

FORSVARSMINISTERIET



HØRINGSNOTAT

Bilag:
Sagsbehandler: JPN
J.nr.: 4.kt. 04-0731-2

FORSLAG TIL LODSLOV.

3. april 2006

Udkast til forslag til Lodslov har været i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Amtsrådsforeningen i Danmark, Beskæftigelsesministeriet, CIRIUS, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibsmæglerforening, Danmarks Turistråd, Dansk Industri, Dansk Lods- og Navigationsservice, Dansk Ornitologisk Forening, Farvandsvæsenet, Finansministeriet, Foreningen af Havnefogeder i Danmark, Forsvarskommandoen, Friluftsrådet, Funktionær- og Inspektørforeningen, HK-Danmark, HTS Interesseorganisationen, Indenrigs- og Sundhedsministeriet, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Konkurrencestyrelsen, Kulturministeriet, Kystdirektoratet, Lodspensionskassen, Miljøministeriet, Miljøstyrelsen, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Pensionskassen for visse Københavnerlodser, Personalestyrelsen, Rederiforeningen af 1895, Sammenlutningen af Danske Havne, Statsministeriet, Søfartens Ledere, Søfartsstyrelsen, Sømandenes Forbund i Danmark / 3F, Transport- og Energiministeriet, Udenrigsministeriet samt Økonomi- og Erhvervsministeriet.

Forsvarsministeriet har modtaget høringssvar fra følgende myndigheder og organisationer: CIRIUS, Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibsmæglerforening, Dansk Lods- og Navigationsservice, Danske Havne, Foreningen af Havnefogeder i Danmark, Funktionær- og Inspektørforeningen, HTS Interesseorganisationen, Kommunernes Landsforening, Lodspensionskassen, Pensionskassen for visse Københavnerlodser, Søfartens Ledere og Transport- og Energiministeriet. Høringssvarene er vedlagt som kopi.

Herudover har der fra Justitsministeriet været nogle bemærkninger af mere lovteknisk karakter.

Det generelle indhold i høringssvarene er kortfattet gennemgået under afsnit 1. Generelle bemærkninger, mens afsnit 2. Bemærkninger til lovforslagets enkeltparagraffer beskriver problemstillingen ved de konkrete forslag til ændring af forslaget.

1. Generelle bemærkninger:

Generelt skal Forsvarsministeriet bemærke, at den planlagte lodsfond, der skulle finansiere underskudsgivende regionale lodsninger, og som bl.a. er omtalt af Danske Havne, Foreningen af Havnefogeder i Danmark, Kommunernes Landsforening og Søfartens Ledere, er på grund af høringssvarene udtaget af forslaget, hvorved de tidligere §§ 26-42 bliver til §§ 24-40. I den forbindelse skal det fremhæves, at det var en forudsætning for arbejdet med at ændre lodsvæsenets struktur og organisation, at de tre overordnede mål for lodsvæsenet, nemlig forsyningssikkerhed, selvfinansiering og kvalitet, til stadighed skulle kunne opfyldes. Det er stadig forventningen, at disse forudsætninger vil blive opfyldt, idet underskudsgivende lodsninger vil kunne finansieres inden for det statslige lodsvæsens samlede økonomi, idet der fortsat vil være mulighed for overførsel af midler fra andre overskudsgivende aktiviteter eller fra hensættelser.

Det bemærkes endelig, at der i lovudkastet er indarbejdet enkelte mere tekniske, herunder lovtekniske, ændringer i forhold til det udkast til lovforslag, der blev sendt i høring.

Høringssvarene generelt med Forsvarsministeriets kommentar:

Cirius (Undervisningsministeriet) skal sikre lige behandling af EU-borgere i forhold til danske statsborgere i lovregulerede erhverv i Danmark og har foreslået en udbygning til lovforslagets § 12, se nedenfor.

Forsvarsministeriets kommentar:

Forsvarsministeriet finder, at ligestillingen allerede vil være gældende med lovforslagets udformning, herunder for så vidt angår lodsning uden for søterritoriet. En egnethedsprøve til lodsning på søterritoriet gennemføres på samme måde som for danske lodsaspiranter for at stille alle lige.

Danmarks Rederiforening foreslår det aktuelle lovforslag gennemført snarest muligt. Målet er effektivitetsforøgelse og derved takstbesparelser. Krav om anvendelse af lods bør ikke øges unødigt.

Danmarks Skibsmæglerforening finder generelt lovforslaget positivt og konstruktivt.

Dansk Lods- og Navigationsservice (DLNS) ønsker lodsning til og under ship-to-ship-operationer behandlet som regional lodsninger, idet man karakteriserer omladningsområderne som en slags havne. **DLNS** er endvidere ikke enig i forslaget konkrete forudsætninger, bl.a. om ikke at konkurrenceud-

sætte gennemsejlingslodsninger. Man finder, at nogle af gennemsejlingslodsningerne bør konkurrenceudsættes, f.eks. dem der ikke er omfattet af IMO-anbefalinger. Man udtrykker bekymring for, hvorvidt fuld økonomisk adskillelse mellem de to hovedtyper lodsninger vil blive gennemført i praksis. **DLNS** ønsker bestillingssystem og lodsbåde placeret selvstændigt uden for lodsvæsenet for at sikre fuld adskillelse fra det statslige lodsvæsen samt fremover at blive inddraget på lige fod med andre interessenter. Endeligt ønsker **DLNS** skabt mulighed for uddannelse af lodser inden lovens ikrafttræden, således at private lodser vil kunne konkurrere med de lodser i lodsvæsenet, der starter eget lodseri ved lovens ikrafttræden.

Forsvarsministeriets kommentar:

Ship-to-ship-operationer er vurderet i forbindelse med uddybning af bemærkningerne i § 3 vedrørende definition af regionallodsning, se nedenfor. Det er her præciseret, at opankring på en havns red for at laste eller losse fra eller til havnen er sidestillet med anløb af havn, mens andre opankringer falder uden for begrebet anløb af havn. Således kan skibe, der modtager forsyninger fra eller afgiver forsyninger til andre skibe, ikke i den anledning anses for at have anløbet en havn. En lodsning i denne forbindelse må derfor anses som gennemsejlingslodsning, medmindre skibet på et andet tidspunkt af rejsen har anløbet dansk havn. Med hensyn til at stille bestillingssystem og lodsfartøjer til rådighed henvises til bemærkningerne til § 20, se nedenfor. Der er alene tale om et tilbud om central bestilling til supplerende af private lodseriers eget bestillingssystem, og det statslige lodseri vil ikke være forpligtet til at stille sine lodsfartøjer til rådighed for andre. Muligheden herfor er vurderet som hensigtsmæssig ud fra samfundsmæssige overvejelser, men det overordnede krav er, at alle brugere skal stilles lige. Den foreslåede uddannelse før lovens ikrafttræden vil næppe kunne nås i praksis, se nedenfor vedr. lovforslagets § 12.

Danske Havne finder liberaliseringen og prioriteringen af sejladsikkerhed og forsyningssikkerhed i forslaget god, men beklager den økonomiske belastning af mindre skibe og havne i områder med tynd trafik samt havnenes manglende muligheder for at kunne konkurrere på lige fod med private på grund af bestemmelser i havneloven og de hermed sammenhørende fordelingsproblemer. Danske Havne forventer, at Forsvarsministeriet tager kontakt til Transport- og Energiministeriet om at få fjernet hindringer for, at havnene kan konkurrere på lige vilkår. Højere priser for lodsning kan modvirke tilskyndelse til at anvende lods. Man finder det uacceptabelt, at havnene ved lovforslaget gøres til en slags politimyndighed over for skibene, samt at en havnedirektør straffes ved modtagelse af skib med uautoriseret lods. **Foreningen af Havnefogeder i Danmark** påpeger forsyningspligtens vigtighed. Man beklager den økonomiske belastning af mindre skibe og havne i områder med tynd trafik samt havnenes manglende muligheder for at kunne konkurrere på lige fod med private på grund af bestemmelser i havneloven. Foreningen, der i det væsentlige har fremført tilsvarende synspunkter som Danske Havne, opfordrer ligesom denne forening Forsvarsministeriet til at indlede en dialog med Transport- og Energiministeriet herom.

Forsvarsministeriets kommentar:

Forslaget vil ikke medføre en forøget økonomisk belastning af de mindre skibe og havne, da den planlagte lodsfond er bortfaldet. Det statslige lodsvæsen vil være forpligtet til at gennemføre underskudsgivende lodsninger inden for det nuværende prisniveau, jf. nedenfor ad § 24. Gennem etablering af samarbejdsaftaler med private lodserier i henhold til lovforslagets § 19 forventes skabt et incitament til at reducere omkostningerne ved regionale lodsninger. Vedrørende informationspligt og modtagelse af skibe med lodspligt uden lods henvises til behandlingen under § 10 og § 36, se nedenfor. Ministeriet har endvidere orienteret Transport- og Energiministeriet om høringsssvarene fra Danske Havne og Foreningen af Havnefogeder i Danmark.

Funktionær- og Inspektørforeningen frygter, at bådmændene kommer i klemme med den nye lodslov, mens administration og kontrol udbygges. Lodsvæsenet bliver mindre smidigt og sammenhængende ved liberaliseringen, og sejlads-sikkerheden øges næppe.

HTS Interesseorganisationen (for handels-, transport- og servicefagene) er positivt indstillet under forudsætning af lavere priser og bedre sikkerhed.

Kommunernes Landsforening støtter som udgangspunkt lovforslaget, men vil løbende følge dets implementering for at sikre, at lodsfondens konstruktion og finansiering tilgodeser de lokale forhold, således at kvaliteten og udgiften til lodsning ikke er lokalt betinget. Herudover har foreningen overordnet set sammenfaldende synspunkter med Danske Havne, jf. ovenfor.

Lodspensionskassen peger på behovet for sikring af videreførelse af alle pensionskassens nuværende medlemmers pensionsmæssige rettigheder med den nye lov, og **Pensionskassen for visse Københavnerlodser** forudsætter, at de hidtidige vilkår om finansiering og ydelse af pension videreføres.

Forsvarsministeriets kommentar:

Disse ønsker er opfyldt i lovforslaget, i førstnævnte tilfælde præciseret ved en udbygning af bemærkningerne til § 39, nu § 37, og i sidstnævnte tilfælde gennem hensigtserklæringen i lovforslagets almindelige bemærkninger, punkt 6 (side 17) om at optage en hjemmel på de årlige finanslove.

Søfartens Ledere (interesseorganisation for bl.a. **Danske Lodser**) finder generelt, at det danske lodsmarked er for lille til den foreslåede konkurrenceudsætning og udtrykker bekymring for, om forsyningssikkerhed, selvfinansiering og kvalitet alle kan opretholdes som forudsat. **Søfartens Ledere** savner økonomiske beregninger til vurdering heraf, herunder til beredskabet til opfyldelse af forsyningspligten. Man ville i givet fald hellere gå vejen via et statsligt lodseri til et statsligt selskab, som ifølge foreningen ikke ville hindre en senere konkurrenceudsætning. Det statslige lodsvæsens beredskab til forsyningspligtens opretholdelse vil blive dårligere og dyrere gennem konkurrencen for de regionale lodsninger, jf. at flertallet af havne er underskudsgivende. Underskud vil dog i et vist omfang kunne afhjælpes af serviceforringelser, takststigninger og udbud af forsyningspligten lokalt. Afgift til lodsfond og forsikringsomkostninger

vil øge prisen for lodsning. Hertil kommer administration og kontrol. Man efterlyser belysning af de økonomiske konsekvenser og foreslår en vurdering af erfaringer fra forsøg på privatisering i udlandet, jf. et vedlagt bilag fra lodsernes internationale organisation IMPA, som peger på, at konkurrence aldrig har forbedret sikkerheden ved lodsning. Man udtrykker bekymring for kvaliteten ved private lodser - henset til andre interesser og prioriteter hos de nye lodser samt til, at fordeling af lodsningerne på flere lodser kan true vedligeholdelsen af lodsernes kompetence.

Forsvarsministeriets kommentar:

Det bemærkes, at bortfaldet af den planlagte lodsfond må forventes at reducere prisen på visse regionale lodsninger. Generelt forventer ministeriet, at lovforslaget samlet vil medføre lavere priser for lodsning end hidtil. Som nævnt ovenfor forventes underskudsgivende lodsninger at kunne finansieres inden for det statslige lodsvæsens samlede økonomi. Det er ministeriets vurdering, at principperne om forsyningssikkerhed, kvalitet og selvfinansiering kan opretholdes.

Transport- og Energiministeriet finder ikke, at havnene bør pålægges opgaver med orientering af skibe og indberetninger til myndigheder. Endvidere finder man ikke, at en havnechef bør kunne straffes for modtagelse af et skib.

Forsvarsministeriets kommentar:

De nævnte forhold behandles konkret i forhold til de anførte paragraffer, se nedenfor vedrørende § 10 og § 36. Straf vil således kun finde sted ved forsætlig eller uagtsom overtrædelse.

2. Bemærkninger til lovforslagets enkeltparagraffer.

| | |
|---|---|
| Ad § 1 | Ingen bemærkninger |
| Ad § 2 | Ingen bemærkninger |
| <p>Ad § 3</p> <p>3.1, nr. 11: Regionallodsning: Lodsning af en sejlads eller en del heraf, som påbegyndes eller afsluttes i dansk havn, uanset om der under sejladsen skiftes lods.</p> | <p>Søfartens Ledere (Danske Lodser) og Funktiónær- og Inspektørforeningen anfører, at lodser vil skulle skifte skib flere gange med den nye lodslov, f.eks. fra Skagen til Fredericia Havn. Såvel Dansk Lods- og Navigationservice som Søfartens Ledere (Danske Lodser) finder, at § 3 bør tydeliggøres, således at det klart fremgår, om "Ship to Ship"-operationer (StS-operationer) er regionallodsninger eller gennemsejlingslodsninger. Dansk Lods- og Navigationservice mener, at de bør være regionallodsninger;</p> |

| | |
|---|--|
| | <p>mens Danske Lodser mener, at de bør være gennemsejlingslodsninger. Danske Lodser advarer desuden om, at skibe med 15-17 meters dybgang kun kan gå til Ensted eller Stignæs, og at lodsning af et sådant skib derfor som udgangspunkt vil være en regional lodsning.</p> <p><u>Forsvarsministeriets kommentar:</u> Forsvarsministeriet har foretaget en præcisering i bemærkningerne til § 3, idet en opankring ved en havn sidestilles med anløb af havn, mens andre opankringer falder uden for dette begreb. Med hensyn til mulige hyppige skift af lods kan det bemærkes, at lovforslaget giver mulighed for, at en lods med certifikat til hele ruten - f.eks. fra Skagen til Fredericia - også kan lodse hele vejen.</p> |
| <p>Ad § 4</p> <p>I indre og ydre territorialfarvand er der lodspligt for skibe, der</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) er lastede med olie eller har urensede lasttanke, som ikke er sikrede med inaktiv luft, 2) er lastede med kemikalier, 3) er lastede med gasarter, 4) har mere end 5000 tons bunkersolie om bord, eller 5) er lastede med højradioaktivt materiale. <p>Stk. 4. Lodstilsynet fastsætter nærmere regler om fritagelse for lodspligt i visse farvande.</p> | <p>Danmarks Skibsmæglerforening finder, at mindre skibe og coastere bør kunne sejle i ballast uden opfyldelse af § 4, stk. 1, nr. 1. Funktionær- og Inspektørforeningen finder, at grænsen på 5.000 tons er for høj, idet 1.680 tons i 2003 gav en stor forurening ved Bornholm. Endvidere ønsker Danske Havne oplyst, hvor mange skibe, der bliver omfattet af nr. 4 samt den geografiske fordeling.</p> <p>Danske Havne og Foreningen af Havnefogeder i Danmark foreslår, at mulighederne for at bl.a. landbaseret lodsning eller sejladsvvejledning overvejes som alternativer til egentlig lodspligt, jf. § 4, stk. 4.</p> <p><u>Forsvarsministeriets kommentar:</u> Forsvarsministeriet finder, at en efterkommeelse af ønsket vedr. mindre skibe og coastere vil give visse havmiljømæssige risici. Dette forhold bør behandles særskilt, inden der eventuelt kan gives dispensation. Grænsen på 5.000 tons følger EU's overvågningsdirektiv. Antallet af omfattede skibe kan ikke oplyses umiddelbart.</p> <p>Det vurderes i forhold til stk. 4, at der indtil videre er behov for en klar sondring mellem lodsning og sejladsvvejledning, samt</p> |

| | |
|--|--|
| | at mulighederne for landbaseret lodsning søges vurderet gennem forsøg, når der teknisk kan være mulighed herfor. |
| Ad § 5 | Ingen bemærkninger |
| Ad § 6 | Ingen bemærkninger |
| Ad § 7 | Ingen bemærkninger |
| Ad § 8 Stk. 3. Lodstilsynet kan fastsætte regler vedrørende stk. 1 og 2, herunder om vilkår for medtagelse af anden lods eller lodsaspirant, varsel samt dækning af udgifter og tabt arbejdsfortjeneste i forbindelse med afholdelse af egnethedsprøver. | Danske Havne foreslår "kan" erstattet med "skal" i første linie. |
| Ad § 9 | Ingen bemærkninger |
| Ad § 10 Forsvarsministeren kan pålægge havne, skibsmæglere og andre med tilknytning til skibsfartserhvervet at medvirke til øget anvendelse af lods. Ministeren kan herunder bestemme, at de pågældende skal orientere skibe om regler og anbefalinger og skal fremsende indberetninger om skibenes anvendelse af lods. | Danske Havne og Foreningen af Havnefogeder i Danmark finder ikke, at det er havnene, der skal løse disse informations- og indberetningsopgaver, idet de ikke varetager politimyndighed på området. Opgaven foreslås placeret hos Søværnets Operative Kommando (SOK) eller Søfartsstyrelsen. Endvidere finder de to organisationer det uacceptabelt, at havnene ved lovforslaget gøres til en slags politimyndighed over for skibene. Transport- og Energiministeriet er enig heri, men bemærker dog også, at havnen selv skal anvende de aktuelle oplysninger for at kunne servicere skibene optimalt. <u>Forsvarsministeriets kommentar:</u> Forsvarsministeriet skal til spørgsmålet om politimyndighed bemærke, at der ikke i lovforslaget tillægges havnene nogen form for myndighed, men at der alene er tale om en meldepligt. Endvidere er de statslige myn- |

| | |
|---|--|
| | <p>digheder generelt ikke placeret lokalt i havnene, ligesom Søværnets Operative Kommando ikke overvåger havnenes områder. De statslige myndigheder har således dårligere muligheder end havnene for at følge skibenes adfærd.</p> |
| <p>Ad § 11</p> | <p>Ingen bemærkninger</p> |
| <p>Ad § 12</p> <p>§ 12. Lodstilsynet meddeler efter ansøgning lodscertifikat, hvis ansøgeren</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) er uddannet på et niveau, så ansøgeren må føre skibe uanset disses størrelse, 2) har flerårig erfaring som skibsfører eller overstyrmand fra relevant sejlads, 3) er helbredsmæssigt egnet, 4) har særlig indsigt og erfaring i lodsningens område, 5) har gennemført såvel teoretisk uddannelse som side- og hovedoplysning, 6) har gennemført uddannelse i lodsning ved særlige manøvrer, 7) har bestået en fastsat egnethedsprøve, 8) er tilknyttet et lodseri og 9) er uden betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 50.000 kr. og derover. | <p>CIRIUS foreslår, at følgende bestemmelse indsættes i loven: "Lodstilsynet kan meddele personer, der i udlandet har opnået erhvervsmæssige kvalifikationer, som kan sidestilles med de i § 12, stk. 1, nævnte krav, tilladelse til lodsning (her i landet)."</p> <p>Dansk Lods- og Navigationsservice finder det påkrævet, at uddannelse af private lodser kan afsluttes inden lovens ikrafttræden, idet lodsvæsenets lodser ellers vil få et konkurrencemæssigt forspring.</p> <p><u>Forsvarsministeriets kommentar:</u> Forsvarsministeriet finder, at den i nr. 7 krævede egnethedsprøve med dokumentation af kendskab til det relevante farvand vil gøre den foreslåede bestemmelse illusorisk, idet egnethedsprøven - bortset fra højsøfarvand - ikke vil kunne være gennemgået i udlandet.</p> <p>Forsvarsministeriet finder, at ønsket om uddannelse før lovens ikrafttræden i praksis ikke vil kunne nås, bl.a. som følge af, at det fremtidige regelkompleks først kan udarbejdes efter lovens vedtagelse. Uddannelsen af lodsaspiranter vil i nogle tilfælde strække sig over op til 27 måneder.</p> |
| <p>Ad § 13</p> <p>Det er forbudt andre end lodser tilknyttet det statslige lodsvæsen at foretage gennemsejlingslodsninger.</p> | <p>Danske Havne finder, at § 13 understøtter statens monopol på gennemsejlingslodsninger og er uenig heri.</p> <p><u>Forsvarsministeriets kommentar:</u> Lodslovsudvalget fandt, at en eventuel konkurrenceudsætning af gennemsejlingslodsning-</p> |

| | |
|--|---|
| | gerne burde afvente nærmere undersøgelser. |
| Ad § 14 | Ingen bemærkninger |
| Ad § 15 Farvandsdirektøren fastsætter nærmere regler for forsøg med og eventuel etablering af landbaseret lodsning. | Funktionær- og Inspektørforeningen advarer mod, at landbaseret lodsning eventuelt skal erstatte konventionel lodsning. F.eks. har ikke alle skibe AIS. <u>Forsvarsministeriets kommentar:</u> Det er rigtigt, at forudsætningerne for landbaseret lodsning ikke er til stede endnu. Det er dog hensigten at følge den tekniske udvikling, og de nærmere regler for forsøg mv. vil afhænge af udviklingen på området. |
| Ad § 16 | Ingen bemærkninger |
| Ad § 17 Stk. 3. Lodstilsynet fastsætter regler om kontrolforanstaltninger vedrørende arbejdsmiljø, hviletid mv. | Funktionær- og Inspektørforeningen har udtrykt bekymring m.h.t. kontrol med arbejdsmiljø. <u>Forsvarsministeriets kommentar:</u> Ministeriet har fuld tillid til, at lodstilsynet vil fastsætte hensigtsmæssige og tilstrækkelige regler på området. |
| Ad § 18 | Ingen bemærkninger |
| Ad § 19 | Ingen bemærkninger |
| Ad § 20 Det statslige lodsvæsen videregiver mod betaling bestillinger om lods, som er adresseret til private lodserier. Stk. 2. Det statslige lodsvæsen vil mod betaling kunne transportere private lodser til og fra skibe. | Funktionær- og Inspektørforeningen udtrykker frygt for, at konkurrencen vil betyde mindre og billigere lods fartøjer og ringere sikkerhed. Foreningen finder endvidere, at lods fartøjer og bestillingskontor bør drives i et nonprofitselskab, betalt af lodsfonden. DLNS ønsker bestillingssystem og lods båd placeret selvstændigt uden for lodsvæsenet for at sikre fuld adskillelse fra det statslige lodsvæsen. Danske Havne og Foreningen af Havnefogeder i Danmark ud- |

| | |
|---|--|
| | <p>trykker tvivl om, hvorvidt en privat lods vil kunne operere uden egen bådteneste.</p> <p><u>Forsvarsministeriets kommentar:</u> Forsvarsministeriet skal bemærke, at der alene er tale om et tilbud om central bestilling til supplerende af private lodseriers eget bestillingssystem, samt at lodsfartøjer generelt skal godkendes af Søfartsstyrelsen. Det har således ikke været en forudsætning, at det statslige lodseri med loven forpligtes til at stille fartøjerne til rådighed for andre. Muligheden herfor er vurderet som hensigtsmæssig ud fra samfundsmæssige overvejelser, og det overordnede krav er, at alle brugere stilles lige.</p> |
| Ad § 21 | Ingen bemærkninger |
| Ad § 22 | Ingen bemærkninger |
| <p>Ad § 23</p> <p>Er det i et område ikke muligt at opfylde den i § 19 nævnte pligt på økonomisk selvfinansierende vilkår, lader lodstilsynet pligten udbyde for en periode.</p> | <p>Funktionær- og Inspektørforeningen udtrykker bekymring for forsyningspligtens opfyldelse i det omfang, private lodser har denne.</p> <p><u>Forsvarsministeriets kommentar:</u> Efter høringsrundens afslutning har Forsvarsministeriet besluttet at udtage bestemmelsen af lovforslaget.</p> |
| <p>Ad § 24</p> <p>Lodsfondens indtægter er en afgift på alle regionallodsn timer, som betales af alle lodserier. Afgiftens størrelse er 9 % af betalingen for lodstimerne. Lodstilsynet fastsætter nærmere regler for afgiftens betaling.</p> | <p>Funktionær- og Inspektørforeningen forventer, at de højere takster for mindre skibe vil resultere i mere transport over land. Danske Havne og Foreningen af Havnefogeder i Danmark finder, at afgiften på 9 % til lodsfonden generelt vil medføre en prisstigning på ca. 9 % for de lodstimer, der i dag udføres af havnelodser. Man finder, at afgiften på 9 % er i modstrid med regeringens skattestop. Endvidere finder man, at det er tvivlsomt, om Stræderelementet er en hindring for, at gennemsejlingslodsn timerne, som opnår de økonomiske fordele ved lodsloven, pålægges en afgift, (som jo så vil blive ca. 4 % for alle lodstimer).</p> |

| | |
|---|--|
| | <p><u>Forsvarsministeriets kommentar:</u> Efter høringsrundens afslutning har Forsvarsministeriet besluttet at udtage bestemmelserne om en lodsfond af lovforslaget, idet underskud ved regionale lodsninger vil blive finansieret inden for det statslige lodsvæsens økonomi.</p> |
| Ad § 25 | Ingen bemærkninger |
| <p>Ad § 26</p> <p>Stk. 5. Hvis direktøren og alle bestyrelsesmedlemmerne i et lodseri drevet i selskabsform mv. ikke opfylder den i § 12, stk. 1, nr. 9, nævnte betingelse, skal optagelse i det af lodstilsynet førte register nægtes.</p> | <p>Danske Havne finder kravet om gældfrihed for bestyrelsesmedlemmer vidtgående.</p> <p><u>Forsvarsministeriets kommentar:</u> Forsvarsministeriet skal bemærke, at der er tale om en generel regel vedrørende erhvervsautorisationer.</p> |
| Ad § 27 | Ingen bemærkninger |
| Ad § 28 | Ingen bemærkninger |
| Ad § 29 | Ingen bemærkninger |
| Ad § 30 | Ingen bemærkninger |
| Ad § 31 | Ingen bemærkninger |
| Ad § 32 | Ingen bemærkninger |
| Ad § 33 | Ingen bemærkninger |
| Ad § 34 | Ingen bemærkninger |
| Ad § 35 | Ingen bemærkninger |

| | |
|---|---|
| <p>Ad § 36</p> <p>Med bøde eller fængsel indtil 1 år straffes den, der overtræder § 4, stk. 1, §§ 7, 8 og 11, § 12, stk. 4, § 13, § 14, stk. 4, § 22, § 25, stk. 1-4, § 26, stk. 3, og § 27, stk. 1 og 2.</p> <p>Stk. 3. Den ansvarlige leder af en havn straffes, hvis havnen modtager skibe, der ikke har benyttet certificeret lods i de i § 4, stk. 1, nævnte tilfælde.</p> | <p>Danske Havne og Foreningen af Havnefogeder i Danmark finder straf i forhold til § 8 streng. Desuden findes det uacceptabelt, at en havns leder straffes for modtagelse af et skib, der ikke har benyttet certificeret lods, bl.a. henset til, at havnen har modtagepligt.</p> <p>Transport- og Energiministeriet er enig i, at havnen ikke kan pålægges ansvar og er fremkommet med en indsigelse over for punktet.</p> <p><u>Forsvarsministeriets kommentar:</u> Forsvarsministeriet skal hertil bemærke, at der ved overtrædelse af speciallove straffes ved forsætlig og uagtsom overtrædelse. Hvis der ikke er forsæt eller uagtsomhed, er havnen straffri. Opmærksomheden henledes i denne forbindelse på, at havnen vil kunne have økonomisk interesse i at modtage et skib.</p> |
| <p>Ad § 37</p> | <p>Ingen bemærkninger</p> |
| <p>Ad § 38</p> | <p>Ingen bemærkninger</p> |
| <p>Ad § 39</p> <p>Lodser, der er ansat i det statslige lodsvæsen før 1. december 2006, bevarer deres hidtidige løn- og ansættelsesvilkår, herunder pensionsforhold, indtil nye vilkår er fastsat i medfør af § 21.</p> | <p>Lodspensionskassen har foreslået følgende tilføjelse til bemærkningerne til § 39: "Dette indebærer, at de rettigheder, de nuværende medlemmer af pensionskassen har med hensyn til beregning af pensionstilsagn, bidragsbetaling, regulering af pensionerne (bonus), samt beregning af udtrædelsesgodtgørelse mv., vil blive bevaret."</p> <p><u>Forsvarsministeriets kommentar:</u> Forsvarsministeriet kan tiltræde formuleringen, som er indarbejdet i lovforslaget.</p> |
| <p>Ad § 40</p> | <p>Ingen bemærkninger</p> |
| <p>Ad § 41</p> | <p>Ingen bemærkninger</p> |
| | |

Ad § 42

Ingen bemærkninger