

de skibe, skal afmærke farvandene, og skal føre tilsyn med lodstjenesten i Kattegat, Øresund og bæltene. Ligeledes skal lodspengene være moderate og ens for danske og udenlandske skibe. Benyttelse af lods skal ske efter skibsførerens egen bestemmelse; men dette er dog ikke forskelligt fra, hvad der gælder ved andre internationale stræder, jf. havretskonventionens bestemmelser om uskadelig passage.

3.5 STCW-konventionen

Ifølge Søfartsstyrelsens bekendtgørelse om vagthold i skibe skal tjenesten på skibe blandt andet tilrettelægges i overensstemmelse med STCW-konventionens bestemmelser om sejlads med lods om bord. Det fremgår heraf, at lodsers tilstedeværelse om bord på et skib ikke fritager skibsfører eller vagthavende navigator for deres pligter og ansvar med hensyn til skibets sikkerhed. Endvidere skal skibets fører og lods udveksle oplysninger om sejladsens tilrettelæggelse, lokale forhold og skibets karakteristika, samarbejde tæt og føre nøje kontrol med skibets position og sejlads.

3.6 Rådets direktiv 79/115/EØF

Forslaget tilsigter at implementere Rådets direktiv 79/115/EØF om højsølders lodsning af skibe i Nordsøen og i Den Engelske Kanal, der er optaget som bilag til lovforslaget.

Ifølge direktivet har medlemsstater med kyst til Nordsøen eller Den Engelske Kanal pligt til at sikre, at skibe, der måtte ønske det, har mulighed for at få bistand fra kvalificerede højsøldere i Nordsøen og Den Engelske Kanal.

Endvidere skal medlemsstaterne sørge for, at skibe, der sejler under deres flag, i Nordsøen og Den Engelske Kanal kun gør brug af lodser, der er i besiddelse af et højsøldercertifikat udstedt af en kompetent myndighed i en nordsøstat.

4. Lodslovsudvalgets overvejelser

4.1 Forudsætninger for udvalgets arbejde

Af kommissoriet for udvalget fremgik det bl.a., at udvalget i sit arbejde med forslag til ændringer af lodsloven på relevante områder skulle tage udgangspunkt i rapporten fra april 2004 vedrørende øget anvendelse af lodser, samt styrket overvågning af sejladsikkerheden og de deri indeholdte analyser og anbefalinger samt den handlingsplan af 26. maj 2004, som de deltagende ministerier udarbejdede på grundlag af rapporten.

Udvalget skulle endvidere i forbindelse med sit arbejde forholde sig til de ovenfor i punkt 2.3 Lodslovsudvalget opregnede punkter.

4.2 Udvalgets overvejelser

På baggrund af kommissoriet for udvalget, samt Statsrevisorernes beretning fra januar 2001 om lodsvæsenet og Konkurrencerådets anbefaling af 26. november 2003 har udvalget lagt til grund, at forsyningssikkerhed, kvalitet, selvfinansiering af det statslige lodsvæsen samt reguleringsmæssig og økonomisk effektivitet som udgangspunkt måtte kunne opfyldes efter gennemførelse af den anbefalede løsning.

Udvalget har behandlet tre hovedmodeller i form af en monopolmodel, en fuldt liberaliseret konkurrence-model og en delvist liberaliseret model, alle med mulighed for kombinationer med fx udbud og offentlige og private partnerskaber.

Udvalget finder, at en videreførelse af det nuværende monopol indebærer en risiko for en for lav økonomisk effektivitet, samt at den eksisterende lodslov indebærer regulering på for mange områder.

I den rene konkurrence-model vil der ikke være defineret eller pålagt nogen forsyningspligt, og heller ikke nogen maksimaltakst for lodsninger. Dette vil kunne medføre, at en række urentable lodsninger ikke bliver udført, hvorved forsyningspligten ikke vil være opfyldt. Der vil tillige være mulighed for en forringet opfyldelse af forsyningspligten og kvaliteten på anden måde i den rene model.

Under sin behandling af delvist liberaliserede modeller har udvalget vurderet, at det ikke vil være forsvarligt at konkurrenceudsætte gennemsejlingslodsninger på nuværende tidspunkt, idet der påhviler den danske stat særlige internationale forpligtelser med hensyn til forsyningsikkerhed, kvalitet og pris for lodsninger gennem de danske stræder.

Udvalget har herefter fundet det hensigtsmæssigt at opdele lodsningerne i regionale lodsninger, der defineres som lodsninger til eller fra en dansk havn, og gennemsejlingslodsninger, hvor skibet lodses i eller igennem dansk farvand uden at anløbe en dansk havn. De regionale lodsninger vil tillade både store og små operatører at komme ind på markedet gennem konkurrence, udbud eller offentligt privat partnerskab.

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 lodsninger. Fordelen herved vil bl.a. være, at nyetablerede