



Fremsat den 26. oktober 2012 af forsvarsministeren (Nick Hækkerup)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om Statens Istjeneste

(Nyordning af Statens Istjeneste og indførelse af beredskab for isbrydning i danske farvande)

§ 1

I lov om Statens Istjeneste, jf. lovbekendtgørelse nr. 578 af 29. september 1988, som ændret ved lov nr. 901 af 29. november 1995, foretages følgende ændringer:

1. Lovens *titel* affattes således:

»**Lov om beredskab for isbrydning**«.

2. § 1 affattes således:

»§ 1. Lovens formål er at fastlægge bestemmelser for etablering af et beredskab for isbrydning i de danske farvande.

Stk. 2. Statens etablering af et beredskab for isbrydning i danske farvande omfatter ikke havneområder m.v.«

3. § 1a affattes således:

»§ 1a Forsvarsministeren kan efter loven henlægge sine beføjelser til underliggende myndighed og kan i den forbindelse fastsætte regler om klageadgangen, herunder at klager ikke kan påklages til højere administrativ myndighed«.

4. § 2 ophæves.

5. § 3 affattes således:

»§ 3. Ethvert skib, der modtager isbryderhjælp fra en statskontrolleret isbryder, er undergivet dennes myndighed, så længe hjælpen ydes. Hvis isbryderens anvisninger ikke følges, er isbryderen berettiget til at afbryde hjælpen«.

6. § 4 ophæves.

7. § 5 affattes således:

»§ 5. Forsvarsministeren fastsætter, efter høring af Isbrydningsrådet, regler for etablering af et beredskab i dan-

ske farvande for isbrydning i udpegede områder, benævnt beredskabsområder.

Stk. 2. Forsvarsministeren kan, efter orientering af Isbrydningsrådet, etablere et forebyggende beredskab i øvrige farvandsafsnit, der ligger ud over de i stk. 1. nævnte beredskabsområder.

Stk. 3. Det i stk. 1 og stk. 2 nævnte beredskab for isbrydning i visse danske farvande finansieres gennem en årlig afgift, der fastsættes af Isbrydningsrådet på baggrund af godsmængderne, der går gennem de enkelte havne. Afgiften betales af havneadministrationen. Forsvarsministeren kan herudover fastsætte nærmere bestemmelser for finansieringen.

Stk. 4. Forsvarsministeren kan, som led i den operative indsættelse af de i stk. 1 og stk. 2 nævnte beredskaber, aktivere, koordinere og deaktivere disse«.

8. § 7 ophæves.

9. § 8 affattes således:

»§ 8. Ved statskontrolleret isbryder forstås i nærværende lov såvel det af staten chartrede isbrydningsmateriel som andre af istjenesten til isbrydning benyttede skibe«.

§ 2

Loven træder i kraft den 7. december 2012.

§ 3

Lovændringerne gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som de færøske eller grønlandske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Lovforslaget indebærer en bemyndigelse til forsvarsministeren til at fastsætte de nærmere bestemmelser i forbindelse med omlægning af den Statslige Istjeneste fra den hidtidige ordning til en ny ordning, hvor staten fortsat sikrer grundlag for et beredskab for isbrydning i danske farvande. Den samlede ordning forudsættes – som det er tilfældet med den hidtidige ordning – at være omkostningsneutral for staten.

Med lovforslaget erstattes statens rolle som udførende part i relation til isbrydning med et offentlig-privat samarbejde mellem staten og det maritime erhverv, hvor erhvervet bidrager til løsningen af opgaverne samt betaler udgifterne hertil. Samarbejdet forudsættes baseret på et antal beredskabskontrakter. Beredskabskontrakterne indebærer, at en eller flere private operatører forpligter sig til at stille et nærmere aftalt beredskab i forhold til isbrydning i nærmere definerede områder. Øvrig isbrydning forudsættes under den nye ordning at kunne rekvireres via en database, der etableres og drives af forsvaret. Databasen skaber alene en platform for, at skibe kan finde operatører, der udbyder denne service. Den efterfølgende aftale indgås på bilateral basis mellem det rekvirerende skib og operatøren. Det etablerede beredskab for isbrydning omfatter ikke havneområder m.v., hvor havnene selv vurderer, opstiller og indsætter et beredskab, der sikrer tilgængeligheden i selve havneområderne og ikke uden for havnene under isforhold.

2. Lovforslagets nærmere indhold

2.1. Baggrunden for gældende lovgivning

Den danske geografi, hvor de enkelte landsdele er adskilt af bælt og hav, har altid gjort søvejen til en nødvendig færdselsåre for transport af personer og gods mellem Danmarks landsdele. Efterhånden som samfundsudviklingen medførte en voksende transport af varer og tjenesteydelser ad søvejen, steg behovet for en effektiv statslig istjeneste også.

Dette resulterede i den første statslige lovgivning om istjenesten og isbrydning, der blev vedtaget i 1922. Det betød, at der blev indført en isafgift, og at den første statsisbryder blev anskaffet. De første statslige isbrydere blev leveret i henholdsvis 1923 og 1926. Statsisbryderne har i den forangne 90-årige periode været indsat i 16 isvintre.

Samfundsudviklingen inden for såvel industri som infrastrukturen medførte i de følgende årtier et øget behov for tilførsel af råstoffer, hvorfor samfundets behov for en stor forsyningsikkerhed steg tilsvarende. Da en stor del af disse råstoffer blev – og fortsat bliver – transporteret ad søvejen, havde samfundet også et behov for at sikre leverancerne under isvintre. Det daværende teknologiske stade inden for skibsbygning fordrede dedikerede fartøjer til isbrydning. Det var derfor naturligt, at staten, for at sikre samfundets fortsatte funktion, bibeholdt en isbrydningskapacitet. An-

skaffelsen af de nuværende tre statsisbrydere indfasat i 1965, 1966 og 1980 skal ses i forlængelse heraf.

Ved bekendtgørelse nr. 35 af 8. januar 1996 blev det besluttet at overføre sager i henhold til lov om Statens Istjeneste fra det daværende Erhvervsministerium til Forsvarsministeriet. Der skete i forbindelse med overførslen ingen materielle ændringer i lovens indhold, som derved er uændret siden den seneste lovændring i 1995, hvor de nuværende regler for beregning og opkrævning af isafgifter blev indført i lovens nugældende § 5, jf. lov nr. 901 af 29. november 1995 om ændring af lov om skoleskibsafgift, lov om skibsregistrering, lov om danske skibes forsikring mod krigsfare og lov om Statens Istjeneste.

Statens Istjeneste finansieres under den nuværende ordning gennem opkrævning af isafgift, som dels betales af danske havne og dels af større skibe, som anløber havnene. Der er dog ikke opkrævet isafgift i perioderne 2010/2011 og 2011/2012. Den samlede årlige isafgift fastsættes af forsvarsministeren, efter høring af Isbrydningsrådet, på grundlag af de gennemsnitlige udgifter til istjenesten i den forudgående 20-årsperiode. Den ene halvdel af isafgiften betales af danske havne med en vanddybde på 5 m eller derover, mens den anden halvdel betales af skibe – uanset nationalitet – med en bruttotonnage over 150, der i perioden 15. december – 31. marts anløber danske havne beliggende inden for Skagen. Et skib skal dog højst betale isafgift to gange inden for samme opkrævningsperiode. Statsskibe betaler ikke isafgift. Det enkelte skib betaler isafgift efter dets nettotonnage, som er en måleenhed for hvor meget last skibet kan have om bord. Dette sikrer, at små skibe med en lille indtjeningssevne ikke pålægges store udgifter i forhold til større skibe med stor indtjeningssevne. Isafgiften anvendes til dækning af driftsudgifterne ved Statens Istjeneste, hvilket bl.a. vil sige drift, vedligehold og administration forbundet med de tre statslige isbrydere, som forsvaret disponerer over.

Den daglige drift og forvaltning af Statens Istjeneste varetages af Søværnets Operative Kommando, der tillige varetager sekretærfunktionen for Isbrydningsrådet. Isbrydningsrådet er oprettet i medfør af loven om Statens Istjeneste og har til formål at bistå Forsvarskommandoen og Søværnets Operative Kommando i udførelsen af istjenesten med hensyn til isbrydnings- og ismeldetjenesten. Rådet har 14 medlemmer, der repræsenterer de nationale hovedinteressenter. Rådet har eksisteret som rådgivningsorgan siden vedtagelsen af den nugældende lov om Statens Istjeneste i 1957. Isbrydningsrådet videreføres som rådgivende organ for forsvarsministeren, men vil om fornødent blive administrativt tilpasset den nye ordning, herunder i forhold til medlemskreds samt ved revision af det cirkulære, som regulerer Isbrydningsrådets virke.

Statens Istjeneste består i overensstemmelse med den nugældende lovs § 1 i realiteten af to tjenester, en isbrydnings-tjeneste og en ismeldetjeneste. Med nærværende lovforslag lægges der alene indledningsvist op til en omlægning af is-

brydningstjenesten, idet lovændringen dog åbner mulighed for, at der også efterfølgende kan ske en administrativ om-lægning af Ismeldetjenesten, såfremt udviklingen på områ-det tilsiger dette.

2.2. Baggrunden for lovforslaget

Udviklingen indenfor skibsfart har generelt betydet, at ski-bene i den civile skibsfart er blevet større og har fået mere maskinkraft. Sådanne skibe har bedre mulighed for under lette isforhold at komme frem. For gennemsejlende skibe i de danske stræder er størstedelen af de skibe, som sejler i den østlige Østersø – hvor der normalt er is i vintermånederne – bygget og godkendt til at sejle i is og kan passere de danske stræder uden assistance. Disse forhold medfører samlet set et mindre behov for at assistere skibe med isbrydning i stræderne. De seneste års erfaringer (vinteren 2009/2010 og 2010/2011) har vist, at havnene og disses far-tøjer i vidt omfang selv er i stand til at holde havnene og havneindsejlingerne åbne. Behovet for statslig isbrydning på dette område er således også reduceret.

Sideløbende hermed er der sket en udvikling af den over-ordnede infrastruktur, idet faste forbindelser som bl.a. Ny Lillebæltsbro (1970), Storebæltsbroen (1997/98) og Øre-sundsbroen (2000) har reduceret det samfundsmæssige be-hov for at sikre færgeoverfarten. De statslige isbrydere var senest indsat i vinteren 1995/1996, hvilket bl.a. skyldes en kombination af milde vintre og skibenes øgede evne til selv at bryde is.

Med baggrund i ovenstående udvikling besluttede davæ-rende regering – efter dialog med det maritime erhverv – i august 2010 at nedsætte en tværministeriel embedsmands-gruppe, som fik til opgave at udarbejde forslag til en omlæg-ning af Statens Istjeneste.

Embedsmandsgruppen fremkom i marts 2011 med en Rapport vedrørende omlægning af Statens Istjeneste. Rap-porten indeholder tre modeller, hvoraf embedsmandsgrup-pen anbefaler en model til løsning af opgaverne, der frem-adrettet baseres på indgåelse af et privat-offentligt samarbej-de mellem forsvaret og det maritime erhverv. Udgangspunk-tet for løsningen af opgaven er indgåelse af beredskabskon-trakt(er) med en eller flere private operatører, som forpligter sig til at stille med et passende beredskab i forhold til is-brydning i udpegede lokale farvande, benævnte beredskabs-områder, såvel som til assistance til fastfrosne skibe. Kon-trakten indgås mellem forsvaret og den eller de private ope-ratører, således at beredskabskontrakten indgås og koordine-res fra centralt hold. Finansieringen sker gennem en afgift, der fastsættes af Isbrydningsrådet på baggrund af gods-mængderne, der går gennem de enkelte havne. Afgiften be-tales af havneadministrationen. Ordningen vil således – lige-som den eksisterende ordning – være omkostningsneutral for staten. Med den nye ordning overgås der til et beredskab, der hovedsageligt er fokuseret på lokale isudsatte farvande, idet beredskabet kan udvides såfremt issituationen tilsiger dette. Opgaven løses i den nye ordning af private operatører, der indgår kontrakt med staten. Det hidtidige statslige is-brydningsberedskab har haft en mere generel karakter dæk-

kende de samlede danske farvande. Det eksisterende bered-skab er baseret på tre statsisbrydere, der suppleres med char-tret privat isbrydningskapacitet efter behov. Det maritime erhverv har været hørt om principperne for den foreslåede nye model, og har efterfølgende aktivt deltaget i planlægning af den nærmere udmøntning heraf.

Nærværende udkast til lovforslag er baseret på embeds-mandsgruppens anbefalede model.

2.3. Lovforslagets indhold og formål

Loven ændres fra konkret at beskrive statens opgaver i forbindelse med isbrydning til, gennem hjemmelsbestem-melser til forsvarsministeren, at skabe rammer for, at staten kan etablere et uafhængigt beredskab på området. Ordning-en forudsættes – ligesom den eksisterende ordning – til enhver tid at være fuldt brugerbetalt og omkostningsneutral for staten. Statens etablering af et beredskab for isbrydning i danske farvande omfatter ikke havneområder m.v. Her op-stiller og indsætter havnene fremadrettet efter egen vur-dering selv et beredskab, der sikrer tilgængeligheden i selve havneområdet og lige uden for havnen under isforhold. Det skal bemærkes, at havnene ikke er pålagt at etablere et be-redskab i og umiddelbart uden for havnene, hvorfor en even-tuel etablering af beredskab beror på havnenes egen vurde-ring af isforholdene.

Med lovforslaget foreslås ændring af lovens formål fra, at staten har den udførende rolle »under isforhold at bistå skibsfarten i de danske farvande« til, at staten varetager den koordinerende og rammesættende rolle »at fastlægge be-stemmelser for, at staten kan etablere et beredskab for is-brydning«. Endvidere erstattes lovens referencer til industri-ministerens og Søfartsstyrelsen med en henvisning til for-svarsministeren, hvilket afspejler bekendtgørelse nr. 35 af 8. januar 1996, hvor det blev besluttet at overføre sager i hen-hold til lov om Statens Istjeneste fra det daværende Er-hvervsministerium til Forsvarsministeriet.

Muligheden for, ved henlæggelse af beføjelser til under-lagt myndighed at regulere klageadgangen, fastholdes.

Med lovforslaget foreslås ændring af de nugældende lov-bestemmelser, der henviser og regulerer forholdet mellem statsisbrydere og det skib, der modtager isbryderhjælp. Den nye ordning lægger op til, at isbryderhjælpen fremover ud-bydes af private operatører, idet statsisbryderkapaciteten ud-fases. På denne baggrund introduceres begrebet statskontrol-leret isbryder med henblik på at kunne sondre mellem det af staten anvendte isbrydningsmateriel og alt andet isbryd-ningsmateriel.

Lovforslaget fastsætter, at isbrydningsberedskabet ikke som udgangspunkt omfatter de generelle danske farvan-de, men at beredskabet er fokuseret på udpegede lokale farvan-de, benævnt beredskabsområder, der erfaringsmæssigt har det største behov for isbrydning under isdannelse. Disse be-redskabsområder udpeges efter høring af Isbrydningsrådet. Forsvarsministeren gives hjemmel til at etablere et forebyg-gende beredskab, hvilket skal forstås som en hjemmel til at udvide beredskabet til øvrige danske farvandsafsnit, såfremt

forholdene tilsiger dette. En sådan udvidelse af beredskabet vil ske som en del af den operative indsættelse og løbende myndighedsudøvelse under issæsonen, efter orientering af Isbrydningsrådet.

Indholdsmæssigt erstattes nugældende lovs tekst vedrørende isafgiften af en hjemmel til, at forsvarsministeren kan fastsætte de nærmere bestemmelser for en finansiering af beredskabet. Finansieringen af ordningen sker ved havneadministrationens betaling af en årlig afgift, der fastsættes af Isbrydningsrådet på baggrund af godsmængderne, der ekspederes via en til Danmarks Statistik indberetningspligtig dansk havn eller terminal af et fragtskib, uanset tidspunkt på året. Havnene indbetaler afgiften som et årligt beredskabsbidrag i forhold til den budgetterede ramme for istjenestens omkostninger. Som i nuværende lov bestemmer den enkelte havneadministration opkrævningsformen. Det er indtil videre aftalt, at det er havnene, der – som i nuværende ordning – forestår den praktiske opkrævning af beredskabsbidraget. Den nærmere procedure for finansiering af udgifterne til isbrydningsordningen vil dog – baseret på erfaringer og udviklingen på området – kunne ændres i den fremadrettede administration af ordningen. Forsvaret vil i forbindelse med ekstraordinære omkostninger, der rækker udover den budgetterede ramme for ordningen, kunne afholde denne udgift, indtil der kan ske refusion fra erhvervet i forbindelse med fastsættelsen og opkrævningen af næstkommende års beredskabsbidrag. Forsvarsministeren kan gennemføre udbud af isbrydertjenesten hos private kontrahenter og definere beredskabets omfang og karakter.

Den nugældende lovdefinition af termen »statsisbryder« vurderes at have mistet sit formål, når der overgås til et beredskab baseret på private udbydere og erstattes som konsekvens heraf med termen »statskontrolleret isbryder«, der henviser til den af staten anvendte isbrydningskapacitet.

3. Ligestillingsmæssige konsekvenser

Der er foretaget en relevansvurdering af lovforslaget, hvorefter en ligestillingsvurdering ikke findes relevant.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Indledningsvis skal bemærkes, at forsvaret de sidste to år har afholdt udgifterne i forbindelse med isbrydning, idet ordningen har været under omlægning. Før dette tidspunkt var den daværende isbrydningsordning fuldt ud brugerfinansieret, ligesom den nu foreslåede ordning, hvorfor lovforslaget i forhold hertil skønnes at have uændrede økonomiske konsekvenser for det offentlige. Med implementering af den nye ordning vil den nuværende statslige isbrydningskapacitet på pt. tre statslige isbrydere kunne udfases. Det er for nuværende ikke afklaret om de økonomiske konsekvenser i forbindelse hermed vil være positive eller negative. Forsvarsministeren forpligter sig til at etablere, vedligeholde og

drive en offentligt tilgængelig database over leverandører af isbrydningsydelser, som det maritime erhverv kan trække på. Udgifterne til oprettelse og drift af databasen forudsættes dog, i lighed med alle øvrige elementer i ordningen, dækket af den årlige afgift, der fastsættes på baggrund af godsmængderne, som går gennem de enkelte havne, hvorfor også denne er omkostningsneutral for staten.

Lovforslaget indeholder uændrede administrative konsekvenser for det offentlige, idet den hidtidige administration af nuværende ordning erstattes af forpligtelsen til løbende at gennemføre udbud og efterfølgende indgåelse af beredskabskontrakter. Den nye ordning indeholder endvidere en forpligtelse til at etablere, vedligeholde og drive en database, der formidler kontakt mellem leverandører af isbrydningsydelser og rekvirenter af isbrydning.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget indeholder positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, idet erhvervets brugerbetaling fremover anvendes til kontrahering med private operatører, ligesom ordningen forudses at blive væsentlig billigere for det maritime erhverv, idet den er mere målrettet på de konkrete behov for isbrydningskapacitet frem for opretholdelse af et generelt beredskab.

Lovforslaget har som konsekvens for erhvervslivet, at isbrydning uden for beredskabsområder fremover kan rekvireres via den af søværnet drevne database over leverandører af isbrydningsydelser, hvor erhvervslivet tidligere skulle rekvirere denne ved Søværnets Operative Kommando.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget indeholder ikke administrative konsekvenser for borgerne.

7. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget indeholder ingen miljømæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget har ingen EU-retlige konsekvenser.

9. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Danske Havne
Danmarks Rederiforening
Danmarks Skibsmæglerforening
Dansk Industri
Forsvarskommandoen

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige	Efter to år, hvor forsvaret som følge af den igangværende omlægning af isbrydningsordningen har afholdt udgifterne til isbrydning, vendes der med den nye ordning tilbage til en model, som er fuldt brugerfinansieret. Den nuværende statslige isbrydningskapacitet kan udfases, idet de samlede økonomiske konsekvenser forbundet hermed for nuværende er uafklarede. Administration af nuværende ordning ophæves.	Der skal etableres, vedligeholdes og drives en offentlig tilgængelig database. Gennemførelse af udbud, indgåelse af beredskabskontrakter samt administration af database.
Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet	Positiv - ordningen forudses at blive væsentlig billigere for det maritime erhverv. Finansieringen af beredskabet sker fremadrettet efter en fast model, hvor havneadministrationen betaler en afgift, som fastsættes på baggrund af godsmængderne, der går gennem de enkelte havne, og baseres på en årlig fastlagt budgetteret ramme for omkostningerne forbundet med isbrydningen.	Ingen negative økonomiske konsekvenser. Mindre administrativ konsekvens, idet det maritime erhverv fremover kan rekvirerer isbrydning uden for beredskabsområderne via offentlig database, hvor det tidligere skulle ske ved kontakt til Søværnets Operative Kommando.
Administrative konsekvenser for borgeren	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til nr. 1 (Lovens titel)

I overensstemmelse med den foreslåede lovændrings indhold og formål ændres lovens titel til »Lov om beredskab for isbrydning«.

Til nr. 2 (lov om Statens Istjeneste § 1 og § 1a)

Formålsbeskrivelsen i § 1 er revideret således, at denne beskriver lovens fremadrettede formål, der er at fastlægge bestemmelser for, at staten kan etablere et beredskab for isbrydning i de danske farvande¹⁾. Dette afspejler statens rammesættende rolle, idet isbrydningsopgaven fremadrettet løses gennem et privat-offentligt samarbejde, hvor private operatører på baggrund af beredskabskontrakter udfører isbrydningen.

Forsvarsministeren har det overordnede ansvar for at regulere beredskabet, herunder ismeldetjenesten, der indledningsvist fortsætter som hidtil, idet der dog åbnes mulighed for, at der også efterfølgende kan ske en administrativ omlægning heraf, såfremt udviklingen på området tilsiger dette.

Isbrydningsberedskabet baseres på et antal beredskabskontrakter i specifikke områder, benævnt beredskabsområder. Øvrig assistance kan rekvireres via en database indeholdende informationer om tilgængelige isbrydningskapaciteter, som opererer på markedsvilkår. Databasen faciliteres af forsvaret og bliver offentlig tilgængelig via internettet. Databasen vil udgøre et centralt koordineringspunkt ved at kunne anvendes til at skabe kontakt mellem skib og isbryder, og skal ses som en platform for den frie konkurrence på markedet.

I stk. 2 fastsættes det, at havnene i medfør af loven efter egen vurdering selv opstiller og indsætter et beredskab, der sikrer tilgængeligheden i selve havneområdet og lige uden for havnen under isforhold. I selve havneområdet – og lige uden for havnen – påtager havnene sig således at bryde is med havnenes eget materiel eller på anden måde sikre tilgængeligheden, når isbrydning vurderes nødvendig. Isbrydning i havnene er således ikke omfattet af den af forsvaret indgåede beredskabskontrakt. Havnene kan anmode om assistance fra de af staten chartrede isbrydere i beredskabsområderne, dog således at havnene skal afholde 100 procent af

timeudgiften til isbrydning inden for havnenes eget ansvarsområde.

Til nr. 3 (lov om Statens Istjeneste § 1a)

I § 1.a gives forsvarsministeren mulighed for at delegerer myndighedsopgaven til underlagt myndighed. Jf. forsvarrets nuværende organisation vil det være Søværnets Operative Kommando, der varetager opgaven på vegne af ministeren. Klager kan ikke påklages til højere myndighed end Søværnets Operative Kommando. Isbrydningsrådet videreføres som rådgivende organ for forsvarsministeren, men vil om fornødent administrativt blive tilpasset den nye ordning.

Til nr. 4 (Ophævelse af nugældende § 2 i lov om Statens Istjeneste)

Paragraffen ses ikke længere at have relevans, idet statsisbryderkapaciteten udfases snarest efter lovens tiltræden og erstattes af henholdsvis en statskontrolleret isbryderkapacitet, der opererer på baggrund af en indgået beredskabskontrakt mellem den private operatør og staten, og udenfor beredskabsområderne af private operatører, der opererer på markedsvilkår.

Til nr. 5 (lov om Statens Istjeneste § 2)

Nugældende lovs § 3 opdateres til at afspejle det fremadrettede offentlig-private samarbejde, idet den tidligere henvisning til statsisbrydere erstattes med begrebet statskontrolleret isbryder. Den statskontrollerede isbryder gives hjemmel til at afbryde assistance, såfremt den statskontrollerede isbryders anvisninger ikke følges.

Til nr. 6 (Ophævelse af nugældende § 4 i lov om Statens Istjeneste)

Nugældende lovs § 4 fastslår, at såfremt en statsisbryder udfører bjærgning, vil bjærgelønnen tilfalde statskassen. De statskontrollerede isbrydere er private skibe kontraheret af staten. Det gælder således, at hvis et skib sidder fast i isen og skal undsættes, er der tale om isbrydning – som ikke berettiger isbryderen til særligt vederlag. Hvis der i forbindelse med, at et skib sidder fast i isen, og det på grund af vind og vejr vil betyde, at skibet kommer til at gå på grund, så vil der være tale om bjærgning, som normalt udløser bjærgeløn til bjærgeren. De nærmere forhold fastsættes af den ansvarlige myndighed og erhvervet i forbindelse med indgåelse af beredskabskontrakt mellem staten og den private operatør.

Til nr. 7 (lov om Statens Istjeneste § 3)

Forsvarsministeren fastsætter, efter høring af Isbrydningsrådet, nærmere bestemmelser for etablering af et beredskab i danske farvande for isbrydning i udpegede områder, benævnt beredskabsområder. Der er således tale om de beredskabsområder, der udpeges forud for issæsonen med afsæt i erfaring og udvikling på området, og der før issæsonens påbegyndelse indgås beredskabskontrakter for.

Forsvarsministeren gives hjemmel til at udpege særlige geografiske fokusområder, benævnt beredskabsområder. Ba-

seret på erfaring findes der lokale farvande, der er særligt udsatte i forbindelse med isdannelse. Der etableres således beredskabskontrakter efter udbudsrunde. Som eksempel kan nævnes områderne; det Sydfynske Øhav, gennemsejlingsfarvandet i Limfjorden vest for Aalborg, Limfjorden mellem Aalborg og Hals Barre og Smålandsfarvandet, hvor der indledningsvis etableres beredskaber. Områderne vil dog – baseret på erfaringer og udviklingen på området – kunne ændres i den fremadrettede administration af ordningen.

I stk. 2 gives Forsvarsministeren hjemmel til, efter orientering af Isbrydningsrådet, at etablere et forebyggende beredskab i øvrige farvandsafsnit omfattende indgåelse af de fornødne beredskabskontrakter, i alle andre farvandsafsnit end de i stk. 1. nævnte beredskabsområder, herunder gennemsejlingsfarvande for international trafik. Der gives endvidere mulighed for at aktivere et beredskab til at bistå skibe under særlige isforhold i det omfang, dette ikke er særskilt reguleret i anden lovgivning. Der er her tale om forhold, der relaterer sig til den operative indsættelse og løbende myndighedsudøvelse i løbet af issæsonen.

I stk. 3 fastsættes det, at finansiering af ordningen sker gennem en årlig afgift, der fastsættes af Isbrydningsrådet på baggrund af godsmængderne, der går via en til Danmarks Statistik indberetningspligtig dansk havn eller terminal. Afgiften betales af havneadministrationen. Som i nuværende lov bestemmer den enkelte havneadministration opkrævningsformen. Forsvaret aflægger årligt regnskab over samtlige udgifter afholdt i forbindelse med isbrydningsordningen, hvorefter dette regnskab lægges til grund for Isbrydningsrådets fastsættelse af næste issæsons årlige beredskabsbidrag. Havneadministrationerne indbetaler det årlige beredskabsbidrag, der fastsættes i forhold til den af Isbrydningsrådet budgetterede ramme for istjenestens omkostninger. Forsvaret vil i forbindelse med ekstraordinære omkostninger, der rækker udover den budgetterede ramme for ordningen, kunne afholde denne udgift, indtil der kan ske refusion fra erhvervet i forbindelse med fastsættelsen og opkrævningen af næstkommende års beredskabsbidrag. I lighed med den nuværende ordning forudsættes den nye ordning således at være fuldt brugerbetalt og omkostningsneutral for staten.

Derudover gives forsvarsministeren hjemmel til at fastlægge de nærmere bestemmelser vedrørende havnenes afholdelse af udgifterne til isbrydningsordningen, herunder opkrævning, regnskabsaflæggelse, daglig ledelse, ismelde-tjenesten, kontraktindgåelse, herunder udarbejdelse af kravspecifikationer og grænsedragning til havnenes ansvarsområder. Forsvarsministeren har således hjemmel til at gennemføre udbud blandt private operatører med henblik på indgåelse af beredskabskontrakter. Til grund for beredskabskontrakterne lægges en af Søværnets Operative Kommando nærmere fastsat kravspecifikation, efter principper drøftet med erhvervet.

Den nærmere procedure for finansiering af udgifterne til isbrydningsordningen vil dog – baseret på erfaringer og udviklingen på området – kunne ændres i den fremadrettede administration af ordningen. Den samlede model, herunder

ismeldetjenesten evalueres i foråret 2013 og igen i 2015 af Isbrydningsrådet.

I stk. 4 gives forsvarsministeren hjemmel til at træffe afgørelse om aktivering, koordinering og deaktivering af beredskabet. Som delegeret myndighedsansvarlig er det Søværnets Operative Kommando, der vurderer og træffer afgørelse, som del af den operative indsættelse og løbende myndighedsudøvelse i løbet af issæsonen.

Til nr. 8 (Ophævelse af nugældende § 7 i Lov om Statens Istjeneste)

Nugældende lovs § 7 fastslår, at afgift i medfør af nærværende lov tilfalder statskassen og inddrives ved udpantning. Paragraffen ses i lyset af nye ordning ikke længere at have relevans.

Til nr. 9 (lov om Statens Istjeneste § 4)

Nugældende lovs § 8 indeholder en definition af begrebet »statsisbryder«, der i overensstemmelse med lovens formål

erstattes i lovforslagets § 8 af en definition af begrebet »statskontrolleret isbryder«.

Til § 2

Loven træder i kraft den 7. december 2012.

Til § 3

Ved lovens vedtagelse i 1957 sondrede man ikke mellem danske, færøske og grønlandske forhold. Ved ændringslov nr. 901 af 29. november 1995 fremgår det, at ændringerne ikke gælder for Færøerne og Grønland. I lighed med lov nr. 901 ses ændringerne i nærværende lov ikke at gælde for Færøerne og Grønland. Lovændringerne kan dog ved kongelig anordning sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som de færøske eller grønlandske forhold tilsi-ger.

- ¹⁾ Danmark har indgået overenskomst med Finland, Norge og Sverige om samarbejde med hensyn til isbrydning, jf. Bekendtgørelse nr. 40 af 30. juli 1962. Aftalen vil fortsat kunne honoreres ved kontraktmæssige forpligtelser.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1. Statens Istjeneste har til formål under isforhold at bistå skibsfarten i de danske farvande.

De nærmere bestemmelser angående istjenestens virksomhed, der omfatter isbrydningstjeneste og ismeldingstjeneste, fastsættes af industriministeren.

De med istjenestens virksomhed forbundne udgifter afholdes på de årlige finanslove.

§ 1 a. Henlægger industriministeren sine beføjelser efter loven til Søfartsstyrelsen, kan ministeren fastsætte regler om klageadgangen, herunder at klager ikke kan indbringes for højere administrativ myndighed.

§ 2. Isbryderhjælp fra statsisbrydere til skibe og til de i § 5 omhandlede havne ydes vederlagsfrit. Hvor særlige forhold måtte begrunde dette, kan istjenesten dog betinge sig hel eller delvis dækning af afholdte udgifter.

§ 3. Ethvert skib, der modtager isbryderhjælp fra en statsisbryder, er undergivet dennes myndighed, så længe hjælpen ydes. Hvis isbryderens anvisninger ikke følges, er isbryderen berettiget til at afbryde hjælpen.

§ 4. Når den hjælp, en statsisbryder yder et skib, finder sted under sådanne forhold, at hjælpen må anses som bjærgning, gælder herom de almindelige regler i 16. kapitel i søloven af 16. marts 1994, dog at bjærgelønnen tilfalder statskassen.

1. Lovens *titel* affattes således:

»Lov om beredskab for isbrydning«.

2. § 1 affattes således:

»§ 1. Lovens formål er at fastlægge bestemmelser for etablering af et beredskab for isbrydning i de danske farvande.

Stk. 2. Statens etablering af et beredskab for isbrydning i danske farvande omfatter ikke havneområder m.v.«

3. § 1a affattes således:

»§ 1.a Forsvarsministeren kan efter loven henlægge sine beføjelser til underliggende myndighed og kan i den forbindelse fastsætte regler om klageadgangen, herunder at klager ikke kan påklages til højere administrativ myndighed«.

4. § 2 ophæves.

5. § 3 affattes således:

»§ 3. Ethvert skib, der modtager isbryderhjælp fra en statskontrolleret isbryder, er undergivet dennes myndighed, så længe hjælpen ydes. Hvis isbryderens anvisninger ikke følges, er isbryderen berettiget til at afbryde hjælpen«.

6. § 4 ophæves.

7. § 5 affattes således:

§ 5. Søfartsstyrelsen fastsætter hvert år efter høring af Isbrydningsrådet den samlede isafgift til dækning af driftsudgifterne ved Statens Istjeneste. Afgiften fastsættes på grundlag af de gennemsnitlige udgifter til istjenesten i den forudgående 20-årsperiode.

Stk. 2. Den ene halvdel af isafgiften betales af danske havne med en vanddybde på 5 m eller derover beliggende inden for Skagen. Den forholdsmæssige fordeling mellem havnene fastsættes af Søfartsstyrelsen efter høring af Isbrydningsrådet for en periode af indtil 5 år på grundlag af de ud- og indskibede varemængder i den enkelte havn for en forudgående periode af 5 år. Der kan ved fordelingen tages hensyn til, at havne, der enten selv råder over tilstrækkeligt isbrydningsmateriel, eller for hvilke isbryderhjælp erfaringsmæssigt skønnes ufornöden, kan fritages for afgiften eller få nedsættelse for denne. Havnenes betaling af isafgiften forfalder den 1. april og 1. oktober og indbetales til Søfartsstyrelsen.

Stk. 3. Den anden halvdel af isafgiften, jf. stk. 1, betales af skibe med en bruttotonnage over 150, der i perioden 15. december - 31. marts anløber danske havne beliggende inden for Skagen. Afgiften fastsættes årligt af Søfartsstyrelsen efter høring af Isbrydningsrådet og udgør et fast beløb pr. ton af skibets nettotonnage. Et skib skal højst betale isafgift 2 gange inden for samme opkrævningsperiode. Skibe, der tilhører staten, er fritaget for betaling af isafgift. Afgiften opkræves af havnene.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen fastsætter efter høring af Isbrydningsrådet regler for havnenes opkrævning af skibenes isafgift samt om betaling for disses administration heraf.«

§ 7. Afgift i medfør af nærværende lov tilfalder statskassen og kan inddrives ved udpantning.

§ 8. Ved »statsisbryder« i nærværende lov forstås såvel de Statens Istjeneste underlagte isbrydere som andre af istjenesten til isbrydning benyttede skibe.

»§ 5. Forsvarsministeren fastsætter, efter høring af Isbrydningsrådet, regler for etablering af et beredskab i danske farvande for isbrydning i udpegede områder, benævnt beredskabsområder.

Stk. 2. Forsvarsministeren kan, efter orientering af Isbrydningsrådet, etablere et forebyggende beredskab i øvrige farvandsafsnit, der ligger ud over de i stk. 1 nævnte beredskabsområder.

Stk. 3. Det i stk. 1 og stk. 2 nævnte beredskab for isbrydning i danske farvande finansieres gennem en årlig afgift, der fastsættes af Isbrydningsrådet på baggrund af godsmængderne, der går gennem de enkelte havne. Afgiften betales af havneadministrationen. Forsvarsministeren kan herudover fastsætte nærmere bestemmelser for finansieringen.

Stk. 4. Forsvarsministeren kan, som led i den operative indsættelse af de i stk. 1 og stk. 2 nævnte beredskaber, aktivere, koordinere og deaktivere disse«.

8. § 7 ophæves.

9. § 8 affattes således:

»§ 8. Ved statskontrolleret isbryder forstås i nærværende lov såvel det af staten chartrede isbrydningsmateriel som andre af istjenesten til isbrydning benyttede skibe«.

§ 2

Loven træder i kraft den 7. december 2012.

§ 3

Lovændringerne gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som de færøske eller grønlandske forhold tilsiger.