

vet 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 udgør 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 aftaler om dispositionsret, og nævnet forventes ikke i fremtiden at få nogen problemer med i fornødent omfang at opnå sådanne overenskomster.

#### *Til stk. 4*

Bestemmelsen svarer til den nuværende lovs § 4, stk. 4. Det kan ikke udelukkes, at statens overtagelse af brugsretten kan medføre, at pantebreve i det overtagne skib kan forfalde. Ikke mindst udenlandske pantebreve kan have klausuler, som giver dem særlige rettigheder ved sådanne overtagelser.

Med henblik på at sikre fuld erstatning for det tab, som rederierne måtte lide som følge heraf, giver bestemmelsen mulighed for, at staten vil kunne indtræde som kreditor. Bestemmelsen udelukker naturligvis ikke, at der med debtors samtykke kan findes en anden løsning.

#### *Til stk. 5*

For så vidt angår forsikring af skibene, er det udgangspunktet, at rederierne – i lighed med sædvanlige fragtaftaler – skal sørge for skibenes forsikringer også efter, at staten har overtaget brugsretten. Fragtraterne vil normalt dække alle omkostninger, herunder omkostninger til forsikring.

Bestemmelsen i stk. 5 tager højde for den særlige situation, hvor det ikke er muligt for rederiet at videreføre et skibs forsikringsforhold som følge af overtagelsen af brugsretten. Ligeledes åbnes der mulighed for at ændre på skibets forsikringsforhold, hvor rederiet i forbindelse med overtagelsen ønsker at tegne forsikring på sædvanlige vilkår, men ikke kan tegne en sådan forsikring pga. overtagelsen. Derimod vil et rederi, der vælger ikke at ændre på sit forsikringsforhold, selv skulle bære risikoen for, at skibet eksempelvis er underforsikret.

Det er således 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 de eksisterende forsikringer ikke kan videreføres, eller rederiet ikke kan tegne nye forsikringer, vil nævnet skulle tegne 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. Hvorvidt der skal tegnes forsikring med en særlig dækning, enten i tilslutning til den af rederiet tegnede forsikring eller som en del af nævnets forsikringsaftale, må bero på en konkret vurdering.

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 eller ved en statsdækning, vil omkostningerne skulle dækkes af de fragtrater, der fastsættes af nævnet, jf. § 2, stk. 3, og § 4, stk. 2.

Der kan dog opstå helt ekstraordinære situationer, hvor forsikringsomkostningerne er så store, fx til krigsrisikopræmier, at de ikke kan dækkes af en "normal" fragtrate. I disse helt særlige situationer kan det blive nødvendigt for Skibsfartsnævnet at foretage en særskilt vurdering af, hvorvidt en fragtrate dækker alle omkostninger og i givet fald forlange en rate, som er dækkende for omkostningsniveauet.

I NATO regi er der også bestræbelser i gang for at få en samlet forsikringsordning for skibe, som transporterer militært gods i forbindelse med en i NATO Rådet besluttet operation. Etableres en sådan ordning, vil omkostningerne hertil også skulle indgå i de af nævnet fastsatte fragtrater.

Hvad angår forsikringsdækningens omfang, vil dette normalt følge af den af rederierne tegnede forsikring. Har et rederi valgt at tage en stor selvrisiko, vil rederiet, såfremt forsikringen fortsætter efter statens overtagelse af brugsretten, også skulle bære de omkostninger, der følger heraf, idet fragtraterne er udformet på en sådan måde, at de ikke tager hensyn til det enkelte skibs forsikringsforhold. Det samme gælder ved fragtaftaler, der indgås på helt kommercielle vil-