

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.

NATO's 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, 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, fx 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 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 ligeledes hjemmel for den danske stat til at overtage brugsretten til skibe i tilfælde af omfattende katastrofer i Danmark, herunder naturkatastrofer.

Endvidere er der i forhold til den nuværende lov tale om mindre justeringer i hjemmelen til at yde bistand, hvor der sker omfattende terrorvirksomhed uden for Danmark, og hvor Danmark som følge af bindende in-

ternationale beslutninger i FN, NATO eller EU skal medvirke til at dække et tvingende transportbehov. Hermed sikres det, 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 handelsflåden 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*

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 påbyder det pågældende skibs rederi at indgå en charteraftale, jf. § 4, stk. 2.

De myndigheder mv., som skal anvende de skibe, som staten overtager brugsretten til, skal betale herfor. Betalingen udgøres af de af Skibsfartsnævnet fastsatte fragtrater, der således skal dække statens udgifter. Det gælder også, hvis transporten sker på vegne af fx Forsvarskommandoen. Dette svarer i høj grad til de ordninger, der er i dag, når Forsvarskommandoen undtagelsesvis har brug for at benytte civile skibe for at dække et transportbehov.

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.

Skibsfartsnævnet fastsætter den betaling, også kaldt fragtrate, som skal betales af brugeren, jf. § 4, stk. 2. Ifølge almindelig markedspraksis vil denne dække omkostningerne ved skibets normale drift, kapitalom-