

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande och sättande i kraft av ändringar i bilagan till SOLAS-konventionen, protokoll I till MARPOL-konventionen och bilagan till barlastvattenkonventionen samt till lag om ändring av 6 kap. 12 a § i sjölagen och lag om ändring av lagen om farledsavgift

HUVUDSAKLIGT INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner de ändringar som gjorts i bilagan om 1974 års internationella konvention om säkerhet för människoliv till sjöss, den så kallade SOLAS-konventionen, och i protokoll I till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, den så kallade MARPOL-konventionen, samt en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionsändringarna som hör till området för lagstiftningen. Eftersom ändringarna innehåller bestämmelser som hör till både Europeiska unionens och medlemsstaternas behörighet, söks riksdagens godkännande endast till den del ändringarna hör till Finlands behörighet. I propositionen föreslås också de ändringar i sjölagen som konventionsändringarna förutsätter.

Genom ändringarna i kapitel II-2 i bilagan till SOLAS-konventionen förbättras fartygens brandsäkerhet och säkerheten vid användning av brännolja. Genom ändringarna i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen förtydligas anmälningsförfarandet vid förlust av containrar till havs, och fastställs flaggstatens skyldighet att underrätta Internationella sjöfartsorganisationen. Genom ändringarna i protokoll I till MARPOL-konventionen görs anmälningsförfarandet vid förlust av containrar enligt bilagan till SOLAS-konventionen obligatoriskt också med stöd av MARPOL-konventionen, om de försvunna containrarna innehåller skadliga ämnen.

Samtidigt föreslås det att riksdagen godkänner de ändringar som gjorts i den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, den så kallade barlastvattenkonventionen, samt en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionsändringarna som hör till området för lagstiftningen. Genom ändringarna i barlastvattenkonventionen preciseras användningen av elektroniska barlastvattendagböcker.

Dessutom föreslås i propositionen, fristående från konventionsändringarna, lagtekniska ändringar i lagen om farledsavgift för att uppfylla kraven enligt förordningen om inrättande av en europeisk kontaktpunkt för sjöfart. Genom ändringarna i lagen om farledsavgift preciseras registreringsförfarandet för ombud och kunder som registreras i det nationella systemet för hantering av information inom sjöfarten. Dessutom tilläts automatiserat beslutsfattande i särskilt angivna situationer. Ändringarna gör förfarandena enligt lagen om farledsavgift smidigare över lag.

Ändringarna i SOLAS-konventionen och MARPOL-konventionen träder internationellt i kraft den 1 januari 2026, om villkoren för ikraftträdande enligt konventionerna uppfylls. Enligt samma villkor träder ändringarna i kraft också för Finlands del, om inte Finland meddelar en invändning mot ändringarna före den 1 juli 2025 när ändringarna anses ha godkänts om villkoren uppfylls och inte har återkallat sin invändning inom sex månader från den dag när ändringarna anses ha godkänts. I annat fall träder ändringarna i kraft för Finlands del när Finland återkallar sin invändning. Lagen om sättande i kraft och de ändringar i sjölagen som föreslås till följd av konventionsändringarna avses träda i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet, samtidigt som konventionsändringarna träder i kraft för Finlands del. Avsikten är att konventionsändringarna ska träda i kraft för Finlands del samtidigt som ändringarna träder i kraft internationellt. Ändringarna i barlastvattenkonventionen träder i kraft internationellt den 1 oktober 2025, om villkoren för ikraftträdandet enligt konventionen uppfylls. Ändringarna träder då också i kraft för Finlands del, om inte Finland meddelar en invändning mot ändringarna före den internationella dagen för godkännande den 1 april 2025 och inte har återkallat sin invändning inom sex månader från den dag när ändringarna anses ha godkänts. I annat fall träder ändringarna barlastvattenkonventionen i kraft för Finlands del när Finland återkallar sin invändning. Lagen om sättande i kraft avses träda i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet, samtidigt som konventionsändringarna träder i kraft för Finlands del.

De föreslagna ändringarna i lagen om farledsavgift avses träda i kraft den 1 januari 2024.

1.

Lag

om ändringar i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerhet för människoliv till sjöss och i bilaga I till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de ändringar i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerhet för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) som genom resolution MSC.550(108) gjordes i London den 23 maj 2024 och i de ändringar i bilaga I till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) som genom resolution MEPC.384(81) gjordes i London den 22 mars 2024 gäller som lag så som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser som inte hör till området för lagstiftningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

2.

Lag

om ändringar i bilagan till den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de ändringar i bilagan till den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment (FördrS 38/2017) som genom resolution MEPC.383(81) gjordes i London den 22 mars 2024 gäller som lag så som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser som inte hör till området för lagstiftningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

3.

Lag **om ändring av sjölagen**

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till 6 kap. 12 a § i sjölagen (674/1994) nya 2–4 mom. som följer:

6 kap.

Fartygs befälhavare

12 a §

Befälhavarens anmälningsskyldighet

Befälhavaren på ett fartyg ska utan dröjsmål lämna fartyg i närheten, Transport- och kommunikationsverket och närmaste kuststat de uppgifter om containrar som har försvunnit från fartyget som förutsätts i kapitel V regel 32 i 1974 års internationella konvention om säkerhet för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981). Företaget eller redaren ska lämna de uppgifterna om fartyget överges, om inget meddelande kan fås från fartyget eller om meddelandet är ofullständigt. Dessutom ska befälhavaren i enlighet med detta moment också underrätta fartyg i närheten och närmaste kuststat om iakttagelser av containrar som driver till havs.

Transport- och kommunikationsverket ska lämna anmälningarna enligt 2 mom. till Internationella sjöfartsorganisationen.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare bestämmelser om innehållet i och lämnandet av anmälningar enligt 2 mom.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

4.

Lag

om ändring av lagen om farledsavgift

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om farledsavgift (1122/2005) 33 §, samt
fogas till lagen nya 26 och 33 a § som följer:

26 §

Automatiserat förfarande för avgörande av begäran om omprövning av farledsavgift

Trots vad som föreskrivs i 53 e § 4 mom. i förvaltningslagen om förbud mot att avgöra en begäran om omprövning eller ett jämförbart ärende automatiserat får en begäran om omprövning av farledsavgift från någon annan part än ett tullombud avgöras automatiserat. En förutsättning för automatiserade avgöranden är att ett nytt yrkande eller ny utredning framförs i begäran om omprövning och att yrkandet bifalls. En ytterligare förutsättning för automatiserat avgörande av en begäran om omprövning är att de övriga villkoren för automatiserat avgörande av ärendet enligt 53 e § 2 mom. i förvaltningslagen uppfylls.

33 §

Elektronisk delgivning

Tullens beslut eller information om Tullens beslut kan delges på elektronisk väg genom användning av de kontaktuppgifter för elektronisk kommunikation som den avgiftsskyldige har uppgett. Den avgiftsskyldige anses då ha fått del av beslutet den dag det elektroniska meddelandet sändes, om inte något annat visas.

33 a §

Beviljande av EORI-nummer

Tullen registrerar på ansökan ett solidariskt ombud, en registrerad kund eller en kontantkund i systemet för identifiering och registrering av ekonomiska aktörer (EORI) för anmälningar till systemet för hantering av information inom sjöfarten och beviljar denne ett EORI-nummer.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 2025

Statsminister

Petteri Orpo

Kommunikationsminister Lulu Ranne

RESOLUTION MSC.550(108) (ANTAGEN DEN 23 JUNI 2024)

ÄNDRINGAR I KAPITEL II-2 OCH V I 1974 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION OM SÄKERHETEN FÖR MÄNNISKOLIV TILL SJÖSS

SJÖSÄKERHETSKOMMITTÉN

SOM ERINRAR OM artikel 28 b i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen, som gäller kommitténs ansvarsområde,

SOM DESSUTOM ERINRAR OM artikel VIII b i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS) ("konventionen"), som gäller det tillämpliga förfarandet för ändring av bilagan till konventionen med undantag av bestämmelserna i kapitel I,

SOM HAR BEHANDLAT, vid sitt hundraåttonde möte, ändringar i konventionen vilka föreslagits och delgivits i enlighet med artikel VIII b i i konventionen,

1 ANTAR i enlighet med artikel VIII b iv i konventionen ändringar i konventionen, vilkas text ingår i bilagan till denna resolution,

2 BESTÄMMER, i enlighet med artikel VIII b vi led 2 bb i konventionen, att dessa ändringar ska anses såsom godtagna den 1 januari 2024 om inte mer än en tredjedel av de fördragsslutande regeringarna i konventionen eller fördragsslutande regeringar, vilkas handelsflottor sammanlagt har minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, före detta har underrättat generalsekreteraren om att de invänder mot ändringarna,

3 UPPMANAR de fördragsslutande regeringarna i konventionen att beakta att i enlighet med artikel VIII b vii led 2 i konventionen träder ändringarna i kraft den 1 januari 2026 efter att de blivit godtagna i enlighet med stycke 2,

4 BER generalsekreteraren, i det syfte som anges i artikel VIII b v i konventionen, sända till alla fördragsslutande regeringar i konventionen bestyrkta kopior av denna resolution och av texten på ändringarna i bilagan,

5 BER VIDARE generalsekreteraren sända kopior av denna resolution och dess bilaga till de medlemmar i organisationen som inte är fördragsslutande regeringar i konventionen.

BILAGA

ÄNDRINGAR I 1974 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION OM SÄKERHETEN FÖR MÄNNISKOLIV TILL SJÖSS

KAPITEL II-2 KONSTRUKTION - BRANDSKYDD, BRANDDETEKTERING OCH BRANDBEKÄMPNING

Del B Förebyggande av bränder och explosioner

Regel 4 *Antändningssannolikhet*

1 I slutet av punkt 2.1.7 stryks ordet "och", och i slutet av punkt 2.1.8 ersätts "." med ordet ", och".

2 Efter den nuvarande punkt 2.1.8 fogas till punkten en ny underpunkt som följer:

"9 bränsle som levererats till fartyg och som används ombord får inte äventyra fartygssäkerheten eller inverka negativt på maskineriets funktion eller vara skadlig för manskapet."

Del C

Brandsläckning

Regel 7

Detektering och larm

5 Skydd för bostadsutrymmen, arbetsutrymmen och kontrollrum

3 Punkt 5.2 ersätts med följande:

"5.2 Krav som gäller fartyg som tar mer än 36 passagerare

Ett fast system för branddetektering och brandlarm ska installeras och anordnas så att det meddelar om rök i arbetsutrymmen, kontrollrum och bostadsutrymmen inklusive korridorer, trapphus och utrymningsvägar i bostadsutrymmena. Rökdetektorer behöver inte installeras i badrum och kök avsedda för privat bruk. I utrymmen där ingen brandrisk finns eller där brandrisken är låg, såsom tomma utrymmen, offentliga toaletter, koldioxidrum och andra motsvarande utrymmen, behöver inget fast branddetekterings- och brandlarmsystem installeras. När detektorer som installerats i hytter aktiveras ska de förmå avge eller orsaka ett hörbart larm i de utrymmen där de är placerade."

4 Punkt 5.5 (Lastfartyg) ersätts med följande:

"5.5 Lastfartyg

(Kraven enligt punkt 5.5 tillämpas på fartyg byggda den 1 januari 2026 eller senare. Fartyg byggda före den 1 januari 2026 ska uppfylla de tidigare kraven enligt punkt 5.5.)

På lastfartyg ska bostads- och arbetsutrymmen samt kontrollrum skyddas med fasta system för branddetektering och brandlarm och/eller med automatiska sprinklersystem och system för branddetektering och brandlarm enligt följande, beroende på vilken skyddsmetod som valts enligt punkt 9.2.3.1:

5.5.1 Metod I C

Ett fast system för branddetektering och brandlarm ska installeras och anordnas så att det meddelar om rök i bostadsutrymmens korridorer, trapphus och utrymningsvägar samt i alla kontrollrum och lastkontrollrum.

5.5.2 Metod II C

Ett typgodkänt automatiskt sprinkler-, branddetekterings- och brandlarmsystem som uppfyller relevanta krav enligt regelverket för brandsäkerhetssystem ska installeras och anordnas så att det skyddar bostadsutrymmen, kök och andra arbetsutrymmen med undantag för utrymmen där ingen betydande brandrisk uppkommer, såsom tomma utrymmen och sanitetsutrymmen. Ett fast system för branddetektering och brandlarm ska dessutom installeras och anordnas så att det meddelar om rök i bostadsutrymmens korridorer, trapphus och utrymningsvägar samt i alla kontrollrum och lastkontrollrum.

5.5.3 Metod III C

Ett fast system för branddetektering och brandlarm ska installeras och anordnas så att det meddelar om brand i alla bostads- och arbetsutrymmen och om rök i bostadsutrymmens samtliga korridorer, trapphus och utrymningsvägar med undantag för utrymmen där ingen betydande brandrisk uppkommer, såsom tomma utrymmen och sanitetsutrymmen. Ett fast system för branddetektering och brandlarm ska installeras och anordnas så att det meddelar om rök i bostadsutrymmens korridorer, trapphus och utrymningsvägar samt i alla kontrollrum och lastkontrollrum.

Regel 9

Avgränsning av bränder

6 Skydd för lastutrymmens indelningar

5 Punkt 6.1 stryks, och de följande punkterna numreras på nytt.

Del G Särskilda krav

Regel 20

Skydd av fordonsutrymmen, specialutrymmen och ro-ro-utrymmen

6 Rubriken för regel 20 ersätts med följande:

"Regel 20 Skydd av fordonsutrymmen, specialutrymmen och ro-ro-utrymmen samt väderdäck avsedda för transport av fordon"

1 Syfte

7 Punkt 1.1 ersätts med följande:

".1 fartyget ska ha brandsäkerhetssystem med vilka fartyget i tillräcklig omfattning kan skyddas mot brandrisker som berör fordonsutrymmen, specialutrymmen och ro-ro-utrymmen samt väderdäck avsedda för transport av fordon.

2 Allmänna krav

2.1 Tillämpningsområde

8 Efter den nuvarande punkt 2.1.2 fogas till punkten en ny underpunkt som följer:

"2.1.3 Fartyg byggda före den 1 januari 2026, inklusive fartyg byggda före den 1 juli 2012, ska även uppfylla reglerna 20.4.1.6 och 20.6.2.3 som antagits genom resolution MSC.550(108)."

3 Förebyggande åtgärder mot antändning av brandfarliga ångor i slutna fordonsutrymmen, slutna ro-ro-utrymmen och specialutrymmen

9 Punkt 3.1.5 ersätts med följande:

"3.1.5 Permanenta öppningar

I lastfartyg ska permanenta öppningar i sidobordläggningen, gavlarna eller däckets ovanför utrymmen placeras så att en eldsvåda i ett lastutrymme inte äventyrar sådana stuvningsutrymmen, embarkeringsstationer för livbåtar, bostads- och arbetsutrymmen eller kontrollrum som är belägna i överbyggnader eller däckshus ovanför lastutrymmet.

4 Detektering och larm

10 Under den nuvarande rubriken för avsnitt 4 (Detektering och larm) infogas ett nytt stycke som följer:

"Passagerarfartyg byggda före den 1 januari 2026, inklusive fartyg byggda före den 1 juli 2012, ska uppfylla kraven enligt punkt 4.1.6 senast den 1 januari 2028 eller vid den besiktning som utförs därefter."

4.1 Fasta branddetekterings- och brandlarmsystem

11 Avsnitt 4.1 (Fasta branddetekterings- och brandlarmsystem) ersätts med följande:

"4.1 Fasta branddetekterings- och brandlarmsystem

Kraven enligt punkt 4.1.1–4.1.4 tillämpas enbart på passagerarfartyg som byggts den 1 januari 2026 eller senare. Passagerarfartyg som byggts före den 1 januari 2026, inklusive fartyg som byggts före

den 1 juli 2012, ska uppfylla kraven enligt punkt 4.1.6 samt de tidigare kraven enligt punkt 4.1. Kraven enligt punkt 4.1.5 tillämpas på lastfartyg byggda den 1 januari 2026 eller senare. Lastfartyg byggda före den 1 januari 2026 ska uppfylla de tidigare kraven enligt punkt 4.1.

4.1.1 I fordonsutrymmen, specialutrymmen och ro-ro-utrymmen ska finnas ett särskilt identifierbart fast branddetekterings- och brandlarmsystem. Systemet ska överensstämma med kraven enligt regelverket för brandsäkerhetssystem.

4.1.1.1 Ett fast branddetekterings- och brandlarmsystem ska förmå detektera rök och värme i alla fordonsutrymmen, specialutrymmen och ro-ro-utrymmen. Administrationen kan godkänna att linjära värmedetektorer ska krävas som värmedetekteringssystem. Systemet ska snabbt förmå detektera eldsvådor. Detektorernas placering ska tillfredsställa administrationen med beaktande av effekten av ventilation och övriga relevanta faktorer. Efter installationen ska systemet testas under normala förhållanden, och dess reaktionstid ska som helhet tillfredsställa administrationen.

4.1.2 Om ett fast vattenbaserat zonutlösningssystem används i fordonsutrymmen, specialutrymmen och ro-ro-utrymmen, ska för sektionen för varje zonutlösningssystem anordnas ett identifierbart branddetekterings- och brandlarmsystem.

4.1.3 Ett branddetekterings- och brandlarmsystem ska planeras så att systemets användargränssnitt framställer information på ett logiskt och entydigt sätt och möjliggör att förståelsen och beslutsfattandet är snabba och korrekta. I synnerhet numreringen av sektionerna i larmsystemet ska motsvara övriga system, såsom ett fast vattenbaserat brandsläckningssystem eller ett eventuellt videoövervakningssystem.

4.1.4 På ett väderdäck avsett för transport av fordon ska finnas ett fast branddetekterings- och brandlarmsystem. Det fasta branddetekteringssystemet ska snabbt förmå detektera en eldsvåda var som helst inom området. Detektorernas typ, sekvensering och placering ska tillfredsställa administrationen med beaktande av effekten av väderleksförhållanden, de hinder lasten utgör och övriga relevanta faktorer. Under olika arbetskedan, såsom under lastning och lossning samt under gång, kan olika inställningar användas för undvikande av falska alarm.

4.1.5 I lastfartyg ska fordonsutrymmen, specialutrymmen och ro-ro-utrymmen utrustas med fasta branddetekterings- och brandlarmsystem som uppfyller kraven enligt regelverket för brandsäkerhetssystem. Ett fast branddetekteringssystem ska snabbt förmå detektera en eldsvåda. Detektorernas, avståndet mellan dem och deras placering ska tillfredsställa administrationen med beaktande av effekten av ventilation och övriga relevanta faktorer. Efter installationen ska systemet testas under normala förhållanden, och dess uppstartshastighet ska som helhet tillfredsställa administrationen.

4.1.6 I passagerarfartyg byggda före den 1 januari 2026, inklusive fartyg byggda före den 1 juli 2012, ska fordonsutrymmen, specialutrymmen och ro-ro-utrymmen utrustas med fasta branddetekterings- och brandlarmsystem som uppfyller kraven enligt regelverket för brandsäkerhetssystem. Ett fast branddetekteringssystem ska snabbt förmå detektera en eldsvåda. Ett fast branddetekterings- och brandlarmsystem ska meddela om rök och värme i alla fordonsutrymmen, specialutrymmen och ro-ro-utrymmen. I detta sammanhang ska värmedetektorerna uppfylla de krav på avstånd och täckningsområden som tillämpas på rökdetektorer. Värmedetektorer förutsätts endast om en rökdetektor redan finns i utrymmet."

4.3 Specialutrymmen

12 Punkt 4.3.1 ersätts med följande:

"4.3.1 I specialutrymmen ska en effektiv brandpatrullering anordnas."

13. Efter det nuvarande avsnitt 4.3 (Specialutrymmen) infogas ett nytt avsnitt 4.4 som följer:

"4.4 Videoövervakning

Kraven enligt punkt 4.4.1 och 4.4.2 tillämpas på fartyg byggda den 1 januari 2026 eller senare. Passagerarfartyg byggda före den 1 januari 2026 som innehåller fordonsutrymmen, specialutrymmen eller ro-ro-utrymmen, inklusive fartyg byggda före den 1 juli 2012, ska uppfylla kraven enligt punkt 4.4.1 och 4.4.2 senast den 1 januari 2028 eller vid den besiktning som utförs därefter."

4.4.1 I fordonsutrymmen, specialutrymmen och ro-ro-utrymmen i passagerarfartyg ska placeras ett effektivt videoövervakningssystem för kontinuerlig övervakning av utrymmena. Systemet ska ha beredskap för omedelbar uppspelning, med hjälp av vilken en eldsvåda kan lokaliseras så snabbt som möjligt. I utrymmena ska installeras kameror som täcker hela utrymmet, och som är placerade så högt att man efter lastning ser över lasten och fordonen.

4.4.2 De videor som tas upp av det övervakningssystem som installerats i fartyget ska kunna spelas upp kontinuerligt i ett bemannat kontrollrum eller i en säkerhetscentral under minst sju dagars tid i ro-ro-passagerarfartyg byggda den 1 januari 2026 eller senare och under 24 timmars tid i existerande ro-ro-passagerarfartyg byggda före den 1 januari 2026, inklusive fartyg byggda före den 1 juli 2012. Nära videomonitorn ska det tydligt framföras hur området för varje videokamera och sektionen för det fasta vattenbaserat brandsläckningssystem som skyddar samma utrymme motsvarar varandra. Manskapet förutsätts inte följa med videobilden kontinuerligt."

5 Strukturell brandsäkerhet

14 Avsnitt 5 (Strukturell brandsäkerhet) ersätts jämte noter med följande:

"5 Strukturell brandsäkerhet och anordnande av öppningar

Detta avsnitt tillämpas på passagerarfartyg som byggts den 1 januari 2026 eller senare. Passagerarfartyg byggda före den 1 januari 2026 ska uppfylla de tidigare kraven enligt avsnitt 5.

5.1 Strukturell brandsäkerhet

5.1.1 I passagerarfartyg som tar mer än 36 passagerare ska de skott och däck som bildar avgränsningar av specialutrymmen och ro-ro-utrymmen isoleras enligt klass A-60. Om en sådan avgränsning på andra sidan gränsar till ett i regelpunkt 9.2.2.3 definierat utrymme i klass (5), (9) eller (10), kan dock den lägre klass A-0 tillämpas. Om brännoljetankar är placerade nedanför specialutrymmen eller ro-ro-utrymmen, kan den lägre klass A-0 tillämpas i fråga om brandmotstånd.

5.1.2 Om ett specialutrymme eller ett ro-ro-utrymme har delats med skottdäck, ska de däckens brandklass fastställas utifrån det fasta vattenbaserade brandsläckningssystemets kapacitet och anordning. Om området ovanför och under ett visst däck inte samtidigt kan täckas av ett fast vattenbaserat brandsläckningssystem, ska däckets överensstämma med klass A-30 och alla ramper och dörrar mellan däcken ska vara tillverkade av stål och planerade så att de är så täta som möjligt.

5.2 Anordning av öppningar i fordonsutrymmen, specialutrymmen och ro-ro-utrymmen

5.2.1 Öppningar i sidobordläggning, gavlar och däck ovanför ro-ro-utrymmen ska placeras så att brandsläckning i ro-ro-utrymmet inte äventyrar

- .1 förvaringsområden för livbåtar,
- .2 embarkerings- och samlingsstationer inklusive tillträde till stationerna,
- .3 bostadsutrymmen och kontrollrum samt arbetsutrymmen som normalt används i överbyggnader och däckshus ovanför ro-ro-utrymmet.

Öppningar är inte tillåtna i något däck som är beläget direkt under dessa objekt och inom ett säkerhetsavstånd på minst 6,0 meter mätt vågrätt.

5.2.2 Detta krav gäller inte öppningar som är försedda med stängningsanordningar, såsom ramper och dörrar. Ramper och dörrar ska vara av stål på alla däck som är belägna direkt nedanför bostadsutrymmen, kontrollrum och arbetsutrymmen som normalt används, och minst uppfylla klass A-0 på alla däck som är belägna direkt under embarkerings- och samlingsstationer för livbåtar.

5.2.3 Öppningar godkänns dock i ro-ro-utrymmen som är belägna under bostadsutrymmen, kontrollrum och arbetsutrymmen som normalt används, om fartygsskrovets brandmotstånd, inklusive fönster och dörrar, uppfyller klass A-60 på ett rektangulärt område som vågrätt avgränsas 6,0 m föröver och akteröver mätt från öppningen och lodrätt minst två däckspan ovanför det däck där öppningen finns. Fönster i klass A-0 kan jämföras med fönster i klass A-60, om de skyddas av ett vattenbaserat brandsläckningssystem vars vattenförsörjning är minst 5,0 l/min per kvadratmeter. Insugsöppningar för ventilationen ska planeras så att föroreningsrisken är så liten som möjligt*

* Se regel 5.2, 8.2, 9.7.1.5 och 20.3.1.4.

5.2.4 Öppningar avsedda för maskinell ventilation av ro-ro-utrymmen och specialutrymmen är tillåtna nedanför bostadsutrymmen, arbetsutrymmen och kontrollrum som är belägna nedanför överbyggnader, om öppningen skyddas med en stängningsanordning till vilken tillträde sannolikt inte hindras vid brand i ro-ro-utrymmena och som kan stängas från en lättillgänglig plats. Stängningsanordningen ska vara av stål eller något annat brandbeständigt material. Sådana öppningar är inte tillåtna nedanför livbåtar, nödgeneratorer och ventilationsöppningar till maskinrum.

5.2.5 Trots det som anges ovan ska ventilationsöppningar som betjänar maskineri som används som fartygets huvudmaskiner och för energiproduktion och reservkraft placeras så att föroreningsrisken till följd av eldsvåda i ett ro-ro-utrymme eller specialutrymme förblir så liten som möjligt.

5.3 Anordnande av väderdäck avsedda för transport av fordon

5.3.1 På väderdäck avsedda för transport av fordon ska relevanta arrangemang vidtas för att en eldsvåda som utvecklats på dem inte ska äventyra

- .1 förvaringsområden för livbåtar och livflottar,
- .2 embarkerings- och samlingsstationer inklusive tillträde till stationerna, och
- .3 bostadsutrymmen, kontrollrum och arbetsutrymmen som normalt används som är belägna i överbyggnader och däckshus som gränsar till väderdäcket.

5.3.2 I bostadsutrymmen och kontrollrum samt i arbetsutrymmen som normalt används i överbyggnader och däckshus som gränsar till väderdäck ska relevanta arrangemang vidtas för att vågrätt skilja dem från fordonsfiler genom ett säkerhetsavstånd över 6,0 meter.

5.3.3 Säkerhetsavståndet kan minskas till 3,0 meter om brandmotståndet hos de avgränsningar som finns inom 6,0 meter är av klass A-60, inklusive fönster och dörrar. Alternativt kan avgränsningar av klass A-0 godkännas om de skyddas med ett vattenbaserat brandsläckningssystem med en vattenförsörjning på minst 5,0 l/min per kvadratmeter.

5.3.4 Livbåtar och embarkerings- och samlingsstationer, inklusive tillträde till dem, ska skyddas av ett säkerhetsavstånd över 12,0 meter. Säkerhetsavstånden mäts vågrätt.

5.3.5 Trots det som anges ovan ska ventilationsöppningar som betjänar maskineri som används som fartygets huvudmaskiner och för energiproduktion och reservkraft placeras så att föroreningsrisken till följd av eldsvåda på ett däck avsett för transport av fordon förblir så liten som möjligt.

6 Släckning

6.1 Fasta släckningsanläggningar

15 Det inledande stycket efter den nuvarande rubriken för avsnitt 6.1 (Fasta släckningsanläggningar) ersätts med följande:

"(Kraven enligt punkt 6.1.1 och 6.1.2 tillämpas på fartyg byggda den 1 juli 2014 eller senare. Fartyg byggda före den 1 juli 2014 ska uppfylla de tidigare kraven enligt punkt 6.1.1 och 6.1.2. Kraven enligt punkt 6.2.1 och 6.2.2 tillämpas på ro-ro-passagerarfartyg byggda den 1 januari 2026 eller senare.

Passagerarfartyg byggda före den 1 januari 2026 som innehåller fordonsutrymmen, specialutrymmen eller ro-ro-utrymmen, inklusive fartyg byggda före den 1 juli 2012, ska uppfylla kraven enligt punkt 6.2.3 senast den 1 januari 2028 eller vid den besiktning som utförs därefter.)"

16 Efter det nuvarande avsnitt 6.1 (Fasta släckningsanordningar) infogas följande nya avsnitt 6.2, och följande avsnitt (Handbrandsläckare) och punkterna i det numreras på nytt som följer:

"6.2 Fast vattenbaserat brandsläckningssystem på väderdäck avsedda för transport av fordon

6.2.1 I passagerarfartyg ska installeras ett fast släckningssystem som baseras på vattenkanoner, som täcker de väderdäck som är avsedda för transport av fordon. Vattenkanonerna ska överensstämma med bestämmelserna i regelverket för brandsäkerhet.

6.2.2 I passagerarfartyg där en fast vattenbaserat brandsläckningssystem har som täcker de väderdäck som är avsedda för transport av fordon har installerats ska finnas ett avloppssystem. Systemet ska dimensioneras så att det avlägsnar minst 125 procent av den sammanlagda vattenförsörjningen såväl från vattenkanonerna som från det antal sprutmunstycken som krävs för brandslangar.

6.2.3 I passagerarfartyg byggda före den 1 januari 2026, inklusive fartyg byggda före den 1 juli 2012, ska installeras ett fast brandsläckningssystem som baseras på vattenkanoner, som täcker de väderdäck som är avsedda för transport av fordon. Vattenkanonerna ska placeras så att en obehindrat skydd av de fordonen på det område av väderdäcket som är avsett för transport av fordon kan säkerställas i mån av möjlighet. Vattenkanonernas funktion ska säkerställas med säkra korridorer eller med fjärrstyrning, så att den inte äventyras om en eldsvåda uppkommer inom det område vattenkanonerna skyddar. Varje vattenkanons kapacitet ska vara minst 1 250 l/min. Administrationen kan tillåta mindre genomströmningshastigheter, om kravet på genomströmningshastighet inte är praktiskt till följd av fartygets storlek och arrangemang. Administrationen kan också tillåta alternativa arrangemang för fartyg i vilka ett fast vattenbaserat brandsläckningssystem baserat på vattenkanoner redan har installerats före den 1 januari 2026."

17 Efter det nuvarande avsnitt 6 (Släckning) infogas ett nytt avsnitt 7 jämte noter som följer:

"7 Beslutsfattande

(Kraven enligt avsnitt 7 tillämpas på passagerarfartyg som byggts den 1 januari 2026 eller senare.)

I passagerarfartygs fordonsutrymmen, specialutrymmen och ro-ro-utrymmen, där fasta sprinklersystem med vattenspridning under tryck har installerats, ska i däck under och ovanför utrymmena samt i lodräta avgränsningar placeras relevanta skyltar och märkningar med vilkas hjälp det fasta brandsläckningssystemets sektioner lätt kan identifieras. De relevanta skyltarna och märkningarna ska anpassas till manskapets typiska sätt att röra sig, med beaktande av de hinder last eller fasta anordningar utgör. Nummerskyltarna för sektionerna ska tillverkas av luminiserande material.* Den numrering av sektionerna som framförs inne i ett utrymme ska motsvara de identifieringsuppgifter för sektionernas ventiler och sektionerna som används i säkerhetscentralen eller i ett kontinuerligt bemannat kontrollrum.

* Se kapitel 11 i regelverket om brandsäkerhetssystem om bedömning och testning av luminiserande material."

Regel 23

Säkerhetscentral på passagerarfartyg

6 Övervakning och uppföljning av säkerhetssystem

18 Punkt 6.10 ersätts med följande:

".10 branddetekterings- och brandlarmsystem,"

KAPITEL V SJÖFARTSSÄKERHET

Regel 31

Meddelanden om fara

19 Efter det nuvarande 1 stycket infogas följande nya punkter jämte noter:

"2.1 Befälhavaren för ett fartyg som råkat ut för att lastcontainrar förlorats ska på behörigt sätt, omedelbart och så uttömmande som möjligt underrätta fartyg i närheten, närmaste kuststat och flaggstaten om händelsen.

2.2 Om ett fartyg som avses i punkt 2.1 överges eller om inget meddelande kan fås från ett sådant fartyg eller om meddelandet är ofullständigt, ska företaget såsom det definieras i regel IX/1.2, i så stor utsträckning som möjligt uppfylla de skyldigheter som enligt denna regel ankommer på befälhavaren.

2.3 Flaggstaten ska, sedan den mottagit ett meddelande enligt punkt 2.1, underrätta Organisationen om att containrarna förlorats.*

* Se dokumentet Notification and circulation through the Global Integrated Shipping Information System (GISIS) (resolution A.1074(28)).

2.4 Varje befälhavare som blir varse att en eller flera lastcontainrar driver till havs ska på behörigt sätt, omedelbart och så uttömmande som möjligt underrätta fartyg i närheten och närmaste kuststat om iakttagelsen."

20 De nuvarande styckena 2, 3 och 4 numreras på nytt som stycke 3, 4 och 5.

Regel 32

Minimiinnehållet i meddelanden om fara

21 Efter det nuvarande 2 stycket (Tropiska cykloner) infogas ett nytt stycke som följer:

"3 Förlust eller upptäckt av lastcontainrar

1 Förlust av lastcontainrar från fartyg

Det är klart att alla detaljer kanske inte är tillgängliga när den preliminära anmälan sker. Befälhavaren ska meddela alla senare och/eller kompletterande uppgifter så snart som möjligt efter den preliminära anmälan. Av anmälan ska framgå

.1 Allmänt

– Typen av anmälan: Förlust av lastcontainrar från fartyg

– Tidpunkt (Universal Coordinated Time) och datum

– Fartygets identifieringsuppgifter (IMO-nummer/namn/anropssignal/MMSI-nummer)

– Avsändare: Fartygets befälhavare eller kontaktuppgifter till den företrädare som gör anmälan på befälhavarens vägnar

– Mottagare: Närmaste kuststat till händelseplatsen och flaggstaten

– Anmälningsnummer: I kronologisk ordning, om nya anmälningar görs efter den första anmälan om förlust av lastcontainrar

En grundlig undersökning av händelsen ska företas genast när det är säkert och möjligt. Antalet eller det uppskattade antalet förlorade lastcontainrar ska kontrolleras. En anmälan som innehåller det kontrollerade antalet betecknas som slutlig och sänds till samma mottagare.

.2 Anmälan om position*

Position i grader longitud och latitud eller exakt bäring och distans i distansminuter från ett klart identifierbart landmärke (om möjligt)

- Fartygets position när lastcontainrarna förlorades, eller
- Om fartygets position när lastcontainrarna förlorades inte är känd, fartygets uppskattade position när lastcontainrarna förlorades, eller
- Om fartygets uppskattade position när lastcontainrarna förlorades inte är känd eller kan fastställas, fartygets position när förlusten av lastcontainrarna upptäcktes.

* Här kan mekaniska, elektroniska och/eller visuella hjälpmedel användas, med vilka platsen där lastcontainrarna förlorades kan anmälas nästan i realtid, om sådana är tillgängliga.

.3 Det sammanlagda eller uppskattade antalet förlorade lastcontainrar i tillämpliga delar:

.4 Typen av gods i lastcontainrarna:

- Farliga ämnen: Ja/Nej
- FN-nummer (om känt)

.5 Beskrivning av de förlorade lastcontainrarna, om tillgänglig och möjlig:

.1 Lastcontainrarnas mått (t.ex. 20 fot),

.2 Typen av lastcontainrar (t.ex. kylcontainrar), och

.3 Antalet eller det uppskattade antalet tomma lastcontainrar.

.6 Om tillgängligt och möjligt, kan befälhavaren bl.a. lämna följande tilläggsuppgifter:

- Beskrivning av lasten enligt förteckningen över farliga ämnen (i tillämpliga delar)
- Beskrivning av eventuellt lastläckage
- Vindens riktning och styrka
- Havsströmmens riktning och styrka

– De förlorade lastcontainrarnas uppskattade färdriktning och fart

– Sjögång och våghöjd

.2 Iakttagelser av lastcontainrar som driver till havs

.1 Allmänt

– Typ av anmälan: Iakttagelser av lastcontainrar som driver till havs

– Tidpunkt (Universal Coordinated Time) och datum

– Fartygets identifieringsuppgifter (IMO-nummer/namn/anropssignal/MMSI-nummer)

- Avsändare: Fartygets befälhavare
- Mottagare: Närmaste kuststat till platsen för iakttagelsen

.2 Anmälan om position

Tidpunkt (Universal Coordinated Time), datum och de iakttagna containrarnas position i grader latitud och longitud eller exakt bäring och distans i distansminuter till ett klart identifierbart landmärke (om möjligt)

.3 Det sammanlagda antalet iakttagna lastcontainrar

.4 Om tillgängligt och möjligt, kan befälhavaren bl.a. lämna följande tilläggsuppgifter:

- Lastcontainrarnas mått (t.ex. 20 fot)
- Typen av lastcontainrar (t.ex. kylcontainrar)
- Beskrivning av eventuellt lastläckage
- Vindens riktning och styrka
- Havsströmmens riktning och styrka
- De iakttagna lastcontainrarnas uppskattade färdriktning och fart
- Sjögång och våghöjd*

22 De nuvarande styckena 3, 4 och 5 numreras på nytt som stycke 4, 5 och 6.

RESOLUTION MEPC.383(81)

(antagen den 22 mars 2024)

ÄNDRINGAR I 2004 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION OM KONTROLL OCH HANTERING AV FARTYGS BARLASTVATTEN OCH SEDIMENT

Ändringar i regel A-1 och B-2 (användning av elektroniska dagböcker)

KOMMITTÉN FÖR SKYDD AV DEN MARINA MILJÖN

SOM ERINRAR OM artikel 38 a i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen, som gäller de uppgifter som kommitté för skydd av den marina miljön som anförtros den i internationella konventioner om förhindrande och minskning av förorening från fartyg,

SOM ÄVEN ERINRAR OM artikel 19 i 2004 års internationella konvention om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment (barlastvattenkonventionen), i vilken ändringsförfarandet preciseras och organisationens kommitté för skydd av den marina miljön ges i uppgift att överväga ändringar som de fördragsslutande parterna godtar,

SOM HAR BEHANDLAT, vid sitt åttioförsta möte, förslag till ändring av regel A-1 och B-2 i barlastkonventionen i fråga om användning av elektroniska dagböcker,

ANTAR i enlighet med artikel 19.2 c i barlastvattenkonventionen ändringar i regel A-1 och B-2, vilkas text ingår i bilagan till denna resolution,

BESTÄMMER i enlighet med artikel 19.2 e led II i barlastvattenkonventionen att ändringarna ska anses såsom godtagna den 1 april 2025 om inte mer än en tredjedel av de fördragsslutande parterna före detta har underrättat generalsekreteraren om att de invänder mot ändringarna,

BER de fördragsslutande parterna att notera att ändringarna i enlighet med artikel 19.2 f led II träder i kraft den 1 oktober 2025 efter att de blivit godtagna i enlighet med stycke 2,

BER generalsekretären att i enlighet med artikel 19.2 d i barlastvattenkonventionen sända bestyrkta kopior av denna resolution och av ändringarna i bilagan till alla fördragsslutande parter i BWM-konventionen,

BER VIDARE generalsekretären att sända kopior av denna resolution och dess bilaga till de medlemmar i organisationen som inte är fördragsslutande parter i barlastvattenkonventionen,

BER VIDARE generalsekretären att upprätta en konsoliderad och verifierad text av barlastvattenkonventionen.

BILAGA

ÄNDRINGAR I INTERNATIONELLA KONVENTIONEN OM KONTROLL OCH HANTERING AV FARTYGS BARLASTVATTEN OCH SEDIMENT (Användning av elektroniska dagböcker)

Regel A-1

Definitioner

Efter det nuvarande 8 stycket infogas ett nytt 9 stycke som följer:

9 " Med elektronisk dagbok avses en anordning eller ett system som administrationen godkänt, som används för elektronisk registrering av varje åtgärd i fråga om barlastvatten i enlighet med denna konvention, i stället för en dagbok i pappersform. "

Regel B-2

Barlastvattendagbok

Punkt 1 ersätts med följande:

1 "Varje fartyg ska om bord ha en barlastvattendagbok, som kan vara en elektronisk dagbok eller som kan ingå i en annan dagbok eller ett annat system, som minst ska innehålla de uppgifter som anges i bilag II. Administrationen godkänner elektroniska dagböcker med beaktande av de riktlinjer organisationen utarbetat. "

Punkt 1 ersätts med följande:

5 "Alla åtgärder i fråga om barlastvatten ska fullständigt och omedelbart antecknas i barlastvattendagboken. Alla anteckningar ska signeras av den befattningshavare som är ansvarig för åtgärden, och varje fullskrivna sida ska signeras av befälhavaren, eller om det är fråga om en grupp av elektroniska anteckningar ska befälhavaren verifiera den vid rätt tidpunkt. Anteckningarna i barlastvattendagboken ska vara på fartygets arbetsspråk. Om det inte är engelska, franska eller spanska, ska anteckningarna innehålla en översättning till något av dessa språk. När anteckningar på ett officiellt språk i den stat vars flagg fartygets har rätt att föra också används, ska de ha företräde i fall av tvist eller meningsskiljaktighet. "

RESOLUTION MEPC.384(81)
(antagen den 22 mars 2024)

1973 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING FRÅN FARTYG, SÅDAN DEN LYDER ÄNDRAD GENOM 1978 ÅRS PROTOKOLL

Ändringar i protokoll I till MARPOL-konventionen (anmälningsförfaranden vid förlust av containrar)

KOMMITTÉN FÖR SKYDD AV DEN MARINA MILJÖN

SOM ERINRAR OM artikel 38 a i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen, som gäller de uppgifter som kommitté för skydd av den marina miljön som anförtros den i internationella konventioner om förhindrande och minskning av förorening från fartyg,

NOTERAR artikel 16 i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, sådan den lyder ändrad genom 1978 års protokoll (MARPOL), i vilken ändringsförfarandet preciseras och organisationens behöriga organ ges i uppdrag att överväga och anta ändringar,

HAR BEHANDLAT, vid sitt åttioförsta möte, förslag till ändringar i protokoll I till MARPOL-konventionen, som gäller förfaranden för anmälan av förlust av containrar.

ANTAR i enlighet med artikel 16.2 d i MARPOL-konventionen ändringar i protokoll I till MARPOL-konventionen, vilkas text ingår i bilagan till denna resolution,

BESTÄMMER i enlighet med artikel 16.2 f led III i MARPOL-konventionen att dessa ändringar ska anses såsom godtagna den 1 juli 2025 om inte minst en tredjedel av de fördragsslutande parterna eller fördragsslutande parter vilkas handelsflottor sammanlagt har minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, före detta har underrättat generalsekreteraren om att de invänder mot ändringarna,

BER de fördragsslutande parterna att notera att ändringarna i enlighet med artikel 16.2 g led II i MARPOL-konventionen träder i kraft den 1 januari 2026 efter att de blivit godtagna i enlighet med stycke 2,

BER generalsekreteraren att i enlighet med artikel 19.2 e i MARPOL-konventionen sända bestyrkta kopior av denna resolution och av ändringarna i bilagan till alla fördragsslutande parter i MARPOL-konventionen,

BER VIDARE generalsekreteraren att sända kopior av denna resolution och dess bilaga till de medlemmar i organisationen som inte är fördragsslutande parter i MARPOL-konventionen.

BILAGA

ÄNDRINGAR I PROTOKOLL I TILL MARPOL-KONVENTIONEN

(Anmälningsförfaranden vid förlust av containrar)

PROTOKOLL I - BESTÄMMELSER OM ANMÄLAN OM INCIDENTER SOM GÄLLER SKADLIGA ÄMNEN

Artikel V
Rapporteringsförfaranden

Efter den nuvarande 2 punkten infogas en ny 3 punkt som följer:

"Om containrar förloras, ska en sådan anmälan som krävs i artikel II 1 led b göras i enlighet med de krav som gäller meddelanden om fara enligt kapitel V regel 31 och kapitel V regel 32 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss."
