



# Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) meriturvallisuuskomitean 109. istunnon päätöslauselmalla SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen liittyvään IGC-säännöstöön tehtyjen muutosten hyväksyminen

## 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 ehdotettavilla muutoksilla päivitetään SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen liittyvää nesteytettyjä kaasuja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevaan kansainväliseen säännöstöön (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, jäljempänä IGC-säännöstö) tehtyjä vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä koskevia kirjauksia.

## Sopimusmuutosten valmistelu

Sopimusmuutokset on valmisteltu IMO:n meriturvallisuuskomiteassa ja sen alakomiteassa ja niitä koskeva päätöslauselma MSC.566(109) on hyväksytty lopullisesti meriturvallisuuskomitean 109. istunnossa joulukuussa 2024. Meriturvallisuuskomitean ja sen alakomitean kansallisissa koordinaatioissa esitys on käyty yksityiskohtaisesti läpi ja asiassa on kuultu laajasti merenkulun ja elinkeinon sidosryhmiä.

Euroopan unionin neuvosto antaa ennen kutakin meriturvallisuuskomitean kokousta päätöksen, jonka nojalla jäsenvaltiot valtuutetaan ilmaisemaan suostumuksensa tulla muutosten sitomiksi unionin etujen mukaisesti siltä osin kuin muutokset kuuluvat unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Jäsenvaltiot myös muodostavat EU:n yhteisen koordinoitun kannan ennen kokousta esityksistä, jotka kuuluvat EU:n yksinomaiseen toimivaltaan.



tai joiden osalta jäsenvaltiot katsovat, että asiassa on EU:n yhteinen intressi. Neuvoston päätös 15326/24 meriturvallisuuskomitean 109. istunnossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta ei sisällä IGC-säännöstöä.

### **Sopimusmuutokset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön**

Päätöslauselmalla MSC.566(109) muutetaan IGC-säännösten 16 lukua, joka koskee lastina kuljetettavan kaasun käyttöä aluksen polttoaineena (Use of Cargo as Fuel). Luvun kohta 16.9.2 vaihtoehtoisten polttoaineiden käytöstä kaasusäiliöaluksen polttoaineena muutetaan kokonaisuudessaan.

Aikaisemmin IGC-säännöstö ei ole vastaavan kohdan mukaisesti sallinut myrkyllisten kaasujen käyttöä aluksen polttoaineena. Nyt tehtävillä muutoksilla mahdollistetaan erikseen määriteltujen myrkyllisten kaasujen käyttö aluksen polttoaineena. Muutos koskee erityisesti ammoniakkin käyttöä aluksen polttoaineena. Edellytyksinä myrkyllisen kaasun käytölle on se, että aluksen lippuvaltion hallinto on hyväksynyt myrkyllisen kaasun käytön ja että käytön turvallisuustasossa saavutetaan nesteytetyn maakaasun käyttöä vastaava taso.

Sopimusmuutokset koskevat alusturvallisuutta ja erityisesti vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön turvallisuutta. Suomen lainsäädännössä alusturvallisuuden kannalta keskeinen laki on aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettu laki (1686/2009), jonka 6 §:n 2 momentin mukaan SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen on täytettävä SOLAS-yleissopimukseen liittyvien säännösten velvoittavat määräykset, jotka koskevat alusten rakenteita, varusteita ja niiden järjestelyjä.

IGC-säännösten sopimusmuutokset kuuluvat Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden välillä jaettuun toimivaltaan, jota EU ei ole käyttänyt. EU ei ole antanut aluksissa käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden turvallisuutta koskevaa sääntelyä. IGC-säännösten määräykset eivät siten vaikuta unionin yhteisiin sääntöihin eivätkä muuta niiden ulottuvuutta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulla tavalla, mikä tarkoittaa, että unionilla ei siten ole yksinomaista toimivaltaa IGC-säännösten osalta. IGC-säännösten hyväksyminen kuuluu näin ollen jäsenvaltioiden toimivaltaan.

### **Esityksen vaikutukset**

Muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä poliittisia, taloudellisia tai hallinnollisia vaikutuksia kansallisella tasolla. Käytännön toiminnassa muutoksilla arvioidaan kuitenkin olevan suhteellisen merkittävä vaikutus kansainvälisessä merenkulussa vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön mahdollisuuksien parantumisen myötä kaasutankkereissa. IGC-säännöstö ei ole aiemmin sallinut myrkyllisten kaasujen käyttöä aluksen polttoaineena. Lastina kuljetettua ammoniakkia ei siis ole voinut käyttää aluksen polttoaineena sellaisissa tilanteissa, joissa lastialuksen rahtia olisi muuten voinut käyttää aluksen polttoaineena. Muutoksilla mahdollistetaan ammoniakkin käyttö aluksen polttoaineena, jos turvallisuustasossa saavutetaan nesteytetyn maakaasun käyttämistä vastaava taso ja lippuvaltion hallinto hyväksyy käytön. Suomen teollisuus on riippuvainen ammoniakkikuljetuksista, mutta muutoksella ei arvioida olevan vaikutuksia ammoniakkin käyttöön Suomen teollisuudessa. Suomen lipun alla ei purjehdi yhtään kaasusäiliöalusta, joten Liikenne- ja viestintävirastolle ei aiheudu hallinnollista taakkaa lippuvaltion hallinnon hyväksynnöistä. Näin ollen



vaikutuksia kansallisella tasolla ei arvioida lähtökohtaisesti olevan. Muutoksen vaikutukset kohdistuvat erityisesti niihin lippuvaltioihin, joiden lipun alla seilaa kaasutankkereita sekä niihin varustamoihin, joiden kaasutankkereissa voidaan jatkossa käyttää ammoniakkia polttoaineena.

Muutosten käytännön merkityksen vuoksi niiden ennenaikainen soveltaminen on tehty mahdolliseksi (voluntary early implementation). Muutoksiin liittyen IMO:ssa on laadittu ohjeistus MSC.1/Circ.1681 "Voluntary Early Implementation of the Amendments to Chapter 16 of the IGC Code, Adopted by Resolution MSC.566(109)", joka mahdollistaa muutosten soveltamisen jo ennen niiden kansainvälistä voimaantuloa 1.7.2026. Suomen ei ole tarkoitus soveltaa muutoksia ennen kansainvälistä voimaantuloa.

### **Lausuntopalaute**

MSC-komitean kokousten kansallisissa koordinaatioissa on kuultu laajasti merenkulun ja elinkeinon sidosryhmiä. Muutoksista on lisäksi pyydetty lausunnot merenkulun sidosryhmäverkostolta syyskuussa 2025. Esityksestä annettiin 12 lausuntoa. Lausunnonantajat kannattivat esitystä tai heillä ei ollut lausuttavaa esitykseen. Ulkoministeriö on tuonut esiin valtiosopimusosikeudellisia huomioita, jotka on otettu valmistelussa huomioon.

### **Sopimusmuutosten voimaantulo**

Muutokset tulevat kansainvälisesti voimaan noudattaen niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä siten, että ne katsotaan SOLAS-yleissopimuksen VIII artiklan mukaisesti hyväksytyiksi 1 päivänä tammikuuta 2026, 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 kansainvälisesti voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2026.

Muutokset ovat luonteeltaan teknisiä, eivätkä ne vaadi eduskunnan hyväksyntää. Muutokset on tarkoitus saattaa voimaan valtioneuvoston asetuksella sen jälkeen, kun ne on kansallisesti hyväksyty ja ennen kuin ne tulevat kansainvälisesti voimaan. Muutosten voimaansaattamisasetuksen on tarkoitus tulla voimaan samanaikaisesti kuin muutokset tulevat kansainvälisesti voimaan.

Alustavan arvion mukaan muutoksia ei ole Suomen säädöskokoelmasta annetun lain (188/2000) 9 §:n mukaisesti tarpeen julkaista Suomen säädöskokoelman sopimussarjassa niiden teknisen luonteen ja 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](http://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 voimaansaattamissädökselle 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 päättää hyväksymisestä valtioneuvoston ratkaisuehdotuksesta.

### **Esitys**

Edellä olevan perusteella esitetään, että tasavallan presidentti hyväksyisi ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteeseen liittyvään nesteytettyjä kaasuja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevaan kansainväliseen säännöstöön tehdyt muutokset.

### **Esittelijä**

Katja Viertävä, liikenne- ja viestintäministeriö