

HE 20/2025 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen, MARPOL-yleissopimuksen I pöytäkirjaan ja painolastivesiyleissopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi sekä laeiksi merilain 6 luvun 12 a §:n ja väylämaksulain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen eli niin sanotun SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen ja alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehtyyn vuoden 1973 kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan eli niin sanotun MARPOL-yleissopimuksen I pöytäkirjaan tehdyt muutokset sekä lain sopimusmuutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Koska sopimusmuutokset sisältävät sekä Euroopan unionin että jäsenvaltioiden toimivaltaan kuuluvia määräyksiä, eduskunnan hyväksyntää haetaan vain siltä osin, kuin sopimusmuutokset kuuluvat Suomen toimivaltaan. Esityksessä ehdotetaan lisäksi sopimusmuutosten edellyttämien muutosten tekemistä merilakiin.

SOLAS-yleissopimuksen liitteen II-2 lukuun tehtävillä muutoksilla parannetaan alusten paloturvallisuutta ja polttoöljyn käytön turvallisuutta. SOLAS-yleissopimuksen liitteen V lukuun tehtävillä muutoksilla selkeytetään merelle kadonneiden konttien ilmoittamista ja määrätään lippuvaltion ilmoitusvelvollisuudesta Kansainväliselle merenkulkujärjestölle. MARPOL-yleissopimuksen I pöytäkirjaan tehdyillä muutoksilla tehdään SOLAS-yleissopimuksen liitteen mukainen merelle kadonneita kontteja koskeva ilmoitusmenettely pakolliseksi myös MARPOL-yleissopimuksen nojalla, jos kadonneissa konteissa on pakattuna haitallisia aineita.

Samalla ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen eli niin sanotun painolastivesiyleissopimuksen muutokset sekä lain sopimusmuutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Painolastivesiyleissopimuksen muutoksilla tarkennetaan sähköisten painolastivesipäiväkirjojen käyttöä.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan sopimusmuutoksiin nähden erillisenä ehdotuksena, että väylämaksulakiin tehtäisiin lakitekniset muutokset liittyen eurooppalaisen merenkulkualan yhdenmetyt palveluympäristön perustamisesta annetusta asetuksesta johtuvien vaatimusten täyttämiseksi. Väylämaksulakiin tehtävillä muutoksilla tarkennettaisiin kansalliseen merenkulun tiedonhallintajärjestelmään rekisteröitävien edustajien ja asiakkaiden rekisteröintimenettelyä, lisäksi mahdollistettaisiin automaattinen päätöksenteko erikseen määritellyissä tilanteissa. Muutokset sujuvoittaisivat yleisesti väylämaksulakiin liittyviä menettelyjä.

SOLAS-yleissopimuksen ja MARPOL-yleissopimuksen muutokset tulevat kansainvälisesti voimaan 1.1.2026, jos sopimusten mukaiset voimaantuloehdot täyttyvät. Muutokset tulevat tuolloin voimaan myös Suomen osalta, jollei Suomi ilmoita vastustavansa muutoksia ennen 1.7.2025, jolloin muutokset katsotaan ehtojen täytyessä hyväksytyiksi, tai jos Suomi on peruuttanut vastustuksensa kuuden kuukauden kuluttua viimeksi mainitusta päivästä. Muussa

tapauksessa muutokset tulevat Suomen osalta voimaan, kun Suomi peruuttaa vastustuksensa. Voimaansaattamislaki ja merilakiin ehdotetut sopimusmuutoksista johtuvat muutokset on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan kuin sopimusmuutokset tulevat Suomen osalta voimaan. Tarkoituksena on, että sopimusmuutokset tulisivat Suomen osalta voimaan samanaikaisesti muutosten kansainvälisen voimaantulon kanssa. Painolastivesiyleissopimuksen muutokset tulevat voimaan kansainvälisesti 1.10.2025, jos sopimuksen mukaiset voimaantuloehdot täyttyvät. Muutokset tulevat tuolloin voimaan myös Suomen osalta, jollei Suomi ilmoita vastustavansa muutoksia ennen kansainvälistä hyväksymispäivämäärää 1.4.2025 tai jos Suomi on peruuttanut vastustuksensa kuuden kuukauden kuluttua viimeksi mainitusta päivästä. Muussa tapauksessa painolastivesiyleissopimuksen muutokset tulevat Suomen osalta voimaan, kun Suomi peruuttaa vastustuksensa. Voimaansaattamislaki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan kuin sopimusmuutokset tulevat Suomen osalta voimaan.

Väylämaksulakiin ehdotetut muutokset on tarkoitettu tulemaan voimaan 15.8.2025.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
PERUSTELUT	5
1 Asian tausta ja valmistelu	5
1.1 Tausta	5
1.2 Valmistelu	6
2 Sopimusmuutosten ja EU-säädöksen pääasiallinen sisältö	8
3 Nykytila ja sen arviointi	9
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	11
4.1 Keskeiset ehdotukset	11
4.2 Pääasialliset vaikutukset	11
5 Lausuntopalaute	13
6 Sopimusten määräykset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön	15
6.1 SOLAS-yleissopimuksen liite	15
6.2 MARPOL-yleissopimuksen I pöytäkirja	17
6.3 Painolastivesiyleissopimuksen liite	17
7 Lakiehdotusten säännöskohtaiset perustelut	18
7.1 Laki ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteeseen ja alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan I pöytäkirjaan tehdyistä muutoksista	18
7.2 Laki alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteeseen tehdyistä muutoksista	18
7.3 Laki merilain muuttamisesta	19
7.4 Laki väylämaksulain muuttamisesta	19
8 Voimaantulo	21
9 Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus	22
10 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys sekä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys	22
10.1 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	22
10.2 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys	26
LAKIEHDOTUKSET	29
1. Laki ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteeseen ja alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan I pöytäkirjaan tehdyistä muutoksista	29
2. Laki alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteeseen tehdyistä muutoksista	30
3. Laki merilain 6 luvun 12 a §:n muuttamisesta	31
4. Laki väylämaksulain muuttamisesta	32
SOPIMUSTEKSTI	33
LIITE	59
RINNAKKAISTEKSTIT	59
3. Laki merilain muuttamisesta	59
4. Laki väylämaksulain muuttamisesta	61

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Sopimusmuutokset

Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (International Maritime Organization, jäljempänä *IMO*) on vuosikymmenten ajan kehitetty kattava kansainvälinen sääntelyjärjestelmä alusten turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä, laivaväen pätevyyksistä, 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, International Convention for the Safety of Life at Sea, jäljempänä *SOLAS-yleissopimus*). Suomi liittyi SOLAS-yleissopimukseen 21.11.1980 ja se tuli Suomen osalta voimaan 21.2.1981. SOLAS-yleissopimuksen liite sisältää kattavat, pääosin tekniset määräykset alusten teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä. SOLAS-yleissopimuksen liitettä ja yleissopimukseen liittyviä säännöstöjä on muutettu useita kertoja IMO:n meriturvallisuuskomitean (Maritime Safety Committee, jäljempänä *MSC-komitea*) päätöslauselmilla.

Kansainvälinen merenkulkujärjestö on hyväksynyt 108. meriturvallisuuskomitean istunnossaan päätöslauselman MSC.550(108), jolla tehdään muutoksia SOLAS-yleissopimuksen liitteen lukuihin II-2 ja V. SOLAS-yleissopimuksen liitteen II-2 lukuun tehtävillä muutoksilla parannetaan yleisesti alusten, mukaan lukien matkustaja-alusten, paloturvallisuutta ja polttoöljyn käytön turvallisuutta. Tarve uusille tarkemmille vaatimuksille perustuu uusiin tuotteisiin alusympäristössä, kuten vaihtoehtoisin aluksella käytettäviin tai kuljetettaviin polttoaineisiin tai sähköautojen kuljetukseen erityis- ja ro-ro-lastitiloissa sekä sääkansilla.

SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun 31 ja 32 sääntöön tehtävillä muutoksilla yksinkertaistetaan konttien katoamista koskevien ilmoitusten käsittelyä sääntelyvelvoitteiden noudattamiseksi, määrätään lippuvaltion ilmoitusvelvollisuudesta IMO:lle, lisätään merenkulun turvallisuutta ja ehkäistään ympäristön pilaantumista. SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun 31 sääntö koskee vaarailmoituksia ja 32 sääntö näiden vaarailmoitusten sisältöä. Mereen katoavien konttien aiheuttamat ongelmat ovat olleet paljon esillä viime vuosina. Mereen katoava kontti voi sijainnista riippuen aiheuttaa vaaraa muulle merenkululle, jolloin oikea-aikaisen tiedon välittäminen kadonneesta kontista edistää merenkulun turvallisuutta. Lisäksi jokaisella mereen katoavalla kontilla on negatiivisia vaikutuksia meriympäristölle.

SOLAS-yleissopimuksen liitteen määräykset mereen kadonneita kontteja koskevista ilmoituksista haluttiin tehdä pakollisiksi myös alusten aiheuttaman meren pilaantumisesta vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983, International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as Modified by the Protocol of 1978 Relating thereto, jäljempänä *MARPOL-yleissopimus*) nojalla. Siksi MARPOL-yleissopimuksen haitallisia aineita koskevista vaaratilanteista tehtäviä ilmoituksia koskevaan I pöytäkirjaan lisättiin viittaus edellä kuvattuihin SOLAS-yleissopimuksen sääntöihin. MARPOL-yleissopimuksen muutos tehtiin IMO:n merellisen ympäristön suojelukomitean (Marine Environment Protection Committee, MEPC) 81. istunnossa päätöslauselmalla MEPC.384(81).

Alusten painolastivesien mukana kulkeutuvien haitallisten vieraslajien leviämisen ehkäisemiseksi ja vähentämiseksi IMO:ssa on tehty kansainvälinen yleissopimus

painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä (SopS 37 ja 38/2017, jäljempänä *painolastivesiyleissopimus*). Yleissopimus edellyttää, että sen soveltamisalaan kuuluvilla aluksilla pidetään painolastivesipäiväkirjaa. Painolastivesipäiväkirjaa koskeviin määräyksiin tehtiin vuonna 2024 muutoksia, joilla tarkennettiin sähköistä päiväkirjaa koskevia säännöksiä. Muutosten myötä edellytetään muun muassa, että hallinnon pitää hyväksyä aluksen sähköinen painolastivesipäiväkirja. Vastaavat muutokset on tehty jo aiemmin SOLAS-yleissopimukseen ja MARPOL-yleissopimukseen.

EU-säädöksen tausta

Meriliikenteen helpottamiseksi ja sen harjoittajien hallinnollisen taakan keventämiseksi niin Euroopan unionin säädöksissä kuin kansainvälisissä säädöksissä sekä valtioiden kansallisessa lainsäädännössä meriliikenteen harjoittajille asetettujen ilmoitusvelvoitteiden täyttämiseksi käytettäviä ilmoitusmenettelyjä on pyritty yksinkertaistamaan ja yhdenmukaistamaan.

Eurooppalaisen merenkulkualan yhdenmukaisen palveluympäristön perustamisesta ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta, annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1239, jäljempänä *EMSW-asetus*, annettiin kesäkuussa 2019. Asetusta sovelletaan 15.8.2025 alkaen. EMSW-asetuksella luodaan merenkulun tiedonhallintajärjestelmä, joka on asetuksen harmonisoitujen rajapintojen mukainen. Tämän tiedonhallintajärjestelmän tärkein tavoite on vahvistaa yhdenmukaistetut säännöt satamakäyntejä varten vaadittujen tietojen tarjoamiselle, erityisesti varmistamalla, että samat tietojoukot voidaan ilmoittaa kuhunkin merenkulkualan kansalliseen keskitettyyn palvelupisteeseen samalla tavoin eli niin sanottua yhden ilmoittamisen periaatetta noudattaen. Asetuksella pyritään myös helpottamaan tiedonsiirtoa ilmoittajien, toimivaltaisten viranomaisten ja käyntisataman satamapalvelujen tarjoajien sekä muiden jäsenvaltioiden välillä. Asetus mahdollistaa toimijoille ilmoitusten tekemisen yhtenäisellä tavalla EU:n jäsenvaltioissa. Harmonisoitu tietojoukko, harmonisoitu ilmoitusten vastaanottorajapinta, yhteiset toimintamääritykset käyttöliittymäsovelluksille sekä yhteiset viitetietokannat ja keskitetty käyttäjähallinta parantavat asiaankuuluvien järjestelmien välisiä yhteyksiä ja yhteentoimivuutta. Tämä mahdollistaa tietojen jakamisen ja uudelleenkäytön nykyistä tehokkaammin.

Pääasialliset EMSW-asetuksen täytäntöönpanoon liittyvät lakimuutokset sisällytettiin hallitukseen esitykseen HE 84/2023 vp, joka piti sisällään EMSW-asetuksen vaatimat kansalliset säädösmuutokset alusliikennepalvelulakiin, jotta Liikenne- ja viestintäviraston Portnet-järjestelmä voidaan korvata uudella merenkulun tiedonhallintajärjestelmällä. Eduskunta hyväksyi esitetyt muutokset 11.12.2023 (EV 76/2023 vp), ja laki alusliikennepalvelulain muuttamisesta (1311/2023) tuli voimaan 1.1.2024. EMSW-asetuksen täytäntöönpanoon liittyvät lakimuutokset tulevat kuitenkin voimaan 15.8.2025.

1.2 Valmistelu

Sopimusmuutosten valmistelu

Meriturvallisuuskomitea hyväksyi 103. istunnossaan toukokuussa 2021 uuden työohjelmaesityksen alukselta pudonneiden konttien raportointivelvoitteesta. Esityksen uudesta työohjelmasta oli meriturvallisuuskomitealle toimittanut useat jäsenvaltiot mukaan lukien kaikki EU:n jäsenvaltiot. Työohjelmaesityksessä esitettiin SOLAS-yleissopimukseen lisättäväksi päällikölle velvollisuus raportoida mereen pudonneista konteista. SOLAS-yleissopimuksen muutosten valmistelusta vastasi lastien ja konttien kuljettamista käsittelevä CCC-alakomitea (Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers). Navigointia,

viestintää sekä etsintä- ja pelastustoimintaa käsittelevä NCSR-alakomitea (Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue) tuki CCC-alakomiteaa tämän työssä. Muutokset saatiin valmiiksi CCC-alakomitean 8. istunnossa, joka toimitti ne alustavasti hyväksyttäväksi MSC-komitean 107. istuntoon ja lopullisesti muutokset hyväksyttiin MSC-komitean 108. istunnossa 23.5.2024 päätöslauselmalla MSC.550(108).

Suomi on osallistunut sopimusmuutosten valmisteluun sekä meriturvallisuuskomiteassa sekä sen alaisissa alakomiteoissa. Suomen kannat MSC-komitean 108. istuntoon on valmisteltu Liikenne- ja viestintäviraston johdolla. Sidosryhmiä on kuultu 19.4.2024 järjestetyssä kansallisessa koordinaatiokokouksessa.

SOLAS-yleissopimuksen liitteen määräykset mereen kadonneita kontteja koskevista ilmoituksista haluttiin tehdä pakollisiksi myös MARPOL-yleissopimuksen nojalla lisäämällä viittaus kyseisiin SOLAS-yleissopimuksen sääntöihin. CCC-alakomitean ehdottamia MARPOL-yleissopimuksen I pöytäkirjan muutoksia käsiteltiin MEPC-komitean 80. ja 81. istunnoissa. Sopimusmuutokset hyväksyttiin jälkimmäisessä istunnossa maaliskuussa 2024 päätöslauselmalla MEPC.384(81).

Suomen kannat MEPC-komitean 81. istuntoon on valmisteltu Liikenne- ja viestintäviraston johdolla. Sidosryhmiä kuultiin Traficom:n johdolla merenkulun ympäristöverkon kokouksissa ennen MEPC-komitean 80. ja 81. istuntoja.

SOLAS-yleissopimuksen liitteen muutokset kuuluvat osittain jaettuun toimivaltaan sekä osittain unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Unionin kantoja MSC 108. istuntoon on valmisteltu neuvoston merenkulkutyöryhmässä. Neuvosto teki päätöksen (EU) 2024/990¹ unionin puolesta otettavasta kannasta SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehtävien muutosten hyväksymiseksi 20.3.2024. Koska unioni ei ole IMO:n jäsen eikä SOLAS-yleissopimuksen osapuoli, jäsenvaltiot valtuutettiin päätöksellä hyväksymään MSC 108. istunnossa unionin puolesta muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-2 ja V lukuun siltä osin kuin kyseiset muutokset kuuluvat unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Hyväksyttäväksi esitettävä MARPOL-yleissopimuksen I pöytäkirjan muutos saa sisältönsä SOLAS-yleissopimuksen kautta, joten sen kuulumista unionin toimivaltaan ja lainsäädännön alaan on arvioitava SOLAS-yleissopimuksen soveltuvien määräysten perusteella. MARPOL-muutokset myös sisällytettiin edellä viitattuun neuvoston päätökseen. Unionin kannat MEPC 81 -kokouksessa hyväksyttiin sopimusmuutoksiin, joihin liittyy unionin yksinomaista toimivaltaa, on hyväksytty kyseisellä neuvoston päätöksellä. Unionin kannat muihin kokouksessa käsiteltyihin asioihin hyväksyttiin neuvoston merenkulkutyöryhmässä (lopullinen asiakirja 6715/5/24 REV 5).

Painolastivesiyleissopimuksen muutokset, joilla sallitaan sähköisen painolastivesipäiväkirjan pitäminen, valmisteltiin Intian ehdotuksesta MEPC-komitean 80. istunnossa ja hyväksyttiin mainitun komitean 81. istunnossa 22.3.2024 päätöslauselmalla MEPC.383(81).

EU-säädöksen valmistelu

EMSW-asetuksen valmistelun tavoitteena oli vähentää meriliikenteelle aiheutuvaa hallinnollista taakkaa luomalla aluksille yksinkertaistetut, digitalisoidut ja yhdenmukaistetut

¹ Haettu 7.11.2024 osoitteesta: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=OJ:L_202400990

ilmoitusmenettelyt. Meriliikenteen ilmoitusmenettelyistä annettu direktiivi 2010/65/EU jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista katsottiin Euroopan komission toimesta aiheelliseksi tarkastaa osana meriliikennepolitiikan toimivuustarkastusta vuonna 2016. Toimivuustarkastelun tulosten perusteella on laadittu ilmoitusmuodollisuusdirektiivin korvaava EMSW-asetus. EMSW-asetus annettiin 20.6.2019 ja sitä aletaan soveltaa jäsenmaissa 15.8.2025 alkaen.

Hallituksen esityksen valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston ja Tullin kanssa. Valmistelu käynnistettiin liikenne ja viestintäministeri Ranteen 18.9.2024 hyväksymällä säädöshankepäätöksellä². Valmisteluun liittyvät materiaalit ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankesivuilta (LVM037:00/2024)³.

Sidosryhmiltä pyydettiin lausuntoja luonnoksesta hallituksen esitykseksi 13.12.2024 – 31.1.2025. Lausuntopyyntö julkaistiin lausuntopalvelu.fi-sivustolla. Lausuntopalautetta kuvataan jäljempänä jaksossa 5. Lausunnot on julkaistu valtioneuvoston hankesivulla.

2 Sopimusmuutosten ja EU-säädöksen pääasiallinen sisältö

Sopimusmuutosten pääasiallinen sisältö

SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun muutoksilla esitetään lisättäväksi päällikön raportointivelvoitteisiin velvoite ilmoittaa alukselta mereen kadonneista konteista sekä samalla velvoite ilmoittaa muista alukselta havaituista meressä ajelehtivista konteista.

Mereen katoava kontti voi sijainnista riippuen aiheuttaa vaaraa muulle merenkululle, jolloin oikea-aikaisen tiedon välittäminen pudonneesta kontista edistää merenkulun turvallisuutta. Vaaraa aiheutuu erityisesti tilanteissa, joissa kontti jää kellumaan eikä uppoa pohjaan. Lisäksi jokaisella mereen putoavalla kontilla on negatiivisia vaikutuksia meriympäristölle. Sopimusmuutosten tavoitteena on myös pyrkiä saamaan paremmin tietoa ilmiöstä, johon voitaisiin kehittää tiedon pohjalta ratkaisuja.

MARPOL-yleissopimuksen I pöytäkirjan muutoksen myötä edellytetään, että haitallisia aineita sisältävien konttien katoamisesta pitää tehdä pöytäkirjan mukainen onnettomuustapausilmoitus SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun vaatimusten mukaisesti.

SOLAS-yleissopimuksen liitteen II-2 lukua koskevilla muutoksilla varmistetaan alusten paloturvallisuutta luopumalla määritellyistä poikkeuksista yleissopimuksen vaatimuksista, sekä säätämällä tarkempia, uusia vaatimuksia alusten paloturvallisuusjärjestelyille. Tarve uusille tarkemmille vaatimuksille perustuu uusiin tuotteisiin alusympäristössä, kuten vaihtoehtoihin aluksella käytettäviin tai kuljetettaviin polttoaineisiin tai sähköautojen kuljetukseen erityis- ja ro-ro-lastitiloissa sekä sääkansilla.

² Haettu 7.11.2024 osoitteesta: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM037:00/2024>

³ Haettu 7.11.2024 osoitteesta: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM037:00/2024>

Painolastivesiyleissopimuksen muutoksella tarkennetaan sähköisen painolastivesipäiväkirjan määritelmää sekä sähköisen painolastivesipäiväkirjan käyttämistä, sen hyväksymistä ja sähköisten merkintöjen vahvistamista koskevia vaatimuksia.

EU-säädöksen pääasiallinen sisältö

EMSW-asetuksen tavoitteena on vahvistaa Euroopan unionissa yhdenmukaisia ilmoitusmenettelyitä satamakäynteihin liittyvien velvoitteiden täyttämiseksi. Tavoitteena on liikenteenharjoittajien hallinnollisen taakan vähentäminen yhdenmukaistamalla ilmoitusmenettelyitä unionissa. Asetuksen nojalla EU:n jäsenvaltioiden on varmistettava, että alusten liikenteenharjoittajia pyydetään antamaan vaaditut tiedot ainoastaan yhden kerran satamakäyntiä kohti ja että toimitetut tiedot säilytetään uudelleenkäyttöä varten.

3 Nykytila ja sen arviointi

Mereen kadonneita kontteja koskeva ilmoitusvelvollisuus

Tällä hetkellä ei ole olemassa kattavaa kansainvälistä sääntelyä mereen kadonneiden konttien ilmoittamisesta tai ilmoituksen sisällöstä eri tilanteissa. IMO:ssa tehdyllä vuoden 2007 kansainvälisellä hylkyjen poistamista koskevalla yleissopimuksella (SopS 13 ja 14/2017), jäljempänä *Nairobin yleissopimus*, on luotu yhtenäiset kansainväliset säännöt ja menettelyt, joilla varmistetaan vaarallisten hylkyjen nopea ja tehokas poistaminen ja siitä aiheutuneiden kustannusten korvaaminen. Nairobin yleissopimuksen mukaan hylyllä tarkoitetaan merenkulkuonnettomuuden jälkeen uponnutta tai karille ajanutta alusta. Merenkulkuonnettomuudella tarkoitetaan alusten yhteentörmäystä, karilleajoa tai muuta merenkulkuvahinkoa tai muuta tapahtumaa aluksella tai sen ulkopuolella, joka aiheuttaa tai uhkaa välittömästi aiheuttaa alukselle tai sen lastille aineellista vahinkoa. Myös osa uponneesta tai karille ajaneesta aluksesta, mukaan luettuna aluksella oleva tai ollut esine, katsotaan hylkyksi.⁴ Samoin esine, joka on kadonnut merellä aluksesta tai joka on ajautunut karille, uponnut tai on merellä tuuliajolla, on yleissopimuksessa tarkoitettu hylky. Näin ollen myös kontit voidaan tulkita hylkyiksi, mutta Nairobin yleissopimus koskee lähtökohtaisesti vastuukysymyksiä ja tulee ensisijaisesti sovellettavaksi silloin, kun kontit ovat lähtöisin merenkulkuonnettomuuden jälkeen uponneesta tai karille ajaneesta aluksesta. IMO:n oikeudellisessa komiteassa on tarkoitus vuoden 2025 alussa keskustella uusien SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun sekä Nairobin yleissopimuksen edellyttämistä raportointivelvoitteista, ja pyytää oikeudellisen komitean hyväksyntää sille, että SOLAS-yleissopimuksen mukaisesti tehty konttiraportointi olisi jatkossa riittävä täyttääkseen Nairobin yleissopimuksen mukaisen raportointivelvoitteen.

Nairobin yleissopimuksen johdosta merilakiin lisättiin uusi 11 a luku vastuusta merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvan hyllyn poistamisesta (860/2016). Luvun 2 § koskee aluksen päällikön ja laivanisännän ilmoitusvelvollisuutta. Pykälän 1 momentin mukaan, jos suomalainen alus on ollut osallisena merenkulkuonnettomuudessa, jonka seurauksena siitä on tullut hylky, aluksen päällikön tai laivanisännän on viipymättä tehtävä tästä Nairobin yleissopimuksen 5 artiklan mukainen ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle tai, jos hylky on

⁴ Hallituksen esitys eduskunnalle hylkyjen poistamista koskevan kansainvälisen yleissopimuksen hyväksymisestä sekä laeiksi yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja merilain, alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain ja alusrekisterilain muuttamisesta HE 96/2016 vp (Haettu 20.3.2025 osoitteesta <https://www.finlex.fi/fi/hallituksen-esitykset/2016/96>)

toisen sopimusvaltion yleissopimusalueella, kyseisen sopimusvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle.

Lisäksi kansallisesti on säädetty alusliikennepalvelulain (623/2005) 23 §:ssä merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittamisesta. Pykälän mukaan velvollisuus ilmoituksen tekemisestä on aluksen päälliköllä, jonka on Suomen vesialueella ilmoitettava VTS-palveluntarjoajalle muun muassa merellä ajelehtivista ympäristöä pilaavien aineiden lautoista sekä konteista tai pakkauksista. Alusliikennepalvelulain ilmoitusvelvollisuudella on pantu täytäntöön alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2002/59/EY), jäljempänä *seurantadirektiivi*, 17 artiklan vaatimus.

Ehdottavilla merilain muutoksilla täytäntöön pantava SOLAS-yleissopimuksen liitteen muutos ei olisi päällekkäinen ilmoitusvelvollisuus alusliikennepalvelulakiin nähden. Merilain ilmoitusvelvollisuus olisi kattavampi, sillä se ulottuisi aluksen päällikön lisäksi laivanisäntään. Tämän lisäksi ilmoitusvelvollisuuden soveltamisala olisi eri. Ilmoitus tulisi myös antaa laajemmalle joukolle, lähistöllä oleville muille aluksille, lähimmälle rantavaltiolle ja lippuvaltiolle. Lisäksi lainsäädännössä ei ole tällä hetkellä Liikenne- ja viestintävirastolle säädettyä velvollisuutta toimittaa IMO:lle saamiensa ilmoituksia kadonneista konteista.

Alusliikennepalvelulain nojalla annetut ilmoitukset merellä ajelehtivista ympäristöä pilaavien aineiden lautoista sekä konteista tai pakkauksista ovat koskeneet erilaisia kelluvia esineitä, eikä tiedossa ole Suomen vesialueella tapahtuneita konttien mereen putoamisia. Vastaanotettujen ilmoitusten esineet ovat useimmiten olleet kalaverkkoja, alusten kiinnitysköysiä tai muita pienempikokoisia esineitä. Viimeisin tiedossa oleva Itämerellä tapahtunut Suomen lipun alla olevalle alukselle tapahtunut konttien putoaminen mereen on tapahtunut vuonna 2010, jolloin neljä konttia putosi laidan yli mereen Gotlannin lähetyillä. Onnettomuustutkintakeskus on tarkastellut asiaa raportissaan C1/2010M⁵.

Yhtäältä alusliikennepalvelulain ilmoitusvelvollisuus on sanktioitu alusliikennepalvelulain 29 §:ssä liikennevirhemaksun muodossa, ja täten aluksen päällikön ilmoitusvelvollisuuden laiminlyönti on sanktioitu Suomen lainkäyttöalueella. Tämän johdosta valmistelun aikana on arvioitu, että kansallisesti on jo säädetty seuraamuksista eikä tässä yhteydessä ole tarvetta säätää merilakiin täydentävää sääntelyä ilmoittamisen laiminlyönnistä aiheutuvista seuraamuksista. Lisäksi merilain 20 luvun 2 §:ssä säädetään hyvän merimiestaidon laiminlyönnistä. Pykälän mukaan, jos päällikkö tai muu, joka aluksessa suorittaa meriturvallisuuden kannalta olennaisesti merkityksellistä tehtävää, laiminlyö, mitä hyvänä merimiehenä on hänen velvollisuutenaan merionnettomuuden estämiseksi, on hänet tuomittava, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi. Tämän on myös arvioitu kattavan ilmoitusten laiminlyönnin.

EMSW-asetuksen vaatimat muutokset

Väylämaksulakiin tehtävillä muutoksilla pantaisiin täytäntöön EMSW-asetuksen vaatimat loput kansalliset säädösmuutokset koskien ilmoittajien rekisteröintiä, lisäksi varmistettaisiin väylämaksuilmoitusten tekeminen uudessa EMSW-asetuksen vaatimusten mukaisessa

⁵ Onnettomuustutkintakeskus (2010), Tutkintaselostus C1/2010M. Haettu 15.10.2024 osoitteesta https://turvallisuustutkinta.fi/material/attachments/otkes/tutkintaselostukset/fi/vesiliikenneonnettomuusientutkinta/2010/c12010m_tutkintaselostus/c12010m_tutkintaselostus.pdf.

järjestelmässä. Lisäksi esityksessä ehdotetaan muutettavaksi väylämaksulakia kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän sujuvan käyttöönoton varmistamiseksi myös väylämaksuilmoitusten osalta. Väylämaksulakia koskeva ehdotus sisältää myös esityksen alakohtaisesta sääntelystä koskien automaattista päätöksentekoa Tullin käsitellessä väylämaksuilmoituksia.

Sähköiset päiväkirjat

IMO:n yleissopimuksia on muutettu viime vuosina siten, että eri päiväkirjojen pitäminen sallitaan sähköisessä muodossa. IMO:n yleissopimusten sähköisiä päiväkirjoja koskevat säännöt pitävät sisällään yhtenevät määritelmät sähköisille päiväkirjoille sekä määräykset siitä, että hallintojen pitää tunnustaa sähköiset päiväkirjat samanarvoisiksi kuin perinteiset fyysiset päiväkirjat.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen ja MARPOL-yleissopimukseen liittyvään ensimmäiseen pöytäkirjaan tehdyt muutokset. Esitys sisältää ehdotuksen SOLAS-yleissopimuksen liitteen sopimusmuutoksista johtuvista muutoksista merilain muuttamiseksi sekä ehdotuksen niin sanotuksi blankettilainaksi, jolla saatettaisiin voimaan SOLAS-yleissopimuksen liitteen ja MARPOL-yleissopimuksen I pöytäkirjan muutoksien lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Samalla ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi painolastivesiyleissopimuksen muutokset ja muutosten voimaansaattamista koskevan blankettilain. Lisäksi esityksessä ehdotetaan muutettavaksi väylämaksulakia niin, että tämän osalta pantaisiin täytäntöön EMSW-asetuksesta johtuvat muutokset väylämaksuilmoitusmenettelyn sujuvoittamiseksi.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Sopimusmuutosten pääasialliset vaikutukset

SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun muutosten vaikutukset kohdistuvat ensisijaisesti alusten päälliköiden raportointivelvollisuuksiin tilanteissa, joissa omasta aluksesta katoaa kontteja mereen tai jos omasta aluksesta havaitaan jostain toisesta aluksesta pudonneita kontteja meressä. Vuosittain kauppamerenkulussa kuljetetaan maailmanlaajuisesti tarkasteltuna noin 250 miljoonaa konttia. Kansainvälisen laivakuljetusjärjestön (World Shipping Council, WCO) kokoamien tilastojen⁶ perusteella maailmanlaajuisesti aluksilta on kadonnut mereen kontteja vuosina 2008 – 2023 vuosittaisena keskiarvona 1061 kappaletta. Vuonna 2023 aluksilta katosi mereen maailmanlaajuisesti tarkasteltuna 221 konttia, joista kolmannes saatiin tilastojen mukaan pelastettua. Lukemat perustuvat merikontteja rahtaaville varustamoille esitettyihin vuosittaisiin kyselyihin.

Kadonneet kontit voivat olla uhka erityisesti tilanteissa, joissa kontin sisältö on vaaralliseksi luokiteltavaa ainetta tai muovia. Pakollinen vakioitu ilmoittaminen mahdollistaisi paremman

⁶ World Shipping Council (2024), "World Shipping Council Releases Containers Lost at Sea Report – 2024 Update". Haettu 15.10.2024 osoitteesta <<https://www.worldshipping.org/news/world-shipping-council-releases-containers-lost-at-sea-report-2024-update>>.

tiedon varauduttaessa mahdollisten vahinkojen torjuntaan, sekä antaisi paremmin tietoja kadonneiden konttien tilastointiin. Ehdotettavilla muutoksilla olisi täten positiivisia ympäristövaikutuksia.

Lippuvaltion tai rantavaltion viranomaisiin kohdistuvia vaikutuksia voidaan pitää vähäisinä, sillä tietojärjestelmä, jolla raportointi Kansainväliselle merenkulkujärjestölle tehdään, on jo olemassa ja lisäksi ei ole odotettavissa, että raportointia tulisi tehtäväksi kovin usein. Liikenne- ja viestintävirasto on lisäksi jo käyttänyt kyseistä raportointijärjestelmää muiden lippuvaltiolle asetettujen ilmoitusvelvoitteiden täyttämiseen Kansainväliselle merenkulkujärjestölle. Ilmoitukset ovat koskeneet erityisesti lippuvaltiotarkastuksiin liittyneitä raportointivelvoitteita.

SOLAS-yleissopimuksen II-2 luvun muutosten vaikutukset kohdistuisivat ensisijaisesti alusten laivanisäntiin, joiden tulisi varmistaa, että heidän omistamansa alukset täyttävät voimaanastuvat SOLAS-yleissopimuksen vaatimukset. Käytännössä tämä tarkoittaisi toimijan omaa ylimääräistä tarkastusta alusten paloturvallisuuteen liittyvien järjestelmien vaatimuksenmukaisuudesta ja uusien vaatimusten täyttämistä olemassa olevien alusten osalta, mikäli olemassa olevat järjestelmät eivät täytä vaatimuksia 1.1.2028 mennessä. Uusien vaatimusten täyttäminen edellyttää enintään olemassa olevien paloturvallisuusjärjestelmien täydentämistä, kuten videomonitorointi- tai sammutusjärjestelmiä tai uusien järjestelmien asentamista aluksille. Muutokset koskevat pääosin tiloja, joissa kuljetetaan ajoneuvoja, ja kyseiset muutostarpeet ovat syntyneet niin sähkökäyttöisten, kuin muiden vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen lisääntyessä. Muutosten myötä kaikkien alusten palontorjuntajärjestelmät tehostuisivat, lisäksi uusien alusten rakenteellisille vaatimuksille tulisi jatkossa lisävaatimuksia. Uusien vaatimuksen täyttämisestä koituvia taloudellisia kustannuksia voidaan pitää kohtuullisina, ottaen huomioon jatkossa saavutetun turvallisuustason. Lisäksi suuressa osassa aluksia on jo olemassa kattavat videovalvontajärjestelmät.

Hyväksyttäviksi esitettävillä MARPOL-yleissopimuksen muutoksilla ei olisi SOLAS-muutoksia pidemmälle meneviä vaikutuksia.

Painolastivesiyleissopimuksen muutosten myötä viranomaisille aiheutuu vähäinen lisätaakka sähköisen painolastivesipäiväkirjan hyväksynnästä. Toisaalta hallinnollisen taakan voidaan olettaa hieman vähenevän satamavaltiotarkastusten osalta, kun sähköisten päiväkirjojen myötä merkinnät ovat helpommin saatavilla ja yhtenäiset. Samoin alusten henkilökunnan hallinnollisen taakan voidaan olettaa pienevän.

EU-säädöksen ja väylämaksulakiin tehtävien muutoksien pääasialliset vaikutukset

EMSW-asetus edellyttää, että vuonna 2025 kaikissa Euroopan unionin jäsenvaltioissa (rantavaltiot) on käytössä asetuksen vaatimukset täyttävä kansallinen single window -järjestelmä meriliikenteen ilmoitustietojen keruuseen. Asetuksesta johtuvat merkittävimmät kustannukset aiheutuvat merenkulun yhdenmätyn tiedonhallintajärjestelmän uudistamistarpeesta. Uudistamistarve perustuu asetuksen vaatimuksiin sekä Liikenne- ja viestintäviraston teettämään selvitykseen nykyisen merenkulun ilmoitusjärjestelmän (PortNet) elinkaaresta, jossa todetaan järjestelmän uudistamisvaive. Palvelun rakentaminen jakaantuu vuosille 2021–2025. Palvelun rakentamisvaiheen kokonaisrahoitustarve on arviolta viisi miljoonaa euroa, ja se on ohjattu Liikenne- ja viestintävirastolle korvamerkittynä erillisrahoituksena.

Asetuksessa esitettyjen toimenpiteiden arvioidaan mahdollistavan nykyistä tehokkaammin viranomaisten välisen tiedonvaihdon sekä kansallisesti että valtioiden rajat ylittävissä tiedonvaihdossa. Tehokkaamman tiedonvaihdon vaikutusten odotetaan näkyvän ilmoittajalle

yksinkertaisempaan ja parempaan palveluun. Toimenpiteiden arvioidaan myös parantavan logistiikkaketjun toimintaedellytyksiä erityisesti tiedon harmonisoinnin johdosta. Euroopan komissio on arvioinut Euroopan unionin tasolla, että hallinnollisen taakan vähentymisen seurauksena muutoksesta varustamoille aiheutuva hyöty olisi merkittävä, tuoden 22–25 miljoonaa miehistötuntia säästöä vuosien 2020-2030 välisenä aikana vastaten arvoltaan 625-720 miljoonaa euroa. Kansallisesti toteutuneet hyödyt ilmoittajille tullaan mittamaan asiakaskyselyin, palvelun rakentamisvaiheessa muutokset voivat aiheuttaa ilmoittajille kustannuksia järjestelmäräjäpintojen uudistamistarpeena, mutta pitkällä tähtäimellä odotetaan tehostamistoimenpiteiden mahdollistavan työajan kohdentamista muihin tehtäviin.

Esityksessä ehdotetaan, että väylämaksulakiin säädettäisiin uusi pykälä, jonka mukaan Tullilla olisi mahdollisuus hyödyntää väylämaksun oikaisuvaatimusasiassa automaattista ratkaisemista tiettyjen edellytysten täytyessä. Muutoksella arvioidaan olevan positiivisia vaikutuksia Tullissa. Automaattisen päätöksenteon käyttöönotto mahdollistaa viranomaisessa ihmistyön suuntaamisen yksinkertaisemmista asioista monimutkaisempiin ja esimerkiksi harkintaa vaativiin tapauksiin. Viranomaisen on siten mahdollista keskittää ihmistyötä tarkoituksenmukaisemmin, mikä edistää viranomaisen tehtävien hoitamista. Tällä arvioidaan olevan myönteisiä vaikutuksia hyvän hallinnon toteuttamiseen Tullissa. Tiettyjen väylämaksulain päätösten oikaisuvaatimusten automatisointi mahdollistaisi selkeiden vaatimusten, joiden käsittely ei edellytä tapauskohtaista harkintaa ja jotka ovat automatisoitavissa, nopeamman ratkaisemisen myös väylämaksulain osalta.

Ehdotus ei merkitsisi muutosta oikaisuvaatimuksen nykyiseen käyttöalaaan väylämaksulaissa eikä oikaisuvaatimusta koskevaan muutoksenhakuoikeuteen. Kun oikaisuvaatimus ehdotuksen mukaan voitaisiin automaatioissa ratkaista vain, jos vaatimus kaikilta osin hyväksytään, automatisoinnin ei voida myöskään katsoa vaarantavan väylämaksuvelvollisen oikeusturvaa. Automaattinen ratkaisumenettely määrätyissä tapauksissa loisi edellytyksiä väylämaksujen käsittelyaikojen lyhenemiselle sekä koko satamakäyntiprosessin sujuvoittamiselle tilanteissa, joissa toimija tekee myös väylämaksuilmoituksen. Automaatio nopeuttaisi kaikkien oikaisuvaatimusten keskimääräistä käsittelyaikaa ja antaisi Tullille paremmat edellytykset kohdentaa resursseja tehokkaammin vaativimpien oikaisuvaatimusten käsittelyyn.

Automaattisen ratkaisumenettelyn käyttämisellä tiettyin edellytyksin väylämaksun oikaisuvaatimusasioissa voidaan arvioida olevan myönteisiä vaikutuksia myös väylämaksun ilmoittaville toimijoille. Kun yksinkertaisempia oikaisuvaatimusasioita voidaan automatisoida, Tullissa voidaan keskittää ihmistyötä monimutkaisempiin ja harkintaa vaativiin tapauksiin, mikä saattaa nopeuttaa myös manuaalisten asioiden käsittelyä. Käsittelyn nopeutumisella taas on myönteinen vaikutus väylämaksun ilmoittavien toimijoiden oikeusturvaan.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi pykälä, jonka mukaan Tullin tulisi yhteisvastuullisen edustajan, rekisteröidyn asiakkaan tai käteisasiakkaan hakemuksesta rekisteröidä ilmoituksia antava taho talouden toimijoiden rekisteröinti- ja tunnistejärjestelmään (Economic Operators Registration and Identification System, EORI) ja myöntää tälle EORI-numero. Merenkulun tiedonhallintajärjestelmässä ilmoituksia antavia tahoja on rajallinen määrä, joista merkittäväällä osalla on jo EORI-numero heidän antaessaan muita ilmoituksia Tullille. Näin ollen velvoitteesta kertaluonteisesti rekisteröidä toimija Euroopan unionin tarkemman ilmoitussääntelyn täyttämiseksi ei muodostu merkittävää työmäärää Tullille ja se voidaan hoitaa nykyisin resurssein.

5 Lausuntopalaute

Luonnoksesta hallituksen esitykseksi pyydettiin sidosryhmiltä lausuntoja 13.12.2024 – 31.1.2025 välisenä aikana. Lausuntopyyntö julkaistiin lausuntopalvelu.fi-sivustolla⁷, jonka kautta kuka tahansa voi antaa lausunnon esitysluonnoksesta. Yhteensä 19 tahoa antoi lausunnon esitysluonnoksesta. Lausunnon antoivat ulkoministeriö, oikeusministeriö, puolustusministeriö, valtiovarainministeriö, sisäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ympäristöministeriö, valtioneuvoston kanslia, Ahvenanmaan maakuntahallitus, Liikenne- ja viestintävirasto, Rajavartiolaitos, Tulli, Väylävirasto, Ilmatieteenlaitos, Suomen ympäristökeskus, Suomen Varustamot ry, Suomen Laivameklariliitto, HaminaKotka Satama Oy ja Business Finland.

Edellä mainituista puolustusministeriö, sisäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ympäristöministeriö, valtioneuvoston kanslia, Rajavartiolaitos, Väylävirasto, Ilmatieteenlaitos ja Business Finland ilmoittivat, ettei heillä ole lausuttavaa esitysluonnoksesta. Liikenne- ja viestintävirasto, Suomen ympäristökeskus, Suomen Varustamot ry ja HaminaKotka Satama Oy lausuvat kannattavansa esitystä.

Konttiraportointi

Ahvenanmaan maakunnan hallitus viittasi Ahvenanmaan itsehallintolain kielivaatimukseen ja lausunnossa on huomioitu vain ne hallituksen esitysluonnoksen osiot, jotka olivat saatavilla ruotsiksi. Maakunnan hallitus kuvasi lainsäädäntövallan jakautumista itsehallintolain valossa Ahvenanmaan maakunnan hallitus katsoi lausunnossaan, että SOLAS-yleissopimukseen, painolastivesiyleissopimukseen sekä väylämaksulakiin liittyvät muutokset kuuluvat valtakunnan lainsäädäntövaltaan, mutta MARPOL-yleissopimuksen muutos kuuluu maakunnan toimivaltaan. SOLAS-yleissopimuksen muutokset liittyvät kauppamerenkulun turvallisuuteen. Hyväksyttäväksi esitettävät MARPOL-yleissopimuksen muutokset saavat sisältönsä SOLAS-yleissopimuksesta, joten myös niissä on kyse kauppamerenkulun turvallisuudesta. SOLAS-yleissopimuksen muutoksen Ahvenanmaan maakunnan hallitus katsoo kuuluvan valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Lausunto ei näin ollen aiheuta muutoksia esitykseen.

Tulli ehdottaa lausunnossaan, että Liikenne- ja viestintävirasto toimittaisi mereen pudonneista konteista ilmoitukset myös Tullille ja ilmoitusten raportointivelvollisuus lisättäisiin merilakiin. Valmistelun aikana on selvitetty, että Tullille voidaan myöntää oikeudet saada tiedot suoraan GISIS-järjestelmästä. Näin ollen momenttiin ehdotettuun lisäykseen ei ole tarvetta, kun Tulli voi saada tiedot suoraan GISIS-järjestelmästä.

Ulkoministeriö toi lausunnossaan esille valtiosopimusoikeudellisia huomioita, jotka ovat jatkovalmistelussa otettu huomioon.

Väylämaksulakiin tehtävät muutokset

Tullin lausunto käsitteli kokonaisuudessaan 33 §:ään esitettyjä muutoksia koskien sähköistä tiedoksiantoa. Lausunnon perusteella merkille pantavaa on, että myös tullilain (304/2016) sähköistä tiedoksiantoa koskevaan 61 §:ään valmistellaan parhaillaan muutoksia. Tätä

⁷ Lausuntopalvelu; Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/25295/2024. Haettu 17.2.2025 osoitteesta: <https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposald=a0389d56-ba50-48b9-9b01-33738a474222>

valmistelua koskien on syytä huomioida erityisesti oikeusministeriön lausunto käsillä olevaan esitykseen liittyen.

Valtiovarainministeriö katsoi, että ehdotetut muutokset väylämaksulakiin ovat kannatettavia mahdollistaen henkilöstöresurssien paremman ja tarkoituksenmukaisemman allokoinnin luoden näin positiivisia vaikutuksia hyvän hallinnon toteuttamiseen Tullissa.

Suomen Laivameklariliitto toi lausunnossaan esiin, että EMSW-asetuksen mukainen uusi merenkulun tiedonhallintajärjestelmä otetaan käyttöön 15.8.2025, mutta kokonaan vain sen käyttöön siirrytään vasta 1.1.2026 alkaen. Nykyinen satamaliikenteen tietojärjestelmä Portnet ja Nemo-järjestelmä ovat käytössä rinnakkain loppuvuoden 2025. Suomen Laivameklariliitto esitti, että esitettujen muutosten voimaantulon tulisi olla linjassa järjestelmien käyttöönoton kanssa. Valmistelun aikana arvioitiin voimaantulon ajankohtaa. Järjestelmien rinnakkaista käyttämistä vuoden 2025 loppuun asti ei nähty haasteeksi lainmuutoksien voimaantulon kannalta. Näin ollen katsottiin tarkoituksenmukaisimmaksi ehdottaa, että laki väylämaksulain muuttamisesta tulisi voimaan 15.8.2025, jolloin EMSW-asetuksen soveltaminen alkaa ja myös asetuksen vaatimat kansalliset säädösmuutokset alusliikennepalvelulakiin tulevat voimaan. Uuden 26 §:n säännöskohtaisia perusteluja koskien automaattisen ratkaisemisen edellytyksiä oikaisuvaatimusasiassa on täsmennetty huomioiden Suomen Laivameklariliiton lausunto.

Oikeusministeriö totesi lausunnossaan, että väylämaksulain 33 § itsessään vaikuttaisi ehdotettujen muutosten jälkeen yleislainsäädännön kanssa päällekkäiseltä. Sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annettu laki (13/2003) mahdollistaa erilaisten asiakirjojen sähköisen tiedoksiannon laajasti. Pykälä olisi siksi tarpeeton, ja olisi oikeusministeriön lausunnon mukaan kokonaisuudessaan kumottavissa. Näin ollen jatkovalmistelussa päätettiin poistaa esitetyt muutokset väylämaksulain 33 §:ään. Lisäksi oikeusministeriön lausunnon perusteella tehtiin täydennykset esityksen säätämisyjärjestysperusteluihin sekä muutama tekninen muutos.

6 Sopimusten määräykset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön

6.1 SOLAS-yleissopimuksen liite

SOLAS-yleissopimuksen liitteen II-2 luku

SOLAS-yleissopimuksen liitteen II-2 luku koskee alusten palosuojelua, palonhavaitsemista ja palonsammutusta, jonka osalta keskeinen kansallinen lainsäädäntö on laki alusten teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (1686/2009), jäljempänä *alusturvallisuuslaki*. Alusturvallisuuslain 2 luvun 6 §:n 1 momentin mukaan SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen on täytettävä sopimuksessa sille asetetut rakenteita ja varusteita sekä niiden järjestelyjä koskevat vaatimukset. Pykälän 4 momentissa määritellään, että Liikenne- ja viestintävirasto voi alusturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä SOLAS-yleissopimuksessa asetetuista teknisistä ja toiminnallisista vaatimuksista.

Euroopan unioni on antanut sääntelyä matkustaja-aluksien turvallisuusvaatimuksista matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2009/45/EY, jäljempänä *non-SOLAS-direktiivi*, joka koskee kotimaanmatkoilla liikennöiviä matkustaja-aluksia ja suurnopeusmatkustaja-aluksia. Kansallisesti unionisääntelyn vaatimukset ovat saatettu voimaan alusturvallisuuslain 3 luvussa. Non-SOLAS-direktiivi on lähtökohtaisesti kopio SOLAS-yleissopimuksesta ja direktiivi sisältää vastaavan sääntelyn palosuojelusta, palonhavaitsemisesta ja palonsammutuksesta.

Direktiivin soveltamisala on kuitenkin eri kuin SOLAS-yleissopimuksen, joka koskee kansainvälisessä liikenteessä liikennöiviä aluksia, kuten matkustaja-aluksia ja lastialuksia. Näin ollen jaetussa toimivallassa on muun muassa lastialuksia koskeva sääntely, koska unioni ei ole antanut eikä ole antamassa lastialuksia koskevaa sääntelyä.

4 sääntö. *Syttymistodennäköisyys.* Sääntöön esitetään lisättäväksi alakohta 2.1.9, jonka mukaan polttoaineen siirto ja käyttö ei saa vaarantaa ihmishenkiä. Taustalla uudelle säännölle on metanolin käytön yleistymisen polttoaineena. Määräys on luonteeltaan tekninen eikä kuulu lainsäädännön alaan.

7 sääntö. *Havaitseminen ja hälytys.* Säännön 5.5 alakohtaan esitetään muutosta, jonka perusteella kiinteä palonhavaitsemisjärjestelmä laajentuu koskemaan myös valvonta-asemia sekä lastivalvomoja. Määräys on luonteeltaan tekninen eikä kuulu lainsäädännön alaan.

9 sääntö. *Palon rajaaminen.* Säännön alakohta 6.1 poistetaan kokonaisuudessaan. Muutoksen myötä ro-ro- tai erikoistilojen rajapintojen eristämistä koskevista helpotuksista luovutaan. Muutos on luonteeltaan tekninen eikä kuulu lainsäädännön alaan.

20 sääntö. *Ajoneuvotilojen, erityistilojen ja ro-ro-tilojen suojaus.* Sääntöä muutetaan ja täsmennetään koskemaan kokonaisvaltaisesti avoimia- ja suljettuja ro-ro-tiloja, sekä sääkansia, joissa kuljetetaan ajoneuvoja. Lisäksi sääntöön esitetään useita täsmennyksiä koskien mainittujen tilojen suojaamista. Sääntöön lisätään uusi alakohta, joka koskee ajoneuvo-, erityis- ja ro-ro-tilojen videovalvontaa. Ro-ro-matkustaja-alukset, jotka on rakennettu 1.1.2026 tai sen jälkeen, tulee varustaa tehokkaalla videomonitorointijärjestelmällä mainittuihin tiloihin. Alukset, jotka on rakennettu ennen 1.1.2026, tulee noudattaa mainittuja vaatimuksia viimeistään 1.1.2028. Säännön alakohdan 5 vaatimuksia tarkennetaan erityis- ja ro-ro-tilojen sisäisten välikansien kategorisoinnin ja muiden teknisten rajoitusten osalta, jotta mahdollinen tulipalo mainituissa tiloissa ei vaaranna kokoontumisasemia, hengenpelastuslaitteita, asuintiloja tai valvonta-asemia. Sääkannet, jotka on tarkoitettu ajoneuvojen kuljettamiseen, tulee varustaa kiinteällä vesipohjaisella sammutusjärjestelmällä. Käytännössä tämä tarkoittaisi vesitykkeitä. Vaatimus koskee ro-ro matkustaja-aluksia, jotka on rakennettu 1.1.2026 jälkeen. Alukset, jotka on rakennettu ennen 1.1.2026, tulee noudattaa mainittuja vaatimuksia viimeistään 1.1.2028. Sääntöön lisätään myös uusi alakohta 7, joka vaatii, että matkustaja-aluksissa, joissa on asennettuna kiinteä vesipohjainen sammutusjärjestelmä, tulee järjestelmän lohkojen ja osastojen olla merkittynä aluksen kansiin ja laipioihin. Määräykset ovat luonteeltaan teknisiä eivätkä kuulu lainsäädännön alaan.

23 sääntö. *Turvallisuuskeskus matkustaja-aluksilla.* Sääntö koskee 1.7.2010 tai sen jälkeen rakennettuja matkustaja-aluksia, joihin vaaditaan turvallisuuskeskus. Säännön alakohta 6.10 täsmennetään koskemaan palonhavaitsemis- sekä palohälytysjärjestelmiä. Määräyksen muutos on luonteeltaan tekninen eikä kuulu lainsäädännön alaan.

SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luku

31 sääntö. *Vaarailmoitukset.* Sääntöön esitetään lisättäväksi olemassa olevan 1 kohdan jälkeen uusi 2 kohta. Kohta 2.1 koskisi päällikön velvollisuutta ilmoittaa viivytyksettä kaikki mahdolliset tiedot alukselta mereen kadonneista konteista. Tiedot on ilmoitettava alueella oleville muille aluksille, lähimmälle rantavaltiolle sekä aluksen lippuvaltiolle. Sääntö 31 käsittää myös muita päällikön ilmoitusvelvoitteita, jotka on saatettu merilailla voimaan. Näin ollen raportointivelvoitteen katsotaan olevan lainsäädännön alaan kuuluva määräys ja edellyttävän siten eduskunnan suostumusta.

Säännön 2.2. kohta koskee tilanteita, kun kyseessä on hylätty alus, jos alukselta toimitettu raportti on epätäydellinen tai sitä ei olla saatu. Näissä tilanteissa SOLAS-yleissopimuksen IX/1.2 mukainen yhtiö on velvollinen päällikön puuttuessa varmistamaan, että säännön 2.1. kohdan mukainen raportointi tulee suoritettua. Yhtiöllä tässä tarkoitettaisiin turvallisuusjohtamisjärjestelmän eli ISM-säännösten (International Safety Management Code) mukaista laivanisäntää. Merilaissa säädetään jo laivanisännän ilmoitusvelvollisuudesta. Sääntö kuuluu siten lainsäädännön alaan ja edellyttää eduskunnan suostumusta.

Kohta 2.3. koskee lippuvaltion velvoitetta raportoida saamansa ilmoitukset IMO:lle mereen kadonneista konteista IMO:n ylläpitämän maailmanlaajuisen yhtenäisen merenkulun tietojärjestelmän eli niin sanotun GISIS-järjestelmän (Global Integrated Shipping Information System) kautta. Kyseessä on Liikenne- ja viestintävirastolle kuuluvaan raportointivelvoitteeseen tuleva uusi vaatimus. Raportointivelvoitteet perustuvat yleissopimukseen, kuten SOLAS-yleissopimukseen, joiden perusteella Liikenne- ja viestintävirastolla on jo ennestään muita raportointivelvoitteita. Lainsäädännössä ei ole tällä hetkellä Liikenne- ja viestintävirastolle asetettua velvollisuutta toimittaa IMO:lle saamansa ilmoitukset merelle kadonneista konteista, joten kohdan 2.3 raportointivelvollisuus olisi uusi velvollisuus. Merilaissa on kuitenkin jo sääntelyä Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta ilmoittaa tehdyistä ilmoituksista, näin ollen velvoite kuuluu lainsäädännön alaan ja edellyttää eduskunnan suostumusta.

Kohta 2.4 koskee päällikön velvoitetta huomattaessaan meressä ajelehtivan kontin, raportoida konttia koskevat tiedot viivytyksettä lähialueilla liikkuville aluksille sekä lähimmälle rantavaltiolle. Alusliikennepalvelulaissa ja merilaissa on jo sääntelyä päällikön ilmoitusvelvollisuuksista, joten velvoite kuuluu lainsäädännön alaan ja edellyttää eduskunnan suostumusta.

32 sääntö. *Vaarailmoitusten vähimmäissisältö.* Sääntöön lisätään olemassa olevan kohdan 2 jälkeen uusi 3 kohta, jossa on listattu yksityiskohtaisesti, mitä tietoja päällikön ilmoitusvelvollisuus mereen kadonneista konteista sisältää. Ilmoitettavia tietoja ovat muun muassa aluksen sijainti, kun kontit katosivat, kadonneiden konttien kokonaismäärä, konttien tavaratyyppi ja kuvaus kadonneista konteista. Määräyksen sisältö on luonteeltaan teknistä, eikä kuulu lainsäädännön alaan.

6.2 MARPOL-yleissopimuksen I pöytäkirja

V artikla. *Raportointimenettelyt.* Artiklaan lisätään uusi 3 kohta, jonka mukaan haitallisia aineita sisältävien konttien katoamisesta pitää tehdä pöytäkirjan mukainen onnettomuustapausilmoitus SOLAS-yleissopimuksen V luvun 31 ja 32 sääntöjen vaarailmoituksia koskevien vaatimusten mukaisesti. Kuten edellä jaksossa 6.1 kuvataan, 31 sääntö on saatettu osin merilailla voimaan ja kuuluu siten lainsäädännön alaan. Näin ollen MARPOL-yleissopimuksen I pöytäkirjan V säännön muutos, joka saa osin sisältönsä mainitusta säännöstä, edellyttää eduskunnan suostumusta.

6.3 Painolastivesiyleissopimuksen liite

A 1 sääntö. *Määritelmät.* Säännön olemassa olevan 8 kappaleen jälkeen lisätään uusi 9 kappale, jolla tarkennetaan sähköisen painolastivesipäiväkirjan määritelmää. Määritelmässä edellytettäisiin, että hallinto on hyväksynyt laitteen tai järjestelmän, jota käytetään painolastivesitoimenpiteen merkintöjen sähköiseen kirjaamiseen kovakantisen kirjan sijaan. Määritelmä kuuluu lainsäädännön alaan, koska se vaikuttaa lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten sopimusmääräysten (B 2 sääntö) sisältöön ja soveltamiseen.

B 2 sääntö. *Painolastivesipäiväkirja.* Säännön 1 kohta korvataan siten, että siihen lisätään vaatimus siitä, että hallinto hyväksyy sähköiset päiväkirjat ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet. Lisäksi säännön 5 kohta korvataan uudella muotoilulla, jolla kohtaan lisätään vaatimus siitä, että päällikkö vahvistaa päiväkirjaan tehtävät merkinnät oikea-aikaisesti, kun kyse on sähköisten merkintöjen ryhmästä. Aluksella pidettävistä päiväkirjoista säädetään merilain 18 luvussa. Luvun 1 §:ssä säädetään velvollisuudesta pitää päiväkirjaa, 2 §:ssä päiväkirjan muodostaja tietojen säilyttämisestä, 3 §:ssä päiväkirjan pitämisestä ja 4 §:ssä päiväkirjaan merkittävistä tiedoista. Siten B 2 sääntö kuuluu lainsäädännön alaan ja edellyttää eduskunnan suostumusta.

7 Lakiehdotusten säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteeseen ja alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan I pöytäkirjaan tehdyistä muutoksista

Suomen perustuslain 95 §:ssä edellytetään, että kansainvälisen velvoitteen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset saatetaan valtiosisäisesti voimaan erityisellä voimaansaattamislailla. Kansainvälisen velvoitteen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset tulee saattaa voimaan blanketti- tai sekamuotoisella lailla myös silloin, kun velvoitteen johdosta on tarpeen tarkistaa kansallisen lainsäädännön aineellista sisältöä. Esitys sisältää ehdotuksen blankettilaiksi.

1 §. Pykälä sisältää säännöksen, jolla saatettaisiin voimaan SOLAS-yleissopimuksen liitteen ja MARPOL-yleissopimuksen I pöytäkirjan muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa ja edellä sopimuksen määräyksiä ja niiden suhdetta Suomen lainsäädäntöön koskevassa jaksossa.

2 §. SOLAS-yleissopimuksen liitteen muutokset sisältävät myös muita kuin lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Pykälässä säädettäisiin, että muista kuin lainsäädännön alaan kuuluvista määräyksistä säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

3 §. Lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Lain on tarkoitus tulla voimaan samanaikaisesti kuin SOLAS-yleissopimuksen liitteen ja MARPOL-yleissopimuksen I pöytäkirjan muutokset tulevat Suomen osalta voimaan. Säännöstö tulee kansainvälisesti voimaan 1.1.2026, ja tavoitteena on, että Suomen kansalliset menettelyt ehditään saattamaan loppuun niin, että muutokset tulisi Suomen osalta voimaan samanaikaisesti säännöstön kansainvälisen voimaantulon kanssa.

7.2 Laki alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteeseen tehdyistä muutoksista

1 §. Pykälä sisältää säännöksen, jolla saatettaisiin voimaan painolastivesiyleissopimuksen liitteen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa ja edellä sopimuksen määräyksiä ja niiden suhdetta Suomen lainsäädäntöön koskevassa jaksossa.

2 §. Pykälässä säädettäisiin, että muista kuin lainsäädännön alaan kuuluvista määräyksistä säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

3 §. Lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Lain on tarkoitus tulla voimaan samanaikaisesti kuin painolastivesiyleissopimuksen liitteen muutokset tulevat Suomen osalta voimaan. Muutokset tulevat kansainvälisesti voimaan 1.10.2025. Tavoitteena on, että Suomen kansalliset menettelyt ehditään saattamaan loppuun niin, että muutokset tulisivat Suomen osalta voimaan samanaikaisesti säännösten kansainvälisen voimaantulon kanssa tai mahdollisimman pian sen jälkeen.

7.3 Laki merilain muuttamisesta

6 luku 12 a §. Päällikön ilmoitusvelvollisuus. Voimassa olevan merilain 6 luvun 12 a §:ssä säädetään aluksen päällikön velvollisuudesta ilmoittaa lähettyvillä oleville aluksille sekä Suomen vesialueella Liikenne- ja viestintävirastolle ja muulla alueella merenkulun turvallisuutta edistävälle tai valvovalle viranomaiselle, elimelle tai järjestelmälle vaarallisesta jäästä, jäänmuodostuksesta tai hyllystä, vähintään 10 boforin tuulesta, josta ei ole annettu myrskyvaroitusta, tai muusta merenkulun välittömästä vaarasta samoin kuin merenkulun turvalaitteen virheellisestä tai erehdyttävästä toiminnasta, siirtymisestä tai katoamisesta. Säännös säilyisi ennallaan ja olisi pykälän ensimmäinen momentti.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi *2 momentti*, joka laajentaisi ilmoitusvelvollisuutta ilmoittaa myös mereen kadonneista konteista. Aluksen päällikköä edellytettäisiin ilmoittamaan määritellyt tiedot aina lippuvaltiolle ja lähimmälle rantavaltiolle, ei vain silloin kun alus on Suomen merialueella. Momentissa lippuvaltiolla tarkoitettaisiin Liikenne- ja viestintävirastoa. Muuten tahot, joille on ilmoitettava, vastaisivat nykyistä sääntelyä. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että jos Suomen lipun alla purjehtivalta alukselta putoaisi kontti esimerkiksi Espanjan rannikolla, niin tästä tulisi ilmoittaa välittömästi Liikenne- ja viestintävirastolle sekä Espanjan toimivaltaiselle viranomaiselle.

Uuden ehdotetun 2 momentin mukaan aluksen päällikön olisi ilmoitettava alukselta kadonneista kontista lähettyvillä oleville aluksille, lippuvaltion viranomaiselle eli Liikenne- ja viestintävirastolle sekä lähimmän rantavaltion merenkulun turvallisuutta edistävälle tai valvovalle viranomaiselle, elimelle tai järjestelmälle. Niissä tilanteissa, joissa aluksen päällikkö ei ole tavoitettavissa kuten, jos kyseessä on hylätty alus, alukselta toimitettu raportti on puutteellinen tai sitä ei ole lainkaan toimitettu, olisi laivanisännän toimitettava tiedot päällikön sijaan. Yhtiöllä tässä tarkoitettaisiin turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaista laivanisäntää. Päällikön olisi myös ilmoitettava alukseltaan pudonneiden konttien lisäksi havaitsemistaan meressä ajalehtivista konteista lähettyvillä oleville aluksille ja lähimmälle rantavaltiolle. Rantavaltiolla tarkoitettaisiin tässä yhteydessä maakohtaista merenkulun turvallisuutta edistävää tai valvovaa viranomaista, elintä tai järjestelmää.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi *3 momentti*, jonka mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tulisi pykälän 2 momentissa tarkoitettuna lippuvaltiona toimittaa tiedot IMO:n ylläpitämän maailmanlaajuisen yhtenäisen merenkulun tietojärjestelmän eli niin sanottuun GISIS-järjestelmän (Global Integrated Shipping Information System) kautta IMO:lle ja muille jäsenvaltioille saatuaan ilmoituksen mereen pudonneista kontista.

Lisäksi pykälään ehdotetaan lisättäväksi Liikenne- ja viestintävirastolle määräyksenantovaltuus antaa tarkempia teknisiä määräyksiä ilmoituksen sisällöstä. Ilmoituksen sisältö perustuisi 2 momentissa säädetyn mukaisesti SOLAS-yleissopimuksen V luvun 32 säännön edellyttämiin tietoihin. Ilmoitettavia tietoja ovat muun muassa aluksen sijainti, kun kontit katosivat, kadonneiden konttien kokonaismäärä, konttien tavaratyyppi ja kuvaus kadonneista konteista. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudesta säädettäisiin uudessa *4 momentissa*.

7.4 Laki väylämaksulain muuttamisesta

26 §. *Väylämaksua koskevan oikaisuvaatimuksen ratkaiseminen automaattisesti.* Ehdotetaan, että lakiin säädettäisiin uusi pykälä, joka sisältäisi poikkeuksen koskien automaattista päätöksentekoa koskevista yleisistä käsittelysäännöistä hallintolain (434/2003) 8 b luvussa säännellyistä asian automaattisen ratkaisun sääntelystä. Poikkeus koskisi hallintolain 53 e §:ssä määriteltyjä asian automaattisen ratkaisemisen edellytyksiä. Mainitun pykälän 4 momentti sääntelee, ettei oikaisuvaatimusta tai siihen rinnastuvaa vaatimusta voida ratkaista automaattisesti. Pykälä laajentaisi automaattisen päätöksenteon käyttöalaa väylämaksumenettelyssä hallintolain yleissääntelyyn verrattuna.

Väylämaksulakiin ehdotettava uusi säännös poikkeaisi hallintolaissa esitetystä yleissäännöksestä siten, että oikaisuvaatimuksen automaattinen ratkaisu olisi mahdollista pykälässä säädetyin edellytyksin. Edellytyksenä olisi, että väylämaksua koskeva oikaisuvaatimus olisi muun kuin tulliasiamiehen esittämä. Lisäksi edellytyksenä olisi, että oikaisuvaatimuksessa esitettäisiin uusi vaatimus tai uutta selvitystä ja vaatimus olisi hyväksyttävissä. Käytännössä kyse olisi siis uudesta ilmoitustiedosta, joka annettaisiin aikaisemmin virheellisesti ilmoitetun tiedon tilalle. Kyse on tyyppillisesti siitä, että Tullille annetun väylämaksuilmoituksen tiedoissa ja sen mukaisesti tehdyssä väylämaksupäätöksessä on ollut puute tai virhe, jonka korjaamista ilmoittaja itse vaatii oikaisuvaatimuksella. Tällainen tilanne olisi kyseessä esimerkiksi silloin, kun maksuvelvollinen on epähuomiossa ilmoittanut maksun määrään vaikuttavan tiedon virheellisesti. Virheellinen tieto voisi johtua esimerkiksi näppäilyvirheestä.

Oikaisuvaatimus on muutoksenhakujärjestelmän kokonaisuuteen kuuluva oikeussuojakeino, joka varmistaa muutoksenhakijan oikeusturvaa. Jos oikaisuvaatimuksen ratkaiseminen edellyttää oikeudellista harkintaa tai se ei olisi käsittelysääntöjen perusteella hyväksyttävissä, oikaisuvaatimuksen kohteena olevan päätöksen asianmukaisuutta ei voitaisi tutkia automaattisesti, vaan asian ratkaiseminen edellyttäisi oikaisuvaatimuksen kohteena olevan päätöksen kokonaisvaltaista tutkimista käsittelijän toimesta. Vain näin voidaan varmistaa oikaisun vaatijan oikeusturva asianmukaisesti kyseisissä tapauksissa. Automaattisesti ratkaistuun oikaisuvaatimukseen sovellettaisiin väylämaksulain 25 §:ää muutoksenhausta Tullin päätökseen. Näin ollen katsottaisiin, että väylämaksulakiin ehdotettu poikkeus olisi hallintolain 5 §:n 1 momentin mukainen.

Uudessa pykälässä säädettäisiin myös, että hallintolain 53 e §:n 2 momentissa säädetyt muut asian automaattisen ratkaisemisen edellytykset täyttyisivät. Toisin sanoen edellytyksenä olisi, että asiaan ei sisälly seikkoja, jotka edellyttäisivät tapauskohtaista harkintaa, tai johon sisältyvät tapauskohtaista harkintaa edellyttävät seikat virkamies tai muu asian käsittelijä olisi arvioinut. Lisäksi ratkaisemisen olisi perustuttava sovellettavan lain ja etukäteisen harkinnan perusteella laadittuihin julkisen hallinnon tiedonhallinnasta annetun lain (906/2019) 2 §:n 16 kohdassa tarkoitettuihin käsittelysääntöihin. Muutoin asian automaattiseen ratkaisemiseen sovellettaisiin, mitä hallintolain 8 b luvussa säädetään.

Mahdollisuus ratkaista osa oikaisuvaatimuksista automaattisesti ennalta määritellyin kriteerein loisi edellytyksiä väylämaksujen käsittelyaikojen lyhenemiselle sekä koko satamakäyntiprosessin sujuvoittamiselle tilanteissa, joissa toimija tekee myös väylämaksuilmoituksen.

33 a §. *EORI-numeron myöntäminen.* Ehdotetaan, että lakiin säädettäisiin uusi pykälä, joka koskisi Tullin velvollisuutta rekisteröidä hakemuksesta talouden toimijoiden rekisteröinti- ja tunnistejärjestelmään (Economic Operators Registration and Identification System, EORI-

järjestelmä) yhteisvastuullisen edustajan, rekisteröidyn asiakkaan tai käteisasiakkaan ilmoituksia antava taho alusliikennepalvelulain 20 a §:n mukaisessa merenkulun tiedonhallintajärjestelmässä annettavia ilmoituksia varten ja Tulli myöntäisi näille EORI-numeron. EORI-numero on EU:n laajuinen järjestelmä, johon tuojat, viejät ja muut talouden toimijat rekisteröidään. Sen perusteella toimija tunnistetaan ja sitä toimijat voivat käyttää tunnisteena asioidessa minkä tahansa EU-maan tulliviranomaisen kanssa. Suomalaiset yritykset rekisteröidään aina Suomessa ja muihin EU-maihin sijoittautuneet yritykset hakevat EORI-numeron kyseisen EU-maan viranomaiselta.

Vaatus EORI-numeron myöntämisestä perustuu EMSW-asetuksen nojalla annettuun täytäntöönpanoasetukseen (EU) 2023/2790, joka edellyttää ilmoittajan todentamista EORI-numerolla. Euroopan komission delegoitu asetus (EU) 2015/2446 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013 täydentämisestä tiettyjä unionin tullikoodeksin säännöksiä koskevien yksityiskohtaisten sääntöjen osalta mahdollistaa 6 artiklassa muiden kuin tullikoodeksin määrittelemien talouden toimijoiden rekisteröimisen ja EORI-numeron myöntämisen, mikäli rekisteröintiä vaaditaan unionin tai jäsenvaltion lainsäädännössä.

Tullin rekisteröintivelvollisuus koski kaikkia väylämaksulaissa määriteltyjä tahoja, myös käteisasiakkaita. Toisin sanoen EORI-numero tulisi myöntää kaikille kansallista merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttäville ilmoittajille. Kansallinen merenkulun tiedonhallintajärjestelmä välittää kaikkien satamakäyntien, myös muiden kuin väylämaksuvelvollisten tahojen ilmoitukset EU-lainsäädännön tietovelvoitteiden mukaisesti Euroopan meriturvallisuusviraston ylläpitämään SafeSeaNet-järjestelmään.

8 Voimaantulo

Meriturvallisuuskomitea on päätöslauselmalla MSC.550(108) päättänyt SOLAS-yleissopimuksen VIII(b)(vi)(2)(bb) artiklan mukaisesti, että sopimusmuutokset katsotaan hyväksytyiksi 1.7.2025, ellei ennen tätä päivää enemmän kuin yksi kolmannes sopimushallituksista tai sopimushallitukset, joiden yhteinen kauppalaivasto tonnistoaltaan on vähintään 50 prosenttia koko maailman kauppalaivastosta, ole ilmoittanut IMO:n pääsihteerille, että ne vastustavat muutoksia. Muutokset tulevat SOLAS-yleissopimuksen VIII(b)(vii)(2) artiklan mukaisesti voimaan 1.1.2026, kun ne on hyväksytty edellä olevan mukaisesti. Osapuoli voi myös vastustaa muutosta SOLAS-yleissopimuksen VIII(b)(vi)(2) artiklan mukaisesti, jolloin muutos tulee voimaan tämän osapuolen osalta vasta sen peruttua vastustuksensa. MARPOL-yleissopimuksen merellisen ympäristön suojelukomitean päätöslauselmalla MEPC.383(81) hyväksytyt muutokset katsotaan hyväksytyiksi ja tulevat voimaan vastaavan hiljaisen hyväksymismenettelyn mukaisesti MARPOL-yleissopimuksen 16(2)(f)(iii) ja 16(2)(g)(ii) artiklojen nojalla. MARPOL-yleissopimuksen muutoksiin sovelletaan samoja voimaantuloehtoja ja päivämääriä kuin edellä kuvattuihin SOLAS-yleissopimuksen muutoksiin.

Ehdotetaan, että SOLAS-yleissopimuksen ja MARPOL-yleissopimuksen muutoksia koskeva voimaansaattamislaki ja laki merilain muuttamisesta tulevat voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti, kun sopimusmuutokset tulevat Suomen osalta voimaan.

Painolastivesiyleissopimuksen muutokset tulevat kansainvälisesti voimaan siten, että ne katsotaan painolastivesiyleissopimuksen 19(2)(e)(ii) artiklan mukaisesti hyväksytyiksi 1.4.2025, jollei niitä siihen mennessä ole vastustanut enemmän kuin yksi kolmasosa sopimuspuolista. Jos muutokset katsotaan hyväksytyiksi, ne tulevat voimaan kansainvälisesti 1.10.2025. Ehdotetaan, että painolastivesiyleissopimuksen muutoksia koskeva

voimaansaattamislaki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti, kun sopimusmuutokset tulevat Suomen osalta voimaan.

Ehdotetaan, että laki väylämaksulain muuttamisesta tulee voimaan 15.8.2025, jolloin EMSW-asetuksen soveltaminen alkaa.

9 Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus

SOLAS-yleissopimuksen muutokset liittyvät kauppamerenkulun turvallisuuteen. Hyväksyttäväksi esitettävät MARPOL-yleissopimuksen muutokset saavat sisältönsä SOLAS-yleissopimuksesta, joten myös niissä on kyse kauppamerenkulun turvallisuudesta. Painolastivesiyleissopimuksen muutoksissa on kyse päiväkirjavaatimuksista, jotka koskevat kauppamerenkulkua. Näin ollen Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 13 kohdan mukaan muutosten määräykset kuuluvat valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Näin ollen muutosten voimaansaattamissäädöksille ei ole tarpeen pyytää Ahvenanmaan maakuntapäivien hyväksyntää itsehallintolain 59 §:n 1 momentin mukaisesti.

Väylämaksulakiin tehtävät muutokset kuuluvat myös valtakunnan lainsäädäntövaltaan Ahvenanmaan itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan mukaan, koska muutokset liittyvät kauppamerenkulun väyliin. Muutokset eivät näin ollen kuulu itsehallintolain 30 §:ssä määriteltyihin kauppamerenkulun asioihin, joista on neuvoteltava maakunnan hallituksen kanssa tai joihin edellytetään maakunnan hallituksen suostumus.

10 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys sekä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

10.1 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Hyvä hallinto ja virkavastuu

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi 26 § väylämaksulakiin, jossa säädettäisiin edellytyksistä ratkaista väylämaksua koskeva oikaisuvaatimus automaattisesti. Automaattisen ratkaisemisen kannalta keskeistä on hallinnon lainalaisuuden periaate. Perustuslain 2 §:n 3 momentissa säädetään hallinnon lainalaisuusperiaatteesta, jonka mukaan julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin. Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista on säädettävä lailla. Lisäksi perustuslain 2 §:n 3 momentin mukaan kaikessa julkisessa toiminnassa on noudatettava tarkoin lakia. Julkisen vallan käyttöön liittyvän lainalaisuusperiaatteen toteuttamiseen vaikuttaa myös yksilötasolle kohdistettu virkavastuusäytäntö.

Perustuslakivaliokunnan mukaan automaattisen päätöksenteon säätelyä on arvioitava perustuslain 21 §:ssä turvattujen hyvän hallinnon periaatteiden ja 118 §:ssä säädetyin virkavastuun kannalta (PeVL 81/2022 vp, s. 3). Perustuslain 21 §:n mukaan jokaisella on oikeus saada asiansa käsitellyksi asianmukaisesti ja ilman aiheetonta viivytystä lain mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa sekä oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi. Käsittelyn julkisuus sekä oikeus tulla kuulluksi, saada perusteltu päätös ja hakea muutosta samoin kuin muut oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin ja hyvän hallinnon takeet turvataan lailla. Perustuslakivaliokunnan mukaan oikaisuvaatimusmenettelyn tarkoituksena on osaltaan toteuttaa perustuslain 21 §:n 2 momentissa tarkoitettuja hyvän hallinnon takeita. Valiokunnan mukaan oikaisuvaatimussäätelyä on siten syytä tarkastella myös siitä näkökulmasta, että se voi muodostaa asiallisesti — joskaan ei muodollisesti — osan hallinto-

oikeudellisen muutoksenhakujärjestelmän kokonaisuudesta. Valiokunta on katsonut myös, että oikaisuvaatimusmenettelyä voidaan tältä kannalta pitää tavallaan muutoksenhaun ensimmäisenä vaiheena, vaikka kysymys ei olekaan tuomioistuimessa tapahtuvasta lainkäytöstä, minkä vuoksi se ei voi täyttää perustuslain 21 §:n 1 momentin vaatimusta siitä, että jokaisella on oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi. (PeVL 55/2014 vp, s. 3 ja PeVL 88/2022 vp, s. 3).

Perustuslain 118 §:n 1 momentin mukaan virkamies vastaa virkatoimiensa lainmukaisuudesta. Virkamies on myös vastuussa sellaisesta monijäsenisen toimielimen päätöksestä, jota hän on toimielimen jäsenenä kannattanut. Sääntely tarkoittaa, että julkisen vallan käyttäjällä on oltava viime kädessä toiminnalleen perusteena toimivaltasäännös. Yksilötasolla julkisen vallan käyttäjä vastaa siitä, että hänen tehtäviensä hoidossa noudatetaan tarkoin lakia.

Perustuslakivaliokunnan mukaan perustuslain säännökset hallinnon lainalaisuusperiaatteesta sekä virkamiehen vastuusta ilmentävät virkamieshallinnon periaatetta (PeVL 19/1985 vp, s. 3/II, PeVL 70/2018 vp, s. 4). Valiokunnan käytännössä on lisäksi vakiintuneesti katsottu esimerkiksi, että annettaessa julkinen hallintotehtävä muun kuin viranomaisen tehtäväksi oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen edellyttää muun muassa, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja että asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla (PeVL 26/2017 vp, s. 49, PeVL 33/2004 vp, s. 7/II, PeVL 46/2002 vp, s. 10). Perustuslakivaliokunta on arvioidessaan automaattista päätöksentekoa kiinnittänyt huomiota hallinnon lainalaisuuteen ja virkavastuuseen (esimerkiksi PeVL 62/2018 vp, s. 8-9 ja PeVL 7/2019 vp, s. 11). Perustuslakivaliokunta on pitänyt selvänä, ettei päätöksenteon siirtäminen automaattiseen käsittelyyn saa johtaa siihen, että virkavastuuta koskevat perustuslain säännökset menettävät merkityksensä. Hyväksyttävänä ei ole voitu pitää sitä, että virkavastuun toteutuminen olisi näennäistä tai keinotekoista (PeVL 7/2019 vp, s. 11). Lisäksi valiokunta on kiinnittänyt perustuslain 21 §:n ja julkisen vallan käytön lakiperustaisuuden näkökulmasta huomiota siihen, ettei automaattisessa päätöksenteossa massaluonteisessa toiminnassa saa vaarantaa hyvän hallinnon vaatimuksia tai asianosaisen oikeusturvaa (PeVL 7/2019 vp, s. 8-9; ks. myös PeVL 49/2017 vp, s. 5, PeVL 35/2005 vp, s. 2).

Perustuslakivaliokunta on todennut, että automaattista päätöksentekoa koskevassa sääntelyssä tulisi täsmällisesti säätää, millaisin perustein asioita voidaan valikoida automaattisen päätöksenteon piiriin (PeVL 81/2022 vp, s. 5, PeVL 70/2018 vp, s. 3). Valiokunnan mukaan automatisoitu päätöksenteko ei sovellu esimerkiksi sellaiseen hallinnolliseen päätöksentekoon, joka edellyttää päätöksentekijän käyttävän laajaa harkintavaltaa (PeVL 7/2019 vp, s. 9). Eesityksen ehdotus väylämaksua koskevan oikaisuvaatimuksen ratkaisemiseksi automaattisesti toteuttaisi täsmällisyys- ja tarkkarajaisuusedellytyksen. Viranomaisen on tehtävä etukäteinen harkinta siitä, mitkä asiat ovat luonteeltaan sellaisia, että ne voidaan ratkaista automaattisesti, ja laadittava käsittelysäännöt, joiden perusteella asiat valitaan ja ratkaistaan. Käytännössä viranomaisen on tunnistettava käsittelemiensä asioiden joukosta olennaisilta piirteiltään samanlaisina toistuvat asiat, jotka viranomaisen arvion mukaan tulee ratkaista aina samojen käsittelysääntöjen mukaisesti. Lähtökohta on yhtenevä hallintolain 6 §:ssä säädetyin tasapuolisen kohtelun periaatteen kanssa. Tullin toiminnassa on tunnistettu, että tietynlaisten väylämaksun oikaisuvaatimusasioiden ratkaiseminen automaattisesti olisi tarkoituksenmukaista edelle mainitut kriteerit automaattiselle ratkaisulle huomioiden. Toisaalta automaattisessa ratkaisumenettelyssä tietojärjestelmä käsittelee samanlaiset tapaukset aina samalla tavalla, kun päätös tehdään automaattisesti ja päätös perustuu tiettyihin etukäteen määriteltyihin käsittelysääntöihin. Tällä voidaan arvioida olevan vaikutusta perustuslain 6 §:n 1 momentissa turvattuun yhdenvertaiseen kohteluun lain edessä.

Hallintolain 53 e §:n 4 momentin mukaan oikaisuvaatimusta tai siihen rinnastuvaa vaatimusta ei voisi ratkaista automaattisesti. Perustuslakivaliokunta on todennut, että oikaisuvaatimusmenettelyn tarkoituksena on osaltaan toteuttaa perustuslain 21 §:n 2 momentissa tarkoitettuja hyvän hallinnon takeita (PeVL 55/2014 vp, s. 3). Oikaisuvaatimuksen, siihen rinnastuvan vaatimuksen ja hallintokantelun oikeusturvaan liittyvä luonne edellyttää, että tällaisen asian tutkii luonnollinen henkilö. Näiden asioiden ratkaiseminen usein myös edellyttää sellaista harkintaa, joka ei ole automatisoitavissa. Oikaisuvaatimuksen automatisointia koskevasta kiellosta on tietyissä erikseen arvioituissa tilanteissa mahdollista säätää erityislaissa poikkeus hallintolain 5 §:n 1 momentin mukaisesti, jos perustuslaista, erityisesti hyvän hallinnon ja oikeusturvan vaarantumattomuudesta, ei katsota seuraavan tälle estettä. Esityksessä ehdotetussa uudessa pykälässä säädettäisiin edellytyksistä väylämaksun oikaisuvaatimuksen ratkaisemiseksi automaattisesti. Jos oikaisuvaatimuksen ratkaiseminen edellyttää oikeudellista harkintaa tai se ei olisi käsittelysääntöjen perusteella hyväksyttävissä, oikaisuvaatimuksen kohteena olevan päätöksen asianmukaisuutta ei voitaisi tutkia automaattisesti, vaan asian ratkaiseminen edellyttäisi oikaisuvaatimuksen kohteena olevan päätöksen kokonaisvaltaista tutkimista käsittelijän toimesta.

Perustuslakivaliokunta on aiemmin arvioinut oikaisuvaatimuksen ratkaisemista automaattisesti verotusmenettelystä annetun lain (1558/1995) ja tullilain (304/2016) osalta (PeVL 88/2022 vp). Väylämaksulakia koskeva ehdotus vastaisi pitkälti tullilain 88 §:n 5 momentissa säädettyä. Perustuslakivaliokunta on tuolloin todennut, että automaattisessa ratkaisemisessa tulee kuitenkin sovellettavaksi hallintolain 53 e §:n 2 momentin säännös, jonka mukaan automaattinen ratkaisumenettely ei ole mahdollinen, jos asiaan sisältyy seikkoja, jotka viranomaisen etukäteisen harkinnan mukaan edellyttävät tapauskohtaista harkintaa, tai joihin sisältyviä tapauskohtaista harkintaa edellyttäviä seikkoja virkamies tai muu asian käsittelijä ei ole arvioinut. Perustuslakivaliokunnan käsityksen mukaan tämä harkintavallan käyttöön liittyvä rajaus käytännössä useimmiten estää oikaisuvaatimusmenettelyn automaattisen käsittelyn, sillä verovelvollisen oikeusturvan edellyttämä oikaisuvaatimuksen asianmukainen käsittely edellyttää useimmiten tapauskohtaista harkintaa.

Valiokunta on kiinnittänyt arvioidessaan hallintolakiin ehdotettavia yleisiä säännöksiä automatisoidusta päätöksenteosta huomiota (PeVL 81/2022 vp, kappale 20) myös siihen, että esimerkiksi hallintolain 6 §:ssäkin mainittu oikeasuhtaisuusvaatimus voi sovellettavan aineellisen lain sanamuodon kannalta hyvin selkeissäkin soveltamistilanteissa edellyttää nimenomaan tilannekohtaista harkintaa. Valiokunta painotti hallintolakiin ehdotetun automaattista päätöksentekoa koskevan sääntelyn asianmukaista soveltamista myös tältä kannalta. Perustuslakivaliokunta kiinnitti lisäksi erityistä huomiota mahdollisuuteen ratkaista oikaisuvaatimusta koskeva asia automaattisesti, jos verovelvollinen esittää oikaisuvaatimuksessaan uuden vaatimuksen tai uutta selvitystä ja oikaisuvaatimus hyväksytään. Poikkeusperusteen soveltaminen edellyttää ehdotetun säännöksen mukaan myös edellä sanotun harkintavallan käyttöön liittyvän hallintolain 53 e §:n 2 momentissa säädetyn edellytyksen täyttymistä (PeVL 88/2022 vp, s. 4).

Väylämaksua koskevan oikaisuvaatimuksen ratkaiseminen automaattisesti suhteessa EU:n yleiseen tietosuojaa-asetukseen

Väylämaksulakiin esitettävä uusi 26 § edellytyksistä ratkaista väylämaksua koskeva oikaisuvaatimus automaattisesti koskisi laivanisäntiä, jotka ovat velvollisia antamaan Tullille väylämaksuilmoituksen maksun määräämistä varten ja maksamaan väylämaksun. Väylämaksulain mukaisesti laivanisännällä tarkoitetaan aluksen omistajaa, vuokraajaa tai sitä, joka käyttää tosiasiallista määräämisvaltaa aluksen liikennöintiin liittyvissä kysymyksissä. Näin ollen ehdotettu uusi 26 § koskisi oikeushenkilöitä ja luonnollisia henkilöitä.

Perustuslakivaliokunnan vakiintuneen lausuntokäytännön mukaisesti hallituksen esityksessä on erityisesti perusoikeuksien kannalta merkityksellisen sääntelyn osalta syytä tehdä selkoa kansallisen liikkumavaran alasta (PeVL 26/2017 vp, s. 42, PeVL 2/2017 vp, s. 2 ja PeVL 44/2016 vp, s. 4). Perustuslakivaliokunta on niin ikään lausunnossaan (PeVL 7/2019 vp) katsonut tarpeelliseksi muun ohella tarkoin varmistua ehdotetun automatisoitua päätöksentekoa koskevan sääntelyn yhteensopivuudesta yleisen tietosuoja-asetuksen kanssa. Kun kyse on EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen (EU) 2016/679 soveltamisalaan kuuluvasta henkilötietojen käsittelystä, tietosuoja-asetusta tarkentava kansallinen lainsäädäntö on mahdollista vain silloin, kun tietosuoja-asetus nimenomaisesti jättää jäsenvaltioille kansallista sääntelyliikkumavaraa. Lainsäätäjän on osoitettava, mihin tietosuoja-asetuksen artiklaan henkilötietojen käsittelyä koskevat erityissäännökset perustuvat.

Yleinen tietosuoja-asetus sisältää säännöksen automatisoidusta yksittäispäätöksestä. Asetuksen 22 artiklan 1 kohdan mukaan rekisteröidyllä on oikeus olla joutumatta sellaisen päätöksen kohteeksi, joka perustuu pelkästään automaattiseen käsittelyyn, kuten profilointiin, ja jolla on häntä koskevia oikeusvaikutuksia tai joka vaikuttaa häneen vastaavalla tavalla merkittävästi. Artiklan 1 kohtaa ei kuitenkaan sovelleta, jos päätös on välttämätön rekisteröidyn ja rekisterinpitäjän välisen sopimuksen tekemistä tai täytäntöönpanoa varten, on hyväksytty rekisterinpitäjään sovellettavassa unionin oikeudessa tai jäsenvaltion lainsäädännössä, jossa vahvistetaan myös asianmukaiset toimenpiteet rekisteröidyn oikeuksien ja vapauksien sekä oikeutettujen etujen suojaamiseksi tai perustuu rekisteröidyn nimenomaiseen suostumukseen.

Ehdotetun väylämaksulain uuden 26 §:n lähtökohtana on, että yleislakeja eli hallintolakeja ja tiedonhallintalakeja niihin sisältyvine automaattista päätöksentekoa koskevine säännöksineen sovellettaisiin myös väylämaksulain mukaisiin oikaisumenettelyihin. Erityissäännöstä sovellettaisiin vain täydentävästi siltä osin kuin väylämaksulain mukaisessa oikaisuvaatimusmenettelyssä on tarvetta ja mahdollisuus poiketa yleislaista. Säännökset rajoittuisivat vain siihen, mikä on sallittua yleisen tietosuoja-asetuksen nojalla ja välttämätöntä henkilötietojen suojan toteuttamiseksi.

Yleinen tietosuoja-asetus jättää lainsäätäjälle kansallista liikkumavaraa, jonka puitteissa on mahdollista säätää automatisoituihin yksittäispäätöksiin liittyvistä käsittelykiellon poikkeamisista. Tällöin tulee kuitenkin huolehtia siitä, että sääntely on kokonaisuudessaan yhteensopivaa yleisen tietosuoja-asetuksen kanssa ja että siinä vahvistetaan myös asianmukaiset toimenpiteet rekisteröidyn oikeuksien ja vapauksien sekä oikeutettujen etujen suojaamiseksi. Yleisen tietosuoja-asetuksen 22 artiklassa ei tarkemmin yksilöidä, millaisia suojatoimien on oltava silloin, kun päätöksenteosta säädetään laissa. Asetuksen johdanto-osan 71 perustelukappaleen mukaan tällaiseen käsittelyyn olisi kuitenkin aina sovellettava asianmukaisia suojatoimia, joihin olisi ainakin kuuluttava käsittelystä ilmoittaminen rekisteröidylle ja tämän oikeus vaatia ihmisen osallistumista tietojen käsittelemiseen, oikeus esittää kantansa, saada selvitys kyseisen arvioinnin jälkeen tehdystä päätöksestä ja riitauttaa päätös.

Uudessa 26 §:ssä säädettäisiin myös, että muutoin asian automaattiseen ratkaisemiseen sovellettaisiin, mitä hallintolain 8 b luvussa säädetään. Hallintolain 53 f §:n 1 momentin mukaan automaattisen ratkaisemisen edellytyksenä on, että luonnollinen henkilö, johon ratkaisu on kohdistettu voi kaikilta osin vaatia siihen oikaisua maksutta 7 a luvun mukaisella oikaisuvaatimuksella tai siihen rinnastuvalla vaatimuksella, joka käsitellään päätöksen tehneessä viranomaisessa tai sen kanssa samaan rekisterinpitäjään kuuluvassa viranomaisessa. Pykälän 2 momentissa säädetään, että 1 momentissa säädettyä ei kuitenkaan sovelleta, jos automaattisella ratkaisulla hyväksytään asianosaisen vaatimus, joka ei koske toista asianosaista. Hallintolain 53 f §:n 1 momentin tarkoituksena on toteuttaa yleisen tietosuoja-asetuksen 22

artiklan mukainen erityinen suojatoimivaatimus. Lain 53 g §:ssä säädetään automaattisesta ratkaisemisesta ilmoittamisesta. Sen mukaan sen lisäksi, mitä 44 §:n 1 momentissa säädetään, hallintopäätöksestä on käytävä ilmi, jos asia on ratkaistu automaattisesti, sekä tieto siitä, missä julkisen hallinnon tiedonhallinnasta annetun lain 28 d §:ssä tarkoitettu käyttöönottopäätös on saatavilla. Pykälän 2 momentin mukaan, jos asiassa ei muun lain perusteella anneta hallintopäätöstä, 1 momentissa tarkoitettut tiedot sekä tieto automaattisen ratkaisun perusteena olevista tiedoista on kuitenkin annettava asianosaiselle muulla tavoin viimeistään asian käsittelyn päättyessä.

Ehdotettu uusi väylämaksulain 26 § mahdollistaisi yleisen tietosuoja-asetuksen 6 ja 22 artiklan mukaiseen kansalliseen liikumavaraan nojautuen poikkeamisen Euroopan unionin tietosuoja-sääntelyyn sisältyvästä automaattisten päätösten kiellosta ottaen huomioon asianmukaiset suojatoimet. Yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan henkilötietojen käsittely on lainmukaista, jos käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteiden velvoitteen noudattamiseksi. Artiklan 1 kohdan e alakohdan mukaan henkilötietojen käsittely on lainmukaista, jos käsittely on tarpeen yleistä etua koskevan tehtävän suorittamiseksi tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi. Asetuksen 6 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat pitää voimassa tai ottaa käyttöön yksityiskohtaisempia säännöksiä tässä asetuksessa vahvistettujen sääntöjen soveltamisen mukauttamiseksi sellaisessa käsittelyssä, joka tehdään 1 kohdan e alakohdan noudattamiseksi määrittämällä täsmällisemmin tietojenkäsittely- ja muita toimenpiteitä koskevat erityiset vaatimukset, joilla varmistetaan laillinen ja asianmukainen tietojenkäsittely muun muassa muissa erityisissä käsittelytilanteissa siten kuin IX luvussa säädetään. Asetuksen 6 artiklan 3 kohdan b alakohdan mukaan käsittelyn perustasta voidaan säätää rekisterinpitäjään sovellettavassa jäsenvaltion lainsäädännössä. Tietosuojalain 6 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaan tietosuoja-asetuksen 9 artiklan 1 kohtaa ei sovelleta tietojen käsittelyyn, josta säädetään laissa tai joka johtuu välittömästi rekisterinpitäjälle laissa säädetystä tehtävästä. Ehdotettava kansalliseen väylämaksulakiin otettava uusi säännös väylämaksua koskevan oikaisuvaatimuksen ratkaisemiseksi automaattisesti on välttämätön edellytys sille, että automaattista ratkaisemista voitaisiin hyödyntää väylämaksulain mukaisissa oikaisuvaatimusasioissa tiettyjen edellytysten täytyessä, ja siten poiketa yleisessä tietosuoja-asetuksessa säädetystä kiellosta.

Valmistelun aikana ei ole tunnistettu, että uudessa väylämaksulain 26 §:n mukaisessa automaattisessa ratkaisemisessa käsiteltäisiin erityisiin henkilötietoryhmiin kuuluvia tietoja. Jos käsiteltäisiin tällaisia tietoja, automaattiset päätökset perustuisivat myös yleisen tietosuoja-asetuksen 22 artiklan 4 kohtaan, jonka mukaan automaattiset päätökset eivät saa perustua 9 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin erityisiin henkilötietoryhmiin, paitsi jos sovelletaan 9 artiklan 2 kohdan a tai g alakohtaa ja asianmukaiset toimenpiteet rekisteröidyn oikeuksien ja vapauksien sekä oikeutettujen etujen suojaamiseksi on toteutettu.

Edellä mainituilla perusteilla neljäs lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

10.2 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden välinen toimivallanjako

Sopimusmuutokset kuuluvat osittain unionin yksinomaiseen toimivaltaan ja osittain unionin ja sen jäsenvaltioiden välillä jaettuun toimivaltaan. Vakiintuneen käytännön mukaan eduskunta

hyväksyy tällaiset kansainväliset velvoitteet vain niiltä osin kuin ne kuuluvat Suomen toimivaltaan (esim. PeVL 6/2001 vp, PeVL 31/2001 vp, PeVL 16/2004 vp, PeVL 24/2004 vp).

EU on antanut merkityksellistä sääntelyä muutosten osalta. Ensinnäkin SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukua koskevien muutosten osalta merkityksellinen on non-SOLAS-direktiivi. Non-SOLAS-direktiivi koskee kotimaanmatkoilla liikennöiviä matkustaja-aluksia ja suurnopeusmatkustaja-aluksia, joten direktiivin soveltamisala on eri kuin SOLAS-yleissopimuksen, joka koskee kansainvälisessä liikenteessä liikennöiviä aluksia, kuten matkustaja-aluksia ja lastialuksia. Näin ollen jaetussa toimivallassa on muun muassa lastialuksia koskeva sääntely, koska unioni ei ole antanut eikä ole antamassa lastialuksia koskevaa sääntelyä.

SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun muutosten osalta merkityksellinen on puolestaan seurantadirektiivi. Seurantadirektiivi koskee alusliikennepalvelujen järjestämistä ja kohdistuu ensisijaisesti rantavaltioihin, kun SOLAS-yleissopimuksen muutokset koskevat lippuvaltioita. Lisäksi SOLAS-yleissopimuksen muutoksen kautta tuleva raportointivelvoite on seurantadirektiivin velvoitetta huomattavasti kattavampi ja velvoite raportoida koskee suurempaa joukkoa toimijoita. Näin ollen seurantadirektiivin soveltamisala on eri kuin SOLAS-yleissopimuksen, ja siten SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen esitetyt muutokset eivät kuulu täysin unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Hyväksyttäväksi esitettävän MARPOL-yleissopimuksen I pöytäkirjan muutos saa sisältönsä SOLAS-yleissopimuksen kautta, joten myös muutokseen sisältyvää unionin toimivaltaa tulee arvioida SOLAS-yleissopimuksen perusteella. Neuvoston päätös (EU) 2024/990 piti sisällään unionin puolesta otettavan kannan MEPC 81 -kokouksessa hyväksytyihin MARPOL-yleissopimuksen muutoksiin, joihin liittyy unionin yksinomaista toimivaltaa. Neuvoston päätöksen mukaan oli hyväksyä päätöslauselmalla MEPC.384(81) tehdyt muutokset MARPOL-yleissopimuksen I pöytäkirjaan siltä osin kuin ne kuuluvat unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Edellä todetusta huolimatta kysymys siitä, miltä osin muutokset kuuluvat jäsenvaltioiden toimivaltaan ja miltä osin unionin toimivaltaan, ei ole täysin yksiselitteinen. Tässä kohtaa viitataan vielä neuvoston päätökseen (EU) 2024/990, joka koskee muun muassa unionin puolesta otettavaa kantaa IMO:n merellisen ympäristön suojelukomitean 81. istunnossa ja meriturvallisuuskomitean 108. istunnossa käsiteltäviin SOLAS-yleissopimuksen liitteen muutoksiin. Päätöksen johdanto-osan 15 kappaleen mukaan päätöksen soveltamisala olisi rajoitettava ehdotettujen muutosten sisältöön siltä osin kuin ne voivat vaikuttaa unionin yhteisiin sääntöihin ja kuuluvat unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Samassa kappaleessa todetaan lisäksi, että neuvoston päätös ei saisi vaikuttaa unionin ja jäsenvaltioiden väliseen toimivallan jakoon. Edelleen päätöksen 3 artiklassa todetaan, että unionin puolesta otettavat kannat kattavat asianomaiset muutokset siltä osin kuin kyseiset muutokset kuuluvat unionin yksinomaiseen toimivaltaan ja siltä osin kuin ne voivat vaikuttaa unionin yhteisiin sääntöihin. Neuvosto ei ole siis katsonut muutosten kuuluvan kokonaan unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Painolastivesiyleissopimuksen liitteen muutos kuuluu unionin ja jäsenvaltioiden jaettuun toimivaltaan eikä unioni ole käyttänyt toimivaltaa, joten muutos kuuluu kokonaisuudessaan jäsenvaltioiden toimivaltaan.

Lainsäädännön alaan kuuluvat sopimusmääräykset

Perustuslain 94 §:n mukaan eduskunta hyväksyy sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä tai ovat muutoin merkitykseltään huomattavia taikka vaativat perustuslain mukaan muusta syystä eduskunnan hyväksymisen. Eduskunnan perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan perustuslaissa tarkoitettu eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen veloitteen määräykset. Sopimuksen määräykset on luettava lainsäädännön alaan, 1) jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvatuksen perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, 2) jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, 3) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, taikka 4) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai 5) siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Kysymykseen ei vaikuta se, onko jokin määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (PeVL 11/2000 vp, PeVL 12/2000 vp ja PeVL 45/2000 vp).

SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun 31 säännön muutokset sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä muun muassa sisältämällä sellaisia velvollisuuksia aluksen päällikölle, laivanisännälle ja lippuvaltion viranomaiselle, joista on voimassa olevan lain säännöksiä. Tarkempi arvio määräysten kuulumisesta lainsäädännön alaan on tehty edellä luvussa 6 Sopimuksen määräykset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön. MARPOL-yleissopimuksen I pöytäkirjan muutoksella tehdään pakollisiksi SOLAS-yleissopimuksen mukaiset lainsäädännön alaan kuuluvat ilmoitusvelvollisuudet, joten myös MARPOL-yleissopimuksen I pöytäkirjan muutos kuuluu lainsäädännön alaan.

Painolastivesiyleissopimuksen liitteen muutokset liittyvät sähköiseen painolastivesipäiväkirjaan. Koska aluksen päiväkirjojen muodosta säädetään merilaissa, kuuluvat muutokset lainsäädännön alaan. Tarkempi arvio muutosten kuulumisesta lainsäädännön alaan on tehty edellä luvussa 6.3.

Koska muutokset eivät sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tai 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla, muutokset voidaan hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus niiden voimaansaattamislaisiksi tavallisen lain säätämisjärjestyksessä.

1. ponsi

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että eduskunta hyväksyisi alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 38/2017) liitteeseen Lontoossa 22 päivänä maaliskuuta 2024 päätöslauselmalla MEPC.383(81) tehdyt muutokset sekä ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981) liitteeseen Lontoossa 23 päivänä toukokuuta 2024 päätöslauselmalla MSC.550(108) tehdyt muutokset ja alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehtyyn vuoden 1973 kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) I pöytäkirjaan Lontoossa 22 päivänä maaliskuuta 2024 päätöslauselmalla MEPC.384(81) tehdyt muutokset siltä osin kuin ne kuuluvat Suomen toimivaltaan.

2. ponsi

Koska edellä kuvatut kansainväliset velvoitteet sisältävät määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, ja koska EMSW-asetuksessa on säännöksiä, joita ehdotetaan

täydennettäväksi lailla, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteeseen ja alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan I pöytäkirjaan tehdyistä muutoksista

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981) liitteeseen Lontoossa 23 päivänä toukokuuta 2024 päätöslauselmalla MSC.550(108) ja alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) I pöytäkirjaan Lontoossa 22 päivänä maaliskuuta 2024 päätöslauselmalla MEPC.384(81) tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Muutosten muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

2.

Laki

alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteeseen tehdyistä muutoksista

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 38/2017) liitteeseen Lontoossa 22 päivänä maaliskuuta 2024 päätöslauselmalla MEPC.383(81) tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Muutosten muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

3.

Laki

merilain 6 luvun 12 a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään merilain (674/1994) 6 luvun 12 a §:ään, sellaisena kuin se on laissa 991/2018, uusi
2–4 momentti seuraavasti:

6 luku

Aluksen päällikkö

12 a §

Päällikön ilmoitusvelvollisuus

Aluksen päällikön on ilmoitettava viivytyksettä lähettyvillä oleville aluksille, Liikenne- ja viestintävirastolle ja lähimmälle rantavaltiolle alukselta kadonneista koneteista ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981) V luvun 32 säännössä edellytetyt tiedot. Yhtiön tai laivanisännän on toimitettava nämä tiedot, jos alus hylätään, alukselta ei voida saada ilmoitusta tai ilmoitus on epätäydellinen. Lisäksi päällikön tulee ilmoittaa tämän momentin mukaisesti myös havaitsemistaan meressä ajelehtivista koneteista lähistöllä oleville aluksille ja lähimmälle rantavaltiolle.

Liikenne- ja viestintäviraston tulee toimittaa 2 momentissa tarkoitetut ilmoitukset Kansainväliselle merenkulkujärjestölle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitettujen ilmoitusten sisällöstä ja niiden toimittamisesta.

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

4.

Laki

väylämaksulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään väylämaksulakiin (1122/2005) siitä lailla 1214/2014 kumotun 26 §:n tilalle uusi 26 § ja lakiin uusi 33 a § seuraavasti:

26 §

Väylämaksua koskevan oikaisuvaatimuksen ratkaiseminen automaattisesti

Poiketen siitä, mitä hallintolain 53 e §:n 4 momentissa säädetään, väylämaksua koskeva muun asianosaisen kuin tulliasiamiehen oikaisuvaatimus voidaan ratkaista automaattisesti, jos oikaisuvaatimuksessa esitetään uusi vaatimus tai uutta selvitystä ja vaatimus hyväksytään. Oikaisuvaatimuksen automaattinen ratkaiseminen edellyttää lisäksi, että hallintolain 53 e §:n 2 momentissa säädetyt muut asian automaattisen ratkaisemisen edellytykset täyttyvät. Muutoin asian automaattiseen ratkaisemiseen sovelletaan, mitä hallintolain 8 b luvussa säädetään.

33 a §

EORI-numeron myöntäminen

Tulli rekisteröi hakemuksesta talouden toimijoiden rekisteröinti- ja tunnistejärjestelmään (EORI) yhteisvastuullisen edustajan, rekisteröidyn asiakkaan ja käteisasiakkaan alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettussa merenkulun tiedonhallintajärjestelmässä annettavia ilmoituksia varten ja myöntää näille EORI-numeron.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 27.3.2025

Pääministeri

Petteri Orpo

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

**PÄÄTÖSLAUSELMA MSC.550(108)
(HYVÄKSYTTY 23 PÄIVÄNÄ
TOUKOKUUTA 2024)**

**MUUTOKSET IHMISHENGEN
TURVALLISUUDESTA MERELLÄ
VUONNA 1974 TEHDYN
KANSAINVÄLISEN
YLEISSOPIMUKSEN II-2 JA V LUKUUN**

MERITURVALLISUUSKOMITEA

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä tehdyn yleissopimuksen 28 artiklan b kohdan, joka koskee komitean tehtäviä,

PALAUTTAA MIELIIN MYÖS ihmishengen turvallisuudesta vuonna 1974 tehdyn yleissopimuksen (SOLAS) (jäljempänä 'sopimus') VIII(b) artiklan, joka koskee sopimuksen liitteeseen muihin kuin I lukuun sovellettavia muutosmenettelyjä,

ON KÄSITELLYT 108. istunnossaan sopimuksen muutokset, joita on ehdotettu ja jotka on annettu tiedoksi sen VIII(b)(i) artiklan mukaisesti,

1 HYVÄKSYY sopimuksen VIII(b)(iv) artiklan kohdan mukaisesti sopimusmuutokset, joiden teksti on tämän päätöslauseلمان liitteenä;

2 PÄÄTTÄÄ sopimuksen VIII(b)(vi)(2)(bb) artiklan mukaisesti, että mainitut muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta 2025, elleivät ennen tätä päivää enemmän kuin yksi kolmannes sopimushallituksista tai sopimushallitukset, joiden kauppalaivastot yhdessä edustavat vähintään 50:tä prosenttia koko maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, ole ilmoittaneet järjestön pääsihteerille, että ne vastustavat muutoksia;

**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

3 KEHOTTAÄ sopimuksen sopimushallituksia panemaan merkille, että muutokset tulevat sopimuksen VIII(b)(vii)(2) artiklan mukaisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2026, kun ne on hyväksytty edellä olevan 2 kappaleen mukaisesti;

4 PYYTÄÄ sopimuksen VIII(b)(v) artiklan perusteella pääsihteeriä toimittamaan kaikille sopimuspuolille oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja liitteessä olevat muutokset;

5 PYYTÄÄ LISÄKSI pääsihteeriä toimittamaan niille Järjestön jäsenille, jotka eivät ole sopimuksen sopimushallituksia, jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteestä.

LIITE

**MUUTOKSET VUONNA 1974
IHMISHENGEN
TURVALLISUUDESTA MERELLÄ
TEHTYYN
KANSAINVÄLISEEN
YLEISSOPIMUKSEEN**

**II-2 LUKU
RAKENNE – PALOSUOJELU,
PALONHAVAITSEMINEN JA
PALONSAMMUTUS**

**B osa
Palon- ja räjähdysenehkäisy**

4 sääntö
Syttymistodennäköisyys

1 2.1.7 kohdan lopusta poistetaan sana 'ja' ja 2.1.8 kohdan lopussa oleva '.' korvataan sanalla '; ja'.

2 Nykyisen 2.1.8 kohdan jälkeen lisätään uusi alakohta seuraavasti:

Secretary-General of their objections to the amendments;

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 aluksille toimitettu ja aluksilla käytetty öljypolttoaine ei saa vaarantaa alusturvallisuutta tai vaikuttaa haitallisesti koneiston toimintaan tai olla haitallista henkilöstölle.”

C osa Palon tukahduttaminen

7 sääntö *Havaitseminen ja hälytys*

5 Asunto- ja työskentelytilojen sekä valvomoiden suojaus

3 5.2 kohta korvataan seuraavasti:

”5.2 Vaatimukset, jotka koskevat aluksia, joiden matkustajamäärä on suurempi kuin 36

Kiinteä palon havaitsemis- ja hälytysjärjestelmä on asennettava ja järjestettävä niin, että se ilmaisee savun työskentelytiloissa, valvomoissa ja asuntotiloissa asuntotilojen käytävät, portaikat ja poistumisreitit mukaan lukien. Savunilmaisimia ei tarvitse asentaa yksityiseen käyttöön tarkoitettuihin kylpyhuoneisiin ja keittiöihin. Tiloihin, joissa ei ole palovaaraa tai se on vähäinen, kuten tyhjiin tiloihin, julkisiin käymälöihin, hiilidioksidihuoneisiin ja muihin vastaavanlaisiin tiloihin, ei tarvitse asentaa kiinteää palon havaitsemis- ja hälytysjärjestelmää. Hytteihin asennettujen ilmaisimien on aktivoituessaan kyettävä antamaan tai aiheuttamaan kuuluva hälytysmerkki tilassa, joihin ne on sijoitettu.”

4 5.5 osio (Lastialukset) korvataan seuraavasti:

”5.5 Lastialukset

(5.5 kohdan vaatimuksia sovelletaan 1 päivänä tammikuuta 2026 tai sen jälkeen rakennettuihin aluksiin. Ennen 1 päivää tammikuuta 2026 rakennettujen alusten on

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

täytettävä 5.5 kohdan aiemmin sovelletut vaatimukset.)
Lastialusten asunto- ja työskentelytilat sekä valvomot on suojattava kiinteällä palon havaitsemis- ja hälytysjärjestelmällä ja/tai automaattisella sprinkleri- ja palon havaitsemis- ja hälytysjärjestelmällä 9.2.3.1 kohdan mukaisesti valitusta suojausmenetelmästä riippuen seuraavasti:

5.5.1 *Menetelmä I C*

Kiinteä palon havaitsemis- ja hälytysjärjestelmä on asennettava ja järjestettävä niin, että se ilmaisee savun asuntotilojen käytävillä, portaikoissa ja poistumisteillä sekä kaikissa valvomoissa ja lastivalvomoissa.

5.5.2 *Menetelmä II C*

Tyyppihyväksytyt ja paloturvallisuusjärjestelmiä koskevan säännösten kyseeseen tulevien vaatimusten mukainen automaattinen sprinkleri- ja palon havaitsemis- ja hälytysjärjestelmä on asennettava ja järjestettävä niin, että sillä suojataan asuntotiloja, keittiöitä ja muita työskentelytiloja lukuun ottamatta tiloja, joista ei aiheudu merkittävää palovaaraa, kuten tyhjiä tiloja tai saniteettitiloja. Lisäksi kiinteä palon havaitsemis- ja hälytysjärjestelmä on asennettava ja järjestettävä niin, että se ilmaisee savun asuntotilojen käytävillä, portaikoissa ja poistumisreiteillä sekä kaikissa valvomoissa ja lastivalvomoissa.

5.5.3 *Menetelmä III C*

Kiinteä palon havaitsemis- ja hälytysjärjestelmä on asennettava ja järjestettävä niin, että se ilmaisee palon kaikissa asunto- ja työskentelytiloissa ja savun asuntotilojen kaikilla käytävillä, portaikoissa ja poistumisteillä lukuun ottamatta tiloja, joista ei aiheudu merkittävää palovaaraa, kuten tyhjiä tiloja tai saniteettitiloja. Lisäksi kiinteä palon havaitsemis- ja hälytysjärjestelmä on

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, 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 *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 *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 *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

asennettava ja järjestettävä niin, että se ilmaisee savun asuntotilojen käytävillä, portaikoissa ja poistumisreiteillä sekä kaikissa valvomoissa ja lastivalvomoissa.”

9 sääntö

Palon rajaaminen

6 Lastitilojen rajapintojen suojaus

5 6.1 kohta poistetaan, ja sitä seuraavat kohdat numeroidaan vastaavasti uudelleen.

G osa

Erityiset vaatimukset

20 sääntö

Ajoneuvotilojen, erityistilojen ja ro-ro-tilojen suojaus

6 20 säännön otsikko korvataan seuraavasti:

”20 sääntö Ajoneuvotilojen, erityistilojen ja ro-ro-tilojen sekä ajoneuvojen kuljettamiseen tarkoitettujen sääkansien suojaus”

1 Tarkoitus

7 1.1 kohta korvataan seuraavasti:

”1 aluksella on oltava paloturvallisuusjärjestelmät, joilla alus voidaan riittävästi suojata ajoneuvotiloihin, erityistiloihin ja ro-ro-tiloihin sekä ajoneuvojen kuljettamiseen tarkoitettuihin sääkansiin liittyvien palovaarojen varalta;”

2 Yleisvaatimukset

2.1 Soveltaminen

8 Nykyisen 2.1.2 kohdan jälkeen lisätään uusi 2.1.3 kohta seuraavasti:

”2.1.3 Ennen 1 päivää tammikuuta 2026 rakennettujen matkustaja-alusten,

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.”

Regulation 9

Containment of fire

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

ennen 1 päivää heinäkuuta 2012 rakennetut alukset mukaan lukien, on myös täytettävä päätöslauselmalla MSC.550(108) hyväksytyt 20.4.1.6, 20.4.4 ja 20.6.2.3 säännöt.”

3 Varotoimet syttyvien höyryjen syttymisen varalta suljetuissa ajoneuvotiloissa, suljetuissa ro-ro-tiloissa ja erityistiloissa

9 3.1.5 kohta korvataan seuraavasti:

”3.1.5 Pysyvät aukot

Lastialuksissa tilan laidoituksessa, päädyissä ja laipiokatossa olevat pysyvät aukot on sijoitettava niin, että palon syttyminen lastitilassa ei vaaranna sellaisia ahtausalueita, pelastusveneiden lastausasemia, asunto- ja työskentelytiloja tai valvomoita, jotka ovat lastitilan yläpuolisissa ylärakenteissa tai kansirakennuksissa.”

4 Havaitseminen ja hälytys

10 Nykyisen 4 osion otsikon (Havaitseminen ja hälytys) alle lisätään uusi kappale seuraavasti:

”Ennen 1 päivää tammikuuta 2026 rakennettujen matkustaja-alusten, ennen 1 päivää heinäkuuta 2012 rakennetut alukset mukaan lukien, on täytettävä 4.1.6 kohdan vaatimukset ensimmäiseen 1 päivänä tammikuuta 2028 tai sen jälkeen pidettävään katsastukseen mennessä.”

4.1 Kiinteät palon havaitsemis- ja hälytysjärjestelmät

11 4.1 osio (Kiinteät palon havaitsemis- ja hälytysjärjestelmät) korvataan seuraavasti:

”4.1 Kiinteät palon havaitsemis- ja hälytysjärjestelmät

4.1.1–4.1.4 kohdan vaatimuksia sovelletaan ainoastaan 1 päivänä tammikuuta 2026 tai

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 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

sen jälkeen rakennettuihin matkustaja-aluksiin. Ennen 1 päivää tammikuuta 2026 rakennettujen matkustaja-alusten, ennen 1 päivää heinäkuuta 2012 rakennetut alukset mukaan lukien, on täytettävä 4.1.6 kohdan vaatimukset sekä 4.1 kohdan aiemmin sovelletut vaatimukset. 4.1.5 kohdan vaatimuksia sovelletaan 1 päivänä tammikuuta 2026 tai sen jälkeen rakennettuihin lastialuksiin. Ennen 1 päivää tammikuuta 2026 rakennettujen lastialusten on täytettävä 4.1 kohdan aiemmin sovelletut vaatimukset.

4.1.1 Ajoneuvo-, erityis- ja ro-ro-tiloissa on oltava erikseen tunnistettava kiinteä palon havaitsemis- ja hälytysjärjestelmä. Järjestelmän on oltava paloturvallisuusjärjestelmiä koskevan säännösten vaatimusten mukainen.

4.1.1.1 Kiinteän palon havaitsemis- ja hälytysjärjestelmän on kyettävä havaitsemaan savu ja lämpö kaikissa ajoneuvo-, erityis- ja ro-ro-tiloissa. Hallinto voi hyväksyä lineaariset lämpöilmaisimet vaadittavaksi lämmön havaitsemisjärjestelmäksi. Järjestelmän on kyettävä pikaisesti havaitsemaan palon syttyminen. Ilmaisimien sijaintipaikan on oltava hallintoa tyydyttävä, kun otetaan huomioon ilmanvaihdon ja muiden kyseeseen tulevien tekijöiden vaikutus. Asentamisen jälkeen järjestelmä on koestettava tavanomaisissa olosuhteissa, ja sen vasteaika on kokonaisuutena oltava hallintoa tyydyttävä.

4.1.2 Mikäli ajoneuvo-, erityis- ja ro-ro-tiloissa käytetään kiinteää vesipohjaista aluelaukaisujärjestelmää, kullekin aluelaukaisujärjestelmän lohkolle on järjestettävä tunnistettava palon havaitsemis- ja hälytysjärjestelmä.

4.1.3 Palon havaitsemis- ja hälytysjärjestelmä on suunniteltava niin, että järjestelmän käyttöliittymä esittää tiedot loogisesti ja yksiselitteisesti ja mahdollistaa nopean ja oikean ymmärtämisen ja päätöksenteon. Erityisesti hälytysjärjestelmän lohkojen numeroinnin

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 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

on vastattava muita järjestelmiä, kuten kiinteää vesisammutusjärjestelmää tai mahdollista videovalvontajärjestelmää.

4.1.4 Ajoneuvojen kuljettamiseen tarkoitettulla sääkannen alueella on oltava kiinteä palon havaitsemis- ja hälytysjärjestelmä. Kiinteän palon havaitsemisjärjestelmän on kyettävä pikaisesti havaitsemaan palon syttyminen missä tahansa alueen sisällä. Ilmaisimien tyyppin, jaksotuksen ja sijaintipaikan on oltava hallintoa tyydyttävä, kun otetaan huomioon sääolosuhteiden, lastin muodostamien esteiden ja muiden kyseeseen tulevien tekijöiden vaikutus. Eri toimintavaiheissa, kuten lastauksen, purkamisen ja matkan aikana, voidaan käyttää eri asetuksia väärin hälytysten vähentämiseksi.

4.1.5 Lastialusten ajoneuvotilat, erityistilat ja ro-ro-tilat on varustettava paloturvallisuusjärjestelmiä koskevan säännösten vaatimusten mukaisella kiinteällä palon havaitsemis- ja hälytysjärjestelmällä. Kiinteän palon havaitsemisjärjestelmän on kyettävä pikaisesti havaitsemaan palon syttyminen. Ilmaisimien tyyppin, niiden välisen etäisyyden ja sijaintipaikan on oltava hallintoa tyydyttävä, kun otetaan huomioon ilmanvaihdon ja muiden kyseeseen tulevien tekijöiden vaikutus. Asentamisen jälkeen järjestelmä on koestettava tavanomaisissa olosuhteissa, ja sen käynnistymisnopeuden on kokonaisuutena oltava hallintoa tyydyttävä.

4.1.6 Ennen 1 päivää tammikuuta 2026 rakennetuissa matkustaja-aluksissa, ennen 1 päivää heinäkuuta 2012 rakennetut alukset mukaan lukien, ajoneuvotilat, erityistilat ja ro-ro-tilat on varustettava paloturvallisuusjärjestelmiä koskevan säännösten vaatimusten mukaisella kiinteällä palon havaitsemis- ja hälytysjärjestelmällä. Kiinteän palon havaitsemisjärjestelmän on kyettävä pikaisesti havaitsemaan palon syttyminen. Kiinteän palon havaitsemis- ja

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 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

hälytysjärjestelmän on ilmaistava savu ja lämpö kaikissa ajoneuvo-, erityis- ja ro-ro-tiloissa. Tässä yhteydessä lämpöilmaisimien on täytettävä savunilmaisimiin sovellettavat etäisyys- ja peittoaluevaatimukset. Lämpöilmaisimia edellytetään vain, kun tilassa on jo savunilmaisin.”

4.3 Erityistilat

12 4.3.1 kohta korvataan seuraavasti:

”4.3.1 Erityistiloissa on järjestettävä tehokas palokiertovartiointi.”

13 Nykyisen 4.3 osion (Erityistilat) jälkeen lisätään uusi 4.4 osio seuraavasti:

”4.4 Videovalvonta

4.4.1 ja 4.4.2 kohdan vaatimuksia sovelletaan 1 päivänä tammikuuta 2026 tai sen jälkeen rakennettuihin aluksiin. Ennen 1 päivää tammikuuta 2026 rakennettujen matkustaja-alusten, joissa on ajoneuvo-, erityis- tai ro-ro-tiloja, ennen 1 päivää heinäkuuta 2012 rakennetut alukset mukaan lukien, on täytettävä 4.4.1 ja 4.4.2 kohdan vaatimukset ensimmäiseen 1 päivänä tammikuuta 2028 tai sen jälkeen pidettävään katsastukseen mennessä.

4.4.1 Matkustaja-alusten ajoneuvo-, erityis- ja ro-ro-tiloihin on sijoitettava tehokas videovalvontajärjestelmä näiden tilojen jatkuvaa valvontaa varten. Järjestelmässä on oltava välitön toistovalmius, jonka avulla tulipalon sijainti voidaan paikantaa mahdollisimman nopeasti. Tiloihin on asennettava koko tilan kattavat kamerat, jotka on sijoitettu niin korkealle, että niistä näkee lastauksen jälkeen lastin ja ajoneuvojen yli.

4.4.2 Alukseen asennetun valvontajärjestelmän tallentamien videoiden on oltava toistettavissa jatkuvasti miehitettyssä valvomossa tai turvallisuuskeskuksessa vähintään seitsemän

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 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

päivän ajan 1 päivänä tammikuuta 2026 tai sen jälkeen rakennetuissa ro-ro-matkustaja-aluksissa ja 24 tunnin ajan olemassa olevissa, ennen 1 päivää tammikuuta 2026 rakennetuissa ro-ro-matkustaja-aluksissa, ennen 1 päivää heinäkuuta 2012 rakennetut alukset mukaan lukien. Jokaisen videokameran ja sen kattamaa tilaa suojaavan kiinteän vesisammutusjärjestelmän lohkon vastaavuus on esitettävä selvästi videomonitorin lähellä. Miehistön ei edellytetä seuraavan videokuvaa jatkuvasti.”

5 Rakenteellinen paloturvallisuus

14 5 osio (Rakenteellinen paloturvallisuus) korvataan alaviitteineen seuraavasti:

”5 Rakenteellinen paloturvallisuus ja aukkojen järjestely

Tätä kappaletta sovelletaan 1 päivänä tammikuuta 2026 tai sen jälkeen rakennettuihin matkustaja-aluksiin. Ennen 1 päivää tammikuuta 2026 rakennettujen matkustaja-alusten on täytettävä 5 kappaleen aiemmin sovelletut vaatimukset.

5.1 Rakenteellinen paloturvallisuus

5.1.1 Yli 36:ta matkustajaa kuljettavissa matkustaja-aluksissa erityistilojen ja ro-ro-tilojen rajapintojen laipiot ja kannet on eristettävä A-60-luokan mukaisesti. Mikäli kuitenkin tällainen rajapinta rajoittuu toiselta puoleltaan 9.2.2.3 sääntökohdassa määriteltyyn (5), (9) tai (10) luokan tilaan, voidaan soveltaa alempaa A-0-luokkaa. Mikäli polttoöljytankit sijaitsevat erityistilojen tai ro-ro-tilojen alapuolella, tilojen välisen kannen palonkestävyyden osalta voidaan soveltaa alempaa A-0-luokkaa.

5.1.2 Mikäli erityistila tai ro-ro-tila on jaettu sisäkansilla, näiden kansien paloluokka on määritettävä kiinteän vesisammutusjärjestelmän kapasiteetin ja järjestelyn perusteella. Jos kiinteällä vesisammutusjärjestelmällä ei voida kattaa

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. 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

samanaikaisesti tietyn kannen ylä- ja alapuolella olevaa aluetta, tämän kannen on oltava A-30-luokan mukainen ja kaikkien kansien välisten luiskien ja ovien on oltava teräksestä valmistettuja ja mahdollisimman tiiviiksi suunniteltuja.

5.2 Ajoneuvotilojen, erityistilojen ja ro-ro-tilojen aukkojen järjestely

5.2.1 Ro-ro-tilan laidoituksessa, päädyissä ja laipiokatossa olevat aukot on sijoitettava niin, että palon sattuminen ro-ro-tilassa ei vaaranna

- .1 pelastusveneiden säilytysalueita;
- .2 lastaus- ja kokoontumisasemia mukaan lukien asemille pääsyä; ja
- .3 ro-ro-tilan yläpuolella olevissa ylärakenteissa ja kansirakennuksissa sijaitsevia asuntotiloja, valvomoita ja tavanomaisesti käytössä olevia työskentelytiloja.

Aukkoja ei sallita millään kansilla, jotka sijaitsevat suoraan näiden kohteiden alapuolella ja vähintään 6,0 metrin turvaetäisyydellä vaakasuunnassa mitattuna.

5.2.2 Tämä vaatimus ei koske sulkulaitteilla varustettuja aukkoja, kuten luiskia ja ovia. Luiskien ja ovien on oltava teräksisiä kaikilla suoraan asuntotilojen, valvomoiden ja tavanomaisesti käytössä olevien työskentelytilojen alapuolella sijaitsevilla kansilla ja vähintään A-0-luokan mukaisia kaikilla suoraan pelastusveneiden ja lastaus- ja kokoontumisasemien alapuolella sijaitsevilla kansilla.

5.2.3 Aukot hyväksytään kuitenkin asuntotilojen, valvomoiden ja tavanomaisesti käytössä olevien työskentelytilojen alapuolella sijaitsevilla ro-ro-tiloissa, kun aluksen kyljen palonkestävyys, mukaan lukien ikkunat ja

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 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

ovet, on A-60-luokan mukainen suorakulmaisella alueella, joka rajoittuu vaakasuunnassa 6,0 m aukoista eteen- ja taaksepäin mitattuna ja pystysuunnassa vähintään kaksi kansitasoa aukon sijaintikannen yläpuolelle. A-0-luokan ikkunat voidaan rinnastaa A-60-luokan ikkunoihin, kun ne on suojattu vesisammutusjärjestelmällä, jonka syöttömäärä on vähintään 5,0 l/min neliometriä kohti. Ilmanvaihdon tuloaukot on suunniteltava siten, että saastumisriski on mahdollisimman pieni*

* Katso 5.2, 8.2, 9.7.1.5 ja 20.3.1.4 sääntö.

5.2.4 Ro-ro- ja erityistilojen koneelliseen ilmanvaihtoon tarkoitettut aukot sallitaan ylärakenteissa sijaitsevien asuntotilojen, työskentelytilojen ja valvomoiden alapuolella, jos aukko on suojattu sulkulaitteella, johon pääsy ei todennäköisesti esty palon sattuessa ro-ro-tiloissa ja joka voidaan sulkea helppopääsyisestä paikasta. Sulkulaitteen on oltava terästä tai muuta palonkestävää materiaalia. Tällaisia aukkoja ei sallita pelastusveneiden, hätägeneraattorin ja konehuoneiden ilmanottoaukkojen alapuolella.

5.2.5 Edellä sanotun estämättä aluksen pääkuljetuskoneistoina ja voimantuotantoon ja varavoimantuotantoon käytettäviä koneistoja palvelevat ilmanottoaukot on sijoitettava niin, että ro-ro- tai erityistilassa sattuvasta tulipalosta aiheutuva saastumisriski pysyy mahdollisimman pienenä.

5.3 Ajoneuvojen kuljettamiseen tarkoitettujen sääkansien järjestely

5.3.1 Ajoneuvojen kuljettamiseen tarkoitetuilla sääkansilla on toteutettava asianmukaiset järjestelyt, jotta niillä kehittynyt tulipalo ei vaaranna

.1 pelastusveneiden ja -lauttojen säilytysalueita;

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.*

* 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 lastaus- ja
kokoontumisasemia mukaan lukien niille
pääsyä; ja

.3 sääkanteen rajoittuvissa
ylärakenteissa ja kansirakennuksissa
sijaitsevia asuntiloja, valvomoita ja
tavanomaisesti käytössä olevia
työskentelytiloja.

5.3.2 Sääkanteen rajoittuvissa
ylärakenteissa ja kansirakennuksissa
sijaitsevista asuntiloista, valvomoista ja
tavanomaisesti käytössä olevista
työskentelytiloista on toteutettava
asianmukaiset järjestelyt, joilla ne erotetaan
ajoneuvokaistoilta vaakasuunnassa yli 6,0
metrin turvaetäisyydellä.

5.3.3 Turvaetäisyyttä voidaan
pientää 3,0 metriin, kun 6,0 metrin sisällä
olevien rajapintojen palonkestävyys on A-
60-luokkaa, ikkunat ja ovet mukaan lukien.
Vaihtoehtoisesti A-0-luokan rajapinnat
voidaan hyväksyä vastaaviksi, kun ne on
suojattu vesisammutusjärjestelmällä, jonka
syöttömäärä on vähintään 5,0 l/min
neliometriä kohti.

5.3.4 Pelastusveneet ja lastaus- ja
kokoontumisasemat, mukaan lukien niille
pääsy, on suojattava yli 12,0 metrin
turvaetäisyydellä. Turvaetäisyydet mitataan
vaakasuoraan.

5.3.5 Edellä sanotun estämättä
aluksen pääkuljetuskoneistoja ja
voimantuotantoon ja varavoimantuotantoon
käytettäviä koneistoja palvelevat
ilmanottoaukot on sijoitettava siten, että
ajoneuvojen kuljettamiseen tarkoitettulla
kannella sattuvasta tulipalosta aiheutuva
saastumisriski pysyy mahdollisimman
pienenä.”

6 Sammutus

6.1 Kiinteät sammutuslaitteistot

.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
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 Nykyisen 6.1 osion otsikon (Kiinteät sammutuslaitteistot) alla oleva johdantokappale korvataan seuraavasti:

”(6.1.1 ja 6.1.2 kohdan vaatimuksia sovelletaan 1 päivänä heinäkuuta 2014 tai sen jälkeen rakennettuihin aluksiin. Ennen 1 päivää heinäkuuta 2014 rakennettujen alusten on täytettävä 6.1.1 ja 6.1.2 kohdan aiemmin sovelletut vaatimukset. 6.2.1 ja 6.2.2 kohdan vaatimuksia sovelletaan 1 päivänä tammikuuta 2026 tai sen jälkeen rakennettuihin ro-ro-matkustaja-aluksiin. Ennen 1 päivää tammikuuta 2026 rakennettujen matkustaja-alusten, joissa on ajoneuvo-, erityis- tai ro-ro-tiloja, ennen 1 päivää heinäkuuta 2012 rakennetut alukset mukaan lukien, on täytettävä 6.2.3 kohdan vaatimukset ensimmäiseen 1 päivänä tammikuuta 2028 tai sen jälkeen pidettävään katsastukseen mennessä.)”

16 Nykyisen 6.1 osion (Kiinteät sammutuslaitteistot) jälkeen lisätään seuraava uusi 6.2 osio, ja sitä seuraava osio (Käsisammuttimet) ja sen kohdat numeroidaan vastaavasti uudelleen seuraavasti:

”6.2 Kiinteä vesisammutusjärjestelmä ajoneuvojen kuljettamiseen tarkoitetuilla sääkansilla

6.2.1 Matkustaja-aluksiin on asennettava vesitykkeihin perustuva kiinteä sammutusjärjestelmä, joka kattaa ajoneuvojen kuljettamiseen tarkoitetut sääkannet. Vesitykkien on oltava paloturvallisuusjärjestelmiä koskevan säännösten määräysten mukaisia.

6.2.2 Matkustaja-aluksissa, joihin on asennettu ajoneuvojen kuljettamiseen tarkoitetut sääkannet kattava kiinteä vesisammutusjärjestelmä, on oltava viemärointijärjestelmä. Järjestelmä on mitoitettava poistamaan vähintään 125 prosenttia sekä vesitykkien että paloletkujen vaaditun suuttimäärän yhteenlasketusta syöttömäärästä.

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, 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 Ennen 1 päivää tammikuuta 2026 rakennettuihin matkustaja-aluksiin, ennen 1 päivää heinäkuuta 2012 rakennetut alukset mukaan lukien, on asennettava vesitykkeihin perustuva kiinteä sammutusjärjestelmä, joka kattaa ajoneuvojen kuljettamiseen tarkoitettut sääkannet. Vesitykit on sijoitettava niin, että ajoneuvojen kuljettamiseen tarkoitettulla sääkannen alueella olevien ajoneuvojen esteetön suojaus voidaan varmistaa mahdollisuuksien mukaan. Vesitykkien toiminta on varmistettava turvallisilla kulkuväylillä tai kauko-ohjauksella, jotta se ei vaaranna tulipalon syttyessä vesitykkien suojaamalla alueella. Kunkin vesitykin kapasiteetin on oltava vähintään 1 250 l/min. Hallinto voi sallia pienemmät virtausnopeudet, milloin vaadittu virtausnopeus ei ole käytännöllinen aluksen koon ja järjestelyjen vuoksi. Hallinto voi myös sallia vaihtoehtoisia järjestelyjä aluksille, joihin on jo asennettu vesitykkeihin perustuva kiinteä vesisammutusjärjestelmä ennen 1 päivää tammikuuta 2026.”

17 Nykyisen 6 osion (Sammutus) jälkeen lisätään uusi 7 osio alaviitteineen seuraavasti:

”7 **Päätöksenteko**

(7 kappaleen vaatimuksia sovelletaan 1 päivänä tammikuuta 2026 tai sen jälkeen rakennettuihin matkustaja-aluksiin.)

Matkustaja-alusten ajoneuvo-, erityis- ja ro-ro-tiloihin, joihin on asennettu kiinteitä paineistettuja hajasuihkujärjestelmiä, on sijoitettava laipioihin ja laipiokattoihin sekä pystysuoriin rajapintoihin asianmukaiset opasteet ja merkinnät, joiden avulla kiinteän sammutusjärjestelmän lohkot voidaan tunnistaa helposti. Asianmukaiset opasteet ja merkinnät on sovittava miehistön tyypillisiin liikkumistapoihin ottaen huomioon lastin tai kiinteiden laitteiden muodostamat esteet. Lohkojen numerokyltit on tehtävä valoluminoivasta materiaalista.* Tilan sisällä esitetyn lohkojen numeroinnin on vastattava turvallisuuskeskuksessa tai

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 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

jatkuvasti miehitetyssä valvomossa käytettyjä lohkon venttiilin ja lohkon tunnistetietoja.

* Katso paloturvallisuusjärjestelmäsäännösten 11 luku valoluminoivan materiaalin arvioinnista ja testauksesta.”

23 sääntö

Turvallisuuskeskus matkustaja-aluksilla

6 Turvallisuusjärjestelmien valvonta ja seuranta

18 6.10 kohta korvataan seuraavasti:

”10 palon havaitsemis- ja hälytysjärjestelmät;”

V LUKU MERENKULUN TURVALLISUUS

31 sääntö

Vaarailmoitukset

19 Nykyisen 1 kappaleen jälkeen lisätään seuraavat uudet kohdat alaviitteineen:

”2.1 Lastikonttien katoamiseen osalliseksi joutuneen aluksen päällikön on ilmoitettava tällaisesta tapahtumasta asianmukaisin keinoin, viipymättä ja mahdollisimman tyhjentävästi lähistöllä oleville aluksille, lähimmälle rantavaltiolle sekä lippuvaltiolle.

2.2 Jos 2.1 kohdassa tarkoitettu alus hylätään tai jos tällaiselta alukselta ei voida saada ilmoitusta tai ilmoitus on epätäydellinen, tulee yhtiön, kuten se on IX/1.2 säännössä määritelty, täyttää tässä säännössä päällikölle asetetut velvoitteet mahdollisimman laajasti.

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 Paragraph 6.10 is replaced by the following:

”10 fire detection and fire alarm system;”

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 Saatuaan ilmoituksen
2.1 kohdan mukaisesti lippuvaltion tulee
ilmoittaa Järjestölle lastikonttien
katoamisesta.*

* Katso asiakirja *Notification and circulation through the Global Integrated Shipping Information System (GISIS)* (päättölauselma A.1074(28)).

2.4 Jokaisen aluksen päällikön,
joka havaitsee yhden tai useamman
lastikontin ajelehtivan merellä, on
ilmoitettava asianmukaisin keinoin tällaisen
havainnon yksityiskohdat viipymättä ja
mahdollisimman tyhjentävästi lähistöllä
oleville aluksille ja lähimmälle
rantavaltiolle.”

20 Nykyiset 2, 3 ja 4 kappaleet
numeroidaan uudelleen 3, 4 ja 5 kappaleiksi.

32 sääntö

Vaarailmoitusten vähimmäissisältö

21 Nykyisen 2 kappaleen
(Trooppiset myrskyt) jälkeen lisätään
uusi kappale seuraavasti:

”3 Lastikonttien katoaminen tai
havaitseminen

1 Lastikonttien katoaminen
aluksesta

On selvää, että kaikki yksityiskohdat eivät
välttämättä ole saatavilla alustavaa
ilmoitusta annettaessa. Päällikön on
ilmoitettava kaikki myöhemmät ja/tai
täydentävät tiedot mahdollisimman pian
alustavan ilmoituksen antamisen jälkeen.
Ilmoituksesta on käytävä ilmi:

.1 Yleistä

- Ilmoitustyyppi: Lastikonttien
katoaminen aluksesta

- Aika (Universal Coordinated
Time) ja päivämäärä

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
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.

Regulation 32

Information required in danger messages

21 The following new paragraph
is inserted after existing paragraph 2
(Tropical cyclones (storms)):

”3 Loss or observation of freight
container(s)

.1 Loss of freight container(s)
from a ship

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 General information

- Type of report: Loss of
freight container(s) from a ship

- Time (Universal Coordinated
Time) and date

- Aluksen tunnistetiedot (IMO-numero/nimi/kutsutunnus/MMSI-numero)

- Lähettäjä: Aluksen päällikkö tai päällikön puolesta ilmoituksen tekevän päällikön edustajan yhteystiedot

- Vastaanottaja: Tapahtumapaikkaa lähinnä oleva rantavaltio ja lippuvaltio

- Ilmoituksen numero: Aikajärjestyksessä, jos ensimmäisen lastikontin katoamisilmoituksen jälkeen lähetetään muita ilmoituksia.

Tapahtumasta on suoritettava perusteellinen tutkinta heti, kun se on turvallista ja mahdollista. Kadonneiden lastikonttien määrä tai arvioitu määrä on tarkistettava. Tarkistetun määrän sisältävä ilmoitus merkitään lopulliseksi ja lähetetään samoille vastaanottajille.

.2 Sijainti-ilmoitus*

Sijainti leveys- ja pituusasteina tai tarkka suuntima ja etäisyys meripeninkulmina selvästi tunnistettavasta maamerkistä (jos mahdollista)

- Aluksen sijainti, kun lastikontit katosivat; tai

- Jos aluksen sijainti lastikonttien katoamishetkellä ei ole tiedossa, aluksen arvioitu sijainti lastikonttien katoamishetkellä; tai

- Jos aluksen arvioitua sijaintia lastikonttien katoamishetkellä ei tiedetä tai voida määrittää, aluksen sijainti lastikonttien katoamisen havaitsemishetkellä.

* Tässä voidaan käyttää mekaanisia, elektronisia ja/tai visuaalisia apuvälineitä, joiden avulla lastikonttien katoamispaikka voidaan ilmoittaa lähes reaaliaikaisesti, jos niitä on käytettävissä.

- Ship's identity (IMO number/name/call sign/MMSI)

- From: Master of the ship, or contact details of their representative reporting on master's behalf

- To: Nearest coastal State where the incident occurred and flag State

- The message number: In chronological order if other freight container 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	Kadonneiden lastikonttien kokonaismäärä tai arvioitu määrä soveltuvin osin:	.3	Total number or estimated number of freight container(s) lost, as appropriate:
.4	Lastikonttien tavaratyyppi:	.4	Type of goods in freight container(s):
-	Vaaralliset aineet: Kyllä/Ei	-	Dangerous goods: Yes/No
-	YK-numero (jos tiedossa)	-	UN number (if known)
.5	Kuvaus kadonneista lastikonteista, jos saatavilla ja mahdollista:	.5	Description of freight container(s) lost as far as available and practicable:
.1	Lastikonttien mitat (esim. 20 jalkaa);	.1	Dimension of freight container(s) (e.g. 20 foot);
.2	Lastikonttien tyyppi (esim. kylmäkuljetuskontti); ja	.2	Type(s) of freight container(s) (e.g. reefer); and
.3	Tyhjien lastikonttien määrä tai arvioitu määrä.	.3	Number or estimated number of empty freight container(s).
.6	Jos saatavilla ja mahdollista, päällikkö voi antaa muun muassa seuraavia lisätietoja:	.6	The master may provide additional information, if available and practicable, for example but not limited to:
-	Lastin kuvaus vaarallisten aineiden tavaraluettelon mukaan (soveltuvin osin)	-	Cargo description according to the dangerous goods manifest (if applicable)
-	Mahdollisen lastivuodon kuvaus	-	Description of any cargo spill
-	Tuulen suunta ja nopeus	-	Wind direction and speed
-	Merivirran suunta ja nopeus	-	Sea current direction and speed
-	Kadonneiden lastikonttien arvioitu kulkusuunta ja -nopeus	-	Estimated drift direction and speed of lost freight container(s)
-	Merenkäynti ja aallonkorkeus	-	Sea state and wave height
.2	Havainto merellä ajelehtivista lastikonteista	.2	Observation of freight container(s) drifting at sea
.1	Yleistä	.1	General information
-	Ilmoitustyyppi: Havainto merellä ajelehtivista lastikonteista	-	Type of report: Observation of freight container(s) drifting at sea

-	Aika (Universal Coordinated Time) ja päivämäärä	-	Time (Universal Coordinated Time) and date
-	Aluksen tunnistetiedot (IMO-numero/nimi/kutsutunnus/MMSI-numero)	-	Ship's identity (IMO number/name/call sign/MMSI)
-	Lähettiläjä: Aluksen päällikkö	-	From: Master of the ship
-	Vastaanottaja: Havaintopaikkaa lähinnä oleva rantavaltio	-	To: Nearest coastal State to the position of observation
.2	Sijainti-ilmoitus	.2	Position reporting
	Aika (Universal Coordinated Time), päivämäärä ja havaittujen lastikonttien sijainti leveys- ja pituusasteina tai tarkka suuntima ja etäisyys meripeninkulmina selvästi tunnistettavasta maamerkistä (jos mahdollista)		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	Havaittujen lastikonttien kokonaismäärä	.3	Total number of freight container(s) observed
.4	Jos saatavilla ja mahdollista, päällikkö voi antaa muun muassa seuraavia lisätietoja:	.4	The master may provide additional information, if available and practicable, for example but not limited to:
-	Lastikonttien mitat (esim. 20 jalkaa)	-	Dimension of freight container(s) (e.g. 20 foot)
-	Lastikonttien tyyppi (esim. kylmäkuljetuskontti)	-	Type(s) of freight container(s) (e.g. reefer)
-	Mahdollisen lastivuodon kuvaus	-	Description of any cargo spill
-	Tuulen suunta ja nopeus	-	Wind direction and speed
-	Merivirran suunta ja nopeus	-	Sea current direction and speed
-	Havaittujen lastikonttien arvioitu kulkusuunta ja -nopeus	-	Estimated drift direction and speed of observed freight container(s)
-	Merenkäynti ja aallonkorkeus”	-	Sea state and wave height "
22	Nykyiset 3, 4 ja 5 kappaleet numeroidaan uudelleen 4, 5 ja 6 kappaleiksi.	22	Existing paragraphs 3, 4 and 5 are renumbered as paragraphs 4, 5 and 6, respectively.
***		***	

PÄÄTÖSLAUSELMA MEPC.383(81)
(hyväksytty 22 päivänä maaliskuuta 2024)

**ALUSTEN PAINOLASTIVESIEN JA
SEDIMENTTIEN VALVONTAA JA
KÄSITTELYÄ KOSKEVAN
KANSAINVÄLISEN
YLEISSOPIMUKSEN MUUTOKSET,
2004**

Muutokset sääntöihin A-1 ja B-2
(sähköisten päiväkirjojen käyttö)

**MERIYMPÄRISTÖN
SUOJELUKOMITEA**

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä tehdyn yleissopimuksen 38 artiklan a kohdan, joka koskee alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemistä ja vähentämistä koskevissa kansainvälisissä yleissopimuksissa sille annettuja meriympäristön suojelukomitean tehtäviä,

PALAUTTAA MIELIIN MYÖS alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja hallinnoinnista vuonna 2004 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (painolastivesiyleissopimus) 19 artiklan, jossa täsmennetään muutosmenettely ja annetaan järjestön meriympäristön suojelukomitealle tehtäväksi harkita muutoksia, jotka osapuolet hyväksyvät,

ON KÄSITELLYT kahdeksankymmenessä ensimmäisessä istunnossaan ehdotuksia painolastivesiyleissopimuksen A-1 ja B-2 säännön muuttamisesta sähköisten päiväkirjojen käytön osalta,

HYVÄKSYY painolastivesiyleissopimuksen 19 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaisesti muutoksia sääntöihin A-1 ja B-2, joiden teksti on tämän päätöslauselman liitteenä;

PÄÄTTÄÄ painolastivesiyleissopimuksen 19 artiklan 2 kappaleen e kohdan II alakohdan mukaisesti, että muutokset

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

**AMENDMENTS TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE CONTROL AND
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

katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä huhtikuuta 2025, elleivät yli kolmannes osapuolista ole ennen kyseistä päivämäärää ilmoittaneet pääsihteerille vastustavansa muutoksia;

PYYTÄÄ osapuolia panemaan merkille, että kyseiset muutokset tulevat voimaan painolastivesiyleissopimuksen 19 artiklan 2 kappaleen f kohdan II alakohdan mukaisesti 1 päivänä lokakuuta 2025, kun ne on hyväksytty edellä 2 kohdan mukaisesti;

PYYTÄÄ pääsihteeriä painolastivesiyleissopimuksen 19 artiklan 2 kappaleen d kohdan mukaisesti toimittamaan oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteessä olevista muutoksista kaikille BWM-yleissopimuksen sopimuspuolille;

PYYTÄÄ MYÖS pääsihteeriä toimittamaan jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteestä niille järjestön jäsenille, jotka eivät ole painolastivesiyleissopimuksen osapuolia;

PYYTÄÄ LISÄKSI pääsihteeriä laatimaan konsolidoidun ja varmennetun painolastivesiyleissopimuksen tekstin.

LIITE

**ALUSTEN PAINOLASTIVESIEN JA
SEDIMENTTIEN VALVONTAA JA
KÄSITTELYÄ KOSKEVAN
KANSAINVÄLISEN
YLEISSOPIMUKSEN MUUTOKSET
(Sähköisten päiväkirjojen käyttö)**

A-1 sääntö
Määritelmät

Lisätään nykyisen 8 kappaleen jälkeen uusi 9 kappale seuraavasti:

9 " Sähköinen päiväkirja tarkoittaa hallinnon hyväksymää laitetta tai järjestelmää, jota käytetään kunkin painolastivesitoiminnan merkintöjen sähköiseen tallentamiseen tämän

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 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."

yleissopimuksen mukaisesti paperipäiväkirjan sijasta. ”

B-2 sääntö

Painolastivesipäiväkirja

Korvataan 1 kohta seuraavasti:

1 ” Kullakin aluksella on oltava painolastivesipäiväkirja, joka voi olla sähköinen päiväkirja tai joka voidaan liittää toiseen päiväkirjaan tai järjestelmään ja jonka on sisällettävä vähintään II lisäyksessä määritellyt tiedot. Hallinto hyväksyy sähköiset päiväkirjat ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet. ”

Korvataan 5 kohta seuraavasti:

5 ” Jokainen painolastivettä koskeva toiminta on kirjattava viipymättä kokonaisuudessaan painolastivesipäiväkirjaan. Toimesta vastaavan päällikön jäsenen on allekirjoitettava jokainen merkintä, ja päällikön on allekirjoitettava jokainen valmis sivu, tai jos kyseessä on sähköisten merkintöjen ryhmä, päällikön on varmennettava se oikea-aikaisesti. Painolastivesipäiväkirjan merkintöjen on oltava aluksen työkielellä. Jos kyseinen kieli ei ole englanti, ranska tai espanja, merkinnöissä on oltava käännös jollekin näistä kielistä. Jos käytetään myös sen valtion virallisella kielellä tehtyjä merkintöjä, jonka lipun alla alus purjehtii, ne ovat etusijalla erimielisyyden tai ristiriidan sattuessa. ”

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 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.”

PÄÄTÖSLAUSELMA MEPC.384(81)
(hyväksytty 22 päivänä maaliskuuta 2024)

**ALUSTEN AIHEUTTAMAN MEREN
PILAANTUMISEN EHKÄISEMISESTÄ
VUONNA 1973 TEHDYN
KANSAINVÄLISEN
YLEISSOPIMUKSEN, SELLAISENA
KUIN SE ON MUUTETTUNA SIIHEN
LIITTYVÄLLÄ VUODEN 1978
PÖYTÄKIRJALLA**

Muutokset MARPOL-yleissopimuksen I pöytäkirjaan (konttien katoamista koskevat ilmoitusmenettelyt)

**MERIYMPÄRISTÖN
SUOJELUKOMITEA,**

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä tehdyn yleissopimuksen 38 artiklan a kohdan, joka koskee alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemistä ja vähentämistä koskevilla kansainvälisissä yleissopimuksissa sille annettuja meriympäristön suojelukomitean tehtäviä,

PANEE MERKILLE alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla (MARPOL), 16 artiklan, jossa täsmennetään muutosmenettelyä ja annetaan järjestön asianmukaiselle elimelle tehtäväksi harkita ja hyväksyä muutoksia,

ON KÄSITELLYT kahdeksankymmenenensimmäisessä istunnossaan ehdotuksia muutoksista MARPOL-yleissopimuksen pöytäkirjaan I, joka koskee konttien katoamista koskevia ilmoitusmenettelyjä.

HYVÄKSYY MARPOL- yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen d kohdan mukaisesti MARPOL-yleissopimuksen I pöytäkirjaan tehtävät muutokset, joiden teksti on tämän päätöslauselman liitteenä;

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)

**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;

PÄÄTTÄÄ MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen f kohdan III alakohdan mukaisesti, että muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta 2025, paitsi jos vähintään kolmannes osapuolista tai osapuolista, joiden yhteenlaskettu kauppalaivasto muodostaa vähintään 50 prosenttia maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, on ilmoittanut järjestölle vastustavansa muutoksia;

PYYTÄÄ osapuolia panemaan merkille, että MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kohdan g alakohdan II alakohdan mukaisesti kyseiset muutokset tulevat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2026, kun ne on hyväksytty edellä 2 kohdan mukaisesti;

PYYTÄÄ pääsihteeriä MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen e kohdan mukaisesti toimittamaan oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteessä olevista muutoksista kaikille MARPOL-yleissopimuksen sopimuspuolille;

PYYTÄÄ MYÖS pääsihteeriä toimittamaan jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteestä järjestön jäsenille, jotka eivät ole MARPOL-yleissopimuksen sopimuspuolia.

LIITE

MUUTOKSET MARPOL- YLEISSOPIMUKSEN I PÖYTÄKIRJAAN

**(Konttien katoamista koskevat
ilmoitusmenettelyt)**

PÖYTÄKIRJA I – HAITALLISIA
AINEITA KOSKEVIEN
VAARATILANTEIDEN
ILMOITTAMISTA KOSKEVAT
SÄÄNNÖKSET

V artikla

Raportointimenettelyt

Lisätään nykyisen 2 kohdan jälkeen uusi 3 kohta seuraavasti:

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;

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:

”Jos rahtikontteja katoaa, II artiklan 1 kohdan b alakohdassa vaadittu ilmoitus on tehtävä ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen V luvun 31 ja V luvun 32 säännön vaaratiedotteita koskevien vaatimusten mukaisesti.”

"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."

3.

Laki

merilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään merilain (674/1994) 6 luvun 12 a §:ään uusi 2 – 4 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

6 luku

6 luku

Aluksen päällikkö

Aluksen päällikkö

12 a §

12 a §

Päällikön ilmoitusvelvollisuus

Päällikön ilmoitusvelvollisuus

Aluksen päällikön on ilmoitettava lähettyvillä oleville aluksille sekä Suomen vesialueella Liikenne- ja viestintävirastolle ja muulla alueella merenkulun turvallisuutta edistävälle tai valvovalle viranomaiselle, elimelle tai järjestelmälle vaarallisesta jäästä, jäänmuodostuksesta tai hylystä, vähintään 10 boforin tuulesta, josta ei ole annettu myrskyvaroitusta, tai muusta merenkulun välittömästä vaarasta samoin kuin merenkulun turvalaitteen virheellisestä tai erehdyttävästä toiminnasta, siirtymisestä tai katoamisesta.

(lisätään)

Aluksen päällikön on ilmoitettava viivytyksettä lähettyvillä oleville aluksille, Liikenne- ja viestintävirastolle ja lähimmälle rantavaltiolle alukselta kadonneista konteista ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981) V luvun 32 säännön edellyttämät tiedot. Yhtiön tai laivanisännän on toimitettava nämä tiedot, jos alus hylätään, alukselta ei voida saada ilmoitusta tai ilmoitus on epätäydellinen. Lisäksi päällikön tulee ilmoittaa tämän momentin mukaisesti

Voimassa oleva laki

Ehdotus

myös havaitsemistaan meressä ajelehtivista kanteista lähistöllä oleville aluksille ja lähimmälle rantavaltiolle.

Liikenne- ja viestintäviraston tulee toimittaa 2 momentissa tarkoitetut ilmoitukset Kansainväliselle merenkulkujärjestölle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitettujen ilmoitusten sisällöstä ja niiden toimittamisesta.

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

4.

Laki

väylämaksulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään väylämaksulakiin (1122/2005) siitä lailla 1214/2014 kumotun 26 §:n tilalle uusi 26 § ja lakiin uusi 33 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(uusi)

26 §

Väylämaksua koskevan oikaisuvaatimuksen ratkaiseminen automaattisesti

Poiketen siitä, mitä hallintolain 53 e §:n 4 momentissa säädetään, väylämaksua koskeva muun asianosaisen kuin tulliasiamiehen oikaisuvaatimus voidaan ratkaista automaattisesti, jos oikaisuvaatimuksessa esitetään uusi vaatimus tai uutta selvitystä ja vaatimus hyväksytään. Oikaisuvaatimuksen automaattinen ratkaiseminen edellyttää lisäksi, että hallintolain 53 e §:n 2 momentissa säädetyt muut asian automaattisen ratkaisemisen edellytykset täyttyvät. Muutoin asian automaattiseen ratkaisemiseen sovelletaan, mitä hallintolain 8 b luvussa säädetään.

33 a §

(uusi)

EORI-numeron myöntäminen

Tulli rekisteröi hakemuksesta talouden toimijoiden rekisteröinti- ja tunnistajärjestelmään (EORI) yhteisvastuullisen edustajan, rekisteröidyn asiakkaan ja käteisasiakkaan alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitetussa merenkulun tiedonhallintajärjestelmässä annettavia ilmoituksia varten ja myöntää näille EORI-numeron.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..