

gående Afløsningen af Sund- og Bælttolden af 14. marts 1857 og Genèvekonventionen af 29. april 1958 vedrørende fremmede skibes ret til uskadelig passage.

Bestemmelsens rækkevidde vil være afhængig af, hvilke internationale aftaler Danmark indgår, således at der både vil kunne ske indskrænkninger og udvidelser i lodspligten som følge af ændrede internationale aftaler.

Stk. 3 giver forsvarsministeren hjemmel til under særlige omstændigheder at fritage visse skibe for lodspligt.

Skibe, som er omfattet af denne bestemmelse, kan f.eks. være skibe med en fører, der inden for et begrænset tidsrum har besejlet farvandet med samme skib og derved opnået et lokal-kendskab svarende til en lods'. Der kan endvidere f.eks. være tale om små skibe, og der kan være tale om danske skibe, der ville have været fritaget for lodspligt som følge af international aftale, hvis de havde sejlet under fremmed flag. De danske skibe kan ikke forventes at udgøre større risici for uheld end udenlandske skibe, og hvis en sådan undtagelsesbestemmelse ikke fandtes, ville loven virke konkurrenceforvridende for dansk erhvervsliv.

Stk. 4 giver forsvarsministeren hjemmel til at fritage for lodspligt i visse farvande under særlige omstændigheder.

Som særlige omstændigheder kan tænkes situationer, hvor lodspligt vil kunne medføre, at skibe vil sejle i internationalt farvand, og hvor sejladsen i dette farvand udgør en større risiko for sejladssikkerheden end sejlads, der foregår i ruterne igennem dansk territorialfarvand.

Bestemmelsens stk. 5 giver hjemmel til, at forsvarsministeren kan fastsætte regler om, at der ud over de nævnte tilfælde skal anvendes lods, når hensyn til den almindelige skibsfart og samfærdsel eller væsentlige offentlige inter-

esser, herunder i øvrigt miljöhensyn, gør det nødvendigt. Bestemmelsen svarer til gældende lovs § 8, stk. 1, dog således at miljöhensyn direkte nævnes i paragrafteksten. Ud over de tilfælde, som falder ind under bestående praksis, kan forsvarsministeren fastsætte lodspligt for skibe, der medfører andre laster end dem, der er nævnt i stk. 1, og som kan antages at udgøre en fare for miljøet i tilfælde af grundstødning, kollision eller anden søulykke.

Stk. 6, som bestemmer, at lodspligten påhviler skibsføreren, svarer til gældende lovs § 8, stk. 2.

Til nr. 3

Forslagsstillerne går ind for tvungen lodspligt for skibe med såkaldte farlige laster, f.eks. gastankere, kemikalieskibe, olietankere og skibe med radioaktive laster. Forslagsstillerne finder dog, at ændringsforslag nr. 2 giver for store dispensationsmuligheder for ministeren.

Til nr. 4

Ændringsforslaget er en konsekvensændring af ændringsforslag nr. 2.

Til nr. 5

Forhandlingerne om tvungen lodspligt bør være afsluttet senest ved udgangen af 1991, hvor der vil blive indført restriktioner ved passage af de faste forbindelser på Storebælt, hvilket bl.a. medfører, at visse skibe vil blive henvist fra Vestrenden til Østerrenden med betydelig forøgelse af trafikken her, hvilket medfører forøgede muligheder for farlige situationer såsom kollisioner og lignende med fare for olieudslip, eksplosioner, beskadigelser af bropper osv.

Connie Hedegaard (KF) Helge Adam Møller (KF) Per Stig Møller (KF)

Niels Anker Kofoed (V) Sønderby (V) nfm. Annette Just (FP) Jørgen Estrup (RV)

Arne Melchior (CD) fmd. Kofod-Svendson (KRF) Hjortnæs (S) Hans Hækkerup (S)