

Isklasserna och farledsavgifterna

I slutet av 1990-talet uppstod misstankar om isklassuppgifternas sanningsenlighet. Då man i början av 2000-talet i vidare utsträckning började utreda skeppshandlingarnas sannolikhet, lade man märke till, att uppgifterna i fartygens klassificeringsintyg, som utfärdats av klassificeringsinstitutet i samtliga fall inte motsvarade faktiska förhållanden. Riksdagens trafikutskott och media intresserade sig även av fastställandet av farledsavgifterna och isklasserna samt av oklarheter som eventuellt anslöt sig till dem. Trafikutskottet begärde många förklaringar i ärendet av kommunikationsministeriet och ministeriet för Sjöfartsverket. Intäkterna av farledsavgifterna var 72,5 miljoner euro både år 2002 och år 2003.

För avlägsnandet av isklassernas felaktigheter beslöt man att förnya samtliga isklassintyg under år 2003. Detta förorsakade ovanligt stor arbetsmängd, som utfördes samtidigt med utredandet av de uppstådda oklarheterna. Under revisionen kom det fram, att det i texten av Sjöfartsverkets isklassbestämmelser från år 1985 var en skiljaktighet angående fartygets största isklassdjupgående mellan den finska samt den svenska och engelska texten. Skiljaktigheten, som härstammade från isklassbestämmelserna från 1971, hade betydelse vid fastställandet av isklassen.

Revisionens målsättning var att utreda hur bra Sjöfartsverket kunde och kan utreda de existerande oklarheterna i farledsavgifterna, på vilket sätt utredningsarbetet var organiserat inom Sjöfartsverket och om utredningsförfarandet var tillräckligt effektivt. På grund av den förrättade revisionen kan frågan om att utreda oklarheterna i farledsavgifterna besvaras jakande. Den ovanligt stora arbetsmängden förorsakade dock problem.

Utredningsarbetet av handlingarna i anslutning till isavgifts- och isklasserna utfördes av samma organisation inom Sjöfartsverket, som i normal situation har att granska de till Sjöfartsverket inkomna handlingar, vilka ansluter sig till fastställandet av isklassen. Arbetskraften för granskningsarbetet ökades under år 2002 från en till två personer. I de fall, då fartygets isklass blev sämre och efterdebiteringen därför blev aktuell att anhängiggöra på Tullverket, har Sjö-

fartsverkets organisation inte verkat året runt på ett jämnt sätt, utan över hälften av fallen hade blivit anhängiggjorda mellan början av november och den 10 december. Organisationen kan inte anses ha varit på ett ändamålsenligt sätt tillräckligt effektiv. Vid utgången av revisionsperioden hade en ändamålsenlig mängd arbetskraft riktats till granskningen av isklasserna.

Vid revisionen utreddes även Tullverkets roll vid fastställandet och uppbärandet av farledsavgiften. Tullverket har som uppgift att på basen av de av fartyget föredragna urkunderna fastställa storleken av farledsavgiften och uppbära avgiften. Vid revisionen observerades, att fastställandet och uppbärandet av farledsavgiften sker i vanliga fall snabbt. Beträffande efterdebiteringsärenden hade Sjöfartsverket medelst sitt förfarande förorsakat anhopning av uppgifter i Tullverkets verksamhet. Beslutfattandet i efterdebiteringen krävde övertidsarbete av Tullverket, ty efterdebiteringen skall verkställas inom tre år räknat från ingången av kalenderåret efter det kalenderår, under vilket farledsavgiften fastställdes eller borde ha fastställts.

Den andra målsättningen var att utreda hurudan övervakning kommunikationsministeriet hade riktat på Sjöfartsverket. Kommunikationsministeriets övervakning har normalt gällt laglighet och objektivitet. Beträffande farledsavgifterna har övervakningen gällt avgifternas ekonomiska intäkter. Övervakningens former har varit de sedvanliga förfarandena, som hör till resultatstyrningen. Övervakningen har inte av praktiska skäl gällt isklassernas teknik och inte heller fartygstekniska detaljer.

Sedan riksdagens trafikutskott hade intresserat sig för fastställandet av farledsavgifterna och isklasserna och de oklarheter vilka eventuellt anslöt sig till dem, blev kommunikationsministeriets övervakning i betydlig grad utförligare.

Övervakningen gällde fastställandet av isklassen samt fartygstekniska detaljer. Övervakningen var skriftlig. Avsikten var att utreda ekonomiska skador och eventuellt minska dem med anlita av efterdebiteringar. Denna av ministeriet utövade övervakning var inte på eget initiativ utan baserade sig helt och hållet på frågor ställda av trafikutskottet. Ministeriet analyserade på inget sätt de av Sjöfartsverket givna svaren, utan översände dem som sådana till utskottet.

Centrala handlingar beträffande farledsavgiftens storlek och vid fastställandet av avgiften, är fartygets betalningsavi, mätbrev och isklass. Den mest betydelsefulla handlingen beträffande farledsav-

giftens storlek är fartygets isklass, tigare kallad isavgiftsklass. Att fastställa fartygets isklass hör till Sjöfartsverket. Sjöfartsverkets inspektör fastställer isklassen och utfärdar isklassintyg i den hamn, som fartyget har inlöpt i. Beslutet baserar sig på de handlingar, som företes av fartyget. Fastställandet av isklassen och utfärdandet av isklassintyget i hamnen sker smidigt.

Vid revisionen observerades, att man med tanke på företedda skeppshandlingar vid fastställandet av isklasser och utfärdandet av isklassintyg hade begått få fel. Felaktigheten i isklassen förorsakades huvudsakligen av sådana klassificeringsbevis utfärdade av klassificeringsinstitut, vilka inte motsvarade faktiska förhållanden.

Felaktigheterna gällde fartygets maskineffekt, isklassdjupgående och lastlinjens plats. Sjöfartsverket utredde fartygens faktiska konstruktionsuppgifter utgående från fartygens konstruktionsritningar och ur andra källor av olika slag. Att erhålla uppgifter visade sig vara svårare än väntat och det krävde tid. Som allmänt drag i felaktiga fall var det, att fartygets isklass i enlighet med klassifikationsinstitutets bevis var för hög, varvid farledsavgiften blev mindre.

Efter att ha observerat felet återkallar Sjöfartsverket det till fartyget utfärdade isklassintyget och utfärdar ett nytt isklassintyg. Vid efterdebiteringen tillställs beslutet om en ny isklass Tullverket som fattar ett nytt beslut beträffande farledsavgiften. Tullverket bör före beslutsfattandet bereda redaren möjlighet att bli hörd.

Vid revisionen observerades, att det faktiska antalet efterdebiteringar blev tämligen litet, ty Sjöfartsverket bibehöll i enlighet med kommunikationsministeriets anvisningar farledsavgiften medelst nedsättningsbeslut av farledsavgift beträffande isklassdjupgåendet på den tidigare nivå, som bestämmelserna från år 1971 fastslog, fastän isklassen enligt gällande bestämmelser skulle ha varit lägre och farledsavgiften därigenom högre.

Lagstiftningen angående farledsavgifterna förnyades i början av år 2006. I den nya lagstiftningen ingår den s.k. motsvarighetsprincipen, enligt vilken ett fartyg, som har godkänts enligt bestämmelserna i en annan medlemsstat inom den Europeiska unionen, i Turkiet eller i en stat tillhörande det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, skall likställas med fartyg, som uppfyller Sjöfartsverkets isklassbestämmelser under den förutsättningen att man på basen av dessa bestämmelser når den motsvarande trygghetsnivån. Fartygen, vilka uppfyller isklassbestämmelserna från år 1971, men

icke isklassbestämmelserna år 1985, har inte lidit någon skada i Finland på grund av lastlinjens plats.