

Bemærkninger til lovforslaget

1. Baggrunden for lovforslaget og lovforslagets indhold.

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

Lovforslagets anvendelsesområde kan opdeles i to hovedgrupper. Den første hovedgruppe er de tilfælde, hvor Danmark er i krig eller i krigslignende tilstand, herunder udsat for omfattende terrorvirksomhed, eller en omfattende katastrofe rammer Danmark. Den anden hovedgruppe er, når Danmark skal 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 skal overtage 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, 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.

Hjemmelen til at overtage 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 fortsat 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