



Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) meriturvallisuuskomitean 106–108. istuntojen päätöslauselmien 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.

Sopimusmuutosten valmistelu

Sopimusmuutokset on valmisteltu IMO:n meriturvallisuuskomiteassa ja sen alakomiteoissa. Hyväksyttäväksi esitettävät päätöslauselmat on hyväksytty meriturvallisuuskomitean 106–108. istunnoissa vuosien 2022–2024 aikana. Meriturvallisuuskomitean ja sen alakomiteoiden kansallisissa koordinaatioissa esitykset on käyty yksityiskohtaisesti läpi ja asiassa on kuultu laajasti merenkulun ja elinkeinon sidosryhmiä.

EU:n yksinomaiseen toimivaltaan kuuluvissa asioissa komitealle toimitettavat esitykset on valmisteltu jäsenvaltioiden kesken ennen esityksen toimittamista IMO:oon. Lisäksi 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.

Sopimusmuutosten määräykset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön

Sopimusmuutosten määräykset



Päätöslauselmilla tehdään pääosin teknisiä muutoksia alusten turvallisuutta (mm. aluksen rakennetta, hengenpelastuslaitteita, paloturvallisuutta, hälytysjärjestelmiä sekä hätähinauslaitteita) koskeviin kansainvälisiin määräyksiin. Muutokset koskevat SOLAS-yleissopimukseen sekä siihen liittyviin säännöstöihin tehtyjä muutoksia ja päivityksiä meriturvallisuuden varmistamiseksi.

MSC.520(106)

Päätöslauselmalla muutetaan SOLAS-yleissopimuksen liitteen II-2 lukua siten, että määräykset jatkossa ottavat huomioon ne öljypolttoaineen toimittajat, jotka eivät ole täyttäneet leimahduspistettä koskevia vaatimuksia. Päätöslauselmalla määritellään toimet sellaisia öljypolttoaineen toimittajia kohtaan, joiden on todettu toimittavan öljypolttoainetta, joka ei täytä leimahduspistettä koskevia vähimmäisvaatimuksia. Lisäksi päätöslauselmalla määritellään toimenpiteet siitä, että jatkossa kunkin polttoaine-erän leimahduspiste dokumentoidaan tankkauksen yhteydessä. Muutokset parantavat alusten turvallisuutta polttoöljyn käytön osalta ottamalla huomioon ne öljypolttoaineen toimittajat, jotka eivät ole täyttäneet leimahduspistettä koskevia vaatimuksia.

MSC.522(106)

Päätöslauselmalla muutetaan SOLAS-yleissopimuksen liitteen lisäyksessä olevaa todistuskirjapohjaa korvaamalla nykyinen Cargo Ship Safety Equipment Certificate päivitetyllä versiolla. Muutoksella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia, koska kyseessä on ainoastaan todistuskirjapohjan päivittäminen.

MSC.523(106)

Päätöslauselmalla päivitetään SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen liittyvään nesteytettyjä kaasuja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevaan kansainväliseen säännöstöön (IGC-säännöstö, International Gas Carrier Code) sisältyvä taulukko 6.3 kokonaisuudessaan. Taulukko koskee rakennusmateriaaleja ja laadunvalvontaa, eikä sen päivittämisellä arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia.

MSC.524(106)

Päätöslauselmalla päivitetään SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen liittyvän kaasuja tai muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevan kansainvälisen turvallisuussäännösten (IGF-säännöstö, International Code for Safety of Ships Using Gas of other Lowflashpoint Fuels) kappaleen 7 metallisille materiaaleille asetettuja vaatimuksia koskevaa taulukkoa 7.3 kokonaisuudessaan. Muutokset ovat vastaavia kuin MSC.523(106) päätöslauselmalla IGC-säännöstöön tehtävät, eikä taulukon päivittämisellä arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia.

MSC.532(107)

Päätöslauselmalla SOLAS-yleissopimuksen liitteen II-1 lukuun lisätään uusi sääntö 3–13, joka koskee nostolaitteita ja ankkurikäsitteilyinssejä sekä niiden irtovarusteita. Uudella 3–13 säännöllä luodaan



yhtenäisiä turvallisuusvaatimuksia kansainvälisen liikenteen SOLAS-yleissopimuksen mukaisten alusten nostolaitteille ja ankkurikäsitteilyvinsseille, jotka tähän asti ovat olleet aluksen lippuvaltion sääntelyn varassa. Suomessa alusten nostolaitteet ovat sosiaali- ja terveysministeriön sääntelyn alaisuudessa ja ne täyttävät käytännössä jo uudet vaatimukset. Alusten nostolaitteista säädetään valtioneuvoston asetuksessa työvälineiden turvallisesta käytöstä ja tarkastamisesta (403/2008). Nostolaitteiden, ankkurikäsitteilyvinsien sekä niiden irtovarusteiden sisällyttäminen SOLAS-yleissopimukseen tarkoittaa sitä, että jatkossa ne ovat satamavaltiotarkastusten piirissä.

Päätöslauselmalla tehtävien SOLAS-yleissopimuksen liitteen II-2 luvun muutosten tarkoituksena on kieltää perfluorioktaanisulfonihappoa PFOS:ää sisältävien sammuusvaahtojen käyttö palontorjunnassa merellä. SOLAS II-2:n muutoksilla vähennetään terveyshaittoja maailmanlaajuisesti, sillä PFOS on erittäin haitallinen ja myrkyllinen yhdiste, joka kuuluu perfluoroalkyylikemikaaleihin (PFAS). PFOS-yhdisteitä käytetään tällä hetkellä laajalti merenkulussa, vaahtosammuusaineiden lisäaineina niiden eri aineisosien hylkivien ominaisuuksien ansiosta. PFOS-yhdisteet hajoavat todella hitaasti ympäristössä ja lisäksi ne kulkeutuvat erittäin helposti eläviin organismeihin. Ihmisille PFOS -yhdisteet kulkeutuvat tyypillisesti ravinnon ja juomaveden kautta. Kielto koskien PFOS-yhdisteiden käyttöä merenkulussa, tulee retroaktiivisesti voimaan kaikille aluksille eli myös jo olemassa oleville aluksille 1.1.2026 alkaen, ja muutos tuo SOLAS II-2 lukuun uuden 10.11 sääntökohdan, joka velvoittaa varustamoja toimittamaan olemassa olevat kielletyt vaahtoaineet asianmukaisesti käsittelykeskuksiin maihin. Muutoksilla arvioidaan olevan vähäisiä taloudellisia vaikutuksia varustamoille.

Päätöslauselmalla muutetaan SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun toista sääntöä lisäämällä kontti- ja irtolastialukset V luvun soveltamisalaan. Kontti- ja irtolastialukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 3000 ja jotka rakennetaan 1.1.2026 tai sen jälkeen, on varustettava elektronisilla kallistusmittareilla tai muulla sellaisella menetelmällä, jolla voidaan määrittää, esittää ja tallentaa aluksen keinuntaliike. SOLAS V luvun muutoksella parannetaan erityisesti konttialusten turvallisuutta siten, että aluksen miehistö saa kallistusmittarin avulla reaaliaikaista tietoa aluksen keinunnasta ja voi sen tiedon perusteella tehdä ennakoivia toimenpiteitä estääkseen voimakkaan keinunnan aiheuttamat konttien putoamiset mereen. Irtolastialusten turvallisuus paranee ainakin välillisesti, koska mahdollisista voimakkaista kallistumisista ja jopa irtolastiin nesteytymisestä tai dynaamisesta lajittumisesta johtuvista kaatumisista saadaan onnettomuustutkintaa varten uutta tietoa laivan liikkeistä ennen onnettomuutta. Molempien alustyyppien kohdalla on mahdollista, että keinumisesta saatavaa tietoa voidaan hyödyntää myös aluksen polttoainetehokkuuden parantamiseksi. Uusi sääntö lisää uuden aluksen hintaa, mutta ottaen huomioon kustannuslisäyksen suuruuden verrattuna koko uudisrakennuksen hintaan, on taloudellinen vaikutus vähäinen. Elektroninen kallistusmittari tullaan viemään laivavarustedirektiivin (2014/90/EU) täytäntöönpanoasetuksen laiteluetteloon, joten hallinnolliset vaikutukset jäävät olemattomiksi, koska kansallisia tyyppihyväksyntöjä ei tarvita.

Lisäksi päätöslauselmalla laajennetaan SOLAS-yleissopimuksen XIV lukua ja siihen liittyvää polaarisaännöstöä siten, että se tulee koskemaan myös yli 24 m kalastusaluksia, yli 300 GT huvialuksia ja 500–300 GT välille osuvia lastialuksia. SOLAS XIV luvun muutoksilla parannetaan polaarilla vesialueilla liikennöivien muiden kuin SOLAS-yleissopimuksen mukaisten alusten turvallisuusnormeja lisäämällä näille aluksille vaatimukset navigoinnin turvallisuuteen ja matkan suunnitteluun liittyen.



MSC.533(107)

Päätöslauselmalla muutetaan SOLAS-yleissopimuksen vuoden 1978 lisäpöytäkirjan liitteen Safety Equipment Certificate for Cargo Ships -mallipohjaa lisäämällä uusi kohta "Containership" kohdan "Gas Carrier" jälkeen. Muutoksella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia.

MSC.534(107)

Päätöslauselmalla muutetaan SOLAS-yleissopimuksen vuoden 1988 lisäpöytäkirjan liitteen Safety Equipment Certificate for Cargo Ships -mallipohjaa sekä Safety Certificate for Cargo Ships -todistuskirjapohjaa lisäämällä molempiin uusi kohta "Containership" kohdan "Gas Carrier" jälkeen. Muutoksella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia.

MSC.535(107)

Päätöslauselmalla muutetaan SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen liittyvän hengenpelustuslaitteita koskevan kansainvälisen säännösten (LSA-säännöstö, International Life-Saving Appliance Code) lukua IV. Muutoksilla vahvistetaan täysin katettujen pelastusveneiden ilmanvaihtonormeja koskevia turvallisuusvaatimuksia. Muutosten myötä kokonaan katetuille uusille pelastusveneille on olemassa ilmanvaihtokriteerit, joiden tarkoituksena on taata veneessä oleville riittävä määrä hengitysilmaa kaikissa tilanteissa. Taloudelliset vaikutukset ovat vähäisiä ja koskevat ainoastaan uusia aluksia. Käytännössä täysin katetut pelastusveneet on jatkossa varustettava sellaisella tuulettimella, joka vaihtaa ilmaa veneen sisällä. Tuulettimesta aiheutuva pelastusveneiden hinnan nousu on mitätön suhteessa uudisrakennuksen kokonaishintaan.

MSC.536(107) ja MSC.537(107)

Päätöslauselmilla muutetaan SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen liittyviä kansainvälisen suurnopeusaluksien turvallisuudesta annettuja vuoden 1994 ja vuoden 2000 säännöstöjä (HSC-säännöstö, High Speed Craft). Muutosten tarkoituksena on kieltää perfluorioktaanisulfonihappoa sisältävien sammutusvaahtojen käyttö palontorjunnassa merellä. Muutokset liittyvät päätöslauselmaan MSC.532(107) ja vaikutukset on arvioitu päätöslauselman MSC.532(107) yhteydessä.

MSC.538(107)

Päätöslauselmalla muutetaan polaarisäännösten osan I-A merenkulun turvallisuutta ja reittisuunnittelua koskevia lukuja siten, että polaarisäännösten vaatimukset näiltä osin koskettavat myös sellaisia aluksia, jotka eivät kuulu SOLAS-yleissopimuksen ensimmäisen luvun soveltamisalaan. Muutoksen myötä kyseiset polaarisäännösten luvut koskevat yli 24 metrin pituisia kalastusaluksia, ei-kaupallisessa käytössä olevia



huvialuksia, joiden bruttovetoisuus on yli 300 sekä lastialuksia, joiden bruttovetoisuus on yli 300, mutta vähemmän kuin 500.

Muutoksen ensisijainen vaikutus on polaarialueilla liikennöivien alusten turvallisuuden parantuminen. Toissijaisesti muutos pienentää ympäristövahingon riskiä. Hallinnollisena vaikutuksena on tunnistettu se, että ainakin teoriassa alusten, joille myönnetään turvallisuuskirjoja polaarisaännöstön perusteella, määrä voi nousta. Vastaavasti hallinnolle hyväksyttäväksi toimitettavien polaariohjekirjojen määrä voi nousta.

Muutoksen taloudelliset vaikutukset kohdistuvat polaarialueilla liikennöiviin varustamoihin siten, että alusten varusteluun kohdistuu uusia vaatimuksia. Säännöstössä muun muassa edellytetään, että aluksella tulee olla kyky visuaalisesti havaita jäätä pimeässä navigoidessa. Varustamojen on siten varustettava aluksensa pimeänäkölaitteella. Taloudellisten vaikutusten suuruuden arviointi on hankalaa, koska tarvittavien muutosten laajuus riippuu aluksesta ja toisaalta säännöstö sallii tietyissä kohdin vaihtoehdoisen toteutustavan hallinnon hyväksymänä.

MSC.551(108)

Päätöslauselmalla korjataan IGF-säännöstössä olevia virheellisyyksiä ja selvennetään aiempaa tekstiä. Lisäksi päätöslauselmalla korjataan epäkäytännöllisyyksiä, joita on havaittu säännöstön soveltamisessa laivanrakennuksessa. IGF-säännöstöön tehtävillä muutoksilla parannetaan sen käytettävyyttä metaania polttoaineena käytettävien alusten rakentamisessa. Muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia tai hallinnollisia vaikutuksia.

MSC.552(108)

Päätöslauselmalla lisätään viljan turvallisesta kuljettamisesta irtolastina koskevaan kansainväliseen säännöstöön uudentyyppinen lastaustapa, jossa hyödynnetään myös lastiruuman täyttämätöntä osaa lastauksessa. Päätöslauselma sisältää myös uusia sääntöjä osittain täytettyjen osastojen ahtaukseen, mukaan lukien vaatimukset viljan tasosta luukun tukipalkkien alareunaan nähden sekä uudet laskentatavat viljan siirtymän aiheuttamien kallistusmomenttien huomioimiseen osittain täytetyissä osastoissa. Muutoksella ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia tai hallinnollisia vaikutuksia, mutta taloudelliseksi vaikutukseksi voidaan kuitenkin tulkita muutoksen myötä tehostuva aluksen lastiruuman tilan hyödyntäminen.

MSC.553(108)

Päätöslauselmalla parannetaan SOLAS-yleissopimukseen liittyvään vuoden 2011 laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan säännöstöön (ESP-säännöstö, International Code on the Enhanced Programme of Inspections During Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers, 2011) vuonna 2019 tehtyjen muutosten liitteissä määrättyjen runkorakenteiden paksuusmittauksiin osallistuvien yritysten hyväksymis- ja sertifiointimenettelyjä siten, että menettelyissä viitataan viranomaisiin sen sijaan, että viitataan



viranomaisten tunnustamaan organisaatioon. Muutoksilla selkeytetään hyväksymis- ja sertifiointimenettelyjä, mutta niillä ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia tai hallinnollisia vaikutuksia.

MSC.554(108)

Päätöslauselmalla tehtävillä LSA-säännösten muutoksilla edistetään merenkulun turvallisuutta siten, että muutoksilla vaaditaan matkustaja-alusten pelastusveneiden ja -lauttojen sekä valmiusveneiden laskunopeuden tarkistamista, varmistetaan pelastusliivien asianmukainen suorituskyky vedessä ihmishengen turvaamisen parantamiseksi, tarkennetaan kuormitettujen pelastusvenekoukkujen vaatimuksia sekä muutetaan yksivaijeristen laskujärjestelmien turvallisuusnormeja ottamalla huomioon samassa yhteydessä hyväksyttävät kuormitettujen pelastusvenekoukkujen tarkennetut vaatimukset. Muutokset koskettavat ensisijaisesti hengenpelastuslaitteita- ja varusteita valmistavaa teollisuutta, jonka tulee muuttaa tuotteensa vastaamaan uusia vaatimuksia. Muutosten ei odoteta kasvattavan tuotantokustannuksia, joten muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia tai hallinnollisia vaikutuksia.

MSC.555(108)

Päätöslauselmalla lisätään SOLAS-yleissopimukseen liittyvään kansainvälisen paloturvallisuusjärjestelyjä koskevan säännösten (FSS-säännöstö, International Code for Fire Safety Systems) lukuun 7 uusi alakohta 2.5, jota sovelletaan uusiin aluksiin (rakennettu 1.1.2026 tai sen jälkeen). Muutoksella lisätään vaatimus kiinteistä vesitykeistä aluksille, jotka kuljettavat ajoneuvoja sääkansirilla. Kohdassa 2.5 määritetään tekniset vaatimukset sekä sijoittelu- ja kytkentäperiaatteet.

Lisäksi FSS-säännösten 9 lukuun lisätään uusia määräyksiä paloturvallisuuden parantamiseksi. Uudet vaatimukset koskevat uusia ro-ro matkustaja-aluksia (rakennettu 1.1.2026 tai sen jälkeen), ja ne määrittävät sen, miten palohälytys tulee kuulua komentosillalla, ja miten keskusyksikön tulee ilmaista mm. hälytyksen alkuperä. Lisäksi sallitaan savuilmalämpömittareiden poiskytkennät erityis- ja ro-ro tiloissa satamatoimintojen ajaksi. Muutokset parantavat merkittävästi paloturvallisuutta, mutta muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia tai hallinnollisia vaikutuksia.

MSC.556(108)

Päätöslauselmalla muutetaan vaarallisten aineiden kuljetusta kappaletavaran aluksessa koskevaa säännöstöä (IMDG-säännöstö, International Maritime Dangerous Goods Code). Muutoksia ja lisäyksiä tulee IMDG-säännösten nimikkeisiin, pakkaustapoihin ja ahtausvaatimuksiin. Muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia tai hallinnollisia vaikutuksia.

MSC.557(108)



Päätöslauselmalla muutetaan suorituskykystandardeja koskien suojaavia pinnoitteita kaikenlaisten alusten merivesipainolastitankeille ja irtolastialusten kaksipuolisen rungon tiloille. Suorituskykystandardin muuttamisesta on säädetty SOLAS-yleissopimuksen liitteen säännössä II-1/3–2.2. Tammikuussa 2021 NACE International -organisaation nimi muutettiin AMPP:ksi, minkä yleiskokous hyväksyi päätöslauselmalla A.1169(32). NACE Coating Inspector Level 2 -sertifikaatista tuli AMPP-sertifikaatti. Muutoksella ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia tai hallinnollisia vaikutuksia.

MSC.558(108)

Päätöslauselmalla muutetaan suorituskykystandardeja koskien suojaavia pinnoitteita raakaöljytankkereiden lastiöljytankeille. Tämän suorituskykystandardin muuttamisesta on säädetty SOLAS-yleissopimuksen liitteen säännössä II-1/3-11.3.1. NACE International -organisaation nimi muutettiin AMPP:ksi tammikuussa 2021, minkä yleiskokous hyväksyi päätöslauselmalla A.1169(32). NACE Coating Inspector Level 2 -sertifikaatista tuli AMPP-sertifikaatti. Muutoksella ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia tai hallinnollisia vaikutuksia.

MSC.559(108)

Päätöslauselmalla muutetaan SOLAS-yleissopimuksen liitteen vaatimuksia pelastusveneiden ja valmiusveneiden vesillelasku- ja laukaisulaitteiden kunnossapidosta, perusteellisesta tarkastuksesta, käyttöttestauksesta, huollosta ja korjauksesta siten, että päätöslauselmassa huomioidaan kokonaan katettujen pelastusveneiden ilmanvaihtojärjestelmien tarkastaminen vuosittaisissa tarkastuksissa. Muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia tai hallinnollisia vaikutuksia.

Suhde Suomen lainsäädäntöön

Päätöslauselmien määräykset koskevat alusturvallisuutta. 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. Lisäksi pykälässä säädetään, että SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen on täytettävä SOLAS-yleissopimukseen liittyvien säännösten velvoittavat määräykset, jotka koskevat alusten rakenteita, varusteita ja niiden järjestelyjä.

EU-lainsäädännössä keskeinen direktiivi on matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/45/EY (jäljempänä non-SOLAS-direktiivi). Non-SOLAS-direktiivin 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaan A-luokan uusien matkustaja-alusten on kaikilta osin oltava vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettu, vaatimusten mukaisia.



Päätöslauselmat MSC.520(106), MSC.532(107), MSC.535(107), MSC.536(107), MSC.537(107), MSC.538(107), MSC.551(108), MSC.552(108), MSC.553(108), MSC.554(108), MSC.555(108) ja MSC.559(108) sisältävät sekä EU:n yksinomaiseen toimivaltaan että jaettuun toimivaltaan kuuluvia määräyksiä. Näiden osalta Euroopan unionin neuvosto on ennen kutakin meriturvallisuuskomitean kokousta antanut päätöksen, jonka nojalla jäsenvaltiot valtuutetaan ilmaisemaan suostumuksensa tulla muutosten sitomiksi unionin etujen mukaisesti siltä osin kuin nuo muutokset kuuluvat unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Nämä päätökset ovat neuvoston päätös (EU) 2022/0259, neuvoston päätös (EU) 2023/0092 ja neuvoston päätös (EU) 2024/990.

Päätöslauselmat MSC.522(106), MSC.523(106), MSC.524(106), MSC.533(107), MSC.534(107), MSC.556(108), MSC.557(108), MSC.558(108) sisältävät jaettuun toimivaltaan kuuluvia määräyksiä, eikä unionin ole tarkoitus käyttää jaettua toimivaltaa. Ehdotetut muutokset eivät myöskään vaikuta unionin yhteisiin sääntöihin SEUT 3 artiklan 2 kohdan nojalla siinä määrin, että unionilla olisi yksinomainen toimivalta kaikkien muutosten osalta.

Kaikki muutokset ovat luonteeltaan teknisiä, eivätkä ne kuulu Suomessa lainsäädännön alaan. Tästä syystä ne eivät vaadi eduskunnan hyväksyntää. Muutokset on tarkoitus saattaa voimaan valtioneuvoston asetuksella sen jälkeen, kun ne on kansallisesti hyväksytty, ja ennen kuin ne tulevat kansainvälisesti voimaan.

Muutoksia ei ole tarpeen julkaista Suomen säädöskokoelman sopimussarjassa muutosten teknisyyden sekä vähäisen yleisen merkityksen vuoksi. Sen sijaan Suomen säädöskokoelmasta annetun lain (188/2000) 9 §:n mukaisesti 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.

Esityksen vaikutukset

Muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia tai hallinnollisia vaikutuksia. Yksityiskohtaiset vaikutukset on arvioitu edellä päätöslauselmittain.

Lausuntopalaute

MSC-komitean kokousten kansallisissa koordinaatioissa on kuultu laajasti merenkulun ja elinkeinon sidosryhmiä. Muutoksista on lisäksi pyydetty lausunnot merenkulun sidosryhmäverkostolta maaliskuussa 2025. Esityksestä annettiin 11 lausuntoa. Ulkoministeriö toi lausunnoissaan esiin valtiosopimusoikeudellisia huomioita, jotka on otettu valmistelussa huomioon. Muuten lausunnonantajat kannattivat esitystä tai heillä ei ollut lausuttavaa esitykseen.

Sopimuksen voimaantulo



Muutokset tulevat kansainvälisesti voimaan noudattaen niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä siten, että ne katsotaan SOLAS-yleissopimuksen VIII artiklan mukaisesti hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta 2025, jollei niitä siihen mennessä ole vastustanut 1/3 sopimuspuolista tai sopimuspuolet, joiden yhteenlaskettu tonnisto on yli 50 prosenttia maailman kauppalaivaston tonnistosta. Mikäli muutokset katsotaan hyväksytyiksi, ne tulevat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2026.

Muutosten voimaansaattamisasetuksen on tarkoitus tulla voimaan samanaikaisesti kuin muutokset tulevat kansainvälisesti voimaan 1.1.2026.

Ahvenanmaa

Esitetyt sopimusmuutokset koskevat kauppamerenkulkua. Näin ollen Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 13 kohdan mukaan sopimuksen määräykset kuuluvat valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Koska muutokset eivät sisällä Ahvenanmaan maakunnan toimivaltaan kuuluvia määräyksiä, muutosten voimaansaattamissäädökselle 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 23.5.2025 päättänyt hyväksymisestä valtioneuvoston ratkaisuehdotuksesta.

Esitys

Edellä olevan perusteella esitetään, että valtioneuvosto antaisi asetuksen ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteeseen ja eräisiin liitteeseen liittyviin säännöstöihin ja yleissopimuksen liitteeseen liittyviin suorituskykystandardeihin ja vaatimuksiin sekä yleissopimuksen vuoden 1978 ja vuoden 1988 lisäpöytäkirjojen liitteisiin tehdyistä muutoksista.

Esittelijä

Hallitusneuvos Katja Viertävä, liikenne- ja viestintäministeriö