

kår. Bortfalder forsikringen som følge af rederiets forsættelige handlinger, vil der heller ikke som følge af statens overtagelse af brugsretten gælde særlige forhold.

Til § 3

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 § 4

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.

Skibsfartsnævnet er en del af den offentlige forvaltning, hvilket bl.a. indebærer, at lov om offentlighed i forvaltningen også finder anvendelse for nævnet. De oplysninger, som nævnet behandler, vil dog i vidt omfang være omfattet af lovens undtagelsesbestemmelser.

Til stk. 2

Lovforslaget pålægger Skibsfartsnævnet et ansvar for, at et overtaget skib udnyttes til opfyldelse af det søtransportbehov, der har dannet grundlag for overtagelsen af skibet. 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 skibsfartsnævnet at opfylde dette ansvar ved enten at bortchartre skibet til en befragter, som har søtransportopgaver i den pågældende situation, eller ved at påbyde 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 fjertliggende 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 en tilsvarende beføjelse.

Fastsættelsen af en aktuel 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.

Skulle der mod forventning blive behov for at overtage skibe, vil det naturligvis indgå i vurderingen,