

**Spm. nr. S 3182**

Til forsvarsministeren (29/7 96) af:

**Tommy Dinesen (SF):**

»Hvorledes opstår det 24 mio. kr. store tilgodehavende i lodsernes regnskab, og hvad gøres der for at få det inddrevet?«

**Begrundelse**

Det må formodes, at et tilgodehavende af den størrelse har en indvirkning på den samlede økonomi inden for lodsvæsenet, og at en inddrivelse af gælden derfor må indgå som et forslag i rationaliseringsgruppens overvejelser.

**Svar (8/8 96)**

**Forsvarsministeren (Hans Hækkerup):**

Det anførte tilgodehavende på 24 mio. kr. i Lodsreguleringsfondens regnskab for 1995 består af ca. 18,7 mio. kr. i udestående lodsbetaling og ca. 5,3 mio. kr. i likvid driftskapital i lodserierne til finansiering af deres løbende udgifter. Sidstnævnte post er således ikke et tilgodehavende for lodsvæsenet, men optræder af regnskabstekniske grunde som et udestående i Lodsreguleringsfondens regnskab.

Den udestående lodsbetaling på ca. 18,7 mio. kr. skyldes den tid, der går, fra lodsningen faktureres, til indbetaling er foretaget. Med henblik på at nedbringe de udestående betalinger blev kredittiden i 1995 nedsat fra 30 dage til 15 dage. Den nedsatte kredittid har imidlertid kun reduceret de udestående lodsbetalinger fra ca. 20 mio. kr. i 1994 til ca. 18,7 mio. kr. i 1995. Reduktionens begrænsede omfang skyldes især vanskeligheder med at opnå en hurtigere betaling fra udenlandske rederier og skibsmæglere.

Det er lodsformanden i det enkelte lodseri, der er ansvarlig for fordringernes inddrivelse eventuelt ved iværksættelse af retlige skridt. Afskrivning af en fordring kan kun ske efter tilladelse fra Lodsreguleringsfonden. Afskrivningerne har i de seneste 5 år udgjort gennemsnitlig ca. 200.000 kr. pr. år, hvilket udgør ca. 0,1 pct. af den samlede lodsbetaling.

**Spm. nr. S 3183**

Til forsvarsministeren (29/7 96) af:

**Tommy Dinesen (SF):**

»Betyder svaret på spørgsmål nr. S 3039, at der nu i alle danske havne vil forekomme stramninger med hensyn til lods til skibe med farlige laster?«

**Begrundelse**

Spørgeren har efter læsning af referatet af mødet i rationaliseringsgruppen af 8. juli 1996 forstået, at der lå et forslag om lempelse af lodspligten i Esbjerg Havn, hvilket ministeren altså benægter.

Hvis der nu skal ske en stramning i Esbjerg, og når der ikke lempes på sikkerheden i Køge Havn, er det nærliggende at få en begrundelse for, hvorfor der ikke er lodspligt i andre danske havne.

**Svar (9/8 96)**

**Forsvarsministeren (Hans Hækkerup):**

Svaret på spørgsmål nr. S 3039 betyder ikke, at der i danske havne vil forekomme ændringer med hensyn til lods til skibe med farlige laster.

De generelle regler for lodspligt for »skibe med farlige laster« fremgår af lodslovens § 8, stk. 1, samt af Forsvarsministeriets bekendtgørelse nr. 578 af 10. august 1990 om lodstvang for skibes besejling af indre og ydre danske territorialfarvande. Samtlige danske havne er omfattet af disse generelle bestemmelser.

Herudover er der ved Søfartsstyrelsens bekendtgørelse nr. 931 af 16. november 1994 om anvendelse af lods i danske farvande med hjemmel i lov om skibsfartens betryggelse og efter samråd med Forsvarsministeriet fastsat skærpede bestemmelser om anvendelse af lods i navngivne danske havne og farvandsområder dels for almindelige skibe, dels for tankskibe. De tankskibe, der er omfattet af Søfartsstyrelsens bekendtgørelse, er lastede olietankskibe, hvorved forstås skibe bygget eller indrettet til primært at føre olie i lastrummene, lastede kemikalietankskibe, hvorved forstås skibe bygget eller indrettet til primært at føre en ladning af skadelige flydende stoffer i bulk samt gastankskibe, hvorved forstås skibe bygget eller indrettet til primært at føre en ladning af flydende gas.