

FORSLAG

til

Lov om overtagelse af brugsretten til danske skibe

§ 1. Regeringen kan beslutte, at staten overtager brugsretten til skibe, der fører eller er berettiget til at føre dansk flag,

1. når Danmark er i krig eller i krigslignende tilstand, herunder udsat for omfattende terrorvirksomhed, hvor det er nødvendigt at iværksætte ekstraordinære foranstaltninger for at sikre tilførsler til landet og samfærdslen mellem landsdelene,
2. når omfattende katastrofer, herunder naturkatastrofer, nødvendiggør iværksættelse af ekstraordinære foranstaltninger for at sikre tilførsler til landet og samfærdslen mellem landsdelene,
3. når det er nødvendigt, for at Danmark kan opfylde sine forpligtelser som medlem af NATO og FN i forbindelse med krig eller krigslignende tilstand i andre lande, herunder omfattende terrorvirksomhed, samt
4. når det er nødvendigt, for at Danmark kan opfylde andre internationale forpligtelser, hvor der i NATO, FN eller EU er truffet en bindende beslutning om at yde bistand til andre lande i forbindelse med alvorlige katastrofer, herunder naturkatastrofer.

Stk. 2. Det er en betingelse for overtagelse af brugsretten efter stk. 1, at det normale skibsfartsmarked eller særlige civile eller militære arrangementer ikke kan opfylde det søtransportbehov, der følger af de i stk. 1, omhandlede situationer.

Stk. 3. Brugsretten til skibene tilbagegives til rederierne senest på det tidspunkt, hvor regeringen har besluttet, at en situation som beskrevet i stk. 1, er ophørt.

§ 2. For det tidsrum, hvori staten efter § 1, har overtaget brugsretten til et skib, betaler staten til rederiet, eller garanterer rederiet, en fragtrate, der mindst svarer til, hvad rederiet kunne have opnået ved anden beskæftigelse af skibet. Skibsfartsnævnet fastsætter charterhyren, jf. § 3, stk. 2. Statens udgifter refunderes af de fragter, som skibet indtjener.

Stk. 2. Ved overtagelsen af brugsretten til et skib efter § 1, kan økonomi- og erhvervsministeren mod erstatning tilsidesætte eventuelle befragtningsaftaler, der er indgået på tidspunktet for overtagelsen. Hvor tilsidesættelse af befragtningsaftaler i de i § 1, stk. 1 nr. 3 og 4, nævnte tilfælde bliver påkrævet, skal anvendes skibe, som er omfattet af en forudgående aftale imellem skibsfartsnævnet og det pågældende rederi.

Stk. 3. Eksisterende panterrettigheder forfalder ikke som følge af statens overtagelse af brugsretten efter § 1.

Stk. 4. Såfremt statens overtagelse af brugsretten til et skib medfører, at de ved overtagelsen gældende forsikringer helt eller delvis ikke kan opretholdes eller helt eller delvis ikke yder

dækning, har staten ansvaret for, at der tegnes sådanne forsikringer, at den inden overtagelsen af brugsretten gældende forsikringsdækning for skibet og dets besætning opretholdes. Tegnes sådan forsikring ikke eller dækker den ikke samtidig med statens overtagelse af brugsretten, er staten ansvarlig for følgerne heraf.

Stk. 5. Når staten ikke har overtaget brugsretten i medfør af § 1, afholdes udgifterne ved skibsfartsnævnets virksomhed af staten.

§ 3. Økonomi- og erhvervsministeren nedsætter et skibsfartsnævn, som består af en formand, der udnævnes af ministeren og seks andre medlemmer, hvoraf tre indstilles af Danmarks Rederiforening, to medlemmer indstilles af de søfarendes organisationer og et medlem indstilles af Søfartsstyrelsen. For hvert medlem udpeges en suppleant. Formanden, medlemmerne og suppleanterne udnævnes af økonomi- og erhvervsministeren for en periode af 4 år med mulighed for genudnævnelse.

Stk. 2. Skibsfartsnævnet har ansvaret for, at et skib, hvor staten har overtaget brugsretten, udnyttes i overensstemmelse med § 1, stk. 1, enten ved at nævnet bortchartrer skibet, eller ved at nævnet pålægger rederiet at indgå en charteraftale med en af nævnet anvist befragter. Skibsfartsnævnet har i disse tilfælde ansvaret for at fastsætte charterhyren for de overtagne skibe. Skibsfartsnævnet kan i øvrigt fastsætte nærmere vilkår i forbindelse hermed.

Stk. 3. Skibsfartsnævnet rådgiver økonomi- og erhvervsministeren i alle skibsfartsmæssige forhold i forbindelse med en beslutning om overtagelse af brugsretten til danske skibe efter § 1 og i forbindelse med beslutning om, hvorvidt der ikke længere er behov for en sådan disposition.

Stk. 4. Skibsfartsnævnet rådgiver endvidere ministeren i alle skibsfartsmæssige forhold i forbindelse med internationale kriser, som kan berøre danske skibes sikkerhed.

Stk. 5. Nævnets forretningsorden fastsættes af ministeren. Søfartsstyrelsen og Danmarks Rederiforening varetager sekretariatet for skibsfartsnævnet.

Stk. 6. Skibsfartsnævnets medlemmer og medhjælpere er under ansvar efter straffelovens §§152-152f forpligtede til at hemmeligholde oplysninger, som de igennem deres hverv bliver vidende om. Sådanne oplysninger må alene anvendes i forbindelse med udførelse af opgaver efter loven.

§ 4. Økonomi- og erhvervsministeren kan pålægge rederier, der har skibe, der fører eller er berettiget til at føre dansk flag, at indberette disse skibes positioner og rejser og kan i øvrigt kræve alle nødvendige oplysninger til brug for opfyldelse af denne lov.

§ 5. Henlægger økonomi- og erhvervsministeren sine beføjelser efter loven til Søfartsstyrelsen, kan ministeren fastsætte regler om klageadgangen, herunder om at klager over Søfartsstyrelsens afgørelser ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

§ 6. Skibsfartsnævnets afgørelser kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

§ 7. Den, der ikke uden unødigt ophold efterkommer et påbud, jf. § 1, stk. 1 og § 3, stk. 2, og § 6, eller overtræder forskrifter udstedt i medfør af loven, straffes med bøde eller fængsel indtil 2 år.

Stk. 2. Tilsvarende straffes den, der over for nævnet giver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger, der måtte være af betydning for nævnets dispositioner, såvel som den, der handler i strid med de af nævnet fastsatte vilkår. Begås de omhandlede overtrædelser uagtsomt, er straffen bøde eller under skærpende omstændigheder fængsel indtil 4 måneder.

Stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

§ 8. Loven træder i kraft den [1. juli 2006].

Stk. 2. Lov om et skibsfartsnævn, jf. lovbekendtgørelse nr. 582 af 29. september 1988, ophæves.

§ 9. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Ændringer i anden lovgivning

§ 10. I lov om krigsforsikring af skibe, jf. lov nr. 387 af 10. juni 1997, som ændret ved lov nr. 1174 af 19. december 2003, affattes § 1, stk. 2, nr. 6, således:

”6) Skibe, som staten overtager brugsretten til, jf. § 1, stk. 1, i lov om overtagelse af brugsretten til danske skibe.”

Bemærkninger til lovforslaget

1. Baggrunden for lovforslaget og lovforslagets indhold.

Lovforslaget har til formål at opdatere og modernisere den gældende lov om skibsfartsnævn fra 1952. Lovforslaget er i overensstemmelse med regeringens mål om at bidrage til den internationale sikkerhed og stabilitet, samt at øge evnen til krisestyring, både civilt og militært. Lovforslaget opfylder endvidere ministerens forpligtelse til planlægning for søtransport i krigs- og krisesituationer.

Lovforslagets anvendelsesområde kan opdeles i to hovedgrupper, dels hvor Danmark er i krig eller i krigslignende tilstand, herunder udsat for omfattende terrorvirksomhed, eller en omfattende katastrofe rammer Danmark dels når det er nødvendigt, for at Danmark kan opfylde sine forpligtelser som medlem af NATO og FN i forbindelse med krig eller krigslignende tilstand i andre lande, herunder omfattende terrorvirksomhed, samt når det er nødvendigt, for at Danmark kan opfylde andre internationale forpligtelser, hvor der i NATO, FN eller EU er truffet en bindende beslutning om at yde bistand til andre lande i forbindelse med alvorlige katastrofer, herunder naturkatastrofer.

I disse situationer kan regeringen beslutte, at staten overtager brugsretten til danske skibe, hvis det normale skibsfartsmarked eller særlige civile eller militære arrangementer ikke kan opfylde det søtransportbehov, der følger heraf. Der vil i givet fald være tale om en beslutning om ekspropriation omfattet af grundlovens § 73, og der er derfor i lovforslaget fastlagt en kompensationsordning, der har til formål at sikre, at rederierne opnår fuld erstatning.

Lovforslaget følger op på § 24 i beredskabsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 137 af 1. marts 2004, hvoraf det fremgår, at ”de enkelte ministre skal hver inden for deres område planlægge for opretholdelse og videreførelse af samfundets funktioner i tilfælde af ulykker og katastrofer, herunder krigshandlinger og terrorvirksomhed, samt for at kunne yde støtte til forsvaret”.

Den gældende lov om et skibsfartsnævn er fra 1952, jf. lovbekendtgørelse nr. 582 af 29. september 1988 (FT 1951-52 A 3599 B 267 C 365, 403 FF 1930, 2096, 3121, 3163 – FT 1964-65 A 1873 B 801 C 621 FF 3283, 3574 5536 5791 - FT 1978-79 A 1055 B 251 C 215 FF 1288, 2581, 6322, 6875 – FT 1987-88 A 1633 B 163 C 233 FF 2005, 2573, 3905, 4468). I henhold til den gældende lov, er industriministeren (nu økonomi- og erhvervsministeren) bemyndiget til at nedsætte et skibsfartsnævn, som overtager brugsretten til samtlige danske oceangående skibe fra det tidspunkt, det under Den nordatlantiske Traktats Organisation (NATO) oprettede skibsfartsorgan (Defence Shipping Authority) træder i virksomhed. Skibsfartsnævnet er endvidere bemyndiget til at overtage brugsretten til ikke-oceangående skibe og fartøjer.

Lov om et skibsfartsnævn er suppleret med en overenskomst mellem skibsfartsnævnet og danske rederier om vilkårene for brugsretten til deres skibe.

I erkendelse af, at Defence Shipping Authority, sammen med andre såkaldte NATO Civil Wartime Agencies, var en reminiscens fra den kolde krigs dage, besluttede NATO Rådet i juni 2003 at afvikle planerne for skibsfartsorganet. Dette har medført, at der er behov for at ændre grundlaget for overtagelsen af brugsretten til danske skibe.

Hjemlen til overtagelse af brugsretten til danske skibe har aldrig været bragt i anvendelse. Det skyldes, at der er tale om en foranstaltning, der kun skal anvendes i helt ekstraordinære

krisesituationer, som fx når Danmark er i krig, og hvor forsyningssikkerheden er i fare. Der er forsat behov for at sikre forsyninger til Danmark i tilfælde af krig og af samme grund medtager lovforslagets § 1 en hjemmel hertil.

Også de danske internationale forpligtelser kan føre til, at Danmark skal bistå med at dække et tvingende transportbehov uden for Danmark. Danmarks forpligtelser i henhold til Den nordatlantiske Traktat fra 1949 er i denne forbindelse uforandret, og der er efter forslaget lagt op til, at staten fortsat har hjemmel til at overtage brugsretten til danske skibe for at opfylde NATO forpligtelser.

Historisk set har søtransport været en væsentlig kapacitet i en krig og en forudsætning for at kunne genoprette kontrollen efter et angreb. Det må også forventes at være tilfældet i en eventuel kommende krig.

NATOs planlægning er i dag i høj grad fokuseret på indsættelse af militære styrker i fredsskabende og fredsbevarende operationer over hele verden. En sådan operation kan fx ske på grundlag af en FN beslutning. Det er en forudsætning for sådanne operationer, at der er sikkerhed for, at de militære styrker og det militære materiel rettidigt kan transporteres til operationsområderne. Søtransport er i denne forbindelse af stor betydning, og Danmark kan som søfartsnation yde et væsentligt bidrag.

Under de senere års større militære operationer har skibsfartsmarkedet kunnet opfylde behovet for søtransport. Det var tilfældet under Golf krisen/krigen i 1991, Balkankrisen i 1993, krisen i Kosovo i 1999 og Irak krigen i 2003. Lovforslaget vil sikre rådighed over søtransport i de situationer, hvor det ikke er muligt for markedet, eller gennem andre planlagte arrangementer, at stille den nødvendige tonnage til rådighed under forudsætning af, at betingelserne i § 1, er opfyldt. En sådan situation kan opstå ved store og hurtigt iværksatte operationer, samt i situationer, hvor der er et behov for visse specialskibe, som ikke med kort varsel er til rådighed på markedet.

Terrortruslen, samt anvendelse af masseødelæggelsesvåben, katastrofer og naturkatastrofer er fremstået som nye elementer i kriseplanlægningen og i sårbarhedsudredninger såvel nationalt som internationalt. I sådanne situationer kan søtransport vise sig at være af vital betydning, f. eks. ved en aktion, som afbryder en fast forbindelse mellem landsdelene, eller ved fremførelse af materiel til katastroferamte lande.

Lovforslaget giver derfor også hjemmel til at overtage brugsretten til danske skibe for at opfylde et tvingende transportbehov i Danmark som følge af omfattende terrorvirksomhed, der er rettet mod Danmark, og hvor det som følge heraf er nødvendigt at sikre forsyninger til Danmark eller færdslen mellem landsdelene. Som noget nyt skabes der også hjemmel for den danske stat til at overtage brugsretten til danske skibe i tilfælde af omfattende katastrofer i Danmark, herunder naturkatastrofer.

Ligeledes er der i forhold til den nuværende lov tale om mindre justeringer af hjemlen til at yde bistand, hvor der sker omfattende terrorvirksomhed uden for Danmark og hvor Danmark som følge af bindende internationale beslutninger i FN, NATO eller EU skal medvirke til at dække et tvingende transportbehov. Hermed sikres, at Danmark kan overholde sine internationale forpligtelser. Af samme grund medtages også en hjemmel til, at den danske stat kan overtage brugsretten i forbindelse med omfattende katastrofer, herunder naturkatastrofer, hvor der fx i FN er truffet en bindende beslutning om, at medlemslandene skal medvirke til at dække et tvingende

transportbehov for fx at sikre forsyninger til de nødstedte eller til at transportere sårede eller nødstedte væk fra et risikoområde. Udvidelsen af adgangen til at overtage skibe i tilfælde af krigslignende situationer og katastrofer i udlandet omfatter ikke flåden generelt, men begrænses til skibe, der særligt er udpeget hertil ved forudgående aftale imellem skibsfartsnævnet og de pågældende rederier. Rederierhvervet har tilkendegivet, at nævnet ikke vil få problemer med indgåelse af sådanne overenskomster i fornødent omfang.

Herudover er der i øvrigt sket en modernisering af loven, der nu ophæver den hidtidige lov om et skibsfartsnævn fra 1952.

2. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

I lighed med den gældende lov om et skibsfartsnævn lægger lovforslaget op til, at udgifterne i forbindelse med statens overtagelse af brugsretten, og skibsfartsnævnets virke i denne forbindelse, dækkes af fragtraterne for de overtagne skibe, jf. § 2.

Statens overtagelse af et skib vil kun ske, hvis der opstår et ”brugerbehov” herfor, jf. § 1, stk. 2. Brugeren, befragteren, er den myndighed, hvortil skibsfartsnævnet bortchartrer skibet, eller den myndighed eller organisation, fx Forsvarskommandoen eller en nødhjælpsorganisation, med hvilken nævnet pålægger det pågældende skibs rederi at indgå en charteraftale, jf. § 2, stk. 2.

Skibsfartsnævnet fastsætter den daglige charterhyre, fragtrate, som skal betales af brugeren, jf. § 2, stk. 2. Ifølge almindelig markedspraksis vil charterhyren dække omkostningerne ved skibets normale drift, kapitalomkostninger, forsikringsomkostninger m.m. I dette tilfælde vil charterhyren blive fastsat, således at den også dækker omkostningerne i forbindelse med skibsfartsnævnets virke.

Også i lighed med den gældende lov vil skibsfartsnævnets virke, når staten ikke har overtaget brugsretten, ikke medføre udgifter af betydning, fordi der ikke til skibsfartsnævnets medlemmer udbetales honorarer, mødediæter el. lign.

Det er derfor vurderingen, at lovforslaget ikke vil have nævneværdige økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

I lighed med den gældende lov forudsætter lovforslaget, at rederierne for de skibe, der overtages af staten, oppebærer en fragtrate, som mindst svarer til markedsraten, jf. § 2, stk. 1, samt at rederierne holdes økonomisk skadesløs i forbindelse med eventuelle krav ved tilsidesættelse af eksisterende fragtaftaler, jf. § 2, stk. 2.

Det kan ikke afvises, at statens overtagelse af et skib kan medføre mindre administrative konsekvenser for et rederi, f.eks. i forbindelse med at finde erstatningstonnage i en liniefart.

Det er derfor vurderingen, at lovforslaget ikke vil have økonomiske konsekvenser for erhvervslivet og kun mulige, mindre administrative konsekvenser.

[Lovforslaget har været forelagt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens center for Kvalitet i ErhvervsRegulering, som har vurderet, at forslaget ikke indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet på samfundsniveau eller pr. virksomhed i et omfang, der berettiger, at det bliver forelagt et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.]

4. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

5. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget gør det muligt, at Danmark kan opfylde fremtidige bindende beslutninger truffet i EU, om at yde bistand til andre lande i forbindelse med katastrofer i form af søtransport. Jf. i øvrigt de almindelige bemærkninger og bemærkningerne til § 1, stk. 1. Lovforslaget indeholder ikke i øvrigt EU-retlige aspekter.

6. Hørte organisationer m.v.

Lovforslaget har været i høring hos Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Rederiforening, Fagligt Fælles Forbund, Maskinmestrenes Forening, Metal Søfart, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Skibsfartsnævnet, Søfartens Ledere – Dansk Navigatørforening og Sømændenes Forbund.

Vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser / mindre-udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser / mer-udgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige	Ingen	Ikke nævneværdige
Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen økonomiske og ikke nævneværdige administrative
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget gør det muligt, at Danmark kan opfylde fremtidige bindende beslutninger truffet i EU, om at yde bistand til andre lande i forbindelse med katastrofer i form af søtransport. Jf. i øvrigt de almindelige bemærkninger og bemærkningerne til § 1, stk. 1. Lovforslaget indeholder ikke i øvrigt EU-retlige aspekter.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til stk. 1

Som anført i de almindelige bemærkninger er der tale om, at den eksisterende hjemmel i den nuværende lovs § 1 til at overtage brugsretten til skibe i stort omfang videreføres, dog således at de angivne krisesituationer, hvor loven kan bringes i anvendelse, udvides så forslaget dækker tidens krisebillede.

Da der er tale om et nødvendigt og end omfattende indgreb i helt ekstraordinære situationer, er det forudsat, at en udnyttelse af hjemmelen i § 1 skal bero på en regeringsbeslutning. Herudover vil det som i den nuværende lov være en forudsætning for overtagelsen af brugsretten, at der i øvrigt ydes fuld erstatning, jf. lovforslagets § 2, idet en overtagelse af brugsretten vil have karakter af et ekspropriativt indgreb, jf. grundlovens § 73.

§ 1, stk. 1, nr. 1, omfatter ud over den generelle krigstrussel mod Danmark, også omfattende terrorvirksomhed, der rammer Danmark, og som påvirker den danske forsyningssituation. Bestemmelsen skal læses i sammenhæng med de betingelser, der følger af stk. 2, således at det er en klar forudsætning, at det normale marked ikke fungerer. Der har som nævnt i de almindelige bemærkninger ikke hidtil været behov for at udnytte den eksisterende hjemmel til at overtage brugsretten.

§ 1, stk. 1, nr. 2, giver hjemmel til at overtage brugsretten i tilfælde af omfattende katastrofer, herunder naturkatastrofer, der rammer Danmark. Det skønnes væsentligt, at der også i disse situationer skal være mulighed for at sikre forsyninger til Danmark eller transport mellem de danske landsdele, når de i stk. 2, nævnte forudsætninger er opfyldt.

§ 1, stk. 1, nr. 3, skaber i overensstemmelse med den nuværende lovs § 1 hjemmel til opfyldelse af de danske NATO – forpligtelser og fredsbevarende militære operationer uden for Danmark. Bestemmelsen kan også anvendes, hvis tilsvarende bindende beslutninger om bistand træffes af FN i forbindelse med krig eller krigslignende tilstande i andre lande, herunder omfattende terrorvirksomhed. Som tilfældet er med de under nr. 1-2 og 4 nævnte situationer er en forudsætning for at bringe hjemlen til anvendelse, at der er tale om et tvingende transportbehov, der ikke kan dækkes af det normale marked. Eller at de aftaler om transport, der måtte være indgået gennem særlige arrangementer, ikke kan opfylde transportbehovet.

I den gældende lov om et skibsfartsnævn er betingelserne for skibsfartsnævnets overtagelse af brugsretten til danske skibe for at løse et transportbehov uden for Danmark kædet sammen med en beslutning i NATO Rådet, om at lade NATOs skibsfartsorgan begynde sin virksomhed. Beslutninger i NATO Rådet kræver enstemmighed og således den danske regerings tilslutning.

I lovforslaget sker overtagelse af brugsretten for at løse NATO-opgaver fortsat efter en beslutning i NATO Rådet, der følges op af en regeringsbeslutning. Den nødvendige regeringsbeslutning er en ændring i forhold til den gældende lov om et skibsfartsnævn.

§ 1, stk. 1, nr. 4, giver hjemmel til at opfylde bindende internationale forpligtelser til at dække et transportbehov ved omfattende katastrofer uden for Danmark, herunder naturkatastrofer, hvor regeringen som medlem af NATO, FN, eller EU har forpligtet sig til at medvirke til dækning af et tvingende transportbehov, der ikke kan dækkes af det normale marked.

Ved skibe, der fører eller er berettiget til at føre dansk flag, forstås skibe som er registreret i Dansk Skibsregister (DAS) eller i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS), herunder bareboatregistrerede til dansk flag.

I de omhandlede krisesituationer vil det eventuelle behov for søtransport normalt kunne opfyldes af få skibe af bestemt(e) type(r). For at gøre forslaget så dækkende som muligt, omfatter det imidlertid alle danske skibe, uanset størrelse og anvendelse.

Dette svarer til den gældende lov om et skibsfartsnævn suppleret med skibe, der er bareboatregistreret ind til dansk flag, men som har udenlandsk redersammensætning.

Der henvises i øvrigt til baggrunden for lovforslaget og lovforslagets indhold.

Til stk. 2

Skibsfartsmarkedets muligheder for at opfylde søtransportbehovet afhænger af efterspørgslen på det pågældende tidspunkt. Ifølge analyser fra NATOs udpegede skibsfartsekspertes er der på markedet i dag og i de nærmeste år stor efterspørgsel efter de skibstyper, som er bedst egnede til militære transportere. Det er først og fremmest RO/RO skibe og containerskibe. Det kan derfor vise sig vanskeligt, om overhovedet muligt at hente disse skibe på normale kontrakter ud fra deres aktuelle farter, hvis der opstår et akut og omfattende transportbehov. Det er kun i sådanne situationer, hvor det normale skibsfartsmarked ikke kan dække behovet, at forudsætningen for en overtagelse er til stede.

Under de senere års fredsbevarende operationer har skibsfartsmarkedet dog kunnet opfylde behovet for søtransport. Dette sker normalt ved indgåelse af aftaler mellem de relevante militære myndigheder og de omhandlede rederier. Også Forsvarskommandoen har indgået sådanne aftaler. Nogle NATO lande har tilsvarende aftaler, medens andre lande har regeringsejede skibe, som umiddelbart kan anvendes i krisesituationer.

Inden for NATO koordineres brugen af skibe under disse særlige arrangementer. Andre medlemslande kan således få rådighed over et skib eller ledig plads i et skib, som ikke er fuldt ud udnyttet af flaglandet.

Til stk. 3

Bestemmelsen fastsætter, at brugsretten til skibet tilbagegives til rederiet senest, når regeringen har besluttet, at den pågældende krisesituation, efter stk. 1, er ophørt.

Bestemmelsen tager højde for, at skibet kan tilbagegives til rederiet, når der ikke længere er brug for det, f.eks. efter en enkelt rejse.

Det forudsættes, at det i charteraftalen er specificeret, hvor skibet skal befinde sig, når brugsretten

tilbagegives til rederiet.

Der findes en tilsvarende bestemmelse i den overenskomst, som i henhold til den gældende lov om et skibsfartsnævn er indgået mellem skibsfartsnævnet og danske rederier.

Til § 2

Til stk. 1

Når staten overtager brugsretten i medfør af lovforslagets § 1, vil der være tale om en beslutning om ekspropriation omfattet af grundlovens § 73. Den foreslåede kompensationsordning har derfor til formål at sikre, at rederierne opnår fuld erstatning.

Det er på den baggrund fastlagt, at rederiet er garanteret den fragtrate, som på overtagelsestidspunktet er gældende på markedet for det pågældende skib, enten ved at staten betaler rederiet, eller ved at skibsfartsnævnet fastsætter charterhyren i tilfælde, hvor rederiet er blevet påbudt at indgå en charteraftale med en anden bruger.

Charterhyren skal fastsættes således, at den udover godtgørelsen til rederiet kan dække statens øvrige udgifter i forbindelse med overtagelse af brugsretten til skibet, herunder udgifterne til skibsfartsnævnets virksomhed.

Der findes en tilsvarende bestemmelse i den gældende lov om et skibsfartsnævn sammenholdt med den overenskomst, der er indgået mellem skibsfartsnævnet og danske rederier.

Til stk. 2

Lovforslaget forudsætter, at beslutningen om overtagelse af brugsretten til et eller flere skibe er betinget af, at den nødvendige tonnage ikke kan fremskaffes på normale markedsvilkår eller ved særlige arrangementer, jf. lovforslagets § 1, stk. 2. Den nødvendige tonnage kan derfor typisk kun fremskaffes ved at tilsidesætte en løbende, kommerciel befragtningsaftale.

Det er derfor fundet nødvendig at præcisere, at statskassen erstatter en reders økonomiske tab. Det kan f. eks. være tab i form af erstatningskrav for brudte fragtaftaler, eller udgifter ved indchartring af erstatningstonnage i stedet for overtagne skibe.

I den gældende lov om et skibsfartsnævn findes en tilsvarende bestemmelse. Skibsfartsnævnets erstatningsansvar er her imidlertid alene præciseret at gælde for en situation, hvor nævnet overtager brugsretten til forud udpegede skibe, før NATOs skibsfartsorgan træder i virksomhed. Denne situation vil således i princippet opstå i fredstid og er derved sammenlignelig med flere af de situationer, som er nævnt i lovforslagets § 1.

For at mindske generne for rederier i forbindelse med overtagelse af brugsretten til skibe og tilsidesættelse af befragtningsaftaler, er det forudsat, at der forudgående indgås aftaler med rederierne om udpegning af en række grupper af egnede skibe, blandt hvilke man i givet fald vil kunne udvælge skibe til anvendelse i de i lovens § 1, stk. 1 nr. 3 og 4 nævnte situationer. Sigtet hermed er at forebygge, at et rederi i disse situationer fratages rådigheden over et skib, som udgår et

centralt led i dets virksomhed, fx fordi det indgår som et uerstatteligt led i et større rutearrangement. De nævnte aftaler forudsættes indgået uden særskilt vederlæggelse; betaling bliver først aktuel, hvis Skibsfartsnævnet overtager brugsretten til et skib. Der eksisterer i dag sådanne aftaler om dispositionsret, og nævnet forventes ikke i fremtiden at få nogen problemer med i fornødent omfang at opnå sådanne overenskomster.

Til stk. 3

Bestemmelsen fastsætter, at panterrettigheder i de skibe, som staten overtager brugsretten til, ikke forfalder som følge af overtagelsen. Bestemmelsen skal ses i lyset af reglen i stk. 4, som sikrer at hidtidig forsikringsdækning opretholdes.

Til stk. 4

Det fundet nødvendigt at præcisere, at staten har ansvaret for, at den på overtagelsestidspunktet gældende forsikringsdækning opretholdes. Dette ligger også forudsætningsvis i den nuværende ordning, hvor der findes en tilsvarende bestemmelse i den overenskomst, som i henhold til den gældende lov er indgået mellem skibsfartsnævnet og danske rederier.

Hvis nævnet ikke kan overtage de eksisterende forsikringer, vil der skulle tegnes særlige forsikringer for de skibe, som staten overtager brugsretten til. Disse er ikke omfattet af lov om krigsforsikring af danske skibe, der kun omfatter private danske rederier.

Udgangspunktet vil her være, at nævnet vil søge at tegne forsikringer på det private marked. Det eksisterende skibsfartsnævn har således i dag en hvilende kaskoforsikring, der omfatter de skibe, som nævnet vil kunne disponere over.

I NATO regi er der også bestræbelser i gang med at få en samlet forsikringsordning for skibe, som transporterer militært gods i forbindelse med en i NATO Rådet besluttet operation.

Ved sejlads i kriseområder eller ved særlige risikable situationer kan det forekomme, at de kommercielle forsikringer begrænser deres forsikringsdækning eller helt ophører at give dækning. Skulle det vise sig umuligt helt eller delvist at forsikringsdække de danske skibe, som staten overtager brugsretten til, vil staten selv træde til. Uanset på hvilken måde forsikringsdækningen sikres, det være sig via private interessenter, som del af en NATO – puljeordning, eller ved en statsdækning, vil omkostningerne skulle dækkes af de fragtrater, der fastsættes af nævnet, jf. § 2, stk. 2 og § 2, stk. 8.

Til stk. 5

Når den i lovforslaget omhandlede overtagelse af brugsretten ikke er sat i værk, vil de statsfinansielle udgifter til nævnet være ubetydelige. Det svarer til forholdene under den gældende lov om et skibsfartsnævn.

Til § 3

Til stk. 1

I lovforslaget bibeholdes konstruktionen med et skibsfartsnævn, som kendes fra den gældende lov om et skibsfartsnævn. Også den nuværende sammensætning af skibsfartsnævnet bibeholdes.

Skibsfartsnævnet er i dag nedsat med en kongelig udnævnt formand fra rederierhvervet, tre medlemmer indstillet af Danmarks Rederiforening, to medlemmer indstillet af de søfarendes organisationer og et medlem indstillet af Søfartsstyrelsen. Nævnet sekretariatsfunktion varetages af Søfartsstyrelsen sammen med Danmarks Rederiforening.

I forhold til den nuværende lov er den eneste ændring, at formanden, som de øvrige medlemmer, udnævnes af økonomi- og erhvervsministeren. Det forudsættes, at der som hidtil udnævnes en formand fra rederierhvervet. Endvidere er, som for andre råd og nævn, medlemsperioden sat til 4 år med mulighed for genudnævnelse.

Med bibeholdelsen af erhvervsrepræsentanterne vil der i det nye skibsfartsnævn fortsat være kommerciel ekspertise i forbindelse med lovens anvendelse.

Siden loven om et skibsfartsnævn blev sat i kraft i 1952, har skibsfartsnævnet fungeret som et rådgivende organ i forbindelse med handelsflådens beredskab. Skibsfartsnævnet har varetaget rådgivende funktioner både i forbindelse med planlægningen i NATO og i det nationale beredskab. Denne ordning videreføres. Nævnets virksomhed har dog i de senere år været ret begrænset.

Til stk. 2

Lovforslaget pålægger skibsfartsnævnet et ansvar for, at et overtaget skib udnyttes i en situation, som fastsat i lovens § 1, stk. 1. Dette svarer til den gældende lov, hvor det også er skibsfartsnævnets ansvar at udnytte de til brug overtagne skibe for opfyldelse af de i loven nærmere anførte opgaver.

Lovforslaget pålægger skibsfartnævnet at opfylde dette ansvar ved enten at bortchartre skibet til en befragter, som har søtransportopgaver i den pågældende situation, eller ved at pålægge det pågældende rederi at indgå en charteraftale med en af nævnet anvist befragter.

I henhold til den nuværende lov har skibsfartsnævnet indgået en overenskomst med danske rederier om vilkårene for brugsretten til deres skibe. I henhold til denne overenskomst udøver nævnet også brugsretten ved at bortchartre skibet.

Som noget nyt i forhold til den nuværende lov og den tilhørende overenskomst giver lovforslaget skibsfartsnævnet mulighed for at påbyde et rederi at indgå en charteraftale med en af nævnet anvist befragter. Bestemmelsen er indføjet, fordi det i nogle tilfælde kan være mest praktisk, at en charteraftale indgås direkte mellem rederiet og den egentlige bruger af skibet, befragteren.

En befragter kunne være en dansk militær myndighed, der som led i en FN sanktioneret, fredsbevarende operation har fået til opgave at indsætte og transportere styrker og udstyr til et fjerntliggende operationsområde.

En befragter kunne også være en dansk nødhjælpsorganisation, der som følge af et bindende, dansk tilsagn om katastrofehjælp har fået til opgave at transportere nødhjælpsudstyr til et katastroferamt område.

Lovforslaget pålægger også skibsfartsnævnet et ansvar for at fastsætte charterhyren for skibe, som nævnet selv bortchartrer, og for skibe, som nævnet påbyder en reder at bortchartre til en anvist befragter.

I den gældende lov om et skibsfartsnævn har skibsfartsnævnet tilsvarende beføjelse.

Fastsættelsen af en aktuel charterhyre, fragtrate, kræver et indgående kendskab til det aktuelle skibsfartsmarked. Rederierhvervets medlemmer i skibsfartsnævnet, og deres bagland, har den nødvendige ekspertise for at fastsætte en charterhyre, der er realistisk i relation til det aktuelle fragtmarked, herunder omkostningsniveau og forsikringsforhold.

Til stk. 3

Lovforslaget pålægger skibsfartsnævnet at rådgive økonomi- og erhvervsministeren om, hvornår der er opstået en situation, der tilsiger, at loven bringes i anvendelse, og om hvorledes dette rent praktisk bør ske.

Det findes ikke en tilsvarende bestemmelse i den gældende lov om et skibsfartsnævn, fordi det i medfør af denne lov er skibsfartsnævnet, som selv overtager brugsretten.

Det er imidlertid fundet hensigtsmæssigt i lovforslaget, at lade økonomi- og erhvervsministeren stå som den formelle overtager af brugsretten, fordi det er valgt at lade lovens iværksættelse bero på en regeringsbeslutning.

For at inddrage den skibsfartsmæssige ekspertise i ministerens beslutningsgrundlag, i forhold til hvornår kan markedet ikke opfylde behovet, er nævnet pålagt denne rådgivende funktion.

Til stk. 4

Lovforslaget pålægger også skibsfartsnævnet generelt at rådgive økonomi- og erhvervsministeren i forbindelse med kriser, der kan berøre danske skibes sikkerhed.

Bestemmelsen er ikke relateret til en situation, som omhandlet i § 1, men skal dække en international krisesituation, hvor der er behov for skibsfartsmæssig ekspertise som grundlag for, at ministeren i den givne situation kan træffe forholdsregler for danske skibes sikkerhed.

Bestemmelsen her skal sammenholdes med lovforslagets § 6, hvormed rederier kan pålægges en indberetningspligt over for ministeren.

Der findes ikke i den gældende lov en tilsvarende rådgivningspligt for skibsfartsnævnet, fordi indberetningspligten her er over for skibsfartsnævnet selv.

Se i øvrigt bemærkningerne til § 6.

Til stk. 5

Som i den gældende lov om et skibsfartsnævn er det fundet hensigtsmæssigt at opretholde en forretningsorden for nævnet. Der vil heri blive foreskrevet, at nævnet skal orientere økonomi- og

erhvervsministeren, såfremt det møder vanskeligheder i forbindelse med indgåelse af de i § 2, stk. 2, nævnte aftaler om udpegning af skibe.

Det foreslås, at nævnets sekretariat, som hidtil, varetages af Søfartsstyrelsen og Danmarks Rederiforening. Nævnets sekretariat har hidtil været en effektiv indgang til danske rederier i forbindelse med internationale kriser, der har berørt danske skibes sikkerhed.

Til stk. 6

Skibsfartsnævnets medlemmer og medhjælp vil i nævnets virke få kendskab til oplysninger af sikkerhedsmæssig betydning for skibe, der er eller skal overtages, og de operationer, som de er eller skal være deltager i, samt om enkeltpersoners eller private selskabers økonomiske forhold, fx fragtaftaler, charterrater mv. Der er tale om oplysninger, hvis hemmeligholdelse er af stor økonomisk betydning for de pågældende rederier mv. og som har stor sikkerhedsmæssig betydning. Det er derfor, uanset bestemmelserne i straffeloven, fundet hensigtsmæssigt at medtage en udtrykkelig bestemmelse om skærpet tavshedspligt for nævnets medlemmer og dets medhjælpere, samt at foreskrive, at de oplysninger, som de pågældende bliver bekendt med gennem deres hverv, alene må anvendes i forbindelse med udførelse af opgaver efter loven. Herved opnås tillige øget brugervenlighed af de foreslåede regler.

Til § 4

For at kunne udføre sin virksomhed i henhold til lovforslaget, herunder udpege egnede skibe for bestemte transportere, kan det blive nødvendigt for økonomi- og erhvervsministeren at få indberetning om relevante skibes positioner og rejser.

I forbindelse med internationale kriser kan der opstå fare for skibes sikkerhed, og der kan af lokale myndigheder eller af NATO eller FN blive etableret sejladsregulerende foranstaltninger. For at økonomi- og erhvervsministeren i sådanne situationer kan træffe foranstaltninger til sikring af danske skibes sejlads, kan det også blive nødvendigt at få indberetning om berørte skibes positioner og rejser.

Det er derfor fundet påkrævet at bibeholde den i den eksisterende lov om et skibsfartsnævn fastsatte indberetningspligt.

Til § 5

Bestemmelsen om klageadgang svarer til den gældende lov om et skibsfartsnævn.

Til § 6

De afgørelser Skibsfartsnævnet træffer er ikke undergivet administrativ rekurs. Det svarer til hvad der gælder for en række andre nævn.

Såfremt befragteren eller det rederi, hvis skib er eller vil blive overtaget, er uenig i Skibsfartsnævnets afgørelser kan sag herom indbringes for de almindelige domstole. Det gælder også såfremt befragteren er en offentlig myndighed.

Bestemmelsen udelukker ikke, at det i forbindelse med overtagelse af et skib kan aftales, at eventuelle tvister afgøres ved voldgift efter bestemmelserne i lov om voldgift. En sådan bestemmelse findes i den overenskomst, som i henhold til den gældende lov om et skibsfartsnævn er indgået mellem skibsfartsnævnet og danske rederier.

Til § 7

Straffebestemmelsen svarer til den gældende lov om et skibsfartsnævn, men er moderniseret i overensstemmelse med gældende lovgivningspraksis. Strafferammen er i forhold til den gældende lov reduceret til 2 år, der i dag er den sædvanlige strafferamme inden for særlovgivningen. Der er endvidere i lighed med anden lovgivning på søfartsområdet indføjet en henvisning til straffelovens kapitel 5 om ansvar for juridiske personer.

Til § 8

Det forslås, at loven træder i kraft den [1. juli 2006].

Til § 9

Loven gælder i lighed med den gældende lov om et skibsfartsnævn ikke for Færøerne og Grønland.

Til § 10

Der er tale om en konsekvensændring. Titlen på den nye lov om overtagelse af brugsretten til danske skibe indsættes i opregningen af love, der ikke er omfattet af lov om krigsforsikring i § 1, stk. 2, i stedet for lov om skibsfartsnævn, der ophæves.