

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner de av Internationella sjöfartsorganisationen antagna ändringarna i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten 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 sådana 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 förfarandet för anmälningar om containrar som förlorats till havs, och fastställs flaggstatens skyldighet att underrätta Internationella sjöfartsorganisationen. Genom ändringarna i protokoll I till MARPOL-konventionen görs förfarandet för anmälningar om förlorade containrar enligt bilagan till SOLAS-konventionen obligatoriskt också med stöd av MARPOL-konventionen, de försvunna containrarna innehåller skadliga ämnen. Genom ändringarna i protokoll I till MARPOL-konventionen görs förfarandet för anmälningar om förlorade 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 det 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 tillåts automatiserat beslutsfattande i särskilt angivna situationer. Ändringarna gör förfarandena enligt lagen om farledsavgift smidigare över lag.

Ändringarna i SOLAS-konventionen och MARPOL-konventionen träder i kraft internationellt den 1 januari 2026, om villkoren för ikraftträdande enligt konventionerna uppfylls. Vid den tidpunkten träder ändringarna i kraft också för Finlands del, om inte Finland före den 1 juli 2025, när ändringarna anses ha godkänts om villkoren uppfylls, har meddelat sin invändning

mot ändringarna och inte inom sex månader från den sistnämnda dagen har återkallat sin invändning. I annat fall träder ändringarna i kraft för Finlands del när Finland återkallar sin invändning. Ikraftträdandelagen 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 sin invändning mot ändringarna före den internationella dagen för godkännande den 1 april 2025 och har återkallat sin invändning inom sex månader från den sistnämnda dagen. I annat fall träder ändringarna i barlastvattenkonventionen i kraft för Finlands del när Finland återkallar sin invändning. Ikraftträdandelagen avses träda i kraft samtidigt som konventionsändringarna träder i kraft för Finlands del, vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

De föreslagna ändringarna i lagen om farledsavgift avses träda i kraft den 15 augusti 2025.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING.....	5
1 Bakgrund och beredning.....	5
1.1 Bakgrund	5
1.2 Beredning	6
2 Konventionsändringarnas och EU-rättsaktens huvudsakliga innehåll	8
3 Nuläge och bedömning av nuläget	9
4 Förslagen och deras konsekvenser	11
4.1 De viktigaste förslagen	11
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna.....	11
5 Remissvar	13
6 Bestämmelserna i fördraget och deras förhållande till lagstiftningen i Finland.....	15
6.1 Bilagan till SOLAS-konventionen	15
6.2 Protokoll I till MARPOL-konventionen.....	17
6.3 Bilagan till barlastvattenkonventionen	17
7 Specialmotivering till lagförslaget	18
7.1 Lagen om ändringar i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss och om ändringar i protokoll I till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg	18
7.2 Lagen om ändringar i bilagan till den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment.....	18
7.3 Lagen om ändring av sjölagen.....	19
7.4 Lagen om ändring av lagen om farledsavgift	20
8 Ikraftträdande	21
9 Bifall av Ålands lagting.....	22
10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning och behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning	22
10.1 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning.....	22
10.2 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning	26
LAGFÖRSLAG.....	29
1. Lag om ändringar i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss och om ändringar i protokoll I till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg	29
2. Lag om ändringar i bilagan till den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment.....	30
3. Lag om ändring av 6 kap. 12 a § i sjölagen.....	31
4. Lag om ändring av lagen om farledsavgift.....	32
FÖRDRAGSTEXT.....	34
BILAGA.....	59
PARALLELLTEXTER.....	59
3. Lag om ändring av 6 kap. 12 a § i sjölagen.....	59
4. Lag om ändring av lagen om farledsavgift.....	61

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Konventionsändringar

Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, nedan *IMO*) har över flera decennier utvecklat ett omfattande internationellt regelverk med bestämmelser om fartygssäkerhet och säker drift av fartyg, behörigheter för besättning, ansvarsfrågor inom sjötransporter och förebyggande av miljöskador orsakade av fartygstrafik. Den viktigaste konventionen för fartygstransporter är 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981, International Convention for the Safety of Life at Sea, nedan *SOLAS-konventionen*). Finland anslöt sig till SOLAS-konventionen den 21 november 1980 och den trädde i kraft för Finlands del den 12 februari 1981. Bilagan till SOLAS-konventionen innehåller omfattande, i huvudsak tekniska bestämmelser om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg. 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*).

Internationella sjöfartsorganisationen har vid sjösäkerhetskommitténs 108:e session antagit resolution MSC.550(108), genom vilken ändringar görs i kapitel II-2 och V i bilagan till SOLAS-konventionen. Genom ändringarna i kapitel II-2 i bilagan till SOLAS-konventionen förbättras brandsäkerheten och säkerheten vid användning av brännolja för fartyg i allmänhet, inklusive passagerarfartyg. Behovet av nya, mer exakta krav grundar sig på nya produkter i fartygsmiljön, såsom alternativa bränslen som används eller transporteras av fartyg eller transport av elbilar i specialutrymmen och ro-ro-utrymmen samt på väderdäck.

Genom ändringarna i kapitel V regel 31 och 32 i bilagan till SOLAS-konventionen förenklas behandlingen av anmälningar om förlorade containrar för iakttagande av skyldigheterna gällande bestämmelser, fastställs flaggstatens skyldighet att underrätta IMO, stärks sjöfartssäkerheten och förebyggs miljöförstöring. Kapitel V regel 31 i bilagan till SOLAS-konventionen gäller anmälningar om fara och regel 32 innehåller i sådana anmälningar. Problem till följd av containrar som förloras till havs har lyfts fram ofta under senare år. Beroende på position kan en container som förloras till havs medföra fara för övrig sjöfart, så kommunikation vid rätt tidpunkt om en förlorad container främjar sjöfartssäkerheten. Dessutom inverkar varje container som förloras till havs negativt på den marina miljön.

Det fanns en önskan att göra bestämmelserna om anmälningar om förlust av containrar till havs i bilagan till SOLAS-konventionen obligatoriska också med stöd av 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983, International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as Modified by the Protocol of 1978 Relating thereto, nedan *MARPOL-konventionen*) Därför fogades en hänvisning till de bestämmelser i SOLAS-konventionen som beskrivs ovan till protokoll I till MARPOL-konventionen, som gäller anmälningar om kritiska lägen som gäller skadliga ämnen. Ändringen i MARPOL-konventionen gjordes av IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön (Marine Environment Protection Committee, MEPC) vid dess åttioförsta möte genom resolution MEPC.384(81).

För att förhindra och minska spridningen av skadliga invasiva arter som följer med fartygs barlastvatten har en internationell konvention om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten

och sediment (FördrS 38/2017 nedan *barlastvattenkonventionen*) slutits inom IMO. Konventionen förutsätter att de fartyg som hör till dess tillämpningsområde för barlastdagbok. År 2024 gjordes ändringar i bestämmelserna om barlastvattendagbok, genom vilka bestämmelserna om elektronisk dagbok preciserades. Enligt ändringarna ska administrationen bl.a. godkänna fartygets elektroniska barlastvattendagbok. Motsvarande ändringar har redan tidigare gjorts i SOLAS-konventionen och i MARPOL-konventionen.

Bakgrund till EU-rättsakten

För att underlätta sjöfarten och minska den administrativa bördan för dem som bedriver sjöfart har strävan varit att förenkla och harmonisera anmälningsförfarandena för uppfyllande av de anmälningsskyldigheter som i Europeiska unionens författningar och internationella författningar samt i staternas nationella lagstiftning ställs upp för dem som bedriver sjöfart.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1239 om inrättande av en europeisk kontaktpunkt för sjöfart och om upphävande av direktiv 2010/65/EU, nedan *EMSW-förordningen*, antogs i juni 2019. Förordningen ska tillämpas från och med den 15 augusti 2025. Genom EMSW-förordningen inrättas ett system för hantering av information inom sjöfarten, som är i enlighet med de harmoniserade gränssnitten enligt förordningen. Dess viktigaste syfte är att stärka harmoniseringen av bestämmelser om lämnandet av de uppgifter som krävs för anlop, i synnerhet genom att säkerställa att samma datamängder kan anmälas till olika nationella kontaktpunkter för sjöfarten på samma sätt, enligt principen om en anmälan. Förordningens syfte är också att underlätta informationsutbytet mellan anmälare, behöriga myndigheter och leverantörer av hamnservice i hamnarna samt andra medlemsstater. Förordningen ger aktörerna möjlighet att göra anmälningar på ett enhetligt sätt i EU:s medlemsstater. Harmoniserade datamängder, ett harmoniserat gränssnitt för mottagning av anmälningar, gemensamma verksamhetsbeskrivningar för gränssnittsapplikationer samt gemensamma referensdatabaser och en centraliserad användarhantering förbättrar kontakterna och interoperabiliteten mellan relevanta system. Det gör det möjligt att dela och återanvända data effektivare än hittills.

De huvudsakliga lagändringarna i anslutning till genomförandet av EMSW-förordningen ingick i regeringens proposition RP 84/2023 rd, som innehöll de nationella författningsändringar EMSW-förordningen förutsatte i lagen om fartygstrafikservice, för att Transport- och kommunikationsverkets Portnet-system ska kunna ersättas med det nya systemet för hantering av information inom sjöfarten. Riksdagen antog ändringarna den 11 december 2023 (RSv 76/2023 rd), och lagen om ändring av lagen om fartygstrafikservice (1311/2023) trädde i kraft den 1 januari 2024. De lagändringar som har samband med genomförandet av EMSW-förordningen träder dock i kraft den 15 augusti 2025.

1.2 Beredning

Beredningen av konventionsändringarna

Vid sitt hundratredje möte i maj 2021 antog sjösäkerhetskommittén ett förslag till arbetsprogram om rapportering av containrar som fartyg förlorat. Förslaget till nytt arbetsprogram tillställdes sjösäkerhetskommittén av ett flertal medlemsstater, inklusive alla EU:s medlemsstater. I förslaget till arbetsprogram föreslogs det att till SOLAS-konventionen fogas en skyldighet för befälhavaren att rapportera om containrar som förloras i havet. CCC-underkommittén (Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers), som behandlar transport av last och containrar, beredde ändringarna i SOLAS-konventionen. NCSR-underkommittén (Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue), som behandlar navigation, kommunikation och eftersöknings- och räddningsverksamhet, stödde CCC-

underkommittén i dess arbete. Ändringarna färdigställdes vid CCC-underkommitténs åttonde möte, som sände dem för godkännande till MSC-kommitténs hundrasjunde möte, och slutligen antog ändringarna vid MSC-kommitténs hundraåttonde möte den 23 maj 2024 genom resolution MSC.550(108).

Finland har deltagit i beredningen av konventionsändringarna såväl i sjösäkerhetskommittén som i dess underkommittéer. Finlands ståndpunkter för MSC-kommitténs hundraåttonde möte bereddes under Transport- och kommunikationsverkets ledning. Intressegrupper har hörts vid ett nationellt koordineringsmöte som hölls den 19 april 2024.

Det fanns en vilja att göra bestämmelserna om anmälning av förlust av containrar i havet i bilagan till SOLAS-konventionen obligatoriska också med stöd av MARPOL-konventionen genom att infoga en hänvisning till bestämmelser i SOLAS-konventionen. De ändringar i protokoll I till MARPOL-konventionen som CCC-underkommittén föreslog behandlades vid MEPC-kommitténs åttionde och åttioförsta möte. Konventionsändringarna antogs vid det senare mötet i mars 2024 genom resolution MEPC.384(81).

Finlands ståndpunkter inför MEPC-kommitténs åttioförsta möte bereddes under Transport- och kommunikationsverkets ledning. Intressegrupper hördes under Traficoms ledning vid nätverket för den marina miljöns möten före MEPC-kommitténs åttionde och åttioförsta möte.

Ändringarna i bilagan till SOLAS-konventionen hör delvis till delad behörighet och delvis till unionens exklusiva behörighet. Unionens ståndpunkter för MSC:s hundraåttionde möte har beretts i rådets sjöfartsarbetsgruppen. Rådet fattade beslutet (EU) 2024/990¹ om den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar för godkännande av ändringarna i bilagan till SOLAS-konventionen den 20 mars 2024. Eftersom unionen inte är medlem i IMO eller fördragsslutande part i SOLAS-konventionen, bemyndigades medlemsstaterna genom beslutet att vid MSC:s hundraåttionde möte på unionens vägnar godkänna ändringarna i kapitel II-2 och V i SOLAS-konventionen till den del ändringarna hör till unionens exklusiva behörighet.

Eftersom den ändring i protokoll I till MARPOL-konventionen som föreslås bli godkänd får sitt innehåll via SOLAS-konventionen, ska frågan huruvida den hör till unionens behörighet och till området för lagstiftningen bedömas med stöd av tillämpliga bestämmelser i SOLAS-konventionen. Ändringarna i MARPOL-konventionen ingick i rådets beslut, till vilket det hänvisas ovan. Unionens ståndpunkter till de vid MEPC 81-mötet antagna konventionsändringar som ingår i unionens exklusiva behörighet är godkända i och med rådets beslut. Unionens ståndpunkter till övriga ärenden som behandlades vid mötet godkändes i rådets sjöfartsarbetsgrupp (slutligt dokument 6715/5/24 REV 5).

Ändringarna i barlastvattenkonventionen, genom vilka förandet av elektronisk barlastvattendagbok tillåts, bereddes på Indiens förslag vid MEPC-kommitténs åttionde möte och antogs vid dess åttioförsta möte den 22 mars 2024 genom resolution MEPC.383(81).

Beredning av EU-rättsakten

Syftet med beredningen av EMSW-förordningen var att minska sjötransporternas administrativa börda genom att inrätta förenklade, digitaliserade och harmoniserade anmälningsförfaranden för fartyg. Europeiska kommissionen ansåg det befogat att se över

¹ Hämtat den 27 december 2024 på adressen https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=OJ%3AL_202400990

direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna inom ramen för granskningen av sjöfartspolitikens funktion 2016. EMSW-förordningen, som ersätter direktivet om rapporteringsformaliteter, har utarbetats utifrån resultaten av funktionsgranskningen. EMSW-förordningen antogs den 20 juni 2019, och den tillämpas i medlemsstaterna från och med den 15 augusti 2025.

Beredning

Regeringens proposition har beretts vid kommunikationsministeriet i samråd med Transport- och kommunikationsverket och Tullen. Beredningen startades genom det beslut om författningsprojektet som kommunikationsminister Ranne godkände den 18 september 2024.² Beredningsmaterialet är offentligt tillgängligt i statsrådets projektportal (LVM037:00/2024).³

Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts av intressegrupper mellan den 13 december 2024 och den 31 januari 2025. Begäran om utlåtande publicerades på webbsidan utlatande.fi. Remissvaren beskrivs i avsnitt 5. Utlåtandena och ett mer omfattande sammandrag av dem har publicerats i statsrådets projektportal.

2 Konventionsändringarnas och EU-rättsaktens huvudsakliga innehåll

Konventionsändringarnas huvudsakliga innehåll

Genom ändringarna i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen föreslås att till befälhavarens rapporteringsplikter fogas en skyldighet att anmäla om containrar som fartyget förlorat, samt en skyldighet att anmäla iakttagelser av containrar som andra fartyg förlorat och som driver till havs.

Beroende på position kan en container som förloras till havs medföra fara för övrig sjöfart, så kommunikation vid rätt tidpunkt om en förlorad container främjar sjöfartssäkerheten. Fara uppkommer i synnerhet i situationer när en container förblir flytande och inte sjunker till botten. Dessutom inverkar varje container som faller i havet negativt på den marina miljön. Syftet med konventionsändringarna är också att få bättre information om fenomenet för att man ska kunna utveckla faktabaserade lösningar.

Ändringarna i protokoll I till MARPOL-konventionen förutsätter att en incidentanmälan enligt protokollet om förlust av containrar som innehåller skadliga ämnen ska göras i enlighet med kraven i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen.

Genom ändringarna i kapitel II-2 i bilagan till SOLAS-konventionen säkerställs fartygens brandsäkerhet genom att vissa undantag från kraven enligt konventionen avskaffas, samt genom nya, mer exakta krav på fartygens brandsäkerhetsarrangemang. Behovet av nya, mer exakta krav grundar sig på nya produkter i fartygsmiljön, såsom alternativa bränslen som används eller transporteras av fartyg eller transport av elbilar i specialutrymmen och ro-ro-utrymmen samt på väderdäck.

² Hämtat den 27 december 2024 på adressen
<https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM037:00/2024>

³ Hämtat den 27 december 2024 på adressen
<https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM037:00/2024>

Genom ändringen i barlastvattenkonventionen preciseras definitionen av termen elektronisk barlastvattendagbok samt de krav som gäller användningen av elektronisk barlastvattendagbok, godkännandet av den och bekräftandet av elektroniska anteckningar.

EU-rättsaktens huvudsakliga innehåll

EMSW-förordningens syfte är att bekräfta harmoniserade anmälningsförfaranden inom Europeiska unionen för uppfyllande av skyldigheterna vid hamnanlöp. Målet är att minska fartygsoperatörernas administrativa börda genom att harmonisera anmälningsförfarandena inom unionen. Med stöd av förordningen ska EU:s medlemsstater säkerställa att de uppgifter som krävs begärs av fartygsoperatörerna endast en gång per hamnanlöp och att de uppgifter som lämnas förvaras för att användas på nytt.

3 Nuläge och bedömning av nuläget

Anmälningsplikt gällande containrar som förlorats till havs

I nuläget finns inga omfattande internationella bestämmelser om anmälan om containrar som förlorats till havs eller om anmälnans innehåll i olika situationer. Genom 2007 års internationella konvention om avlägsnande av vrak, som ingått inom IMO, nedan *Nairobikonventionen*, har enhetliga internationella regler och förfaranden inrättats genom vilka det säkerställs att vrak avlägsnas snabbt och effektivt och att kostnaderna för detta ersätts. Enligt Nairobikonventionen avses med vrak ett som följd av en sjöolycka sjunket eller strandat fartyg. Med sjöolycka avses en fartygskollision, strandning eller annan händelse vid sjöfart eller ombord på fartyget eller utanför detta, vilken medför materiell skada eller överhängande risk för sådan skada på ett fartyg eller dess last. Också en del av ett sjunket eller strandat fartyg, inbegripet varje föremål som är eller har varit ombord på ett sådant fartyg, anses utgöra ett vrak.⁴ Likaså utgör ett föremål som har försvunnit från ett fartyg och har strandat eller sjunkit eller är på drift till sjöss ett vrak enligt konventionen. Därmed kan också containrar anses utgöra vrak, men Nairobikonventionen gäller i huvudsak ansvarsfrågor och blir primärt tillämplig när containrarna härstammar från ett fartyg som sjunkit eller strandat efter en sjöolycka. Avsikten är att i början av 2025 i IMO:s rättsliga kommitté diskutera de nya rapporteringsplikterna enligt kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen och Nairobikonventionen, och begära den rättsliga kommitténs godkännande för att en containerrapport som lämnats enligt SOLAS-konventionen framöver ska vara tillräcklig för att uppfylla rapporteringsplikten enligt Nairobikonventionen.

Till följd av Nairobikonventionen fogades till sjölagen ett nytt 11 a kap. om ansvar för avlägsnande av ett vrak som orsakats av en sjöolycka (869/2016). 2 § i det kapitlet gäller befälhavarens och redarens rapporteringsplikt. Om ett finskt fartyg varit delaktigt i en sjöolycka som lett till att fartyget har blivit ett vrak, ska enligt 1 mom. fartygets befälhavare eller redare utan dröjsmål lämna en i artikel 5 i Nairobikonventionen avsedd rapport om saken till Transport- och kommunikationsverket eller, om vraket finns inom en annan fördragsslutande stats konventionsområde, till den behöriga myndigheten i den berörda fördragsslutande staten.

⁴ Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av den internationella konventionen om avlägsnande av vrak samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen och till lagar om ändring av sjölagen, lagen om tillsyn över fartygssäkerheten och fartygsregisterlagen

RP 96/2016 rd (Hämtad den 20 mars 2025 på adressen
<https://www.finlex.fi/sv/regeringspropositioner/2016/96>)

Dessutom finns i 23 § i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) nationella bestämmelser om anmälan om kritiska lägen och olyckor till sjöss. Enligt den paragrafen åvilar anmälningsplikten befälhavaren, som på finskt vattenområde ska underrätta VTS-tjänsteleverantören bl.a. om alla till sjöss kringdrivande föroreningsbälten, containrar eller förpackningar. Genom anmälningsplikten enligt lagen om fartygstrafikservice har kravet enligt artikel 17 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG, nedan *övervakningsdirektivet*.

Den ändring i SOLAS-konventionen som genomförs genom de förslagna ändringarna i sjölagen överlappar inte anmälningsplikten enligt lagen om fartygstrafikservice. Anmälningsplikten enligt sjölagen är mer omfattande och omfattar förutom fartygets befälhavare också redaren, och också tillämpningsområdet är ett annat. Anmälan ska också sändas till en större grupp mottagare, fartyg i närheten, närmaste kuststat och flaggstaten. Lagstiftningen innehåller inte heller i nuläget någon skyldighet för Transport- och kommunikationsverket att sända en anmälan om förlorade containrar som det mottagit till IMO.

De anmälningar om till sjöss kringdrivande föroreningsbälten, containrar eller förpackningar som gjorts med stöd av lagen om fartygstrafikservice har gällt flytande föremål av olika slag, och det är inte känt att containrar skulle ha fallit i havet på finskt vattenområde. Föremål för de anmälningar som tagits emot har oftast varit fiskenät, förtöjningstrossar från fartyg eller andra mindre föremål. Det senaste kända fallet när containrar från ett fartyg under finsk flagg föll i havet på Östersjön var 2010, när fyra containrar föll över bord utanför Gotland. Olycksutredningscentralen har granskat ärendet i sin rapport C1/2010M.⁵

Å ena sidan sanktioneras anmälningsplikten enligt lagen om fartygstrafikservice i form av en avgift för trafikförseelse enligt 29 §, vilket innebär att försummelse av befälhavarens anmälningsplikt är sanktionerad inom området för finsk jurisdiktion. Därför har den bedömningen gjorts under beredningen, att det redan finns nationella bestämmelser om påföljder och att det inte i detta sammanhang behövs några kompletterande bestämmelser i sjölagen om påföljder vid försummelse av anmälningsplikten. Dessutom föreskrivs det om underlåtenhet att iakttä gott sjömanskap i 20 kap. 2 § i sjölagen, enligt vilken en befälhavare eller någon annan som på fartyget fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss som försummar det som han för undvikande av en sjöolycka är skyldig att utföra som en god sjöman, om inte strängare straff för försummelsen stadgas någon annanstans, ska dömas till böter eller fängelse i högst ett år. Det har också ansetts omfatta försummelse av anmälningar.

Ändringar som EMSW-förordningen förutsätter

Genom de förslagna ändringarna i lagen om farledsavgift genomförs resten av de nationella författningsändringar som EMSW-förordningen förutsätter i fråga om registrering av anmälare, och dessutom säkerställs det att anmälningar om farledsavgift görs i det nya system som EMSW-förordningen förutsätter. Dessutom föreslås det i propositionen att lagen om farledsavgift ändras för att säkerställa ett smidigt införande av det nationella systemet för hantering av information inom sjöfarten också i fråga om anmälningar om farledsavgift. Det förslag som gäller lagen om farledsavgift innehåller också ett förslag till sektorspecifika

⁵ Olycksutredningscentralen (2010), Utredningsrapport C1/2010M. Hämtad den 28 december 2024 på adressen

<https://www.turvallisuustutkinta.fi/sv/index/tutkintaselostukset/vesiliikenneonnettomuuksientutkinta/tutkintaselostuksetvuositain/vesiliikenne2010/c12010mmslindafinneljankontinpuotoaminenm.html>

bestämmelser om automatiserat beslutsfattande när Tullen behandlar anmälningar om farledsavgift.

Elektroniska dagböcker

Under senare år har IMO:s konventioner ändrats så att det tillåts att olika dagböcker förs i elektronisk form. IMO:s regler om elektroniska dagböcker innehåller enhetliga definitioner av elektroniska dagböcker samt bestämmelser om att administrationerna ska erkänna att elektroniska dagböcker har samma värde som traditionella fysiska dagböcker.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

I denna proposition föreläggs riksdagen de ändringar som gjorts i bilagan till SOLAS-konventionen och det första protokollet till MARPOL-konventionen. Propositionen innehåller förslag till ändringar i sjölagen till följd av ändringarna i bilagan till SOLAS-konventionen samt ett förslag till så kallad blankettlag för att sätta i kraft de bestämmelser i bilagan till SOLAS-konventionen och i protokoll I till MARPOL-konventionen som hör till området för lagstiftningen. Samtidigt föreslås det att riksdagen godkänner ändringarna i barlastvattenkonventionen och en blankettlag om sättande i kraft av ändringarna. Dessutom föreslås det i propositionen att lagen om farledsavgift ändras så att de ändringar som beror på EMSW-förordningen genomförs till denna del för att göra förfarandet för anmälan om farledsavgift smidigare.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

De huvudsakliga konsekvenserna av konventionsändringarna

Konsekvenserna av ändringarna i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen gäller primärt befälhavarnas rapporteringsplikt i situationer när det egna fartyget förlorar containrar eller om containrar som förlorats i havet av andra fartyg iakttas från det egna fartyget. Inom den globala handelssjöfarten transporteras årligen ca 250 miljoner containrar. Enligt internationella sjöfraktorganisationens (World Shipping Council, WCO) statistik⁶ har globalt årligen i genomsnitt 1 061 containrar förlorats i havet från fartyg under perioden 2008–2023. 2023 förlorade fartyg globalt 221 containrar i havet, varav enligt statistiken en tredjedel kunde räddas. Siffrorna baseras på årliga enkäter till rederier som fraktar sjöcontainrar.

De förlorade containrarna kan utgöra ett hot i synnerhet i situationer när containerns innehåll består av ämnen som klassas som farligt eller av plast. Ett obligatoriskt, standardiserat anmälningsförfarande gör det möjligt att ha bättre fakta vid förberedelser för avvärjande av eventuella skador, och ger bättre fakta för statistikföringen av förlorade containrar. De föreslagna ändringarna får därmed positiva miljökonsekvenser.

Konsekvenserna för flaggstatens eller kuststatens myndigheter kan anses små, eftersom det informationssystem i vilket anmälan till Internationella sjöfartsorganisationen görs redan finns och rapportering dessutom inte kan förväntas ske särskilt ofta. Transport- och

⁶ World Shipping Council (2024), "World Shipping Council Releases Containers Lost at Sea Report – 2024 Update". Hämtad den 15 oktober 2024 på adressen <https://www.worldshipping.org/news/world-shipping-council-releases-containers-lost-at-sea-report-2024-update>

kommunikationsverket har dessutom redan använt rapporteringssystemet för att uppfylla flaggstatens övriga anmälningsplikter till Internationella sjöfartsorganisationen. Anmälningarna har i synnerhet gällt rapporteringsplikter i samband med flaggstatskontroller.

Konsekvenserna av ändringarna i kapitel II-2 i SOLAS-konventionen gäller primärt fartygens redare, som ska säkerställa att fartygen i deras ägo uppfyller de kommande kraven enligt SOLAS-konventionen. I praktiken innebär det att aktören ska vidta en egen extra inspektion av huruvida fartygets brandsäkerhetssystem uppfyller kraven och huruvida existerande fartyg uppfyller de nya kraven, om de befintliga systemen inte uppfyller kraven senast den 1 januari 2028. För att uppfylla de nya kraven krävs på sin höjd att befintliga brandsäkerhetssystem kompletteras, såsom genom videoövervakningssystem eller släckningssystem, eller genom att nya system installeras ombord. Ändringarna gäller i huvudsak utrymmen där fordon transporteras, och ändringskraven har uppkommit såväl eftersom såväl antalet elektriska fordon som antalet fordon som använder andra alternativa bränslen ökat. Ändringarna innebär att alla fartygs brandbekämpningssystem effektivteras, och dessutom ställs framöver ytterligare krav på fartygens konstruktion. De ekonomiska kostnaderna för att uppfylla de nya kraven kan anses skäligen med beaktande av den säkerhetsnivå som uppnås framöver. En stor del av fartygen har dessutom redan omfattande videoövervakningssystem.

De ändringar i MARPOL-konventionen som föreslås bli godkända får inte mer långtgående konsekvenser än ändringarna i SOLAS-konventionen.

Ändringarna i barlastvattenkonventionen innebär en liten tilläggsbörda för myndigheterna för godkännandet av elektroniska barlastvattendagböcker. Å andra sidan kan den administrativa bördan förväntas minska i någon mån i fråga om hamnstatskontroller, när anteckningarna är mer lättillgängliga och enhetliga i elektroniska dagböcker. Också fartygspersonalens administrativa börda kan antas minska.

De huvudsakliga konsekvenserna av EU-författningen och de föreslagna ändringarna i lagen om farledsavgift

I EMSW-förordningen förutsätts det att alla Europeiska unionens medlemsstater (kuststater) 2025 använder ett nationellt single window-system som uppfyller kraven enligt förordningen för insamling av anmälningar inom sjöfarten. De mest betydande kostnaderna till följd av förordningen orsakas av behovet av ändringar för det enhetliga systemet för hantering av information inom sjöfarten. Ändringsbehovet baserar sig på kraven enligt förordningen och på den utredning om livscykeln för det nuvarande anmälningssystemet för sjöfarten (PortNet) som Transport- och kommunikationsverket beställt, där ett förändringstryck för systemet identifieras. Systemet byggs upp under perioden 2021–2025. Det totala finansieringsbehovet under systemets uppbyggnadsfas uppskattas till fem miljoner euro, vilket styrts till Transport- och kommunikationsverket som en särskild, öronmärkt finansiering.

De åtgärder som föreslås i förordningen bedöms möjliggöra ett effektivare informationsutbyte mellan myndigheter än i nuläget, såväl nationellt som internationellt. Effekterna av det effektivare informationsutbytet förväntas märkas i form av enklare och bättre service till anmälarna. Åtgärderna bedöms också förbättra logistikkedjans verksamhetsförutsättningar, i synnerhet till följd av harmoniseringen av data. På Europeiska unionens nivå har Europeiska kommissionen bedömt att den lättare administrativa bördan medför en betydande nytta för rederierna, vilket ger inbesparingar på 22–25 manskapstimmar under perioden 2020–2030 till ett värde motsvarande 625–720 miljoner euro. Nationellt kommer nyttan för anmälare att mätas genom kundenkäter; under tjänstens uppbyggnadsfas kan ändringarna medföra kostnader för

anmälarna i form av behov av ändringar i systemgränssnitt, men på längre sikt förväntas effektiviseringsåtgärderna göra det möjligt att använda arbetstid för andra uppgifter.

I denna proposition föreslås det att i lagen om farledsavgift stiftas en ny paragraf, enligt vilken Tullen har möjlighet att avgöra ärenden som gäller begäran om omprövning av farledsavgift automatiserat om vissa villkor uppfylls. Ändringen bedöms få positiva konsekvenser för Tullen. Införandet av automatiserat beslutsfattande gör det möjligt att frigöra mänskliga arbetsinsatser vid en myndighet från enklare ärenden för att i stället inriktas på fall som är mer komplicerade och till exempel kräver prövning. Följaktligen kan myndigheten koncentrera det mänskliga arbetet mera ändamålsenligt, något som främjar skötseln av myndigheternas uppgifter. Det bedöms få positiva konsekvenser för genomförandet av god förvaltning inom Tullen. Automatiseringen av vissa begäranden om omprövning enligt lagen om farledsavgift gör det möjligt att också när det gäller lagen om farledsavgift snabbare avgöra sådana klara yrkanden vars behandling inte förutsätter prövning från fall till fall och som kan automatiseras.

Förslaget innebär ingen ändring av det nuvarande användningsområdet för begäran om omprövning enligt lagen om farledsavgift eller för rätten att söka ändring i fråga om begäran om omprövning. Eftersom en begäran om omprövning enligt förslaget kan avgöras automatiserat endast om begäran till alla delar godkänns, kan automatiseringen inte heller anses äventyra den farledslavgiftsskyldiges rättsskydd. Ett automatiserat beslutsförfarande i vissa fall skapar förutsättningar för kortare behandlingstider för farledsavgifter samt för en smidigare process för hamnanlöp som helhet i situationer när aktören också gör en anmälan om farledsavgift. Automatiseringen förkortar den genomsnittliga behandlingstiden för alla begäranden om omprövning och ger Tullen bättre förutsättningar för att rikta resurser effektivare till behandlingen av mer krävande begäranden om omprövning.

Ett automatiserat beslutsförfarande som under vissa förutsättningar används i ärenden som gäller begäran om omprövning av farledsavgift kan bedömas få positiva konsekvenser också för de aktörer som gör anmälningar om farledsavgift. När enklare ärenden som gäller begäran om omprövning kan automatiseras kan Tullen koncentrera mänskligt arbete till mer komplexa fall som kräver eftertanke, vilket också kan försnabba behandlingen av manuella ärenden. En snabbare behandling får positiva konsekvenser för rättsskyddet för de aktörer som gör anmälningar om farledsavgift.

Dessutom föreslås det i propositionen att det stiftas en ny paragraf, enligt vilken Tullen på ansökan av ett solidariskt ombud, en registrerad kund eller en kontantkund ska registrera en aktör som gör anmälningar i systemet för identifiering och registrering av ekonomiska aktörer (Economic Operators Registration and Identification System, EORI) och bevilja denne ett EORI-nummer. Det finns ett begränsat antal aktörer som gör anmälningar i systemet för hantering av information inom sjöfarten, av vilka en betydande del redan har ett EORI-nummer eftersom de lämnar andra anmälningar till Tullen. Skyldigheten att en gång registrera en aktör för att uppfylla Europeiska unionens mer exakta bestämmelser om anmälningar innebär därför ingen betydande arbetsbörda för Tullen, och den kan skötas med befintliga resurser.

5 Remissvar

Utkastet till regeringsproposition var ute på remiss från den 13 december 2024 till den 31 januari 2025. Begäran om utlåtande publicerades på tjänsten Utlåtande.fi, där vem som helst kan ge utlåtanden om utkastet till proposition. Sammanlagt 19 instanser lämnade utlåtanden om utkastet till proposition. Utlåtanden lämnades av utrikesministeriet, justitieministeriet, försvarsministeriet, finansministeriet, inrikesministeriet, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, statsrådets kansli, Ålands landskapsregering, Transport- och

kommunikationsverket, Gränsbevakningsväsendet, Tullen, Trafikledsverket, Meteorologiska institutet, Finlands miljöcentral, Rederierna i Finland rf, Finlands Skeppsmäklare rf, HaminaKotka Satama Oy och Business Finland.⁷

Av dem som nämns ovan meddelade försvarsministeriet, inrikesministeriet, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, statsrådet kansli, Gränsbevakningsväsendet, Trafikledsverket, Meteorologiska institutet och Business Finland att de inte har något att anföra om utkastet till proposition. Transport- och kommunikationsverket, Finlands miljöcentral, Rederierna i Finland rf och HaminaKotka Satama Oy meddelade att de understöder propositionen.

Rapportering om containrar

Ålands landskapsregering hänvisade till språkraven i självstyrelselagen för Åland, och i utlåtandet har endast de delar av regeringens proposition som var tillgängliga på svenska beaktats. Landskapsregeringen beskrev hur lagstiftningsbehörigheten fördelas enligt självstyrelselagen. Ålands landskapsregering ansåg i sitt utlåtande att ändringarna i SOLAS-konventionen, barlastvattenkonventionen och lagen om farledsavgift hör till rikets lagstiftningsbehörighet, men att ändringen i MARPOL-konventionen hör till landskapets behörighet. Ändringarna i SOLAS-konventionen har samband med säkerheten inom handelssjöfarten. Eftersom de ändringar i MARPOL-konventionen som föreslås bli godkända får sitt innehåll från SOLAS-konventionen, gäller också de säkerheten inom handelssjöfarten. Ålands landskapsregering anser att ändringen i SOLAS-konventionen hör till rikets lagstiftningsbehörighet. Därmed föranleder utlåtandet inga ändringar i propositionen.

Tullen föreslår i sitt utlåtande att Transport- och kommunikationsverket också ska underrätta Tullen om containrar som fallit i havet, och att den rapporteringsskyldigheten ska tas in i sjölagen. Under beredningen har det utretts att Tullen kan ges rättigheter att få uppgifterna direkt ur GISIS-systemet. Därmed behövs inte den föreslagna ändringen i momentet, eftersom Tullen kan få uppgifterna direkt ur GISIS-systemet.

Utrikesministeriet framförde i sitt utlåtande konventionsrättsliga synpunkter, som har beaktats under den fortsatta beredningen.

Ändringar i lagen om farledsavgift

Tullens utlåtande gäller i sin helhet förslag till ändringar i 33 § som berör elektronisk delgivning. Utifrån utlåtandet bör det noteras att ändringar för närvarande bereds också i 61 § i tullagen (304/2016) som berör elektronisk delgivning. I fråga om den beredningen finns det skäl att i synnerhet beakta justitieministeriets utlåtande om denna proposition.

Finansministeriet ansåg att de föreslagna ändringarna i lagen om farledsavgift är värda att understöda eftersom de gör det möjligt att allokera personalresurser bättre och mer ändamålsenligt, vilket får positiva effekter för genomförandet av en god förvaltning inom Tullen.

⁷ Tjänsten Utlåtande.fi; Diarienummer: VN/25295/2024. Hämtat den 19 februari 2025 på adressen: <https://www.lausuntopalvelu.fi/SV/Proposal/Participation?proposalId=a0389d56-ba50-48b9-9b01-33738a474222>

Finlands Skeppsmäklare rf framförde i sitt utlåtande att ett nytt system för hantering av information inom sjöfarten enligt EMSW-förordningen tas i bruk den 15 augusti 2025, men att man helt och hållet övergår till att använda det först från och med den 1 januari 2026. Det nuvarande informationssystemet för hamntrafik, Portnet, och Nemo-systemet används parallellt under resten av 2025. Finlands Skeppsmäklare rf framförde att ikraftträdandet för de föreslagna ändringarna bör följa införandet av de nya systemen. Under beredningen bedömdes tidpunkten för ikraftträdandet. Parallell användning av systemen fram till utgången av 2025 sågs inte som en utmaning med tanke på lagändringarnas ikraftträdande. Därmed ansågs det ändamålsenligt att föreslå att lagen om ändring av lagen om farledsavgift träder i kraft den 15 augusti 2025, när EMSW-förordningen börjar tillämpas och också de nationella författningsändringar i lagen om fartygstrafikservice som förordningen förutsätter träder i kraft. Specialmotiveringen till den nya 26 § som berör förutsättningar för automatiserat avgörande av ärenden som gäller begäran om omprövning har preciserats med beaktande av Finlands Skeppsmäklare rf:s utlåtande.

Justitieministeriet konstaterade i sitt utlåtande att 33 § i lagen om farledsavgift i sig förefaller överlappa den allmänna lagstiftningen efter de föreslagna ändringarna. Enligt lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003) är det tillåtet att i stor utsträckning delge olika slags handlingar elektroniskt. Paragrafen är därför onödig, och kan enligt justitieministeriets utlåtande upphävas i sin helhet. Under den fortsatta beredningen fattades därför beslutet att stryka de föreslagna ändringarna i 33 § i lagen om farledsavgift. Utifrån justitieministeriets utlåtande kompletterades dessutom motiveringstexten om lagstiftningsordningen i propositionen samt gjordes några tekniska ändringar.

6 Bestämmelserna i fördraget och deras förhållande till lagstiftningen i Finland

6.1 Bilagan till SOLAS-konventionen

Kapitel II-1 i bilagan till SOLAS-konventionen

Kapitel II-2 i SOLAS-konventionen gäller fartygs brandsäkerhet, branddetektering och brandsläckning, för vilka den viktigaste nationella lagstiftningen är lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009), nedan fartygssäkerhetslagen. Enligt 2 kap. 6 § 1 mom. i fartygssäkerhetslagen 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. Enligt 4 mom. i samma paragraf kan Transport- och kommunikationsverket för säkerställande av en tillräcklig nivå på fartygssäkerheten meddela närmare tekniska föreskrifter om de tekniska och funktionella kraven enligt SOLAS-konventionen.

Europeiska unionen har antagit bestämmelser om säkerhetskrav för passagerarfartyg i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg, nedan *non-SOLAS-direktivet*, som gäller passagerarfartyg och höghastighetsfartyg som i inrikes fart. Nationellt har kraven enligt unionens bestämmelser satts i kraft genom 3 kap. i fartygssäkerhetslagen. Non-SOLAS-direktivet är i princip en kopia av SOLAS-konventionen, och direktivet innehåller motsvarande bestämmelser om brandskydd, branddetektering och brandsläckning. Direktivets tillämpningsområdet skiljer sig dock från SOLAS-konventionens, som gäller fartyg i internationell fart såsom passagerarfartyg och lastfartyg. Därmed omfattas bl.a. bestämmelserna om lastfartyg av delad behörighet, eftersom unionen inte har antagit och inte heller avser att anta några bestämmelser som gäller lastfartyg.

Regel 4. *Antändningssannolikhet.* Det föreslås att till regeln fogas en underpunkt 2.1.9, enligt vilken transport och användning av bränsle inte får äventyra människoliv. Bakgrunden till den nya regeln är att användning av metanol som bränsle blir vanligare. Bestämmelsen är av teknisk natur och hör inte till området för lagstiftningen.

Regel 7. *Detektering och alarm.* I underpunkt 5.5 föreslås en ändring, enligt vilken det fasta branddetekteringssystemet utvidgas till att också omfatta kontrollrum och lastkontrollrum. Bestämmelsen är av teknisk natur och hör inte till området för lagstiftningen.

Regel 9. *Avgränsning av bränder.* Underpunkt 6.1 stryks helt. Ändringen innebär att lättnaden i fråga om isolering av avgränsningar för ro-ro-utrymmen och specialutrymmen avskaffas. Ändringen är av teknisk natur och hör inte till området för lagstiftningen.

Regel 20. *Skydd av fordonsutrymmen, specialutrymmen och ro-ro-utrymmen.* Regeln ändras och preciseras så att den gäller alla öppna och slutna ro-ro-utrymmen samt väderdäck på vilka fordon transporteras. Dessutom föreslås det att till regeln fogas flera preciseringar som gäller skydd av dessa utrymmen. Till regeln fogas en ny underpunkt som gäller videoövervakning av fordonsutrymmen, specialutrymmen och ro-ro-utrymmen. Ro-ro-passagerarfartyg byggda den 1 januari 2026 eller senare ska utrustas med ett effektivt videoövervakningssystem i de utrymmen som nämns ovan. Fartyg byggda före den 1 januari 2026 ska uppfylla kraven senast den 1 januari 2028. Det föreslås att kraven enligt underpunkt 5 i bestämmelsen preciseras i fråga om kategorisering av däck och andra tekniska begränsningar för att en eventuell eldsvåda i dessa utrymmen inte ska äventyra samlingsstationer, livräddningsutrustning, bostadsutrymmen eller kontrollrum. Väderdäck som är avsedda för transport av fordon ska utrustas med ett fast vattenbaserat brandsläckningssystem. I praktiken innebär det vattenkanoner. Kravet gäller ro-ro-passagerarfartyg byggda efter den 1 januari 2026. Fartyg byggda före den 1 januari 2026 ska uppfylla kraven senast den 1 januari 2028. Till regeln fogas också en ny underpunkt 7, enligt vilken sektioner och avdelningar i passagerarfartyg i vilket ett fast vattenbaserat brandsläckningssystem installerats ska markeras på undre och övre däck. Bestämmelserna är av teknisk natur och hör inte till området för lagstiftningen.

Regel 23. *Säkerhetscentral på passagerarfartyg.* Regeln gäller fartyg byggda den 1 juli 2010 eller senare, på vilka en säkerhetscentral krävs. Underpunkt 6.10 preciseras så att den gäller branddetekterings- och brandlarmsystem. Ändringen i bestämmelsen är av teknisk natur och hör inte till området för lagstiftningen.

Kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen

Regel 31. *Meddelanden om fara.* Det föreslås att efter den nuvarande 1 punkten i bestämmelsen infogas en ny 2 punkt. Punkt 2.1 gäller befälhavarens skyldighet att omedelbart anmäla alla möjliga uppgifter som containrar som förlorats från fartyget. Uppgifterna ska lämnas till andra fartyg i närheten, närmaste kuststat och fartygets flaggstat. Regel 31 omfattar också andra anmälningsplikter för befälhavaren, vilka har satts i kraft genom sjölagen. Rapporteringsplikten anses därför vara en bestämmelse som hör till området för lagstiftningen, och anses därmed förutsätta riksdagens samtycke.

Punkt 2.2 i regeln gäller situationer när det är fråga om ett övergivet fartyg, om den rapport fartyget lämnat är ofullständig eller ingen rapport har mottagits. I sådana situationer är ett företag enligt bestämmelse IX/1.2 i SOLAS-konventionen om ingen befälhavare finns skyldigt att säkerställa att en rapport i enlighet med regel 2.1 levereras. Med företag avses här redaren enligt ledningssystemet för säkerhet, dvs. ISM-koden (International Safety Management Code).

I sjölagen föreskrivs redan om redarens anmälningsskyldighet. Regeln hör därmed till området för lagstiftningen och förutsätter riksdagens samtycke.

Punkt 2.3 gäller flaggstatens skyldighet att rapportera inkomna anmälningar om containrar som förlorats till havs till IMO via det globala integrerade informationssystemet för sjöfarten, det så kallade GISIS-systemet (Global Integrated Shipping Information System). Det är fråga om ett nytt krav som hör till Transport- och kommunikationsverkets rapporteringsskyldighet. Rapporteringsskyldigheterna baseras på konventioner, såsom SOLAS-konventionen, med stöd av vilka Transport- och kommunikationsverket redan i nuläget har andra rapporteringsskyldigheter. Eftersom lagstiftningen inte innehåller någon skyldighet för Transport- och kommunikationsverket att sända de anmälningar det får om containrar som förlorats till havs till IMO, är rapporteringsskyldigheten enligt punkt 2.3 en ny skyldighet. I sjölagen ingår dock bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att meddela om inkomna anmälningar, och därför hör skyldigheten till området för lagstiftningen och förutsätter riksdagens samtycke.

Punkt 2.4 gäller skyldigheten för en befälhavare som iakttar containrar som driver till havs att omedelbart rapportera uppgifter om containrarna till fartyg i närheten och till närmaste kuststat. Eftersom lagen om fartygstrafikservice och sjölagen redan innehåller bestämmelser om befälhavarens anmälningsskyldigheter, hör skyldigheten till området för lagstiftningen och förutsätter riksdagens samtycke.

Regel 32. *Minimiinnehållet i meddelanden om fara.* Till regeln fogas efter den nuvarande 2 punkten en ny 3 punkt med en detaljerad förteckning över vilka uppgifter befälhavarens anmälningsskyldighet angående containrar som förlorats till havs omfattar. Uppgifter som ska anmälas är bl.a. fartygets position när containrarna förlorades, det sammanlagda antalet förlorade containrar, typen av gods i containrarna samt en beskrivning av de förlorade containrarna. Bestämmelsens innehåll är av teknisk art och hör inte till området för lagstiftningen.

6.2 Protokoll I till MARPOL-konventionen

Artikel V. *Rapporteringsförfaranden.* Till artikeln fogas en ny 3 punkt, enligt vilken en incidentanmälan enligt protokollet om förlust av containrar som innehåller skadliga ämnen ska göras i enlighet med kraven i kapitel V regel 31 och 32 i bilagan till SOLAS-konventionen. På det sätt som beskrivs i avsnitt 6.1 har regel 31 delvis satts i kraft genom sjölagen, och den hör därför till området för lagstiftningen. Ändringen i regel V i protokoll I till MARPOL-konventionen, som delvis får sitt innehåll från den regel som nämns ovan, förutsätter därför riksdagens samtycke.

6.3 Bilagan till barlastvattenkonventionen

Regel A-1. *Definitioner.* Efter det nuvarande 8 stycket i regeln infogas ett nytt 9 stycke, i vilket definitionen av termen elektronisk barlastvattendagbok preciseras. I definitionen förutsätts att administrationen har godkänt den anordning eller det system som används för att göra elektroniska anteckningar om barlastvattenåtgärder i stället för anteckningar i en inbunden bok. Definitionen hör till området för lagstiftningen, eftersom den påverkar innehållet i och tillämpningen av materiella konventionsbestämmelser som hör området för lagstiftningen (regel B-2).

Regel B-2. *Barlastvattendagbok.* Punkt 1 i regeln ersätts så att till den fogas ett krav på att administrationen ska godkänna elektroniska dagböcker med beaktande av de anvisningar

organisationen har utarbetat. Dessutom ersätts punkt 5 i regeln med en ny formulering, i vilken till regeln fogas ett krav på att befälhavaren ska bekräfta de anteckningar som görs i dagboken vid rätt tidpunkt i fråga om grupper av elektroniska anteckningar. Bestämmelser om de dagböcker som ska föras ombord finns i 18 kap. i sjölagen. I 1 § i det kapitlet föreskrivs om skyldigheten att föra dagbok, i 2 § om dagbokens form och bevarande av uppgifter, i 3 § om förande av dagbok och i 4 § om uppgifter som ska föras in i dagboken. Regel B-2 hör därför till området för lagstiftningen och förutsätter riksdagens samtycke.

7 Specialmotivering till lagförslaget

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

I 95 § i Finlands grundlag förutsätts att bestämmelser i en internationell förpliktelse som hör till området för lagstiftningen ska sättas i kraft nationellt genom en särskild lag om sättande i kraft. Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i en internationell förpliktelse ska sättas i kraft genom en blankettlag eller en blandad lag också när det på grund av förpliktelsen är nödvändigt att revidera det materiella innehållet i den nationella lagstiftningen. Propositionen innehåller ett förslag till blankettlag.

1 §. Paragrafen innehåller en bestämmelse genom vilken de bestämmelser bland ändringarna i bilagan till SOLAS-konventionen och protokoll I till MARPOL-konventionen som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen behandlas mer ingående nedan, i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke, och ovan, i avsnittet om bestämmelserna i konventionen och deras förhållande till lagstiftningen i Finland.

2 §. Ändringarna i bilagan till SOLAS-konventionen innehåller också bestämmelser som inte hör till området för lagstiftningen. Enligt paragrafen utfärdas bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser som inte hör till området för lagstiftningen genom förordning av statsrådet.

3 §. Det föreslås att bestämmelser om ikraftträdandet av lagen ska utfärdas genom förordning av statsrådet. Lagen avses träda i kraft samtidigt som ändringarna i bilagan till SOLAS-konventionen och protokoll I till MARPOL-konventionen träder i kraft för Finlands del. Bestämmelserna träder i kraft internationellt den 1 januari 2026, och målet är att de nationella förfarandena i Finland ska hinna fullbordas så att ikraftträdandet av ändringarna för Finlands del sammanfaller med dess ikraftträdande internationellt.

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

1 §. Paragrafen innehåller en bestämmelse genom vilken de bestämmelser i bilagan till barlastvattenkonventionen som hör till området för lagstiftningen ska sättas i kraft. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen behandlas mer ingående nedan, i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke, och ovan, i avsnittet om bestämmelserna i konventionen och deras förhållande till lagstiftningen i Finland.

2 §. Enligt paragrafen utfärdas bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser som inte hör till området för lagstiftningen genom förordning av statsrådet.

3 §. Det föreslås att bestämmelser om ikraftträdandet av lagen ska utfärdas genom förordning av statsrådet. Lagen avses träda i kraft samtidigt som ändringarna i bilagan till

barlastvattenkonventionen träder i kraft för Finlands del. Ändringarna träder i kraft internationellt den 1 oktober 2025. Målet är att de nationella förfarandena i Finland ska hinna fullbordas så att ändringarna för träder i kraft Finlands del samtidigt som bestämmelserna träder i kraft internationellt eller så snart som möjligt därefter.

7.3 Lagen om ändring av sjölagen

6 kap. 12 a §. Befälhavarens anmälningsskyldighet. I 6 kap. 12 a § i den gällande sjölagen föreskrivs om skyldigheten för befälhavaren på ett fartyg att underrätta fartyg i närheten samt på Finlands vattenområde Transport- och kommunikationsverket och på andra områden en myndighet, ett organ eller ett system som främjar eller övervakar sjötrafiksäkerheten i området om farlig is eller anhopning av is, ett farligt vrak, vindar av minst 10 Beauforts styrka för vilka ingen stormvarning har utfärdats eller någon annan omedelbar sjöfartsrisk liksom också om säkerhetsanordningar för sjöfarten som fungerar på ett felaktigt eller vilseledande sätt eller som har förskjutits från sin plats eller försvunnit. Bestämmelsen föreslås kvarstå oförändrad och utgöra 1 mom. i paragrafen.

Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 2 mom., i vilket plikten att också anmäla om förlorade containrar utvidgas. Det förutsätts att fartygets befälhavare alltid anmäler vissa uppgifter till flaggstaten och närmaste kuststat, inte endast när fartyget befinner sig på finskt vattenområde. Med flaggstaten avses i momentet Transport- och kommunikationsverket. I övrigt är de instanser som ska underrättas motsvarande som enligt nuvarande bestämmelser. I praktiken innebär det att om en container faller över bord från ett fartyg som för finsk flagg t.ex. utanför Spaniens kust, ska Transport- och kommunikationsverket och Spaniens behöriga myndighet omedelbart underrättas.

Enligt det föreslagna nya 2 mom. ska befälhavaren på ett fartyg underrätta fartyg i närheten, flaggstatens myndighet det vill säga Transport- och kommunikationsverket och den myndighet, det organ eller det system hos närmaste kuststat som främjar eller övervakar sjöfartssäkerheten om containrar som har försvunnit från fartyget. I situationer när fartygets befälhavare inte är anträffbar, såsom i fråga om ett övergivet fartyg, när rapporten från fartyget är bristfällig eller när ingen rapport har sänts ska redaren lämna uppgifterna i befälhavarens ställe. Med företaget avses här redaren enligt ledningssystemet för säkerhet. Befälhavaren ska också utöver containrar som förlorats från fartyget också meddela fartyg i närheten och närmaste kuststat om iakttagelser av containrar som driver till havs. Med kuststat avses i detta sammanhang den nationella myndighet eller det nationella organ eller system som främjar eller övervakar sjöfartssäkerheten.

Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 3 mom., enligt vilket Transport- och kommunikationsverket ska lämna anmälningarna enligt 2 mom. via det globala integrerade informationssystemet för sjöfarten som IMO upprätthåller, det så kallade GISIS-systemet (Global Integrated Shipping Information System) till IMO och övriga medlemsstater sedan verket fått ett meddelande om containrar som fallit över bord.

Dessutom föreslås det att till paragrafen fogas ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare bestämmelser av teknisk art om innehållet i anmälan. I enlighet med 2 mom. baseras anmälan innehåll på de uppgifter som förutsätts i kapitel V regel 32 i SOLAS-konventionen. Uppgifter som ska anmälas är bl.a. fartygets position när containrarna förlorades, det sammanlagda antalet förlorade containrar, typen av gods i containrarna samt en beskrivning av de förlorade containrarna. En bestämmelse om bemyndigandet för Transport- och kommunikationsverket att meddela bestämmelser föreslås ingå i ett nytt 4 mom.

7.4 Lagen om ändring av lagen om farledsavgift

26 §. Automatiserat avgörande av begäran om omprövning av farledsavgift. Det föreslås att till lagen fogas en ny paragraf som innehåller ett undantag från de allmänna handläggningsreglerna i bestämmelserna om automatiserat beslutsfattande i 8 b kap. i förvaltningslagen (434/2003). Undantaget gäller de förutsättningar för automatiserat avgörande av ärenden som anges i 53 e § i förvaltningslagen. Enligt 4 mom. i den paragrafen får en begäran om omprövning eller ett jämförbart rättsmedel inte avgöras automatiserat. Paragrafen utvidgar användningsområdet för automatiserat beslutsfattande vid farledsavgiftsförfarandet jämfört med de allmänna bestämmelserna i förvaltningslagen.

Den nya bestämmelse som föreslås ingå i lagen om farledsavgift avviker från den allmänna bestämmelsen i förvaltningslagen så att det är tillåtet att avgöra en begäran om omprövning automatiserat på de villkor som anges i paragrafen. Ett villkor är att begäran om omprövning av farledsavgiften framförs av någon annan än ett tullombud. Ett ytterligare villkor är att ett nytt yrkande eller ny utredning framförs i begäran om omprövning och att yrkandet kan bifallas. I praktiken är det alltså fråga om en ny form av anmälan, som ges i stället för en tidigare meddelad felaktig uppgift. Vanligen är det fråga om att det i de uppgifter som lämnats till Tullen och i det beslut om farledsavgift som fattats enligt dem har funnits brister eller fel, som anmälaren själv kräver att ska korrigeras i en begäran om omprövning. En sådan situation föreligger t.ex. när den betalningsskyldige av oaktsamhet har uppgett en felaktig uppgift som påverkar avgiftens belopp. Den felaktiga uppgiften kan t.ex. bero på ett slagfel.

Begäran om omprövning är ett rättsmedel som hör till systemet för sökande som ändring, genom vilket ändringssökandenas rättssäkerhet tryggas. Om avgörandet av begäran om omprövning förutsätter rättslig prövning eller om den inte kan bifallas enligt reglerna om handläggning, kan frågan om riktigheten hos det beslut begäran om omprövning gäller inte avgöras automatiserat utan avgörandet av ärendet kräver att en handläggare utreder det beslut begäran av omprövning gäller som helhet. Endast så kan ändringssökandenas rättssäkerhet tryggas på behörigt sätt i dessa fall. På en begäran om omprövning som avgörs automatiserat tillämpas 25 § i lagen om farledsavgift om sökande av ändring i Tullens beslut. Därför anses det föreslagna undantaget i lagen om farledsavgift överensstämma med 5 § 1 mom. i förvaltningslagen.

I den föreslagna nya paragrafen föreskrivs det också att de övriga förutsättningarna för automatiserat avgörande av ärendet enligt 53 e § 2 mom. i förvaltningslagen ska uppfyllas. Med andra ord är ett villkor att i ärendet inte ingår omständigheter som enligt myndighetens förhandsprövning förutsätter prövning från fall till fall eller när de i ärendet ingående omständigheter som förutsätter prövning från fall till fall har bedömts av en tjänsteman eller någon annan som handlägger ärendet. Vidare ska avgörandet grundas på behandlingsregler som har utarbetats med stöd av tillämplig lag och förhandsprövning och som avses i 2 § 16 punkten i lagen om informationshantering inom den offentliga förvaltningen (906/2019). På automatiserat avgörande tillämpas i övrigt 8 b kap. i förvaltningslagen.

Möjligheten att avgöra en del begäranden om omprövning automatiserat enligt i förväg angivna kriterier skapar förutsättningar för kortare behandlingstider för farledsavgifter samt för en smidigare process för hamnanlöp som helhet i situationer när aktören också gör en anmälan om farledsavgift.

33 a §. Beviljande av EORI-nummer. Det föreslås att i lagen tas in en ny paragraf, som gäller Tullens skyldighet att på ansökan i systemet för identifiering och registrering av ekonomiska aktörer (Economic Operators Registration and Identification System, EORI-systemet) registrera ett solidariskt ombud, en registrerad kund eller en kontantkund för anmälningar som görs i

systemet för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice och att bevilja dessa ett EORI-nummer. EORI-numret är ett system som omfattar hela EU, där importörer, exportörer och andra ekonomiska aktörer registreras. Baserat på det identifieras aktörer, och aktörer kan använda det som identifiering när de utträtt ärenden med tullmyndigheten i vilket EU-land som helst. Finska företag registreras alltid i Finland, och företag med säte i andra EU-länder ansöker om EORI-nummer hos respektive EU-lands myndighet.

Kravet att bevilja ett EORI-nummer baseras på genomförandeförordningen (EU) 2023/2790, som antagits med stöd av EMSW-förordningen och som förutsätter att anmälaren identifieras med ett EORI-nummer. Enligt artikel 6 i Europeiska kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/2446 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 vad gäller närmare regler avseende vissa bestämmelser i unionens tullkodex är det möjligt för personer som inte är sådana ekonomiska aktörer som definieras i tullkodexet att registrera sig och beviljas ett EORI-nummer, om registrering krävs enligt unionens eller medlemsstatens lagstiftning.

Skyldigheten att registrera sig hos Tullen gäller alla aktörer som anges i lagen om farledsavgift, även kontantkunder. Med andra ord ska ett EORI-nummer beviljas alla anmälare som använder det nationella systemet för hantering av information inom sjöfarten. I det nationella systemet för hantering av information inom sjöfarten förmedlas alla anmälningar om hamnanlöp, också för andra än farledsavgiftsskyldiga, i enlighet med informationsplikten enligt EU-lagstiftningen till SafeSeaNet-systemet som Europeiska sjösäkerhetsbyrån upprätthåller.

8 Ikraftträdande

Sjösäkerhetskommittén har genom resolution MSC.550(108) och i enlighet med artikel VIII b vi led 2 bb i SOLAS-konventionen beslutat att konventionsändringarna anses såsom godtagna den 1 juli 2025, om inte före detta datum åtminstone en tredjedel av de fördragsslutande regeringarna eller de fördragsslutande regeringar vilkas handelsflottor tillsammans har minst 50 procent av världshandelsflottans tonnage har meddelat sin invändning mot ändringarna. I enlighet med artikel VIII b vii led 2 i SOLAS-konventionen träder ändringarna i kraft den 1 januari 2026 sedan de har godkänts i enlighet med vad som anges ovan. En part får också meddela sin invändning mot en ändring i enlighet med artikel VIII b vi led 2 i SOLAS-konventionen, varvid ändringen träder i kraft för parten först efter det att parten har återtagit sin invändning. De ändringar i MARPOL-konventionen som kommittén för skydd av den marina miljön har godkänt genom resolution MEPC.383(81) anses såsom godtagna och träder i kraft enligt ett motsvarande förfarande för tyst godkännande med stöd av artikel 16 2 f iii och 16 2 g ii i MARPOL-konventionen. På ändringarna i MARPOL-konventionen tillämpas samma villkor och datum för ikraftträdande som på de ändringar i SOLAS-konventionen som beskrivs ovan.

Det föreslås att lagen om sättande i kraft av ändringarna i SOLAS-konventionen och MARPOL-konventionen och lagen om ändring av sjölagen ska träda i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet, samtidigt som konventionsändringarna träder i kraft för Finlands del.

Ändringarna i barlastvattenkonventionen träder i kraft internationellt så att de i enlighet med artikel 19 2 e ii i barlastkonventionen anses såsom godtagna den 1 april 2025, om inte mer än en tredjedel av de fördragsslutande parterna har motsatt sig dem innan dess. Om ändringarna anses såsom godtagna, träder de i kraft internationellt den 1 oktober 2025. Det föreslås att lagen om sättande i kraft av ändringarna i barlastvattenkonventionen ska träda i kraft vid en tidpunkt

som föreskrivs genom förordning av statsrådet, samtidigt som konventionsändringarna träder i kraft för Finlands del.

Det föreslås att lagen om ändring av lagen om farledsavgift träder i kraft den 15 augusti 2025, när EMSW-förordningen börjar tillämpas.

9 Bifall av Ålands lagting

Ändringarna i SOLAS-konventionen har samband med säkerheten inom handelssjöfarten. Eftersom de ändringar i MARPOL-konventionen som föreslås bli godkända får sitt innehåll från SOLAS-konventionen, gäller också de säkerheten inom handelssjöfarten. Ändringarna i barlastvattenkonventionen gäller kraven på dagbok, som berör handelssjöfarten. Enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) omfattas bestämmelserna i konventionen därför av rikets lagstiftningsbehörighet. Följaktligen är det inte nödvändigt att i enlighet med 59 § 1 mom. i självstyrelselagen för Åland inhämta Ålands lagtings bifall till författningen om sättande i kraft av ändringarna.

Också de föreslagna ändringarna i lagen om farledsavgift hör enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen för Åland till rikets lagstiftningsbehörighet, eftersom ändringarna berör farleder för handelssjöfarten. Därmed hör ändringarna inte till de ärenden som anges i 30 § i självstyrelselagen, om vilka det ska förhandlas med landskapsregeringen eller för vilka landskapets samtycke krävs.

10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning och behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

10.1 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

God förvaltning och tjänsteansvar

I denna proposition föreslås det att till lagen om farledsavgift fogas en ny 26 §, i vilken det föreskrivs om förutsättningarna för automatiserat avgörande av begäran om omprövning av farledsavgift. Den förvaltningsrättsliga principen om lagbundenhet är central i fråga om automatiserat avgörande. I 2 § 3 mom. i grundlagen föreskrivs om principen om förvaltningens lagbundenhet, enligt vilken all utövning av offentlig makt ska bygga på lag. Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen ska bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter utfärdas genom lag. Vidare ska enligt 2 § 3 mom. i grundlagen lag noggrant iaktas i all offentlig verksamhet. På tillgodoseendet av principen om lagbundenhet i utövning av offentlig makt inverkar också regleringen av tjänsteansvaret på individnivå.

Enligt grundlagsutskottet ska regleringen av automatiserat beslutsfattande framför allt bedömas i skenet av principerna för god förvaltning enligt grundlagens 21 § och bestämmelserna i grundlagens 118 § om tjänsteansvar (GrUU 81/2022 rd, s. 3). Enligt 21 § i grundlagen har var och en rätt att på behörigt sätt och utan ogrundat dröjsmål få sin sak behandlad av en domstol eller någon annan myndighet som är behörig enligt lag samt att få ett beslut som gäller hans eller hennes rättigheter och skyldigheter behandlat vid domstol eller något annat oavhängigt rättskipningsorgan. Offentligheten vid handläggningen, rätten att bli hörd, rätten att få motiverade beslut och rätten att söka ändring samt andra garantier för en rättvis rättegång och god förvaltning skall tryggas genom lag. Enligt grundlagsutskottet är syftet med omprövningsförfarandet att bidra till att genomföra garantierna för god förvaltning enligt 21 § 2 mom. i grundlagen. Enligt utskottet bör omprövningsförfarandet bedömas också med avseende på att det i sak – om också inte formellt – kan utgöra en del av hela det

förvaltningsrättsliga systemet för att söka ändring. Utskottet har också ansett att omprövningsförfarandet i detta avseende på sätt och vis kan ses som det första skedet i ändringssökandet, trots att det inte är fråga om rättsskipning i en domstol, varför det inte kan uppfylla kravet i 21 § 1 mom. i grundlagen enligt vilken var och en har rätt att få ett beslut som gäller hans eller hennes rättigheter och skyldigheter behandlat vid domstol eller något annat oavhängigt rättsskipningsorgan (GrUU 55/2014 rd, s. 3 och GrUU 88/2022 rd, s. 2).

Enligt 118 § 1 mom. i grundlagen svarar en tjänsteman för att hans eller hennes ämbetsåtgärder är lagliga. Tjänstemannen svarar också för sådana beslut i ett kollegialt organ som tjänstemannen i egenskap av medlem av organet har biträtt. Regleringen innebär att den som utövar offentlig makt i sista hand ska ha en behörighetsbestämmelse som grund för sina åtgärder. På individnivå svarar den som utövar offentlig makt i skötseln av sina uppdrag för att lagen noggrant iakttas.

Enligt grundlagsutskottet mening ger grundlagens bestämmelser om förvaltningens lagbundenhetsprincip samt statens och tjänstemännens ansvar uttryck för principen om tjänstemannaförvaltning (GrUU 19/1985 rd, s. 3/II, GrUU 70/2018 rd, s. 4). I utskottets praxis har dessutom av hävd ansetts att det för att kraven på rättsskydd och god förvaltning ska anses vara uppfyllda när en offentlig förvaltningsuppgift anförtros andra än myndigheter krävs bland annat att ärendena behandlas i enlighet med de allmänna förvaltningslagarna och att de som behandlar ärendena handlar under tjänsteansvar (GrUU 26/2017 rd, s. 55, GrUU 33/2004 rd, s. 7/II, GrUU 46/2002 rd, s. 9). Grundlagsutskottet har i sin bedömning av automatiserat beslutsfattande fäst uppmärksamhet vid förvaltningens lagbundenhet och tjänsteansvaret (exempelvis GrUU 62/2018 rd, s. 8, GrUU 7/2019 rd, s. 11). Grundlagsutskottet har ansett det vara klart att överföringen av beslutsfattandet till automatisk behandling inte får leda till att grundlagens bestämmelser om tjänsteansvar förlorar sin betydelse. Det har inte kunnat anses godtagbart att tjänsteansvaret skulle vara skenbart eller konstgjort (GrUU 7/2019 rd, s. 11). Utskottet har också med hänsyn till 21 § i grundlagen och kravet på att offentlig maktutövning ska grunda sig på lag fäst uppmärksamhet vid att automatiserat beslutsfattande inte ens i masshantering får äventyra kraven på god förvaltning eller parternas rättssäkerhet (GrUU 7/2019 rd s. 8; se även GrUU 49/2017 rd, s. 5, GrUU 35/2005 rd, s. 3).

Grundlagsutskottet har konstaterat att det i bestämmelser om automatiserat beslutsfattande ska föreskrivas exakt på hurdana grunder ärenden kan väljas ut för automatiskt beslutsfattande (GrUU 81/2022 rd, s. 5; GrUU 70/2018 rd, s. 3). Enligt utskottet lämpar sig automatiserat beslutsfattande inte för sådant administrativt beslutsfattande som förutsätter att beslutsfattaren utövar omfattande prövningsrätt (GrUU 7/2019 rd, s. 9). Förslaget i propositionen om automatiserat avgörande av begäran om omprövning av farledsavgift uppfyller kraven på exakthet och noga avgränsning. En myndighet ska på förhand pröva vilka ärenden som till sin natur är sådana att de kan avgöras automatiserat och utarbeta behandlingsregler i enlighet med vilka ärendena väljs ut och avgörs. I praktiken ska myndigheten bland alla de ärenden den behandlar identifiera sådana som till sina väsentliga drag upprepas på samma sätt och som enligt myndighetens bedömning alltid ska avgöras enligt samma behandlingsregler. Denna utgångspunkt är kongruent med principen om jämlik behandling i 6 § i förvaltningslagen. I Tullens verksamhet har det konstaterats att det vore ändamålsenligt att avgöra vissa typer av ärenden som gäller begäran om omprövning av farledsavgift automatiserat med beaktande av de kriterier för automatiserat beslutsfattande som nämns ovan. Å andra sidan behandlar ett informationssystem alltid likartade fall lika, när beslutet fattas automatiserat och grundas på vissa i förväg specificerade behandlingsregler. Det kan bedömas få konsekvenser för likheten inför lagen som tryggs i 6 § 1 mom. i grundlagen.

Enligt 53 e § 4 mom. i förvaltningslagen får en begäran om omprövning eller ett jämförbart rättsmedel inte avgöras automatiserat. Grundlagsutskottet har konstaterat att ”syftet med omprövningsförfarandet är att bidra till att genomföra garantierna för god förvaltning enligt 21 § 2 mom. i grundlagen (GrUU 55/2014 rd, s. 3). Karaktären av rättsskydd i en begäran om omprövning, motsvarande rättsmedel och förvaltningsklagan förutsätter att ett sådant ärende utreds av en fysisk person. Avgörandet av dessa ärenden förutsätter ofta också sådan prövning som inte kan automatiseras. Det är möjligt att i vissa separat bedömda situationer i enlighet med 5 § 1 mom. i förvaltningslagen föreskriva om undantag från förbudet mot automatisering av en omprövningsbegäran, om det anses att grundlagen, särskilt äventyrande av god förvaltning och rättsskydd, inte ställer hinder för detta. I denna proposition föreslås att det i en ny paragraf föreskrivs om förutsättningarna för automatiserat avgörande av begäran om omprövning av farledsavgift. Om avgörandet av begäran om omprövning förutsätter rättslig prövning eller om den inte kan bifallas enligt reglerna om handläggning, kan frågan om riktigheten hos det beslut begäran om omprövning gäller inte avgöras automatiserat utan avgörandet av ärendet kräver att en handläggare utreder det beslut begäran av omprövning gäller som helhet.

Grundlagsutskottet har tidigare bedömt automatiserat avgörande av begäran om omprövning i samband med lagen om förskattningsförvarande (1558/1995) och tullagen (304/2016) (GrUU 88/2022 rd). Det förslag som berör lagen om farledsavgift motsvarar i stor utsträckning 88 § 5 mom. i tullagen. Grundlagsutskottet har dock konstaterat att 53 e § 4 mom. i förvaltningslagen ska tillämpas vid automatiserat avgörande, och enligt den bestämmelsen är automatiserat avgörande inte tillåtet om det i ärendet ingår omständigheter som enligt myndighetens förhandsprövning förutsätter prövning från fall till fall eller när de i ärendet ingående omständigheter som förutsätter prövning från fall till fall har bedömts av en tjänsteman eller någon annan som handlägger ärendet. Enligt grundlagsutskottets uppfattning hindrar denna begränsning i fråga om utövningen av prövningsrätten i praktiken oftast automatiserad behandling vid omprövningsförfarandet, eftersom den skattskyldiges rättsskydd förutsätter en korrekt behandling av en begäran om omprövning och därmed oftast prövning från fall till fall.

Utskottet påpekade vid bedömningen av de föreslagna allmänna bestämmelserna om automatiserat beslutsfattande i förvaltningslagen (GrUU 81/2022 rd. att till exempel proportionalitetskravet i 6 § i förvaltningslagen kan, med tanke på ordalydelsen i den materiella lag som ska tillämpas, också i mycket klara tillämpningssituationer uttryckligen kräva en situationsspecifik prövning. Utskottet betonade att de bestämmelser om automatiserat beslutsfattande som föreslås i förvaltningslagen ska tillämpas på behörigt sätt också ur denna synvinkel. Grundlagsutskottet fäste dessutom särskild uppmärksamhet vid möjligheten att avgöra ett ärende som gäller begäran om omprövning automatiserat, om den skattskyldige i sin begäran om omprövning framställer ett nytt yrkande eller ny utredning och begäran om omprövning godkänns. Tillämpningen av undantagsgrunden kräver enligt den föreslagna författningen också att de förutsättningar i anknytning till prövning som anges i 53 e § 2 mom. i förvaltningslagen uppfylls (GrUU 88/2022 rd, s. 4).

Automatiskt avgörande av begäran om omprövning av farledsavgift i förhållande till EU:s allmänna dataskyddsförordning

Den föreslagna nya 26 § i lagen om farledsavgift som gäller automatiserat avgörande av begäran om omprövning av farledsavgift berör redare, som är skyldiga att lämna Tullen en anmälan om farledsavgift för fastställande av avgiften och att betala farledsavgiften. Enligt lagen om farledsavgift avses med redare fartygets ägare, den som hyr fartyget eller någon som har faktisk bestämmanderätt i frågor som gäller trafiken med fartyget. Den föreslagna nya 26 § berör därmed juridiska personer och fysiska personer.

Enligt grundlagsutskottet etablerade utlåtandepraxis finns det skäl att i regeringens proposition i synnerhet i fråga om bestämmelser som är av betydelse för de grundläggande fri- och rättigheterna klargöra ramarna för det nationella handlingsutrymmet (GrUU 26/2017 rd, s. 42, GrUU 2/2017 rd, s. 2 och GrUU44/2016, s. 4). Grundlagsutskottet har likaså i ett utlåtande (GrUU 7/2019 rd) ansett det nödvändigt att bl.a. noggrant säkerställa att föreslagna bestämmelser om automatiserat beslutsfattande överensstämmer med den allmänna dataskyddsförordningen. I fråga om sådan behandling av personuppgifter som hör till tillämpningsområdet för EU:s allmänna dataskyddsförordning (EU) 2016/679 är nationell lagstiftning som preciserar dataskyddsförordningen tillåten endast när dataskyddsförordning uttryckligen lämnar medlemsstaterna nationellt handlingsutrymme. Lagstiftaren ska visa på vilken artikel i dataskyddsförordningen specialbestämmelser om behandling av personuppgifter baseras.

Allmänna dataskyddsförordningen innehåller en bestämmelse om enskilda automatiserade beslut. Enligt artikel 22.1 i förordningen ska den registrerade ha rätt att inte bli föremål för ett beslut som enbart grundas på automatiserad behandling, inbegripet profilering, vilket har rättsliga följder för honom eller henne eller på liknande sätt i betydande grad påverkar honom eller henne. Artikel 22.1 tillämpas dock inte, om beslutet är nödvändigt för ingående eller fullgörande av ett avtal mellan den registrerade och den personuppgiftsansvarige, tillåts enligt unionsrätten eller en medlemsstats nationella rätt som den personuppgiftsansvarige omfattas av och som fastställer lämpliga åtgärder till skydd för den registrerades rättigheter, friheter och berättigade intressen, eller grundar sig på den registrerades uttryckliga samtycke.

Enligt den föreslagna nya 26 § i lagen om farledsavgift är utgångspunkten att allmänna lagar, det vill säga förvaltningslagen och informationshanteringslagen och bestämmelserna i dem om automatiserat beslutsfattande, tillämpas också på begäran om omprövning enligt lagen om farledsavgift. Specialbestämmelsen ska endast tillämpas som en kompletterande bestämmelse till den del det finns behov och möjlighet att avvika från allmän lag i ett förfarande som gäller begäran om omprövning enligt lagen om farledsavgift. Bestämmelserna avgränsas till vad som är tillåtet med stöd av allmänna dataskyddsförordningen och nödvändigt för att tillgodose skyddet för personuppgifter.

Allmänna dataskyddsförordningen ger lagstiftaren nationellt handlingsutrymme, inom vilket det är tillåtet att föreskriva om undantag från förbudet mot behandling av enskilda automatiserade beslut. Då bör man emellertid se till att bestämmelserna so helhet stämmer överens med allmänna dataskyddsförordningen och att de fastställer lämpliga åtgärder till skydd för den registrerades rättigheter, friheter och berättigade intressen. I artikel 22 i allmänna dataskyddsförordningen anges det inte närmare hurudana skyddsåtgärderna ska vara när det föreskrivs om beslutsfattandet i lag. Enligt skäl 71 i ingressen till förordningen bör denna form av uppgiftsbehandling under alla omständigheter omgärdas av lämpliga skyddsåtgärder, som bör inkludera specifik information till den registrerade och rätt till mänskligt ingripande, att framföra sina synpunkter, att erhålla en förklaring till det beslut som fattas efter sådan bedömning och att överklaga beslutet.

Enligt den föreslagna nya 26 § ska också på automatiserat avgörande i övrigt tillämpas 8 b kap. i förvaltningslagen. Enligt 53 f § i förvaltningslagen är en förutsättning för automatiserade avgöranden att den fysiska person som avgörandet avser avgiftsfritt till alla delar får begära omprövning av avgörandet genom en omprövningsbegäran enligt 7 a kap. eller ett jämförbart rättsmedel som behandlas hos den myndighet som har fattat beslutet eller hos en myndighet som hör till samma personuppgiftsansvarige som den beslutande myndigheten. Enligt 2 mom. i samma paragraf tillämpas vad som föreskrivs i 1 mom. dock inte, om en parts yrkande, som inte rör någon annan part, godkänns genom ett automatiserat avgörande. Syftet med 53 f § 1 mom.

i förvaltningslagen är att uppfylla det särskilda kravet på skyddsåtgärder enligt artikel 22 i allmänna dataskyddsförordningen. I 53 g § i förvaltningslagen förskrivs om meddelande om automatiserat avgörande. Enligt den paragrafen ska av ett förvaltningsbeslut utöver vad som föreskrivs i 44 § 1 mom. framgå om ärendet har avgjorts automatiserat samt var det beslut om införande som avses i 28 d § i lagen om informationshantering inom den offentliga förvaltningen finns att tillgå. Enligt 2 mom. i samma paragraf ska, om det inte meddelas något förvaltningsbeslut i ärendet med stöd av någon annan lag, de uppgifter som avses i 1 mom. och information om vilka uppgifter som ligger till grund för det automatiserade avgörandet dock meddelas parten på något annat sätt senast när behandlingen av ärendet avslutas.

I den föreslagna nya 26 § i lagen om farledsavgift tillåts med stöd av det nationella handlingsutrymmet enligt artikel 6 och 22 i allmänna dataskyddsförordningen avsteg från förbudet mot automatiserat beslutsfattande som ingår i Europeiska unionens dataskyddslagstiftning med beaktande av lämpliga skyddsåtgärder. Enligt artikel 6.1 c i allmänna dataskyddsförordningen är behandling av personuppgifter laglig om behandlingen är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige. Enligt artikel 6.1 e är behandling av personuppgifter laglig om behandlingen är nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning. Enligt artikel 6.2 i förordningen får medlemsstaterna behålla eller införa mer specifika bestämmelser för att anpassa tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning med hänsyn till behandling för att efterleva punkt 1 c och e genom att närmare fastställa specifika krav för uppgiftsbehandlingen och andra åtgärder för att säkerställa en laglig och rättvis behandling, inbegripet för andra specifika situationer då uppgifter behandlas i enlighet med kapitel IX. Enligt artikel 6.3 b i förordningen kan grunden för behandlingen fastställas i enlighet med en medlemsstats nationella rätt som den personuppgiftsansvarige omfattas av. Enligt 6 § 1 mom. 2 punkten i dataskyddslagen tillämpas artikel 9.1 i dataskyddsförordningen inte på sådan behandling av uppgifter som regleras i lag eller som föranleds av en uppgift som direkt har ålagts den personuppgiftsansvarige i lag. Den föreslagna nya bestämmelsen i den nationella lagen om farledsavgift om automatiserat avgörande av begäran om omprövning av farledsavgift är en nödvändig förutsättning för att automatiserat avgörande på vissa villkor ska kunna utnyttjas i ärenden som gäller begäran om omprövning enligt lagen om farledsavgift, och därmed för avvikelse från förbudet enligt allmänna dataskyddsförordningen.

Under beredningen har det inte identifierats några uppgifter som hör till särskilda personuppgiftskategorier och som ska behandlas automatiseras enligt den föreslagna nya 26 § i lagen om farledsavgift. Om sådana uppgifter behandlas, baseras de automatiserade besluten också på artikel 22.4 i allmänna dataskyddsförordningen, enligt vilken automatiserade beslut inte får grunda sig på de särskilda kategorier av personuppgifter som avses i artikel 9.1, såvida inte artikel 9.2 a eller g gäller och lämpliga åtgärder som ska skydda den registrerades berättigade intressen har vidtagits.

På de grunder som anges ovan kan det fjärde lagförslaget behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

10.2 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

Befogenhetsfördelningen mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater

Konventionsändringarna hör delvis till unionens exklusiva behörighet och delvis till den delade behörigheten mellan unionen och dess medlemsstater. Enligt etablerad praxis godkänner

riksdagen sådana internationella förpliktelser endast till den del de hör till Finlands behörighet (t.ex. GrUU 6/2001 rd, GrUU 31/2001 rd, GrUU 16/2004 rd och GrUU 24/2004 rd).

EU har antagit betydelsefulla bestämmelser om ändringarna. För det första är non-SOLAS-direktivet betydelsefullt för de ändringar som gäller kapitel II-2 i SOLAS-konventionen. Eftersom non-SOLAS-direktivet gäller passagerarfartyg och höghastighetsfartyg i inrikes fart, skiljer sig direktivets tillämpningsområde från SOLAS-konventionens, som gäller fartyg i internationell fart såsom passagerarfartyg och lastfartyg. Därmed omfattas bl.a. bestämmelserna om lastfartyg av delad behörighet, eftersom unionen inte har antagit och inte heller avser att anta några bestämmelser som gäller lastfartyg.

I fråga om ändringarna i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen är övervakningsdirektivet av betydelse. Övervakningsdirektivet gäller ordnandet av fartygstrafikservice och riktas primärt till kuststaterna, medan ändringarna i SOLAS-konventionen berör flaggstaterna. Dessutom är den rapporteringsplikt som träder i kraft i och med ändringen av SOLAS-konventionen avsevärt mer omfattande än skyldigheten enligt övervakningsdirektivet, och rapporteringsplikten gäller en större grupp aktörer. Övervakningsdirektivets tillämpningsområde skiljer sig därmed från SOLAS-konventionens, och därför hör de föreslagna ändringarna i SOLAS-konventionen inte i sin helhet till unionens exklusiva behörighet.

Eftersom det föreslagna ändringen i protokoll I till MARPOL-konventionen får sitt innehåll via SOLAS-konventionen, ska också unionens behörighet gällande ändringen bedömas utifrån SOLAS-konventionen. Rådets beslut (EU) 2024/990 innefattar den ståndpunkt som på unionens vägnar ska intas till de ändringar i MARPOL-konventionen som antogs vid MEPC 81-sessionen och som hör till unionens exklusiva behörighet. Enligt rådets beslut är ståndpunkten att de ändringar i protokoll I till MARPOL-konventionen som gjorts genom resolution MEPC.384(81) ska godkännas till den del de hör till unionens exklusiva behörighet.

Trots det som sägs ovan är frågan om till vilka delar konventionen hör till medlemsstaternas behörighet och till vilka delar den hör till unionens behörighet inte helt entydig. Till den delen hänvisas ytterligare till rådets beslut (EU) 2024/990, som bl.a. gäller den ståndpunkt som på unionens vägnar ska intas till de ändringar i bilagan till SOLAS-konventionen som behandlas vid det åttioförsta mötet för IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön och vid sjösäkerhetskommitténs hundraåttonde möte. Enligt skäl 15 i ingressen till beslutet bör tillämpningsområdet för beslutet begränsas till innehållet i de föreslagna ändringarna, i den mån de kan påverka unionens gemensamma regler och omfattas av unionens exklusiva behörighet. I samma skäl sägs det också att rådets beslut inte bör påverka fördelningen av befogenheter mellan unionen och medlemsstaterna. I artikel 3 i beslutet sägs det ytterligare att de ståndpunkter som ska intas på unionens vägnar omfattar de berörda ändringarna i den mån dessa ändringar omfattas av unionens exklusiva befogenhet och i den mån de kan påverka unionens gemensamma regler. Rådet har alltså inte ansett att ändringarna i sin helhet hör till unionens exklusiva behörighet.

Ändringen av bilagan till barlastvattenkonventionen hör till unionens och medlemsstaternas delade behörighet, och eftersom unionen inte har utövat sin behörighet hör ändringen i sin helhet till medlemsstaternas behörighet.

Bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen

Enligt 94 § i grundlagen krävs riksdagens godkännande för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen eller

annars har avsevärd betydelse, eller som enligt grundlagen av någon annan anledning kräver riksdagens godkännande. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis täcker riksdagens grundlagsenliga befogenhet att godkänna internationella förpliktelser alla bestämmelser om internationella förpliktelser som i materiellt hänseende hör till området för lagstiftningen. En avtalsbestämmelse ska hänföras till området för lagstiftningen 1) om bestämmelsen gäller utövande eller inskränkning av en grundläggande rättighet som är tryggad i grundlagen, 2) om bestämmelsen i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter eller skyldigheter, 3) om det enligt grundlagen ska föreskrivas i lag om den sak som bestämmelsen avser eller 4) om det finns gällande bestämmelser i lag om den sak som bestämmelsen avser eller 5) om det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas om den i lag. Detta är fallet oavsett om en bestämmelse strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (GrUU 11/2000 rd, GrUU 12/2000 rd och GrUU 45/2000 rd).

Ändringarna i kapitel V regel 31 i bilagan till SOLAS-konventionen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen bl.a. eftersom de innebär sådana skyldigheter för fartygets befälhavare och redare samt för flaggstatens myndighet om vilka det finns bestämmelser i lag. En närmare bedömning av huruvida bestämmelserna hör till området för lagstiftningen görs i avsnitt 6 Bestämmelserna i konventionen och deras förhållande till lagstiftningen i Finland. Genom ändringen i protokoll I till MARPOL-konventionen görs de anmälningsskyldigheter enligt SOLAS-konventionen som hör till området för lagstiftningen obligatoriska, och därför hör också ändringen i protokoll I till MARPOL-konventionen till området för lagstiftningen.

Ändringarna i bilagan till barlastvattenkonventionen har samband med elektroniska barlastvattendagböcker. Eftersom det föreskrivs om formen för fartygets dagböcker i sjölagen, hör ändringarna till området för lagstiftningen. En närmare bedömning av vilka ändringar som hör till området för lagstiftningen ingår i kapitel 6.3.

Eftersom ändringarna inte innehåller bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i grundlagen, kan ändringarna enligt regeringens uppfattning godkännas med enkel majoritet och förslaget till lag om sättande i kraft av ändringarna godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm 1

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att riksdagen godkänner de ändringar som genom resolution MEPC.383(81) gjordes i London den 22 mars 2024 i bilagan till den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment (FördrS 38/2017) och de ändringar som genom resolution MSC.550(108) gjordes i London den 23 maj 2024 i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) och de ändringar som genom resolution MEPC.384(81) gjordes i London den 22 mars 2024 i protokoll I till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983), till den del de hör till Finlands behörighet.

Kläm 2

Eftersom de internationella förpliktelser som beskrivs ovan innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, och eftersom EMSW-förordningen innehåller bestämmelser som föreslås bli kompletterade genom lag, föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

1.

Lag

om ändringar i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss och om ändringar i protokoll 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 i London den 23 maj 2024 genom resolution MSC.550(108) gjorda ändringarna i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) och i de i London den 22 mars 2024 genom resolution MEPC.384(81) gjorda ändringarna i protokoll I till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) ska gälla som lag, sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna 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 i London den 22 mars 2024 genom resolution MEPC.383(81) gjorda ändringarna i bilagan till den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment (FördrS 38/2017) ska gälla som lag, sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

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

3 §

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

3.

Lag

om ändring av 6 kap. 12 a § i sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till 6 kap. 12 a § i sjölagen (674/1994), sådan den lyder i lag 991/2018, nya 2–4 mom.
som följer:

6 kap.

Fartygs befälhavare

12 a §

Befälhavarens anmälningsskyldighet

Befälhavaren på ett fartyg ska omedelbart lämna fartyg i närheten, Transport- och kommunikationsverket och närmaste kuststat de uppgifter som förutsätts i kapitel V regel 32 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) om containrar som har förlorats från fartyget. Dessa uppgifter ska lämnas av företaget eller redaren om fartyget överges, inget meddelande kan fås från fartyget eller 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 anmälningar 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
fogas till lagen om farledsavgift (1122/2005) en ny 26 §, i stället för den 26 § som upphävts genom lag 1214/2014, och till lagen en ny 33 a § som följer:

26 §

Automatiserat avgörande av begäran om omprövning av farledsavgift

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 53 e § 4 mom. i förvaltningslagen får en begäran om omprövning av farledsavgift från någon annan part än ett tullombud avgöras automatiserat om ett nytt yrkande eller ny utredning framförs i begäran om omprövning och yrkandet bifalls. En ytterligare förutsättning för automatiserat avgörande av en begäran om omprövning är att de övriga förutsättningarna för automatiserat avgörande av ärendet enligt 53 e § 2 mom. i förvaltningslagen uppfylls. På automatiserat avgörande av ärendet tillämpas i övrigt 8 b kap. i förvaltningslagen.

33 a §

Beviljande av EORI-nummer

Tullen registrerar på ansökan ett solidariskt ombud, en registrerad kund eller en kontantkund i systemet för registrering och identifiering av ekonomiska aktörer (EORI) för anmälningar i det system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice och beviljar dessa ett EORI-nummer.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 27 mars 2025

Statsminister

Petteri Orpo

Kommunikationsminister Lulu Ranne

**RESOLUTION MSC.550(108) (ANTAGEN
DEN 23 MAJ 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,

**RESOLUTION MSC.550(108) (ADOPTED
ON 23 MAY 2024)**

**AMENDMENTS TO CHAPTERS II-2
AND V OF THE INTERNATIONAL
CONVENTION FOR THE SAFETY
OF LIFE AT SEA, 1974**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ("the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I,

HAVING CONSIDERED, at its 108th session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

1 ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2025, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet have notified the Secretary-General of their objections to the amendments;

3 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 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 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 med följande:

".9 bränsle som levererats till fartyg och som används ombord får inte äventyra fartygssäkerheten eller inverka

3 INVITES Contracting Governments to the Convention to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2026 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the Convention;

5 ALSO REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

CHAPTER II-2 CONSTRUCTION – FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINCTION

Part B Prevention of fire and explosion

Regulation 4 *Probability of ignition*

1 At the end of paragraph 2.1.7, the word "and" is deleted and at the end of paragraph 2.1.8, "." is replaced by "; and".

2 The following new subparagraph is added after existing paragraph 2.1.8:

".9 oil fuel delivered to and used on board ships shall not jeopardize the safety of ships or adversely affect the

negativt på maskineriets funktion eller vara skadlig för manskapet."

Del C Brandsläckning

Regel 7 *Detektering och larm*

5 Skydd för bostads- och arbetsutrymmen samt 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 Del 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

performance of the machinery or be harmful to personnel."

Part C Suppression of fire

Regulation 7 *Detection and alarm*

5 Protection of accommodation and service spaces and control stations

3 Paragraph 5.2 is replaced by the following:

"5.2 Requirements for passenger ships carrying more than 36 passengers

A fixed fire detection and fire alarm system shall be so installed and arranged as to provide smoke detection in service spaces, control stations and accommodation spaces, including corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces. Smoke detectors need not be fitted in private bathrooms and galleys. Spaces having little or no fire risk such as voids, public toilets, carbon dioxide rooms and similar spaces need not be fitted with a fixed fire detection and fire alarm system. Detectors fitted in cabins, when activated, shall also be capable of emitting, or cause to be emitted, an audible alarm within the space where they are located."

4 Section 5.5 (Cargo ships) is replaced by the following:

"5.5 Cargo ships

(The requirements of paragraph 5.5 shall apply to ships constructed on or after 1 January 2026. Ships constructed before 1 January 2026 shall comply with the previously applicable requirements of paragraph 5.5.) Accommodation and service spaces and control stations of cargo ships shall be protected by a fixed fire detection and fire alarm system and/or an automatic sprinkler,

följande, beroende på vilken skyddsmetod som valts enligt punkt 9.2.3.1:

fire detection and fire alarm system as follows depending on a protection method adopted in accordance with regulation 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.

5.5.1 *Method IC*

A fixed fire detection and fire alarm system shall be so installed and arranged as to provide smoke detection in all corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces and in all control stations and cargo control rooms.

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.

5.5.2 *Method IIC*

An automatic sprinkler, fire detection and fire alarm system of an approved type complying with the relevant requirements of the Fire Safety Systems Code shall be so installed and arranged as to protect accommodation spaces, galleys and other service spaces, except spaces which afford no substantial fire risk such as void spaces, sanitary spaces, etc. In addition, a fixed fire detection and fire alarm system shall be so installed and arranged as to provide smoke detection in all corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces and in all control stations and cargo control rooms.

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.

5.5.3 *Method IIIC*

A fixed fire detection and fire alarm system shall be so installed and arranged as to detect the presence of fire in all accommodation spaces and service spaces providing smoke detection in corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces, except spaces which afford no substantial fire risk such as void spaces, sanitary spaces, etc. In addition, a fixed fire detection and fire alarm system shall be so installed and arranged as to provide smoke detection in all corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces and in all control stations and cargo control rooms."

Regel 9
Avgränsning av bränder

Regulation 9
Containment of fire

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
med följande:

"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

6 Protection of cargo space boundaries

5 Paragraph 6.1 is deleted and
the subsequent paragraphs are renumbered
accordingly.

Part G Special requirements

Regulation 20
*Protection of vehicle, special category and
ro-ro spaces*

6 The title of regulation 20 is
replaced by the following:

**"Regulation 20 Protection of
vehicle, special category, open and closed
ro-ro spaces, and weather decks intended
for the carriage of vehicles"**

1 Purpose

7 Paragraph 1.1 is replaced by
the following:

"1 fire protection systems shall
be provided to adequately protect the ship
from the fire hazards associated with
vehicle, special category and ro-ro spaces,
and weather deck intended for the carriage
of vehicles;"

2 General requirements

2.1 Application

8 The following new paragraph
2.1.3 is added after existing paragraph 2.1.2:

"2.1.3 Passenger ships constructed
before 1 January 2026, including those
constructed before 1 July 2012, shall also
comply with regulations 20.4.1.6, 20.4.4 and
20.6.2.3, as adopted by resolution
MSC.550(108)."

3 Precaution against ignition of flammable vapours in closed vehicle

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 med följande:

"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

spaces, closed ro-ro spaces and special category spaces

9 Paragraph 3.1.5 is replaced by the following:

"3.1.5 Permanent openings

In cargo ships, permanent openings in the side plating, the ends or deckhead of the space shall be so situated that a fire in the cargo space does not endanger stowage areas and embarkation stations for survival craft and accommodation spaces, service spaces and control stations in superstructures and deckhouses above the cargo spaces."

4 Detection and alarm

10 The following new paragraph is added under the existing title of section 4 (Detection and alarm):

"Passenger ships constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, shall comply with the requirements of paragraph 4.1.6 not later than the first survey on or after 1 January 2028."

4.1 Fixed fire detection and fire alarm systems

11 Section 4.1 (Fixed fire detection and fire alarm systems) is replaced by the following:

"4.1 Fixed fire detection and fire alarm systems

The requirements of paragraphs 4.1.1 through 4.1.4 shall only apply to passenger ships constructed on or after 1 January 2026. Passenger ships constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, shall comply with the requirements of paragraph 4.1.6 and the previously applicable requirements of paragraph 4.1. The requirements of paragraph 4.1.5 shall apply to cargo ships constructed on or after 1

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.

January 2026. Cargo ships constructed before 1 January 2026 shall comply with the previously applicable requirements of paragraph 4.1.

4.1.1 In vehicle, special category and ro-ro spaces, there shall be provided an individually identifiable fixed fire detection and fire alarm system. The system shall comply with the requirements of the Fire Safety Systems Code.

4.1.1.1 The fixed fire detection and fire alarm system shall provide smoke and heat detection throughout vehicle, special category and ro-ro spaces. The Administration may accept linear heat detectors as the required system for heat detection. The system shall be capable of rapidly detecting the onset of fire. The location of detectors shall be to the satisfaction of the Administration, taking into account the effects of ventilation and other relevant factors. After being installed, the system shall be tested under normal ventilation conditions and shall give an overall response time to the satisfaction of the Administration.

4.1.2 If a fixed water-based deluge system is used for vehicle, special category and ro-ro spaces, then a fire detection and fire alarm system identifiable to the same sections of the deluge system shall be arranged.

4.1.3 The fire detection and fire alarm system shall be designed with a system interface which provides logical and unambiguous presentation of the information, to allow a quick and correct understanding and decision-making. In particular, section numbering of the alarm system shall coincide with that of other systems, such as a fixed water-based fire-extinguishing system or video monitoring system, if available.

4.1.4 There shall be provided a fixed fire detection and fire alarm system for the area on the weather deck intended for

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 arbetsskeden, 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

the carriage of vehicles. The fixed fire detection system shall be capable of rapidly detecting the onset of the fire anywhere on the area. The type of detectors and their spacing and location shall be to the satisfaction of the Administration, taking into account the effects of weather conditions, cargo obstruction and other relevant factors. Different settings may be used for specific operation sequences, such as during loading or unloading and during voyage, in order to reduce the false alarms.

4.1.5 In cargo ships, vehicle spaces, special category spaces and ro-ro spaces shall be provided with a fixed fire detection and fire alarm system complying with the requirements of the Fire Safety Systems Code. The fixed fire detection system shall be capable of rapidly detecting the onset of fire. The type of detectors and their spacing and location shall be to the satisfaction of the Administration, taking into account the effects of ventilation and other relevant factors. After being installed, the system shall be tested under normal ventilation conditions and shall give an overall response time to the satisfaction of the Administration.

4.1.6 For passenger ships constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, a fixed fire detection and fire alarm system complying with the requirements of the Fire Safety Systems Code shall be provided in special category spaces, open and closed ro-ro and vehicle spaces. The fixed fire detection system shall be capable of rapidly detecting the onset of fire. The fixed fire detection and fire alarm system shall provide smoke and heat detection throughout vehicle, special category and ro-ro spaces. In this context, heat detectors shall comply with the spacing and coverage area requirements as applicable for smoke detectors. Heat detectors are only required where there is already a smoke detector."

4.3 Special category spaces

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 med följande:

"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. Manskabet

12 Paragraph 4.3.1 is replaced
by the following:

"4.3.1 An efficient fire patrol system shall be maintained in special category spaces."

13 The following new section 4.4 is added after existing section 4.3 (Special category spaces):

"4.4 Video monitoring

The requirements of paragraphs 4.4.1 and 4.4.2 apply to ships constructed on or after 1 January 2026. Passenger ships with vehicle, special category or ro-ro spaces constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, shall comply with the requirements of paragraphs 4.4.1 and 4.4.2 not later than the first survey on or after 1 January 2028.

4.4.1 For passenger ships, an effective video monitoring system shall be arranged in vehicle, special category and ro-ro spaces for continuous monitoring of these spaces. The system shall be provided with immediate playback capability to allow for quick identification of fire location, as far as practicable. Cameras shall be installed to cover the whole space, high enough to see over cargo and vehicles after loading.

4.4.2 The videos recorded by this monitoring system shall be available for replay at a continuously manned control station or at the safety centre for at least seven days for installation on ro-ro passenger ships constructed on or after 1 January 2026 and 24 hours for existing ro-ro passenger ships constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012. The correspondence between any one video camera and the section of the fixed water-based fire-extinguishing system protecting the space covered by this camera shall be clearly displayed close to the video monitor.

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 däck 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

Continuous monitoring of the video image by the crew is not required."

5 Structural fire protection
14 Section 5 (Structural fire protection) is replaced by the following, together with the associated footnote:

"5 Structural fire protection and arrangement of openings

This paragraph applies to passenger ships constructed on or after 1 January 2026. Passenger ships constructed before 1 January 2026 shall comply with the previously applicable requirements of paragraph 5.

5.1 Structural fire protection

5.1.1 In passenger ships carrying more than 36 passengers, the boundary bulkheads and decks of special category and ro-ro spaces shall be insulated to "A-60" class standard. However, where a category (5), (9) and (10) space, as defined in regulation 9.2.2.3, is on one side of the division, the standard may be reduced to "A-0". Where fuel oil tanks are below a special category space, the integrity of the deck between such spaces may be reduced to "A-0" standard.

5.1.2 Where a special category space or ro-ro space is subdivided with internal decks, the fire rating of these decks shall be determined based on the capacity and arrangement of the fixed water-based fire-extinguishing system. If the fixed water-based fire-extinguishing system cannot simultaneously cover the applicable area above and below a given deck, this deck shall be of "A-30" standard while any ramps and doors between decks shall be made of steel and of a design being as tight as practical.

5.2 Arrangement of openings in ro-ro spaces and special category spaces

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*

5.2.1 Openings in the side plating, the ends or deckhead of the ro-ro space shall be situated and arranged so that a fire in the ro-ro space does not endanger:

.1 stowage areas for survival craft;

.2 embarkation stations and assembly stations, including access to such stations; and

.3 accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces in superstructures and deckhouses above the ro-ro space.

Openings are not permitted for all decks directly below these objects and within a safety distance of minimum 6.0 m measured horizontally.

5.2.2 This requirement does not apply to openings fitted with closing arrangements, such as ramps and doors. Ramps and doors shall be of steel for all decks directly below accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces, and minimum "A-0" for all decks directly below survival craft, embarkation stations and assembly stations.

5.2.3 Openings are, however, accepted in ro-ro spaces below accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces, when the fire integrity of the ship's side, including windows and doors, is "A-60" on boundaries in a rectangular area measured 6.0 m horizontally forward and aft of the openings and vertically minimum two deck levels above the deck level with the opening. "A-0" windows protected by a water-based system with an application rate of at least 5.0 L/min per square metre may be accepted as equivalent to "A-60" windows. Ventilation inlets shall be designed to minimize the risk of contamination.*

* Se reglerna 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

* Refer to regulations 5.2, 8.2, 9.7.1.5 and 20.3.1.4.

5.2.4 Openings for mechanical ventilation of ro-ro and special category spaces are permitted below accommodation spaces, service spaces and control stations in superstructures, if the opening is protected by a closing device, with a closing arrangement not likely to be cut off in case of a fire in the ro-ro spaces, capable of being closed from a readily accessible position. The closing device shall be made of steel or other fire-resistant material. Such openings are not permitted below survival craft, the emergency generator and air intakes for the engine-room(s).

5.2.5 Notwithstanding the above, air intakes serving machinery used for the ship's main propulsion, power generation and emergency power generation shall be in a position minimizing the risk of being contaminated by a fire in the ro-ro space or special category space.

5.3 Arrangement of weather deck intended for the carriage of vehicles

5.3.1 Appropriate arrangements shall be made so that a fully developed fire on weather decks intended for the carriage of vehicles does not endanger:

.1 stowage areas for survival craft;

.2 embarkation stations and assembly stations including access to these; and

.3 accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces in superstructures and deckhouses adjacent to the weather deck.

5.3.2 Appropriate arrangements shall be made providing a safety distance, measured horizontally, from the designated

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

vehicle lanes of more than 6.0 m to accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces in superstructures and deckhouses adjacent to the weather deck.

5.3.3 The safety distance can be reduced to 3.0 m when boundaries, including windows and doors, within 6.0 m are of "A-60" integrity. Alternatively, "A-0" boundaries protected by a water-based system with an application rate of at least 5.0 L/min per square metre may be accepted as equivalent.

5.3.4 Survival craft and embarkation stations, including access to these, shall be protected with a safety distance of more than 12.0 m. Safety distances shall be measured horizontally.

5.3.5 Notwithstanding the above, air intakes serving machinery used for the ship's main propulsion, power generation and emergency power generation shall be in a position minimizing the risk of being contaminated by a fire on the weather deck intended for carriage of vehicles."

6 Fire extinction

6.1 Fixed fire-extinguishing systems

15 The explanatory paragraph under the title of existing section 6.1 (Fixed fire-extinguishing systems) is replaced by the following:

"(The requirements of paragraphs 6.1.1 and 6.1.2 shall apply to ships constructed on or after 1 July 2014. Ships constructed before 1 July 2014 shall comply with the previously applicable requirements of paragraphs 6.1.1 and 6.1.2. The requirements of paragraphs 6.2.1 and 6.2.2 shall apply to ro-ro passenger ships constructed on or after 1 January 2026. Passenger ships with vehicle, special category or ro-ro spaces constructed before 1 January 2026,

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

including those constructed before 1 July 2012, shall comply with the requirements of paragraph 6.2.3 not later than the first survey on or after 1 January 2028.)"

16 The following new section 6.2 is inserted after existing section 6.1 (Fixed fire-extinguishing systems) and the subsequent section (Portable fire extinguishers) and its paragraphs are renumbered accordingly:

"6.2 Fixed water-based fire-extinguishing system on weather decks intended for carriage of vehicles

6.2.1 In passenger ships, a fixed water-based fire-extinguishing system based on monitor(s) shall be installed in order to cover weather decks intended for the carriage of vehicles. The monitor(s) shall comply with the provisions of the Fire Safety Systems Code.

6.2.2 In passenger ships, drainage shall be provided where a fixed water-based fire-extinguishing system is installed to cover weather decks intended for carriage of vehicles. The system shall be sized to remove no less than 125% of the combined capacity of both the monitor(s) and the required number of fire hose nozzles.

6.2.3 For passenger ships constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, a fixed water-based fire-extinguishing system based on monitor(s) shall be installed in order to protect areas on weather decks intended for the carriage of vehicles. Monitors shall be located in positions which ensure unobstructed protection of vehicles in the area on the weather deck intended for carriage for vehicles, as far as practicable. Operation of monitors shall be ensured by safe access ways or remote control not to be impaired by a fire in the area protected by that monitor. Capacity of each monitor shall be at least 1,250 L/min. The Administration

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

may permit lower flow rates when the required rate is not practical given the size and arrangement of the ship. The Administration may also permit alternative arrangements for ships that have already installed a fixed water-based fire-extinguishing system based on monitor(s) prior to 1 January 2026."

17 The following new section 7 is added after existing section 6 (Fire extinction) with the associated footnotes:

"7 Decision-making

(The requirements of paragraph 7 shall apply to passenger ships constructed on or after 1 January 2026.)

In passenger ships, vehicle, special category and ro-ro spaces, where fixed pressure water-spraying systems are fitted, shall be provided with suitable signage and marking on deckhead and bulkhead and on the vertical boundaries allowing easy identification of the sections of the fixed fire-extinguishing system. Suitable signage and markings shall be adapted to typical patterns of crew movement taking into consideration obstruction by cargo or fixed installations. Section number signs shall be of photoluminescent material.* The section numbering indicated inside the space shall be same as section valve identification and section identification at the safety centre or continuously manned control station.

* Refer to chapter 11 of the FSS Code for the evaluation and testing of photoluminescent material."

Regulation 23 *Safety centre on passenger ships*

6 Control and monitoring of safety systems

18 Punkt 6.10 ersätts med
följande:

".10 branddetekterings- och
brandlarmsystem,"

18 Paragraph 6.10 is replaced by
the following:

".10 fire detection and fire alarm
system;"

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."

CHAPTER V SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 31

Danger messages

19 The following new
paragraphs are inserted after existing
paragraph 1, together with the associated
footnote:

"2.1 The master of every ship
involved in the loss of freight container(s),
shall communicate the particulars of such an
incident by appropriate means without delay
and to the fullest extent possible to ships in
the vicinity, to the nearest coastal State, and
also to the flag State.

2.2 In the event of the ship
referred to in paragraph 2.1 being
abandoned, or in the event of a report from
such a ship being incomplete or
unobtainable, the company, as defined in
regulation IX/1.2, shall, to the fullest extent
possible, assume the obligations placed
upon the master by this regulation.

2.3 The flag State, once informed
in accordance with paragraph 2.1, shall
report to the Organization on the loss of
freight container(s).*

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

2.4 The master of every ship that
observes freight container(s) drifting at sea,
shall communicate the particulars of such an
observation by appropriate means without
delay and to the fullest extent possible to

20 De nuvarande styckena 2, 3 och 4 numreras på nytt som stycke 3, 4 och 5.	ships in the vicinity and to the nearest coastal State." 20 Existing paragraphs 2, 3 and 4 are renumbered as paragraphs 3, 4 and 5, respectively.
Regel 32 <i>Minimiinnehållet i meddelanden om fara</i>	Regulation 32 <i>Information required in danger messages</i>
21 Efter det nuvarande 2 stycket (Tropiska cykloner) infogas ett nytt stycke som följer:	21 The following new paragraph is inserted after existing paragraph 2 (Tropical cyclones (storms)):
"3 Förlust eller upptäckt av lastcontainrar	"3 Loss or observation of freight container(s)
.1 Förlust av lastcontainrar från fartyg	.1 Loss of freight container(s) from a ship
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:	It is recognized that at the time of the initial reporting, not all of the information elements may be available. Any subsequent and/or additional information shall be reported by the master at the earliest opportunity after the initial reporting. The report shall include:
.1 Allmänt	.1 General information
- Typen av anmälan: Förlust av lastcontainrar från fartyg	- Type of report: Loss of freight container(s) from a ship
- Tidpunkt (Universal Coordinated Time) och datum	- Time (Universal Coordinated Time) and date
- Fartygets identifieringsuppgifter (IMO-nummer/namn/anropssignal/MMSI-nummer)	- Ship's identity (IMO number/name/call sign/MMSI)
- Avsändare: Fartygets befälhavare eller kontaktuppgifter till den företrädare som gör anmälan på befälhavarens vägnar	- From: Master of the ship, or contact details of their representative reporting on master's behalf
- Mottagare: Närmaste kuststat till händelseplatsen och flaggstaten	- To: Nearest coastal State where the incident occurred and flag State
- Anmälans nummer: I kronologisk ordning, om nya anmälningar	- The message number: In chronological order if other freight container

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:

loss messages are sent following the first one.

At the earliest, safe and practicable opportunity, a thorough inspection shall be conducted. The number or estimated number of lost freight container(s) shall be verified. A message containing this verified number shall be marked as "final" and sent to the same recipients.

.2 Position reporting*

Position in latitude and longitude, or true bearing and distance in nautical miles from a clearly identified landmark (where possible)

- Position of the ship when freight container(s) were lost; or

- If the position of the ship when the freight container(s) were lost is not known, the estimated position of the ship when the freight container(s) were lost; or

- If an estimated position of the ship when the freight container(s) were lost is not known or cannot be determined, the position of the ship upon discovery of the loss.

* Where available, a system of mechanical, electronic and/or visual aids can be used, allowing near real-time reporting of the drop point of the freight container(s).

.3 Total number or estimated number of freight container(s) lost, as appropriate:

.4 Type of goods in freight container(s):

- Dangerous goods: Yes/No

- UN number (if known)

.5 Description of freight container(s) lost as far as available and practicable:

.1	Lastcontainrarnas mått (t.ex. 20 fot),	.1	Dimension of freight container(s) (e.g. 20 foot);
.2	Typen av lastcontainrar (t.ex. kylcontainrar), och	.2	Type(s) of freight container(s) (e.g. reefer); and
.3	Antalet eller det uppskattade antalet tomma lastcontainrar.	.3	Number or estimated number of empty freight container(s).
.6	Om tillgängligt och möjligt, kan befälhavaren bl.a. lämna följande tilläggsuppgifter:	.6	The master may provide additional information, if available and practicable, for example but not limited to:
-	Beskrivning av lasten enligt förteckningen över farliga ämnen (i tillämpliga delar)	-	Cargo description according to the dangerous goods manifest (if applicable)
-	Beskrivning av eventuellt lastläckage	-	Description of any cargo spill
-	Vindens riktning och styrka	-	Wind direction and speed
-	Havsströmmens riktning och styrka	-	Sea current direction and speed
-	De förlorade lastcontainrarnas uppskattade färdriktning och fart	-	Estimated drift direction and speed of lost freight container(s)
-	Sjögång och våghöjd	-	Sea state and wave height
.2	Iakttagelser av lastcontainrar som driver till havs	.2	Observation of freight container(s) drifting at sea
.1	Allmänt	.1	General information
-	Typ av anmälan: Iakttagelser av lastcontainrar som driver till havs	-	Type of report: Observation of freight container(s) drifting at sea
-	Tidpunkt (Universal Coordinated Time) och datum	-	Time (Universal Coordinated Time) and date
-	Fartygets identifieringsuppgifter (IMO-nummer/namn/anropssignal/MMSI-nummer)	-	Ship's identity (IMO number/name/call sign/MMSI)
-	Avsändare: Fartygets befälhavare	-	From: Master of the ship
-	Mottagare: Närmaste kuststat till platsen för iakttagelsen	-	To: Nearest coastal State to the position of observation

.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**

.2 Position reporting

Time (Universal Coordinated Time), date and position of the observed freight container(s) in latitude and longitude, or true bearing and distance in nautical miles from a clearly identified landmark (where possible)

.3 Total number of freight container(s) observed

.4 The master may provide additional information, if available and practicable, for example but not limited to:

- Dimension of freight container(s) (e.g. 20 foot)
- Type(s) of freight container(s) (e.g. reefer)
- Description of any cargo spill
- Wind direction and speed
- Sea current direction and speed
- Estimated drift direction and speed of observed freight container(s)
- Sea state and wave height "

22 Existing paragraphs 3, 4 and 5 are renumbered as paragraphs 4, 5 and 6, respectively.

RESOLUTION MEPC.383(81)
(adopted on 22 March 2024)

**AMENDMENTS TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE CONTROL AND**

**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

**MANAGEMENT OF SHIPS' BALLAST
WATER AND SEDIMENTS, 2004**

Amendments to regulations A-1 and B-2 (Use of electronic record books)

**THE MARINE ENVIRONMENT
PROTECTION COMMITTEE,**

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO article 19 of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 (the BWM Convention), which specifies the amendment procedure and confers upon the Marine Environment Protection Committee of the Organization the function of considering amendments thereto for adoption by the Parties,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-first session, proposed amendments to regulations A-1 and B-2 of the BWM Convention regarding the use of electronic record books,

ADOPTS, in accordance with article 19(2)(c) of the BWM Convention, amendments to regulations A-1 and B-2, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

DETERMINES, in accordance with article 19(2)(e)(ii) of the BWM Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 April 2025 unless, prior to that date, more than one third of the Parties have notified the Secretary-General that they object to the amendments;

INVITES the Parties to note that, in accordance with article 19(2)(f)(ii) of the

led II träder i kraft den 1 oktober 2025 efter att de blivit godtagna i enlighet med stycke 2,

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

BER VIDARE generalsekreteraren 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

BWM Convention, the said amendments shall enter into force on 1 October 2025 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 19(2)(d) of the BWM Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to the BWM Convention;

ALSO REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to the BWM Convention;

FURTHER REQUESTS the Secretary-General to prepare a consolidated certified text of the BWM Convention.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE CONTROL AND MANAGEMENT OF SHIPS' BALLAST WATER AND SEDIMENTS (Use of electronic record books)

Regulation A-1

Definitions

A new paragraph 9 is inserted after existing paragraph 8, as follows:

"9 Electronic record book means a device or system, approved by the Administration, used to electronically record the entries for each ballast water operation as required under this Convention in lieu of a hard copy record book."

Regulation B-2

Ballast Water Record Book

Paragraph 1 is replaced by the following:

"1 Each ship shall have on board a Ballast Water Record Book, that may be an

elektronisk dagbok eller som kan ingå i en annan dagbok eller ett annat system, som minst ska innehålla de uppgifter som anges i bihang II. Administrationen godkänner elektroniska dagböcker med beaktande av de riktlinjer organisationen utarbetat. "

Punkt 5 ersätts med följande:

5 "Alla åtgärder i fråga om ballastvatten ska fullständigt och omedelbart antecknas i ballastvattendagboken. Alla anteckningar ska signeras av den befattningshavare som är ansvarig för åtgärden, och varje fullskriven 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 ballastvattendagboken 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. "

electronic record book, or that may be integrated into another record book or system, and which shall at least contain the information specified in appendix II. Electronic record books shall be approved by the Administration taking into account the guidelines developed by the Organization."

Paragraph 5 is replaced by the following:

"5 Each operation concerning ballast water shall be fully recorded without delay in the Ballast Water Record Book. Each entry shall be signed by the officer in charge of the operation concerned and each completed page shall be signed by the master or, in the case of a group of electronic entries, shall be verified by the master in a timely manner. The entries in the Ballast Water Record Book shall be in a working language of the ship. If that language is not English, French or Spanish, the entries shall contain a translation into one of those languages. When entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, these shall prevail in case of a dispute or discrepancy."

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 (förfaranden för anmälan om förlust av containrar)

RESOLUTION MEPC.384(81)
(adopted on 22 March 2024)

**AMENDMENTS TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS
MODIFIED BY THE PROTOCOL OF
1978 RELATING THERETO**

Amendments to Protocol I of MARPOL (Reporting procedures for the loss of containers)

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 anmälning 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 världshandelsflottands 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,

THE MARINE ENVIRONMENT
PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments thereto,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-first session, proposed amendments to Protocol I of MARPOL concerning reporting procedures for the loss of containers.

ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, amendments to Protocol I of MARPOL, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2025 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet have communicated to the Organization their objection to the amendments;

INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 January 2026 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

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

(Förfaranden för anmälan av förlust av containrar)

PROTOKOLL I - BESTÄMMELSER OM ANMÄLAN OM KRITISKA LÅGEN 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."

REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to MARPOL;

ALSO REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

ANNEX

AMENDMENTS TO PROTOCOL I OF MARPOL

(Reporting procedures for the loss of containers)

PROTOCOL I – PROVISIONS CONCERNING REPORTS ON INCIDENTS INVOLVING HARMFUL SUBSTANCES

Article V

Reporting procedures

The following new paragraph 3 is inserted after existing paragraph 2:

"In case of the loss of freight container(s), the report required by article II(1)(b) shall be made in accordance with the requirements on danger messages as provided for in regulations V/31 and V/32 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974."

2.

Lag

om ändring av 6 kap. 12 a § i sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till 6 kap. 12 a § i sjölagen (674/1994), sådan den lyder i lag 991/2018, nya 2–4 mom.
som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap

6 kap

Fartygs befälhavare

Fartygs befälhavare

12 a §

12 a §

Befälhavarens anmälningsskyldighet

Befälhavarens anmälningsskyldighet

Befälhavaren på ett fartyg ska underrätta fartyg i närheten samt på Finlands vattenområde Transport- och kommunikationsverket och på andra områden en myndighet, ett organ eller ett system som främjar eller övervakar sjötrafiksäkerheten i området om farlig is eller anhopning av is, ett farligt vrak, vindar av minst 10 Beauforts styrka för vilka ingen stormvarning har utfärdats eller någon annan omedelbar sjöfartsrisk liksom också om säkerhetsanordningar för sjöfarten som fungerar på ett felaktigt eller vilseledande sätt eller som har förskjutits från sin plats eller försvunnit.

(fogas)

—————
Befälhavaren på ett fartyg ska omedelbart lämna fartyg i närheten, Transport- och kommunikationsverket och närmaste kuststat de uppgifter som förutsätts i kapitel V regel 32 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) om containrar som har förlorats från fartyget. Dessa uppgifter ska lämnas av företaget eller redaren om fartyget överges, inget meddelande kan fås från fartyget eller

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

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 anmälningar 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
fögas till lagen om farledsavgift (1122/2005) en ny 26 §, i stället för den 26 § som upphävts
genom lag 1214/2014, och till lagen en ny 33 a § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

(ny)

26 §

*Automatiserat avgörande av begäran om
omprövning av farledsavgift*

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 53 e § 4 mom. i förvaltningslagen får en begäran om omprövning av farledsavgift från någon annan part än ett tullombud avgöras automatiserat om ett nytt yrkande eller ny utredning framförs i begäran om omprövning och yrkandet bifalls. En ytterligare förutsättning för automatiserat avgörande av en begäran om omprövning är att de övriga förutsättningarna för automatiserat avgörande av ärendet enligt 53 e § 2 mom. i förvaltningslagen uppfylls. På automatiserat avgörande av ärendet tillämpas i övrigt 8 b kap. i förvaltningslagen.

(ny)

33 a §

Beviljande av EORI-nummer

Tullen registrerar på ansökan ett solidariskt ombud, en registrerad kund eller en kontantkund i systemet för registrering och identifiering av ekonomiska aktörer (EORI) för anmälningar i det system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice och beviljar dessa ett EORI-nummer.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Denna lag träder i kraft den 20 .