

tid finder flertallet, at det af hensyn til miljøet er vigtigt, at der med hjemmel i lov i størst muligt omfang gennemføres en lodspligt for skibe med de nævnte laster. Flertallet foreslår derfor en sådan bestemmelse om lodspligt indføjet i lovforslaget. I den forbindelse forudsætter flertallet, at regeringen nøje følger udviklingen og med respekt af folkeretten fortsat arbejder aktivt for en udvidelse af lodspligten for skibe, der sejler med farlige laster inden for det område, den Internationale Maritime Organisation (IMO) dækker.

Der lægges endelig vægt på, at regeringen gennem det øvrige internationale samarbejde, herunder med landene omkring Østersøen, søger at udvide området for lodspligt for skibe, der sejler med farlige laster.

Det forudsættes, at Forsvarsudvalget gøres bekendt med resultaterne af regeringens arbejde i forbindelse med udvidelse af lodspligten.

Kompetencen til at fastsætte antallet af lodserier og disses placering og lodsningssområder samt til at fastsætte antallet af lodser ved lodserierne er så vidtgående, at beslutninger af denne karakter bør træffes af forsvarsministeren og ikke af farvandsdirektøren. Flertallet foreslår derfor, at bestemmelsen i lovforslagets § 1, nr. 1, udgår.

Et *mindretal* (Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de af flertallet og mindretallet stillede ændringsforslag.

Mindretallet skal bl.a. henvise til Dansk Lodsforenings bemærkninger til forsvarsministerens besvarelser af de af Forsvarsudvalgets spørgsmål, der skulle være opklarende for medlemmerne af udvalget. Dansk Lodsforening kalder forsvarsministerens svar for »skandaløse«, »lemfældige«, »ikke er en ansvarlig ledelse værdig« m.v. Henvendelsen fra Dansk Lodsforening er optrykt som bilag til betænkningen.

Det er mindretallets opfattelse, at lovforslaget bør tage hensyn til de mennesker, der har deres daglige arbejde som lodser, bådsmand og lignende, hvilket ikke er gjort.

Mindretallet er enig i statsrevisorernes bemærkninger om, at lodsvæsenet bør være selv bærende, men det indebærer også større indflydelse og selvbestemmelse til bl.a. Lodsrådet, der flere gange er blevet hørt, men samtidig har måttet konstatere, at der er handlet hen over hovedet på rådet, når beslutningerne skal tages. Selvforvaltning er ikke bare en høringsret, men indebærer, at der gives større indflydelse på beslutningerne, også de økonomiske, når disse skal tages.

Lovforslaget betyder endvidere ifølge Dansk Lodsforening, at mindre skibe, eksempelvis på 400 BRT, skal betale 92 pct. mere for lodsning, mens et skib på 13.000 BRT skal betale 10 pct. mindre end i dag. Dette vil helt klart betyde, at de mindre skibes mulighed for at konkurrere formindskes, hvilket igen fører til, at de mindre havne, som oftest får anløb af de mindre skibe, bliver økonomisk ringere stillet. Ligeledes er samarbejdet mellem Lodsvæsenet og Redningsvæsenet ikke konkretiseret i lovforslaget.

I første kvartal af 1989 har der været en forøgelse af antallet af skibe, der har brugt lods, nemlig 214 flere end sidste år i samme kvartal. Det har givet en ekstra indtægt på 3,9 mio. kr., hvilket peger hen imod, at lodsvæsenet kan blive økonomisk selv bærende efter år med stagnation og nedgang.

En anden mulighed for øgede indtægter er, at der af sikkerhedsmæssige grunde bør indføres lodstvang for skibe med farlige laster, f.eks. kemikalie-, olie- og gastankskibe, samt for skibe med radioaktive laster.

Folketinget vedtog i 1985 med stort flertal et beslutningsforslag fra SF om lodspligt. Det må dog konstateres, selv om de nuværende regeringspartier dengang stemte for forslaget, at intet er gjort for at efterleve beslutningsforslaget.

Katastrofen for nylig med olieudslip fra et tankskib ved Alaska har været medvirkende til, at manges øjne nu er åbnet for, at de danske sunde og bæltter er lige så udsatte for forurening med ødelæggelser af fugle, fisk og strande til følge.

Selv om Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) har vedtaget en rekommandation, hvorefter alle skibe med en dybgang over 13