|  |
| --- |
| **Promemoria** |
| **Ärendenummer:** | VN/2470/2023 |
| **Datum:** | 28.4.2023 |

# Godkännande av resolutionen från det 46:e mötet i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kommitté för underlättande av sjöfart

**Bakgrund**

Inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO International Maritime Organization) ingicks 1965 en konvention om underlättande av internationell sjöfart (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, FAL-konventionen). Finland anslöt sig till konventionen den 2 juni 1967 (FördrS 27/1967). Konventionen har ändrats några gånger genom beslut av IMO:s kommitté för underlättande av sjöfart (FAL-kommittén).

**Beredningen av konventionen**

Vid sitt 46:e möte i maj 2022 antog FAL-kommittén slutligen en resolution som ersätter hela bilagan till FAL-konventionen. Ändringar till avtalet har beretts vid FAL-kommitténs möten samt under tiden mellan mötena 2018–2022, och intressentgrupper har hörts under beredningen. Vid den nationella samordningen av FAL-kommitténs 46:e möte har förslaget dessutom gåtts igenom i detalj och intressentgrupper inom sjöfarten och näringsgrenen har hörts i stor utsträckning i frågan.

Europeiska unionens råd antar i allmänhet före FAL-kommitténs möten ett beslut, med stöd av vilket medlemsstaterna bemyndigas att, i unionens intresse, ge sitt samtycke till att vara bundna av de ändringar som avses i artikel 1 i respektive beslut, i den mån som dessa ändringar omfattas av unionens exklusiva befogenhet. Före FAL 46-mötet gav rådet den 12 april 2022 rådets beslut (EU) 2022/644 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationens sjösäkerhetskommitté vid dess 105:e möte och i Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för förenkling av formaliteterna vid dess 46:e möte vad gäller antagandet av ändringar av de resolutioner om prestandastandarder för utrustning som används i det globala nödsignals- och säkerhetssystemet till sjöss och ändringar av bilagan till konventionen om förenkling av formaliteterna i internationell sjöfart (FAL-konventionen).

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

Bestämmelserna i konventionen

FAL-konventionen ändras genom resolution FAL.14(46), med vilken bilagan till FAL-konventionen antas på nytt i sin helhet. Bilagan till konventionen har ändrats flera gånger tidigare. Syftet med de viktigaste ändringarna i bilagan är att främja den globala digitaliseringen inom sjöfarten genom att stärka det elektroniska informationsutbytet så, att lämnande av information i pappersform endast kan användas i exceptionella situationer. Ändringen förutsätter att myndigheterna inrättar, underhåller och använder system för elektroniskt informationsutbyte för lämnande av nödvändiga uppgifter i samband med hamnbesök, så att samma uppgifter behöver lämnas endast en gång via en gemensam kontaktpunkt för sjöfarten *(*nedanMaritime Single Window MSW*)*. Till konventionen fogades en hänvisning till kompendiet IMO FAL (IMO Compendium on Facilitation and Electronic Business), som stöder standardiseringen av uppgifter och som utöver obligatoriska uppgifter med rapporteringsformaliteter också innehåller andra uppgifter som hänför sig till hamnbesök. För att undvika administrativ börda utfärdades ingen bindande bestämmelse om kompendiet IMO FAL, utan andra uppgifter i informationssystemen kan utnyttjas frivilligt för att effektivisera sjöfarten.

Ändringarna innehåller dessutom krav och rekommendationer som under covid-19-pandemin har konstaterats förbättra hälsosäkerheten och förhindra korruption. Ändringarna har inga betydande direkta konsekvenser för Finland, även om de globalt sett effektiviserar förutsättningarna för handelssjöfarten. När det gäller hamnbesök i Finland är elektroniskt informationsutbyte rådande praxis, korruption har inte varit något problem och hälsosäkerheten vid hamnbesök har kunnat säkerställas. Finlands lagstiftning stöder redan elektroniskt informationsutbyte, hälsosäkerhet och bekämpning av korruption.

**Del 1** Definitioner och allmänna bestämmelser. Delen består av definitioner som till behövliga delar kompletterades med nya definitioner. Bland annat termen ”document”, som i högre grad hänvisar till informationsutbyte på papper, ersattes med termen ”declaration”. Del 1 innehåller dessutom en tvingande standard enligt vilken informationsutbyte ska ske elektroniskt och som förpliktar myndigheterna att säkerställa att systemen gör elektronisk överföring av information möjlig. Samtidigt ändrades rekommendationen Maritime Single Window till ett tvingande krav. Till delen fogades dessutom rekommendationer om förebyggande av korruption. Myndigheterna uppmanas att bedöma riskerna för korruption i anslutning till interaktionen mellan fartyget och hamnen och att utveckla och genomföra förebyggande åtgärder.

**Del 2** Fartygets ankomst, uppehåll i hamn och avgång. Delen innehåller bestämmelser om vilka uppgifter som myndigheterna förutsätter att ägaren eller redaren ska lämna vid ett fartygs ankomst, uppehåll i hamn och avgång. Delen har uppdaterats särskilt med tanke på att uppgifterna ska lämnas elektroniskt och endast en gång. Till delen har också fogats en hänvisning till de uppgifter som myndigheterna som mest kan kräva att ska lämnas. De förteckningar över uppgifter som ska lämnas och som tidigare ingick i delen ersätts med en global datatabell som finns i tillägget till bilagan till FAL-konventionen och samtidigt också som en del av IMO FAL-kompendiet. På flera punkter i konventionen har man beaktat Världshälsoorganisationens (WHO) internationella hälsoreglemente (International Health Regulations IHR, 2005), som det inte hänvisas till i den gällande bilagan till konventionen. Till konventionens bilaga har dessutom fogats rekommendationer och standarder som främjar hälsosäkerheten. Behovet av sådana krav blev tydligt under covid-19-pandemin.

**Del 3** Personers ankomst och avresa. Delen gäller de formaliteter som krävs när personer ankommer till eller avreser från en hamn. Delen preciserades i fråga om elektroniskt informationsutbyte med beaktande av de ändringar som gjorts i de övriga delarna i bilagan till konventionen. Dessutom ströks inkonsekvenser och texten förtydligades.

**Del 4** Fripassagerare. Delen gäller fripassagerare, påträffande av och bemötande av sådana ombord. Delen uppdaterades och inkonsekvenser i det rättades till. Ett nytt krav som fogades till delen är hur befälhavaren ska agera när en fripassagerare uppger sig vara flykting. I regel får sådana uppgifter inte lämnas ut till myndigheterna i fripassagerarens hemland eller på hans eller hennes fasta boningsort.

**Del 5** Ankomst, uppehåll i hamn och avgång när det gäller last och annat gods. Delen innehåller bestämmelser om formaliteter som krävs när lasten ankommer till eller avgår från en hamn. I delen gjordes preciseringar i fråga om det elektroniska informationsutbytet. Dessutom ströks inkonsekvenser och texten förtydligades.

**Del 6** Offentlig hälso- och sjukvård samt karantän, inklusive avsnittet sanitära åtgärder som avser djur och växter. Till delen fogades nya rekommendationer och föreskrifter om hälsosäkerhet som beretts med anledning av pandemin. Regeringar och myndigheter ska se till att fartygsbesättning som behöver sjukvård utan dröjsmål får tillgång till sjukvård under ett hamnbesök. Myndigheterna ska behandla dem och hamnarbetarna som nyckelpersoner eller motsvarande. Dessutom ska myndigheterna lämna väsentlig information om tillämpliga hälso- och sjukvårdsvårdsåtgärder innan fartygen anlöper hamn och säkerställa en trygg kommunikation mellan fartyget och personer på land. Myndigheterna ska så väl som möjligt hålla hamnarna i funktionsdugligt skick också under internationella hot mot hälsan som WHO fastställt för att säkerställa att transportkedjorna fungerar samt säkerställa säker kontakt mellan fartyget och personerna på land.

Del 7 Diverse bestämmelser är sista avsnittet i bilagan till konventionen och det innehåller alla bestämmelser som inte passar under andra rubriker. Till delen fogades de bestämmelser om hälsosäkerhet och hamnbesök som till sitt innehåll inte passar in under del 6.

**Förhållande till lagstiftningen i Finland**

Syftet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG, nedan direktivet om rapporteringsformaliteter, är att förenkla och harmonisera de administrativa förfaranden som gäller för sjötransporten genom en allmän övergång till elektronisk överföring av uppgifter och genom en förenkling av rapporteringsformaliteterna.

År 2019 antogs inom EU Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1239 om inrättande av en europeisk kontaktpunkt för sjöfart och om upphävande av direktiv 2010/65/EU, nedan EMSWe-förordningen.
 Förordningen har trätt i kraft, men den tillämpas först från och med den 15 augusti 2025. De grundläggande principerna för EMSWe-förordningen är engångsprincipen för rapportering, en harmoniserad datauppsättning, ett harmoniserat gränssnitt för rapportering, gemensamma funktionella specifikationer för användargränssnittet samt gemensamma referensdatabaser och centraliserad användarförvaltning. Rapporteringsformaliteterna är i fråga om rapportering som gäller sjöfart desamma som i direktivet. Nya anmälningar är tulldeklarationer och registreringsanmälan av passagerare. Dessutom ställs nationella specialkrav på datauppsättningen.

Enligt 20 a § i lagen om fartygsservice (623/2005) ska Transport- och kommunikationsverket inrätta och upprätthålla ett nationellt system för hantering av information inom sjöfarten för att samla in, behandla och registrera den information som avses i direktivet om rapporteringsformaliteter och i övervakningsdirektivet. Systemet för hantering av information ska vara sådant att det kan anslutas till Europeiska unionens system för hantering av information inom sjöfarten (centralsystemet SafeSeaNet). Informationen ska kunna sändas och tas emot elektroniskt. Transport- och kommunikationsverket ska med hjälp av systemet för hantering av information på begäran och utan dröjsmål kunna lämna sådan information till den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat som gäller ett fartyg och last och farligt eller förorenande gods som fartyget transporterar.

Bestämmelser om lämnande av uppgifter finns dessutom till exempel i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995), lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004), miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009), lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009), förordningen om transport av farliga ämnen som styckegods på fartyg (666/1998) och i statsrådets förordning om skyldighet att anmäla fartygstransport av farligt eller förorenande gods (346/2014).

**Förslagets konsekvenser**

Genom ändringen av FAL-konventionen säkerställs det att hamndeklarationsuppgifterna i huvudsak lämnas elektroniskt och att medlemsstaterna tar i bruk en kontaktpunkt för sjöfart (Maritime Single Window). Till följd av covid-19-pandemin fogades till konventionen dessutom rekommendationer och föreskrifter för att man i pandemisituationer ska kunna säkerställa en smidig och oavbruten sjöfart. Ändringarna anses allmänt minska den administrativa bördan och främja digitaliseringen inom sjöfarten. Ändringarna bedöms inte ha några betydande ekonomiska eller administrativa konsekvenser.

**Remissvar**

Vid den nationella samordningen av FAL-kommitténs möten ägde omfattande samråd med intressentgrupper inom sjöfarten och näringsgrenen rum. Dessutom begärdes i februari 2023 utlåtande om ändringarna av intressentgruppsnätverket inom sjöfarten. Det kom in åtta yttranden om förslaget. Utrikesministeriet lyfte i sitt yttrande fram fördragsrättsliga observationer som har beaktats vid beredningen. Ålands landskapsregering yttrade sig om frågor som hör till landskapets lagstiftningsbehörighet och som också har beaktats vid beredningen. De övriga remissinstanserna hade inget att yttra om propositionen eller understödde ändringarna.

**Ikraftträdandet av konventionen**

Ändringarna träder i kraft internationellt genom ett så kallat förfarande för tyst medgivande, så att de i enlighet med artikel VII (2.b) i FAL-konventionen anses ha blivit godkända den 1 oktober 2023, om inte 1/3 av parterna i konventionen har motsatt sig ändringarna före det. Om ändringarna anses ha blivit godkända träder de i kraft internationellt den 1 januari 2024. Ändringarna är av teknisk natur och kräver inte riksdagens samtycke. Eftersom ändringarna omfattas av exklusiv befogenhet utfärdas det ett meddelande från ministeriet om ikraftträdandet av dem.

Ändringarna är av teknisk natur och hör inte till området för lagstiftningen i Finland och de kräver således inte riksdagens godkännande. Samtliga resolutioner som föreläggs för godkännande innehåller antingen bestämmelser som omfattas av delad befogenhet eller både bestämmelser som omfattas av medlemsstaternas exklusiva befogenhet och bestämmelser som omfattas av Europeiska unionens exklusiva befogenhet, vilket innebär att ikraftsättandet ska ske genom förordning av statsrådet. Sålunda är avsikten att republikens president med stöd av 93 § 1 mom. i grundlagen godkänner ändringarna före den 1 oktober 2023, och att statsrådet senare, dock före den 1 januari 2024, utfärdar en förordning om sättande i kraft av dem.

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

**Åland**

De föreslagna konventionsändringarna gäller nästan uteslutande handelssjöfarten och hör till rikets lagstiftningsbehörighet enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991).

Ålands landskapsförvaltning har ansett att bestämmelserna i FAL-konventionen om de lokala myndigheternas skyldighet att tillhandahålla brådskande sjukvård för fartygspersonal i behov av brådskande vård hör till Ålands lagstiftningsbehörighet. Enligt 18 § 12 punkten i självstyrelselagen för Åland hör hälso- och sjukvården till landskapets lagstiftningsbehörighet. Undantag från detta utgörs av 27 § 24 punkten (administrativa ingrepp i den personliga friheten, t.ex. begränsningsåtgärder inom hälso- och sjukvården), 27 § 29 punkten (smittsamma sjukdomar hos människor, kastrering och sterilisering, avbrytande av havandeskap, konstbefruktning, rättsmedicinska undersökningar) och 27 § 30 punkten (behörigheten att vara verksam inom hälso- och sjukvården och läkemedelsärenden), vilka hör till rikets lagstiftningsbehörighet.

I 59 § 1 mom. i självstyrelselagen föreskrivs det att om ett fördrag eller någon annan internationell förpliktelse som Finland ingår eller förbinder sig till innehåller en bestämmelse i en fråga som faller inom landskapets behörighet, träder bestämmelsen i kraft i landskapet endast om lagtinget ger sitt bifall till den författning genom vilken bestämmelsen sätts i kraft. Ålands lagtings bifall har begärts den x.x.2023.

**Förslag**

Med stöd av vad som anförts ovan föreslås det att republikens president godkänner de ändringar som gjorts i bilagan till 1965 års konvention om underlättande av internationell sjöfart genom resolution FAL.14(46).

**Föredragande**

Katja Viertävä, regeringsråd, kommunikationsministeriet