

Kære Udvalgsmedlemmer.

På vegne af Danske Lodser vil jeg gerne takke for denne mulighed, for at præsentere og uddybe vores bekymring for sejladsikkerheden i danske farvande –

De danske stræder er nogle af de mest trafikerede farvande i verden.

Disse farvande har gennem tiden ført til småstatens storhed og fald.

Vi har den fortsatte opfattelse af lodsning, som en vigtig del af Danmarks infrastruktur samt en brik i vores samfunds suverænitet og sikkerhed.

Mit navn er Lars Sigvardt og med mig har jeg Torben Jakobsen. Vi er begge medlemmer af Danske Loders bestyrelse og aktive lodser med tilsammen mere en 20 års erfaring som lodser.

Jeg vil kort ridse vores synspunkter og forslag op. Derefter er vi parat til at svare på spørgsmål

----- Slide til den med AIS spor.

Det danske lodsvæsen er blevet konkurrenceudsat i to omgange. Først blev lodsning til og fra danske havne konkurrence udsat i 2007, og i 2016 er transitlodsninger gennem danske farvande gradvist blevet konkurrence udsat, som det også beskrives i ministerens svar til udvalget.

I 2020 er det planen fra myndigheder og politisk hold at alle transitlodsninger også bliver konkurrenceudsat.

Ministeren skriver til udvalget, at Søfartsstyrelsen er ved at foretage et servicetjek inden den endelige og totale liberalisering af alle lodsninger i 2020. Rambøll har for Søfartsstyrelsen udfærdiget en rapport, der først senere vil blive offentliggjort, men som ifølge vores oplysninger blandt andet dokumenterer, at færre skibe tager lods og over kortere distancer.

Hvorfor? Fordi de nyere operatører forsøger at lave så korte og billige produkter som muligt – og statens eget Danpilot er gået med på vognen.

Det statslige lodsvæsen blev konkurrenceudsat i 2007 på baggrund af anbefalinger fra et nedsat lodslovsudvalg. Initiativtagerne var Finansministeriet, Erhvervsministeriet, Konkurrencestyrelsen, Danmarks Rederforening (i dag Danske Rederier) og Danske Havne. Målet var lavere priser.

Førnævnte rapport mener vi også vil konkludere, at priserne på havnelodsninger er steget eksplosivt og priserne på gennemsejlingslodsninger er stort set de samme.

SÅ - Hverken målene om lavere priser eller øget brug af lods gennem danske farvande er indfriet.

----- Slide "Avocadoer og Baltic Carrier"

Vi og vores kollegaer er dagligt tilstede i alle danske farvande og vi ser med stigende bekymring på, at der opstår flere og flere situationer,- der kan udvikle sig katastrofalt.

Vi har siden 2016 set mange eksempler på grundstødninger og kollisioner i den uskyldige fri passage af de danske stræder.

Fælles for disse er to ting.

Ingen af skibene har haft lods ombord og indtil videre er det kun et held at det ikke har ført til en større forurening.

Den store russiske olie export passerer gennem Storebælt. Vi lodser flere lastede supertankere dagligt med 100.000 ton råolie ombord.

Til sammenligning var forureningen i Grønsund fra tankskibet Baltic Carriers kollision med et andet skib i 2001 kun forårsaget af 2350 ton sort fuelolie.

----- Slide med flagene.

Skibe i transit gennem danske farvande skal til og fra havne i Østersøen. Heraf går langt størstedelen til og fra havne i Rusland. Det virker derfor, som en oplagt mulighed at en eventuel fremtidig fremmed lodsvirksomhed ikke byder ind på lodsningen gennem danske farvande af økonomiske årsager, men for at sikre den uhindrede og frie passage til Oceanerne uden dansk tilstedeværelse om bord.

Et sådant udenlandsk lodsfirma vil kunne vælge at sætte en russisk lods ombord i afgangshavnen og lade ham gå i land i ankomsthavnen.

Dette vil være en risiko på det sejladsikkerhedsmæssige plan, men også med hensyn til hvem der kontrollerer gennemsejlingen af danske farvande, vil der være et problem.

Har Danmark først en gang afgivet retten til lodsning i gennemsejlingen og dermed en del af kontrollen med sejladsen, får vi den aldrig tilbage igen.

Sikkerheds – og trusselbilledet i forhold til Rusland har også ændret sig siden lodsloven i 2007.

-----

Ministeren skriver i sit svar til udvalget, at lodsens har pligt til at indberette forhold, som har betydning for sejladsikkerhed, miljø eller andre samfundsmæssige hensyn, til de relevante myndigheder – og at denne indberetningspligt gælder uanset lodsens nationalitet, og hvilket lodseri, lodsens er ansat i.

Spørgsmålet er: Vil en russisk lods i en privat eller måske endda statskontrolleret russisk lodsvirksomhed indberette sikkerhedsmæssige risici ved sine egne kunder til danske myndigheder? Og vil en russisk lods se russiske samfundsmæssige hensyn, som vigtigere end danske? Vi ved det ikke.

Vi ved imidlertid – at vi havde og lidt endnu har et unikt system, hvor alverdens skibe skal tage en statskontrolleret og uafhængig dansk lods ombord, når de skal til dansk havn eller gennem vores stræder og bæltter – og de betaler tilmed selv for ydelsen uden brug af danske skattekroner.

Man kan spørge sig selv om det ikke har en større værdi for sejladsikkerheden, miljøet og Danmarks interesser – end om det enkelte skibs, det rederi og investorer sparer 500 euro på en transitlodsning eller ej?

----- Slide med EPP "Justification"

Afslutningsvis vil vi kort nævne, at en af grundene til liberaliseringsønskerne i 2007 var en forventning om en EU havneforordning om liberalisering af adgangen til markedet for havnetjenester, herunder markedet for lodsningsydelser. I dag med den nye EU-forordning om havnetjenester, som træder i kraft i marts måned 2019, er lodsbetjening af skibsfarten holdt udenfor krav om fri markedsadgang, da en fri markedsadgang vurderes at udgøre en risiko for suveræniteten, sejladsikkerheden, et effektivt lodsberedskab og miljøet.

Vi vil i dag opfordre til at Danmark går samme vej.

----- Final Slide

Tak for ordet.