

Lodsning er kritisk infrastruktur



Kære Regering

FULD MARKEDSADGANG TIL HELE LODSNINGSOMRÅDET I DANMARK 1. JANUAR 2020: Danmark bør slå autopiloten fra og standse den fulde markedsadgang til lodsningens område. Dansk enegang på lodsområdet bør genovervejes, der bør ses dybere ind i området. I stedet for politisk enegang, bør Danmark blot gøre som resten af verden, det handler om offentlighedens interesse, sejladsikkerhed, havmiljø, danske arbejdspladser og myndighed i dansk søterritorium. Kort sagt: *Om kritisk infrastruktur.*

Da den nye regering netop har fokus på kritisk infrastruktur og miljø, håber Danske Lodser, at Regeringen vil genoverveje, om Danmark, med fuld markedsadgang på lodsområdet, er på rette vej.

LODSNING ER IKKE ET MARKED: Det absolut største problem er, at Konkurrencestyrelsen for 20 år siden definerede, at lodsning skulle være et marked. Netop denne fejldefinition betyder, at området i mine øjne er politisk fejlbehandlet, da Folketinget har lovgivet om et *marked*, som faktisk ikke findes.

70.000 SKIBE ÅRLIGT: Indre danske farvande er stærkt trafikerede, da de er den eneste adgang til verdenshavene med skibe til og fra Østersølandene Sverige, Finland, Rusland, Estland, Letland, Litauen, Polen og det nordøstlige Tyskland.

Årligt sejler ca. 70.000 skibe gennem Storebælt og Øresund til og fra Østersøen. Det svarer til knap 200 skibe i døgnnet. Hertil kommer alle lystbådene og lokale fiskere, færger, charterskibe osv.

Lodsernes arbejde skal sikre, at alle skibe kommer sikkert igennem de danske farvande uden, at der sker ulykker, kollisioner, større miljøkatastrofer mv. Lodsning opfylder derfor en stor og vigtig samfundsopgave, som er essentiel for den offentlige økonomi, velfærd og for miljøet.

Flere end 20.000 skibe tager hvert år lods i danske farvande - heraf er 8000 transitlodsninger, de resterende 12.000 skibe tager lods ind og ud af havn.

KONTROL OG INDBERETNINGER I EN KONKURRENCESITUATION:

Lodsens rolle strækker sig længere end til sejladsvejledning. Både ifølge Lodsloven og ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF er lodser pålagt en skærpet pligt til at indberette åbenbare uregelmæssigheder, som kan være til fare for sikkerheden under et fartøjs sejlads, eller som kan indebære risiko for eller forårsage skade på havmiljøet til de kompetente myndigheder – som er Søfartsstyrelsen.

Denne indberetningspligt gælder uanset lodsens nationalitet og hvilket lodseri, lodsen er ansat i.

Men i en konkurrencesituation er det gode spørgsmål, om en lods/et lodsselskab vil anmelde deres kunder til myndighederne?

EU-forordning (EU) 2017/352 adresserer da også, at lodser ikke bør have anden interesse end at lodse skibet netop for at undgå potentielle interessekonflikter mellem sådanne lodsningsopgaver i offentlighedens interesse og kommercielle hensyn.

Også det, at en lods kan være alene i en virksomhed og dermed i stor udstrækning afhængig af enkelte kunder, er problematisk, da det sætter uafhængigheden over styr.

IMO's LODSANBEFALINGER: International havret giver ikke mulighed for at indføre *lodspligt* for transitsejlads igennem danske farvande. Det kræver international enighed, som det hidtil ikke har været muligt at opnå.

Derfor findes en *anbefaling* fra FN's søfartsorganisation (IMO) om, at skibe, der har en dybgang på mere end 11 meter, tager



Lodsloven forpligter lodsen til at indberette fejl og mangler ved de lodsede skibe til den danske Søfartsstyrelse – hvordan forestiller ministeren sig, at en russisk lods på et russisk kontroleret skib vil løfte den opgave? ”



Da den nye regering netop har fokus på kritisk infrastruktur og miljø, håber Danske Lodser, at Regeringen vil genoverveje, om Danmark, med fuld markedsadgang på lodsområdet, er på rette vej.

”

lods på strækningerne fra Gedser til Skagen (de såkaldte transitlodsninger).

Det er essentielt for sejladsikkerhed og miljø, at skibene følger anbefalingen, og målet med liberaliseringen var da også, at flere skibe skulle tage lods på længere strækninger.

Da loven blev vedtaget i 2014, sagde daværende erhvervs- og vækstminister Henrik Sass Larsen til DR Nyheder:

”Moderniseringen af lodsmarkedet forventes at føre til lavere priser på gennemsejlingslodsninger, hvilket skal få flere skibe til at tagelodsgennem Øresund og Storebælt og på længere strækninger.”

SKIBE TAGER LODS PÅ KORTERE DISTANCER: Nye tal viser imidlertid, at intentionerne med loven ikke er opfyldt:

Det modsatte er sket. Færre skibe følger hele IMO's lodsanbefaling om lods hele vejen fra Gedser til Skagen; de tager lods på en kortere strækning, end IMO anbefaler, typisk fra Spodsbjerg til Grenå.

I 2013 fulgte 91,3 % af de store skibe i transit hele IMO's lodsanbefaling om lods hele vejen fra Gedser til Skagen.

I 2018 var tallet faldet drastisk: kun 78,7 % af de store skibe fulgte den fulde lodsanbefaling, og tog altså lods på en kortere distance.

Priserne på havnelodsninger er steget. Priserne på transitlodsninger er status quo - dog er den faldet for storkunder.

DanPilot har i 2017 lodset 5,4 pct. færre sømil end i 2016.

INTERNATIONALT: Stort set alle andre europæiske lande har regler, der sikrer nationale lodser i deres respektive farvande. Typisk har man sprogkrav, nationalitetskrav og sikkerhedsgodkendelse for lodser. Den tyske forbundsdag, Frankrigs nationalforsamling, Europa-Parlamentet og Europa-kommissionen advarer ligefrem imod liberalisering af lodsvirksomhed.

Spørgsmålet er, hvorfor Danmark ikke blot gør som resten af verden på lodsområdet?

STRÆDEPROBLEMATIKKEN: I Danske Lodser er vi oprigtigt bekymrede for strædeproblematikken. Inden for de senere år har vi set problemer ved Krim og i Kertjstrædet. Netop nu ser vi store udfordringer i Hormuzstrædet. Har Danmark først ladet overvågningen af de danske stræder – blandt andet gennem lodsning – gå os af hænde, kan den være umulig at genvinde.

Det er jo ganske absurd, at et par krigsskibe gennem Storebælt fra Rusland kan skabe nyhedsoverskrifter samtidigt med, vi har en lov, der åbner for, at udenlandske interesser kan overtage lodsningsområdet i de danske stræder fra 1. januar 2020. Rusland er den eneste Østersøstat, der ikke er medlem af EU. Rusland har stærke interesser i de danske farvande, da langt størstedelen af den last, som passerer her, er russisk råolie. Ses alene på de økonomiske, geopolitiske og strategiske interesser, er der oprigtigt grund til at være bekymret for, hvor hovedinteressen i de danske sunde og bæltter ligger.

Der er kun ganske få i offentligheden, der er klar over disse interesser.

Med fuld liberalisering kan et russisk kontrolleret lodseri, baseret på f.eks. Cypern, fuldt lovligt få godkendt russiske lodser til transitsejlad af danske farvande.

Hvordan forstiller ministeren sig, at Søfartsstyrelsen skal kunne kontrollere lodsernes certifikater, føre tilsyn med tilrettelæggelse af arbejdstiden – og at lodsen på certifikatet rent faktisk er ombord?

Lodsloven forpligter lodsen til at indberette fejl og mangler ved de lodsede skibe til den danske Søfartsstyrelse – hvordan forestiller ministeren sig, at en russisk lods på et russisk kontrolleret skib vil løfte den opgave?

BEREDSKAB OG FORSYNINGSSIKKERHED: Den samme Lodslov, som gradvis åbner for markedsadgangen på lodsområdet, forpligter samtidig DanPilot til at tage de lodsningsopgaver, som ingen andre vil udføre, fordi de ikke er rentable. Dette kaldes *forsyningspligt* og indebærer, at DanPilot skal opretholde et beredskab døgnet rundt i hele landet, hvor lodseriet skal påtage sig enhver lodsningsopgave.

Samtidig med, at DanPilot fortsat har forsyningspligten, åbner liberaliseringen op for, at private lodsselskaber cherry picker og udelukkende byder ind på de lukrative lodsningsopgaver.

Dette er kun godt for den lods eller det lodsselskab, der har fundet en god niche, og for en reder, der bliver lokket til at købe lodsningerne billigere uden om beredskabet.

Særdeles uheldigt er, at netop faste kunder (storkunder) får den bedste service, mens dem, som kommer sjældent eller måske for første gang og har størst behov for lodsservice, får den dyreste og ringeste service.



Prisen på lodsning bør ses i forhold til værdi af last, skib, infrastruktur og miljø, der sikres.

Samtidig forsvinder finansieringen af beredskabet.

DYRERE LODSNINGER TIL SMÅ HAVNE: Priserne på lodsning har – indtil liberaliseringen – været fastsat efter dette beredskab, og lodstaksterne var bestemt af en bekendtgørelse.

Prisen på transitlodsningerne var tidligere en smule forhøjet, netop fordi statens forsyningspligt er kostbar. Lodsreguleringsystemet sikrede en ensartet lav pris på havnelodsningerne. Groft sagt finansierede de bredeste skuldre, især de store gennemsejlede skibe – herunder olietankere – beredskabet på havnene. Hvilket jo var til gavn for de danske havnes konkurrenceevne. Det er kendt, at mange havnelodsninger, især på de mindre havne, er beredskabstunge og underskudsgivende.

Denne reguleringsmodel – Lodsreguleringsfonden – blev afskaffet med liberaliseringen i 2006, og de små og mindre havne har derefter set betragtelige prisstigninger på flere hundrede procent. Yderligere er forsyningspligten på de af myndighederne godkendte påsætningssteder tæt på havnene bortfaldet, og lodsning tilbydes for flere havne kun på meget længere distancer, som skibene ikke efterspørger, men tvinges til at betale for.

For di lovens generelle lodspligt ikke er særligt restriktiv, fravælger mange skibe nu lodslen.

Lodslovens §22a siger, at de private selskaber skal betale et forsynings sikkerhedsbidrag fastsat på finansloven; dette er dog endnu ikke opkrævet.

PARALLELLE LODSBEREDSKABER: Det er selvklart, at to konkurrerende lodselskaber på samme farvandsområde er dyrt at drive. De statiske omkostninger ved at drive lodseri er høje, lodsbåde er dyre, bådmandsberedskabet er dyrt, en døgnbemandet disponering er dyr at opretholde.

Vi håber, at alle kan forstå, at to lodsbåde, der sejler lige ved siden af hinanden og brænder tusindvis af liter unødigt brændstof af – dette sker tit – belaster miljøet unødvendigt. Og jo flere parallelle beredskaber, jo værre bliver dette. Slidte og gamle lodsbåde betyder yderligere mere forurening.

KONKURRENCEN UDEBLEV: DanPilot har opkøbt og overtaget de konkurrerende lodserier for at undgå de dyre parallelle beredskaber. Vi har i Danmark i dag følgende store lodserier:

- Statens eget lodseri, DanPilot, direkte under Erhvervsministeriet.
- Med tilladelse til transitlodsning, Danish Pilot Service – 25% ejet af DanPilot.

- BeltPilot (Østjylland og Esbjerg) – 51% ejet af DanPilot.
- Limfjorden Pilots (Limfjorden) – er 51% ejet af DanPilot.
- Havnene i Århus, Hirtshals og Hanstholm driver selv havnelodseri.
- Rønne og Skagen havnelodserier er overtaget af DanPilot.

Der er ingen reel konkurrence, de facto er der en monopolligende tilstand, efter det frie marked har været i kraft i snart 13 år på regionallodsningso mrådet.

VI VIL BEDE JER OM AT GENOVERVEJE LIBERALISERINGEN:

Blandt IMO's mål er et rent hav og sikret, sikker og effektiv transport. For at undgå at kompromittere disse klare og præcise mål er det nødvendigt for Danmark at vedtage bestemmelser for at sikre internationalt accepterede standarder. Derudover skal kontrollen håndhæves strengt for at sikre kontinuitet.

Lodsområdet er lille, men det har et voldsomt risikopotentiale. At Danmark har været forskånet for ulykker de seneste år er heldigt – og naturligvis fordi, der oftest er en lods ombord på de store skibe.

Det skal bemærkes, at søulykker og katastrofer ikke kun påvirker de berørte parter, men alle mennesker, der bor i en region.

Derfor beder vi regeringen genoverveje, hvilken interesse Danmark har i lodsning – især betydningen og farerne ved det internationale stræde med tæt skibstrafik gennem de danske sunde og bæltter samt kontrollen med denne. ■

Lars Sigvardt

Formand for Danske Lodser



Lodsområdet er et meget specialiseret område, og der er kun ca. 200 lodser i Danmark. Derfor er det vigtigt, at der er et løbende samarbejde og politisk fokus, samt at den specialiserede viden, som Danske Lodser er i besiddelse af, inddrages i det fremtidige lovarbejde på lodsområdet.

FÆRRE SKIBE FØLGER LODSANBEFALINGERNE

- I 2013 var der i alt 2732 transitpassager med skibe under FN's søfartsorganisation IMO's lodsanbefaling.
- Der blev samme år udsendt 233 flagstatsskrivelser.
- 45 skibe tog slet ikke lods, mens 188 kun tog lods på noget af den rute, som IMO anbefaler.
- Det svarer til, at **91,3 %** af alle de skibe, IMO anbefaler at tage lods i danske farvande, fulgte de internationale anbefalinger. (Tallet kan være behæftet med en fejl, da flagstatsbrevene først blev udsendt konsekvent fra 2015).
- I 2018 var der i alt 3232 passager med skibe under IMO-anbefalingerne.
- Der blev samme år udstedt 687 flagstatsskrivelser.
- 89 tog slet ikke lods, mens 598 kun tog lods på noget af den rute, som IMO anbefaler.
- Det svarer til, at kun **78,7 %** af de store skibe i transitsejls fulgte IMO lodsanbefaling på hele den anbefalede strækning i 2018.

KILDE: Søfartsstyrelsen og DanPilots årsrapport.

FLAGSTATSBREVE

For at understrege, at den danske stat tager IMO's lodsanbefaling endog meget alvorligt, bliver alle skibe med dybgang på 11 meter eller dybere kontakttet af Forsvarets Maritime Assistance Service (MAS), når de nærmer sig dansk søterritorium. MAS gør skibet opmærksom på IMO-anbefalingen samt fortæller, at hvis ikke skibet tager lods ombord på hele strækningen, vil det blive indberettet til den danske Søfartsstyrelse. Herefter sender MAS en indberetning til Søfartsstyrelsen, som efterfølgende er forpligtet til at sende et såkaldt flagstatsbrev til det land, hvor skibet er indregistreret (flagstaten). I nogle lande betyder modtagelse af et flagstatsbrev en bøde til rederiet. Desuden kan et flagstatsbrev have betydning for risiko-vurderingen af skibet og dets last og dermed for forsikringen. Ligesom det betyder øget Port State Control – altså myndigheders kontrolbesøg i havn.

DanPilot har i 2017 lodset 5,4 pct. færre sømil end i 2016.

Faldet stammer fra transitlodsningsssegmentet, som påvirkes af den øgede konkurrenceudsættelse, samt fallende aktivitet på olieudskibningen fra de russiske havne.

KILDE: STATENS SELSKABER 2018.

- *Privatiseringen af lodsmarkedet i Danmark begyndte med ændringen af Lodsloven i 2006, hvor lodsninger i danske farvande blev opdelt i regional-lodsninger og gennemsejls-lodsninger. Samtidig blev DanPilots monopol brudt, idet regional-lodsningerne blev konkurrenceudsat.*
- *DanPilot beholdt monopollet på gennemsejls-lodsninger, og i 2013 blev lodseriet omdannet til en såkaldt SOV – en selvejende offentlig virksomhed med egen bestyrelse og administrerende direktør.*
- *Med ændringen af Lodsloven i 2014 blev det imid-*

lertid besluttet, at DanPilots monopol på transit-lodsninger også skulle brydes. Dette skulle ske ved gradvist at udbyde 1200 transitlodsninger i fri konkurrence fra 2016 til 2019.

- *Den fulde liberalisering er – hvis Lodsloven ikke ændres – en realitet. 1. januar 2020.*
- *I undersøgelsen, som fulgte med lovforslaget i høring, var den eneste, mulige fordel ved en liberalisering, at den formentlig ville gøre det billigere for de multinationale olieselskaber at fragte deres miljøfarlige laster gennem danske farvande.*

