

Dokumentation

udarbejdet i forbindelse med

møde 18. november 2010

mellem

Forsvarsudvalget og Danish Pilot Service A/S



Indholdsfortegnelse

1. Konklusion.
2. Brev af 17.08.2010 fra Danish Pilot Service til Forsvarsudvalget.
3. Notat fra lodslovudvalget.
4. Notat vedrørende ombordsætning og ilandtagning.
5. Notat vedrørende forsyningspligt.
6. Notat vedrørende nødvendige økonomiske tiltag i Danish Pilot Service.
7. Notat vedrørende konsekvensen af indførelse af nye takst pr. 1. oktober 2009.
8. Notat vedrørende adgang til gennemsejlingslodsninger.
9. Bilag.

KONKLUSION

Danish Pilot Service A/S blev etableret i 2007 som følge af, at Lodsloven Lov. Nr. 567 af juni 2006 åbnede mulighed for private aktørers deltagelse i lodsvirket.

Baggrunden for den nye lov var et politisk ønske om at konkurrenceudsætte lodsvirket, som indtil da havde været et statsligt monopol.

Danish Pilot Service må desværre efter 3 års virke konkludere, at det statslige lodsselskab, DanPilot efter bedste evne forsøger at modarbejde, den af Folketinget truffne beslutning om konkurrenceudsættelse af lodsvirket.

Denne påstand underbygges af den efterfølgende dokumentation:

- Notat vedrørende ombordsætning og ilandtagning hvori det illustreres, at DanPilot ikke ønsker at samarbejde og dermed foretage nødvendige rationaliseringer.
- Notat vedrørende forsyningspligt hvori det anføres, at DanPilot ikke ønsker at bruge den i lodsloven angivne mulighed for at overdrage forsyningspligten.
- Notat vedrørende konsekvensen af indførelse af ny takst hvori det anføres, at takststrukturen er tilrettelagt mod private aktører.

Endvidere vedlægges

- Notat vedrørende økonomiske tiltag i Danish Pilot Service samt
- Notat vedrørende adgang til gennemsejlingslodsninger

idet begge notater illustrerer behovet at Danish Pilot Service får mulighed for deltagelse i gennemsejlingslodsningerne, idet Danish Pilot Service i dag er dårligere stillet end udenlandske operatører.

Fredericia, november 2010

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, lodsfartøjer og bådstationer til rådighed, hvilket vil kunne medvirke til at fremme etableringen af private lodsfirmaer og dermed til at styrke konkurrencen på lodsning. Fordelen herved vil bl.a. være, at nyetablerede lodsfirmaer 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

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 lods både 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 lodsen 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 regionallopsningerne.

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

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 sejladsikkerheden.

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, regionallodsningerne. 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.

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

Kapitel 9

Lodserier

§ 18. Lodserierne skal være hjemmehørende i et EU/EØS-land.

§ 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, Nordsoen, Skagerrak, Kattegat og Østersøen.

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

Stk. 4. Forsvarsministeren kan fastsætte maksimale takster for enhver form for lodsning udøvet af det statslige lodsvæsen.

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

§ 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.

Stk. 3. Det er frivilligt for det statslige lodsvæsen, om det vil levere den i stk. 2 nævnte ydelse. Det er frivilligt for private lodserier, om de vil benytte de i stk. 1 og 2 nævnte ydelser.

§ 21. For lodser i det statslige lodsvæsen skal løn- og ansættelsesvilkår følge de af finansministeren aftalte eller fastsatte bestemmelser, herunder vedrørende pensionsforhold.

§ 22. Lodser i det statslige lodsvæsen må ikke samtidig arbejde som lods i et privat lodseri.

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 lodsfirmaer og dermed til at styrke konkurrencen på lodsninger. Fordelen herved vil bl.a. være, at nyetablerede lodsfirmaer i så fald ikke nødvendigvis skal foretage store investeringer i fx transportkapacitet.

Forsvarsministeriet finder, at det særlige forhold, at det statslige lodsvæsen mod betaling kan stille faciliteter til rådighed for kommende konkurrenter, bør fremgå af loven. En bestemmelse herom er derfor indarbejdet i forslaget, idet det bemærkes, at Forsvarsministeriet finder, at det bør være en pligt at videregive bestillinger, og at der derudover alene bør være mulighed for at yde transport til og fra skibe.

Private lodser kan som udgangspunkt selv bestemme, om de ønsker at lodse i det enkelte tilfælde. For at tilgodese sejladsikkerheden og miljøet er det derfor nødvendigt, at det statslige lodsvæsen pålægges en forsyningspligt. Forsyningspligten vil gælde overalt på det danske søterritorium og i den danske eksklusive økonomiske zone, samt uden for disse områder i andre kyststaters eksklusive økonomiske zoner i Den Engelske Kanal, Nordsoen, Skagerrak, Kattegat og Østersøen. Hvis det statslige lodsvæsen fortsat skal være selvfinansierende er det dog nødvendigt med en reduktion af det statslige lodsvæsen, hvis private lodser overtager større dele af lodsningerne. Forsyningspligten vil derfor ikke kunne opfyldes for et område, hvis alle private lodser med certificering til området standser lodsningerne på samme tid. Endvidere vil det være svært for det statslige lodsvæsens lodser at opretholde viden om farvandsområder, hvor de, fx fordi de er udkonkurreret af private lodser, kun har få lodsninger. Til løsning af det sidstnævnte problem indeholder lovforslaget en mulighed for, at det statslige lodsvæsen kan indgå aftaler med private lodserier om, at disse private lodserier opfylder forsyningspligten. For at der ikke skal opstå en interessekonflikt, indeholder lovforslaget et forbud mod samtidig beskæftigelse som lods i det statslige lodsvæsen og i et privat lodseri.

NOTAT

Vedrørende

Ombordsætning og ilandtagning af lodser

I lodsloven, Lov nr. 567 af 9. juni 2006 anføres det:

Kap 9 § 20 stk. 2: Det statslige lodsvæsen vil mod betaling kunne transportere private lodser til og fra skibe.

Kap 9 § 20 stk. 3: Det er frivilligt for det statslige lodsvæsen, om det vil levere den i stk. 2 nævnte ydelse. Det er frivilligt for private lodserier, om de vil benytte de i stk. 1 og stk. 2 nævnte ydelser.

Danish Pilot Service har ved flere lejligheder berørt muligheden nævnt i Kap. 9 § 20 stk. 2 overfor det statslige lodsvæsen (Bilag 1, 2 og 3). Dette har til vores store undren ikke mødt interesse fra DanPilots side. Der burde have været en klar økonomisk interesse hos DanPilot, idet der her er tale om ydelser, man kan levere uden at der er særlige omkostninger forbundet hermed, idet man på de pågældende lokationer alligevel opretholder den nødvendige transport kapacitet.

Når man ikke ønsker at medtage vores lodser, må det alene ses som et udtryk for, at man i DanPilot ser en fordel i at Danish Pilot Service skal opretholde sin egen nødvendige transport kapacitet eller købe samme hos eksterne leverandører. Man kunne fristes til at tro, at det sker i et lønligt håb om, at man derved på sigt umuliggør private lodserier, og således igen på sigt kan opretholde det gamle monopol.

Vi må under alle omstændigheder konstatere, at det forekommer usandsynligt, at der skulle ligge almindelige økonomiske betragtninger bag DanPilots vægring.

NOTAT

Vedrørende

Forsyningspligt

Det statslige DanPilot har en lovfæstet forsyningspligt jvf. lodslovens Kap 9, §19 stk. 1 og 2. Lodslovens Kap 9, §19 stk. 5, '*Det statslige lodsvæsen kan indgå samarbejdsaftaler med private om opfyldelse af den i stk. 1 nævnte pligt*' beskriver muligheden for at overdrage forsyningspligten til private aktører.

Danish Pilot Service har ved møde overfor DanPilot tilkendegivet, at vi ser dette som en mulighed på de lokationer, hvor vi står stærkt. Dette for at begge parter kunne tilrettelægge deres forretninger bedst muligt, og derved opnå de for begge parter nødvendige besparelser. DanPilot har ikke efterfølgende reageret på vores tilkendegivelser, og ønsker således ikke en nærmere drøftelse af denne mulighed. Dette til trods for at direktør Lars Ahrendtsen den 22. april offentliggjorde et notat (bilag4), hvori han fremfører, at Danish Pilot Service har udkonkurreret det statslige lodsvæsen i Fredericia.

I Farvandsvæsenets publikation *Vandet Rundt* nr. 66 juni 2010 (bilag 5) kommer direktør Svend Eskildsen, Farvandsvæsenet ind på forsyningspligten, som iflg. Svend Eskildsen medfører, at DanPilot må opretholde et højt beredskab. Heller ikke Svend Eskildsens tanker har afstedkommet henvendelse til Danish Pilot Service med henblik på indgåelse af aftale omkring forsyningspligten, og dermed iværksætte helt naturlige rationaliseringer.

Man ønsker åbenbart at opretholde en tabsgivende enhed. Dette kan kun ses som et ønske om at besværliggøre private aktørers muligheder indenfor lodsvirket. Dette skal også ses i lyset af 'Notat Vedrørende Økonomiske Tiltag'.

NOTAT

Vedrørende

Økonomiske tiltag

Danish Pilot Service kom ud af 2009 med et underskud på dkk 2,5 mio.

Afskrivninger samt finansielle omkostninger udgjorde dkk 3,7 mio.

Ovennævnte illustrerer tydeligt de korrekte tanker i Lodslovudvalget omkring den kendsgerning, at rentebyrden samt afskrivninger som følge af store investeringer i transport kapacitet, kunne være ødelæggende for nyetablerede private lodserier og på sigt umuliggøre etablering af sådanne.

DanPilot har over en 3 års periode oparbejdet et underskud på 160 mio., og har samtidig undladt en nødvendig fornyelse af deres transport kapacitet svarende til ca. 100 mio.

DanPilot har åbenbart ikke ønsket, eller også har man fundet det unødvendigt, at foretage drastiske økonomiske tiltag med henblik på at reducere underskuddet og efterfølgende genskabe egenkapitalen.

Som privat selskab har Danish Pilot Service ikke de muligheder, og har derfor måttet reducere lodsernes lønninger, først med 25% og siden med en tilsvarende nedgang.

Som det fremgår af Bilag 5, har Farvandsvæsenets direktør stillet det spørgsmål om DanPilot kan gå konkurs, og same direktør svarer selv med et: "Nej, det kan det ikke". Dette illustrerer helt enkelt og med få ord den store forskel på et statsligt og et privat lodsselskab.

Ansatte, såvel lodser som bådmænd, i det statslige lodseri udfører i deres fritid arbejde i forbindelse med fortøjning af skibe. Dette sker i direkte konkurrence med Danish Pilot Service. Dette kan kun lade sig praktisere som følge af, at man er i stand til at hæve en ikke uvæsentlig løn som ansat i DanPilot, og derfor kan fritidsjobbe med minimal indtjening. Det skal specielt anføres, at de pågældende er på tilkaldevagt, hvorfor det er umuligt at skelne mellem arbejde og fritid. Man har som statslig ansat dermed mulighed for at konkurrere med privat initiativ på ulige vilkår, idet det private skal være i stand til at yde de ansatte en fuld lønpakke. En fortsat udvikling i den retning, vil på et tidspunkt medføre afskedigelser i det private regi.

Når et statsligt lodsselskab kan agere som ovennævnt er det tydeligt, at DanPilot og et privat lodsselskab konkurrerer på meget ulige vilkår. Denne ulige konkurrence forværres yderligere, når

vi som privat lodsselskab ikke kan deltage i gennemsejlingslodsningerne. Disse urimeligheder er beskrevet i 'Notat vedrørende konsekvensen af indførelsen af nye takster pr. 1.oktober 2009' samt 'Notat vedrørende adgang til Gennemsejlingslodsninger'.

NOTAT

Vedrørende

Konsekvens af indførelse af ny lodstakst 1.10.2009

Den nye lodstakst blev tilsyneladende indført med henblik på at begrænse eller måske helt fjerne underskuddet i DanPilot. Det blev fra DanPilots side samtidig fremhævet, at den nye takst i større grad end hidtil, skulle udtrykke omkostningen ved gennemførelsen af den enkelte lodsning.

Kort skitseret medførte den nye takst at:

- store skibe skulle betale mindre end hidtil og små skibe mere end hidtil.
- den udsejlede distance vil fremover udgøre et større element i beregningen end hidtil.

Fakta-papir af September 2009 (Forsvarsudvalget FOU alm. Del – Bilag 237) illustrerer dele af konsekvenserne ved den nye takst.

Af Fakta-papiret, side 5 (bilag 6) fremgår det tydeligt, at gennemsejlingslodsning stiger mellem 8% og 87%. Mindste stigninger på de store skibe, men kun stigninger. Dette som følge af at den udsejlede distance blev et større element.

For regionallodsning er billedet mere nuanceret, idet de mindre skiber stiger kraftigt og der registreres fald på større skibe.

Hvad der ikke fremkom i forbindelsen med indførelsen af den nye takst var, at netop på grund af at den udsejlede distance udgør et større element, så ville den nye takst medføre, at gennemsejlingslodsning = monopolområdet udelukkende ville opleve takststigninger.

Hvad der heller ikke fremkom var, at takstfald var størst på de store skibe, hvor et tankskib på 110.000 tdw mellem Fredericia og Kalundborg faldt med 63% (bilag 7). Dette forekommer ikke helt tilfældigt, idet Danish Pilot Service var stærkt repræsenteret netop på de store både. Det kan heller ikke begrundes med at taksten i større omfang skulle udtrykke omkostningen ved udførelsen af lodsningen, idet de større skibe kræver større ekspertise (op til 2 års erfaring som lods) og dermed længere oplæring. Sidst men ikke mindst forekommer det uden hold i den økonomiske virkelighed, at et stærkt tabsgivende system nedsætter priser med op til 63%.

Dette skal yderligere ses i lyset af, at direktør Svend Eskildsen ('Notat vedrørende Forsyningspligt, bilag b2') gør opmærksom på, at "Priserne har ikke været pristalsreguleret siden 2001, og i den periode blev de desuden nedsat tre gange".

Danish Pilot Service gennemregne ved indførelsen af den nye takst virkningen af samme på samtlige lodsningen gennemført af Danish Pilot Service 1. april 2009 – 18. september 2009.

Indsejling efter gammel takst: dkk 9.731.474

Indsejling efter ny takst dkk: 9.248.670

Svarende til en mindre indsejling på 4,96% eller dkk 1,2 mio. på årsbasis som følge af 'takstforhøjelsen'. Som privat aktør indenfor lodsvirket må Danish Pilot Service nødvendigvis stille det spørgsmål: "Hvordan kan en takststigning udregnet af det statslige lodsselskab medføre et fald i indtjening i et privat lodsselskab på dkk 1,2 mio.?"

I Danish Pilot Service kan man kun se dette som et veltilrettelagt anslag mod eksistensen af et med staten konkurrerende lodsselskab.

NOTAT

Vedrørende

Adgang til gennemsejlingslodsninger

Danish Pilot Service har ved brev af 17.08.2010 til Forsvarsudvalget fremsat ønske om indførelse af en forsøgsordning således at Danish Pilot Service i en periode kan udføre gennemsejlingslodsninger.

Som motivation for vores andragende skal følgende anføres:

- Industrien (rederierne og operatørerne) ønsker et alternativ, idet man mener, at konkurrence vil fremme effektiviteten og sikre en reel prisdannelse samt af den simple grund, at kunden foretrækker selv at kunne bestemme, hvem han skal gøre forretning med.
- Danish Pilot Service er med de nødvendige licenser berettiget til at foretage lodsning fra Bornholm til Århus og fra Århus til Skagen, men kan ikke lodse direkte fra Bornholm til Skagen. Dette forekommer urimeligt, og har på ingen måde relevans med hensyn til sejlads sikkerheden (Bilag 8, 9 og 10).
- Svenske lodser kan lodse fra Bornholm til Spodsbjerg, og ved Spodsbjerg overlade broen til DanPilot, for så igen ved Bøje 23 at tage over og fortsætte sejladsen til Skagen (Bilag 11).
- Danish Pilot Service vil kunne tiltrække rederier, der ellers ikke vil gøre brug af gennemsejlingslods og dermed direkte medvirke til en forøgelse af sejlads sikkerheden.
- Danish Pilot Service vil alene på grund af antallet af lodser kun være i stand til at påtage sig en meget lille del af gennemsejlingerne, og vil som følge heraf ikke udgøre nogen form for økonomisk trussel i relation til DanPilot
- Efter vedtagelse af den nye takst 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.
- Ifølge det for Danish Pilot Service foreliggende, skulle konkurrenceudsættelsen af lodsvirket (regionallodsningerne) ses som et første skridt på vejen til fuld liberalisering, hvorfor deltagelse i gennemsejlingerne må ses som et naturligt skridt.

Danish Pilot Service skal indstille til Forsvarsudvalget, at der snarest åbnes op for en forsøgsordning, således at private danske aktører indenfor lodsvirket, lovligt kan udføre gennemsejlingslodsninger. I det Danish Pilot Service råder over et beskedent antal lodser, vil det på nuværende tidspunkt være et beskedent antal gennemsejlingslodsninger, vi kan gennemføre. Vi skal derfor foreslå en forsøgsmæssig kvoteordning, der giver Danish Pilot Service ret til over en årrække på 5 år hvert år at foretage 400 gennemsejlingslodsninger.

Bilag 1

Fra: Danish Pilot Service, Jan Bonfils [mailto:jb@danishpilotservice.dk]

Sendt: 5. maj 2010 09:45

Til: Francis Zachariae

Emne: SV: Møde

Kære Francis

3/6 er for så vidt OK. Jeg havde en forestilling om at det kun var os to, der skulle mødes i denne omgang. Lars Ahrendtsen har ved møde med mig klart givet udtryk for, at man ikke vil samsejle eller endsige tage os med mod betaling. Er det fortsat holdningen, ser jeg ingen grund til at mødes.

Jeg har dog fortsat en tro på, at forholdene kan afklares på et – om jeg så må sige – højere niveau. Du var kort inde på OPP hvilket jeg ikke finder uinteressant. På den anden side ligger noget sådant nok længere ude i fremtiden, og derfor er det min hensigt, at hvis vi mødes er det for at få afklaret følgende:

- Kan vi udnytte hinandens beredskab mht. lods både således at vi eller I fjerner 'flåden' fra Fredericia eller Kalundborg.
- Vil I sætte os ombord og tage os i land øvrige steder hvor vi måtte ønske det – naturligvis mod betaling iht. takst for dette.
- Ønsker I at overdrage forsyningspligten feks. i og omkring Fredericia til os.

Jeg skal venligst bede dig om en foreløbig stillingtagen til ovennævnte spørgsmål.

Jeg hører således gerne fra dig og vil naturligvis gerne mødes, også den 3/6, men som anført under den forudsætning, at vi kan have en konstruktiv dialog.

De bedste hilsner

Jan

Fra: Francis Zachariae [mailto:FZA@frv.dk]

Sendt: 4. maj 2010 12:16

Til: Danish Pilot Service, Jan Bonfils

Cc: Lars S Ahrendtsen, Lodsdirektør

Emne: SV: Møde

Kære Jan.

Tak for din mail m.v.

Vi kan sagtens mødes den 18/5, men den dato kan Lars Ahrendtsen ikke deltage, hvilket jeg synes er uheldigt. Kunne det på nogen måde blive den 3/6, hvor jeg kan se, at begge vores kalendere er frie.

MED VENLIG HILSEN / BEST REGARDS

Francis Zachariae

Vicedirektør/Deputy Director General



OVERGADEN OVEN VANDET 62 B · POSTBOKS 1919

DK - 1023 KØBENHAVN K

TLF. +45 3268 9567

FAX +45 3257 4341

MOBIL +45 2536 1607

FZA@FRV.DK · WWW.FRIV.DK

[DAMSA PresentationVideo](#)

Bilag 2

Danish Pilot Service, Jan Bonfils

Fra: Francis Zachariae [FZA@frv.dk]
Sendt: 3. juni 2010 13:41
Til: Danish Pilot Service, Jan Bonfils
Cc: Lars S Ahrendtsen, Lodsdirektør; Svend Eskildsen
Emne: Møde 3/6 i Fredericia.

Tak for i dag. Det er nyttigt at mødes.

Som aftalt mine korte punkter fra vore konkluderende bemærkninger.

Der bør skabes et godt klima mellem DanPilot og DPS, der bygger på gensidig forståelse for de forskellige vilkår, de to organisationer arbejder under. Det skal undersøges, om der kan indgås samarbejdsrelationer, der kan gavne begge organisationer. Følgende blev aftalt at undersøge:

- Brug af lods både på en mere hensigtsmæssig måde, indledningsvis i Fredericia og Kalundborg
- Kan DanPilot/DPS fungere som reserve for hinanden i visse havne?
- Iværksætte "tillidsskabende" foranstaltninger, fx fælles møder, konferencer, uddannelse, artikler osv. Dialog før advokat.
- Samarbejde om forbedringer på Lodstilsynets område.

Aftalen er, at vi hver især overvejer punkterne over sommeren og mødes igen straks efter ferieperioden. DanPilot har initiativet til denne invitation.

MED VENLIG HILSEN / BEST REGARDS

Francis Zachariae
Vicedirektør/Deputy Director General



OVERGADEN OVEN VANDET 62 B · POSTBOKS 1919
DK - 1023 KØBENHAVN K
TLF. +45 3268 9567
FAX +45 3257 4341
MOBIL +45 2536 1607
FZA@FRV.DK · WWW.FRV.DK
[DAMSA PresentationVideo](#)

Bilag 3

Danish Pilot Service, Jan Bonfils

Fra: Danish Pilot Service, Jan Bonfils [jb@danishpilotservice.dk]
Sendt: 4. juni 2010 11:55
Til: 'Francis Zachariae'
Cc: 'Lars S Ahrendtsen, Lodsdirektør'; 'Svend Eskildsen'
Emne: SV: Møde 3/6 i Fredericia.

Kære Francis

Tak for din mail.

Også herfra vil vi gerne sige tak for et godt møde. Kommunikation fremmer jo som bekendt forståelsen. Når det er sagt er jeg på nogle punkter lidt tøvende med hensyn til udsigterne for samarbejdet. Min, om jeg så må sige, livs-erfaring omkring adskillige forsøg på indgåelse af aftaler har hidtil været, at konkurrerende virksomheder kun kan samarbejde, når der er et kraftigt økonomisk incitament. På ledelses niveau vil det altid være svært overfor medarbejderne at begrunde et samarbejde, idet de enkelte organisationer nu en gang er sat i verden for at gøre det bedst muligt for netop deres organisation. Men lad det nu stå sin prøve. Jeg mangler en tilkendegivelse om at DanPilot vil tage os med i Skagen, Grenå, Spodsbjerg og Bornholm. Jeg går stærkt ud fra, at man ikke påtænker at nedlægge disse stationer, og derfor vil vores 'belastning' næppe være at mærke, men kun bidrage til et bedre økonomisk resultat. Derfor må det mest være et spørgsmål om vilje. Jeg ser frem til at høre fra dig herom. Med hensyn til Kalundborg og Fredericia er det rigtigt at begge parter overvejer hvordan dette evt. kan gøres / samkøres om muligt, og til den ende afventer vi at høre fra Lars.

Med venlig hilsen / Best regards
Jan Bonfils


DANISH PILOT SERVICE 

Gothersgade 48
7000 Fredericia
Mobil: +45 20 27 62 63
CVR 29 22 69 62
jb@danishpilotservice.dk
www.danishpilotservice.dk



22. april 2010

Det Statslige Lodsvæsen (DanPilot) anvender omkostningsbaserede takster for at sikre fair konkurrence

I flere medier har det i de sidste dage været hævdet, at Det Statslige Lodsvæsen, DanPilot, konkurrerer på ulige vilkår med de private lodserier.

Det Statslige Lodsvæsen, DanPilot, er udsat for konkurrence på markedet for regionalloidsninger. For at overholde konkurrencereglerne har DanPilot bl.a. indført omkostningsbaserede takster fra den 1. oktober 2009.

Indførelsen af omkostningsbaserede takster har i praksis betydet, at taksterne er steget på de fleste loidsninger, men taksten er dog også blevet sat ned på et mindre antal loidsninger. Farvandsvæsenet og Det Statslige Lodsvæsen forventer, at taksterne på regionalloidsninger vil stige med ca. 26 pct. i gennemsnit i 2010. For gennemsejlingsloidsningerne forventes en stigning på ca. 21 pct. i gennemsnit. Det er således ikke korrekt, når de private udbydere hævder, at DanPilot har nedsat taksterne i konkurrencemæssig henseende. Det Statslige Lodsvæsen er helt selvfinansierende og modtager ingen offentlig støtte. Det betyder bl.a., at Det Statslige Lodsvæsen selv må udrede renter og afdrag på dets lån. Det medvirker også til at sikre, at Det Statslige Lodsvæsen ikke udkonkurrerer private operatører på unfair vilkår. Det Statslige Lodsvæsen har haft underskud på driften i de seneste par år og har oparbejdet en betydelig gæld. Der er derfor iværksat en økonomisk genopretningsplan. Det Statslige Lodsvæsen modtager heller ingen offentlig støtte til genopretningen, men må selv skaffe midlerne hertil fra driften. Det er således heller ikke korrekt, når det hævdes, at Det Statslige Lodsvæsen kan gældsætte sig uden konsekvenser.

Et privat lodseri har klaget til Konkurrencestyrelsen og Forsvarsministeriet over Det Statslige Lodsvæsens forretningsmetoder. Farvandsvæsenet og Det Statslige Lodsvæsen er ikke enig i klagepunkterne og imødeser i den forbindelse Konkurrencestyrelsen afgørelser i disse sager.

Det Statslige Lodsvæsen har i øvrigt forsyningspligt både for regional- og gennemsejlingsloidsninger i danske farvande. Det betyder i praksis, at Det Statslige Lodsvæsen – i modsætning til private operatører - er tvunget til at opretholde et meget dyrt beredskab. Det giver de private lodsudbydere en klar konkurrencefordel på omkostningssiden. Desuden kan de vælge at operere netop i de områder, hvor indtjeningen er størst. Det har blandt andet givet udslag i, at et privat lodseri har udkonkurreret Det Statslige Lodsvæsen i Fredericia og i praksis nærmest er monopolist i dette lukrative område.

Det er således generelt ikke vurderingen, at Det Statslige Lodsvæsen konkurrerer på ulige vilkår. Tværtimod har Det Statslige Lodsvæsen en lang række af omkostningstunge forpligtelser, der gør konkurrencesituationen i forhold til private udbydere til en hæmsko.

For yderligere oplysninger kontakt venligst:

Lars S. Ahrendtsen
Direktør
Danpilot, Lodseriet Danmark
Spodsbjergvej 236
DK-5900 Rudkøbing
E-mail: lsa@danpilot.dk
Tlf.: +45 6325 6610
Mobil: +45 2368 6911
www.danpilot.dk

Kan Det Statslige Lodsvæsen gå konkurs?

Af Svend Eskildsen

Spørgsmålet rummer lidt af et paradoks, og svaret er da også: Nej, det kan det ikke!

Men spørgsmålet er centralt, og de medarbejdere, der i det sidste års tid har fulgt lidt med i udviklingen i DanPilot, har sikkert tænkt over muligheden.

Økonomien i DanPilot er nemlig noget, der er blevet talt rigtig meget om, og faktum er desværre, at der er oparbejdet et større underskud, som lige nu dækkes ind via en kassekredit i en privat bank.

Med underskud

Vi har alle mærket, at det har været en lang og hård vinter. Det har det også for DanPilot. Skibstrafikken i de danske farvande faldt en del på grund af den strenge vinter, og det betød selvfølgelig lavere omsætning for DanPilot. Men nu er der kommet mere gang i skibstrafikken igen.

Der er dog andre storme end vinterens, der har betydning for økonomien i DanPilot. De internationale finansielle stormvinde har kraftig indvirkning på et konjunkturfølsomt erhverv som det maritime. Statistikken viser da også, at der var et markant fald i antallet af lodsnings fra 2008 til nu.

Vi må dog også kigge lidt indad for at finde forklaringer. De fleste har nok hørt, at der kom en ny lodslov i december 2006. Loven betød, at Lodsvæsenet (som det hed under den gamle lodslov) blev delvist konkurrenceudsat. Nu kan private lodser etablere sig på det regionale område (lodsning i, fra eller til dansk havn), mens DanPilot stadig har eneret på gennemsejlingslodsningerne.

Konkurrenceudsættelsen har betydet, at en del af DanPilots omsætning er forsvundet, og samtidig er forsyningspligten opretholdt for DanPilot. Det medfører, at DanPilot er forpligtet til at tage enhver lodsning, som ingen andre (konkurrenter) ønsker at tage. Forsyningspligten betyder altså, at DanPilot må opretholde et højt beredskab, og samtidig gennemføre en række mindre rentable lodsnings.

Som følge af den nye lodslov blev den første overenskomst for lodserne indgået midt på året i 2007. Efterfølgende har det desværre vist sig, at denne overenskomst er temmelig dyr i drift. Jeg har fuld tillid til det arbejde, som DanPilots ledelse og medarbejdere gennemfører for at sikre en bedre udnyttelse af lodsernes arbejdstid.

I den senere tid har der været brugt en del ressourcer på at lave en ny takstabel for de lodsnings, som DanPilot tilbyder kunderne. De tidligere priser dækkede ikke omkost-



ningerne. Priserne har ikke været pristalsregulerede siden 2001, og i den periode blev de desuden sat ned tre gange. Den nye takstabel trådte først i kraft den 1. oktober 2009, og jeg har en klar forventning om, at det vil have en gavnlig indvirkning på den skrantende økonomi i DanPilot.

Jeg er optimist

Nogle af jer har måske hørt mig sige, at man skal passe på med at klappe sig selv så hårdt på skulderen, at man brækker armen.

Der skal dog ikke herske tvivl om, at jeg er meget tilfreds med det arbejde, der er ydet såvel i DanPilot som i Farvandsvæsenet igennem de senere år for at få virksomheden til at fremstå som det moderne og velfungerende lodsvæsen, som vi ser i dag. Specielt vil jeg gerne fremhæve det nye strategipapir "Your safety – Our commitment" 2010-2013, som både er visionært men også usædvanlig konkret og lige til at gå til.

Der er sket en kæmpe udvikling, og det er lykkedes for DanPilot at opretholde den samme meget høje kvalitet i de lodsnings, der gennemføres, på trods af nogle markant forandrede vilkår for forretningen igennem de senere år.

Jeg er overbevist om, at vi også kommer godt igennem de akutte økonomiske problemer. Især hvis vi kan undgå, at der går lokalpolitik i de centrale overvejelser om den fremtidige struktur, som foregår lige nu! ■

”Jeg er ikke i tvivl om, at den internationale krise spiller en væsentlig rolle for nedgangen i skibstrafikken og dermed for de faldende indtægter i DanPilot.”

Skagen 1 - Gedser T74 - distance 278 sømil; Gennemsejlingslodsning

Skib 1: Tank

DWT: 25.000
 Længde: 169,5
 Bredde: 23,8
 Dybgang: 8,5

Nuværende pris (lodsskift)	Ny pris	Forskel	
23.499	43.957	20.458	87%

Skib 2 : Tørlast

DWT: 37.278
 Længde: 169,5
 Bredde: 23,8
 Dybgang: 9,2

Nuværende pris (lodsskift)	Ny pris	Forskel	
30.096	47.359	17.263	57%

Skib 3: Tank

DWT: 37.278
 Længde: 182,6
 Bredde: 27,4
 Dybgang: 11,2

Nuværende pris (non stop)	Ny pris	Forskel	
36.657	49.061	12.404	34%

Skib 4:

Tank 106.034
 DWT: 252
 Længde: 44
 Bredde: 8,8
 Dybgang:

Nuværende pris (non stop)	Ny pris	Forskel	
42.641	54.164	11.523	27%

Skib 5 : Tank

DWT: 106.034
 Længde: 252
 Bredde: 44
 Dybgang: 14,9

Nuværende pris (non stop)	Ny pris	Forskel	
56.103	60.328	4.225	8%

Skib 3: Standardskib
 DWT: Dødvægt i ton

Bilag 7

Beregning af lodspenge for m.t. PROPONTIS - Aframax fra Fredericia til Kalundborg

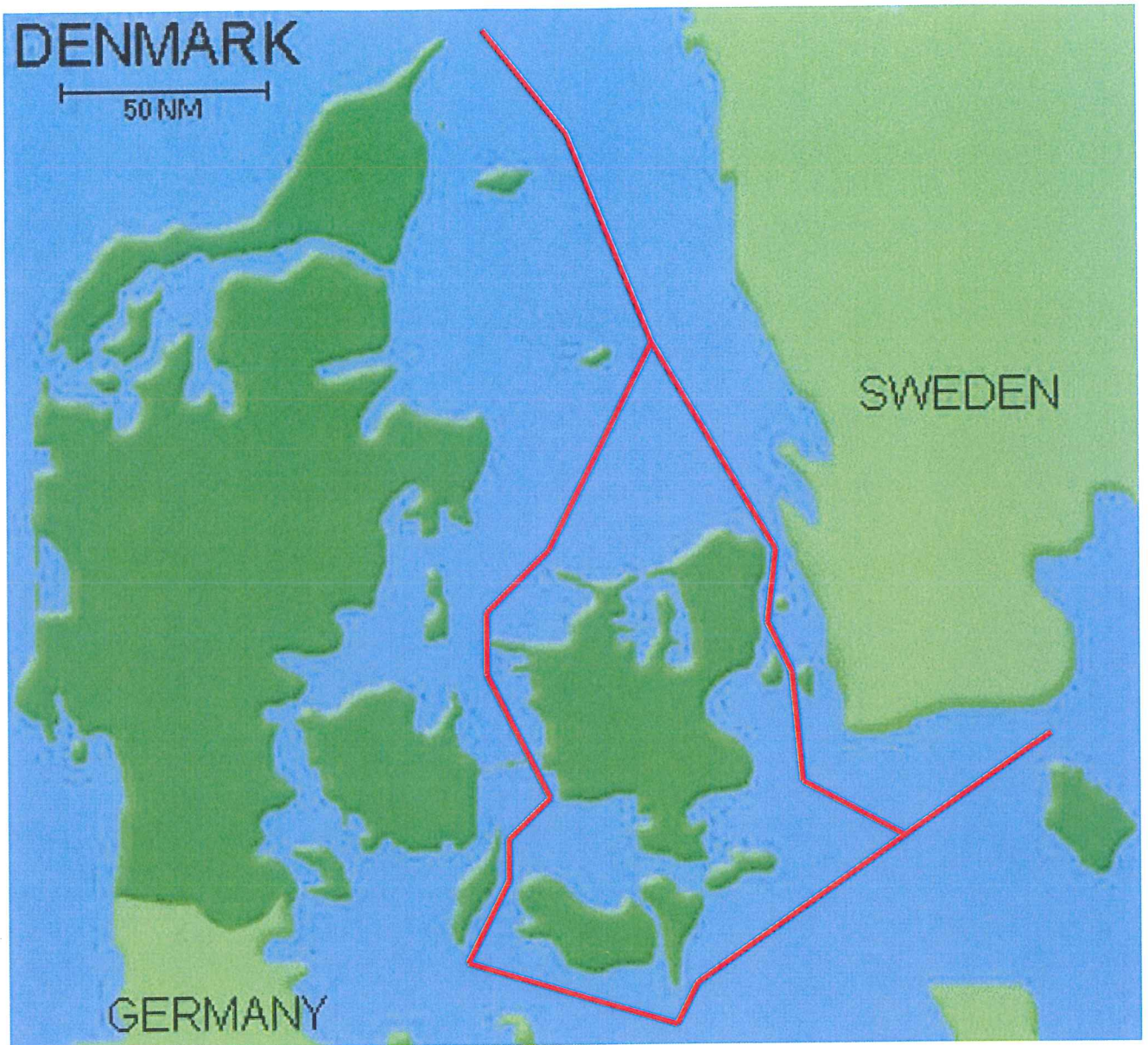
Dybgang 12,15 m

	DKK
Gl. takst	16.378
Kaj 42 til Trelde­næs	16.158
Trelde­næs til Kalundborg Fjord	<u>12.637</u>
Kalundborg Fjord til Statoil	45.173
Total	

Ny takst:

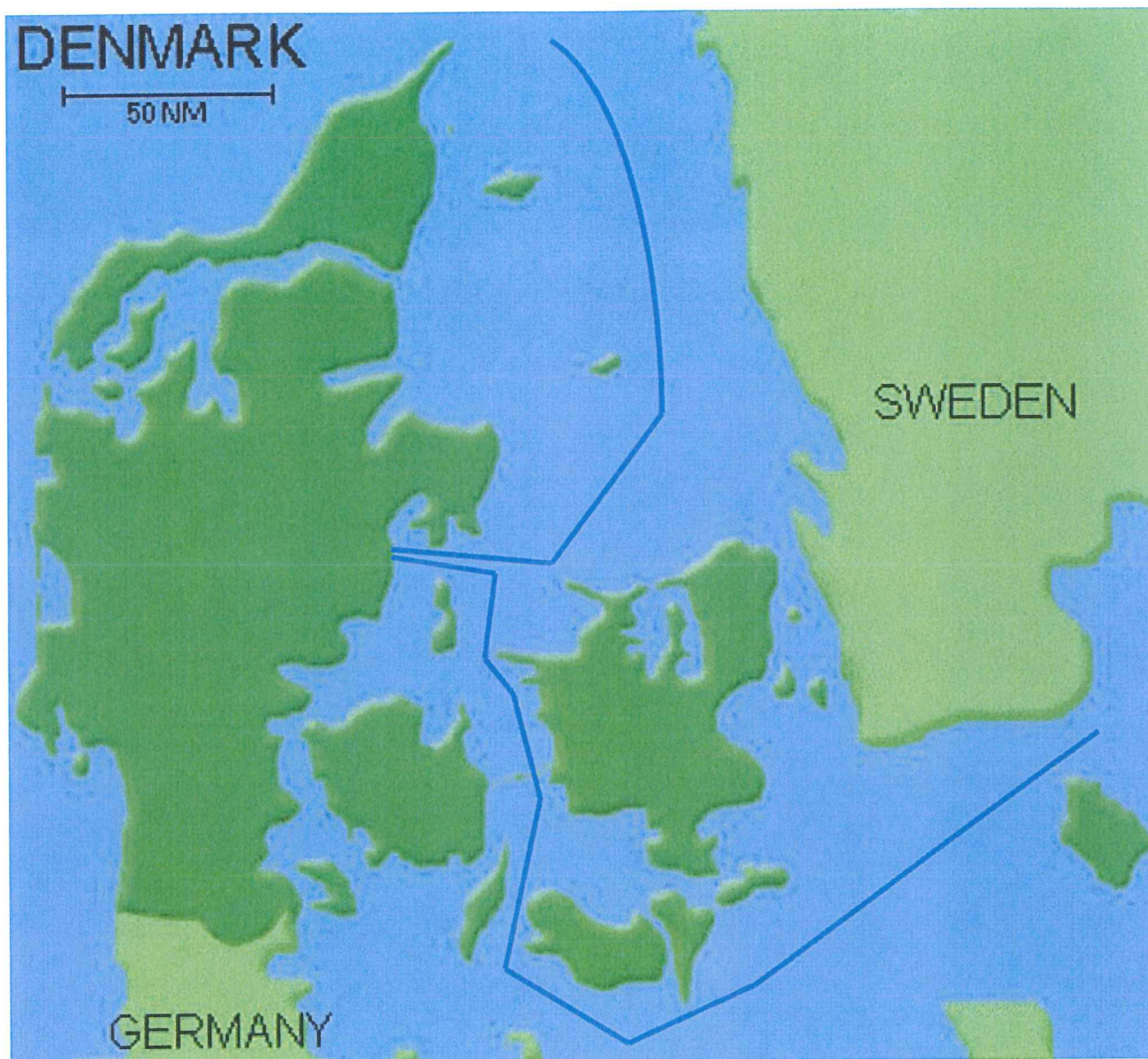
Kaj 42 til Statoil	<u>16.511</u>	
Besparelse	28.662	svarende til en besparelse på 63%

Bilag 8



Eksempel 1: Gennemsejlingslodsning (som staten har monopol på) fra Skagen til Allinge (Bornholm) eller omvendt.

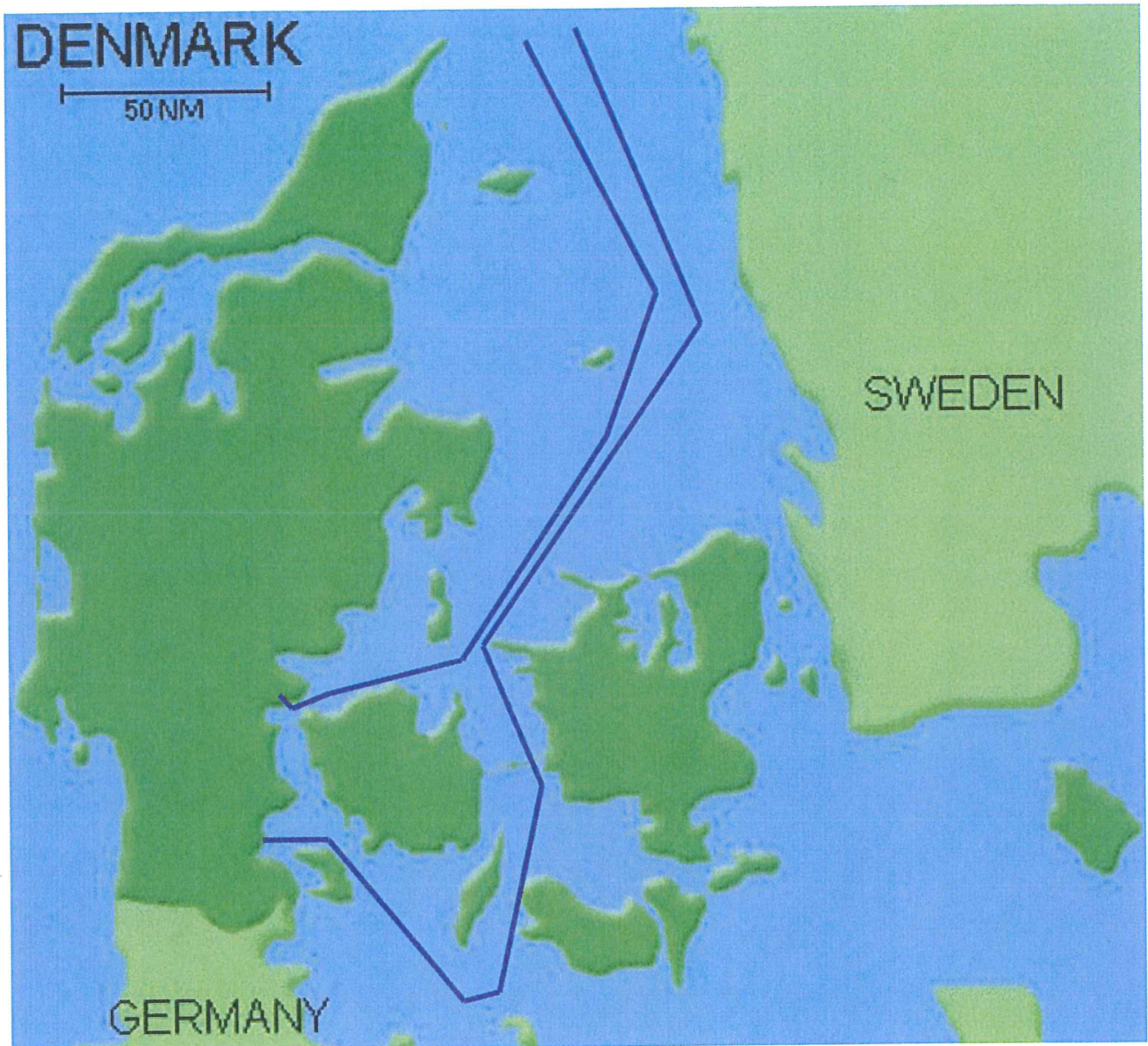
Bilag 9



Bøje 74 – Århus

Århus - Skagen

Bilag 10



Skagen – Ensted

Skagen - Fredericia

Bilag 11



Gul: Svenske lodser

Rød: Danpilot