligheden for at private lodserier kan foretage gennemsejlingslodsninger i et nærmere bestemt omfang vil desuden forbedre de private lodseriers muligheder for at udvide deres virksomhed og potentielt opnå større indtjening herved.

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har udtalt følgende:

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

De øvrige dele af lovforslaget vurderes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### 5. Administrative konsekvenser for borgere

Lovforslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for borgere.

#### 6. Miljømæssige konsekvenser

Lodslovens gældende kvalifikationsniveau for lodser bibeholdes, således at moderniseringen af lodsmarkedet sker under hensynstagen til sejladsikkerheden – og dermed beskyttelse af havmiljøet mod forureningsulykker. Tilladelse til gennemsejlingslodsning vil således kun blive givet til lodserier med de nødvendige certifikater og tilladelser.

De øvrige dele af lovforslaget vurderes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

#### 7. Forholdet til EU-retten

Moderniseringen af lodsmarkedet gennemføres i overensstemmelse med EU-retten, herunder reglerne om statsstøtte. Det bemærkes, at den foreslåede ansøgningsordning for gennemsejlingslodsninger ikke er omfattet af udbudsplichten efter udbudsdirektivet, idet de foreslåede ændringer i lodsloven ikke omhandler offentlige ordregivere eller kontrakter om indkøb af tjenesteydelser eller lignende.

Det bemærkes vedrørende undersøgelse af dykkerulykker, at det fremgår af direktivet om de grundlæggende principper for undersøgelse af ulykker i søtransportsektoren, at det kan henlægges andre undersøgelser til Den Maritime Havarikommission, såfremt dens uafhængighed ikke derved bringes i fare.

De øvrige dele af lovforslaget vurderes ikke at have relevans for EU-retten.

#### 8. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til lovforslag har d. 20. december 2013 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Advokatrådet, Assuranceforeningen SKULD, Bilfærgernes Rederiforening, CO-SEA, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Fritidssejlerunion, Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibskredit A/S, Danmarks Skibsmæglerforening, Danske Havne, Dansk Industri, Danske Lodser, Dansk Metals Maritime Afdeling, Danske Maritime, Dansk Rib Charterforening, Danske Advokater, Danske Regioner, Dansk Sejlunion, FOA, Fagligt Fælles Forbund (3F), Finansrådet, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, Fiskernes Forbund, Foreningen af Småøernes Færgeselskaber, Forsikring & Pension, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Færøernes Hjemmestyre, Grønlands Selvstyre, HORESTA, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Offentligt Ansattes Organisationer, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 2010, Rigsrevisionen, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Statstjenestemændenes Centralorganisation II, Søfartens Arbejdsmiljøråd, Søfartens Ledere, Dansk Navigatørforening og Træskibssammenslutningen.

## 9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/medudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Moderniseringen af lodsmarkedet forventes samlet at have positive økonomiske konsekvenser for DanPilot. Lovforslaget vurderes ikke at have økonomiske konsekvenser for kommuner og regioner.	Ingen.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Moderniseringen af det danske lodssystem forventes samlet at have positive administrative konsekvenser for DanPilot. Lovforslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for kommuner og regioner.	Ingen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Moderniseringen af lodsmarkedet forventes samlet at have positive økonomiske konsekvenser for samfundet, skibsejere og lodserierne samt at medføre lavere priser for gennemsejlingslodsning og større fleksibilitet i forhold til levering af lodsydelsen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	Lodslovens gældende kvalifikationsniveau for lodser bibeholdes, således at moderniseringen af lodsmarkedet sker under hensynstagen til sejladsikkerheden – og dermed beskyttelse af havmiljøet mod forureningsulykker. Tilladelse til gennemsejlingslodsning vil således kun blive givet til lodserier med de nødvendige certifikater og tilladelser.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Ingen.	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Til nr. 1

En mindre havn defineres i den foreslåede nr. 12 i lodslovens § 3. Større havne defineres som havne, der ikke er mindre, jf. definitionen i den foreslåede nr. 13 i lodslovens § 3. Definitionerne ligger til grund for fastlæggelsen af bestillingsfristerne for lodsning, der henvises til bemærkningerne til § 19. Afgrænsningen skal derfor ses i forhold til de forskellige behov for at stille lods til rådighed i disse havne. Som kriterium herfor anvendes havnens godsomsætning for fragtskibsgods i Danmarks Statistiks opgørelse af danske havnes godsomsætning for fragtskibsgods. Det vurderes at gives en god rettesnor for behovet for lodsning.

Små havne defineres dermed som havne, som havde en årlig fragtgodsomsætning på mindre end ½ procent af den samlede fragtgodsomsætning i danske havne i de to forudgående

år. Danmarks statistiks opgørelse over fragtgodsomsætningen vil blive anvendt ved afgrænsningen.

De større havne vil efter Danmarks statistiks opgørelser for 2011 og 2012 udgøres af følgende 30 havne med størst fragtgodsomsætning: Københavns Havn (og Amagerværket), Avedøreværkets Havn, Stålvæskværkets Havn, Rønne Havn, Køge Havn, Asnæsværkets Havn (sammen med Kalundborg og Statoil), Guldborgsund Havne/ Nykøbing F., Kalundborg Havn, Korsør Havn, Nakskov Havn, Næstved Havn, Statoil-havnen, Nyborg Havn (sammen med Lindholmterminalen og Avernakke), Odense Havn (sammen med Lindøværftet og terminal), Enstedværkets Havn, Esbjerg Havn, Fredericia Havn, Kolding Havn, Vejle Havn, Aabenraa Havn (ej sammen med Engstedværket), Grenaa Havn, Horsens Havn, Randers Havn, Studstrupværkets Havn, Aarhus Havn, Thyborøn Havn, Frederikshavn Havn, Nordjyllandsværkets Havn, Aalborg Portland Havn, samt Aalborg Havn/Nørresundby Havn/Romdrup/Rørdal/Grønlandshavnen/Nordjyllandsværkets Havn (samme område).

## Til nr. 2

Af- og påsætning af lodser skal ske, hvor det er forsvarligt af hensyn til lodsens, men også af hensyn til sejladsikkerheden. Med den nye formulering tilsigtes en større fleksibilitet end hidtil, idet Søfartsstyrelsen vil kunne godkende nedlæggelse af lodsmærker eller oprettelse af nye lodsmærker efter ønske fra de danske lodserier. En forudsætning for godkendelsen vil være, at af- og påsætning af lods ikke sker på steder, hvor en sådan aktivitet er til skade for sejladsikkerheden. Det er ikke hensigten, at de nærmere regler herom skal angive bestemte placeringer, reglerne skal derimod angive principper for godkendelse og proceduren i forbindelse hermed. Reglerne vil blive udarbejdet i tæt samarbejde med de berørte parter.

Der er ikke knyttet en særlig forsyningspligt til et lodspåsetningssted. Udpegningen af et lodspåsetningssted sker for at sikre, at der er klarhed om, hvor skibene efter aftale vil kunne tage lods om bord eller sætte en lods af.

## Til nr. 3

Med henblik på gennemførelse af en ansøgningsordning med konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsninger, foreslås det at ophæve DanPilots monopol på gennemsejlingslodsning i lodslovens § 13, stk. 1. Monopolet ophæves ved gradvis konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsning fra 2016.

Andre lodser end DanPilots lodser må kun foretage gennemsejlingslodsninger i tilfælde, hvor det lodseri, som de er knyttet til, som led i ansøgningsordningen har fået tilladelse af Søfartsstyrelsen til at foretage gennemsejlingslodsning, jf. stk. 2, og kun inden for den kvote, som lodseriet råder over. DanPilots lodser vil fortsat have en ubegrænset ret til at foretage gennemsejlingslodsning, og DanPilot vil fortsat have forsyningspligt med gennemsejlingslodsninger, jf. forslagens § 1, nr. 4. Det vil således være op til den enkelte skibsejer at vælge, om vedkommende vil hyre DanPilots lodser eller et privat lodseri, der har tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsning, til at foretage gennemsejlingslodsning af skibet.

Der foreslås med det nye stk. 2 i lodslovens § 13 iværksat en gradvis konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsningerne. Private lodserier kan således ansøge Søfartsstyrelsen om tilladelse til at tilbyde et vist antal lodsninger. Konkurrenceudsættelsens omfang vil blive fastsat af erhvervs- og vækstministeren i medfør af det foreslåede stk. 5.

Den gradvise konkurrenceudsættelse vil blive påbegyndt i 2016 med 600 lodsninger og videreføres med konkurrenceudsættelse af 800 lodsninger i 2017, 1.000 lodsninger i 2018 og 1.200 lodsninger i 2019 med henblik på fuld konkurrence den 1. januar 2020. Tilladelsernes varighed vil i 2016 være en 4-årig periode, i 2017 en 3-årig periode osv. indtil fuld konkurrence den 1. januar 2020.

Erhvervs- og vækstministeren vil i perioden fra 2016 kunne justere antallet af konkurrenceudsatte lodsninger. Ved vurderingen heraf vil konkurrenceudsættelsens betydning for søfartserhvervet, lodserierne samt sejladsikkerheden være afgørende. Det er hensigten, at markedet skal være fuldt konkurrenceudsat den 1. januar 2020.

Moderniseringen, herunder effekterne for DanPilots økonomi, vil blive evalueret første gang i 2018. Samtidig vil behovet for yderligere ændringer i lodsloven blive vurderet.

Det er hensigten, at der etableres en første ansøgningsrunde inden udgangen af 2015, og at der som led heri meddeles tilladelse for en 4-årig periode, der løber fra 1. januar 2016. Der vil herefter blive gennemført en årlig ansøgningsrunde, indtil markedet konkurrenceudsættes fuldt ud. Tilladelsen til at foretage gennemsejlingslodsning kan gives til lodserier, der har eller må forventes at ville have ansat et tilstrækkeligt antal lodser med gyldige lodscertifikater. Det vil fortsat være et krav – af hensyn til sejladsikkerheden – at lodserier og de lodser, som udfører lodsningerne, har opnået de nødvendige tilladelser og certifikater.

Alle lodserier, der råder over lodser med godkendte certifikater til at foretage lodsning på strækningen, og i øvrigt opfylder kravene til lodserier i Danmark, kan ansøge om tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsninger. Tilladelserne vil blive betinget af, at lodseriet råder over lodser med gyldige lodscertifikater, der er udstedt eller godkendt af Søfartsstyrelsen, og som omfatter det pågældende farvand og den pågældende skibstype.

Der foreslås med det nye stk. 6 i lodslovens § 13, at Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om ansøgningsprocessen, krav til ansøgningen og tilladelsen til gennemsejlingslodsning. Det er hensigten, at de nærmere regler bl.a. kan omfatte ansøgningsfrister og krav til dokumentation af ansøgningen.

Et lodseri kan ansøge om alle de konkurrenceudsatte lodsninger, som udbydes i de enkelte ansøgningsrunder, eller en del heraf. Søfartsstyrelsen vil meddele tilladelse til de private lodserier, således at tilladelsen omfatter et antal lodsninger, der højst modsvarer det private lodseris forventede lodskapacitet på området. Flere private lodserier vil kunne meddeles tilladelse, således at de vil skulle konkurrere indbyrdes om at tilbyde de omfattede gennemsejlingslodsninger.

Hvis der er flere lodserier, der ansøger om tilladelse til at foretage lodsning, fordeles antallet af lodsninger efter hvilket selskab, der har de tilstrækkelige kompetencer til at foretage lodsningen, og – i det omfang det er udførligt i praksis – kan tilbyde rederierne den laveste pris.

I dag indberettes hver lodsning til Søfartsstyrelsen. Fremadrettet får alle lodserier pligt til at indberette lodsninger efter den foreslåede § 22 a, stk. 2, i lodsloven, jf. lovforslagets § 1, nr. 5. Når et lodseri har opbrugt den tildelte kvote på



gennemsejlingslodsningerne, kan lodseriet ikke foretage yderligere gennemsejlingslodsninger.

Det foreslås, at det, som efter § 13, stk. 2, i den gældende lodslov, skal være forbudt at formidle andre personer til gennemsejlingslodsning end de lodser, der må foretage gennemsejlingslodsning i henhold til loven, jf. 2. pkt. i det foreslåede stk. 1. Det indebærer, at man til gennemsejlingslodsning kun må formidle lodser, der er ansat i DanPilot eller i lodserier, som har tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsning efter stk. 1 og kun inden for tilladelsens rammer.

Det foreslåede nye stk. 5 i lodslovens § 13, er en uændret videreførelse af § 13, stk. 3, i lodsloven. Der henvises derfor til bemærkningerne til lovforslaget bag den gældende lodslov, L 210, FT 2005/1 (bemærkningerne til forslaget § 13).

Lovforslaget omfatter kun højsølodninger i det omfang, disse foretages på grundlag af dansk lodscertifikat. Fra dansk område må der af sejladsikkerhedsmæssige årsager dog kun anvises lodser, der er i besiddelse af et lodscertifikat, der er udstedt af en kyststat til det pågældende område i overensstemmelse med IMO's anbefalinger.

Det foreslås med § 13 a, at et privat lodseris tilladelse til at tilbyde gennemsejlingslodsning skal kunne tilbagekaldes, hvis et lodseri ikke længere opfylder betingelserne for tilladelsen i § 13 eller regler fastsat i medfør af § 13, dvs. betingelserne for at opnå tilladelsen, fx hvis det pågældende lodseri foretager flere gennemsejlingslodsninger, end tilladelsen omfatter, hvis man ikke indberetter bestilte eller gennemførte lodsninger, eller i øvrigt groft eller gentagne gange overtræder lodsloven eller regler udstedt i medfør af loven.

Det vurderes af hensyn til sejladsikkerheden nødvendigt at indsætte denne tilbagekaldelsesmulighed for at sikre, at de private lodserier lever op til standarderne i reguleringen af lodsområdet.

En afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse kan forlanges indbragt for domstolene af afgørelsens adressat. Anmodning herom skal fremsættes over for Søfartsstyrelsen inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende. Afgørelsen skal indeholde oplysning herom. Søfartsstyrelsen anlægger uden unødigt ophold sag mod den pågældende efter retsplejelovens regler om borgerlige sager. Søfartsstyrelsen har således en forpligtelse til at behandle anmodningen så hurtigt som muligt. Hvis fristen for at forlange sagen indbragt for domstolene udløber på en lørdag, søndag eller helligdag, forlænges fristen til den følgende hverdag. Anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse har opsættende virkning. Retten kan dog bestemme, at sagsanlægget ikke skal have opsættende virkning. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Til nr. 4

Med det foreslåede stk. 1, i lodslovens § 19, vil DanPilot fortsat have forsyningspligt for lodsning, dvs. gennemsej-

lings- og regionallovsning, i det danske søterritorium og den danske eksklusive økonomiske zone i samme omfang som i dag. Forsyningspligten for højsølodning ændres heller ikke. Det vil sige, at DanPilot fortsat har pligt til at stille lods til rådighed for skibe, der måtte ønske det, eller som er omfattet af lodspligt i disse områder i døgnets 24 timer.

Det følger af stk. 2, at det gældende varsel på 18 timer for bestilling af lods til gennemsejlingslodsning fastholdes. For højsølodning, som foregår i andre kyststaters eksklusive økonomiske zoner i Den Engelske Kanal, Nordsøen, Skagerak, Kattegat og Østersøen fastholdes endvidere det gældende varsel på 18 timer. De gældende varsler for bestilling af lods er fastsat i bekendtgørelse nr. 1142 af 18. november 2006 om bestilling af lods. Med de foreslåede stk. 3 og 4 justeres de gældende varsler for bestilling af DanPilots lodser til regionallovsning, således at der sondres mellem varsler for lodsning i henholdsvis de mindre havne og øvrige havne. Sondringen skal ses i forhold til de forskellige behov for at stille lods til rådighed i disse havne. Varslerne for bestilling af lods ændrer de gældende varsler i bekendtgørelse nr. 1142 af 18. november 2006 om bestilling af lods. Denne bekendtgørelse vil derfor blive ændret fremadrettet, så varslerne alene vil fremgå af lodsloven.

Det foreslås i stk. 3, at bestillingsvarslet justeres for regionallovsning til eller fra større danske havne, således at DanPilot har forsyningspligt med regionallovsning af skibe til eller fra større danske havne med et varsel på 24 timer for bestilling af lods til havn og et varsel på 4 timer ved lodsning fra havnen. Bestillingstiden for regionallovsninger, der påbegyndes i en større havn, svarer til det varsel, der gælder i dag (4 timer), imens bestillingstiden for regionallovsninger, der afsluttes i en større havn, forlænges fra 18 til 24 timer.

Det foreslås i stk. 4, at bestillingstiden for regionallovsninger til mindre havne bliver forlænget fra det varsel på 18 timer, der gælder i dag, til 24 timer. For regionallovsninger, der påbegyndes i en mindre havn, vil bestillingsvarslet være det samme som i dag, dvs. 4 timer.

Det bemærkes i forhold til de mindre havne, at erhvervs- og vækstministeren med hjemmel i den foreslåede § 1, nr. 6, har til hensigt at fastsætte regler om, at DanPilot og den pågældende mindre havn skal fastsætte et tidsrum på 12 sammenhængende timer, der udgør den pågældende havns normale lodsningsperiode, således at lodsninger, der udføres af DanPilot uden for de aftalte 12 timer, foregår på markedsvilkår. Der henvises til den foreslåede § 1, nr. 4, og bemærkningerne hertil.

Det foreslås i stk. 5, at DanPilot på samme vis som i dag kan indgå samarbejdsaftaler med private om opfyldelse af forsyningspligten, jf. den gældende lodslovs § 19, stk. 5. DanPilot vil således kunne indgå aftaler om foretagelse af lodsninger med private lodserier og havne, der har de påkrævede certifikater m.v.

Efter det foreslåede stk. 6 vil DanPilot kunne indgå særlige aftaler med rederier om benyttelse af lods - til gunst for det pågældende rederi - således at aftalerne bl.a. kan omhandle vilkår for bestilling af lods og betaling for lods, der fraviger de almindelige regler herom, jf. de foreslåede § 19, stk. 1-4, og § 19 a i lodsloven. Det kan f.eks. være relevant i mindre havne, hvor der udelukkende efterspørges lods på bestemte tidspunkter af året, eller hvor der af anden årsag er et meget begrænset antal sejladsere. DanPilots mulighed for at indgå sådanne aftaler forudsætter, at DanPilot konkurrerer på markedsvilkår – dvs. ikke overfører midler fra de ikke-konkurrenceudsatte gennemsejlingslodsninger til lodsninger foretaget ved sær aftaler.

Den foreslåede § 19 a er en videreførelse af § 19, stk. 4, i den gældende lodslov, der giver erhvervs- og vækstministeren adgang til at fastsætte regler om betaling for lodsning foretaget af DanPilot, herunder regler om maksimale takster. Der henvises derfor til bemærkningerne til lovforslaget bag § 19, stk. 4, i den gældende lodslov, L 124, FT 2011/1 (bemærkningerne til forslaget § 3, nr. 4).

Det er i relation til lodsning til og fra de mindre havne hensigten, at der for så vidt angår de lodsninger, som DanPilot udfører inden for den pågældende havns normale lodsningsperiode på 12 sammenhængende timer, skal gælde samme betalingsregler som ved lodsning til og fra større havne. For de lodsninger til og fra mindre danske havne, som DanPilot udfører uden for den normale lodsningsperiode, er det hensigten, at der skal fastsættes regler om, at DanPilot kan tage betaling svarende til markedsprisen. Den pågældende havn og DanPilot aftaler, hvornår den normale lodsningsperiode på de 12 sammenhængende timer skal ligge i løbet af døgnet. Det kan således variere fra havn til havn, hvornår de 12 timer placeres afhængigt af, hvad der er mest hensigtsmæssigt i forhold til havnens og DanPilots virksomhed.

Der er desuden mulighed for, at DanPilot efter den foreslåede § 19, stk. 6, i lodsloven kan indgå aftaler med skibsejere om lodsning, der fraviger de priser, der som udgangspunkt vil gælde. Der er endvidere på sigt mulighed for at indføre maksimale takser for lodsning foretaget af DanPilot. Den public service kontrakt, der vil blive indgået, inden lovens ikrafttræden, vil skulle revideres inden DanPilot anvender disse nye muligheder.

#### Til nr. 5

For at sikre forsyningssikkerheden pålægges alle lodsninger, som foretages på det danske søterritorium, dvs. såvel regional lodsninger som gennemsejlingslodsninger, et forsyningsbidrag. Forsyningsbidraget har fiskal karakter. Bidragspligten omfatter alle lodserier, som opererer på det danske søterritorium, dvs. både danske og udenlandske lodserier - og både private og offentlige lodserier. DanPilot skal således også betale forsyningsbidrag.

Provenuet fra forsyningsbidraget vil blive anvendt til finansiering af omkostningerne ved opretholdelse af forsyningspligten.

Forsyningsbidraget fastsættes årligt på finansloven og vil afhænge af behovet for finansiering på de urentable dele af lodsområdet. Forsyningsbidragets størrelse vil kunne differenteres, fx efter skibets størrelse (længde, bredde og dybgang), type og længden af den distance, som lodsningen omfatter.

Lodserierne skal indberette lodsninger kvartalsvist, og det enkelte lodseris bidrag beregnes på baggrund heraf og forfalder kvartalsvis. Satsen på forsyningsbidraget fastsættes på de årlige finanslove.

Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om lodseriernes indberetninger af lodsninger, herunder om indberetningens form og indhold. Der vil som led heri blive fastsat regler om, at indberetningerne skal attesteres af lodseriets revisor.

#### Til nr. 6

Bestemmelsen indeholder alene en konsekvensrettelse af henvisningen til lodslovens § 24, stk. 6, som følge af ændringerne, der foretages i § 24.

#### Til nr. 7

Med bestemmelsen indføres en lovbestemt pligt for lodserier, lodser samt andre personer, der virker på lodseriets vegne, til at yde bistand i forbindelse med Søfartsstyrelsens tilsynsvirksomhed efter loven. De pågældende skal bistå Søfartsstyrelsen og skal, når Søfartsstyrelsen anmoder derom, stille alle relevante oplysninger om forhold, som er af betydning for tilsynsvirksomheden, til rådighed for Søfartsstyrelsen.

Da der er tale om en meget omfattende bestemmelse om bistand, finder dansk rets almindelige principper - herunder bestemmelserne i lov om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter - anvendelse i forbindelse med den foreslåede bestemmelse.

#### Til nr. 8

Bestemmelsen skærper sanktionsmulighederne i forbindelse med Søfartsstyrelsens tilsyn med lodser. Søfartsstyrelsen vil i medfør af den nye nr. 2 i lodslovens § 28, også kunne inddrage et lodscertifikat, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene i en tilladelse til at foretage gennemsejlingslodning. Et lodscertifikat kan eksempelvis inddrages, hvis indehaveren har foretaget flere gennemsejlingslodsninger end tilladt.

#### Til nr. 9

Bestemmelsen indeholder alene en konsekvensrettelse af henvisningen i lodslovens § 28, stk. 2, som følge af ændringerne, der foretages i § 28, stk. 1.

## Til nr. 10

Bestemmelsen skærper sanktionsmulighederne i forbindelse med Søfartsstyrelsens tilsyn med lodserier. Søfartsstyrelsen vil i medfør af den nye nr. 2 i lodslovens § 30, også kunne slette et lodseri fra registeret for lodserier, der må drive lodsvirksomhed i danske farvande, hvis lodseriet groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene i en tilladelse til at foretage gennemsejlingslodning. Et lodseri kan eksempelvis slettes fra registeret, hvis lodseriet har foretaget flere gennemsejlingslodninger end tilladt eller ikke har betalt forsyningsbidrag. Sletning fra registeret medfører, at lodseriet ikke må drive lodsvirksomhed i Danmark. Også manglende betaling af forsyningsbidrag kan få konsekvenser for retten til at drive lodseri.

## Til nr. 11

Bestemmelsen indeholder alene konsekvensrettelser af henvisningerne til lodslovens §§ 13 og 24 som følge af ændringerne, der foretages i §§ 13 og 24.

## Til nr. 12

Bestemmelsen indeholder alene en konsekvensrettelse af henvisningen i lodslovens § 30, stk. 2, som følge af ændringerne, der foretages i § 30, stk. 1.

## Til nr. 13

Bestemmelsen indeholder alene konsekvensrettelser af henvisningerne i lodslovens § 32, som følge af ændringerne, der foretages i §§ 28 og 30.

## Til nr. 14

Det foreslås at tilføje i lodslovens § 33 a, at Søfartsstyrelsens afgørelser om afslag på en ansøgning om tilladelse til at foretage gennemsejlingslodning og afgørelser om tilbagekaldelse af en sådan tilladelse skal kunne indbringes for Ankenævnet for Søfartsforhold. Afgørelserne skal dermed ikke kunne indbringes for Erhvervs- og Vækstministeriets departement.

Den almindelige klageordning i forhold til lodsloven er, at afgørelser truffet af Søfartsstyrelsen i medfør af lodsloven som hovedregel ikke kan indbringes for højere administrativ myndighed, men at en række afgørelser dog kan indbringes for Ankenævnet for Søfartsforhold, jf. § 15 i bekendtgørelse nr. 744 af 24. juni 2013 om henlæggelse af visse beføjelser til Søfartsstyrelsen og om klageadgang m.v.

Det følger ordningen, der gælder for en række andre afgørelser truffet i henhold til lodsloven såsom afslag på lodscertifikat og afslag på lodsfrigagelsesbevis. Baggrunden herfor er, at Søfartsstyrelsens tilsyn med lodsvirksomhed skal være adskilt fra driften af DanPilot. DanPilot er ejet af erhvervs- og vækstministeren, og der bør derfor ikke være klageadgang fra Søfartsstyrelsen til Erhvervs- og Vækstministeriets departement.

## Til § 2

## Til nr. 1

Det foreslås, at der indsættes hjemmel i lov om Danpilot til at give Danpilot mulighed for at supplere sin virksomhed med andre maritime tjenesteydelser end de tjenesteydelser, som DanPilot kan levere i dag.

DanPilot får med ændringen mulighed for at udføre maritime tjenesteydelser, der ligger i naturlig forlængelse af DanPilots formål og hovedvirksomhed. DanPilot får dermed mulighed for at lade sine lods både indgå i andre aktiviteter såsom trossetjeneste, proviantering af skibe og lignende ydelser.

Det er en forudsætning for DanPilots varetægelse af andre maritime tjenesteydelser end lodsning, at DanPilot ved salg af disse tjenesteydelser opererer på markedsvilkår og sælger ydelserne på samme vilkår, som en privat udbyder ville gøre. Dette for at sikre, at udvidelsen af DanPilots virksomhed ikke indebærer unfair konkurrence eller statsstøtte. For at skabe gennemsigtighed og undgå konkurrenceforvridning fastlægges et krav om særskilt regnskabsaflæggelse for de andre maritime tjenesteydelser, jf. bemærkningerne til det foreslåede nr. 2 nedenfor.

## Til nr. 2

DanPilot vil allerede i dag skulle udarbejde og aflægge særskilt regnskab for henholdsvis gennemsejlingslodninger og regionallodsninger. Ændringen indebærer, at DanPilot også skal udarbejde og aflægge særskilt regnskab for de andre maritime tjenesteydelser, som DanPilot med den foreslåede ændring af § 2 i lov om Danpilot får adgang til at levere.

Kravet om særskilt regnskabsaflæggelse for de andre maritime tjenesteydelser fastsættes for at skabe gennemsigtighed og undgå konkurrenceforvridning bl.a. i lyset af, at DanPilots eneret på gennemsejlingslodninger opretholdes delvist med nærværende lovforslag.

Kravet om særskilt regnskabsaflæggelse indebærer, at DanPilot skal holde den interne bogføring vedrørende henholdsvis gennemsejlingslodninger, regionallodsninger og andre maritime tjenesteydelser adskilt, tildele eller fordele alle omkostninger og indtægter korrekt på grundlag af konsekvent anvendte og objektivt begrundede omkostningsregnskabsprincipper og klart fastlægge, efter hvilke omkostningsregnskabsprincipper de adskilte regnskaber føres.

Det forudsættes i den forbindelse, at det i DanPilots særskilte regnskaber for regionallodsninger, gennemsejlingslodninger og andre maritime tjenesteydelser anføres, hvilke lodsninger og andre maritime tjenesteydelser, der er omfattet af storkundeaftaler. Det skal således angives klart i regnskaberne, hvilke storkundeaftaler, der er indgået, og hvilke andre maritime tjenesteydelser, som DanPilot udbyder, samt de forudsætninger der ligger til grund for prisfastsættelsen,

uden at detaljeringsgraden skal være så stor, at konkurrencefølsomme oplysninger derved blottlægges.

### *Til § 3*

Til nr. 1

Ændringen indebærer, at bestemmelsen i lovens § 29, stk. 2, 1. pkt., om grov eller gentagen sejlads i strid med godt sømandskab kommer til at omfatte såvel den, der virker som skibsfører, som den, der virker som styrmand.

Skibsføreren er den øverst ansvarlige på skibet. Han skal efter bestemmelsen i lovens § 10 sikre, at skibet er i sikkerhedsmæssig og sundhedsmæssig forsvarlig stand. Skibsføreren er den person om bord på et skib, som det påhviler at sikre, at der til stadighed opretholdes vagt på skibet, når det er uden for havn eller beskyttet ankerplads, og at skibets sejlads er planlagt med anvendelse af de søkort mv., som er nødvendigt for den forestående rejse. Det er endvidere skibsføreren, som skal sikre, at de øvrige besætningsmedlemmer er behørigt orienteret om deres opgaver og effektivt kan koordinere disse i nødsituationer. Styrmanden er den, der virker som navigatør af skibet, når skibets fører ikke selv udfører denne.

Til nr. 2

Det er hensigten, at der fremover ved udmåling af bøder i forbindelse med overtrædelser af § 29, stk. 1 og stk. 2, 1. pkt., som begås i forbindelse med erhvervmæssig virksomhed, skal anvendes det højere bødeniveau, som der er omtalt i pkt. 2.2.2 ovenfor. Det er endvidere hensigten, at der som udgangspunkt altid bør anvendes fængselsstraf ved sejlads-mæssige overtrædelser af den karakter, som er beskrevet i afsnit 2.2.2. Dette gælder såvel i forbindelse med erhvervs-som fritidssejlads. Det bemærkes, at fængselsstraf for overtrædelse af § 29, stk. 1 og stk. 2, 1. pkt., efter en konkret bedømmelse også vil kunne anvendes i andre situationer. I den forbindelse bør de potentielle skader, som er forbundet med den pågældende adfærd, tillægges særlig vægt.

Fastsættelsen af straffen vil derudover fortsat bero på domstolens konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne strafniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpene eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

### *Til § 4*

Til nr. 1

Der lægges med den foreslåede bestemmelse op til, at Den Maritime Havarikommission kan beslutte at undersøge dykkerulykker. Det vurderes hensigtsmæssigt, at Den Maritime Havarikommission ikke er forpligtet til at foretage sådanne undersøgelser, men har mulighed for at se, hvorvidt omstændighederne ved en konkret ulykke har haft en sådan ka-

rakter, at en egentlig undersøgelse vil være relevant i forhold til de forebyggelseshensyn, som er lovens centrale formål. Det er dog Den Maritime Havarikommissions praksis, at f.eks. sager, der vurderedes som meget alvorlige, undersøges. Det forudsættes også at blive tilfældet i relation til dykkerulykker.

I henhold til afgrænsningen i lovens § 3, stk. 3, nr. 2, undersøger Den Maritime Havarikommission ikke ulykker og hændelser til søs, som alene involverer fritidsfartøjer, der anvendes som sådant. Svarende til denne afgrænsning lægges der med bestemmelsen op til at afgrænse rækkevidden af den foreslåede udvidelse til ulykker vedrørende dykkerarbejde og dykkermateriel, som er omfattet af dykkerloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 936 af 20. juli 2010.

Efter dykkerlovens § 3, stk. 1, må dykkerarbejde kun udføres af personer med bevis som erhvervsdykker. Dykkerarbejde omfatter således ikke rekreativ dykning, eller opgaver, der udføres i forbindelse hermed. Efter det foreslåede vil Den Maritime Havarikommission dermed ikke skulle undersøge sådanne ulykker. Opstår der et særligt behov for i enkeltstående tilfælde at undersøge ulykker, som er sket under rekreativ dykning, vil sådanne undersøgelser kunne udføres af Søfartsstyrelsen inden for rammerne af styrelsens almindelige tilsynsarbejde.

Det følger af dykkerlovens § 2, stk. 1, nr. 2, at loven finder anvendelse på dykkermateriel, uanset om materiellet anvendes ved dykkerarbejde eller i rekreativ øjemed. Baggrunden herfor skal findes i dykkerlovens formål, som navnlig sigter på at sikre liv og helbred for personer, der benytter dykkermateriel, samt på at fremme de sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold for personer, der udfører dykkerarbejde. Dykkermateriel, som anvendes ved rekreativ dykning, er i et vist omfang det samme, som anvendes ved dykkerarbejde. Det skønnes på denne baggrund hensigtsmæssigt at give Den Maritime Havarikommission mulighed for at træffe beslutning om at undersøge dykkermateriel, som har været anvendt i forbindelse med en ulykke opstået under rekreativ dykning.

Særlige dykkeropgaver såsom redningsopgaver eller lignende, herunder opgaver, som løses af redningsberedskaberne, betragtes efter dykkerloven som dykkerarbejde, uanset at arbejdet i visse tilfælde udføres uden vederlag. Efter det foreslåede vil Den Maritime Havarikommission dermed kunne træffe beslutning om at undersøge ulykker sket under udførelse af sådanne opgaver samt dykkermateriel, som har været anvendt i forbindelse hermed.

### *Til § 5*

Til nr. 1

Med forslaget justeres det kapitel 11, der indsættes i søloven ved § 1, nr. 8, i lov nr. 618 af 12. juni 2013 om ændring af søloven og forskellige andre love, der ikke er sat i kraft. Kapitel 11 vedrører ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer efter reglerne i

HNS-konventionen. Formålet med HNS-konventionen er at sikre, at skadelidte, der udsættes for en HNS-skade, kan opnå erstatning. Kapitlet forventes sat i kraft, når HNS-konventionen træder i kraft internationalt.

Der er tale om rent tekniske konsekvensændringer af bestemmelserne, hvor der står ”Sø- og Handelsretten i København”, som følge af lov nr. 538 af 8. juni 2006 om ændring af retsplejeloven og forskellige andre love (Politi- og domstolsreform).

Til nr. 2

Med forslaget justeres det kapitel 11, der blev indsat i søloven ved § 1, nr. 8, i lov nr. 618 af 12. juni 2013, der ikke er sat i kraft.

Sølovens § 223 indeholder bestemmelser om, at modtager af HNS-stoffer i Danmark er forpligtede til at give oplysninger om det modtagne kvantum. Oplysningerne skal bl.a. anvendes til at fastsætte modtagernes bidragspligt til HNS-fonden, der skal anvendes til at udbetale erstatning for HNS-skader.

Ved den foreslåede bestemmelse gives erhvervs- og vækstministeren hjemmel til at fastsætte mere detaljerede regler om oplysnings- og bidragspligt for modtagere af HNS-stoffer. Ved reglerne vil det bl.a. blive nærmere fastsat, hvordan og til hvilken myndighed indberetning skal ske. Det kan endvidere fastsættes, at modtagerne skal fremsende en revisorerklæring om rigtigheden af de fremsendte oplysninger. En tilsvarende hjemmel fandtes i § 223, stk. 4, som var indeholdt i lov nr. 599 af 24. juni 2005 om ændring af søloven.

Til nr. 3

Bestemmelsen indebærer alene en konsekvensrettelse af en henvisning til lodslovens § 19 i bestemmelsen om grønlandsk lodsning i lov nr. 618 af 12. juni 2013, der er vedtaget men ikke er trådt i kraft – rettelsen foretages om konsekvens af forslaget til § 1, nr. 4. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslaget bag lov nr. 618 af 12. juni 2013, jf. L 154, FT 2012/1 (bemærkningerne til forslaget § 4, nr. 2).

#### *Til § 6*

Nr. 1

Den foreslåede ændring er en justering af henvisningen i § 49, nr. 1, i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. som konsekvens af at lovens tidligere § 1, stk. 2, ved § 2 i lov nr. 493 af 12. maj 2010 blev ændret til § 1, stk. 3.

#### *Til § 7*

Det foreslås, at loven skal træde i kraft den 1. juli 2014. med de undtagelser, der følger af stk. 2.

Det foreslås med stk. 2, at erhvervs- og vækstministeren skal fastsætte tidspunktet for ikrafttræden af lovens bestemmelser vedrørende lodsloven (§ 1) og bestemmelserne, der justerer lov nr. 618 af 12. juni 2013 (§ 5). Bestemmelserne vedrørende HNS-konventionen (§ 5, nr. 1-2) vil først blive sat i kraft, når de øvrige regler, der gennemfører HNS-konventionen i dansk ret, træder i kraft. De enkelte dele af lovændringerne kan sættes i kraft på forskellige tidspunkter.

Bestemmelsen, der justerer i lodslovens bestemmelse om lodsning ved Grønland (§ 5, nr. 3) vil først blive sat i kraft, når denne bestemmelse sættes i kraft.

#### *Til § 8*

Lovforslagets gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan - med undtagelse af de fleste bestemmelser vedrørende lodsning i § 1 og § 6 om justering af lov om søfarendes ansættelsesforhold - sættes i kraft helt eller delvis for Grønland ved kongelig anordning med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Reglerne kan sættes i kraft for Grønland ad flere omgange.

Lovforslagets § 5, om justering vedrørende HNS-konventionen kan sættes i kraft helt eller delvis for Færøerne ved kongelig anordning med de tilpasninger, som de færøske forhold tilsiger. Reglerne kan sættes i kraft for Færøerne ad flere omgange.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

### Gældende formulering

### Lovforslaget

#### Forslag

#### til

Lov om ændring af lodsloven, lov om sikkerhed til søs og forskellige andre love  
(Konkurrenceudsættelse på lodsområdet, skærpet straffniveau ved forvoldelse af søulykke eller sejlads i strid med godt sømandskab m.v. og undersøgelse af dykkerulykker)

#### § 1

I lodsloven, lov nr. 567 af 9. juni 2006, som ændret ved § 3 i lov nr. 478 af 30. maj 2012, § 64 i lov nr. 1231 af 18. december 2012, § 16 i lov nr. 600 af 12. juni 2013, og § 4 i lov nr. 618 af 12. juni 2013, foretages følgende ændringer:

1. I § 3 indsættes som *nr. 12* og *13*:

»12) En mindre havn:

En havn, som havde en årlig fragtgodsomsætning de foregående to kalenderår på mindre end ½ procent af den samlede godsomsætning for fragtskibsgods i danske havne i perioden.

13) Større havn:

En havn, der ikke er omfattet af nr. 12.«

2. § 7 affattes således:

»§ 7. Af- og påsætning af lodser i dansk farvand må kun ske, hvor det ikke er til skade for sejladssikkerheden eller lodsens sikkerhed.

*Stk. 2.* Søfartsstyrelsen fastsætter nærmere regler om af- og påsætning af lodser, jf. stk. 1.«

3. § 13 ophæves og i stedet indsættes:

»§ 13. Gennemsejlingslodsning må kun foretages af lodser ansat i Danpilot og lodser ansat i private lodserier, der har fået tilladelse hertil af Søfartsstyrelsen, jf. stk. 2. Kun sådanne lodser må formidles til gennemsejlingslodsning.

*Stk. 2.* Søfartsstyrelsen kan efter ansøgning give private lodserier tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsning i dansk farvand.

*Stk. 3.* Tilladelsen meddeles for op til 4 år ad gangen.

*Stk. 4.* Kun lodser, der er i besiddelse af et højsølodscertifikat udstedt af en kyststat til det pågældende farvand i overensstemmelse med anbefalingerne fra FN's internationale søfartsorganisation (IMO), må formidles til højsølodscertifikat.

*Stk. 5.* Erhvervs- og vækstministeren fastsætter regler om antallet af gennemsejlingslodsninger, der må foretages af private lodserier.

*Stk. 6.* Søfartsstyrelsen fastsætter nærmere regler om ansøgningsprocessen, krav til ansøgningen og om vilkår for tilladelsen til at foretage gennemsejlingslodsning.

§ 13 a. Søfartsstyrelsen kan tilbagekalde en tilladelse, jf. § 13, stk. 2, til at foretage gennemsejlingslodsning, hvis et lodseri

ikke overholder betingelserne for tilladelsen i § 13 eller regler fastsat i medfør af § 13, eller

groft eller gentagne gange har overtrådt denne lov, regler fastsat i medfør af loven eller vilkårene i tilladelsen.

*Stk. 2.* En afgørelse om tilbagekaldelse efter stk. 1 kan af den virksomhed, som er afgørelsens adressat, forlanges indbragt

§ 3. I denne lov forstås ved:...

11) Regionallodsning:

Lodsning af en sejlads eller en del heraf, som påbegyndes eller afsluttes i dansk havn, uanset om der under sejladsen skiftes lods.

§ 7. I dansk farvand må lodser kun gå om bord eller fra borde, enten når skibene ligger i havn, ved bådebro, på red el.lign., eller ved de af forsvarsministeren godkendte lodspå-sætningssteder, medmindre særlige forhold gør sig gældende.

§ 13. Det er forbudt andre end lodser tilknyttet det statslige lodsvæsen at foretage gennemsejlingslodsninger.

*Stk. 2.* Det er forbudt at formidle andre personer til lodsning af skibe under gennemsejling end de i stk. 1 nævnte lodser.

*Stk. 3.* Det er forbudt at formidle andre personer til højsølodscertifikat udstedt af en kyststat til det pågældende farvand i overensstemmelse med anbefalingerne fra FN's internationale søfartsorganisation (IMO).

**§ 19.** Det statslige lodsvæsen er inden for et fastsat varsel forpligtet til at stille lods til rådighed for skibe, som måtte ønske det, eller som er omfattet af lodspligt.

*Stk. 2.* Området, hvori det statslige lodsvæsen er forpligtet til at stille lods til rådighed, er det danske søterritorium og den danske eksklusive økonomiske zone samt uden for disse i andre kyststaters eksklusive økonomiske zoner i Den Engelske Kanal, Nordsøen, Skagerrak, Kattegat og Østersøen.

*Stk. 3.* Forsvarsministeren fastsætter de i stk. 1 nævnte varsler og nærmere regler om, hvordan lods bestilles.

*Stk. 4.* Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om betaling for lodsning foretaget af det statslige lodsvæsen, herunder bestemmelser om maksimale takster.

*Stk. 5.* Det statslige lodsvæsen kan indgå samarbejdsaftaler med private om opfyldelse af den i stk. 1 nævnte pligt.

**§ 24.**

*Stk. 4.* En virksomhed har krav på registrering som lodseri, hvis virksomheden

- 1) opfylder den i § 18 nævnte betingelse,
- 2) har tegnet forsikring i overensstemmelse med de regler, der er fastsat i medfør af stk. 6, og
- 3) ikke har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 50.000 kr. og derover, jf. dog stk. 5.

*Stk. 5.* Hvis direktøren og alle bestyrelsesmedlemmerne i et lodseri drevet i selskabsform m.v. ikke opfylder den i § 12, stk. 1, nr. 9, nævnte betingelse, skal optagelse i det af Søfartsstyrelsen førte register nægtes.

for domstolene. Anmodning om indbringelse for domstolene skal fremsættes over for Søfartsstyrelsen senest 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende virksomhed.

*Stk. 3.* Søfartsstyrelsen anlægger uden unødigt ophold sag mod virksomheden nævnt i stk. 2 i den borgerlige retsplejes former.

*Stk. 4.* Anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse efter stk. 1 har opsættende virkning. Retten kan dog ved kendelse bestemme, at den pågældende virksomhed under sagens behandling ikke må foretage gennemsejlingslodsninger.«

**4. § 19** ophæves og i stedet indsættes:

»**§ 19.** Danpilot er i det danske søterritorium og den danske eksklusive økonomiske zone samt uden for disse i andre kyststaters eksklusive økonomiske zoner i Den Engelske Kanal, Nordsøen, Skagerrak, Kattegat og Østersøen inden for varslerne i stk. 2-4 forpligtet til at stille lods til rådighed for skibe, som ønsker det, eller som er omfattet af lodspligt.

*Stk. 2.* Danpilot skal varsles senest 18 timer før gennemsejlingslodsning eller en højsølodsning ønskes foretaget.

*Stk. 3.* Danpilot skal varsles senest 24 timer, før lodsning ønskes til en dansk havn, og senest 4 timer før lodsning ønskes fra en dansk havn.

*Stk. 4.* I de mindre danske havne skal Danpilot og den pågældende havn aftale en normal lodsningsperiode for havnen på 12 sammenhængende timer.

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

*Stk. 6.* Danpilot kan indgå aftaler med skibsejere om udførelse af lodsning, herunder om varsling og vilkår for bestilling af lods, der fraviger stk. 1-4 og regler fastsat i medfør af § 19 a, til gunst for skibsejerne.

**§ 19 a.** Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om betaling for lodsning foretaget af Danpilot, herunder regler om maksimale takster.«

5. Efter § 22 indsættes i Kapitel 10:

»**§ 22 a.** Lodserier skal betale et forsyningsbidrag for lodsninger, som lodser tilknyttet det pågældende lodseri foretager på dansk søterritorium. Forsyningsbidragenes størrelse fastsættes på årligt på finansloven. *Stk. 2.* Lodserierne skal ved udgangen af hvert kvartal indsende en opgørelse over lodsninger, som er foretaget af lodser tilknyttet det pågældende lodseri. Forsyningsbidraget forfalder ved udgangen af den følgende måned. *Stk. 3.* Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om indberetninger nævnt i stk. 2.«

**6.** I § 24, *stk. 4, nr. 2*, ændres »stk. 6« til: »stk. 7«:

**7.** I § 24 indsættes efter stk. 5, som nyt stykke:

»*Stk. 6.* Det påhviler lodserier, lodser samt andre personer, der handler på lodseriets vegne, at yde Søfartsstyrelsen den nødvendige bistand ved dens undersøgelser og give enhver oplysning i forbindelse hermed, herunder give adgang til optegnelser, dokumenter og lignende, der har betydning for adgangen til at drive lodsvirksomhed eller udførelse af lodsopgaver.«

*Stk. 6* bliver herefter *stk. 7*.

**§ 28.** Et lodscertifikat eller et lods fritagelsesbevis kan inddrages, hvis.

1) indehaveren har gjort sig skyldig i overtrædelse af vilkår for lodscertifikat eller lods fritagelsesbevis, af bestemmelser i loven eller af bestemmelser udstedt i medfør af loven eller 2) der i øvrigt er forhold, som gør det betænkeligt, at indehaveren vedbliver at lodse eller at være fritaget for at benytte lods.

*Stk. 2.* Afgørelse i sager om frakendelse efter stk. 1, nr. 1, træffes af domstolene. Afgørelse i sager om tilbagekaldelse efter stk. 1, nr. 2, træffes af Søfartsstyrelsen, og afgørelsen kan af indehaveren kræves indbragt for domstolene. Lodstilsynets afgørelse skal indeholde oplysning om adgangen til at begære domstolsprøvelse og om fristen herfor.

**§ 30.** Et lodseri kan slettes fra registeret, hvis lodseriet har gjort sig skyldig i overtrædelse af vilkår for registrering, af bestemmelser i loven eller af bestemmelser udstedt i medfør af loven eller det har tilsidesat § 13, stk. 2, eller har undladt at efterleve bestemmelser udstedt i medfør af § 15, § 17, stk. 3, og § 24, stk. 6.

**§ 32.** Såfremt det skønnes at indebære en væsentlig risiko for sejlads sikkerheden at lade indehaveren af et lodscertifikat eller lods fritagelsesbevis eller at lade et lodseri fortsætte sin virksomhed, kan Søfartsstyrelsen træffe afgørelse om midlertidig inddragelse i de i § 28, stk. 1, nr. 1, nævnte tilfælde, eller om midlertidig sletning i de i § 30, stk. 1, nr. 1, nævnte tilfælde, indtil domstolen har truffet afgørelse.

**§ 33 a.** Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om klageadgang, herunder at Søfartsstyrelsens afgørelser truffet i medfør af loven ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Søfartsstyrelsens afgørelser om afslag på lodscertifikat efter § 12, afslag på lods fritagelsesbevis efter § 14, afslag på registrering efter § 24, stk. 4 og 5, inddragelse af lodscertifikat eller lods fritagelsesbevis eller sletning af en registrering som lodseri efter § 27, stk. 1, og midlertidig inddragelse eller midlertidig sletning efter § 32 kan påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold, jf. lov om sikkerhed til søs.

...

**§ 34.** Med bøde eller fængsel indtil 1 år straffes den, der overtræder § 4, stk. 1, §§ 7, 8 og 11, § 12, stk. 5, § 13, § 14, stk. 4, § 22, § 23, stk. 1 og 3, § 24, stk. 3, og § 25, stk. 1 og 2.

**§ 2.** Virksomhedens formål er at foretage lodsninger som bestemt i lodsloven. Virksomheden kan desuden levere ydelser, som er nævnt i lodslovens § 20, stk. 1 og 2.

...

**§ 8.** Årsregnskabslovens regler for aktieselskaber om udarbejdelse og indsendelse af årsrapport m.v., herunder de bestemmelser, der gælder for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for virksomheden med de ændringer, der følger af denne lov.

**8.** I § 28, *stk. 1*, indsættes efter nr. 1 som nyt nummer:

»2) indehaveren af lodscertifikatet groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene i en tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsnings, eller«.

Nr. 2 bliver herefter nr. 3.

**9.** I § 28, *stk. 2, 2. pkt.*, ændres »tilbagekaldelse efter stk. 1, nr. 2,« til: »tilbagekaldelse efter stk. 1, nr. 2 og 3,«.

**10.** I § 30, *stk. 1*, indsættes efter nr. 1 som nyt nummer:

»2) lodseriet groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene i en tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsnings, eller«.

Nr. 2 bliver herefter nr. 3.

**11.** I § 30, *stk. 1, nr. 2*, der bliver nr. 3, ændres »§ 13, stk. 2,« til: »§ 13, stk. 1,« og »§ 24, stk. 6« til: »§ 24, stk. 7«.

**12.** I § 30, *stk. 2, 2. pkt.*, ændres »sletning fra registeret efter stk. 1, nr. 2,« til: »sletning fra registeret efter stk. 1, nr. 2 og 3,«.

**13.** I § 32, ændres »inddragelse i de i § 28, stk. 1, nr. 1, nævnte tilfælde, eller om midlertidig sletning i de i § 30, stk. 1, nr. 1, nævnte tilfælde« til: »inddragelse i de i § 28, stk. 1, nr. 1-2, nævnte tilfælde, eller om midlertidig sletning i de i § 30, stk. 1, nr. 1-2, nævnte tilfælde«.

**14.** I § 33 a, *stk. 2*, indsættes efter »§ 12,«: »afslag på en ansøgning efter § 13, tilbagekaldelse af en tilladelse efter § 13 a,«.

**15.** I § 34, *stk. 1*, ændres »§ 24, stk. 3,« til: »§ 24, stk. 3 og 6«.

## § 2

I lov nr. 600 af 12. juni 2013 om Danpilot, som ændret ved § 6 i lov nr. 1347 af 3. december 2013, foretages følgende ændringer:

**1.** I § 2, *stk. 1, 2. pkt.*, indsættes efter »lodslovens § 20, stk. 1 og 2«: », og andre maritime tjenesteydelser«.

**2.** I § 8, *stk. 2*, ændres »gennemsejlingslodsninger og regionallodsn timer« til: »gennemsejlingslodsninger, regionallodsn timer og andre maritime tjenesteydelser«.



*Stk. 2.* Virksomheden skal udarbejde og aflægge særskilt regnskab for henholdsvis gennemsejlingslodsninger og regionallodsninger.

...

**§ 29.** Den, der foranlediger grundstødning, forlis eller anden søulykke ved grov fejl eller grov forsømmelse i tjenesten, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning. Det samme gælder, hvis den pågældende gentagne gange ved fejl eller forsømmelse foranlediger en sådan begivenhed.

*Stk. 2.* Den skibsfører, der på grov måde eller gentagne gange navigerer eller behandler skibet i strid med godt sømandskab, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder. Den skibsfører, der undlader at gøre sig bekendt med de påbud og forskrifter, der gælder for skibsfarten i de farvande, skibet besejler, og på de steder, som skibet anløber, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder.

*Stk. 3.* Den skibsfører, der forsømmer sine forpligtelser efter sølovens § 135 vedrørende redning af de ombordværende, efter at skibet er kommet i havsnød, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder.

**§ 32.** Ved straffens udmåling skal det betragtes som en skærpende omstændighed, at der

1) ved overtrædelsen er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor, uden at forholdet er omfattet af § 31, stk. 2,

.....

**§ 3.** Havarikommisionen kan beslutte at undersøge hændelser, hvor der har været risiko for en søulykke, og andre ulykker til søs end de i § 2, stk. 1, nævnte, som involverer danske skibe, eller som har fundet sted på dansk søterritorium, eller hvortil der i øvrigt er knyttet væsentlige danske interesser.

...

(§ 1, nr. 8 i lov nr. 618 er ikke sat i kraft)

(§ 4 i lov nr. 618 er ikke sat i kraft)

### § 3

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 72 af 17. januar 2014, som ændret ved § 5 i lov nr. 1384 af 23. december 2012, og § 3 i lov nr. 618 af 12. juni 2013, foretages følgende ændring:

1. I § 29, stk. 2, 1. pkt., indsættes efter »skibsfører«: »eller styrmand«.

2. I § 32, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »overtrædelsen«: », herunder i forbindelse med forvoldelse af søulykke eller sejlads i strid med godt sømandsskab«.

### § 4

I lov nr. 457 af 18. maj 2011 om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs foretages følgende ændring:

1. I § 3, stk. 1, indsættes som 2. pkt.:

»Havarikommisionen kan endvidere beslutte at undersøge ulykker vedrørende dykkerarbejde, som er omfattet af lov om dykkerarbejde og dykkermateriel m.v.«

### § 5

I lov nr. 618 af 12. juni 2013 om ændring af søloven og forskellige andre love (Skærpede sejladssikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande, styrkelse af søfarendes retsstilling ved sørøveri, justering af skibsregistreringsreglerne, gennemførelse af konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvis til søs, gennemførelse af ændringsprotokol til konventionen om ansvar for forureningsskade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer og nedlæggelse af Dykkerrådet) foretages følgende ændringer:

1. I § 1, nr. 8, udgår fire steder »i København«.

2. I § 1, nr. 8, indsættes i sølovens § 223 som stk. 6:

»Stk. 6. Erhvervs- og vækstministeren fastsætter nærmere regler om oplysnings- og bidragspligt, jf. stk. 1 og 4.«

3. I § 4, nr. 2 og 3, ændres »§ 19, stk. 3-5« til: »§ 19, stk. 6, og § 19 a«.

**§ 49.** For skibsføreren finder følgende bestemmelser tilsvarende anvendelse:

1) § 1, stk. 2,

...

### § 6

I lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., jf. bekendtgørelse nr. 73 af 17. januar 2014, som ændret ved § 3 i lov nr. 251 af 30. marts 2011, foretages følgende ændring:

1. I § 49, nr. 1, ændres »§ 1, stk. 2,« til: »§ 1, stk. 3,«.

### § 7

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. juli 2014, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Erhvervs- og vækstministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af §§ 1 og 5. Ministeren kan herunder fastsætte, at forskellige dele af de pågældende regler træder i kraft på forskellige tidspunkter.

### § 8

*Stk. 1.* Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, jf. dog stk. 2 og 3.

*Stk. 2.* Lodslovens § 19, stk. 5, og § 19 a, som affattet ved § 1, nr. 4, og §§ 2-5 kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

*Stk. 3.* § 5 kan helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.