

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om fartygs isklasser och isbrytarassistans

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det stiftas en lag om fartygs isklasser och isbrytarassistans. Genom lagen upphävs de bestämmelser i förordningen angående handelsfartyg som gäller fartyg som används i vintertrafik.

I lagen föreskrivs om fartygs isklasser, isklassbestämmelser och motsvarighetsförteckning, godkännande av fartygs isklass som bestämts genom ett alternativt förfarande samt godkännande av de bestämmelser som gäller i en annan medlemsstat i Europeiska unionen, i Turkiet eller i stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet vid bestämmande av ett fartygs isklass.

Ett fartygs isklass bestäms på basis av en klassbeteckning som utfärdats för fartyget av ett godkänt klassificeringssällskap. Om ett fartyg saknar klassbeteckning skall Sjöfartsverket fastställa fartygets isklass.

Isklassintyg skall inte längre utfärdas. Sjöfartsverket skall föra ett isklassregister i vilket fartygens isklasser införs.

I lagen föreskrivs även om isbrytarassistans. Sjöfartsverket skall själv besluta om isbrytarassistans till fartyg och om begränsningar i assistansen samt om undantag från begränsningar i assistansen.

Lagen innehåller ett bemyndigande för Sjöfartsverket att utfärda närmare isklassbestämmelser och andra närmare föreskrifter om isklasser.

Lagen har anmälts till Europeiska gemenskapernas kommission i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2006 samtidigt med lagen om farledsavgift.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....	2
ALLMÄN MOTIVERING.....	3
1. Inledning.....	3
2. Nuläge	3
2.1. Lagstiftning och praxis.....	3
Lagstiftning om isklasser	3
Bestämmande och fastställande av isklass	3
Bestämmelser om vintertrafik.....	4
Isbrytarassistans	4
Överenskommelse om samverkan vid isbrytning.....	5
2.2. Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU	5
2.3. Bedömning av nuläget	5
Isklasser som grund för farledsavgiften	5
Isbrytarassistans	6
3. Målsättning och de viktigaste förslagen.....	7
3.1. Målsättning.....	7
3.2. De viktigaste förslagen	7
4. Propositionens konsekvenser	8
4.1. Ekonomiska konsekvenser	8
4.2. Konsekvenser för myndigheterna	8
4.3. Konsekvenser för säkerheten och smidigheten inom fartygstrafiken.....	9
4.4. Konsekvenser för miljön	9
5. Beredningen av propositionen	9
5.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial.....	9
5.2. Remissyttranden och hur de har beaktats.....	9
6. Samband med andra propositioner.....	10
DETALJMOTIVERING.....	11
1. Lagförslag.....	11
2. Närmare bestämmelser och föreskrifter.....	14
3. Ikraftträdande.....	14
4. Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning.....	14
LAGFÖRSLAGET	16
om fartygs isklasser och isbrytarassistans.....	16

ALLMÄN MOTIVERING

1. Inledning

Kommunikationsministeriet tillsatte den 13 januari 2004 en arbetsgrupp för att revidera lagstiftningen om farledsavgift. Arbetsgruppens uppgift var att utreda behoven av en revidering av lagen om farledsavgift (708/2002) och statsrådets förordning om farledsavgift (719/2002) samt övriga författningar och bestämmelser som gäller farledsavgifter. Som ett resultat av utredningen kom arbetsgruppen fram till att de rent tekniska bestämmelserna om fartygs isklass bör utgå ur lagen om farledsavgift för att lagstiftningen om farledsavgift skall bli klarare.

Det föreslås att bestämmelser om fartygs isklasser skall utfärdas genom en separat lag. I lagen föreslås även bestämmelser om isbrytarassistans och om Sjöfartsverkets rätt att begränsa isbrytarassistansen som det för tillfället inte finns någon lagstiftning om.

2. Nuläge

2.1. Lagstiftning och praxis

Lagstiftning om isklasser

Bestämmelser om fartygs isklasser ingår i lagen om farledsavgift och i den statsrådsförordning om farledsavgift som utfärdats med stöd av lagen, vilka trädde i kraft den 1 september 2002. Genom lagen upphävdes lagen om farledsavgift från 1980 jämte ändringar. Genom lagen ändrades inte grunderna för betalning av farledsavgift. Det var fråga om en teknisk revidering genom vilken man försökte motverka att betalningen av farledsavgift i samband med isavgiftsklassintyg kringgås. Intygets namn ändrades till isklassintyg och utfärdandet ändrades så att intygen utfärdas på viss tid. Dessutom reviderades intygsblanketten så att de handlingar som utgör grund för fastställande av isklass specificerades.

I lagen om farledsavgift ingår bestämmelser om fartygs isklass (12 §), fastställande av isklass (13 §), isklassintyg och återkallande

och avsaknad av isklassintyg (14, 16 och 17 §) samt felaktig isklass (18 §). Dessutom innehåller lagen om farledsavgift bestämmelser om utomstående inspektörers skyldigheter (15 §) och inspektörens befogenheter i ärenden som gäller fastställande av isklass och utfärdande av isklassintyg (27 §). Statsrådets förordning om farledsavgift innehåller bestämmelser om utrustningskrav för fartyg av olika isklass (3 §), uppgifter och utredningar som behövs för fastställande av isklass och utfärdande av isklassintyg (4 §), isklassdjupgående (5 §) samt fastställande av isklass för fartygskombination (6 §).

Sjöfartsverket fastställde den 16 september 2002 med stöd av 14 § 5 mom. i lagen om farledsavgift formuläret för isklassintygsblanketten och meddelade den 20 september 2002 med stöd av 12 § 3 mom. i lagen om farledsavgift närmare föreskrifter om de krav för vintertrafik som gäller fartygs konstruktion och maskineffekt, nedan isklassbestämmelser, som trädde i kraft den 1 oktober 2002. Den 27 november 2002 fastställde Sjöfartsverket med stöd av 12 § 3 mom. i lagen om farledsavgift en förteckning över finska isklasser som motsvarar godkända klassificeringsallskaps klassbeteckningar.

Bestämmande och fastställande av isklass

Enligt 12 § i lagen om farledsavgift hör fartygen till sex isklasser, som är specialisklass I A Super, isklasserna I A, I B och I C samt isklasserna II och III. Fartyg som hör till isklass II är inte förstärkta för gång i is. Till isklass III hör sådana fartyg som inte hör till isklasserna I A Super, I A, I B, I C eller II. Enligt 12 § 3 mom. i lagen om farledsavgift utfärdar Sjöfartsverket närmare föreskrifter om de krav för vintertrafik av vilka skillnaderna mellan de olika isklasserna framgår.

Enligt 13 § i lagen om farledsavgift fastställer en inspektör vid Sjöfartsverket eller en utomstående inspektör som verket befullmäktigat ett fartygs isklass på redarens begäran. Redaren skall ge inspektören de uppgifter och utredningar som behövs för faststäl-

lande av isklass.

Enligt 13 § 3 mom. i lagen om farledsavgift fastställs isklassen

1) på basis av den förteckning över finska isklasser som motsvarar godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar och som fastställts av Sjöfartsverket med stöd av 12 § 3 mom.,

2) på basis av ett särskilt intyg som utfärdats av ett godkänt klassificeringssällskap, eller

3) i beslut som avser enskilda fartyg och som Sjöfartsverket fattar på basis av de bestämmelser som verket utfärdat med stöd av 12 § 3 mom. i lagen om farledsavgift.

Huvudregeln vid bestämmande av isklass har varit att isklassen fastställs på basis av en klassbeteckning i ett klassificeringscertifikat som utfärdats för fartyget av ett godkänt klassificeringssällskap. Med ett godkänt klassificeringssällskap avses en organisation som godkänts enligt rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, det s.k. klassificeringssällskapsdirektivet. Definitionen av begreppet ingår bl.a. i förordningen om besiktning av fartyg (1123/1999).

Enligt 14 § i lagen om farledsavgift utfärdas isklassintyget på redarens begäran av en inspektör som avses i 13 §.

Bestämmelser om vintertrafik

Bestämmelser om vintertrafik och krav på fartyg som används i vintertrafik finns i 9 och 67 § i förordningen av den 17 april 1924 angående handelsfartyg (103/1924). Enligt 9 §, som har ändrats genom en förordning (28/1973) av den 19 januari 1973, skall ett fartyg som används i vintertrafik vara maskindrivet och ha en sådan konstruktiv hållfasthet som har konstaterats på det sätt som anges i nämnda bestämmelse. Enligt bestämmelsen skall skrovet på passagerarfartyg vara förstärkt för gång i is så som Sjöfartsverket föreskriver. Enligt 9 § får ett fartyg byggt av trä inte användas i vintertrafik. I 67 § ingår en definition på när ett fartyg anses idka vintertrafik.

Isbrytarassistans

Någon lagstiftning om isbrytarassistans finns inte för tillfället.

Enligt 2 § 1 mom. 7 punkten i lagen av den 21 november 2003 om Sjöfartsverket (939/2003) och 1 § 8 punkten i statsrådets förordning av den 27 november 2003 om Sjöfartsverket (981/2003) sörjer Sjöfartsverket för myndighets- och beställaruppgifter i anslutning till isbrytning. Enligt Sjöfartsverkets arbetsordning av den 20 april 2004 skall Funktionen Vintersjöfart ansvara för att vintersjöfarten löper smidigt och för myndighets- och beställaruppgifter i anslutning till isbrytning, samt ansvara för koordineringen, utvecklingen och styrningen av denna verksamhet på riksnivå. Funktionen Vintersjöfart fattar beslut om assistansperioden, dispenser och begränsningar i assistansen. Insjöfinlands sjöfartsdistrikt ansvarar för beställar- och myndighetsuppgifterna i anslutning till isbrytning i insjöar.

Sjöfartsverket publicerar årligen, innan vintertrafiksäsongen inleds, instruktionshäftet Finlands isbrytjänst som bl.a. innehåller instruktioner för assisterade fartyg samt information om vintersjöfarten och om isbrytarnas operativa drift.

Isbrytarassistansen omfattar 23 hamnar som Sjöfartsverket genom sitt beslut av den 8 februari 1993 har utsett till vinterhamnar. Dessutom ges assistans till andra platser som Sjöfartsverket fastställer särskilt. Med isbrytarassistans avses assistans av fartyg och bogsering i samband med det på finskt vattenområde. I hamnområdena svarar respektive hamn för isbrytarassistansen.

Då isläget försvåras kan Sjöfartsverket begränsa isbrytarassistansen till de olika vinterhamnarna. En del av begränsningarna är säkerhetsbegränsningar som är oberoende av isbrytarkapaciteten och genom en del av begränsningarna styrs fartygstrafiken så att den löper smidigt. Då begränsningarna är i kraft ges fartygen isbrytarassistans enligt fartygets isklass och dödvikt. Begränsningarna träder i kraft fem dagar efter det datum då de har utfärdats. Lindringar i begränsningarna träder i kraft samma dag de utfärdas.

Ett fartyg kan i enskilda fall beviljas dispens från nämnda begränsningar. Dispens

beviljas bara för en resa åt gången i sådana situationer då isläget tillfälligt lättar eller i fråga om specialtransporter, brådskande fall av energiförsörjning eller risk för att produktionen i en fabrik kan stanna upp, eller för ett fartyg som i övrigt är berättigat till assistans, men vars dödvikt är högst fem procent lägre än föreskrivet. Dispens har inte beviljats för fartyg som är över tjugo år gamla, inte heller för fartyg som transporterar transitogods.

Överenskommelse om samverkan vid isbrytning

Finland, Norge, Sverige och Danmark har den 20 december 1961 undertecknat en överenskommelse om samverkan vid isbrytning (FördrS 36/1961) som har satts i kraft genom en förordning (621/1961). Överenskommelsen trädde i kraft på dagen för undertecknandet. Enligt överenskommelsen är syftet att genom isbrytarsamverkan och enhetliga bestämmelser angående isbrytarverksamheten underlätta sjöfartens upprätthållande och främja säkerheten till sjöss vintertid i de nordiska farvattnen.

I samband med överenskommelsen upprättades ett protokoll i vilket man enas om att myndigheterna i de fördragsslutande staterna var för sig skall utfärda bestämmelser rörande isbrytarsamarbetet i huvudsaklig överensstämmelse med det utkast som fogats som bilaga till protokollet och som gäller bestämmelserna.

2.2. Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU

Isklasserna och isklassbestämmelserna för fartyg baserar sig inte på internationella överenskommelser. Isklassbestämmelserna har utarbetats i samarbete mellan finska och svenska sjöfartsmyndigheter och de tillämpas i de båda länderna. Internationella klassificeringssällskap har deltagit i uppgörandet av isklassbestämmelserna och tagit in de finsk-svenska isklassbestämmelserna som en del av sina egna regler.

Gällande isklassbestämmelser är från 2002 och genom dem reviderades isavgiftsklassbestämmelserna från 1985 jämte ändringar. De

isklassbestämmelser som gällde före det var från 1971 och 1932.

Med avvikelse från gällande finska isklassbestämmelser ingår i de svenska bestämmelserna en bestämmelse, enligt vilken en isklass som har godkänts i ett annat medlemsland i Europeiska unionen eller i ett land som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet bör anses uppfylla även de finsk-svenska isklassbestämmelserna för klassen i fråga. En förutsättning är att fartygets säkerhetsnivå är densamma enligt båda bestämmelserna.

Systemet i Sverige avviker från det finska också i det hänseende att det inte utfärdas något särskilt isklassintyg för ett fartygs isklass. Den isklassbeteckning som ett klassificeringssällskap utfärdar för ett fartyg godkänns som sådan utan särskilt myndighetsbeslut. Informationen om fartygens isklass hämtas ur klassificeringssällskapets register och överförs som sådan till isbrytarnas informationssystem (IBNet).

I andra länder än Finland inverkar ett fartygs isklass inte på de sjöfartsavgifter som tas ut. I Sverige används isklassen framför allt som grund för isbrytarassistans. I Sverige bestäms om isbrytarassistans i en förordning av den 23 november 2000 (Isbrytarförordning 2000:1149), som innehåller allmänna bestämmelser om statens isbrytarverksamhet, samt i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om finsk-svensk isklass (SjöFS 2003:4) av den 10 mars 2003.

2.3. Bedömning av nuläget

Isklasser som grund för farledsavgiften

Ett fartygs isklass används enligt den gällande lagen om farledsavgift som grund för bestämmande av farledsavgift i utrikestrafik. Isklassen grundar sig på fartygets tekniska egenskaper. Problem har uppstått i fall där Sjöfartsverket har ansett att fartygets konstruktion eller maskineffekt inte motsvarar den klassbeteckning som utfärdats av ett klassificeringssällskap och det isklassintyg som Sjöfartsverket på basis av klassbeteckningen utfärdar för fartyget.

Sjöfartsverket och tullverket började i slutet av 1999 utreda oklarheter som kommit

upp i samband med uttagande av farledsavgiften och som hänför sig till isklasserna. Också riksdagens kommunikationsutskott riktade en begäran om utredning av saken till kommunikationsministeriet. De oklarheter som kom fram i samband med utredningen ledde till ovan nämnda revidering av lagen och förordningen om farledsavgift år 2002.

I lagen om farledsavgift från 2002 förnyades de gamla isavgiftsklassintygen, som gällde tills vidare, och föreskrevs att de skall gälla en viss tid. Samtidigt ändrades begreppet isavgiftsklassintyg till isklassintyg. I samband med detta föreskrevs genom statsrådets förordning om farledsavgift om de handlingar som redaren skall ge inspektören för bestämmande av isklass.

Vid revideringen av isklassintyget jämfördes den klassbeteckning på fartygets isklass som klassificeringssällskapet utfärdat med de övriga handlingar som redaren gav inspektören utöver klassificeringscertifikatet. Vid jämförelsen kom det fram flera fartyg än väntat vars isklass inte överensstämde med isavgiftsklassbestämmelserna från 1985 och inte heller med de regler som utfärdats av det klassificeringssällskap som utfärdat klassbeteckningen på fartygets isklass. Bristerna var i allmänhet små men beaktandet av dem ledde i flera fall till att fartyget hamnade i en betydligt lägre isklass. De oklarheter som konstaterats i isklasserna har lett till att Sjöfartsverket givit tullmyndigheterna uppgifter om de fartyg som har betalat farledsavgift enligt en felaktig isklass. Tullmyndigheterna har på basis av dessa uppgifter vidtagit de åtgärder för efterdebitering som föreskrivs i 23 § i lagen om farledsavgift och krävt att betalningsskyldiga rederier eller utländska rederiers finska representanter (skeppsklarerare) betalar de avgifter som på grund av felaktig isklass inte påförts för innevarande och tre föregående kalenderår. Dessutom har efterdebiterade farledsavgifter enligt 18 § i lagen om farledsavgift fastställts enligt isklass III som är sämst och som inte är den rätta klassen med tanke på fartygets faktiska isgångsförmåga. Det att efterdebiteringen sker retroaktivt och att avgiften fastställs enligt den sämsta isklassen har lett till att av de betalningsskyldiga har krävts avsevärda summor. I synnerhet har skeppsklarerarna hamnat i en

svår ställning eftersom de flesta avgifterna har krävts av dem.

För att lösa de oklarheter som hänför sig till isklasserna beredde den arbetsgrupp som tillsatts för att revidera lagstiftningen om farledsavgift ett förslag till ändring av lagen om farledsavgift i form av en regeringsproposition så att Sjöfartsverket hade kunnat godkänna även en isklass som bestämts för ett fartyg genom ett alternativt förfarande. En förutsättning var att fartygets isgångsförmåga tekniskt hade hållit samma nivå som i det fall att fartygets isklass hade fastställts enligt Sjöfartsverkets isklassbestämmelser. Det föreslogs också att till lagen skulle fogas en bestämmelse enligt vilken Sjöfartsverket på ansökan hade kunnat fastställa en bättre isklass för fartyget om det funnits särskilda skäl till det och fartyget endast i ringa grad hade avvikit från isklassbestämmelserna. Dessutom var en förutsättning att fartyget hade trafikerat utan svårigheter i isförhållanden eller att fartygets isgångsförmåga i övrigt kunde anses god.

Regeringen överlämnade den 19 november 2004 en proposition till riksdagen (RP 240/2004 rd), i vilken det föreslås att lagen om farledsavgift ändras på det sätt som arbetsgruppen föreslog. Grundlagsutskottet ansåg i sitt utlåtande av den 3 december 2004 (GrUU 46/2004 rd) att farledsavgiften i konstitutionellt hänseende är en skatt. Enligt grundlagsutskottets utlåtande hade propositionen gett myndigheterna alltför stor prövningsrätt i fråga om skattens storlek, vilket enligt grundlagsutskottet inte var i överensstämmelse med grundlagen. På grund av grundlagsutskottets ställningstagande återkallade republikens president regeringspropositionen den 14 december 2004.

Isklasser och användningen av dem som grund för farledsavgift behandlas närmare i den regeringsproposition som gäller farledsavgift.

Isbrytarassistans

Sjöfartsverket har till uppgift att med stöd av den lagstiftning som gäller förvaltningen av Sjöfartsverket sörja för de myndighetsuppgifter som hänför sig till isbrytning. Sjöfartsverket utövar offentlig makt när det sör-

jer för dessa uppgifter men om skötseln av dessa uppgifter finns dock inga närmare bestämmelser på författningsnivå. Enligt 2 § 3 mom. i grundlagen skall all utövning av offentlig makt bygga på lag, och enligt 80 § i grundlagen skall genom lag utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som i övrigt hör till området för lag.

3. Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1. Målsättning

Syftet med propositionen är att öka säkerheten och smidigheten inom fartygstrafiken under isförhållanden samt att förebygga miljöolägenheter som fartygstrafiken kan orsaka. Ett mål är också att utarbeta lagstiftning som överensstämmer med kraven i grundlagen och som gäller verksamhet i anknytning till isbrytarassistans.

I syfte att förverkliga de uppställda målen föreslås att en lag om fartygs isklasser och isbrytarassistans stiftas. Det är meningen att fartygens isklasser skall användas som grund för beslut om begränsningar i isbrytarassistansen.

Genom begränsningar i isbrytarassistansen strävar man efter att säkerställa såväl säkerheten som smidigheten inom fartygstrafiken. Smidigheten förbättras genom att de fartyg som i fråga om sina egenskaper inte lämpar sig för gång i is under rådande isförhållanden gallras bort och inte har rätt till isbrytarassistans. Om begränsningar i assistansen beslutas utgående från is- och väderleksförhållandena samt fartygets isklass och dödvikt. Vid mycket svåra isförhållanden kan även fartygets maskineffekt och den lastmängd fartyget transporterar beaktas. Dessa faktorer kan beaktas tillsammans eller var för sig vid beslut om begränsningar i assistansen.

Samarbetet mellan Finland och Sverige i fråga om isbrytarassistans är mycket intensivt, och en del därav utgörs av det gemensamma informationssystemet IBNet, med vars hjälp länderna förmedlar information om assistansen till varandra och fartygen. En av de uppgifter som förmedlas är fartygets isklass. Med tanke på samarbetet är det otill-

fredsställande om länderna har olika uppfattningar om fartygs isklasser. Avvikelse har förekommit då Finland på basis av gjorda inspektioner har sänkt fartygs isklasser. Med stöd av dispenser har man vid assistans emellertid använt fartygens gamla isklasser, som är desamma som används i Sverige. Ett av målen med propositionen är att skapa ett enhetligt system med Sverige i fråga om fastställande av fartygs isklass varvid ovan nämnda problem kan undvikas.

3.2. De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås att det stiftas en lag om fartygs isklasser och isbrytarassistans. I lagen föreskrivs om fartygs isklasser, isklassbestämmelser, motsvarighetsförteckning, godkännande av isklass som bestämts genom ett alternativt förfarande samt godkännande av de bestämmelser som gäller i en annan medlemsstat i Europeiska unionen, i Turkiet eller i stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet vid bestämmande av fartygs isklass. I lagen föreskrivs också om bestämmande och fastställande av fartygs isklass, förfarandet när isklassen avviker från isklassbestämmelserna och återkallande av fartygs isklass. I lagen utfärdas dessutom bestämmelser om isbrytarassistans.

Enligt lagförslaget hör fartygen till sex isklasser, som är isklasserna I A Super, I A, I B och I C samt isklasserna II och III. Indelningen av isklasser motsvarar indelningen i 12 § 1 mom. i den gällande lagen om farledsavgift. Grunderna för hur fartyg hör till isklasserna fastställs separat för varje isklass.

Sjöfartsverket skall utfärda närmare isklassbestämmelser och fastställa förteckningen över vilka finska isklasser som motsvarar godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar samt utfärda närmare föreskrifter i ärendet.

Det föreslås att Sjöfartsverket kan godkänna även en isklass som bestämts för ett fartyg genom ett alternativt förfarande. En förutsättning är att fartyget är byggt så att dess isgångsförmåga tekniskt sett är densamma som i det fall att isklassbestämmelserna hade iakttagits.

Enligt lagförslaget likställs ett fartyg som har godkänts enligt bestämmelserna i en an-

nan medlemsstat i Europeiska unionen, i Turkiet eller i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med ett fartyg som uppfyller de isklassbestämmelser som Sjöfartsverket utfärdar, förutsatt att en motsvarande säkerhetsnivå nås med dessa bestämmelser.

Som den viktigaste reformen när det gäller fartygs isklasser föreslås att fastställandet av fartygs isklass och utfärdandet av isklassintyg enligt 13 och 14 § i den gällande lagen om farledsavgift slopas. Fartygets isklass skall huvudsakligen bestämmas på basis av den klassbeteckning som utfärdats för fartyget av ett godkänt klassificeringssällskap och den av Sjöfartsverket fastställda förteckningen över godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar som motsvarar finska isklasser. Sjöfartsverket skall på basis av redarens anmälan göra en anteckning om fartygets isklass i det isklassregister som upprätthålls av Sjöfartsverket. Sjöfartsverket skall på redarens ansökan fastställa fartygets isklass om fartyget saknar en klassbeteckning utfärdad av ett godkänt klassificeringssällskap. Redaren skall ge Sjöfartsverket de uppgifter och utredningar som behövs för fastställande av ett fartygs isklass och som Sjöfartsverket utfärdar närmare föreskrifter om. Om fartygets klassbeteckning eller de omständigheter som utgör grund för fastställande av isklass ändras skall redaren underätta Sjöfartsverket.

Enligt lagförslaget kan Sjöfartsverket ändå för bestämmande av ett fartygs isklass begära tilläggsuppgifter och utredningar eller göra en inspektion på fartyget, om det finns grundad anledning att misstänka att fartygets isklass väsentligt avviker från vad Sjöfartsverkets isklassbestämmelser förutsätter. På basis av tilläggsuppgifterna och utredningarna eller inspektionerna bestämmer Sjöfartsverket fartygets isklass.

I de fall då ett fartyg har skadats eller konstruktionens skick av någon annan orsak har blivit sämre, skall Sjöfartsverket vid behov återkalla den isklass som utfärdats för fartyget och fastställa en ny lägre isklass som motsvarar fartygets förmåga att gå i is och konstruktionens skick. Redaren skall till Sjöfartsverket anmäla en isskada eller en annan skada som försämrar fartygets skick.

Enligt lagförslaget skall Sjöfartsverket besluta om isbrytarassistans till fartyg och om begränsningar i assistansen samt om dispenser från begränsningarna.

Genom lagen upphävs 9 och 67 § i förordningen angående handelsfartyg.

4. Propositionens konsekvenser

4.1. Ekonomiska konsekvenser

För Sjöfartsverket innebär det en liten inkomstförlust om fastställandet av fartygs isklass och inspektionen av fartyg samt utfärdandet av isklassintyg slopas i huvudsak. Antalet utfärdade isklassintyg har varierat betydligt under de senaste åren. Detta beror på den gällande lagen om farledsavgift som trädde i kraft 2002, i vilken isklassintygen utfärdas på viss tid. År 2002 utfärdades 560, år 2003 utfärdades 1 074 och år 2004 utfärdades 1 056 isklassintyg. I år har hittills 104 intyg utfärdats. Sjöfartsverkets inkomster har under åren 2002—2004 i medeltal varit ca 30 000 euro per år.

För rederinäringen innebär det på motsvarande sätt små inbesparingar om isklassintygen slopas.

De kostnader som staten åsamkas av isbrytarassistansen skall fortfarande täckas med de farledsavgifter som tas ut för fartygen.

4.2. Konsekvenser för myndigheterna

Enligt lagförslaget bestäms fartygets isklass på basis av den klassbeteckning som ett godkänt klassificeringssällskap utfärdar för fartyget och den förteckning över godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar vilka motsvarar finska isklasser som Sjöfartsverket fastställer. Största delen av fartygen har en klassbeteckning som utfärdats av ett godkänt klassificeringssällskap. På basis av klassbeteckningen skall en anteckning om fartygets isklass göras i det isklassregister som upprätthålls av Sjöfartsverket. Ett fartyg som saknar klassbeteckning skall få sin isklass fastställd på basis av de skriftliga utredningar som redaren tillställt Sjöfartsverket. Fartyget besöks undantagsvis bara då det finns grundad anledning att misstänka att fartygets isklass väsentligt avviker från isklass-

bestämmelserna.

Sjöfartsverkets uppgifter minskar i någon mån då man huvudsakligen avstår från att fastställa fartygs isklass och att utfärda isklassintyg.

Enligt 13 och 14 § i den gällande lagen om farledsavgift fastställs fartygets isklass av en inspektör vid Sjöfartsverket eller en utomstående inspektör som Sjöfartsverket befullmäktigat. Om man huvudsakligen avstår från att fastställa fartygs isklass och att utfärda isklassintyg behövs inte hellre längre utomstående inspektörer för dessa uppgifter. De utomstående inspektörerna har fått ta ut ett arvode direkt av fartygen enligt en förordning om vissa arvoden och ersättningar för besiktning och kontroll av fartyg samt fastställande av isavgiftsklass (381/1985). Antalet utomstående inspektörer som sköter uppgifter i anknytning till fartygs isklasser är för närvarande 13, av vilka de flesta utför inspektioner endast som bisyssla.

Bestämmelserna om isbrytarassistans i lagförslaget varken ökar eller minskar Sjöfartsverkets uppgifter.

4.3. Konsekvenser för säkerheten och smidigheten inom fartygstrafiken

Ett fartygs isklass spelar en central roll med tanke på säkerheten för vintersjöfarten. Syftet med ett fartygs isförstärkning är att säkra sådana konstruktioners hållfasthet som utsätts för isbelastningar då fartyget rör sig under isförhållanden. I ett isförstärkt fartyg är fartygets bordläggningssplåtar och skrovkonstruktionens vägare samt fartygets roder, propeller och drivmekanism förstärkta för att tåla isbelastning. Om fartygets bordläggningssplåtar går sönder orsakar det ett läckage i fartyget och en risk för att fartyget sjunker. Om fartygets roder eller framdrivningsmaskineri går sönder stannar fartyget som då löper risk att driva på grund med isen som rör sig.

Genom bestämmelser och föreskrifter som gäller fartygs isklasser och isbrytarassistans möjliggörs en säker och smidig handelssjöfart till alla vinterhamnar under vinterförhållandena. En smidig och säker vintersjöfart är speciellt viktig för livsmedels- och energiförsörjningen i Finland.

4.4. Konsekvenser för miljön

De bestämmelser som gäller fartygs isklasser och isbrytarassistans har konsekvenser även för miljöskyddet. Isförstärkta fartyg tål belastningarna under isförhållanden bättre och risken för att de skall ta skada är mindre än för fartyg som inte är förstärkta för gång i is. Om bordläggningen på fartyg som transporterar farliga ämnen och på oljetankfartyg skadas under isförhållanden kan det orsaka risk för en allvarlig miljöskada.

Isförstärkta fartyg kan lättare ta sig fram under isförhållanden och orsakar således också mindre utsläpp i miljön. En anledning till att utsläppen minskar är också att isförstärkta fartyg under isförhållanden klarar sig med mindre isbrytarassistans.

5. Beredningen av propositionen

5.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial

Den arbetsgrupp som tillsatts för att revidera lagstiftningen om farledsavgift bad Sjöfartsverket att göra upp ett förslag till lag om fartygs isklasser.

En tjänstemannaarbetsgrupp, tillsatt av Sjöfartsverket, beredde förslaget till lag om fartygs isklasser och isbrytarassistans. Förslaget hade formen av en regeringsproposition. Förslaget baserar sig för isklassernas del på bestämmelserna om isklasser i den gällande lagen om farledsavgift och för isbrytarassistansens del på Sjöfartsverkets anvisningar om isbrytarassistans.

Den fortsatta beredningen av propositionen har gjorts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet i samarbete med Sjöfartsverket.

5.2. Remissyttranden och hur de har beaktats

Utlåtanden om propositionen har begärts av utrikesministeriet, justitieministeriet, finansministeriet, handels- och industriministeriet, Tullstyrelsen, Ålands landskapsregering, Sjöfartsverket, Vägförvaltningen, Vägverket, Finlands Rederiförening rf, Ålands Redarförening rf, Fraktfartygsföreningen rf, Finlands

Näringsliv EK, Finlands Hamnförbund rf, Centralhandelskammaren, Helsingfors handelskammare, Uleåborgs handelskammare, Centralen för turistfrämjande, Helsingfors hamn, Finlands Skeppsmäklareförbund rf, Finlands Speditörförbund rf, Hamnoperatörerna rf, Suomen Laivanpäälystöliitto—Finlands Skeppsbefälsförbund ry, Suomen Konepäälystöliitto—Finlands Maskinbefälsförbund ry, Finlands Sjömans-Union rf, Suomen Erityisteknisten Liitto SETELI ry, Rederiverket, Linda Line Oy och ESL Shipping Ab.

I de givna utlåtandena förordades allmänt stiftandet av en särskild lag om fartygs isklasser och isbrytarassistans. Det ansågs att en lag skulle göra lagstiftningen om farledsavgift klarare. Remissinstanserna understödde även de bestämmelser i utkastet till proposition enligt vilka det nuvarande förfarandet för fastställande av isklasser tillsammans med isklassintyg ändras så att man frångår isklassintyg och att ett fartygs isklass huvudsakligen bestäms på basis av den klassbeteckning som utfärdats för fartyget av ett godkänt klassificeringssällskap. De aspekter som framfördes i justitieministeriets utlå-

tande har man försökt beakta i motiveringen och lagtexten i utkastet till proposition.

Den föreslagna lagen har den 9 september 2005 tillställts Europeiska gemenskapernas kommission i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och direktiv 98/48/EG om ändring av det. Enligt artikel 9 i direktivet får en bestämmelse inte antas före utgången av tre månader från den tidpunkt då kommissionen mottog informationen om förslaget.

6. Samband med andra propositioner

Till riksdagen överlämnas samtidigt en proposition med förslag till lag om farledsavgift. Det är ändamålsenligt att behandla propositionerna samtidigt eftersom det i propositionen som gäller farledsavgift föreslås att den gällande lagen om farledsavgift, som innehåller bestämmelser om fartygs isklasser, upphävs. Lagarna avses träda i kraft samtidigt.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslag

1 §. Lagens syfte. Enligt paragrafen är syftet med den föreslagna lagen att öka säkerheten och smidigheten inom fartygstrafiken under isförhållanden samt att förebygga miljöolägenheter som fartygstrafiken kan orsaka.

2 §. Lagens tillämpningsområde. I paragrafen fastställs lagens tillämpningsområde. I lagen bestäms om fartygs isklasser och isbrytarassistans till fartyg.

3 §. Isklasser. Enligt paragrafen är isklasserna I A Super, I A, I B och I C samt isklasserna II och III. Indelningen motsvarar indelningen i den gällande lagen om farledsavgift. Vid varje isklass fastställs särskilt på vilka grunder ett fartyg anses höra till isklassen i fråga. Fartyg som hör till isklasserna I A Super, I A, I B eller I C skall uppfylla de föreskrivna krav som gäller fartygs konstruktion, maskineffekt och övriga egenskaper så att det kan ta sig fram under olika svåra isförhållanden antingen utan isbrytarassistans eller vid behov med isbrytarassistans. Ett fartyg som hör till isklass II skall ha ett eget framdrivningsmaskineri, ha ett skrov av stål och vara konstruerat för gång i högsjö. Det har inte förstärkts för gång i is, men kan ändå ta sig fram under mycket lätta isförhållanden. Till isklass III hör fartyg som inte hör till isklasserna I A Super, I A, I B, I C eller II.

4 §. Isklassbestämmelser och motsvarighetsförteckning. Sjöfartsverket skall utfärda närmare isklassbestämmelser, av vilka framgår de krav som gäller fartygs konstruktion, maskineffekt och övriga isgångsegenskaper samt skillnaderna mellan de olika isklasserna. Sjöfartsverket skall även fastställa en förteckning över finska isklasser som motsvarar

godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar och utfärda närmare föreskrifter i ärendet. De regler för isklasser som utfärdats av ett godkänt klassificeringssällskap kan anses motsvara isklassbestämmelserna ifall fartyget, konstruerat enligt klassificeringssällskapets regler, når den säkerhetsnivå som krävs enligt isklassbestämmelserna.

Paragrafen innehåller bemyndiganden med stöd av vilka Sjöfartsverket kan utfärda rättsnormer om de ärenden som fastställs i paragrafen. Sjöfartsverkets föreskrifter är mycket tekniska till sin karaktär och innehåller bl.a. tekniska scheman och konstruktionsritningar.

Bestämmelsen motsvarar till sitt innehåll 12 § 3 mom. i den gällande lagen om farledsavgift. Sjöfartsverket har den 20 september 2002 med stöd av 12 § 3 mom. utfärdat föreskrifter om krav för vintertrafik som gäller fartygs konstruktion och maskineffekt (is-klassbestämmelser) och den 27 november 2002 fastställt en förteckning över finska isklasser som motsvarar godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar.

5 §. Godkännande av isklass som bestämts genom alternativt förfarande. Enligt den föreslagna paragrafen kan Sjöfartsverket godkänna en isklass som bestämts för ett fartyg genom ett alternativt förfarande. En förutsättning är att fartyget är konstruerat så att dess isgångsförmåga tekniskt sett är densamma som i det fall att fartygets isklass hade fastställts i enlighet med isklassbestämmelserna i 4 § 1 mom. Bestämmelsen skall i regel gälla enskilda fartyg. Beslutet om godkännande kan dock gälla även en fartygsserie, där flera fartyg har byggts enligt samma ritningar.

Vid bestämmande av ett fartygs isklass ge-

nom ett alternativt förfarande kan det bli aktuellt att använda t.ex. ett beräkningsschema som avviker från schemat i isklassbestämmelserna eller att bestämma fartygets prestanda med hjälp av modellförsök i likhet med vad som anges i de gällande isklassbestämmelserna i samband med bestämmelserna om fartygs maskineffekt. Enligt de gällande bestämmelserna kan även de scheman och värden som ges för måttsättningen av skrovet ersättas med exaktare metoder om dessa godkänns av administrationen eller klassificeringssällskapet. Även försök som utförts i full skala kan användas för bestämmande av fartygs isklass. Att tillåta användningen av alternativa måttsättningsmetoder är allmänt godkänt även enligt klassificeringssällskapets egna konstruktionsregler. Detta har ansetts främja utvecklingen av fartygstekniken.

Bestämmelsen kan tillämpas på de fall som avses i 7 § 2 mom., då fartyget saknar klassbeteckning utfärdad av ett godkänt klassificeringssällskap. Sjöfartsverket kan då på redarens ansökan fastställa fartygets isklass genom ett alternativt förfarande eller enligt de isklassbestämmelser som avses i 4 § eller enligt bestämmelserna i de i 6 § avsedda andra medlemsstaterna i Europeiska unionen, i Turkiet och i stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet

6 §. Godkännande av bestämmelserna i Europeiska unionens medlemsstater, Turkiet och stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Enligt paragrafen kan ett fartyg som har godkänts enligt bestämmelserna i en annan medlemsstat i Europeiska unionen, Turkiet eller en EFTA-stat som är part i EES-avtalet i enlighet med principen om ömsesidigt erkännande likställas med ett fartyg som uppfyller de isklassbestämmelser som Sjöfartsverket har utfärdad med stöd av 4 § 1 mom. En förutsättning är att en motsvarande säkerhetsnivå kan nås med dessa bestämmelser.

Isklasskraven i de ovan nämnda staterna baserar sig huvudsakligen på ett klassificeringssällskaps bestämmelser. Enligt artikel 3 i klassificeringssällskapsdirektivet skall medlemsstaterna anförtro endast erkända organisationer uppgiften att utföra inspektioner och besiktningar i enlighet med internationella

konventioner samt, i tillämpliga fall, att utfärda och förnya därtill hörande certifikat. Detsamma gäller inspektioner och besiktningar som gör det möjligt att bedöma om bestämmelserna i artikel 14 efterlevs. Enligt artikel 14 i klassificeringssällskapsdirektivet skall varje medlemsstat säkerställa att fartyg som seglar under dess flagg är konstruerade i enlighet med och fortfarande motsvarar en erkänd organisations krav på skrov, maskineri samt el- och kontrollinstallationer.

Motsvarande reglering ingår i de föreskrifter som Sjöfartsverket i Sverige har utfärdad och Europeiska gemenskapernas kommission har förutsatt att bestämmelsen tas in i den nationella lagstiftningen.

7 §. Bestämmande och fastställande av isklass. Ett fartygs isklass skall bestämmas på basis av den klassbeteckning som ett godkänt klassificeringssällskap utfärdad för fartyget och den motsvarighetsförteckning som fastställts av Sjöfartsverket med stöd av 4 § 2 mom. Med en klassbeteckning avses en beteckning på fartygets isklass i fartygets klassificeringscertifikat. Sjöfartsverket skall på basis av redarens anmälan och klassbeteckningen i fartygets klassificeringscertifikat göra en anteckning om fartygets isklass i ett isklassregister som upprätthålls av Sjöfartsverket.

Om ett fartyg saknar klassbeteckning utfärdad av ett godkänt klassificeringssällskap skall Sjöfartsverket fastställa fartygets isklass på redarens ansökan. Isklassen kan fastställas enligt de isklassbestämmelser som avses i 4 § eller de alternativa förfaranden som avses i 5 § eller de bestämmelser i en annan medlemsstat i Europeiska unionen, i Turkiet eller i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet som avses i 6 §. Redaren skall ge Sjöfartsverket de uppgifter och utredningar som behövs för fastställande av isklass. Sjöfartsverket utfärdar närmare föreskrifter om de uppgifter och utredningar som behövs, dvs. handlingar över fartygets tekniska egenskaper såsom bl.a. fartygets måtbrev, lastlinjecertifikat och uppgifter om fartygets maskineffekt och dödvikt. Sjöfartsverket gör en anteckning om vilken isklass verket har fastställt för fartyget i det isklassregister som upprätthålls av Sjöfartsverket.

Anteckningen om ett fartygs isklass i is-

klassregistret är i kraft så länge fartygets klassbeteckning eller de omständigheter som utgör grund för fastställande av fartygets isklass inte har ändrats. Redaren skall underätta Sjöfartsverket om klassbeteckningen eller de omständigheter som utgör grund för fastställande av isklass ändras. På basis av anmälan gör Sjöfartsverket en ny anteckning om fartygets isklass i isklassregistret eller fastställer vid behov en ny isklass för fartyget och gör en anteckning om det i isklassregistret.

8 §. Isklass som avviker från isklassbestämmelserna. Enligt paragrafen kan Sjöfartsverket begära tilläggsuppgifter och utredningar av redaren eller göra en inspektion på fartyget om det finns grundad anledning att misstänka att fartygets isklass eller isgångsegenskaper väsentligt avviker från vad de bestämmelser som nämns i 4 §. förutsätter. Sjöfartsverket skall bestämma fartygets isklass på basis av uppgifterna och utredningarna eller inspektionen. Redaren skall omedelbart tillstå Sjöfartsverket de uppgifter och utredningar verket begär.

9 §. Återkallande av isklass och fastställande av ny isklass. Sjöfartsverket skall vid behov återkalla ett fartygs isklass och fastställa en ny lägre isklass om fartyget har skadats eller konstruktionens skick annars försämrats. Redaren skall anmäla en skada som försämrar fartygets skick till Sjöfartsverket. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar till sitt faktainnehåll 16 § i den gällande lagen om farledsavgift.

10 §. Isbrytarassistans. I paragrafen föreskrivs om isbrytarassistans, begränsningar i assistansen och dispenser från begränsningarna.

Sjöfartsverkets uppgift är att sörja för tillgången till isbrytarassistans på finskt vattenområde. Assistansen omfattar de hamnar som Sjöfartsverket har utsett till vinterhamnar. Därutöver omfattar assistansen andra platser som Sjöfartsverket fastställer särskilt. I hamnområdena svarar dock respektive hamn för isbrytarassistansen.

Dessutom är det Sjöfartsverkets uppgift att sörja för tillgången till isbrytarassistans utanför finskt vattenområde om assistansen till eller från finska hamnar behövs för att säkerställa Finlands utrikeshandel eller om den ba-

serar sig på ett samarbetsavtal med en annan stat. En överenskommelse mellan Finland, Norge, Sverige och Danmark om samverkan vid isbrytning ingicks i december 1961.

Sjöfartsverket kan av säkerhetsskäl eller på grund av prioriteringar i trafiken begränsa isbrytarassistansen. Begränsningarna skall gälla separat för varje område och hamn. Beslut om begränsningar i assistansen skall fattas utgående från väderleks- och isförhållandena samt fartygets isklass och dödvikt (dwt). Vid beslut om begränsningar kan även fartygets maskineffekt och den lastmängd fartyget transporterar beaktas. Maskineffekt och lastmängd skall användas som grund för begränsning bara i de fall då en smidighet i trafiken måste säkerställas under särskilt svåra isförhållanden.

Sjöfartsverket kan trots begränsningar i assistansen i enskilda fall bevilja fartyg rätt till isbrytarassistans om isförhållandena tillfälligt är lättare eller i fråga om specialtransporter, brådsakande fall av energiförsörjning eller risk för att produktionen i en fabrik kan stanna upp eller för ett fartyg som i övrigt är berättigat till assistans men vars dödvikt är högst fem procent lägre än föreskrivet. I dylika fall skall rätt till assistans beviljas på ansökan och bara för en resa åt gången.

Sjöfartsverkets beslut om begränsningar i assistansen samt om dispenser från begränsningarna är förvaltningsbeslut.

11 §. Avgifter för beslut. Sjöfartsverket skall ha rätt att ta ut en avgift för fastställande av fartygs isklass. Vid fastställandet av denna avgift iakttas lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

Enligt 4 § 1 mom. i lagen om grunderna för avgifter till staten skall följande prestationer vara avgiftsbelagda, om det inte finns grundad anledning för avgiftsfrihet:

- 1) varor som en statlig myndighet har producerat,
- 2) tjänster som har tillhandahållits på beställning eller annars på uppdrag av någon,
- 3) beslut som har fattats med anledning av en ansökan,
- 4) temporär överlåtelse av nyttjanderätter och andra rättigheter, samt
- 5) övrig verksamhet, när prestationen utförs till följd av en åtgärd av mottagaren.

Enligt 4 § 2 mom. i lagen om grunderna för

avgifter till staten skall en prestation vara avgiftsbelagd i synnerhet om också någon annan än en statlig myndighet utför den eller en jämförbar prestation mot avgift eller om prestationen hänför sig till mottagarens ekonomiska verksamhet. Det är således motiverat att Sjöfartsverket skall ha rätt att ta ut en avgift för fastställande av fartygs isklass.

Enligt 6 § 1 mom. i lagen om grunderna för avgifter till staten skall storleken på den avgift som staten uppstår för en offentligrättslig prestation motsvara beloppet av statens totalkostnader för prestationen (självkostnadsvärde).

Avgiften skall fastställas på samma sätt som för övriga prestationer inom kontrollen av sjöfarten. Om avgifterna för dessa prestationer föreskrivs i kommunikationsministeriets förordning om Sjöfartsverkets avgiftsbelagda prestationer (1399/2004), som utfärdats med stöd av lagen om grunderna för avgifter till staten. Ett fartygs isklass skall huvudsakligen fastställas på basis av skriftliga utredningar varför det är fråga om en avgift som tas ut för en offentligrättslig prestation med fast avgift.

12 §. Ändringssökande. Ändring i beslut som Sjöfartsverket har fattat med stöd av den föreslagna lagen kan sökas i enlighet med förvaltningsprocesslagen (586/1996). Ändring i en avgift för beslut som Sjöfartsverket fattat om fastställande av isklass kan sökas enligt 11 b § i lagen om grunderna för avgifter till staten.

13 §. Ikraftträdande. Genom lagen upphävs 9 och 67 § i förordningen angående handelsfartyg (103/1924), av dem 9 § sådan den lyder i förordning 28/1973. Definitionen på vintertrafik i 67 § ingår nu i 2 § i förordningen om besiktning av fartyg (1123/1999).

Myndigheterna skall ha rätt att vidta sådana förberedande åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter innan lagen träder i kraft.

14 §. Övergångsbestämmelse. I paragrafen föreslås att de isklassintyg som utfärdats med stöd av 14 § i den gällande lagen om farledsavgift skall vara i kraft till dess att fartygets isklass med stöd av denna lag har antecknats i det isklassregister som upprätthålls av Sjöfartsverket, dock högst till den 31 december 2006.

2. Närmare bestämmelser och föreskrifter

Det föreslås att Sjöfartsverket med stöd av de bemyndiganden som ingår i lagförslaget skall utfärda detaljerade föreskrifter om frågor som gäller fartygs isklasser. Sjöfartsverket skall fastställa en förteckning över godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar som motsvarar finska isklasser. Sjöfartsverket skall även utfärda detaljerade föreskrifter om de uppgifter och utredningar som behövs för fastställande av ett fartygs isklass.

3. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2006 samtidigt med den nya lagen om farledsavgift.

4. Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

I lagförslaget görs inga ingrepp i de grundläggande fri- och rättigheter som är skyddade i grundlagen.

Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan andra myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Bemyndigandet skall ha ett exakt avgränsat tillämpningsområde. Dessutom skall de frågor som bemyndigandet omfattar fastställas noggrant i lag.

Lagförslaget innehåller punkter enligt vilka Sjöfartsverket kan utfärda närmare föreskrifter i de frågor som avses i lagrummet. Isklassbestämmelserna gäller fartygets tekniska konstruktion, maskineffekt och andra tekniska egenskaper hos fartyget. Isklassbestämmelserna innehåller således mycket tekniska bestämmelser och dessutom tekniska scheman och konstruktionsritningar. Föreskrifterna om de uppgifter och utredningar som behövs för fastställande av fartygs isklass gäller även handlingar som gäller fartygets tekniska egenskaper. Med anledning av innehållet i föreskrifterna anses att det finns i 80 § 2 mom. i grundlagen avsedda särskilda

skäl att bemyndiga Sjöfartsverket att utfärda rättsnormer i dessa frågor.

Bemyndigandena har placerats och i sak anknutits till den paragraf som gäller det som skall regleras. De har också i övrigt avgränsats så noggrant och utformats så exakt som möjligt. Bemyndigandena står inte i strid med grundlagen.

Lagförslaget överensstämmer även i övrigt

med grundlagen och lagen kan därför behandlas i vanlig lagstiftningsordning. Propositionen hänför sig till propositionen med förslag till lag om farledsavgift och det är önskvärt att utlåtande om propositionen begärs av grundlagsutskottet.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

Lag**om fartygs isklasser och isbrytarassistans**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Lagens syfte

Syftet med denna lag är att öka säkerheten och smidigheten inom fartygstrafiken under isförhållanden samt att förebygga miljöolägenheter som fartygstrafiken kan orsaka.

2 §

Lagens tillämpningsområde

I denna lag bestäms om fartygs isklasser och isbrytarassistans till fartyg.

3 §

Isklasser

Fartyg hör till isklasser enligt följande:

1) till isklass I A Super fartyg vars konstruktion, maskineffekt och övriga egenskaper är sådana att de kan ta sig fram under svåra isförhållanden, i regel utan isbrytarassistans,

2) till isklass I A fartyg vars konstruktion, maskineffekt och övriga egenskaper är sådana att de kan ta sig fram under svåra isförhållanden, vid behov med isbrytarassistans,

3) till isklass I B fartyg vars konstruktion, maskineffekt och övriga egenskaper är sådana att de kan ta sig fram under medelsvåra isförhållanden, vid behov med isbrytarassistans,

4) till isklass I C fartyg vars konstruktion, maskineffekt och övriga egenskaper är sådana att de kan ta sig fram under lätta isförhållanden, vid behov med isbrytarassistans,

5) till isklass II fartyg som har ett eget framdrivningsmaskineri och vars skrov är av stål och som är konstruerade för gång i högsjö, men inte förstärkta för gång i is, men

som ändå kan ta sig fram under mycket lätta isförhållanden,

6) till isklass III fartyg som inte hör till någon av isklasserna i 1—5 punkten.

4 §

Isklassbestämmelser och motsvarighetsförteckning

Sjöfartsverket utfärdar närmare bestämmelser om de krav som gäller fartygs konstruktion, maskineffekt och övriga isgångsegenskaper och om metoder för bestämmande av isklass samt om skillnaderna mellan de olika isklasserna.

Sjöfartsverket fastställer en förteckning över finska isklasser som motsvarar godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar och utfärdar närmare föreskrifter i ärendet.

5 §

Godkännande av isklass som bestämts genom alternativt förfarande

Sjöfartsverket kan godkänna att ett fartygs isklass bestäms på annat än i 4 § 1 mom. avsett sätt, om fartyget är så konstruerat att dess isgångsförmåga motsvarar isgångsförmågan hos ett fartyg i samma isklass.

6 §

Godkännande av bestämmelserna i Europeiska unionens medlemsstater, Turkiet och stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet

Ett fartyg som har godkänts enligt isklassbestämmelserna i en annan medlemsstat i Europeiska unionen, i Turkiet eller i en stat som hör till Europeiska frihandelssammanslutningen och som är part i avtalet om Europe-

iska ekonomiska samarbetsområdet likställs med fartyg som uppfyller de isklassbestämmelser som Sjöfartsverket har utfärdat med stöd av 4 § 1 mom., förutsatt att fartyget är lika säkert som ett fartyg som uppfyller isklassbestämmelserna i Finland.

7 §

Bestämmande och fastställande av isklass

Ett fartygs isklass bestäms på basis av den klassbeteckning som ett godkänt klassificeringssällskap utfärdat för fartyget och den motsvarighetsförteckning som fastställts av Sjöfartsverket med stöd av 4 § 2 mom. Sjöfartsverket gör på basis av redarens anmälan en anteckning om fartygets isklass i sitt isklassregister.

Om ett fartyg saknar klassbeteckning utfärdat av ett godkänt klassificeringssällskap, fastställer Sjöfartsverket fartygets isklass på redarens ansökan med hjälp av den metod som avses i 4 § 1 mom. eller 5 § eller i överensstämmelse med isklassbestämmelserna i en stat som avses i 6 §. Redaren skall ge Sjöfartsverket de uppgifter och utredningar som behövs för fastställande av isklass. Sjöfartsverket utfärdar närmare föreskrifter om de uppgifter och utredningar som behövs. Sjöfartsverket gör en anteckning om isklass i sitt isklassregister.

Anteckningen om fartygs isklass i isklassregistret är i kraft så länge fartygets klassbeteckning eller de omständigheter som utgör grund för fastställande av isklassen inte förändras. Om fartygets klassbeteckning eller de omständigheter som utgör grund för fastställande av fartygets isklass förändras, skall redaren underrätta Sjöfartsverket, som gör en anteckning om fartygets nya isklass i isklassregistret eller vid behov fastställer en ny isklass för fartyget med stöd av 2 mom. och gör en anteckning om det i isklassregistret.

8 §

Isklass som avviker från isklassbestämmelserna

Om det finns grundad anledning att misstänka att ett fartygs isklass eller isgångsge-

skaper väsentligt avviker från vad som förutsätts i de bestämmelser som nämns i 4 §, kan Sjöfartsverket för bestämmande av fartygets isklass begära tilläggsuppgifter och utredningar eller göra en inspektion på fartyget och på basis av uppgifterna och utredningarna eller inspektionen bestämma fartygets isklass.

Redaren skall utan dröjsmål tillställa Sjöfartsverket de uppgifter och utredningar som avses i 1 mom.

9 §

Återkallande av isklass och fastställande av ny isklass

Om ett fartyg har skadats eller konstruktionens skick av någon annan orsak har blivit sämre, skall Sjöfartsverket vid behov återkalla den isklass som utfärdats för fartyget och fastställa en ny lägre isklass som motsvarar fartygets förmåga att gå i is och konstruktionens skick.

Redaren skall till Sjöfartsverket anmäla en isskada eller en annan skada som försämrar fartygets skick.

10 §

Isbrytarassistans

Sjöfartsverket sörjer för tillgången till isbrytarassistans på finskt vattenområde då isförhållandena kräver det. Assistansen omfattar de hamnar som Sjöfartsverket utsett till vinterhamnar och andra platser som Sjöfartsverket bestämmer särskilt. I hamnområdena svarar respektive hamn för assistansen.

Sjöfartsverket sörjer för tillgången till isbrytarassistans även utanför finskt vattenområde, om assistansen till eller från finska hamnar behövs för att säkerställa Finlands utrikeshandel eller om den baserar sig på ett samarbetsavtal med en annan stat.

Sjöfartsverket kan av säkerhetsskäl eller på grund av prioriteringar i trafiken begränsa isbrytarassistansen i fråga om ett område eller en hamn. Sjöfartsverket beslutar om begränsningar i assistansen utgående från väderleks- och isförhållandena samt fartygets isklass och dödvikt. Sjöfartsverket kan även

beakta fartygets maskineffekt och den lastmängd fartyget transporterar, om särskilt svåra isförhållanden kräver det.

Sjöfartsverket kan på ansökan i enskilda fall bevilja fartyg rätt till isbrytarassistans till en hamn eller ett område till vilka assistansen har begränsats enligt 3 mom., om:

1) isförhållandena tillfälligt är lättare,
2) det är fråga om specialtransporter, brådskande fall av energiförsörjning eller risk för att produktionen i en fabrik kan stanna upp eller

3) ett fartyg i övrigt vore berättigat till assistans men dess dödvikt ligger högst fem procent under föreskriven dödvikt.

11 §

Avgifter för beslut

För fastställande av ett fartygs isklass tas avgift ut så som föreskrivs i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

12 §

Ändringssökande

Ändring i beslut som Sjöfartsverket har fattat med stöd av denna lag kan sökas på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocessla-

gen (586/1996).

Ändring i avgift som debiteras när Sjöfartsverket fastställt isklass kan sökas enligt 11 b § i lagen om grunderna för avgifter till staten.

13 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .

Genom denna lag upphävs 9 och 67 § i förordningen av den 17 april 1924 angående handelsfartyg (103/1924), av dem 9 § sådan den lyder i förordning 28/1973.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

14 §

Övergångsbestämmelse

De isklassintyg som utfärdats med stöd av 14 § i lagen om farledsavgift (708/2002) före denna lags ikraftträdande gäller till dess att fartygets isklass med stöd av denna lag har antecknats i det isklassregister som förs av Sjöfartsverket, dock högst till den 31 december 2006.

Helsingfors den 7 oktober 2005

Republikens President

TARJA HALONEN

Kommunikationsminister *Susanna Huovinen*