



Godkännande av de ändringar som gjorts i IMSBC-koden, som anknyter till SOLAS-konventionen, genom en resolution som antagits vid Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) sjösäkerhetskommittés 107:e möte

Bakgrund

Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, nedan *IMO*) har under flera decennier utvecklat ett heltäckande internationellt regelverk för fartygs säkerhet och säker drift av fartyg, besättningens behörighet, frågor om ansvar vid fartygstransporter och förebyggande av de skador som fartygstrafiken orsakar miljön. Den viktigaste konventionen med tanke på fartygssäkerheten är 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981, nedan *SOLAS-konventionen*). Bilagan till SOLAS-konventionen innehåller omfattande, i huvudsak tekniska bestämmelser om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.

SOLAS-konventionen omfattar dessutom en uppsättning koder som innehåller närmare tekniska krav som gäller fartyg. Koderna kompletterar sålunda bestämmelserna i bilagan till SOLAS-konventionen. En del av koderna utgör tvingande delar av SOLAS-konventionen och innehåller rättsligt bindande bestämmelser. En del av koderna har fortfarande karaktären av rekommendationer. Bilagan till SOLAS-konventionen och de koder som anknyter till konventionen har ändrats flera gånger genom resolutioner som antagits av IMO:s sjösäkerhetskommitté (Maritime Safety Committee, nedan *MSC-kommittén*). Genom ändringarna görs de uppdateringar av konventionen och koderna som behövs för att säkerställa sjösäkerheten.

Beredningen av ändringarna av konventionen

Ändringarna av konventionen har beretts av IMO:s sjösäkerhetskommitté och dess underkommittéer. Resolution MSC.539(107), som gäller dessa ändringar, antogs slutgiltigt vid sjösäkerhetskommitténs 107:e möte i juni 2023.

Före mötet utformar medlemsstaterna EU:s gemensamma samlade ståndpunkt om de förslag som omfattas av EU:s exklusiva befogenhet eller i fråga om vilka medlemsstaterna anser att EU har ett gemensamt intresse. Före varje möte i sjösäkerhetskommittén antar Europeiska unionens råd dessutom ett beslut med stöd av vilket medlemsstaterna bemyndigas att uttrycka sitt samtycke till att vara bundna av ändringarna i enlighet med unionens intresse, i den mån dessa ändringar omfattas av unionens exklusiva befogenhet.

Vid den nationella samordningen i sjösäkerhetskommittén och dess underkommittéer har förslagen gått genom i detalj och intressentgrupper inom sjöfarten och näringsgrenen har hörts i stor utsträckning i frågan.



Ändringarna av konventionen och deras förhållande till lagstiftningen i Finland

Resolution MSC.539(107) innehåller den sjunde ändringsversionen (07–23) av den internationella koden för fartygstransport av fasta bulkklaster (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code, nedan *IMSBC-koden*). Ändringarna träder i kraft internationellt den 1 januari 2025. Staterna kan dock börja tillämpa dem redan från och med den 1 januari 2024. Ändringsversionen innehåller 12 nya instruktionskort för fasta bulkklaster samt flera ändringar i befintliga instruktionskort. Dessutom innehåller den bland annat en ny bestämmelse om hur bulkdensitet (Bulk density) ska anges på formuläret för lastinformation (Form for cargo information for solid bulk cargoes).

Ändringarna av konventionen gäller fartygssäkerheten och i synnerhet säker transport av last. I lagstiftningen i Finland är lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) en central lag med tanke på fartygssäkerheten. Enligt 6 § i den lagen ska ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen uppfylla de krav på konstruktioner och utrustning samt arrangemang för dessa som i konventionen uppställs för fartyget. Vid fartygets drift ska iaktas de funktionella krav som uppställs i SOLAS-konventionen i syfte att säkerställa fartygssäkerheten. I paragrafen fastställs det också att ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen ska uppfylla de förpliktande bestämmelser enligt koderna i anslutning till SOLAS-konventionen som gäller fartygs konstruktioner, utrustning och arrangemang för dessa.

Ändringarna av konventionen innehåller bestämmelser som omfattas av delad befogenhet, eftersom Europeiska unionen inte har utfärdat bestämmelser om fartygstransport av fasta bulkklaster. De bestämmelserna som omfattas av delad befogenhet påverkar inte unionens gemensamma regler enligt artikel 3.2 i fördraget om Europeiska unionen i sådan utsträckning att unionen skulle ha exklusiv befogenhet i fråga om alla ändringar.

Förslagets konsekvenser

Ändringarna bedöms inte ha några betydande ekonomiska eller administrativa konsekvenser. Ändringarna i IMSBC-koden tillämpas på alla fasta bulkklaster som transporteras med bulkfartyg, med undantag för säd, även i inrikes fart. Bestämmelserna i koden gäller korrekt placering av lasten för att förebygga strukturella skador på fartyget, fartygets stabilitet samt förhindrande av eventuella kemiska reaktioner. Sålunda tillämpas IMSBC-koden på finländska fartyg, på rederier som transporterar fasta bulkklaster, på hamnar där fasta bulkklaster lossas och lastas samt på aktörer som sänder fasta bulkklaster för transport till sjöss, till exempel industrin och befraktarna.

De kostnader som IMSBC-koden medför för industrin baserar sig på att det enligt koden ska upprättas ett ämnesspecifikt instruktionskort för varje fast bulklast, med undantag för spannmål. Om det i koden ännu inte finns något ämnesspecifikt instruktionskort för en viss bulklast, beskrivs i koden förfarandet samt de tekniska undersökningar och tester som krävs för att en enskild bulklast ska kunna tas in i koden, och i koden finns också temporära anvisningar för säker sjötransport av lasten. De undersökningar, utredningar och tester som görs för att utarbeta ett nytt instruktionskort medför i allmänhet kostnader på tusentals euro för verksamhetsutövarna inom industrin.



Remissvar

Vid den nationella samordningen av MSC-kommitténs möten har intressentgrupper inom sjöfarten och näringsgrenen hörts i stor utsträckning. Utlåtande om ändringarna begärdes dessutom av intressentgruppsnätverket inom sjöfarten i april 2024. Det kom in XX utlåtanden om förslaget.

Ikraftträdande av ändringarna av konventionen

Ändringarna träder i kraft internationellt genom ett så kallat förfarande för tyst medgivande, så att de i enlighet med artikel VIII i SOLAS-konventionen anses ha blivit godkända den 1 juli 2024, om inte minst 1/3 av parterna i konventionen eller de parter i konventionen, vars handelsflottor sammanlagt har minst 50 procent av världshandelsflottans tonnage, har motsatt sig ändringarna före det. Om ändringarna anses ha blivit godkända träder de i kraft den 1 januari 2025.

Ändringarna är av teknisk karaktär och hör inte till området för lagstiftningen i Finland. Därför kräver de inte riksdagens godkännande. Avsikten är att ändringarna ska sättas i kraft genom förordning av statsrådet efter det att de har godkänts nationellt och innan de träder i kraft internationellt. Förordningen om sättande i kraft av ändringarna avses träda i kraft samtidigt som ändringarna träder i kraft internationellt.

Enligt en preliminär bedömning behöver ändringarna inte publiceras i Finlands författningssamlings fördragsserie på grund av ändringarnas tekniska karaktär och ringa allmänna betydelse. Däremot ska Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 9 § i lagen om Finlands författningssamling (188/2000) ge upplysningar om dem på finska och svenska. Dessutom publiceras förordningen och den engelskspråkiga versionen av ändringarna på Transport- och kommunikationsverkets webbplats www.traficom.fi.

Åland

De föreslagna ändringarna av konventionen gäller handelssjöfart. Således har riket enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) lagstiftningsbehörighet i fråga om ändringarna av konventionen. Eftersom ändringarna inte innehåller bestämmelser som hör till landskapet Ålands behörighet, behöver Ålands lagting inte i enlighet med 59 § 1 mom. i självstyrelselagen för Åland ge sitt bifall till den författning genom vilken ändringarna sätts i kraft.

Behörighet

Godkännandet av ändringarna hör med stöd av 93 § 1 mom. i grundlagen till republikens president. Republikens president fattar beslut om godkännande utifrån statsrådets förslag till avgörande.



Förslag

Med stöd av vad som anförs ovan föreslås det att republikens president ska godkänna de ändringar som gjorts i den internationella koden för fartygstransport av fasta bulklaster, som anknyter till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.

Föredragande

Katja Viertävä, kommunikationsministeriet