



Danish Maritime Pilots' Association Danske Lodser

Uddybende Bilag.

Hvordan sikrer vi overholdelse af regler fastsat i EU, som er direkte gældende i Danmark?

Lodsmarkedet.

Det absolut største problem er, at Konkurrencestyrelsen i Danmark har opfundet, at lodsning skulle være et marked. Netop denne fejldefinition betyder, at området er politisk fejlbehandlet, da Folketinget har lovgivet om et marked, som faktisk ikke findes.

Lodsning er defineret i alle andre lande som *Kritisk infrastruktur - en unik public service. Samt for alle lodsningsområder, nødvendigt at lodsene har meget specialiseret erfaring og lokalkendskab.*

Dette var i høj grad drevet i forventning til tidligere udgaver af EU havnepakken. Man skrev i Beretning til statsrevisorerne om lodsvæsenet (lodserierne og Lodsreguleringsfonden) Januar 2001 I december 1997 udsendte EU "Grønbog om havne- og skibsfartsinfrastruktur" ("Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure"). Heraf fremgår, at der på EU-niveau overvejes initiativer til liberalisering af adgangen til markedet for havnetjenester, herunder markedet for lodsningssydelser, der udgør "et karakteristisk eksempel på en obligatorisk teknisk-nautisk tjeneste, som i de fleste europæiske havne er organiseret som et monopol". Farvandsvæsenet har oplyst, at der i EU regi i øjeblikket arbejdes på et regeludkast, der skal forelægges EU-kommissionen ultimo 2000. Det er Farvandsvæsenets forventning, at initiativet på sigt vil munde ud i et direktiv, der liberaliserer markedsadgangen til lodsningserhvervet i EU-medlemsstaterne med mulighed for, at medlemsstaterne kan definere adgangsbetingelser til markederne fx ved at opstille kvalifikationskrav. Rigsrevisionen bemærker, at en eventuel kommende liberalisering af markedsadgangen på lodsningsområdet kan vise sig at få væsentlig betydning for lodsvæsenet.

Danmark har derfor lovgivet på lodsningsområdet med baggrund i netop forslag fra Kommissionen COM(2013) 295 & 296.

EMPA (European Maritime Pilot Association) fremførte dengang, at lodstjenester - selv om de ydes mod vederlag - ikke er en økonomisk ydelse og ikke bør være underlagt konkurrence. Danmark har derfor lovgivet efter en forordning der ikke endte som fremsat, derimod endte forordning (EU) 2017/352 ganske anderledes med hensyn til lodsning. EU har forstået og set



Danish Maritime Pilots' Association

Danske Lodser

dybere ind hvad er lodsning for en slags service.

Europa Parlamentet definerede i forbindelse med vedtagelse af forordning (EU) 2017/352.

Justification: Pilotage provides an essential and unique service to the shipping industry, which if open to competition would jeopardize maritime safety and security, the protection of the environment and the efficiency of ports.

Forordning (EU) 2017/352 skal efterleves i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat. Endelig tekst i

(39) i forordning (EU) 2017/352: I henhold til resolution A.960 vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation er det for hvert lodsningssområde nødvendigt, at lodsningen har meget specialiseret erfaring og lokalkendskab. Desuden er lodsning generelt obligatorisk og organiseres eller leveres ofte af medlemsstaterne selv. Endvidere tillægger Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF lodser en rolle med 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. Hvor sikkerhedsforholdene tillader det, er det herudover vigtigt, at alle medlemsstaterne tilskynder til anvendelse af lods fritagelsescertifikater eller tilsvarende mekanismer for at forbedre effektiviteten i havne, navnlig for at stimulere nærskibstrafikken. For at undgå potentielle interessekonflikter mellem sådanne opgaver i offentlighedens interesse og kommercielle hensyn bør kapitel II i denne forordning ikke finde anvendelse på lodsning. Medlemsstaterne bør dog fortsat frit kunne beslutte at anvende kapitel II på lodsning. Hvis de træffer en sådan beslutning, bør Kommissionen underrettes herom for at sikre formidling af relevante oplysninger.

Vi har tidligere gjort opmærksom på dette og ministeren svarede: "Denne indberetningspligt gælder uanset lodsens nationalitet, og hvilket lodseri, lodsningen er ansat i." I en konkurrencesituation vil ingen anmelde deres kunder til myndighederne. Dette sker ikke, da lodser har forskellige incitamentter efter hvordan de er organiseret. Lodser i Danish Pilot Service (DPS) har i selskabets levetid ikke indberettet et eneste skib, mens DanPilot (SOV) i samme periode har indberettet en del.

Artikel 10 Undtagelser 1. Dette kapitel og artikel 21 finder ikke anvendelse på godshåndtering, passagertjenester eller lodsning. 2. Medlemsstaterne kan beslutte at anvende dette kapitel og artikel 21 på lodsning. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om en sådan beslutning.





Danish Maritime Pilots' Association

Danske Lodser

Danmark har ikke underrettet kommissionen, vi har fået dette oplyst via aktindsigt fra Transportministeriet. Desuden har EMPA (European Maritime Pilot Association) forhørt sig i Bruxelles. Kun Danmark og Rumænien har indført denne markedsadgang til lodsning. Tidspunktet er ganske fornuftigt at stoppe op og genoverveje om den vedtagne politik er i Danmarks interesse.

(46) Havnetjenestegebyrer, der opkræves af leverandører af havnetjenester med forpligtelser til offentlig tjeneste, og gebyrer for lodstjenester, der ikke er udsat for reel konkurrence, kan indebære en større risiko for prismisbrug i de tilfælde, hvor der eksisterer et monopol. For sådanne tjenester bør der være ordninger, som sikrer, at gebyrerne fastsættes på en gennemsigtig, objektiv og ikke diskriminerende måde og står i et rimeligt forhold til omkostningerne ved den leverede tjeneste.

Netop dette opfyldte Danmark der tidligere havde lodstaksterne fastsat i en bekendtgørelse. Som det er nu, med tanken om markedsprisregulering og defacto monopol, betyder det at gennemsigtigheden på lodspriserne er væk. Særligt uheldigt er, at netop faste kunder får den bedste service. Altså de som kommer sjældent eller måske for første gang, og derfor har størst behov for lodsservice, får den dyreste og ringeste service. Prisen på lodsning bør ses i forhold til den værdi last, skib, infrastruktur og miljø der sikres.

Enmandslodserier:

Når en lods er alene i en virksomhed og dermed i stor udstrækning er afhængig enkelte kunder, er problemet at uafhængigheden sættes over styr. Enkeltstående er denne problematik det, der giver anledning til mest hovedrysten i de internationale kredse hvor Danske Lodser færdes. Den almindeligste måde lodser er organiseret på rundt om i verden, er at en sammenslutning af lodser, mange steder gennem flere hundrede år, er gået sammen og har lavet et stort nationalt lodseri. Dette for at sikre et beredskab og have fornøden styrke til at sikre fagligheden, sikre nye ordentlige lodsbaade og især forsyningsikkerheden.

Den canadiske meningsundersøgelse: What comes to mind when you hear “independence from commercial pressure”? “That means that if somebody wants a ship quicker they can say no – they have the autonomy and authority to allow someone to go in or to stop them. There can't be any pressure from shipowners but they still need to be accountable to someone. They should have the last word. There may be a situation where a captain might want to overrule because the crew is there to support the captain, not the pilot. Money does have influence so everything has to be above board. These types of situations are either safe or unsafe.”

Idéen med ”et DanPilot” (sammenlægningen i 2006) var at samle alle lodserierne under



Danish Maritime Pilots' Association

Danske Lodser

staten, netop at samle beredskabet nationalt og gøre lodsning mest muligt effektivt. Den nuværende lodslov vil give en omvendt udvikling. Med dårligere og dyrere lodsninger til følge.

I USA, som vi på mange områder sammenligner os med, har staten Florida i deres lovgivning, anerkendt lodsning, dets samfundsbetydning og defineret følgende:

The 2018 Florida Statutes 310.0015 Piloting regulation; general provisions. — (1) Piloting is an essential service of such paramount importance that its continued existence must be secured by the state and may not be left open to market forces. (2) Because safety is the primary objective in the regulation of piloting by the state and because of the significant economies of scale in delivering the service, the requirement of a large capital investment in order to provide required service, and the fact that pilots are supplying services that are considered to be essential to the economy and the public welfare, it is determined that economic regulation, rather than competition in the marketplace, will better serve to protect the public health, safety, and welfare.

Det yderste korrekte i lovgivningen fra Florida er, at de tager udgangspunkt i formålet med lodsningen. Dette kan vi konstatere er glemt i Danmark. Der er stort fokus på, at der skal være konkurrence og fuld markedsadgang.

Rederne og ladningsejerne ses om kunder til et lodsprodukt.

Vi vil gerne tilbage og tale om formålet med lodsning?

Hvilken interesse har offentligheden i lodsning?

Priserne på lodsning er fastsat efter et beredskab med en forsyningspligt, der skal opretholdes til alle tider. Derfor kan det naturligvis være godt for den enkelte lods at cherrypicke og finde de særdeles lukrative lodsningsopgaver. Dette løfter blot ikke beredskabet samt forsyningsikkerheden og er kun godt for den lods, der har fundet en god niche og en reder der bliver lokket til at købe lodsningerne billigere udenom beredskabet. Parallele lodsberedskaber er dyre at drive, statiske omkostninger ved at drive lodseri er høje, lods både er dyre, bådmandsberedskabet er dyrt, en døgnbemandet disponering er dyrt at opretholde. Lodsstationer ligger lige ved siden af hinanden. Ganske som Florida har fastslået og lovgivningsmæssigt har handlet på. Danmark har stor fokus på klimaet, vi kan alle forstå at 2 lods både, der sejler lige ved siden af hinanden og brænder tusindvis af liter unødigt brændstof af - dette sker tit og jo flere parallelle beredskaber, jo værre bliver dette. Slidte og gamle lods både, betyder yderligere mere forurening.

Risikoen ved at sådanne opgaver der i offentlighedens interesse ønskes reguleret af kommercielle hensyn er ikke vurderet. Katastrofernes mulige omfang er gigantisk Danmark venter på katastrofen og handler først på denne. Det er forståeligt at især vores store nabo Tyskland er bekymret, de har jo kyster direkte ud til samme stræder Derfor håber Danske



Danish Maritime Pilots' Association

Danske Lodser

Lodser, at man vil genoverveje om Danmark er på rette vej på lodsningssområdet - at den fortsatte retning sættes politisk med udspring i lodsningens gavn for offentligheden. En canadiske meningsundersøgelse påpeger at rederens indflydelse bekymrer befolkningen. Danmarks Rederiforening, nu Danske Rederier, påvirkede Anders Fogh-regeringerne i 00'erne til i to omgange at reducere lodstaksterne, hvilket gav anledning til underskud i statens lodseri DanPilot. Dette tab endte hos skatteyderne, da DanPilot blev en SOV. Der er lyttet rigtigt meget til rederens side, naturligvis har Danske Rederier langt mere magt og indflydelse end Danske Lodser. Vi håber at kunne appellere til den sunde fornuft, altså at Danmark genovervejer og får defineret lodsning korrekt. I lovforslaget til lodsloven i 2006, stod der i bemærkningerne: Formålet med konkurrenceudsættelsen er at gøre lodsning billigere, så flere skibe bruger lods over længere distancer. Desværre har vi set det modsatte ske. Skibe tager lods på kortere distancer, men betaler samme pris som tidligere da de sejlede helt til Skagen/Grenå, altså dyrere lodsning. Det er hensynet til lodseriernes drift der sætter priserne i gennemsejlingen, især det faktum at trafikken med last og stor dybgang mest er ud af gennem Storebælt (60% lodsninger ud af Østersøen mod 40% ind i Østersøen).

For at illustrere hvorledes de fremmede flagstater ser på den lodsservice, der er så vital for sejladsikkerheden og den frie verdenshandel er bilag fra Bahamas Maritime Authority TECHNICAL ALERT No. 18-06 vedlagt. Denne er på mange måder en ros til den danske indsats for at få flere skibe til at tage lods (anrøb af skibe der ikke overholder IMO's anbefalinger).

I kraft af at DanPilot (SOV) lovmæssigt har forsyningspligten, har gjort det muligt for private lodserier at "cherrydicke", altså at finde nogle lukrative lodsningssopgaver og efterlade de "mindre attraktive opgaver til DanPilot (SOV) til skade for dennes økonomi og dermed staten. Som Danske Lodser ser det, er det yderst vigtigt at lodsområdet igen bliver politisk vurderet.

Især statsminister Mette Frederikssens udmeldinger om kritisk infrastruktur, gør Danske Lodser fortrøstningsfulde. Den definition af lodsning regeringerne i 00'erne satte, er ikke blevet ændret ved den sidste ændring af lodsloven. Alene at åbne for denne konkurrence mellem lodserierne og tillade enmandslodserier, sætter opgaver i offentlighedens interesse og kommercielle hensyn og dermed lodsens uafhængighed på spil.

Hvordan har konkurrencen på lodsning virket i Danmark på Regional lodsningssområdet? Opdeling af lodsninger i regional lodsninger og transit lodsninger kom med Lodslov 2006. Hvilken gavn har det for Danmark?

Vi har i Danmark følgende store regional lodserier:

Statens eget lodseri DanPilot direkte under Erhvervsministeriet

BeltPilot, 51 % ejet af Danpilot

Limfjorden Pilots, 51 % ejet af Danpilot.



Danish Maritime Pilots' Association

Danske Lodser

Havnene i Århus, Hirtshals og Hanstholm driver selv havnelodseri. Rønne og Skagen havne lodserier er overtaget af Danpilot

Der er ingen reel konkurrence, defacto er der en monopollignende tilstand, efter det frie marked har været i kraft i snart 13 år på regionallodsningsområdet. Der er tale om Kritisk infrastruktur og en unik public service. DanPilot (SOV) har opkøbt og overtaget andre lodserier for at undgå de dyre parallelle beredskaber. Opdelingen (regional og transit) og nedlæggelsen af lodsreguleringsfonden har betydet at priserne på lodsning især på mindre havne er steget voldsomt. Lodsningerne på transitlodsningerne var en smule for høje, netop grundet statens forsyningspligt i de internationale stræder er meget tung at løfte, lodsreguleringsystemet sikrede en ensartet lav pris på havnelodsningerne, groft sagt "Lodsningerne var finansieret af de bredeste skuldre", især på den russiske olieeksport. 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 blev afskaffet og de små og mindre havne, har derfor set betragtelige prisstigninger.

I lodslovens § 22 a af blev der beskrevet "et forsyningsbidrag for regional- og gennemsejlingslodsninger" til at dække af udgifterne til forsyningspligten, dette bidrag er dog aldrig blevet opkrævet. Rigtigt mange skibe sejler derfor uden lods til og fra de mindre havne. Fagligt er standarden blandt søfarende og særdeles skibsførere faldene. Det kommercielle pres på skibsførerne er stærkt øget. Forståelsen for den generelle lodspligt i Danmark er så lempelig er ikke stor blandt skibsførerne. Rederne, mæglerne og befragterne har kommercielle interesser, og presser skibene til at sejle uden lods.

Hvordan har konkurrencen på lodsning virket i Danmark på Transitlodsningsområdet?

Her opererer: Statens eget lodseri DanPilot direkte under Erhvervsministeriet.

Danish Pilot Service 25% ejet af Danpilot

I Øresund har Sverige ligeledes en transitlodsnings service. Svenskerne har gennem de senere år taget en større og større del af lodsningerne i Øresund. Kan dette mon skyldes at kommercialiseringen har givet en dårlige lodsservice i Danmark?

De danske stræder er reguleret internationalt, skibene har fri og uskyldig passage. Der er 3 kyststater ved indsejling til Østersøen, Danmark, Sverige og Tyskland. Sverige og Danmark tilbyder transitlodsninger. Langt overvejende er det Danmark som varetager og sikrer disse lodsninger, da Gedser – Skagen lodsningen gennemsejler de indre danske territorialfarvande. Dette respekteres af de andre kyststater, hvilket er ganske unikt. I de fleste andre lande og EU ligger lodsning under Transportområdet, da lodsning mest handler om havne, import og eksport, samt infrastruktur.





Danish Maritime Pilots' Association

Danske Lodser

Netop de internationale stræder gør at Danmark bør følge IMO og definitionerne på lodsning internationalt. Især med hensyn til forskellige former for rådgivning fra land iht. IMO kan dette definatorisk ikke kaldes lodsning. Hvilket ligeledes er fejldefineret i Lodsloven.

De andre kyststater ved indsejling til Østersøen er ligeledes udsat for den risiko den massive og stigende trafik udgør. Her er tanken at give dette ”marked” frit fra 1. januar 2020, det bør regering tænke over på ny, da lodsning er Kritisk infrastruktur en unik public service, det kan kun være en politisk vindingsag, der fortæller at Danmark har fået en ny regering.

Gennem hårdt politisk arbejde i årtier, er det lykkedes at få rigtigt mange skibe til at anvende lods. Det er helt unikt at Danmark er lykkedes med at få fremmede skibe til at betale for en dansk lods ombord, i alt overvejende en lods ansat af staten.

Lodseres betydning for suveræniteten i de danske stræder.

Netop sikring af Danmarks kontrol, tilsyn, geopolitiske og suverænitetsinteresser i disse stræder var hovedårsagen til at lodsning lå under Forsvarsministeriets departement indtil omlægningen af ressortområder i 2012. Københavnertraktaten TRA nr 21000 af 14/03/1857 er stadig gældende, især den med tilsynet med lodsning er en vigtig pligt for regeringen og det viser jo at internationalt skal der tænkes på den meget lange bane. Vi er oprigtigt bekymret, der er ikke lavet nogen meningsmåling på området i Danmark. Vores Canadiske kolleger har forespurgt den canadiske befolkning. Her gik bekymring på “Participants think marine pilots should be independent and free from shipowner influence”. Ganske som forordning (EU) 2017/352 adresserer at lodser ikke bør have anden interesse end at lodse skibet, for at undgå potentielle interessekonflikter mellem sådanne lodsningsopgaver i offentlighedens interesse og kommercielle hensyn.

Det farvand der bedst kan sammenlignes med de danske sunde og bæltter er Bosphorus og Canakkalestræderne. Eller kanaler som Suez og Panama. Det ville være helt utænkeligt i disse stater at indføre en politik som i Danmark.

Danske Lodser er oprigtigt bekymret for strædeproblematikken. Inden for de senere år har vi set problemer ved Krim og i Kertjstrædet. Netop nu ser vi igen store udfordringer i Hormusstrædet.

Har Danmark først ladet denne mulighed for at sikre disse lodsninger på danske hænder gå os af hænde, kan den være umulig at genvinde. Vi har tidligere bragt netop dette op for Erhvervsudvalget ved deputation tidligere i år.

At langt størstedelen af den last, som passerer de danske sunde og bæltter er russisk, primært



Danish Maritime Pilots' Association

Danske Lodser

sort råolie gør at vi er alvorligt bekymret. Kigges alene på de økonomiske, geopolitiske og strategiske interesser, er der oprigtigt grund til at være bekymret for hvor hovedinteressen i de danske Sunde og Bælter ligger. 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 russiske interesser kan overtage lodsningområdet i de danske stræder fra 1. januar 2020. Den eneste Østersøstat der ikke er medlem af EU, står for langt den største del at lasterne der transitter de danske Sunde og Bælter. Dette er der blot kun ganske få i offentligheden, der er klar over denne fare.

Forvaltningen af lodsområdet af først Lodstilsynet og siden Søfartsstyrelsen

Danske Lodser er yderst bekymret over den kritisable forvaltning af lodsloven. Blandt lodserne er der igen tvivl om at tilsynet har svigtet. Arbejdstid og hviletid i forbindelse med vagtberedskab er enkeltstående det største problem.

Tilsyn med lodsning er bundet stærkt op på egenkontrol i lodserierne. Lodser i døgnsvagtberedskab med tilkaldevagt skal overholde en ganske kompliceret lovgivning om tilrettelæggelse arbejdstiden.

Her er det EU-domstolens definitioner på arbejdstid og hviletid der er gældende. Danske Lodser må insistere på at EU er retsstat, desværre har Søfartsstyrelsen ingen holdning til definitionerne at arbejdstid og hviletid, derved skrider tilsynet og lovgrundlaget.

Selv i statens eget lodseri direkte under erhvervsministeriets departement, har Danske Lodsers medlemmer oplevet massive problemer. For flere lodser har problemerne med tilrettelæggelsen af lodsernes arbejdstid været direkte helbredsskadelige.

Danske Lodser har handlet og bedt myndigheden om at gribe ind. Søfartsstyrelsen burde som myndighed på området have udvist handlekraft. Det lykkedes at få de lovpligtige arbejdstidsregnskaber indført 11 ½ år efter disse blev et krav. Dog ønsker myndigheden desuagtet vi har presset på, ikke at føre noget tilsyn med netop arbejdstiden. Myndigheden har udstedt påbud om arbejdstidsregnskaberne skal udføres, uden en holdning til definitionen af arbejdstid. Dermed føres heller ikke tilsyn med den store fare for fatigue altså træthed i forbindelse med natlodsninger. Da ukendskabet til loven i Søfartsstyrelsen er så kritisabelt, er det værd at overveje om ikke lodsers arbejdsmiljø rettelig bør være under Arbejdstilsynet. EU-domstolen har en række domme på området, den sidste er C-55/18 er fra 14. maj.

DanPilot havde en større uddannelsesprogram for nye lodser i 2018, (*sagsnr. 2019008388*) Overtrædelse af Lodslovens § 30 stk. 1, Intet arbejdstids- og hviletidsregnskab for Lodsaspiranter i Danpilot” sagen er modtaget af Søfartsstyrelsen, men styrelsen har ikke



Danish Maritime Pilots' Association

Danske Lodser

svaret.

Da bemærkningerne til lodsloven i 2006 havde fokus på enmandslodserier, har vi ligeledes forespurgt om tilsynet og kontrollen af 28-03-2019 på Søfartsstyrelsens ”**Sagsnummer 2019013495** ønsker Danske Lodser indsigt i, hvorledes De som myndighed sikrer overholdelsen af Lodslovens §17 og §30 og i særdeleshed til bemærkningerne til netop de to §§.” Bemærkningerne Til lodslovens §17 stk. 2: Bestemmelsen har til formål at kunne gøre arbejdsmiljøbestemmelserne for ansatte lodser og for lodser, der arbejder som enkeltmandsfirmaer, ens. Derfor er det nødvendigt, at der kan stilles krav om overholdelse af arbejdsmiljø- og hviletidsregler til lodser, fx organiseret som enkeltmandsfirmaer, der ikke er omfattet af gældende arbejdsmiljø- og hviletidsregler for lønmodtagere. Dette gør sig særligt gældende i forbindelse med lodsning, da arbejdsmiljøreglerne ikke alene skal sikre lodsens, men også lodsningens kvalitet og derved sejladssikkerheden.

Bemærkningerne Til lodslovens §30: ***Da en stor del af kontrollen såvel med arbejdsmiljømæssige bestemmelser som med de enkelte lodseres opretholdelse af ekspertise i lodsningssområderne vil blive foretaget af det enkelte lodseri, er det fundet nødvendigt med en mulighed for at slette lodseriet af registret med den konsekvens, at lodseriets lodser enten må ophøre med at lodse eller må søge over i andet lodseri. Bestemmelsen kan endvidere tænkes anvendt, hvis et lodseri ikke opfylder kravene om at være forsikret for skader, det eller dets lodser måtte forvolde, eller hvis lodseriet skylder penge til lodsinspektion. Som eksempel på forhold, der kan tænkes at blive strafbelagt og derved omfattet af nr. 1, kan nævnes uautoriseret udøvelse af landbaseret lodsning, manglende opfyldelse af kvalitetskrav ved landbaseret lodsning, manglende regnskab med arbejdstid og hviletid, manglende forsikring af lodseriet.***

Det har Søfartsstyrelsen heller ikke ønsket at svare på.

Man kan tænke sig russisk ejet lodseri baseret på f.eks. Cypern. Hvordan forestiller man sig at Søfartsstyrelsen skal kunne løfte denne tilsynsopgave? Et lodseri i et andet EU land, der tilbyder lodsning på skib gennem vore Sunde og Bælter, i fri og uskyldig passage, og en kontrol bundet op på ”egen kontrol”.

Konkurrence har medført at lodsernes sikkerhed & arbejdsmiljø er blevet markant dårligere.

”Effektiviseringen” af lodsmarkedet, har betydet at færrest muligt lodser skal løfte beredskabet, med pres på arbejdstid og hviletid til følge. Effektivitet er at sikre at beredskabet kan stille med en lods uden at forsinke skibstrafikken.

Danske lodser har været en del i kontakt med netop Arbejdstilsynet. Svaret var blot, at det er ikke vores ressortområde, men kompetencen virker bestemt til at være tilstede. Vi lodser





Danish Maritime Pilots' Association

Danske Lodser

føler, at denne konkurrenceudsættelse har været til skade for lodsernes sikkerhed sundhed og helbred. Arbejdstilsynet og Søfartsstyrelsen er enige om arbejdsmiljøloven ikke gælder for lodser til søs. Reglerne for arbejdsmiljøforhold er generelle EU fastsatte arbejdsmiljøregler og burde derfor også gælde for lodser.

Vi lodser føler vi er endt i en gråzone, hvor der ikke er nogen rigtigt ved hvilke regler der gælder. Søfartsstyrelsen har gentagne gange fortalt, at de som myndighed ikke ønsker at føre tilsyn med arbejdstid, men kun med hviletid. Hermed svigter Søfartsstyrelsen, for lodsloven kobler lige præcis arbejdsmiljølovgivningen og sejladsikkerheden. Dermed er det faktisk et dobbelt myndighedssvigt.

Netop med definitionen af hviletid og arbejdstid er vigtigt for at lave korrekte regnskaber for hviletid og arbejdstid og hermed føre en egenkontrol i lodsvirksomhederne, samt sikre en fair konkurrence.

EU Domstolens Sag C-518/15 forslag til afgørelse, beskriver definitionerne.

50. Eftersom kategorien »hvileperiode« pr. definition er en restkategori, vil jeg i den følgende analyse koncentrere mig om begrebet »arbejdstid«. Der kan i Domstolens praksis allerede findes en vejledning til, hvordan begrebet skal fortolkes.

Helt basalt svigter Danmark lodsernes grundlæggende rettigheder iht. beskyttelse af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed – tilrettelæggelse af arbejdstiden – artikel 31, stk. 2, i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.

Overførsel af lodser

Danske Lodser har i forbindelse med vore medlemskaber af de internationale IMPA (International Maritime Pilot association) og EMPA (European Maritime Pilot association) stor interesse i overførsel af lodser og sikkerheden forbundet hermed. Med hensyn til sikkerhed ved overførsel af lodser, kan vi hverken få lodserierne eller Søfartsstyrelsen i tale. Der dør i gennemsnit 2 lodser om året i verden, det er farligt at blive overført mellem to sejlede skibe. Vi har haft dødsulykker i Danmark, men disse ligger heldigvis adskillige år tilbage. Lodsernes arbejdsmiljørepræsentanter presser på for at få risikovurderet lodsoverførsel. Disse risikovurderinger har været basalt krav i 30 år, men selv i Danpilot findes ingen APV'er. Søfartsstyrelsen spørger ikke efter at se disse. APV'er findes skam for kontorpersonale og diverse andre funktioner på land, men så snart kajkanten passeres overgår vi fra Arbejdstilsynet til Søfartsstyrelsens ressortområde og så sker der ikke mere. Simple lovkrav som helkropsvibrationer og APV er ting myndighederne ikke har nogen interesse i bliver overholdt.

Insisteres på konkurrencen må et rimeligt modkrav være ens minimumskrav til lodsoverførsel og der skal være samme regler for alle aktører.



Danish Maritime Pilots' Association

Danske Lodser

Der er ingen evidens for lodsene kan reddes op af vandet i de vejrforhold lodsådene opererer i. I DanPilots sikkerhedsudvalg har der over flere år været klaget over at bådmændene ikke fik tid til at overholde de øvelser der er pålagt af Søfartsstyrelsen. Ligeledes afholdes "Mand over bord" øvelser tit i havnene, eller lige uden for denne og altid i godt vejr. I de omkringliggende lande øves MOB i området hvor lodserne overføres og netop disse øvelser bruges til at fastsætte de vejrgrænser hvor lodsoverførsler skal stoppe. "Kan lodsåden ikke samle dummyduken sikkert op" stopper lodsådsoperationen". Danske forsikringsselskaber har risikovurderet det at være lods som ekstremt farligt, en fuldtids ulykkesforsikring stiger eksplosivt ved at gå fra en stilling som skibsfører til et job som lods. "Tekniske forskrifter for lodsåde" blev fjernet i 2017 ved regel forenkling. Danske Lodser finder dette meget uheldigt. IMPA (The International Maritime Pilots' Association) fastslår

"Compounding the danger to Pilots of non-SOLAS compliant Boarding Arrangements, is the efforts of some Administrations to force Pilots to use Elderly or Unsuitable vessels (like Tugs) to executive transfers."

Netop de høje omkostninger til drift af lodsvirksomhed gør at gamle lodsåde fra 70'erne anvendes dagligt til at overføre lodser. Ligeledes bruges fartøjer der ikke konstrueret til overførsel af lodser, her tænkes især på de problematiske Skawlink både ved Skagen. Der er ingen regler på området. Oveni siger lovgiver at lodsning skal være en forretning og især enmandslodserier har nok en kende svært ved at se grunden til forbedret sikkerhed da bedre sikkerhed koster penge.

En simpel ting: DanPilot har bygget nye både uden et søgelænder, der vil kunne forhindre lodsene i at falde overbord, samfundet forventer dermed at lodser kan gå ud på dækket i en lille båd uden søgelænder under alle vejrforhold. Fra denne lille lodsåde der bevæger sig, til tider voldsomt, skal lodsene springe over en lodslejder (en godkendt rebstige) rigget på skibssiden. Søværnet har netop overtaget nogle af DanPilots gamle lodsåde og det første de gjorde, var at montere søgelænder på bådene.

Servicecheck af lodsloven.

Danske Lodser undres over dette trækker så meget ud. Desuden vil vi gerne gentage at vi ser det som yderst problematisk at netop Søfartsstyrelsen har fået i opdrag at stå for dette servicecheck. Dette fordi at Søfartsstyrelsen forvaltning af den nuværende lodslov har været yderst kritisabel. På trods af henvendelser med dokumentation har Søfartsstyrelsens holdning været "Det har vi ingen holdning til". Søfartsstyrelsen har afholder kontrolsyn i lodserierne og selvom dette viste store fejl er kontrollerne ikke gentaget. Kun lodsvirksomhedernes egenkontrol gennemgås og det sikres på ingen måde at denne egenkontrol rent faktisk fungerer. Især lodseriernes frihed til at definere arbejdstid og hviletid uden hensyntagen til EU-retten er problematisk. Situationen i Danmark havde set ganske anderledes ud hvis myndigheden havde sikret regler fastsat i EU, som er direkte gældende i Danmark, var blevet



Danish Maritime Pilots' Association

Danske Lodser

overholdt. Så var mange af de problemer, der ses nu bla. i enmandslodserier undgået. Lodserierne burde ganske enkelt været slettet fra registeret.

Endnu mere problematisk er især bemærkningerne til lodsloven, der i bedste fald er overset af myndigheden. Der er lagt et stort arbejde at udfærdige en lodslov, Erhvervs og vækstministeriets Analyse af det danske lodsmarked 20. dec. 2013, denne analyse henviser til EU havnepakke, der nu er forordning (EU) 2017/352 havnepakke 3. Denne forordning er yderst klar, specielt afsnittet med at lodsning ikke bør konkurrenceudsættes. Desuden er der i forordningen hjælp til at få lodsning defineret korrekt forbindelse med servicechecket af den nuværende lodslov.

Det er normalt at medlemsstaterne i EU har nationalitets- og sprogkrav samt sikkerhedsgodkendelse af lodser. Netop lodsens unikke rolle som myndighedernes repræsentant i skibene gør man vælger dette. I Danmark har man helt fjernet disse krav til fremtidige lodser.

Norge har netop nægtet at sikkerhedsgodkende 2 udenlandske norsktalende nyuddannede lodser. En svensk og schweizisk statsborger begge oplært som lodser i Norge. Lodscertifikat kan dermed ikke udstedes.

Derfor vi beder til at det genovervejes, hvilken interesse Danmark har i lodsning især betydningen og farerne ved det internationale stræde med tæt skibstrafik gennem de danske sunde og bæltter.

Skibsfører- og lodsforholdet er en unik balance af gensidig tillid og respekt, hvilket giver et uovertruffet sikkerhedsniveau i et samfund, der forventer og modtager de højeste standarder fra shippingindustrien. Blandt IMO's mål er et rent hav, sikret, sikker og effektiv transport. For at undgå at kompromittere disse klare og præcise mål, det er nødvendigt for Danmark at vedtage bestemmelser for at sikre internationalt accepterede standarder. Derudover skal kontrollen håndhæves strengt for at sikre kontinuitet.

Det skal bemærkes, at søulykker og katastrofer påvirker ikke kun de berørte parter, men alle mennesker, der bor i en region. Lodser er skjulte helte ukendt for offentligheden og vores roller skal være anerkendt.

Idet vi ser frem til at mødes i nærmeste fremtid.

