



## DANISH PILOT SERVICE A/S

Forsvarsudvalget  
Folketinget  
Christiansborg  
1240 København K

2010-08-17

### Lodsninger i dansk farvand

Undertegnede har ved brev af 3. marts 2010 anmodet om møde med Forsvarsministeren, og havde efterfølgende, 28. april møde med embedsmænd fra Forsvarsministeriet samt Farvandsvæsenet.

Efter ovennævnte møde og senere møder med Farvandsvæsenet, er det evident, at det statslige lodsvæsen DanPilot fortsat ser en klar interesse i at modarbejde i hvert fald intentionerne bag lodsloven. Lov nr. 567 af 9. juni 2006.

Lodslovudvalget har i forberedelse af loven udtalt, at *udvalget skønner endvidere, at lodsvæsenet bør have mulighed for at stille bestillingssystem, lods fartøjer og bådstationer til rådighed, hvilket vil kunne medvirke til at fremme etableringen af private lods firmaer og dermed til at styrke konkurrencen på lodsning. Fordelen herved vil bl.a. være, at nyetablerede lods firmaer i så fald ikke nødvendigvis skal foretage store investeringer i fx transportkapacitet.*

Ovennævnte bemærkninger er korrekte og har netop taget højde for de med etablering af lodstjeneste forbundne høje omkostninger. Danish Maritime Service A/S/Danish Pilot Service A/S kom ud af 2009 med et negativt resultat på dkk 2,4 mio. Afskrivninger og renter udgør godt 3,7 mio. og det er således klart, at investering i transport materiel kan kvæle ethvert kommende forsøg på at etablere konkurrerende lodsvirksomhed.

Netop omkring finansiering fremkommer den væsentligste forskel på et statsligt virke og en konkurrent, der har sine rødder i privat regi. DanPilot har nu over 3 år opbygget et samlet underskud på 160 mio. Man har ikke tilført flåden nybygninger i det nødvendige omfang svarende til et efterslæb på ca. 100 mio. Flåden nedskrives over 20 år med 5 % årligt, og det er således først i slutningen af afskrivningsfasen, at anlægskartoteket afspejler den reelle værdi af flåden. Man har således opbygget et negativt resultat, man ikke på noget tidspunkt vil kunne indhente. I privat regi forholder det sig helt anderledes. Vi er nødsaget til at afskrive/nedskrive således at vores anlægskartotek hele tiden afspejler den reelle værdi (handelsværdien) af flåden. Vi kan ikke oparbejde løbende underskud, idet vores bankforbindelse helt naturligt vil kræve rationaliseringer samt besparelser, såfremt vi ud over et år synes at komme ud med et negativt resultat. Denne kendsgerning har desværre medført



# DANISH PILOT SERVICE A/S

en ikke uvæsentlig reduktion af vores lodsers lønninger, en metode der åbenbart ikke kan iværksættes i DanPilot.

I lovens § 20 stk. 2 er det anført: *Det statslige lodsvæsen vil mod betaling kunne transportere private lodser til og fra skibe.*

Dette er så langt fra virkelighedens verden, hvor direktøren for Danpilot ved møde klart har tilkendegivet, at man ikke ønsker at medtage vores lodser. Vi erklærer derfor årligt alene ved Skagen over ½ mio. hos andre aktører for transport til og fra skibe. Vi er naturligvis helt opmærksomme på, at vores bidrag ikke vil kunne dække DanPilots seneste underskud på 50 mio., men 2 % kunne vi have bidraget med såfremt DanPilot havde ønsket at medtage os de steder, hvor vi ikke selv har lodsbåde til disposition. Vi har haft flere møder med DanPilots ledelse, senest den 3. juni. Vi har påpeget, at vi såvel som DanPilot begge har kapacitet i Fredericia og Kalundborg til at håndtere den anden parts ombordsætninger og ilandtagninger, hvilket kunne reducere begges parters omkostninger i væsentlig grad. Her tilkendegav man en positiv holdning, men ønskede at foretage beregninger, såfremt vi eksempelvis skulle påtage os ombordsætning af DanPilots lodser i Fredericia og DanPilot vores i Kalundborg eller visa versa. Umiddelbart efter rettedes henvendelse til DanPilot, idet spørgsmålet om hvorvidt vi kunne blive ombordsat eller ilandtaget ved Skagen, Spodsbjerg, Grenå og evt. andre positioner ikke krævede beregninger, men blot ville tilføre DanPilot ekstra indtægter.

Vi har i skrivende stund ikke hørt fra DanPilot desangående, og må desværre konstatere, at DanPilot ikke lever op til intentionerne i loven, men gør sit yderste for at umuliggøre den af Folketinget ønske konkurrenceudsættelse af lodsvirket.

Vi har oplevet eksempler på, at man fra DanPilots side overtræder gældende takst regulativ alene med det formål, at undgå at vi får en given opgave. Vi har naturligvis fremsendt klage herover, og har modtaget det forventede svar gående ud på, at der var sket en fejl i beregningen af den aktuelle ydelse. Dette er ganske usandt, idet den pågældende lods overfor skibets kaptajn havde tilkendegivet, at skibet kunne spare penge, hvis lodsens forblev ombord og ikke som det normalt er kotume, forlod skibet efter opankring.

Vi har oplevet eksempler på, at man fra DanPilot's side har meddelt en skibsmægler, at man havde en aftale med pågældende mæglers kunde (rederi), og hvor det efterfølgende har vist sig, at en sådan aftale ikke eksisterer. Altså endnu et eksempel på, at man fra DanPilots side gør hvad man kan, for at begrænse vores muligheder. Dette fortsat til trods for at Folketinget har vedtaget en lov, der konkurrenceudsætter dele af lodsvirket, nemlig regionallodsnagerne.

Lodslovens § 19 stk. 5 anfører at: *Det statslige lodsvæsen kan indgå samarbejdsaftaler med private om opfyldelse af den i stk. 1 nævnte pligt (forpligtelsen til at stille lods til rådighed for skibe, som måtte ønske det).*

Idet vi efter nogen tid i markedet har opnået den væsentligste del af markedet i Fredericia, havde vi fundet det relevant, hvis DanPilot havde indledt drøftelse med os med henblik på, at vi eventuelt kunne overtage den lovfæstede forsynings forpligtelse. DanPilot ville derved kunne foretage rationaliseringer for såvel bemanning som for både og derved forbedre



# DANISH PILOT SERVICE <sup>A</sup><sub>S</sub>

driftsresultaterne fremover. Vi har ved møde indikeret en sådan interesse fra vore side, men emnet er åbenbart ikke af interesse i DanPilot.

Vi har tilkendegivet, at vi ønsker adgang til at foretage transitlodsning (gennemsejlingerne). Dette skyldes 3 forhold.

- Industrien (rederne) ønsker et alternativ, idet man mener, at konkurrence vil fremme effektiviteten og sikre en reel prisdannelse samt den simple grund, at betaler helst selv bestemmer, hvem han skal gøre forretning med.
- Efter vedtagelse af den nye takster for lodsning pr. 1. oktober 2009 spiller den udsejlede distance nu en større rolle, og alene som følge deraf, er gennemsejlingerne nu økonomisk interessante idet man der udsejler ca. 35 sømil på samme tid, som det tager med en kompliceret havnemanøvre hvor den udsejlede distance måske udgør 5 sømil.
- Vi er med de nødvendige licenser berettiget til at foretage lodsning fra Bornholm til Århus og fra Århus til Skagen, men vi kan ikke lodse fra Bornholm til Skagen. Dette forekommer urimeligt, og har på ingen måde relevans med hensyn til sejlads sikkerheden.

Vi skal derfor med dette brev foreslå, at der indføres en forsøgsordning på eksempelvis et år, hvor vi har mulighed for at deltage i gennemsejlingslodsningerne, vel vidende, at forsøget kan bringes til ophør, såfremt man efter endt forsøgsperiode erkender, at dette ikke har virket efter hensigten.

Tidligere forsvarsminister Søren Gade har ved brev af 20. maj 2009 som var svar på vores brev af 1. maj 2009 givet udtryk for, at man i Ministeriet er af den opfattelse, at *konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsningerne ikke umiddelbart synes muligt, da der er risiko for at man på et frit marked vil kunne opleve takstforhøjelser i et omfang, som kan påvirke sejladssikkerheden.*

Det har tværtimod vist sig, at det netop er der, hvor lodstjenesten er blevet konkurrenceudsat, at man har oplevet de største fald i taksten. Eksempelvis har en 110.000 tdw tankbåd fra Fredericia til Kalundborg registreret et takstfald på 68 %.

Tilvejebringelse af den nye takst pr. 1. oktober er sket ud fra en officiel betragtning om, at prisen på lodsning fremover mere skulle udtrykke den reelle omkostning ved at udføre opgaven end som tidligere skibets størrelse. Vi finder det bemærkelsesværdigt at gennemsejlingslodsningerne, der som bekendt fortsat er et monopol område, ikke har oplevet takstnedsættelser, som vi har set det for det konkurrenceudsatte område, regionalloedsningerne. Dette bærer præg af, at DanPilot har sat prisen op i monopol området, for at stå stærkere i det konkurrenceudsatte område. Uanset hvad man måtte tro og mene, gives der dermed mulighed for en form for krydssubsidiering, hvilket som bekendt ikke er tilladt.



## DANISH PILOT SERVICE A/S

Man har foretaget det vi betegner som en omvendt Robin Hood. Man har taget fra de små (de mindre skibe) og givet til de store. Man har i sin iver for at fremkomme med en takst, der begrænser vores indtægtsgrundlag på de store skibe, helt overset det faktum, at det at lodse et stort skib med en maksimal dybgang, kræver størst ekspertise, og alene af den grund havde man haft et godt argument for at bibeholde taksterne for de større skibe og dermed igen begrænse sit underskud. En bekræftelse af den kendsgerning er lodstilsynets håndtering af nye licenser, hvor en ny lods først efter 2 års virke, får tilladelse til at lodse de store skibe med stor dybgang. Vi har haft en overvægt af store skibe set i forhold til DanPilot. Den såkaldte takstforhøjelse pr. 1. oktober 2009, ville for vores vedkommende, når vi gennemregnede seneste 6 måneders lodsninger med såvel gammel som ny takst medføre et samlet fald i vores indsejling på 5 %. At dette skulle være tilfældigt, har vi svært ved at tro på.

Som borger i Danmark er det beskæmmende, at selvom Folketinget vedtager en lodslov med henblik på at området skal konkurrence udsættes, så kan en statslig institution (DanPilot og Farvandsvæsenet) frit og tilsyneladende uden indblanding modarbejde opfyldelsen af den vedtagne lov, og samtidig operere med så store underskud, at de ikke på noget tidspunkt vil kunne dækkes af den løbende drift. Vi skal derfor anmode om foretræde for Forsvarsudvalget for der at gøre yderligere rede for tingenes tilstand.

Venlig hilsen

DANISH PILOT SERVICE A/S

Jan Bonfils

Bestyrelsesformand