

marked ikke kan dække behovet, at forudsætningen for en overtagelse er til stede.

Under de senere års fredsbevarende operationer har skibsfartsmarkedet 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 regerings-ejede skibe, som umiddelbart kan anvendes i krisesituationer.

Landene koordinerer brugen af skibe under disse særlige arrangementer. Andre medlemslande kan således få rådighed over et skib eller ledig plads på 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, fx 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. Den pågældende overenskomst vil i øvrigt efter lovens ikrafttræden være overflødig. Dog vil der skulle indgås aftaler om udpegning af skibe til visse formål, jf. nedenfor i bemærkningerne til § 2.

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

Da der er tale om ekspropriative indgreb, er det nødvendigt at foretage den præcisering, der fremgår af stk. 2. Det har allerede ligget i den gældende lovgivning, at man ikke ved ekspropriative indgreb kunne afskære bl.a. rederier fra at stille krav om fuld erstatning for de tab, som de måtte lide.

Til stk. 3

“Overtagelse af brugsretten” indebærer i praksis, at rederierne står for skibets fortsatte drift, herunder teknisk og forsikringsmæssigt, mens staten påtager sig at dække rederiernes udgifter via en fastsat fragtrate. Statens overtagelse af brugsretten kan medføre, at fragtaftaler, herunder konnossementsforpligtelser, tilsidesættes.

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 fragtaftale.

Det er derfor fundet nødvendigt at præcisere, at statskassen erstatter en reders økonomiske tab. Det kan fx 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 til 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 fragtaftaler, er det forudsat, at der forudgående indgås aftaler med rederierne om udpegning af en række grupper af egnede skibe, blandt hvilke man i gi-