



Godkännande av de ändringar som gjorts i IMSBC-koden, som anknyter till SOLAS-konventionen, genom en resolution som antagits vid Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) sjösäkerhetskommittés 110: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 även MSC-kommittén). Genom den ändring som nu förslås bli godkänd görs de uppdateringar av den till konventionen anknyttande internationella koden för fartygstransport av fasta bulklaster 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.575(110), som gäller dessa ändringar, antogs slutgiltigt vid sjösäkerhetskommitténs 110:e möte i juni 2025.

Vid den nationella samordningen i sjösäkerhetskommittén och dess underkommittéer har förslagen gått igenom i detalj, och omfattande samråd har ordnats med intressentgrupper inom sjöfarten och näringsgrenen.

Ändringarna av konventionen och deras förhållande till lagstiftningen i Finland

Resolution MSC.575(110) innehåller den åttonde ändringsversionen (08–25) av den internationella koden för fartygstransport av fasta bulklaster (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code, nedan *IMSBC-koden*).



Ändringsversionen innehåller tio nya instruktionskort för fasta bulklaster. I IMSBC-koden har också gjorts flera tekniska ändringar, såsom att instruktionen om bärbara personliga andningsskydd har strukits som onödig från fem instruktionskort för fasta bulklaster eftersom kapitel II-2 i SOLAS-konventionen redan förutsätter att det måste finnas tillräckligt många bärbara andningsskydd.

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.

Konventionsändringarna av IMSBC-koden hör till den delade behörigheten mellan unionen och dess medlemsländer som EU inte använt sig av. EU har inte utfärdat några bestämmelser om fartygstransport av fasta bulklaster. Bestämmelserna i IMSBC-koden påverkar således inte unionens gemensamma regler och ändrar inte räckvidden för dessa på det sätt som avses i artikel 3.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, vilket innebär att unionen inte har någon exklusiv behörighet i fråga om IMSBC-koden. Att godkänna IMSBC-koden hör sålunda till medlemsländernas behörighet.

Förslagets konsekvenser

Ändringarna bedöms inte ha några betydande ekonomiska eller administrativa konsekvenser. Ändringarna i IMSBC-koden tillämpas på alla fasta bulklaster 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 bulklaster, på hamnar där fasta bulklaster lossas och lastas samt på aktörer som sänder fasta bulklaster 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 av engångsnatur på tusentals euro för verksamhetsutövarna inom industrin.

Ändringsversionen innehåller tio nya instruktionskort för fasta bulklaster, inklusive de två instruktionskort för vattenreningskemikalier som Finland föreslagit. Båda instruktionskorterna är av betydelse för vår kemiska industri eftersom de underlättar transporten av vattenreningskemikalier. Vattenreningskemikalier är en grund



för tillgången till rent vatten, och de exporteras från Finland världen över. Ändringarna förbättrar den finländska kemiska industrins konkurrenskraft.

På grund av ändringarnas praktiska betydelse har det gjorts möjligt att tillämpa dem i förtid (voluntary early implementation). Resolutionen ger en möjlighet att införa ändringarna redan innan de träder i kraft den 1 januari 2026. Finland har inte för avsikt att göra ändringarna innan de träder i kraft internationellt.

Remissvar

Vid den nationella samordningen av MSC-kommitténs möten ägde omfattande samråd med intressentgrupper inom sjöfarten och näringsgrenen rum. Utlåtande om ändringarna begärdes dessutom av intressentgruppsnätverket inom sjöfarten i april 2026.

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 2026, 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 2027. Länderna kan dock börja tillämpa dem redan från och med den 1 januari 2026.

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

Enligt en preliminär bedömning behöver ändringarna i enlighet med 9 § i lagen om Finlands författningssamling (188/2000) inte publiceras i Finlands författningssamlings fördragsserie på grund av ändringarnas tekniska natur och ringa allmänna betydelse. Däremot ska Transport- och kommunikationsverket 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 faller inom landskapet Ålands behörighet, behöver Ålands lagting inte i enlighet med 59 § 1 mom. i den lagen 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.

Framställan

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 bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.

Föredragande

Katja Viertävä, kommunikationsministeriet