

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi väylämaksulain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi väylämaksulakia. Väylämaksulakiin lisättäisiin uusi 12 a §, jossa annettaisiin tarkennettuina nykyisin lain 12 §:n 3 momentissa olevat valtuutussäännökset Merenkululaitokselle jääluokkamääräyksiensä antamiseksi.

Merenkululaitos voisi hyväksyä myös vaihtoehdoisella menetelmällä alukselle määritetyn jääluokan. Edellytyksenä olisi, että aluksen tulisi olla teknisesti samanarvoinen jäissäkulkukyvyltään kuin, jos aluksen jääluokka olisi vahvistettu Merenkululaitoksen

jääluokkamääräysten mukaisesti.

Lakiin lisättäisiin myös säännös, jonka mukaan Merenkululaitos voisi hakemukselta vahvistaa alukselle paremman jääluokan, jos alus poikkeaa vain vähäisessä määrin kyseistä jääluokkaa koskevista määräyksistä. Paremman jääluokan vahvistamiseen tulisi olla erityisiä syitä ja aluksen jäissäkulkukyvyn tulisi olla hyvä.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2005.

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
SISÄLLYSLUETTELO	2
YLEISPERUSTELUT	3
1. Nykytila	3
1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
Väylämaksulainsäädännön uudistaminen	3
Väylämaksun määräytyminen	3
Jäätuokan määräytyminen ja vahvistaminen.....	4
1.2. Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö.....	4
1.3. Nykytilan arviointi.....	5
Syntyneet ongelmat.....	5
Jäätuokkamääräysten eri kieliversioiden eroavuus.....	6
Tekniset näkökohdat	7
Väylämaksujen kohtuullistaminen.....	7
Liikennerajoitukset	8
2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset	8
2.1. Tavoitteet.....	8
2.2. Keskeiset ehdotukset	9
3. Esityksen vaikutukset	9
3.1. Taloudelliset vaikutukset	9
3.2. Vaikutukset viranomaisten toimintaan	10
3.3. Ympäristövaikutukset	10
4. Asian valmistelu	10
4.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto.....	10
4.2. Lausunnot ja niiden huomioonottaminen.....	10
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	13
1. Lakiehdotuksen perustelut.....	13
2. Voimaantulo	15
3. Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys.....	15
LAKIEHDOTUS.....	17
väylämaksulain muuttamisesta	17
LIITE.....	19
RINNAKKAISTEKSTIT	19
väylämaksulain muuttamisesta	19

YLEISPERUSTELUT

1. Nykytila

1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Väylämaksulainsäädännön uudistaminen

Väylämaksulaki (708/2002) ja sen nojalla annettu valtioneuvoston asetus väylämaksusta (719/2002) tulivat voimaan 1 päivänä syyskuuta 2002. Lailla kumottiin aikaisempi väylämaksulaki (1028/1980) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Uudella lailla ei muutettu väylämaksun maksuperusteita. Kyseessä oli teknisluonteinen uudistus, jolla pyrittiin poistamaan jäämaksuluokkatodistuksiin liittynyt väylämaksun kiertäminen. Todistuksen nimi muutettiin jääluokkatodistukseksi ja todistukset muutettiin määräaikaisiksi. Lisäksi todistuslomakkeessa yksilöitiin jääluokan vahvistamisen perusteeksi esitettävät asiakirjat. Samalla väylämaksulaki tarkistettiin vastaamaan uuden perustuslain vaatimuksia.

Merenkululaitos vahvisti 16 päivänä syyskuuta 2002 väylämaksulain 14 §:n 5 momentin nojalla jääluokkatodistuslomakkeen kaavan ja antoi 20 päivänä syyskuuta 2002 väylämaksulain 12 §:n 3 momentin nojalla määräykset aluksen rakennetta ja kone-tehoa koskevista talviliikennevaatimuksista, jäljempänä jääluokkamääräykset, jotka tulivat voimaan 1 päivänä lokakuuta 2002. Merenkululaitos vahvisti 27 päivänä marraskuuta 2002 väylämaksulain 12 §:n 3 momentin nojalla luettelon hyväksytyjen luokituslaitosten antamia luokitusmerkintöjä vastaavista suomalaisista jääluokista.

Väylämaksun määräytyminen

Väylämaksulain 5 §:n mukaan väylämaksua on velvollinen suorittamaan jokainen, jo-

ka harjoittaa rekisteröidyllä suomalaisella aluksella tai ulkomaisella aluksella kauppamerenkulkua Suomen vesialueella.

Lain 7 §:n mukaan ulkomaanliikenteen väylämaksu kannetaan kertamaksuna, kun alus saapuu ulkomailta Suomeen. Kertamaksun suuruus määräytyy aluksen nettovetoisuuden ja jääluokan perusteella. Väylämaksulain 19 §:n mukaan alus, josta on suoritettu väylämaksua tietyltä määrältä käyntikertoja, on saman kalenterivuoden aikana vapautettu enemmistä ulkomaanliikenteen kertamaksuista. Matkustaja-alkuksesta on maksettava väylämaksut 32 matkalta ja muusta alkuksesta 10 matkalta, jotta alus voidaan vapauttaa ulkomaanliikenteen kertamaksuista. Kotimaanliikenteen väylämaksu kannetaan väylämaksulain 8 §:n mukaan vuosimaksuna kalenterivuositain. Vuosimaksun suuruus määräytyy aluksen nettovetoisuuden perusteella. Tarkemmat säännökset kertamaksun ja vuosimaksun suuruudesta on annettu valtioneuvoston asetuksella.

Aluksen jääluokka vaikuttaa keskeisesti aluksesta perittävän väylämaksun suuruuteen. Väylämaksusta annettuun valtioneuvoston asetukseen sisältyvään ulkomaanliikenteen väylämaksun maksutaulukkoon sisältyy eri jääluokkien välinen ja maksun suuruuteen vaikuttava voimakas porrastus. Sen perusteella esimerkiksi jääluokkaan I A kuuluva alus maksaa kaksinkertaisen väylämaksun jääluokkaan I A Super kuuluvaan alukseen verrattuna. Jääluokkaan II kuuluva alus maksaa yli viisinkertaisen maksun jääluokkaan I A Super kuuluvaan alukseen verrattuna. Esimerkiksi jääluokkaan I A kuuluva nettovetoisuudeltaan 10 000 oleva alus maksaa ulkomaanliikenteen kertamaksuna 29 600 euroa. Jos samankokoisen aluksen jääluokka on II, kertamaksu nousee 74 740 euroon.

Väylämaksulain 3 §:n mukaan maksun

kantamisesta vastaa tulliviranomainen. Väylämaksut tilitetään kerran kuukaudessa Merenkululaitokselle.

Jääluokan määräytyminen ja vahvistaminen

Väylämaksulain 12 §:n mukaan alukset kuuluvat jäissäkulkuominaisuuksiensa perusteella kuuteen jääluokkaan. Jääluokat ovat erikoisjääluokka I A Super, jääluokat I A, I B ja I C sekä jääluokat II ja III. Jääluokkiin II ja III kuuluvat alukset eivät ole vahvistetut jäissäkulkuu varten. Väylämaksulain 12 §:n 3 momentin mukaan Merenkululaitos antaa tarkemmat määräykset talviliikennevaatimuksista, joista ilmenevät eri jääluokkien väliset erot.

Väylämaksulain 13 §:n nojalla Merenkululaitoksen tarkastaja tai laitoksen valtuutettu ulkopuolinen tarkastaja vahvistaa aluksen jääluokan laivanisännän pyynnöstä.

Laivanisännän on annettava tarkastajalle jääluokan vahvistamista varten tarvittavat tiedot ja selvitykset.

Väylämaksulain 13 §:n 3 momentin mukaan jääluokka vahvistetaan:

1) hyväksytyjen luokituslaitosten antamia luokitusmerkintöjä vastaavista suomalaisista jääluokista Merenkululaitoksen väylämaksulain 12 §:n 3 momentin nojalla vahvistaman luettelon perusteella;

2) hyväksytyin luokituslaitoksen antaman erillisen todistuksen perusteella; taikka

3) Merenkululaitoksen väylämaksulain 12 §:n 3 momentin nojalla annettujen Merenkululaitoksen määräysten perusteella tekemällä aluskohtaisella päätöksellä.

Pääsääntönä jääluokkaa määrättäessä on ollut, että se vahvistetaan hyväksytyin luokituslaitoksen antaman todistuksen perusteella. Hyväksytyllä luokituslaitoksella tarkoitetaan alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista annetun neuvoston direktiivin 94/57/EY, niin sanotun luokituslaitosdirektiivin, mukaisesti hyväksytyä laitosta. Käsitteen määritelmä sisältyy muun muassa alusten katsastuksista annettuun asetukseen (1123/1999). Vaikka luokituslaitoksen jääluokkamerkintä on jääluokan ensisijainen peruste, luokituslaitoksen aluk-

selle antaman jääluokan on täytettävä suomalaiset jääluokkamääräykset. Merenkululaitos ei hyväksy luokituslaitoksen antamaa virheellistä jääluokkaa, vaan ratkaisee asian itsenäisesti jääluokkamääräysten perusteella.

Väylämaksulain 14 §:n mukaan 13 §:ssä tarkoitettu tarkastaja antaa jääluokkatodistuksen laivanisännän pyynnöstä.

1.2. Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

Jääluokkamääräykset on laadittu suomalaisten ja ruotsalaisten merenkuluviranomaisten yhteistyönä, ja niitä sovelletaan kummassakin maassa. Kansainväliset luokituslaitokset ovat osallistuneet jääluokkamääräysten laatimiseen ja ottaneet nämä suomalais-ruotsalaiset jääluokkamääräykset osaksi omia sääntöjään.

Voimassa olevat jääluokkamääräykset ovat vuodelta 2002. Niillä uudistettiin vuonna 1985 annetut jäämaksuluokkamääräykset niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen. Sitä aikaisemmat jääluokkamääräykset olivat vuosilta 1971 ja 1932. Jääluokkamääräysten voimaantuloa edeltää useita vuosia kestävä kansainvälinen valmistelu. Merenkululaitos ei voi muuttaa jääluokkamääräyksiä yksipuolisesti. Mikäli Merenkululaitos haluaa muutoksia jääluokkamääräyksiin, muutosten tekeminen edellyttää sekä ruotsalaisten merenkuluviranomaisten että luokituslaitosten hyväksyntää määräysten kansainvälisen soveltamisen vuoksi. Tämän vuoksi jääluokkamääräysten osittainenkin muuttaminen ei tapahdu nopeasti.

Suomessa voimassa olevista jääluokkamääräyksistä poiketen ruotsalaisiin määräyksiin sisältyy säännös, jonka mukaan toisessa Euroopan unionin jäsenmaassa tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa maassa alukselle hyväksytyin jääluokan on katsottava täyttävän myös suomalais-ruotsalaiset jääluokkamääräykset kyseisen luokan osalta. Edellytyksenä on, että aluksen turvallisuustaso on yhtäläinen molempien määräysten perusteella.

Ruotsin järjestelmä poikkeaa suomalaisesta myös siinä, että aluksen jääluokasta ei anneta erillistä jääluokkatodistusta. Luokituslaitoksen alukselle antama jääluokkamerkintä hyväksytään sellaisenaan ilman erillistä viran-

omaispäästöä.

Jääluokkaa ei kuitenkaan käytetä väylämaksun perusteena Ruotsissa, joten nyt käsiteltävä ongelma on puhtaasti suomalainen. Ruotsissa väylämaksun määrä perustuu aluksen bruttovetoisuuteen, kuljettavaan lastiin sekä aluksen ympäristöpäästöihin. Jääluokkaa käytetään Ruotsissa ennen kaikkea jäänmurtaja-avustuksen perusteena.

1.3. Nykytilan arviointi

Syntyneet ongelmat

Väylämaksulaissa ja väylämaksusta annetussa valtioneuvoston asetuksessa väylämaksun suuruus on kytketty aluksen jääluokkaan, joka perustuu aluksen teknisiin ominaisuuksiin. Ongelmia on syntynyt tapauksissa, joissa aluksen rakenne tai konetehto ei vastaa luokituslaitoksen antamaa todistusta ja sen perusteella Merenkululaitoksen alukselle antamaa jääluokkatodistusta.

Jääluokkamääräykset muodostavat sellaisen teknisen normiston, joka on nykyisellään liian yksityiskohtainen ja joustamaton toimiaukseen rationaalisen laivanrakentamisen ja väylämaksun määräämisen perustana. Vähäiset tekniset puutteet tai poikkeamat jääluokkamääräyksistä johtavat aluksen jääluokan heikkenemiseen ja sitä kautta korkeampaan väylämaksuun. Pahimmassa tapauksessa tällainen vähäinen poikkeama saattaa johtaa väylämaksun viisinkertaistumiseen, kun aluksen jääluokka alenee I A Superista jääluokkaan II. Merenkululaitokselle ei lainsäädännössä ole annettu minkäänlaisia harkintavaltuuksia jääluokkamääräysten suhteen, joten jääluokka on määrättävä täsmällisten ja yksityiskohtaisten normien perusteella.

Merenkululaitos ja tullilaitos ryhtyivät vuoden 1999 lopulla selvittämään väylämaksun kantamisen yhteydessä ilmenneitä jäämaksuluokkiin liittyviä epäselvyyksiä. Myös eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta teki liikenne- ja viestintäministeriölle selvityspyyntöjä asian johdosta. Selvityksissä esille tulleet epäselvyydet johtivat väylämaksulain ja -asetuksen edellä selostettuun uudistamiseen vuonna 2002.

Väylämaksulaissa vanhat, toistaiseksi voi-

massa olevat jäämaksuluokkatodistukset säädettiin uudistettaviksi ja niiden voimassaoloaika määräaikaiseksi. Samalla todistuksen nimi muutettiin jäämaksuluokkatodistuksesta jääluokkatodistukseksi. Samassa yhteydessä väylämaksusta annetulla valtioneuvoston asetuksella säädettiin asiakirjoista, jotka laivanisännän on annettava tarkastajalle jääluokan määräämistä varten.

Jääluokkatodistuksia uusittaessa luokituslaitoksen antamaa jääluokkaa verrattiin niihin muihin asiakirjoihin, jotka laivanisäntä luokitustodistuksen lisäksi oli toimittanut tarkastajalle. Vertailussa esille tuli paljon odotettua enemmän aluksia, jotka eivät olleet vuoden 1985 jäämaksuluokkamääräysten mukaisia eivätkä myöskään alukselle jääluokasta todistuksia antaneiden luokituslaitoksen sääntöjen mukaisia. Luokituslaitokset olivat siten antaneet omien sääntöjensä vastaisia luokitus- ja todistuksia. Puutteet olivat yleensä vähäisiä, mutta niiden huomioon ottaminen johti useissa tapauksissa jääluokan huomattavaan alenemiseen. Koska lainsäädäntö ei sisällä minkäänlaista harkintavaltaa jääluokkamääräysten soveltamisessa eikä myöskään mahdollisuutta erivapauksien myöntämiseen, jääluokka oli alennettava määräysten mukaiseksi.

Varustamot ovat korjanneet aluksia tai muuttaneet alusten lastimerkkiä, jotta niiden jääluokka on saatu täyttämään jääluokkamääräysten vaatimukset. Korjauksesta on aiheutunut kertakustannuksia, ja lastimerkin muuttaminen on vaikuttanut alusten lastinotto- ja heikentävästi. Merenkululaitos on 23 päivänä joulukuuta 2003 kehottanut varustamoja toistaiseksi pidättäytymään korjaustoimenpiteistä siihen saakka, kunnes jääluokkakysymykset saadaan ratkaistuksi.

Havaitut epäselvyydet jääluokissa johtivat siihen, että Merenkululaitos on ilmoittanut tulliviranomaisille tiedot aluksista, jotka ovat maksaneet väylämaksuja virheellisen jääluokan perusteella. Tulliviranomainen on näiden ilmoitusten perusteella käynnistänyt väylämaksulain 23 §:ssä säädetyt jälkimaksatus- ja vaatitut maksuvelvollisia varustamoita tai varustamon suomalaisia edustajia (laivanselvittäjä) suorittamaan virheellisen jääluokan perusteella määräämättä jääneitä maksuja kuluvalta vuodelta ja kolmelta

sitä edeltävältä vuodelta. Lisäksi jälkiperittävä väylämaksu on määrätty väylämaksulain 18 §:n perusteella huonoimman jääluokan III mukaisesti, joka ei ole alusten todellisten jäissäkulkuominaisuuksien mukainen luokka. Jälkiperinnän taannehtivuus sekä huonoimman jääluokan mukaan määräytyvä maksu ovat aiheuttaneet sen, että maksuvelvollisilta vaadittavat summat ovat olleet huomattavia. Erityisen hankalaan asemaan ovat joutuneet laivanselvittäjät, joilta maksuja on lähinnä vaadittu.

Merenkululaitos on joulukuun 2002 ja maaliskuun 2004 välisenä aikana ilmoittanut tulliviranomaisille yli sadan aluksen tiedot jälkimaksatustoimenpiteitä varten. Yli puolet aluksista on sellaisia, joilla on ollut puute jääluokkamääräysten edellyttämässä jäävahvistuksen korkeudessa. Lopuilla on ollut vajausta jääluokan edellyttämässä vähimmäiskonetehossa tai rakenteellisia puutteita. Joissain tapauksissa samalla aluksella on voinut olla sekä vajausta konetehossa että puute jäävahvistuksessa taikka aluksen jäävahvistukselta vaadittavissa rakenteissa.

Merenkululaitoksella on edelleen tutkinnassa kymmeniä aluksia, joiden jääluokkien oikeellisuutta selvitetään.

Normaalissa tapauksessa laivanisäntä on tilannut aluksen tiettyyn jääluokkaan, johon alus on suunniteltu ja rakennettu. Rakentamista valvoo luokituslaitos, joka antaa laivanisännälle todistuksen muun muassa siitä, että alus täyttää halutun jääluokan vaatimukset. Pääsääntöisesti tämän todistuksen perusteella Merenkululaitoksen oma tai valtuuttama tarkastaja on antanut laivanisännälle jääluokkatodistuksen, joka on ollut perittyjen väylämaksujen perustana.

Aikaisempaa huonompaan jääluokkaan joutuneiden alusten joukossa on sekä suomalaisia että ulkomaalaisia aluksia, joita omistavat useat eri varustamot. Merenkululaitoksen vahvistamat jääluokat ovat perustuneet useiden eri luokituslaitosten antamiin todistuksiin. Jäävahvistuksessa oleva puute on tyypillisesti aiheutunut siitä, että jäävahvistuksen korkeus on määritetty väärästä lastiviivasta. Merenkululaitos ei ole havainnut, että alukset olisivat jättäneet ilmoittamatta jääluokan määrittämiseen vaikuttavista teknisistä seikoista. Laivanisännät ja laivanselvit-

täjät ovat ilmoittaneet olleensa tietämättömiä jäävahvistuksessa olleista puutteista.

Jääluokkamääräysten eri kieliversioiden eroavuus

Jääluokkamääräykset julkaistaan suomen ja ruotsin lisäksi myös englannin kielellä. Vuoden 1985 jäämaksuluokkamääräysten epäselvyyksien tutkinnassa tuli esille myös eroavuus määräysten suomenkielisen tekstin sekä englannin- ja ruotsinkielisten tekstien välillä.

Suomenkielisten jäämaksuluokkamääräysten sääntökohdassa 2.1 määrätään: ”Suurin jääluokkasyyväys keskilaivalla on normaalisti kesälästivesiviivaa vastaava syväys.”

Ruotsinkielisessä tekstissä määrätään vastaavassa kohdassa: ”Det största isklassdjupgåendet midskepps skall normalt tagas som djupgåendet på färskvattenlastlinjen sommard.”

Englanninkielisessä tekstissä vastaavassa kohdassa määrätään: ”The maximum ice class draught amidships shall be the draught on the Fresh Water Load Line in Summer.”

Ruotsin- ja englanninkieliset tekstit vastaavat toisiaan. Ne poikkeavat suomenkielisestä tekstistä siten, että ruotsin- ja englanninkielinen määräys viittaa suolattoman veden kesälästiviivaan (färskvattenlastlinjen sommard, Fresh Water Load Line in Summer).

Sama ero toistui vuoden 2002 jääluokkamääräyksissä, mutta se korjattiin Merenkululaitoksen 25 päivänä marraskuuta 2003 antamalla päätöksellä.

Suomenkielisen määräyksen erolla ruotsiksi ja englanniksi annettuun määräykseen on merkitystä useimmissa sellaisissa tapauksissa, joissa edellä mainittu vähäinen poikkeama on ollut se, että aluksen jäävahvistus rungossa ei ylety tarpeeksi korkealle. Aluksen jäävahvistus täyttää sille vahvistetun jääluokan vaatimukset tältä osin suomenkielisen tekstin mukaan, mutta ei ruotsin- ja englanninkielisen tekstin mukaan.

Merenkululaitos on selvittänyt oikeuskanslerin ja ulkopuolisten asiantuntijoiden lausuntojen perusteella suomenkielisten määräysten eroavuuden merkitystä alusten jääluokan määräytymiseen ja jälkimaksatukseen.

Oikeuskanslerin kannanoton mukaan ei

voida yleisesti omaksua sellaista yksiselitteistä toimintalinjaa, että väylämaksujen jälkiperintää ja mahdollista vapauttamista koskevissa asioissa päätösharkinnan perustaksi otettaisiin sellaisenaan jompikumpi kieliversio. Jokainen yksittäistapaus tulisi punnita erikseen ja ratkaista se tosiseikkojen perusteella. Kielieroavuus ei automaattisesti aiheuta jälkimaksatuksesta luopumista.

Professori Kaarlo Tuorin asiantuntijalausunnossa todetaan muun muassa, että vuoden 1985 jäämaksuluokkamääräysten valmisteluvaiheiden ja niistä ilmi käyvän valmistelun tarkoituksen, valmistelun kansainvälisyyden ja luokituslaitosten sääntöjen perusteella voidaan perustellusti katsoa, että kahdesta yhdenvertaisesta versiosta ruotsinkielinen vastaa sääntelyn tarkoitettua sisältöä. Tämä ei kuitenkaan poista sitä, että yksittäisen maksuvelvollisen kohdalla on otettava huomioon luottamuksensuojan periaate, joka korostuu silloin, kun kyse on julkisoikeudellisesta maksuvelvollisuudesta. Vilpittömässä mielessä olevan maksuvelvollisen on voitava luottaa suomenkieliseen määräykseen. Jos maksuvelvollinen on vilpittömässä mielessä toiminut suomenkielisen määräyksen mukaisesti, häneen ei voida jälkikäteen kohdistaa haitallisia seuraamuksia.

Tekniset näkökohdat

Merenkulkulaitoksen hankkiman professorien Kaj Riskan ja Petri Varstan asiantuntijalausunnan mukaan vuoden 1985 jääluokkamääräysten muutos kesälastiviivasta suolattoman veden kesälastiviivaan on katsottava lähinnä sen hetken syväyskäytännön vahvistamiseksi. Edelleen asiantuntijalausunnan mukaan erosta aluksen jääluokkasyväyksessä kesälastiviivan ja suolattoman veden kesälastiviivan välillä ei aiheudu alukselle suurta vaaraa eivätkä mahdolliset painaumat ole sellaisia, jotka huonontavat aluksen mahdollisuuksia kulkea jäissä. Sen lisäksi alukset, jotka ovat liikennöineet vuosia ilman vaurioita jäävyöhykkeen yläosassa, ovat siis osoittaneet riittävän lujuuden tältä osin.

Edellä mainitut asiantuntijat ovat myös arvioineet syväyseron vaikutuksia alusten rakentamiskustannuksiin. Rakentamiskustannusten ero on häviävän pieni koko laivan te-

räspainosta. Johtopäätös onkin, että taloudelliset edut eivät voi olla syynä pienemmän syväyksen käyttöön jäävyöhykkeen määrittelyssä. Tämä kuten myös alusten tilaaminen tarkoitettuun hyvään jääluokkaan, osoittaa varustamojen vilpittömyyttä asiassa.

Virheiden syyksi asiantuntijat arvioivat tiedotuspuutteet ja niistä johtuvan vuoden 1971 käytännön jatkumisen osassa luokituslaitoksia. Näiden asiantuntijoiden mukaan suomenkielisen jäämaksuluokkamääräyksen teksti ei ollut keskeinen seikka, koska suomen kielen käyttö uusien alusten luokituksessa on lähes mahdotonta.

Väylämaksujen kohtuullistaminen

Väylämaksulain 28 §:n nojalla Merenkululaitos voi kirjallisesta hakemuksesta yksittäistapauksessa myöntää alennuksen väylämaksusta tai vapautuksen väylämaksun suorittamisesta taikka määrätä jo suoritettujen väylämaksun tai osan siitä palautettavaksi, jos maksun periminen täysimääräisenä olisi olosuhteet huomioon ottaen ilmeisen kohtuutonta. Tällä perusteella Merenkululaitos on kohtuullistanut virheellisten jääluokkien aiheuttamia väylämaksuja sellaisissa tapauksissa, joissa aluksen jääluokka on alentunut edellä kuvattujen vähäisten puutteiden vuoksi.

Yli sadasta jälkimaksatusta varten tulliviranomaisille ilmoitetusta aluksesta Merenkululaitos on kohtuullistanut yli viidenkymmenen aluksen jälkiperittävät maksut. Eräissä tapauksissa on kohtuullistettu myös kuluvan vuoden 2004 väylämaksut aluksella aikaisemmin olleen jääluokan tasolle.

Merenkulkulaitos on katsonut, että virheellisen jääluokan aiheuttama jälkiperintä on ilmeisen kohtuutonta, jos vähäisestä puutteesta aluksen jäävahvistuksessa seuraa ankarimmillaan satojentuhansien eurojen maksuseuraamus. Kohtuullistettava määrä on ollut sama kuin tulliviranomaisten määräämä jälkiperittävä summa. Merenkululaitoksen arvion mukaan kohtuullistamisratkaisuja joudutaan tekemään siihen saakka, kunnes jääluokka-asia on ratkaistu lainsäädännöllisesti pysyvällä tavalla.

Vähäisillä poikkeamilla ei ole ollut Merenkululaitoksen ja sen käyttämien teknisten

asiantuntijoiden arvion mukaan negatiivista turvallisuusvaikutusta. Kyse on useimmissa tapauksissa aluksista, jotka ovat säännöllisesti liikennöineet Suomeen ilman turvallisuustai avustusongelmia.

Jos aluksen jääluokkaan vaikuttavissa ominaisuuksissa on sellaisia olennaisia virheellisyksiä tai poikkeamia, jotka laivanisännän olisi pitänyt havaita, kohtuullistamisen ei ole katsottu olevan mahdollista.

Väylämaksun maksuvelvollisia ovat laivanisäntä ja laivanselvittäjä, joihin jälkiperinnän ankarat maksuseuraamukset kohdistuvat. Laivanisännän kannalta jälkiperintä merkitsee sitä, että hänen liiketoiminnallisilta laskelmiltaan putoaa pohja kolmen edellisen vuoden ajalta. Erityisen hankalassa asemassa ovat laivanselvittäjät, joilla ei käytännössä ole teknistä osaamista eikä mitään mahdollisuuksia vaikuttaa aluksen jääluokkatietoihin. Laivanselvitysliikkeet ovat usein verrattain pieniä yrityksiä, joille tällainen perintä saattaa merkitä jopa selvitystilaan asettamista.

Liikennerajoitukset

Merenkulkulaitos voi määrätä jäätilanteen vaikeutuessa liikennerajoituksia eri talvisatamiin. Liikennerajoitukset koskevat jäänmurtaja-avustuksen saantia. Osa rajoituksista on jäänmurtajakapasiteetista riippumattomia turvallisuusrajoituksia ja osalla rajoituksia ohjataan alusliikenteen sujuvuutta. Liikennerajoitusten voimassa ollessa aluksille annetaan jäänmurtaja-avustusta niiden jääluokan ja koon perusteella. Poikkeustapauksessa alukselle voidaan myöntää erivapaus liikennerajoituksista.

Jääluokan alenemisen seurauksena alukset olisivat voineet joutua liikennerajoitusten kohteeksi siitä huolimatta, että ne ovat aikaisemmin liikennöineet Suomeen ongelmitta vaikeissakin jääolosuhteissa. Liikennerajoitusten kohteeksi joutuminen olisi merkinnyt vakavia vaikeuksia Pohjois-Suomen liikenteelle, jos alukset, joilla on pitkäaikaisia sopimuksia Pohjois-Suomen teollisuuslaitosten kuljetusten hoitamisesta, eivät liikennerajoitusten vuoksi olisi enää voineet hoitaa kuljetuksia. Tämän johdosta Merenkulkulaitos ilmoitti jäätiedotuksen yhteydessä 22 päivänä joulukuuta 2003, että Suomen satamaan lii-

kennöivä alus, jonka jääluokka on alennettu jääluokkasyvyyttä koskevan epäselvyyden vuoksi, voi saada toistaiseksi erivapauden liikennerajoituksesta ja jatkaa liikennöintiään aikaisemman jääluokan perusteella. Aluksen jääsäkulkuominaisuudet ja jäävahvistuksessa olevan puutteen vähäisyys varmistetaan aina tapauskohtaisesti ennen erivapauden myöntämistä.

2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1. Tavoitteet

Jääluokan määräytymisestä aiheutuvat ongelmat on väliaikaisjärjestelyinä voitu hoitaa edellä kuvatulla väylämaksujen ja väylämaksujen jälkimaksatuksen kohtuullistamisella sekä liikennerajoituksista myönnettävillä erivapauksilla. Kohtuullistaminen ja erivapauksien myöntäminen edellyttää kuitenkin jatkuvaa hakemusmenettelyä ja lukuisia yksittäistapauksissa tehtäviä hallintopäätöksiä, jotka ovat esimerkiksi liikennerajoituksista annettavien erivapauksien osalta matkakohtaisia. Hakuprosessi muodostaa laivanisännälle liikennerajoituskautella riskitekijän, joka myöskin estää pitkäaikaisten sopimusten tekemisen rahdinantajien kanssa.

Tilanteen voidaan olettaa myös jatkuvan pitkään, sillä nyt kohtuullistettuja väylämaksuja joudutaan kohtuullistamaan samoille aluksille myös tulevaisuudessa. Vuoden 2004 väylämaksut on kohtuullistettu aluksen aikaisemman jääluokan tasolle niille aluksille, joiden jääluokkaa on alennettu jäävahvistuksessa olevien vähäisten puutteiden vuoksi. Koska alusten jäävahvistuksen puute vastaa vuoden 1985 jääluokkamääräysten suomenkielistä versiota, ei vilpittömässä mielessä oleleisi laivanomistajiin ole voitu kohdistaa luokan alentamisesta johtuvia lisämaksuseuraamuksia. Ellei jääluokkamääräysten joustavampaa soveltamista mahdollisteta lakiehdotuksen mukaisella tavalla, samalle alukselle joudutaan tekemään vuosittain kyseisen vuoden maksuja koskeva kohtuullistamispäätös.

Lisäksi liikenteeseen voi ilmaantua runsaasti sellaisia aluksia, jotka eivät vielä nykyisen käytännön aikana ole käyneet Suo-

messa, mutta joilla on yhtäläiset oikeudet väylämaksujen kohtuullistamiseen kuin niitä nyt jo saavilla aluksilla. Luokituslaitosten ja luokituslaitosten kansainvälisen järjestön IACS:n kanssa käytyjen keskustelujen perusteella voidaan arvioida olevan satoja sellaisia aluksia, joiden jäävahvistuksessa on puute, joka vastaa vuoden 1985 jäämaksuluokkamääräysten suomen- sekä toisaalta ruotsin- ja englanninkielisten tekstien välistä eroa.

Nykyiseen ongelmatilanteeseen olisi saattava pikaisesti pysyväisluonteinen ratkaisu. Ehdotettavan lainsäädännön avulla on tarkoitus toimia siten, että alukset, joilla on vähäisiä poikkeuksia jääluokkamääräysten edellyttämistä ominaisuuksista, voisivat saada jääluokkamääräysten joustavammalla soveltamisella paremman jääluokan merenkulun turvallisuutta kuitenkin vaarantamatta. Lisäksi Merenkululaitos voisi hyväksyä vaihtoehtoisella menetelmällä alukselle määrätyn jääluokan edellyttäen, että alus olisi teknisesti samanarvoinen kuin jääluokkamääräykset edellyttävät. Tällöin voimassaoleva jääluokkatodistus voitaisiin ottaa sellaisenaan väylämaksun määräytymisen ja liikennejärjytysten soveltamisen pohjaksi. Jääluokan määrittämiseen liittyvä ongelma tulisi silloin ratkaistua jo jääluokkaa määrättäessä eikä sen oikeellisuuteen liittyviä teknisiä ongelmia jouduttaisi jälkikäteen ratkomaan maksujen määräämisen ja liikennejärjytysten yhteydessä.

Tulliviranomaisen jälkimaksatuspäätökset ovat valituskelpoisia. Koska jälkimaksatettavat summat useimmissa tapauksissa ovat suuria, voidaan olettaa, että päätöksistä säännönmukaisesti valitetaan hallinto-oikeuteen. Arvioitaessa tällaisten valitusten menestymismahdollisuuksia on erityistä painoa pantava vilpittömän mielen suojalle, jota on tarkemmin selostettu myös edellä mainituissa asiantuntijalausunnoissa. Se saattaa vaikuttaa voimakkaasti mahdollisten oikeudenkäyntien lopputulokseen.

Jääluokkamääräysten joustavammalla soveltamisella estetään sellaisten tarpeettomien riitojen syntyminen, joissa maksujen määrääminen perustuu jääluokan alentamiseen aluksen jääluokkaominaisuuksissa olevien vähäisten puutteiden vuoksi. Tähän mennessä hallinto-oikeuksiin on valitettu kuudesta

tapauksesta.

2.2. Keskeiset ehdotukset

Ehdotetulla lainmuutoksella ei puututtaisi suomalais-ruotsalaisten jääluokkamääräysten sisältöön, vaan ainoastaan niiden suomalaisiin soveltamisvaltuuksiin.

Väylämaksulakiin lisättäisiin uusi 12 a §, jossa säädettäisiin tarkkarajaisesti, mistä Merenkululaitos voisi antaa määräyksiä.

12 a §:n 1 momentti vastaisi sisällöltään voimassaolevan lain 12 §:n 3 momenttia. Säännöksen sanamuotoa ehdotetaan kuitenkin tarkennettavaksi. Merenkululaitos antaisi jatkossakin jääluokkamääräykset ja vahvistaisi luettelon suomalaisia jääluokkia vastaavista hyväksytyjen luokituslaitosten antamista luokitusmerkinnöistä.

Merenkululaitos voisi myös hyväksyä vaihtoehtoisella menetelmällä alukselle määrätyn jääluokan. Edellytyksenä olisi, että alus on tällä tavalla rakennettuna teknisesti samanarvoinen jäissäkulkukyvyltään kuin, jos olisi noudatettu jääluokkamääräyksiä.

Lakiin lisättäisiin myös säännös siitä, että Merenkululaitos voisi hakemuksesta vahvistaa alukselle paremman jääluokan, jos siihen on erityisiä syitä ja jos aluksella on vain vähäinen poikkeama jääluokkamääräyksistä. Edellytyksenä olisi lisäksi, että alus on liikennöinyt vaikeuksista jääolosuhteissa tai aluksen jäissäkulkukyvyn voidaan muutoin arvioida olevan hyvä. Samojen piirustusten perusteella rakennetut alukset voitaisiin vahvistaa parempaan jääluokkaan, jos joku niistä on liikennöinyt vaikeuksista Itämeren jääolosuhteissa.

3. Esityksen vaikutukset

3.1. Taloudelliset vaikutukset

Lakiehdotuksella ei muuteta väylämaksun määräytymisen perusteita, jotka ovat edelleen aluksen jääluokka ja nettovetoisuus. Valtion talousarvioesityksessä vuodelle 2005 on väylämaksutulojen määräksi arvioitu 73,7 miljoonaa euroa, johon tällä esityksellä ei ole vaikutusta.

Jääluokkamääräysten joustavamman soveltamisen seurauksena voidaan välttää tarpeet-

tomia ja taloudellisesti raskaita jälki- ja lisämaksustoimia, jotka sitovat maksuvelvollisen käyttövaroja kohtuullistamiskäytäntöihin saakka. Tällä tavoin lakiehdotus helpottaa maksuvelvollisten laivanisäntien ja laivanseivittäjien asemaa.

3.2. Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksellä ei ole organisaatio- ja henkilöstövaikutuksia. Lakiehdotuksen mahdollistamalla jääluokkamääräysten joustavammalla soveltamisella vältetään tarpeettomia jälkimaksustoimia, jotka ovat aiheuttaneet viranomaisille merkittävästi lisätöitä. Merenkululaitoksessa on selvitelty alusten jääluokkien oikeellisuutta ja ratkaistu erilaisia kohtuullistamishakemuksia. Jälkimaksustoimet ovat puolestaan työllistäneet tulliviranomaisia huomattavassa määrin.

3.3. Ympäristövaikutukset

Esityksellä ei ole ympäristövaikutuksia. Vaikka lakiehdotuksen mukaan tietyille aluksille voitaisiin antaa parempi jääluokka kuin minkä ne nyt saivat, ei tälläkään ole negatiivisia ympäristövaikutuksia. Useassa tapauksessa olisi kyse aluksista, jotka ovat liikenneineet tällä paremmalla jääluokalla jo aikaisemmin, ja alukset poikkeaisivat vain vähäisessä määrin niille vahvistettujen jääluokkien vaatimuksista.

Aluksille ei ole tapahtunut jäävaurioita sen takia, että niillä on ollut parempi jääluokka kuin mikä niillä todellisuudessa olisi kuulunut olla. Alukset ovat myös selvinneet jääolosuhteissa hyvin korkeamman jääluokan edellyttämällä tavalla.

4. Asian valmistelu

4.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Esitys on valmisteltu virkamiestyöryhmässä, jonka liikenne- ja viestintäministeriö asetti 13 päivänä tammikuuta 2004 uudistamaan väylämaksulainsäädäntöä. Toimeksiannon mukaan työryhmän tuli erillisenä tehtävänä kiireellisesti ja viimeistään 16 päivään helmikuuta 2004 mennessä toimittaa ministeri-

ölle ehdotus siitä, miten jääluokkamääräysten antamiseen liittyvät epäselvyydet ja muut väylämaksuepäselvyydet hoidetaan niin, että tarpeettomilta jälkimaksatuksilta vältytään ja jo syntyneet ongelmat voidaan hoitaa oikeudellisesti kestäväällä tavalla sekä miten epäselvyydet voidaan vastaisuudessa välttää.

Työryhmä antoi väliraportin 12 päivänä helmikuuta 2004, jossa se esitti, että Merenkululaitosta kehoitettaisiin jatkamaan väylämaksujen kohtuullistamis päätösten tekemistä ja että ehdotus tilanteen pysyväksi ratkaisuksi tehdään väylämaksulainsäädännön kokonaisuudistuksen yhteydessä.

Työryhmä päätti kuitenkin valmistella ennen kokonaisuudistusta erillisen esityksen väylämaksulain muuttamiseksi jääluokkiin liittyvien epäselvyyksien ratkaisemiseksi. Merenkululaitoksen ja luokituslaitosten välisten keskustelujen perusteella on ilmeistä, että liikenteessä on arvioitua enemmän aluksia, joiden luokitustodistuksen jääluokkamerkintä ei täytä jääluokkamääräysten vastaavan jääluokan edellytyksiä. Useassa tapauksessa kyse on pienistä puutteista, joiden osalta voidaan vedota vuoden 1985 jäämaksuluokkamääräyksissä olevaan eri kielisten määräysten väliseen eroon. Ongelman hoitaminen Merenkululaitoksen aluskohtaisilla väylämaksujen kohtuullistamis päätöksillä ja liikennöintiin annettavilla erivapauksilla tulee kysymykseen vain tilapäisenä ratkaisuna siihen liittyvän hallintobyrokratian ja asiakkaille koituvan epävarmuuden takia.

Lakiehdotus ei rajoita väylämaksulain laajempaa tarkastelua työryhmän jatkotyöskentelyssä, koska lakiehdotus koskee ainoastaan Merenkululaitoksen toimivaltuuksia aluksen jääluokkaa vahvistettaessa.

Työryhmän esitysluonnosta on käsitelty liikenne- ja viestintäministeriön asettamassa ohjausryhmässä, joka koostuu teollisuuden, varustamojen, laivameklareiden, satamaoperaattoreiden ja huolitsijoiden edustajista.

4.2. Lausunnot ja niiden huomioonottaminen

Esitysluonnoksesta on mainittuun ohjausryhmään kuuluvien lisäksi pyydetty lausunto oikeusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, Tullihallitukselta, Merenkululaitokselta,

Ahvenanmaan maakunnan hallitukselta, merenkulkualan työntekijäjärjestöiltä, Varustamoliikelaitokselta sekä Suomessa toimivilta luokituslaitoksilta.

Ohjausryhmään kuuluvat Suomen Varustamoyhdistys ry, Ålands Redarförening rf, Suomen Satamaliitto ry, Oulun Kauppakamari sekä Elinkeinoelämän keskusliitto EK ovat puoltaneet ehdotusta. Samoin ehdotusta ovat puoltaneet Tullihallitus, Merenkulkulaitos, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Suomen Laivanpäälystöliitto ry, Varustamoliikelaitos sekä luokituslaitoksista lausunnon antaneet Bureau Veritas ja Russian Maritime Register of Shipping. Det Norske Veritas katsoo, että ehdotetulla lailla ei ratkaista kaikkia esillä olevia ongelmia. Suomen Merimies-Unioni SM-U ry ei pidä esitystä perusteltuna.

Valtiovarainministeriöllä ei ole huomauttamista esitettyihin taloudellisuusarvioihin, mutta ministeriö ei ole ottanut kantaa Merenkulkulaitoksen toimivaltaa koskevaan säännöstekniikkaan.

Tullihallituksen lausunnossa todetaan, että ilman lainsäädännön muutosta väylämaksujen jälkikäteinen huojentaminen muodostuisi yleiseksi menettelytavaksi. Tämä vakiinnuttaisi jälkimaksatuksista johtuvan lisätyön määrän ja aiheuttaisi tulliviranomaiselle vähäisen, mutta pysyvän lisähenkilöstön tarpeen. Jälkimaksatus- ja huojennussäännösten soveltamisen pitää olla poikkeuksellista suhteessa normaalissa järjestyksessä kannettavaan väylämaksuun.

Oikeusministeriö on lausunnossaan käsitellyt väylämaksun oikeudellista luonnetta, säätämistasoa ja säätämisyjärjestystä sekä EU:n lainsäädäntöä. Lausuntoa käsitellään tarkemmin yksityiskohtaisten perustelujen kohdassa 3.

Ohjausryhmään kuuluva Rahtialusyhdistys ry on vastustanut ehdotuksen mukaisen harkintavallan antamista Merenkulkulaitokselle. Rahtialusyhdistys ry:n mielestä ne alukset, jotka täyttävät jääluokkamääräykset, joutuvat huonompaan asemaan kuin ne, joiden jääluokka vahvistetaan ehdotetun 12 a §:n 3 momentin perusteella. Rahtialusyhdistys ry:n lausunnon mukaan alus on siirrettävä alempaan jääluokkaan, jos alus ei täytä jääluokkamääräyksiä. Vaihtoehtona jääluokan alen-

tamiselle on aluksen korjaaminen tai lastimerkin siirtäminen siten, että alus täyttää jääluokkamääräysten mukaisen korkeamman jääluokan edellytykset. Laki tulisi vääristämään vapaata kilpailua ja asettamaan määräyksiä noudattavat varustamot huonompaan taloudelliseen asemaan.

Rahtialusyhdistys ry:n lausunnossa kiinnitetään huomiota siihen, että perustuslain 80 §:n 2 momentti edellyttää, että viranomaiselle annettu valtuutus oikeussääntöjen antamiseen on täsmällisesti rajattu. Jääluokan vahvistaminen ehdotetun 12 a §:n 3 momentin perusteella edellyttää, että alus poikkeaa jääluokkamääräyksistä vähäisessä määrin. Rahtialusyhdistys ry:n mukaan lakiteksti ei tältä osin ole tarkka.

Rahtialusyhdistys ry:n lausunnon johdosta on todettava, että Merenkulkulaitoksen vaatimus jääluokkamääräysten ehdottoman tarkasta noudattamisesta on aiheuttanut esityksessä kuvattuja jääluokan alenemisia ja väylämaksuongelmia, jotka koskevat laajaa alusjoukkoa. Jos Merenkulkulaitoksen valtuuksia ei laajenneta esitetyllä tavalla, ongelmat tulevat jatkumaan.

Lakiehdotuksessa Merenkulkulaitokselle annettavat valtuudet on pyritty määrittelemään niin tarkkarajaisesti ja täsmällisesti kuin mahdollista. Lakiehdotuksen yksityiskohtaisissa perusteluissa kuvataan esimerkeillä, millaisia voisivat olla vähäiset poikkeamat jääluokkamääräyksistä, joiden perusteella alukselle voitaisiin vahvistaa parempi jääluokka. Tältä osin hallituksen esityksen perusteluita on Rahtialusyhdistys ry:n lausunnon johdosta esityksen jatkovalmistelussa vielä tarkennettu.

Ne alukset, joiden jääluokka on koko ajan ollut kunnossa, eivät voi joutua eriarvoiseen asemaan suhteessa erivapauden saaviin aluksiin. Professori Kaarlo Tuorin antaman asiantuntijalausunnon mukaan tällaiset alukset eivät ole kärsineet taloudellisia menetyksiä jääluokkamääräyksiin liittyvien epäselvyyksien johdosta.

Rahtialusyhdistys ry on esittänyt, että eräiden sen jäsenvarustamoiden aluksilleen tekemistä korjaustoimenpiteistä ja lastiviivamuutoksista aiheutuneet kustannukset on korvattava. Myös Suomen Laivanpäälystöliitto ry on esittänyt varustamoille aiheutu-

neiden edellä mainittujen kustannusten korvaamista. Tämän lakiehdotuksen yhteydessä ei ole kuitenkaan mahdollista ottaa kantaa mahdollisiin korvausvaatimuksiin. Merenkululaitos selvittää erikseen alusten korjauksiin liittyvät korvauskysymykset.

Suomen Laivameklariliitto ry on lausunnossaan puoltanut lakiehdotusta, mutta ehdottanut väylämaksulakiin lisäksi muutoksia, jotka ottavat laivanselvittäjän aseman paremmin huomioon. Suomen Laivameklariliitto ry ehdottaa, että laivanselvittäjän vastuu väylämaksusta rajoitetaan yhdeksi vuodeksi vastaamaan merilaissa olevan meripanttioikeuden aikarajaa. Lisäksi laivanselvittäjän vastuuta pitäisi rajoittaa väylämaksulain 18 §:n ja 23 §:n mukaan määräytyvissä jälkimaksuissa.

Suomen Laivameklariliitto ry:n mukaan väylämaksulain jälkimaksatussäännökset ovat epäoikeudenmukaisia ja kohtuuttomia erityisesti laivanselvittäjiä kohtaan, koska

laivanselvittäjän meripanttioikeus ei anna vastaavaa suojaa selvittäjän vastasaatavalle. Laivanselvittäjän näin laajalle henkilökohtaiselle vastuulle ei ole nykyään perustetta.

Ohjausryhmään kuuluvat Satamaoperaattorit ry ja Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry ovat myös puoltaneet lakiehdotusta, mutta yhtyvät Suomen Laivameklariliitto ry:n lausuntoon vastuukysymysten määrittelystä laivanselvittäjien osalta.

Suomen Laivameklariliitto ry:n lausunnon johdosta todetaan, että laivanselvittäjien asemaa maksuvelvollisena tullaan tarkastelemaan väylämaksutyöryhmän jatkotyöskentelyssä. Lakiehdotus parantaa laivanselvittäjien asemaa, koska vähäisistä poikkeamista aluksen jääluokalta vaadittavissa ominaisuuksissa ei jatkossa seuraisi väylämaksujen kohoamista ja jälkimaksatustoimenpiteitä. Jos jääluokka alenee muun syyn vuoksi, maksuseuraamukset ovat yhtäläiset sekä laivanisäntien että laivanselvittäjien osalta.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotuksen perustelut

12 §. *Jääluokka.* Väylämaksulain 12 §:n 3 momentissa säädetään, että Merenkululaitos antaa tarkemmat määräykset talviliikennevaatimuksista, joista ilmenevät eri jääluokkien väliset erot, sekä vahvistaa luettelon hyväksytyjen luokituslaitosten antamia luokitusmerkintöjä vastaavista suomalaisista jääluokista. Tämä säännös ehdotetaan kumottavaksi. 12 §:n 3 momenttia vastaava säännös otettaisiin ehdotettuun uuteen 12 a §:ään.

12 a §. *Jääluokkamääräykset ja niistä poikkeaminen.* Väylämaksulakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 12 a §, johon koottaisiin tarkkarajaiset ja täsmälliset valtuutussäännökset, joiden nojalla Merenkululaitos voisi antaa oikeussääntöjä säännöksessä määrättyistä asioista. Merenkululaitoksen antamat määräykset olisivat hyvin teknisluonteisia säännöksiä. Säännöksen mukaan Merenkululaitos myös vahvistaisi luettelon suomalaisia jääluokkia vastaavista hyväksytyjen luokituslaitosten antamista luokitusmerkinnöistä. Säännöksessä säädettäisiin myös, miten Merenkululaitoksen antamista jääluokkamääräyksistä voidaan poiketa.

12 a §:n 1 momentti vastaisi sisällöltään voimassaolevan lain 12 §:n 3 momenttia. Merenkululaitos on antanut 12 §:n 3 momentin nojalla 20 päivänä syyskuuta 2002 Merenkululaitoksen määräykset aluksen rakennetta ja konetehoa koskevista talviliikennevaatimuksista (jääluokkamääräykset). Nämä määräykset on laadittu Ruotsin merenkuluviranomaisten kanssa, ja ne vastaavat pääpiirteissään Ruotsin vastaavia määräyksiä.

Merenkululaitos myös vahvistaisi luettelon suomalaisia jääluokkia vastaavista hyväksytyjen luokituslaitosten antamista luokitusmerkinnöistä. Vastaavasti on säädetty myös voimassaolevassa 12 §:n 3 momentissa. Tämän säännöksen nojalla Merenkululaitos on 27 päivänä marraskuuta 2002 vah-

vistanut luettelon hyväksytyjen luokituslaitosten antamia luokitusmerkintöjä vastaavista suomalaisista jääluokista.

Ehdotettu 12 a §:n 2 momentti liittyy kiinteästi ehdotettuun 1 momenttiin. Tämän säännöksen mukaan Merenkululaitos voisi hyväksyä vaihtoehtoisella menetelmällä alukselle määritetyn jääluokan edellyttäen, että alus on siten rakennettuna teknisesti samanarvoinen jäissäkulkukyvyltään kuin, jos aluksen jääluokka olisi vahvistettu 1 momentissa tarkoitettujen määräysten mukaisesti. Säännös koskisi pääasiassa yksittäisiä aluksia. Hyväksymispäätös voisi kuitenkin koskea myös alussarjaa, jossa useampia aluksia on rakennettu samojen piirustusten mukaan.

Vaihtoehtoista tapaa määrittää aluksen jääluokka tarvitaan, koska laivanrakennustekniikka kehittyy nopeasti. Jääluokkamääräysten muuttaminen on puolestaan hitaampi menettely, koska ne laaditaan yhdessä ruotsalaisten merenkuluviranomaisten ja kansainvälisten luokituslaitosten kanssa. Lisäksi alusten rakentaminen on siirtynyt Suomen, jopa Euroopan rajojen ulkopuolelle ja tämä kehitys on tuonut mukanaan 1 momentin mukaisiin jääluokkamääräyksiin tulkintaongelmia. Vaihtoehtoisella tavalla voitaisiin määrittää muun muassa jääluokkamääräyksistä poikkeavia rakennratkaisuja.

Esimerkkinä voidaan mainita rungon rakenteellista suunnittelua koskevissa jääluokkamääräyksissä olevat pitkittäisille kaarille annetut kaariväli rajoitukset. Määräysten mukaan jääluokissa I A Super ja I A kaariväli ei saa ylittää 0,35 metriä. Jääluokissa I B ja I C suurin sallittu kaariväli on 0,45 metriä. Viime vuosina on kuitenkin Kaukoidän telakoilla alettu rakentaa suuria öljysäiliöaluksia, joissa on pitkittäinen kaarijärjestelmä. Kyseisten alusten kuollut paino on noin 100 000 dwt – 150 000 dwt. Kyseiset telakat ilmoittivat, että heidän automaattiset hitsauslaitteensa eivät mahdu määräyksissä annettuihin kaariväleihin, ja siksi ne pyysivät lupaa käyttää suu-

rempia kaarivälejä. Toivomuksena oli myös rakentaa alukset ilman, että pitkittäiset kaaret tuetaan polvioilla kehyskaariin, koska näin rakennuskustannuksia voidaan merkittävästi alentaa. Näiden ongelmien ratkaisemiseksi Merenkulkulaitos ja Teknillinen Korkeakoulu laativat yhdessä luokituslaitosten kanssa ohjeet, joiden avulla nykyisistä määräyksistä poikkeavat rakenteet voidaan hyväksyä. Ohjeissa on annettu jääkuormitus kaarien ja levyjen mitoittamista varten. Jääluokkamääräyksistä poikkeavat rakenteet tulee mitoittaa epälineaariseen elementtimenetelmään perustuvaa laskentaohjelmaa käyttäen. Määräyksistä poikkeavien rakenteiden turvallisuus taataan siten, että annetun jääkuorman aikaansaamat muodonmuutokset eivät ylitä määräysten mukaan rakennetun rakenteen muodonmuutoksia. Lopputuloksena saadaan aikaan rakenne, joka on yhtä turvallinen kuin jääluokkamääräysten mukaan rakennettu rakenne, mutta se on helpompi valmistaa.

On myös huomattava, että on Suomen edun mukaista, että liikenteeseen tulee uusia jäävahvistettuja suuria öljysäiliöaluksia, jotta esimerkiksi Primorskin liikenteeseen on talviaikana tarjolla riittävästi jäävahvistettua säiliöalustonnistoa. Tämän vuoksi on tärkeää, että Merenkulkulaitos pyrkii joustavasti ratkaisemaan jääluokkamääräysten soveltamiseen liittyviä ongelmia, kuitenkin niin, että jääluokkiin rakennetuilta aluksilta vaadittava turvallisuustaso säilyy.

12 a §:n 3 momentissa säädettäisiin, että Merenkulkulaitos voisi hakemuksesta vahvistaa alukselle paremman jääluokan, kuin 1 momentissa tarkoitetut jääluokkamääräykset edellyttävät, jos siihen on erityisiä syitä ja jos alus poikkeaa vain vähäisessä määrin kyseistä jääluokkaa koskevista määräyksistä.

Säännösehdotuksessa mainittu erityinen syy voisi olla esimerkiksi se, että luokituslaitoksen todistus, jonka perusteella jääluokka on vahvistettu sisältää virheellisen tiedon aluksen jäissäkulkukyvystä. Luokituslaitoksen todistukseen on alukselle saatettu merkitä virheellinen jääluokka, vaikka esimerkiksi aluksen jäävahvistuksessa tai konetehossa on ollut vähäisiä puutteita. Merkitystä on sillä, kuinka merkittävästä virheestä tai puutteesta on kyse suhteessa luokituslaitoksen antamaan virheelliseen tietoon aluksen jäissäkulkuky-

vystä. Tarkoitus ei ole, että luokituslaitoksen antama virheellinen tieto kaikissa tapauksissa muodostaisi sellaisen erityisen syyn, jonka perusteella alukselle voidaan vahvistaa parempi jääluokka.

Jos Merenkulkulaitoksen tarkastaja tai laitoksen valtuuttama ulkopuolinen tarkastaja on hyväksytyn luokituslaitoksen antaman todistuksen perusteella vahvistanut alukselle paremman jääluokan kuin 1 momentissa tarkoitetut jääluokkamääräykset edellyttävät ja antanut alukselle sen perusteella jääluokkatodistuksen, Merenkulkulaitos voisi päättää, että alus säilyttää tämän jääluokkansa. Edellytyksenä on, että alus poikkeaa vain vähän jääluokkamääräyksistä.

Erityisen syyn vaatimus rajaa paremman jääluokan vahvistamisen niihin aluksiin, joiden kohdalla on vähäisiä poikkeamia jääluokkamääräysten edellyttämistä ominaisuuksista aluksella olevasta jääluokasta. Aluksille, joiden aikaisemmassa jääluokassa ei ole todettu ongelmia, ei voitaisi vahvistaa parempaa jääluokkaa tässä tarkoitettulla tavalla. Professori Kaarlo Tuorin Merenkulkulaitokselle antamassa asiantuntijalausunnossa on todettu, että tällaisten alusten omistajat eivät ole kärsineet eivätkä voi jatkossakaan kärsiä jääluokkamääräyksiin liittyneiden epäselvyyksien vuoksi taloudellisia menetyksiä. Niillä ei ole perustetta edellyttää väylämaksujen kohtuullistamista, jos ne esimerkiksi nostaisivat alustensa lastiviivaa siten, että niiden jääluokka laskisi.

Vähäisenä poikkeuksena jääluokkamääräyksistä voidaan pitää esimerkiksi vähäistä poikkeamaa aluksen konetehossa tai sen rungon tai koneiston jäävahvistuksessa. Vähäisenä poikkeamana aluksen konetehossa voidaan pitää noin 5 prosenttia alemmaa konetehoa jääluokkamääräyksissä säädetyistä tehosta. Suurempikin poikkeama voidaan hyväksyä, jos voidaan esimerkiksi laskelmin tai mittauksin osoittaa, että aluksen kuljetuskoneiston aikaansaama työntö on suurempi tai yhtä suuri kuin jääluokkamääräysten kaavan antama kulkuvastus.

Vähäisenä poikkeuksena aluksen rungon jäävahvistuksessa voidaan pitää esimerkiksi sitä, että aluksen jäävahvistuksen pystysuoran ulottuvuuden ollessa esimerkiksi 5 metriä, on kaarien ja/tai levyjen vahvistuksen

ulottuvuus esimerkiksi noin 0,2 metriä liian pieni (poikkeama 4 prosenttia). Vähäiset poikkeamat vaaditussa levyn paksuudessa, esimerkiksi noin 1 millimetriä, kun levyn paksuus on esimerkiksi 20 millimetriä (poikkeama 5 prosenttia) tai kaarien taivutusvastuksessa (5 prosenttia pienempi kuin vaadittu taivutusvastus) voidaan myös hyväksyä. Näiden puutteiden vaikutusta rungon lujuuteen voidaan tarvittaessa tutkia käyttämällä niin sanottuja suoria laskentamenetelmiä säännöissä esitettyjen laskentakaavojen sijasta rungon lujuustason riittävyden varmistamiseksi.

Yleisesti ottaen voidaan todeta, että kyseisillä vähäisillä poikkeamilla ei ole alusturvalisuutta vaarantavaa vaikutusta, koska laivarakenteiden mitoitustapa sallii 2 – 3 kertaisen kuormituksen verrattuna mitoituskuormiin, ennen kuin rakenne hajoaa ja syntyy rungon puhkeamisen ja aluksen uppoamisen vaara. Pienet ylikuormat tai poikkeamat rungon jäävahvistuksessa aiheuttavat lähinnä vain pientä pysyvää muodonmuutosta rungossa, joka näkyy esimerkiksi rungon levykenttien lommoisuutena.

Koneiston jäävahvistuksen osalta voidaan hyväksyä luokituslaitosten esittämät vahvistukset, vaikka ne jonkin verran poikkeaisivatkin jääluokkamääräysten mukaisista vahvistuksista, koska koneiston jäävahvistusten osalta nykyiset suomalais-ruotsalaiset jääluokkamääräykset ovat osittain vanhentuneet. Kyseiset määräykset on tarkoitus uusua vuoteen 2006 mennessä.

Paremman jääluokan vahvistamisen edellytyksenä olisi lisäksi, että alus on liikennöinyt vaikeuksitta jääolosuhteissa tai aluksen jäisäkulkukyvyn voidaan aluksen ominaisuuksien perusteella muutoin arvioida olevan hyvä. Jos alus on ongelmitta liikennöinyt useiden vuosien ajan jääolosuhteissa Itämerellä, voidaan katsoa, että aluksen jäävahvistus ja konetehto täyttävät kyseisen jääluokan vaatimukset vähäisistä poikkeamista huolimatta. Tällöin myös kyseisen aluksen sisaraluksille, jotka on rakennettu samojen piirustusten mukaan kuin kyseessä oleva alus, voidaan vahvistaa parempi jääluokka, vaikka ne eivät olisikaan liikennöineet vastaavassa määrin jääolosuhteissa.

Kun Merenkululaitos tekee päätöksen pa-

remman jääluokan vahvistamisesta, tulee sen perustaa päätöksensä tilanteen kokonaisuarkintaan.

13 §. *Jääluokan vahvistaminen.* Väylämaksulain 13 §:n 3 momentin 1 ja 3 kohtaan ehdotetaan tehtäväksi uudesta 12 a §:stä johtuvat muutokset. Voimassa olevassa laissa momentin 1 ja 3 kohdassa viitataan 12 §:n 3 momenttiin, jossa säädetään seikoista, jotka nyt ehdotetaan siirrettäväksi uuden 12 a §:n 1 momenttiin. Pykälän 3 momentin 1 kohdassa oleva viittaus korjattaisiin koskemaan 12 a §:n 1 momenttia ja 3 kohdassa viitattaisiin koko 12 a §:ään. Pykälän 3 momentin 2 kohta annettaisiin entisenlaisena.

2. Voimaantulo

Aluksen jääluokkaominaisuuksissa toteutista vähäisistä puutteista johtuvat jääluokkien alentamiset ja tarpeettomat jälkimaksutukset olisi saatava loppumaan mahdollisimman pian. Koska väylämaksulain maksuvapautusjärjestelmä on sidottu kalenterivuoden aikana suoritettuihin maksuihin, lain voimaantulo olisi tärkeä ajoittaa kalenterivuoden alkuun. Tämän vuoksi laki ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2005.

Väylämaksulain kumottavan 12 §:n 3 momentin nojalla annetut Merenkululaitoksen määräykset jäisivät voimaan.

3. Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Lakiehdotuksessa ei puututa perustuslain suojaamiin perusoikeuksiin.

Oikeusministeriö on lausunnossaan käsitellyt väylämaksun oikeudellista luonnetta, säätämistasoa ja säätämisyjärjestystä. Lausunnossaan ministeriö viittaa nykyistä väylämaksulakia koskevaan hallituksen esitykseen (HE 38/2002 vp) sekä eduskunnan liikennevaliokunnan lausuntoon (LiVM 10/2002 vp) ja toteaa, että ministeriön käsityksen mukaan perustelut väylämaksun pitämiseksi maksuna eikä verona eivät ole vakuuttavia. Oikeusministeriö muun muassa toteaa, että varsinkin jäämaksuluokitus ja jäänmurtajien kustannusten peittäminen väylämaksuilla viittaa maksun veroluonteisuuteen, koska myös

alukset, jotka eivät käytä jäänmurtajien apua, joutuvat osallistumaan näihin kustannuksiin.

Oikeusministeriön käsityksen mukaan siinä ei ole ongelmallista, että jääluokkamääritykset ja muut tekniset määräykset annetaan asetuksella ja Merenkulkulaitoksen päätöksellä. Ministeriö katsoo, että ongelmallista on se, että maksun suuruus määräytyy kokonaisuudessaan näiden alemmanasteisten säännösten perusteella. Oikeusministeriön käsityksen mukaan edellytyksenä tavallisen lainsäätämisyksikön käyttämiselle on, että lakiehdotus saatetaan vastaamaan perustuslain vaatimuksia verolaista.

Oikeusministeriön lausunnon johdosta todetaan, että esityksessä käsitellään vain jääluokan vahvistamiseen liittyvää teknistä sääntelyä, eikä väylämaksun oikeudelliseen luonteeseen vaikuttavia maksuperusteita. Kuitenkin todetaan, että väylämaksulain 1 §:n mukaan väylämaksua kannetaan merenkulussa käytettävien julkisten kulkuväylien ja vesiliikenteelle tarpeellisten turvalaitteiden rakentamisesta, ylläpidosta ja hoidosta sekä jäänmurtajien avustustoiminnasta valtiolle aiheutuvien kustannusten kattamiseksi. Jäänmurtoavustustoiminnasta aiheutuvien kustannusten lisäksi väylämaksulla katetaan siis myös väylien ja merenkulun turvalaitteiden rakentamisesta, ylläpidosta ja hoidosta valtiolle aiheutuvat kustannukset. Valtion vuoden 2005 talousarvioesityksen mukaan väylämaksulla katettavien tehtävien kustannukset ovat yhteensä noin 69 miljoonaa euroa, josta väylänpidon osuus on noin 39 miljoonaa euroa ja jäänmurron osuus noin 30 miljoonaa euroa. Näin ollen väylämaksun väitettyä veronluonteisuutta ei voida perustella sillä, että alukset, jotka eivät käytä jäänmurtajien palvelua, joutuvat osallistumaan jäänmurron kustannuksiin.

Väylämaksulain uudistamista pohtivan työryhmän määräaika päättyy 31 toukokuuta 2005, jolloin työryhmän tulee antaa hallituksen esityksen muotoon laadittu ehdotus väylämaksulain muuttamiseksi. Työryhmä on

työnsä tässä vaiheessa ja saamiensa lausunton pohjalta päätenyt siihen, että väylämaksua on luonteeltaan pidettävä maksuna eikä verona.

Kuten aikaisemmin on todettu, olisi tärkeää mahdollisimman nopeasti muuttaa säännöksiä siten, että aluksen voimassaoleva jääluokkatodistus voitaisiin ottaa sellaisenaan väylämaksun määräytymisen pohjaksi. Tällöin välttyttäisiin edellä yleisperusteluissa kuvailta väylämaksujen ja väylämaksujen jälkimaksatuksen kohtuullistamismenettelyltä.

Väylämaksulainsäädännön uudistamistyössä tulee harkittavaksi myös se, että puhtaasti tekniset aluksen jääluokitusta koskevat säännökset siirretään pois väylämaksulaista.

Lakiehdotuksen valtuutussäännökset on laadittu siten, että ne ovat sopusoinnussa perustuslain kanssa. Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan myös muu viranomaisen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuutuksen tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Niin kuin edellä yleisperusteluissa ja yksityiskohtaisissa perusteluissa on tarkemmin esitetty, jääluokkamääräykset koskevat aluksen teknistä rakennetta, konetehoa ja muita aluksen teknisiä ominaisuuksia. Siten myös jääluokkamääräykset sisältävät hyvin teknisiä määräyksiä ja lisäksi teknisiä kaavoja sekä rakennepiirustuksia. Sen vuoksi on perustuslain 80 §:n 2 momentissa tarkoitettuja erityisiä syitä valtuuttaa Merenkulkulaitos edelleen antamaan oikeussääntöjä näistä asioista.

Lakiehdotus on muutenkin sopusoinnussa perustuslain kanssa, minkä vuoksi se voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksikössä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

väylämaksulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan 16 päivänä elokuuta 2002 annetun väylämaksulain (708/2002) 12 §:n 3 momentti,
muutetaan 13 §:n 3 momentti ja
lisätään lakiin uusi 12 a § seuraavasti:

12 a §

Jääluokkamääräykset ja niistä poikkeaminen

Merenkululaitos antaa jääluokkamääräykset, joista ilmenevät aluksen rakennetta ja konetehoa koskevat talviliikennevaatimukset sekä eri jääluokkien väliset erot. Merenkululaitos vahvistaa luettelon suomalaisia jääluokkia vastaavista hyväksytyjen luokituslaitosten antamista luokitusmerkinnöistä.

Merenkululaitos voi hyväksyä vaihtoehdoisella menetelmällä alukselle määritetyn jääluokan edellyttäen, että alus on siten rakennettuna teknisesti samanarvoinen jäissäkulkukyvyltään kuin, jos aluksen jääluokka olisi vahvistettu 1 momentissa tarkoitettujen määräysten mukaisesti.

Merenkululaitos voi hakemuksesta vahvistaa alukselle paremman jääluokan, kuin 1 momentissa tarkoitettujen määräykset edellyttävät, jos siihen on erityisiä syitä ja jos alus poikkeaa vain vähäisessä määrin kyseistä jääluokkaa koskevista määräyksistä. Lisäksi edellytyksenä on, että alus on liikennöinyt vaikeuksitta jääolosuhteissa tai aluksen jäissäkulkukyvyn voidaan aluksen ominaisuuksien

perusteella muutoin arvioida olevan hyvä.

13 §

Jääluokan vahvistaminen

Jääluokka vahvistetaan:

- 1) suomalaisia jääluokkia vastaavista hyväksytyjen luokituslaitosten antamista luokitusmerkinnöistä Merenkululaitoksen 12 a §:n 1 momentin nojalla vahvistaman luettelon perusteella;
- 2) hyväksytyyn luokituslaitoksen antaman erillisen todistuksen perusteella; taikka
- 3) Merenkululaitoksen 12 a §:n perusteella tekemällä aluskohtaisella päätöksellä.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2005.

Kumotun 12 §:n 3 momentin nojalla annetut Merenkululaitoksen määräykset ja Merenkululaitoksen vahvistama luettelo jäävät edelleen voimaan, kunnes niistä tämän lain nojalla toisin määrätään.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä teisiin.
lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpi-

Helsingissä 19 päivänä marraskuuta 2004

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenne- ja viestintäministeri *Leena Luhtanen*

Laki

väylämaksulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan 16 päivänä elokuuta 2002 annetun väylämaksulain (708/2002) 12 §:n 3 momentti,
muutetaan 13 §:n 3 momentti ja
lisätään lakiin uusi 12 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

12 §

Jääluokka

Ehdotus

12 §

Jääluokka

Merenkulkulaitos antaa tarkemmat määräykset talviliikennevaatimuksista, joista ilmenevät eri jääluokkien väliset erot, sekä vahvistaa luetteloon hyväksytyjen luokituslaitosten antamia luokituslaitosmerkintöjä vastaavista suomalaisista jääluokista.

(3 mom. kumotaan)

12 a §

Jääluokkamääräykset ja niistä poikkeaminen

Merenkulkulaitos antaa jääluokkamääräykset, joista ilmenevät aluksen rakennetta ja konetehoa koskevat talviliikennevaatimukset sekä eri jääluokkien väliset erot. Merenkulkulaitos vahvistaa luettelon suomalaisia jääluokkia vastaavista hyväksytyjen luokituslaitosten antamista luokitusmerkinnöistä.

Merenkulkulaitos voi hyväksyä vaihtoehtoisella menetelmällä alukselle määritetyn jääluokan edellyttäen, että alus on siten rakennettuna teknisesti samanarvoinen jäisäkulkukyvyltään kuin, jos aluksen jääluokka olisi vahvistettu 1 momentissa tarkoitettujen määräysten mukaisesti.

Merenkulkulaitos voi hakemuksesta vahvistaa alukselle paremman jääluokan, kuin 1 momentissa tarkoitettut määräykset edellyttävät, jos siihen on erityisiä syitä ja jos alus poikkeaa vain vähäisessä määrin ky-

13 §

Jääluokan vahvistaminen

Jääluokka vahvistetaan:

- 1) hyväksytyjen luokituslaitosten antamia luokitusmerkintöjä vastaavista suomalaisista jääluokista Merenkululaitoksen 12 §:n 3 momentin nojalla vahvistaman luettelon perusteella;
- 2) hyväksytyyn luokituslaitoksen antaman erillisen todistuksen perusteella; taikka
- 3) Merenkululaitoksen 12 §:n 3 momentin nojalla annettujen Merenkululaitoksen määräysten perusteella tekemällä aluskohteisella päätöksellä.

seistä jääluokkaa koskevista määräyksistä. Lisäksi edellytyksenä on, että alus on liikennöinyt vaikeuksitta jääolosuhteissa tai aluksen jäissäkulkukyvyn voidaan aluksen ominaisuuksien perusteella muutoin arvioida olevan hyvä.

13 §

Jääluokan vahvistaminen

Jääluokka vahvistetaan:

- 1) suomalaisia jääluokkia vastaavista hyväksytyjen luokituslaitosten antamista luokitusmerkinnöistä Merenkululaitoksen 12 a §:n 1 momentin nojalla vahvistaman luettelon perusteella;
- 2) hyväksytyyn luokituslaitoksen antaman erillisen todistuksen perusteella; taikka
- 3) Merenkululaitoksen 12 a §:n perusteella tekemällä aluskohtaisella päätöksellä.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2005.

Kumotun 12 §:n 3 momentin nojalla annetut Merenkululaitoksen määräykset ja Merenkululaitoksen vahvistama luettelo jäävät edelleen voimaan, kunnes niistä tämän lain nojalla toisin määrätään.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.
