|  |
| --- |
| **Utkast till promemoria** |
| **Ärendenummer:** | VN/30190/2023 |
| **Datum:** | 11.10.2023 |

# Godkännande av resolutioner från Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) sjösäkerhetskommittés 106: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 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 för fartyg. Koderna kompletterar 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 tillhörande koder har ändrats flera gånger genom resolutioner som antagits av IMO:s sjösäkerhetskommitté (Maritime Safety Committee, nedan *MSC*). Genom ändringarna görs de uppdateringar av konventionen och koderna som behövs för att trygga sjösäkerheten.

**Beredningen av konventionen**

Ändringarna av konventionen har beretts av IMO:s sjösäkerhetskommitté och dess underkommittéer. De resolutioner som föreläggs för godkännande antogs vid sjösäkerhetskommitténs 106:e möte i november 2022.

I ärenden som omfattas av EU:s exklusiva befogenhet har de förslag som ska lämnas till kommittén beretts mellan medlemsstaterna innan framställan lämnas till IMO. Före varje möte i sjösäkerhetskommittén antar Europeiska unionens råd dessutom ett beslut med stöd av vilket medlemsstaterna bemyndigas att, i unionens intresse, uttrycka sitt samtycke till att vara bundna av ändringarna, i den mån dessa ändringar omfattas av unionens exklusiva befogenhet. Före mötet utformar medlemsstaterna också 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.

I den nationella samordningen i sjösäkerhetskommittén och dess underkommittéer har förslagen behandlats i detalj och omfattande samråd har hållits med intressentgrupper inom sjöfarten och näringsgrenen.

**Bestämmelserna i konventionen och deras förhållande till lagstiftningen i Finland**

Genom resolutionerna görs i huvudsak tekniska ändringar i de internationella bestämmelserna om fartygs säkerhet (bl.a. fartygs konstruktion och besiktning av fartyg). Ändringarna gäller ändringar som gjorts i SOLAS-konventionen och tillhörande koder.

*MSC.525(106)*

De planerade ändringarna av 2011 års kod för det utökade programmet för inspektioner (ESP-koden) syftar till att införa strängare krav för besiktning av barlasttankar och tomrum. Syftet med detta är att åtgärda de säkerhetsproblem som identifierades under flaggstatens sjösäkerhetsutredning av förlusten av MV Stellar Daisy. Syftet är att åtgärda de säkerhetsproblem som identifierades under flaggstatens sjösäkerhetsutredning av förlusten av MV Stellar Daisy, inom ramen för det befintliga kontinuerliga arbetet ”Ändringar av ESP-koden”. ESP-koden är bindande med stöd av kapitel XI-1/2 i bilagan till SOLAS-konventionen.

*MSC.526(106)*

Genom resolutionen ändras de krav i punkt 2.9.2.1 i den internationella koden för kemikalietankfartyg (IBC-koden) som gäller överlevnadsförmåga och placering av lasttankar. Enligt ändringen ska vattenlinjen vid bestämmandet av den slutliga vattenlinjen för ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för IBC-koden ligga under den nedre kanten av en öppning genom vilken progressiva vatteninströmningar kan inträffa. Genom ändring av den punkten i koden preciseras det hurdana manhål som inte behöver beaktas i skadestabilitetsberäkningen när den slutliga vattenlinjen bestäms och under vilka förutsättningar. IBC-koden är bindande med stöd av kapitel VII i bilagan till SOLAS-konventionen.

Bestämmelserna i resolutionerna gäller fartygssäkerhet. I Finlands lagstiftning 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 iakttas de funktionella krav som uppställs i SOLAS-konventionen i syfte att säkerställa fartygssäkerheten. I paragrafen föreskrivs 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.

En central förordning i EU-lagstiftningen är förordning (EU) nr 530/2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov. Enligt förordningen är det obligatoriskt att tillämpa IMO:s system för bedömning av fartygets skick (CAS) på oljetankfartyg med enkelskrov som är äldre än 15 år. I det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg (ESP) anges hur denna mer omfattande bedömning ska göras. Eftersom det utökade inspektionsprogrammet används för att uppnå målet för systemet för bedömning av fartygets skick kommer alla ändringar av inspektionerna, såsom de nu aktuella ändringarna för att begränsa inspektionerna till misstänkta områden när tjockleken mäts vid den första förnyelsebesiktningen av oljetankfartyg med dubbelskrov, automatiskt att bli tillämpliga genom förordning (EU) nr 530/2012. ESP-koden innehåller också bestämmelser som inte omfattas av EU:s exklusiva befogenhet.

Resolutionerna MSC.525(106) och MSC.526(106) innehåller både bestämmelser som omfattas av EU:s exklusiva befogenhet och bestämmelser som omfattas EU:s delade befogenhet. Europeiska unionens råd har före varje möte i sjösäkerhetskommittén antagit ett beslut med stöd av vilket medlemsstaterna bemyndigas att, i unionens intresse, ge sitt samtycke till att vara bundna av ändringarna, i den mån dessa ändringar omfattas av unionens exklusiva befogenhet. Före sjösäkerhetskommitténs 106:e session antog rådet beslut 12627/22 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationens sjösäkerhetskommitté vid dess 106:e möte och i Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön vid dess 79:e möte beträffande ändringarna av den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg från 2011 (2011 års ESP-kod) och bilaga VI till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol).

Ändringarna är av teknisk natur 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.

Enligt en preliminär bedömning behöver ändringarna inte publiceras i Finlands författningssamlings fördragsserie på grund av ändringarnas tekniska natur och ringa allmänna betydelse. Däremot ska kommunikationsministeriet 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](http://www.traficom.fi).

**Propositionens konsekvenser**

Ändringarna bedöms inte ha några betydande ekonomiska eller administrativa konsekvenser. De detaljerade konsekvenserna har bedömts ovan skilt för varje resolution.

**Remissvar**

Vid den nationella samordningen av sjösäkerhetskommitténs möten ägde omfattande samråd med intressentgrupper inom sjöfarten och näringsgrenen rum. Dessutom begärdes utlåtanden om ändringarna av intressentgruppsnätverket inom sjöfarten under perioden 27 oktober–17 november 2023. Det kom in XX utlåtanden om förslaget.

**Konventionens ikraftträdande**

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 januari 2024, om inte 1/3 av parterna i konventionen eller de parter i konventionen vars handelsflottor sammanlagt har minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet har motsatt sig ändringarna före det. Om ändringarna anses ha blivit godkända träder de i kraft den 1 juli 2024.

Förordningen om sättande i kraft av ändringarna avses träda i kraft samtidigt som ändringarna träder i kraft internationellt.

**Åland**

De föreslagna ändringarna av konventionen gäller handelssjöfart. Enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) omfattas bestämmelserna i konventionen därför av rikets lagstiftningsbehörighet. Eftersom ändringarna inte innehåller bestämmelser som hör till landskapet Ålands behörighet, behöver Ålands lagtings bifall i enlighet med 59 § 1 mom. i självstyrelselagen inte inhämtas för 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 anförts ovan föreslås det att republikens president godkänner de ändringar som gjorts i ESP-koden och IBC-koden i anslutning till bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.

**Föredragande**

Katja Viertävä, kommunikationsministeriet