

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av avtalet med Sverige om gemensam organisering och samarbete i fråga om service till vintersjöfarten och med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att riksdagen ska godkänna avtalet mellan Republiken Finlands regering och Konungariket Sveriges regering om gemensam organisering och samarbete i fråga om service till vintersjöfarten.

Genom avtalet förbinder sig Finland och Sverige att ytterligare fördjupa samarbetet vid planering och organisering av service till vintersjöfarten för fartyg som anlöper hamnar på avtalsparternas områden. Syftet är att förbättra tillgången på isbrytare, förkorta väntetiderna och minska kostnaderna samt att optimera användningen av den nuvarande isbrytarflottan.

Enligt avtalet förbinder sig avtalsparterna att i sin besittning ha isbrytare med erfaret

och väl utbildat befäl för service till vintersjöfarten på båda avtalsparternas vattenområden. Avtalet möjliggör ett bättre samarbete än tidigare vid hanteringen av isbrytarresurser.

Avtalet träder i kraft trettio dagar efter det att parterna har meddelat varandra att de har uppfyllt de krav som deras författning ställer för att avtalet ska träda i kraft.

I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Den föreslagna lagen avses träda i kraft samtidigt som avtalet, vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	3
1 NULÄGE	3
2 MÅLSÄTTNING	3
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	3
3.1 Konsekvenser för vintersjöfarten	3
3.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet	3
3.3 Ekonomiska konsekvenser	4
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	4
DETALJMOTIVERING	5
1 AVTALETS INNEHÅLL OCH DESS FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND	5
Kapitel I Allmänna bestämmelser	6
Kapitel II Organisering och tillhandahållande av service till vintersjöfarten	7
Kapitel III Samarbete för fullgörande av avtalet	8
Kapitel IV Slut- och övergångsbestämmelser	8
2 LAGFÖRSLAG	10
3 IKRAFTTRÄDANDE	10
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING ..	10
LAGFÖRSLAG	12
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Sverige om gemensam organisering och samarbete i fråga om service till vintersjöfarten	12
FÖRDRAGSTEXT	13
BILAGA	17

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

Finland och Sverige har med stöd av den nordiska överenskommelsen om isbrytning bedrivit samarbete inom isbrytningsverksamheten ända sedan 1961 (överenskommelsen mellan Finland, Norge, Sverige och Danmark om samverkan vid isbrytning, FördrS 36/1961). Samarbetet har gällt främst Bottniska viken, men i fråga om assistansen för fartygstrafiken mellan Finland och Sverige har samarbetet även gällt hela Östersjöområdet under vintrar med svårt isläge.

Huvudregeln har varit att varje land assisterar de fartyg som anlöper och lämnar landets egna hamnar. Särskilt i Bottenviken dirigeras dock vintertrafiken ofta via bestämda girpunkter. Finland och Sverige har gett ömsesidig assistans till fartyg i behov av assistans, utan särskild ersättning och enligt principen "en tjänst för en gentjänst". Genom detta arrangemang har man kunnat lösgöra isbrytare till annat och spara på kostnaderna.

Av den trafik som passerar Kvarken anlöper närmare 70 procent av fartygen Finlands hamnar. Under normala vintrar orsakar vindarna packis vid Finlands kust. Under svåra förhållanden räcker inte Finlands egen isbrytningskapacitet på åtta isbrytare, och därför har Trafikverket tillfälligt befraktat isbrytare från Sverige för Finlands behov. Ersättningsgrunden har utgjorts av hälften av dagskostnaderna för den svenska isbrytaren och av kostnaderna för bränslet till de delar som assistansen gällt Finlands hamnar.

2 Målsättning

Målsättningen med propositionen är att sätta i kraft avtalet mellan Finland och

Sverige om gemensam organisering och samarbete i fråga om service till vintersjöfarten och på så sätt främja ett kostnadseffektivt tillhandahållande av tjänster till vintersjöfarten. Avtalet gör det möjligt att fördjupa samarbetet mellan länderna vid planering och organisering av service till vintersjöfarten, vilket även under vintrar med svårt isläge tryggar effektivare och mera ekonomiska isbrytjänster än tidigare.

3 Propositionens konsekvenser

3.1 Konsekvenser för vintersjöfarten

Enligt avtalet ska avtalsparterna följa de enhetliga trafikrestriktionsprinciper och servicenivåer som anges i rekommendationerna från kommissionen för skydd av Östersjöns marina miljö (HELCOM). De gemensamma bestämmelserna om nivån på servicen utgör basen för en gemensam organisering av vintersjöfarten oberoende av fartygets flagg.

En gemensam organisering av servicen till vintersjöfarten förbättrar tillgången på isbrytare, vilket minskar väntetiden för de fartyg som behöver service.

3.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Den nordiska överenskommelsen om isbrytning ska fortfarande gälla. Det avtal som föreslås ger en grund för fördjupat samarbete mellan de ansvariga myndigheterna i Finland

¹ HELCOM:s rekommendation 25/7 Safety of winter navigation in the Baltic Sea area, och 28E/11 Further measures to improve the safety of navigation in ice conditions in the Baltic Sea.

och Sverige. På basis av unionens domstols dom i mål C-480/06² behövs det varken nu eller i fortsättningen några formella upphandlingsförfaranden i samarbetet mellan Finlands och Sveriges ansvariga myndigheter. En optimal användning av isbrytarmaterielet gör det lättare att nå de mål som uppställts för servicenivån samt minskar de kostnader som tjänsteproduktionen orsakar.

I avtalet anges det antal isbrytare som behövs för att trygga en tillfredsställande servicenivå. Trafikverket har på basis av den fullmakt som beviljats i statsbudgeten ingått avtal om isbrytare, och dessa uppfyller de minimikrav som anges i detta avtal. Trafikverket ska också i framtiden svara för den isbrytarförsörjning som krävs enligt avtalet.

Det samarbete som omfattas av statsfördraget innebär att Trafiksäkerhetsverket kommer att bevilja svenska aktörer dispens i fråga om de västra havsområdena i enlighet med 16 § i lotsningslagen (940/2003).

3.3 Ekonomiska konsekvenser

I och med att användningen av alla isbrytare i området kan allokeras optimalt, kan rederiernas och transportbranschens tilläggskostnader som uppkommer av is och isbrytning minimeras. Besparingar nås i och med att närmaste isbrytare assisterar fartyg oberoende av destinationshamn, vilket minskar mängden onödiga förflyttningar för isbry-

tarna samt de bränslekostnader och väntetider som följer av dem. De jämförbara totala kostnaderna för isbrytningen i avtalsområdet kommer att minska på lång sikt i och med att avtalsparterna inte ensam och självständigt behöver reservera materiel för att klara de svåraste islägena. Anskaffningspriset på en traditionell isbrytare är ca 100 miljoner euro, och kapitalkostnaden för den skulle höja Finlands färledsavgifter med ca 5 % enligt nuvarande räknasätt. Ifall isbrytaren anskaffas genom att t.ex. dela andelarna jämt med Sverige uppgår kapitalbelastningen endast till hälften. Gemensamma isbrytarresurser är ändamålsenliga på grund av att isläget varierar beroende på vädret, och särskilt vindarna, vilket gör att det oftast finns ett större behov endast vid någondera kusten.

Statsfördraget ändrar inte på grunden för avräkning, enligt vilken avtalsparten ska kompensera den andra, om en avtalsparts isbrytarresurser i större utsträckning använts för att assistera till och från hamnar på den andra avtalspartens territorium. Bunkerförbrukning ska ligga till grund för sådan kompensation. Under normala vintrar varierar kompensationens belopp mellan några tiotusen euro och en halv miljon euro. Under en vinter med svårt isläge när Finlands egen kapacitet inte räcker till för att nå de mål som uppställts för servicenivån kan kompensation till svenskarna överstiga en miljon euro.

Propositionen får inga konsekvenser för statsbudgeten, och det nationella införlivandet av avtalet orsakar inte heller några direkta kostnader för Finland.

Ett sådant avtal som eventuellt ingås senare på basis av detta avtal och som gäller gemensam anskaffning av isbrytningskapacitet, ska vid behov behandlas i samband med statsbudgeten.

4 Beredningen av propositionen

Förhandlingarna om att ingå ett statsfördrag inleddes under våren 2009. I förhandlingsdelegationen deltog representanter för kommunikationsministeriet, arbets- och näringsministeriet, finansministeriet och utrikesministeriet. Genom ett meddelande av den 13 augusti 2009 informerades riks-

² Enligt unionens domstols dom i mål C-480/06, kommissionen mot Tyskland (REG 2009, s. I-4747) kan de upphandlande enheterna, trots konkurrensutsättningsskyldigheten vid vanliga upphandlingskontrakt mellan två myndigheter, samarbeta genom åsidosättande av upphandlingsreglerna. Enligt domen kan de upphandlande myndigheterna samarbeta utan att grunda en s.k. beroende enhet som står under gemensam kontroll, om a) samarbetet omfattar endast upphandlande myndigheter, b) samarbetet inte omfattar annan överföring av tillgångar än ersättning för faktiska kostnader mellan parterna, c) avtalet har karaktären av faktiskt samarbete i syfte att gemensamt utföra en gemensam uppgift, och om d) samarbetet styrs uteslutande av hänsynstaganden som har att göra med det allmännas intresse.

dagen om avtalsförhandlingarna (KM/500/04/2009).

Utlåtandena om utkastet till avtalet lämnades i december 2010 från utrikesministeriet, finansministeriet och arbets- och näringsministeriet. Utlåtande begärdes också av justitieministeriet. Utlåtandena har beaktats vid färdigställandet av avtalet.

Finland och Sverige undertecknade avtalet i Reykjavik den 29 augusti 2011 under det trafikpolitiska ministermötet mellan de nordiska och baltiska länderna.

Den 16 december 2011 överlämnade Sveriges utrikesdepartement en not om sätande i kraft av avtalet till Finlands ambasadör i Stockholm.

Utkastet till regeringens proposition sändes för utlåtande den 22 mars 2012 till följande remissinstanser: justitieministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, arbets- och näringsministeriet, utrikesministeriet, finansministeriet, statsrådets kansli, miljöministeriet, Ålands landskapsregering, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket, Försörjningsberedskapscentralen, Näringslivets centralförbund EK, Rederierna i Finland rf, Finlands Hamnförbund rf, Suomen Erikoisalusten Työnantajaliitto, Lotsförbundet, Suomen Konepäälystöliitto - Finlands Maskinbefälsförbund, Suomen

Laivanpäälystöliitto - Finlands Skeppsbefälsförbund ry, Finlands Sjömans-Union FSU rf, Arctia Shipping Ab och Finnipilot Pilotage Ab. På begäran om utlåtande svarade 17 instanser.

I huvudsak ansågs det i utlåtandena att det är bra att isbrytningssamarbetet mellan Finland och Sverige utvecklas, och ikraftträdandet av statsfördraget understöddes. Man såg positivt på att servicenivån inom isbrytningsverksamheten förbättras under svåra islågen och på att kostnaderna sjunker i och med att den totala kapaciteten utnyttjas effektivare. Enligt Suomen Erikoisalusten Työnantajaliitto ry och Finlands Sjömans-Union FSU rf var det en olägenhet att de svenska isbrytarna assisterar fartyg till hamnar i Finland samtidigt som det finns isbrytare i beredskap i Finland. Arbets- och näringsministeriet och Suomen Erikoisalusten Työnantajaliitto önskade en tydligare gränsdragning för myndighetssamarbetet och upphandlingen i fråga om isbrytningstjänster. Ålands landskapsregering hade ingenting att anmärka på regeringspropositionen och den understödde ikraftträdandet av statsfördraget. Propositionen har omarbetats på basis av utlåtandena om utkastet.

DETALJMOTIVERING

1 Avtalets innehåll och dess förhållande till lagstiftningen i Finland

Avtalets inledande stycke innehåller konstateranden om sjötransporternas betydelse, tillämpningen av artikel 15 a i direktivet om upphandling (2004/18/EU) på statsfördraget, behovet av isbrytningskapacitet, nationell lagstiftning och internationella konventioner, det nuvarande samarbetet mellan myndigheter samt om fördelarna med att använda

isbrytare och informationssystem gemensamt och samarbeta med andra länder runt Östersjön.

För upphandlingen av isbrytningstjänster svarar Trafikverket, vars uppgift enligt lagen om Trafikverket (862/2009) är att trygga vintersjöfartens förutsättningar. Bestämmelser om tjänsteupphandling finns i lagen om offentlig upphandling (348/2007). Bestämmelser om fartygs isklasser och isbrytarassistans finns i lag 1121/2005. Avtalet föranleder inga ändringar av lagstiftningen.

Kapitel I Allmänna bestämmelser

Artikel 1. Definitioner. De centrala begreppen och definitionerna ingår i artikel 1 i avtalet, och dessa innefattar service till vintersjöfarten, isbrytarassistans, trafikrestriktioner, informationsservice för vintersjöfart, samordning av isbrytarassistans och ansvariga myndigheter.

I artikeln hänvisas det i fråga om trafikrestriktionerna till lagstiftningen i Europeiska unionen och nationellt, till gemensam svensk/finnsk praxis och internationella konventioner och rekommendationer.

I Finland finns de viktigaste bestämmelserna om detta i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans. I EU-direktiven 2002/59/EG och 2009/17/EG ingår bestämmelser om de behöriga myndigheternas befogenheter i situationer då isförhållandena innebär fara för sjöfarten. Finlands och Sveriges trafikrestriktioner gäller den sjöfartsservice som hör till Världshandelsorganisationens allmänna tjänstehandelsavtal (GATS).

Artikel 2. Avtalsobjektet. Artikeln innehåller bestämmelser om avtalsobjektet. Genom avtalet förbinder sig avtalsparterna att gemensamt planera och organisera service till vintersjöfarten samt att samordna servicen inom till varandra angränsande vattenområden i Bottniska viken och Ålands hav norr om Svenska Björns latitud för fartyg som anlöper hamnar på avtalsparternas områden. I artikel 2.2 konstateras det att de ansvariga myndigheterna under hårda vintrar kan tillhandahålla service till vintersjöfarten också utanför avtalsområdet. De uppgifter som anges i artikeln hör enligt lagen till Trafikverket, och bestämmelserna om avtalsobjektet motsvarar 10 § i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans.

Artikel 3. Isbrytarförsörjning. Enligt 3.1 förbinder sig avtalsparterna att i sin besittning ha isbrytare med erfaret och väl utbildad befäl, för service till vintersjöfarten på båda avtalsparternas vattenområden i enlighet med den plan som avses i bilagan.

I bilagan till avtalet preciseras klassificeringen och mängden i fråga om de isbrytare som behövs för en tillfredställande service

till vintersjöfarten. De nuvarande isbrytarna klassificeras enligt deras isbrytningskapacitet i två kategorier. Stora isbrytare av kategori A lämpar sig för havsisbrytning under krävande förhållanden och relativt stora isbrytare av kategori B för havsisbrytning under mindre krävande förhållanden. Vid avtalstidpunkten utgjorde det uppskattade behovet tio isbrytare, av vilka Finland har fyra A-isbrytare och en B-isbrytare, och Sverige tre A-isbrytare och två B-isbrytare. Antalet isbrytare som ska ställas till förfogande och fördelningen mellan länderna kan ändras genom avtal som ingås mellan de ansvariga myndigheterna. Enligt 10 § i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans ska Trafikverket sörja för tillgången till isbrytarassistans.

Enligt artikel 3.2 kan en part, genom avtal mellan ansvariga myndigheter eller organisationer i respektive land, i den utsträckning som avtalas, hålla isbrytarkapacitet i besittning för den andra partens räkning. I sådana fall avtalas det samtidigt också om de ersättningar som ska betalas. Dessa avtal utgör internationella förvaltningsavtal som gäller detaljer i fråga om samverkan mellan myndigheterna.

Enligt artikel 3.2 kan de ansvariga myndigheterna också förhandla och avtala om att gemensamt anskaffa isbrytarkapacitet till en gemensam resurspool. Om ett sådant avtal tecknas ska den allmänna principen att ingen rörelsevinst tas ut för en tjänst som har organiserats gemensamt av de båda myndigheterna tillämpas på ersättningen för kostnaderna mellan Sverige och Finland. Enligt 2 § i lagen om Trafikverket är Trafikverkets uppgifter bl.a. att trygga vintersjöfartens förutsättningar och främja höjandet av farledshållningens produktivitet. För att kunna utföra sina uppgifter på ett ändamålsenligt sätt bör myndigheten kunna vara part för Finlands del vid grundandet av den gemensamma resurspoolen. Avtalen om en gemensam resurspool ska således utgöra internationella förvaltningsavtal mellan myndigheter som gäller detaljer i fråga om samverkan. Vid behov ska ärendet behandlas i samband med statsbudgeten.

Kapitel II **Organisering och tillhandahållande av service till vintersjöfarten**

Artikel 4. Mål. Enligt artikel 4 ska målet vara att åstadkomma säker, väl fungerande och kostnadseffektiv service till vintersjöfarten. Servicen definieras i artikel 1. I bilagan till avtalet preciseras målen för samarbetet samt det praktiska genomförandet. I bilagan förpliktas de ansvariga myndigheterna att göra upp en gemensam plan för service till vintersjöfarten.

Artikel 5. Trafikrestriktioner. Enligt denna artikel ska de ansvariga myndigheterna utfärda trafikrestriktioner.

Det är omöjligt att organisera assistansen av vintersjöfarten så att fartyg aldrig skulle behöva vänta på isbrytarassistans. På väntetidens längd inverkar bland annat antalet assisterande isbrytare i havsområdet i fråga, trafiktäthet och isförhållanden. På grund av att antalet isbrytare är begränsat ges det isbrytarassistans endast till sådana fartyg som följer gällande bestämmelser om trafikrestriktioner. Det främsta målet med trafikrestriktionerna är att förbättra säkerheten inom vintersjöfarten genom att utesluta fartyg med svag kapacitet från assistansen. Bestämmelser om trafikrestriktioner finns i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans.

Enligt artikel 5 ska avtalsparterna även följa enhetliga principer i trafikrestriktionerna i enlighet med de gällande rekommendationerna av kommissionen för skydd av Östersjöns marina miljö och de principer om gemensam organisering av och gemensamt tillhandahållande av service till vintersjöfarten som avses i artikel 6.

Tillämpningen av trafikrestriktionerna preciseras i de ansvariga myndigheternas gemensamma plan för hur servicen till vintersjöfarten ska organiseras. Syftet är att trafikrestriktionerna inte ska inverka på konkurrenssituationen mellan olika länders hamnar.

Artikel 6. Principer för tillhandahållande av service till vintersjöfarten. Artikeln innehåller fyra principer. Vid gemensam organisering av isbrytningsservice och allokering av isbrytare ska principen om kostnadseffektivitet tillämpas. Med principen om kostnadseffektivitet avses i detta sammanhang att

välja det billigaste materieleet av det isbrytarmateriel som står till förfogande och att undvika att i onödan färdas från ett område till ett annat. De ansvariga myndigheterna gör årligen upp en plan om i vilken ordning isbrytare ska ge assistans eller avsluta assistansen när isläget tillåter.

Den andra princip som ska tillämpas är att isbrytarassistans ska ges till fartyg som uppfyller aktuella trafikrestriktioner på det område som utgör avtalsobjektet och till fartyg till och från hamnar i Sverige och Finland, detta oberoende av fartygets flagg.

Den tredje principen är att eventuella assistansoperationer avseende haverister på avtalsobjektet ska hanteras som en del av den gemensamma verksamheten enligt de villkor som bestäms av de ansvariga myndigheterna.

Fjärde principen är att sjöräddningsoperationer ska utföras av behöriga sjöräddningsmyndigheter i enlighet med gällande avtal.

Artikel 7. Styrning och samordning av service till vintersjöfarten.

Enligt denna artikel ska de ansvariga myndigheterna tillsammans äga och förvalta de tekniska system som används för styrning, samordning och uppföljning av service till vintersjöfarten. De ska vid behov ställa dessa system till förfogande för leverantörer av isbrytningsservice. Det viktigaste tekniska systemet är IBNet som ägs gemensamt av Trafikverket i Finland, Sveriges Sjöfartsverk och Statens tekniska forskningscentral (VTT). Detta system, utvecklat av VTT, är ett utspritt informationssystem för övervakning och styrning av isbrytningsverksamhet.

I det andra momentet i denna artikel bestäms att de ansvariga myndigheterna ska bestämma hur isbrytarledningen ska organiseras och fastställa den organisation i övrigt som ska samordna och koordinera servicen till vintersjöfarten. Tillsvidare har de ansvariga myndigheterna utnämnt personer från sina egna organisationer, och dessa ska styra isbrytningstjänsterna i samarbete med varandra. I varje havsområde är det en kapten för en isbrytare som svarar för ledningen av den operativa verksamheten.

Artikel 8. Avräkning. Enligt denna artikel beskrivs principerna för avräkning i bilagan

till avtal, som utgör en integrerad del av avtalet.

I bilagan till avtalet fastställs att det ska ske kompensation mellan parterna, om en avtalsparts isbrytarresurser i större utsträckning använts för att assistera till och från hamnar på den andra avtalspartens territorium. Bunkerförbrukning ska ligga till grund för sådan kompensation.

I de ansvariga myndigheternas plan för service till vintersjöfarten beskrivs hur kompensationen ska redovisas efter isbrytningsperiodens slut.

År 2011 publicerade kommissionen ett arbetsdokument om tillämpning av EU:s upphandlingslagstiftning på relationer mellan upphandlande myndigheter (SEC(2011) 1169 slutlig) som bl.a. baserar sig på unionens domstols mål C-480/06. I dokumentet konstateras bl.a. att upphandlande myndigheter utan hinder av upphandlingsreglerna kan skapa ett samarbete som antingen är "institutionaliserat" eller "icke-institutionaliserat". Bestämmelserna om ordnandet av samarbetet mellan upphandlande myndigheter har även tagits med i ett förslag till ett nytt direktiv om offentlig upphandling (KOM(2011) 896 slutlig, artikel 11).

Kapitel III **Samarbete för fullgörande av avtalet**

Artikel 9. Förvaltning av avtalet. Enligt denna artikel ska avtalsparterna stå för sin del av de administrativa kostnaderna, kostnaderna för organisering av verksamheten och information. På nationell nivå bestäms om ordnandet av isbrytningstjänster i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans.

Enligt artikel 9.2 ska avtalsparterna på diplomatisk väg informera varandra om de myndigheter som är ansvariga för att avtalets verkställighet ändras.

Artikel 10. Uppföljning av avtalet. Enligt denna artikel ska avtalsparterna vart tredje år följa upp avtalet. De ansvariga myndigheterna ska varje år efter isbrytningsperiodens slut granska hur väl avtalet har fungerat och utarbeta en gemensam rapport om detta samt vid behov ett förslag till över syn av avtalet.

Avtalsparternas behöriga ministerier följer tillsammans upp de ansvariga myndigheternas rapporter och genomförandet av avtalet.

Kapitel IV **Slut- och övergångsbestämmelser**

Artikel 11. Avtalets ikraftträdande och giltighetstid. Enligt denna artikel ska detta avtal träda i kraft trettio (30) dagar efter det att parterna på diplomatisk väg har gett varandra ett skriftligt meddelande om att de nationella krav som respektive stat ställer för ikraftträdande av avtalet har uppfyllts.

Avtalet ska sättas i kraft i Finland genom lag. Sverige överlämnade den 16 december 2011 en not om sättande i kraft av avtalet.

Avtalet gäller i tjugo (20) år från dagen för ikraftträdandet, dock utan att detta begränsar de bestämmelser i artikel 15 som gäller uppsägning.

Avtalets giltighetstid ger goda förutsättningar att utveckla samarbetet och verksamheten på lång sikt.

Artikel 12. Ändring av avtalet. Enligt denna artikel kan avtalet ändras genom ett skriftligt avtal mellan parterna. Eventuella behov av ändringar framgår i samband med den uppföljning som avses i artikel 10.

Artikel 13. Avtalets förhållande till 1961 års avtal. Enligt denna artikel ska avtalsparterna vid arrangemangen som gäller fartygsrapportering och isbrytningssamarbete med de övriga nordiska länderna följa 1961 års överenskommelse mellan Finland, Norge, Sverige och Danmark om samverkan vid isbrytning om inget annat anges i detta avtal.

Genom detta avtal preciseras samarbetsförfarandet mellan Finland och Sverige i fråga om servicen till vintersjöfarten. Då avtalet ingås strider avtalet inte mot överenskommelsen av 1961.

Artikel 14. Tvistlösning. Enligt denna artikel ska tvister om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal lösas genom förhandlingar mellan de ansvariga myndigheterna. Tvister som de ansvariga myndigheterna inte kan lösa i samförstånd ska avgöras av avtalsparterna. Avtalsparter är regeringarna i Finland och Sverige.

Artikel 15. Uppsägning. Enligt denna artikel kan avtalsparterna säga upp detta avtal

genom en skriftlig underrättelse på diplomatisk väg. Avtalet upphör att gälla tolv (12) månader efter den dag då den andra avtalsparten har mottagit underrättelsen eller vid en senare tidpunkt som anges i underrättelsen.

Bilaga

I artikel 3, 4 och 8 hänvisas till bilagan till avtalet. Bilagan har fem mellanrubriker: *mål, isbrytarförsörjning, isbrytarallokering, avräkning och övrigt.*

Mål

I detta stycke bestäms att målsättningen för den gemensamma verksamheten enligt artikel 4 bör kompletteras med kvantifierade målsättningar eller nyckeltal efter överenskommelse mellan de ansvariga myndigheterna. Dessa mål och nyckeltal ska redovisas i den gemensamma planen för service till vintersjöfarten.

De ansvariga myndigheternas plan för vintern 2011-2012 innehåller fem delar. Dessa delar består av ordningsföljden för förfogandet av isbrytare, trafikrestriktioner, dispens, nyckeltal samt redovisning av kompensation.

I fråga om mål bestäms också att de ansvariga myndigheterna ska följa upp målen och nyckeltalen med hjälp av uppgifter från de tekniska system som används för styrning och samordning av service till vintersjöfarten (för närvarande av IBNet).

Isbrytarförsörjning

Under denna rubrik behandlas de vägledande principerna för isbrytarförsörjning, kategoriseringen av isbrytare, avtalsparters isbrytarkapacitet vid avtalstidpunkten samt rapporteringen om de isbrytare som används under varje isbrytningsperiod och om kartläggningen av tillgången på ytterligare isbrytare.

Principen är att avtalsparterna tillsammans ska ställa tillräckliga isbrytarresurser till förfogande för att säkra tillfredställande service till vintersjöfarten på avtalsobjektet, och enligt detta avtal kan antalet isbrytare som

ställs till förfogande och fördelningen mellan länderna ändras efter överenskommelse mellan de ansvariga myndigheterna.

De nuvarande isbrytarna klassificeras enligt deras isbrytningskapacitet i två kategorier. Stora isbrytare av kategori A lämpar sig för havsisbrytning under krävande förhållanden och relativt stora isbrytare av kategori B för havsisbrytning under mindre krävande förhållanden. För bägge kategorier fastställs det gränsvärden för motorstyrka, bredd och djupgående.

De isbrytare tillhörande respektive kategori som avtalsparterna har till sitt förfogande vid avtalstidpunkten anges i tabeller.

För att säkra tillfredställande service till vintersjöfarten bedöms det vid avtalstidpunkten krävas sammanlagt tio isbrytare. Även fördelningen mellan länderna fastställs och det konstateras att de ansvariga myndigheterna är bemyndigade att i samråd besluta om förändrad samlad isbrytarberedskap.

Isbrytarallokering

Inledningsvis fastställs att de ansvariga myndigheterna i den gemensamma planen för service till vintersjöfarten ska redovisa hur den gemensamma verksamheten ska organiseras.

I den andra punkten bestäms det att principen om kostnadseffektivitet ska ligga som grund för isbrytarledningens isbrytarallokering. Detta innebär att det för varje isbrytarassistans ska användas en sådan isbrytare som är lämplig för uppgiften och som är förknippad med lägst rörlig kostnad.

Avräkning

I denna punkt fastställs att det ska ske kompensation mellan parterna, om en avtalsparts isbrytarresurser i större utsträckning använts för att assistera till och från hamnar på den andra avtalspartens territorium. Bunkerförbrukning ska ligga till grund för sådan kompensation.

I de ansvariga myndigheternas plan preciseras det hur detta ska redovisas efter isbrytningsperiodens slut.

Övrigt

I denna punkt bestäms att de ansvariga myndigheterna ska komplettera den gemensamma planen för service till vintersjöfarten med ytterligare information i den utsträckning de finner det lämpligt.

2 Lagförslag

Enligt 95 § i Finlands grundlag ska bestämmelser i fördrag och andra internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen sättas i kraft genom lag. Sådana bestämmelser ska sättas i kraft genom lag även då det materiella innehållet i den nationella lagstiftningen inte behöver ändras som en följd av förpliktelsen.

Eftersom den materiella lagstiftningen inte behöver ändras för att genomföra förpliktelserna i avtalet mellan Finland och Sverige, innehåller propositionen endast ett förslag till en blankettlag.

1 §. Genom bestämmelsen i 1 § i lagförslaget föreslås att de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. För de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen redogörs nedan i den del som gäller riksdagens samtycke.

2 §. Enligt förslaget ska det genom förordning av statsrådet bestämmas om ikraftträdandet av lagarna. Lagen är avsedd att träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet samtidigt som avtalet träder i kraft för Finlands del.

3 Ikraftträdande

Enligt artikel 11 i avtalet mellan Finland och Sverige ska avtalet träda i kraft trettio (30) dagar efter det att parterna på diplomatisk väg har gett varandra ett skriftligt meddelande om att de nationella krav som respektive stat ställer för ikraftträdande av avtalet har uppfyllts.

Enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart och farlederna för handelssjöfart. Således faller det avtal som nu framläggs för god-

kännande inte inom landskapets lagstiftningsbehörighet och kräver inte heller godkännande av Ålands lagting.

Den 16 december 2011 gav Sverige ett meddelande om att de nationella kraven uppfylls.

4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande för statsfördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis täcker riksdagens grundlagsenliga behörighet att godkänna internationella förpliktelser alla sådana bestämmelser i internationella förpliktelser som i materiellt hänseende hör till området för lagstiftningen. En bestämmelse i detta avtal ska anses höra till området för lagstiftningen om 1) den gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, 2) den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, 3) det som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska regleras genom lag, 4) bestämmelsen gäller en fråga om vilken det finns gällande bestämmelser i lag eller 5) det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas genom lag om frågan. Detta är fallet oavsett om en bestämmelse strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (GrUU 11, 12 och 45/2000 rd). Avtalet mellan Finland och Sverige om gemensam organisering och samarbete i fråga om service till vintersjöfarten innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Riksdagens godkännande är till denna del nödvändigt i enlighet med 94 § 1 mom. i grundlagen.

Artikel 1 i avtalet innehåller definitioner av de begrepp som används i avtalet. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis hör de bestämmelser i ett avtal som indirekt inverkar på innehållet i och tillämpningen av de materiella avtalsbestämmelser som hör till området för lagstiftningen också själva till området för lagstiftningen. Bestämmelserna i

artikel 1 ska därmed anses höra till området för lagstiftningen.

I artikel 2 definieras avtalsobjektet. Bestämmelser om sådan isbrytarassistans till fartyg som hör till avtalsobjektet finns i 10 § i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans. Således finns det sådana gällande bestämmelser i lag som gäller artikelns avtalsobjekt och därför kan artikelns bestämmelser anses höra till området för lagstiftningen.

Enligt artikel 3 förbinder sig avtalsparterna att ha isbrytare i sin besittning. Enligt 2 § i lagen om Trafikverket är det Trafikverkets uppgift att trygga vintersjöfartens förutsättningar. Om isbrytarkapaciteten organiseras på något av de alternativa sätt som beskrivs i artikel 3.2, ska ärendet vid behov behandlas i samband med statsbudgeten. Bestämmelserna i artikel 3 ska därmed anses höra till området för lagstiftningen.

I artikel 5 i avtalet bestäms om trafikrestriktioner, och i Finlands lagstiftning finns bestämmelser om detta i 10 § i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans. Således finns det sådana gällande bestämmelser i lag som gäller artikelns avtalsobjekt och därför kan artikelns bestämmelser anses höra till området för lagstiftningen.

Principer för tillhandahållande av service till vintersjöfarten finns i artikel 6 i avtalet och de gäller även införandet av trafikrestriktioner. Bestämmelsen gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om vilka det enligt 80 § i grundlagen ska föreskrivas i lag. Bestämmelser om isbrytarassistans till fartyg finns i 10 § i lagen om far-

tygs isklasser och isbrytarassistans. Artikel 6 i avtalet innehåller således bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

I artikel 7 i avtalet finns bestämmelser om styrningen och samordningen av servicen till vintersjöfarten. I Finland hör denna uppgift enligt lag till Trafikverket. Således finns det sådana gällande bestämmelser i lag som gäller artikelns avtalsobjekt och därför kan artikelns bestämmelser anses höra till området för lagstiftningen.

Avtalet innehåller inte bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i grundlagen. Enligt regeringens uppfattning kan avtalet godkännas med enkel majoritet, och propositionens förslag till lag om avtal kan godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att

riksdagen ska godkänna det i Reykjavik den 29 augusti 2011 ingångna avtalet mellan Republiken Finlands regering och Konungariket Sveriges regering om gemensam organisering och samarbete i fråga om service till vintersjöfarten.

Eftersom avtalet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

Lagförslag

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Sverige om gemensam organisering och samarbete i fråga om service till vintersjöfarten

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Reykjavik den 29 augusti 2011 ingångna avtalet mellan Republiken Finlands regering och Konungariket Sveriges regering om gemensam organisering och samarbete i fråga om service till

vintersjöfarten gäller som lag sådana Finland har förbundet sig till dem.

2 §

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i avtalet och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Helsingfors den 20 juni 2012

Vid förhinder för statsministern, försvarsminister

STEFAN WALLIN

Trafikminister *Merja Kyllönen*

*Fördragstext***AVTAL MELLAN KONUNGARIKET SVERIGES REGERING OCH REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OM GEMENSAM ORGANISERING OCH SAMARBETE I FRÅGA OM SERVICE TILL VINTERSJÖFARTEN**

Konungariket Sveriges regering och Republiken Finlands regering, nedan kallade avtalsparterna, som

anser att en förutsättning för ett fungerande näringsliv och en fungerande handel i de båda länderna är sjötransporter som fungerar året runt,

anser att artikel 15 a i Europaparlamentets och rådets direktiv om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggentreprenader, varor och tjänster (2004/18/EG) ska tillämpas på statsfördraget mellan Sverige och Finland om vintersjöfart och isbrytningstjänster,

förklarar att isbrytningskapaciteten väsentligt påverkar fungerande sjötransporter och näringslivets transporter under vintertid,

tar hänsyn till den nationella lagstiftningen och Europeiska unionens lagstiftning, internationella konventioner som båda avtalsparterna har förbundit sig till samt 1961 års överenskommelse mellan Finland, Norge, Sverige och Danmark om samverkan vid isbrytning och rekommendationer som gäller båda avtalsparterna,

konstaterar att det redan finns ett fungerande samarbete mellan ländernas ansvariga myndigheter vilket är en god grund för att fördjupa samarbetet,

anser att man genom en gemensam användning av isbrytare och informationssystem också under svåra vintrar kan trygga de för båda länderna viktiga isbrytningstjänsterna mer effektivt och ekonomiskt än i dag,

anser att det finns fördelar med att samarbeta också med andra länder runt Östersjön,

har kommit överens om följande:

Kapitel I**Allmänna bestämmelser****Artikel 1***Definitioner*

I detta avtal gäller följande definitioner:

Service till vintersjöfarten omfattar planering, fastställande av trafikrestriktioner, informationsservice och utförande av isbrytarassistans.

Isbrytarassistans innebär att en isbrytare eller ett isbrytande fartyg bryter en ränna i isen för ett eller flera fartyg eller att en isbrytare bogserar ett fartyg genom ishinder.

Trafikrestriktioner beskriver vilka prestanda fartyg ska uppfylla för att kunna räkna med isbrytarassistans i skilda områden. Trafikrestriktioner fastställs i enlighet med gällande nationell lagstiftning och Europeiska unionens lagstiftning och tar hänsyn till gemensam svensk/finsk praxis och internationella konventioner och rekommendationer.

Informationsservice till vintersjöfarten omfattar information till handelssjöfarten om isläget, rekommenderade rutter, övervakning av trafiken och väderinformation.

Samordning av isbrytarassistans omfattar dirigerings av fartygstrafiken via bestämda

girpunkter och koordinering av isbrytningsverksamheten med hänsyn till isläget och fartygstrafiken.

Ansvariga myndigheter är vid avtalets tillkomst svenska Sjöfartsverket respektive finska Trafikverket.

Artikel 2

Avtalsobjektet

Genom detta avtal förbinder sig avtalsparterna att gemensamt planera och organisera service till vintersjöfarten samt att samordna servicen inom till varandra angränsande vattenområden i Bottniska viken och Ålands hav norr om Svenska Björns latitud för fartyg som anlöper hamnar på avtalsparternas områden.

Under hårda vintrar, då fartyg som är på väg till hamnar på avtalsobjektet behöver isbrytarassistans och informationsservice också utanför avtalsområdet på grund av det svåra isläget, kan de ansvariga myndigheterna efter gemensam överenskommelse tillhandahålla service till vintersjöfarten även utanför avtalsområdet på Östersjön norr om latituden genom Dueodde på Bornholm enligt samma principer som gäller för avtalsområdet.

Artikel 3

Isbrytarförsörjning

Avtalsparterna förbinder sig att ha i sin besittning isbrytare, med erfaret och väl utbildat be-fäl, för service till vintersjöfarten på båda avtalsparternas vattenområden i enlighet med den plan som avses i bilagan.

Genom avtal mellan ansvariga myndigheter eller organisationer i respektive land kan en part, i den utsträckning som avtalas, hålla isbrytarkapacitet i besittning för den andra partens räkning. Ersättning ska betalas enligt ett särskilt avtal. De ansvariga myndigheterna kan också förhandla och avtala om att gemensamt anskaffa isbrytarkapacitet till en gemensam resurspool. Om ett sådant avtal tecknas ska den allmänna principen att ingen rörelsevinst tas ut för en tjänst som har orga-

niserats gemensamt av de båda myndigheterna tillämpas på ersättningen för kostnaderna mellan Sverige och Finland.

Kapitel II

Organisering och tillhandahållande av service till vintersjöfarten

Artikel 4

Mål

Målet är att åstadkomma säker, väl fungerande och kostnadseffektiv service till vintersjöfarten.

Artikel 5

Trafikrestriktioner

De ansvariga myndigheterna ska utfärda trafikrestriktioner. Avtalsparterna ska följa enhetliga principer i trafikrestriktionerna i enlighet med gällande HELCOM-rekommendation och principer om gemensam organisering av och gemensamt tillhandahållande av service till vintersjöfarten som avses i artikel 6.

Artikel 6

Principer för tillhandahållande av service till vintersjöfarten

Vid gemensam organisering av isbrytningservice och allokering av isbrytare ska principen om kostnadseffektivitet tillämpas.

Isbrytarassistans ska ges till fartyg som uppfyller aktuella trafikrestriktioner på det område som utgör avtalsobjektet och till fartyg till och från hamnar i Sverige och Finland, detta oberoende av fartygets flagg.

Eventuella assistansoperationer avseende haverister på avtalsobjektet ska hanteras som en del av den gemensamma verksamheten enligt de villkor som bestäms av de ansvariga myndigheterna.

Sjöräddningsoperationer ska utföras av behöriga sjöräddningsmyndigheter i enlighet med gällande avtal.

Artikel 7

Styrning och samordning av service till vintersjöfarten

De ansvariga myndigheterna ska tillsammans äga och förvalta de tekniska system som används för styrning, samordning och uppföljning av service till vintersjöfarten. De ska vid behov ställa dessa system till förfogande för leverantörer av isbrytningsservice.

De ansvariga myndigheterna ska bestämma hur isbrytarledningen ska organiseras och fast-ställa den organisation i övrigt som ska samordna och koordinera servicen till vintersjöfarten.

Artikel 8

Avräkning

Principerna för avräkning beskrivs i bilagan till detta avtal, som utgör en integrerad del av avtalet.

Kapitel III

Samarbete för fullgörande av avtalet

Artikel 9

Förvaltning av avtalet

Avtalsparterna ska stå för sin del av de administrativa kostnaderna, kostnaderna för organisering av verksamheten och information.

Avtalsparterna ska på diplomatisk väg informera varandra om de myndigheter som är ansvariga för avtalets verkställighet ändras.

Artikel 10

Uppföljning av avtalet

Avtalsparterna ska vart tredje år följa upp avtalet. De ansvariga myndigheterna ska varje år efter isbrytningsperiodens slut granska hur väl avtalet har fungerat och utarbeta en gemensam rapport om detta samt vid behov ett förslag till översyn av avtalet.

Kapitel IV

Slut- och övergångsbestämmelser

Artikel 11

Avtalets ikraftträdande och giltighetstid

Detta avtal träder i kraft trettio (30) dagar efter det att parterna på diplomatisk väg har gett varandra ett skriftligt meddelande om att de nationella krav som respektive stat ställer för ikraftträdande av avtalet har uppfyllts.

Avtalet gäller i tjugo (20) år från dagen för ikraftträdandet utan att detta begränsar bestämmelserna i artikel 15.

Artikel 12

Ändring av avtalet

Avtalet kan ändras genom ett skriftligt avtal mellan avtalsparterna.

Artikel 13

Avtalets förhållande till 1961 års avtal

I arrangemangen som gäller fartygsrapportering och isbrytningssamarbete med de övriga nordiska länderna ska avtalsparterna följa 1961 års överenskommelse mellan Finland, Norge, Sverige och Danmark om samverkan vid isbrytning om inget annat anges i detta avtal.

Artikel 14

Twistlösning

Twister om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal ska lösas genom förhandlingar mellan de ansvariga myndigheterna. Twister som de ansvariga myndigheterna inte kan lösa i samförstånd ska avgöras av avtalsparterna.

Artikel 15

Uppsägning

Avtalsparterna kan säga upp detta avtal genom en skriftlig underrättelse på diplomatisk väg. Avtalet upphör att gälla tolv (12) månader efter den dag då den andra avtalsparten har mottagit underrättelsen eller vid en senare tidpunkt som anges i underrättelsen.

Till bekräftelse härav har de undertecknade, därtill vederbörligen bemyndigade, undertecknat detta avtal.

Som skedde i Reykjavik den 20 augusti 2011 i två exemplar på svenska och finska, vilka båda är lika giltiga.

För Konungariket Sveriges regering

För Republiken Finlands regering

Catharina Elmsäter-Svärd

Merja Kyllönen

*Bilaga***TILL AVTALET MELLAN KONUNGARIKET SVERIGES REGERING OCH REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OM GEMENSAM ORGANISERING OCH SAMARBETE I FRÅGA OM SERVICE TILL VINTERSJÖFARTEN*****MÅL***

Målsättningen för den gemensamma verksamheten enligt artikel 4 bör kompletteras med kvantifierade målsättningar eller nyckeltal efter överenskommelse mellan de ansvariga myndigheterna. Dessa mål och nyckeltal ska redovisas i den gemensamma planen för service till vintersjöfarten.

Målen och nyckeltalen ska följas upp av de ansvariga myndigheterna med hjälp av uppgifter från de tekniska system som används för styrning och samordning av service till vintersjöfarten (för närvarande av IBNet).

ISBRYTARFÖRSÖRJNING

Följande principer ska vara vägledande när det gäller isbrytarförsörjning:

Avtalsparterna ska tillsammans ställa tillräckliga isbrytarresurser till förfogande för att säkra tillfredställande service till vintersjöfarten på avtalsobjektet.

Avtalsparterna ska ställa isbrytare till förfogande för den gemensamma servicen till vintersjöfarten i enlighet med detta avtal. Antal isbrytare som ställs till förfogande och fördelningen mellan länderna kan ändras efter överenskommelse mellan de ansvariga myndigheterna.

Aktuella isbrytare delas in i två kategorier efter isbrytningskapacitet:

- A) Stora isbrytare lämpliga för havsisbrytning under krävande förhållanden. Dessa har en motorstyrka på 15 000 kW eller mer, en bredd av minst 23,8 m och ett djupgående på 8,0 meter eller mer.
- B) Relativt stora isbrytare lämpliga för havsisbrytning under mindre krävande förhållanden. De har en motorstyrka på minst 10 000 kW, en bredd av minst 18,0 m och ett djupgående på minst 6,0 m.

Vid avtalstidpunkten har avtalsparterna följande isbrytare tillhörande respektive kategori till sitt förfogande:

Namn	Motor- styrka, kW	Längd, m	Bredd, m	Djup- gående, m	Byggår	Leverantör
------	----------------------	----------	----------	--------------------	--------	------------

Kategori A

Fennica	21000	116,0	26,0	8,4	1993	Arctia Shipping
Nordica	21000	116,0	26,0	8,4	1994	Arctia Shipping
Oden	18000	108,0	31,5	8,5	1988	Svenska Sjöfartsverket
Atle	16200	104,0	23,8	8,3	1974	Svenska Sjöfartsverket
Frej	16200	104,0	23,8	8,3	1975	Svenska Sjöfartsverket
Ymer	16200	104,0	23,8	8,3	1977	Svenska Sjöfartsverket
Urho	16200	106,6	23,8	8,3	1974	Arctia Shipping
Sisu	16200	106,6	23,8	8,3	1975	Arctia Shipping
Otso	15000	98,6	24,2	8,0	1986	Arctia Shipping
Kontio	15000	98,6	24,2	8,0	1987	Arctia Shipping

Kategori B

Tor Viking	13440	83,7	18,0	6,0	2000	Transatlantic
Balder Viking	13440	83,7	18,0	6,0	2000-2001	Transatlantic
Vidar Viking	13440	83,7	18,0	6,0	2000-2001	Transatlantic
Botnica	10000	96,7	24,0	8,5	1998	Arctia Shipping
Voima	10200	83,5	19,4	7,0	1954	Arctia Shipping

Isbrytarklassificeringen redovisas i den gemensamma planen för service till vintersjöfarten och kan ändras efter överenskommelse mellan de ansvariga myndigheterna.

För att säkra tillfredställande service till vintersjöfarten bedöms det vid avtalstidpunkten krävas sammanlagt tio (10) isbrytare. Fördelningen mellan länderna ska vara att Sverige har tre (3) A-isbrytare och två (2) B-isbrytare i besittning samt att Finland har fyra (4) A-isbrytare och en (1) B-isbrytare i besittning. Isbrytare av kategori B kan ersättas av kategori A-isbrytare. Däremot gäller inte det omvända. Om förhållandena förändras så att isbrytarbehovet blir ett annat ska de ansvariga myndigheterna i samråd besluta om förändrad samlad isbrytarberedskap. Förutsatt att servicen till vintersjöfarten inte hämmas kan de ansvariga myndigheterna i samråd bestämma att antalet tillgängliga isbrytare kan sänkas i början eller slutet av isbrytningssäsongen exempelvis för att spara bemanningskostnader, genomföra underhåll eller möjliggöra uthyrning av isbrytare. Det antal isbrytare som behövs för en tillfredställande isbrytarförsörjning ska redovisas i den gemensamma planen för service till vintersjöfarten.

Inför varje isbrytningssäsong ska de ansvariga myndigheterna meddela vilka isbrytare som reserveras för verksamheten på avtalsobjektet. De isbrytare som ingår i den gemensamma isbrytarförsörjningen och deras klassificering ska redovisas i de ansvariga myndigheternas gemensamma plan för service till vintersjöfarten.

De ansvariga myndigheterna ska löpande kartlägga vilka ytterligare isbrytare som kan finnas till förfogande för service till vintersjöfarten. Strävan bör vara att skapa en pool av ytterligare resurser vid sidan av den kapacitet som parterna har i sin besittning enligt avtalet.

ISBRYTARALLOKERING

De ansvariga myndigheterna redovisar i den gemensamma planen för service till vintersjöfarten hur den gemensamma verksamheten ska organiseras.

Som grund för isbrytarledningens isbrytarallokering ligger principen om kostnadseffektivitet, som innebär att den isbrytare med fullgod kapacitet och som är förknippad med lägst rörlig kostnad ska användas för varje isbrytarassistans. Även isbrytarens kapacitet i termer av isbrytningsprestanda och personell förmåga ska beaktas. Begreppet rörlig kostnad inkluderar etablerings- och eventuella mobiliseringskostnader liksom alternativvärde. Efter gemensam överenskommelse mellan de ansvariga myndigheterna kan också miljökostnader beaktas vid isbrytarallokering.

De ansvariga myndigheterna ska mot bakgrund av dessa riktlinjer ta fram en modell för hur isbrytarledningen ska hantera isbrytarallokering.

AVRÄKNING

Om en avtalsparts isbrytarresurser i större utsträckning använts för att assistera till och från hamnar på den andra avtalspartens territorium sker kompensation mellan parterna. Bunkerförbrukning ska ligga till grund för sådan kompensation.

ÖVRIGT

De ansvariga myndigheterna ska i den utsträckning de finner det lämpligt komplettera den gemensamma planen för service till vintersjöfarten med ytterligare information.