



Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) meriturvallisuuskomitean 107. istunnon päätöslauselmalla SOLAS-yleissopimukseen liittyvään IMSBC-säännöstöön tehtyjen muutosten voimaansaattaminen

Asian tausta

Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (International Maritime Organization, jäljempänä IMO) on vuosikymmenten ajan kehitetty kattava kansainvälinen sääntelyjärjestelmä alusten turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä, miehistön pätevyydestä, aluskuljetuksiin liittyvistä vastuukysymyksistä sekä alusliikenteen ympäristölle aiheuttamien haittojen ehkäisemisestä.

Alusturvallisuuden kannalta keskeisin yleissopimus on ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehty kansainvälinen yleissopimus (SopS 11/1981, jäljempänä SOLAS-yleissopimus). SOLAS-yleissopimuksen liite sisältää kattavat, pääosin tekniset määräykset alusten teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä.

SOLAS-yleissopimukseen liittyy lisäksi useita säännöstöjä, jotka sisältävät aluksia koskevia tarkempia teknisiä vaatimuksia ja täydentävät siten SOLAS-yleissopimuksen liitteen määräyksiä. Osa säännöstöistä on SOLAS-yleissopimuksen pakollisia osia, jotka sisältävät oikeudellisesti sitovia määräyksiä. Osa säännöstöistä on edelleen suositusluonteisia. SOLAS-yleissopimuksen liitettä ja yleissopimukseen liittyviä säännöstöjä on muutettu useita kertoja IMO:n meriturvallisuuskomitean (Maritime Safety Committee, jäljempänä MSC-komitea) päätöslauselmilla. Nyt hyväksyttäväksi ehdotettavalla muutoksella tehdään yleissopimukseen liittyvään kiinteiden irtolastien aluskuljetusta koskevaan kansainväliseen säännöstöön meriturvallisuuden varmistamiseksi tarvittavia päivityksiä.

Sopimusmuutosten valmistelu

Sopimusmuutokset on valmisteltu IMO:n meriturvallisuuskomiteassa ja sen alakomiteoissa ja niitä koskeva päätöslauselma MSC.539(107) on hyväksytty lopullisesti meriturvallisuuskomitean 107. istunnossa kesäkuussa 2023.

Meriturvallisuuskomitean ja sen alakomiteoiden kansallisissa koordinaatioissa esitykset on käyty yksityiskohtaisesti läpi ja asiassa on kuultu laajasti merenkulun ja elinkeinon sidosryhmiä.



Sopimusmuutokset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön

Päätöslauselma MSC.539(107) sisältää kiinteiden irtolastien aluskuljetusta koskevan kansainvälisen säännösten (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code, IMSBC-säännöstö) seitsemännen muutossarjan (07-23). Muutossarja sisältää 12 uutta kiinteiden irtolastien ohjekorttia sekä useita muutoksia olemassa oleviin ohjekortteihin. Lisäksi mm. uuden määräyksen lastitiheyden (Bulk density) ilmoittamisesta lastilomakkeeseen (Form for cargo information for solid bulk cargoes).

Sopimusmuutokset koskevat alusturvallisuutta ja erityisesti lastien turvallista kuljettamista. Suomen lainsäädännössä alusturvallisuuden kannalta keskeinen laki on aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettu laki (1686/2009), jonka 6 §:n mukaan SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen on täytettävä sopimuksessa sille asetetut rakenteita ja varusteita sekä niiden järjestelyjä koskevat vaatimukset. Alusta käytettäessä on noudatettava SOLAS-yleissopimuksessa asetettuja toiminnallisia vaatimuksia alusturvallisuuden varmistamiseksi. Pykälässä säädetään lisäksi, että SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen on täytettävä SOLAS-yleissopimukseen liittyvien säännösten velvoittavat määräykset, jotka koskevat alusten rakenteita, varusteita ja niiden järjestelyjä.

Sopimusmuutokset kuuluvat Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden välillä jaettuun toimivaltaan, jota EU ei ole käyttänyt. EU ei ole antanut kiinteiden irtolastien aluskuljetusta koskevaa sääntelyä, joten jäsenvaltiot käyttävät toimivaltaansa asiassa. Jaetussa toimivallassa olevat määräykset eivät vaikuta unionin yhteisiin sääntöihin Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan nojalla siinä määrin, että unionilla olisi yksinomainen toimivalta kaikkien muutosten osalta.

Esityksen vaikutukset

Muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia tai hallinnollisia vaikutuksia. IMSBC-säännösten muutoksia sovelletaan kaikkiin irtolastialuksilla kuljetettaviin kiinteisiin irtolasteihin viljaa lukuun ottamatta myös kotimaan liikenteessä. Säännösten sisältämät määräykset koskevat lastin asianmukaista sijoittamista alukseen rakenteellisten vahinkojen ehkäisemiseksi, aluksen vakavuutta sekä mahdollisten kemiallisten reaktioiden estämistä. IMSBC-säännöstö koskee siten suomalaisia aluksia, varustamoja, jotka kuljettavat kiinteitä irtolasteja, satamia, joissa puretaan tai lastataan kiinteitä irtolasteja sekä tahoja, jotka lähettävät kiinteitä irtolasteja kuljetettavaksi merelle, kuten teollisuus ja laivaajat.

Teollisuudelle IMSBC-säännöstöstä aiheutuvat kustannukset perustuvat siihen, että säännösten mukaan jokaiselle kiinteälle irtolastille viljaa lukuun ottamatta on laadittava ainekohtainen ohjekortti. Jos tietyille irtolastille ei vielä ole säännöstössä ainekohtaista ohjekorttia, säännöstössä on kuvattu menettelytapa sekä tekniset tutkimus- ja testausvaatimukset yksittäisen irtolastin lisäämiseksi säännöstöön sekä väliaikainen ohjeistus sen turvalliseen merikuljetukseen. Uuden ohjekortin laatimista varten tehtävät tutkimukset, selvitykset ja testaukset aiheuttavat teollisuuden toiminnanharjoittajille yleensä tuhansien eurojen kustannuksia.



Lausuntopalaute

MSC-komitean kokousten kansallisissa koordinaatioissa on kuultu laajasti merenkulun ja elinkeinon sidosryhmiä. Muutoksista on lisäksi pyydetty lausunnot merenkulun sidosryhmäverkostolta huhtikuussa 2024. Esityksestä annettiin yhdeksän lausuntoa. Ulkoministeriö toi lausunnossaan esiin valtiosopimusoikeudellisia huomioita, jotka on otettu valmistelussa huomioon. Muuten lausunnonantajat kannattivat esitystä tai heillä ei ollut lausuttavaa esitykseen.

Sopimusmuutosten voimaantulo

Muutokset tulevat kansainvälisesti voimaan noudattaen niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä siten, että ne katsotaan SOLAS-yleissopimuksen VIII artiklan mukaisesti hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta 2024, jollei niitä siihen mennessä ole vastustanut vähintään 1/3 sopimuspuolista tai sopimuspuolet, joiden yhteenlaskettu tonnisto on yli 50 prosenttia maailman kauppalaivaston tonnistosta. Mikäli muutokset katsotaan hyväksytyiksi, ne tulevat voimaan 1.1.2025. Valtiot voivat kuitenkin ryhtyä soveltamaan muutoksia jo 1.1.2024 alkaen.

Muutokset ovat luonteeltaan teknisiä, eivätkä ne kuulu Suomessa lainsäädännön alaan. Tästä syystä ne eivät vaadi eduskunnan hyväksyntää. Muutosten voimaansaattamisasetuksen on tarkoitus tulla voimaan samanaikaisesti kuin muutokset tulevat kansainvälisesti voimaan.

Muutoksia ei ole Suomen säädöskokoelmasta annetun lain (188/2000) 9 §:n mukaisesti tarpeen julkaista Suomen säädöskokoelman sopimussarjassa muutosten teknisyyden sekä vähäisen yleisen merkityksen vuoksi. Sen sijaan Liikenne- ja viestintävirasto antaisi niistä tietoja suomeksi ja ruotsiksi. Tämän lisäksi asetus sekä muutosten englanninkieliset tekstit julkaistaisiin Liikenne- ja viestintäviraston internetsivuilla osoitteessa www.traficom.fi.

Ahvenanmaa

Esitetyt sopimusmuutokset koskevat kauppamerenkulkua. Näin ollen Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 13 kohdan mukaan sopimusmuutosten määräykset kuuluvat valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Koska muutokset eivät sisällä Ahvenanmaan maakunnan toimivaltaan kuuluvia määräyksiä, muutosten voimaansaattamisäädökselle ei ole tarpeen pyytää Ahvenanmaan maakuntapäivien hyväksyntää itsehallintolain 59 §:n 1 momentin mukaisesti.

Toimivalta

Muutosten hyväksyminen kuuluu perustuslain 93.1 §:n nojalla tasavallan presidentille. Tasavallan presidentti on 7.6.2024 päättänyt hyväksymisestä valtioneuvoston ratkaisuehdotuksesta.



Esitys

Edellä olevan perusteella esitetään, että valtioneuvosto antaisi asetuksen ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään kiinteiden irtolastien aluskuljetusta koskevaan kansainväliseen säännöstöön tehdyistä muutoksista.

Esittelijä

Katja Viertävä, liikenne- ja viestintäministeriö