

Til § 2

Bestemmelsen afgrænser, hvilke skibe, der er omfattet af lodsloven. Bestemmelsen definerer afgrænsningen negativt, dvs. den nævner de skibe, der ikke er omfattet, således at alle andre former for skibe er omfattet.

Fritagelsen af krigsskibe, tropskibe og udenlandske statskibe svarer til hidtidig praksis, der dog også omfattede fiskerfartøjer og lystfartøjer. Årsagen til, at det er fundet formålstjenligt at lade fiskerfartøjer og lystfartøjer være omfattet af lodsloven, er, at disse fartøjer i dag ofte har en sådan størrelse og indeholder en sådan mængde bunkersolie, at de sejlads-sikkerheds- og miljømæssigt kan udgøre samme risici som andre skibe. Henvisningen til § 5 med en udvidet adgang for forsvarsministeren til at foreskrive lodspligt er ny.

I den gældende lodslov er der ikke optaget nogen egentlig bestemmelse herom; men blandt andet af hensyn til henvisningen er det fundet formålstjenligt direkte i loven at anføre, hvilke skibe den omhandler.

Til § 3

For at undgå misforståelser om de specielle udtryk, der bruges inden for lodsvirksomhed, er det fundet hensigtsmæssigt at definere den betydning, hvormed udtrykkene anvendes i lovforslaget.

Sidestillet med anløb af havn er opankring på en havns red for at laste eller losse fra eller til havnen. Derimod falder andre opankringer uden for begrebet anløb af havn; og skibe, der modtager eller afgiver forsyninger til andre skibe (ship-to-ship-operationer), kan ikke i den anledning anses for at have anløbet en havn, og lodsnings af sådanne skibe anses derfor – medmindre de på andet tidspunkt af rejsen har anløbet dansk havn – for gennemsejlingslodsnings.

Uden for begrebet ”rådgivning af skibets fører” og dermed lodsnings falder oplysninger og trafikdirigering fra søtrafikcentraler så som VTS-centre.

Til § 4

Bestemmelsen svarer med enkelte ændringer til den gældende lodslovs § 8.

Den gældende lodslovs § 8 fik sin udformning ved folketingsbehandlingen i 1988-89 af et ændringsforslag til lodsloven.

Til stk. 1

Skibe med urensede olietanke, som ikke er sikrede, udgør en fare ved kollision eller grundstødning. Der er derfor behov for særligt at sikre disse skibes sejlads, og dette gøres ved at medtage skibe med urensede tan-

ke i bestemmelsen. I dag er skibene pålagt lodspligt i medfør af forsvarsministerens adgang til at indføre lodspligt, jf. den gældende lodslov, § 8, stk. 5, og der er således ikke tale om nogen ændring i realiteten.

Nogle skibe kan til tider medføre så store mængder bunkersolie (brændstof til maskineriet), at bunkersolie i sig selv kan udgøre en fare for miljøet i tilfælde af uheld. Et eksempel herpå er kollisionen den 31. maj 2003 ud for Hammeren mellem massegodsskibet Fu Shan Hai og containerskibet Gdynia. Fu Shan Hai medførte ca. 1680 tons (vægt) bunkersolie; og et udslip af en del heraf medførte miljømæssige gener på såvel den danske som den svenske kyst. Det er derfor fundet rigtigst, som noget nyt, at sidestille større mængder bunkersolie med olielast. De anførte tons er i vægt. Grænsen på 5000 tons er valgt i overensstemmelse med EU's overvågningsdirektiv art. 2 (direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002; EF-Tidende nr. L 208 af 05/08/2002, side 10-27).

Ændringen af udtrykket »radioaktive laster« til »lastede med højradioaktivt materiale« tjener alene til tydeliggørelse af, at lavradioaktive genstande, som for eksempel armbåndsurre med selvlysende visere, ikke er omfattet af bestemmelsen; og der er således ikke tale om nogen ændring i realiteten. Den nærmere afgrænsning fastsættes i medfør af stk. 2.

Til stk. 2

Definition af begreberne olie, kemikalier, gasarter og højradioaktivt materiale er ikke faste eller uden afgrænsningsproblemer. Hertil kommer, at det vil være svært for skibene at kende og efterleve bestemmelserne, hvis de ikke udformes i overensstemmelse med internationale definitioner. Det foreslås derfor, at lodstilsynet løbende skal afgrænse, hvilke laster der er omfattet af bestemmelsen.

For tiden vil afgrænsningen skulle fastsættes i overensstemmelse med følgende regler, som er vedtaget i FN-underorganisationen International Maritime Organization (IMO):

- For olie: Den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe, samt 1978-protokollen hertil.
- For kemikalier: IMO's internationale kode for bygning og udrustning af skibe til transport af farlige kemiske produkter i bulk.
- For gasarter: IMO's internationale kode for bygning og udrustning af skibe til transport af flydende gas i bulk.
- For højradioaktivt materiale: IMO's kode for sikker transport af bestrålet nukleært brændsel, plu-