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

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa tehdyn vuoden 2007 kansainvälisen hylkyjen poistamista koskevan yleissopimuksen sekä lain yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Lisäksi merilakia, alusturvallisuuden valvonnasta annettua lakia ja alusrekisterilakia ehdotetaan muutettaviksi.

Yleissopimuksen tarkoituksena on varmistaa sopimusvaltion talousvyöhykkeellä sijaitsevan vaarallisen hylyn nopea ja tehokas poistaminen sekä siitä aiheutuneiden kustannusten korvaaminen. Yleissopimusta sovelletaan sen voimaan tulon jälkeen merenkulkuonnettomuuden seurauksena syntyviin hylkyihin. Esityksessä ehdotetaan, että Suomi tekisi yleissopimuksen mukaisen ilmoituksen, jonka mukaan Suomi soveltaa yleissopimusjärjestelmää myös alue- ja sisävesillään, koska suurin osa hylyn aiheuttavista merenkulkuonnettomuuksista tapahtuu valtioiden aluevesillä. Yleissopimuksessa velvoitetaan aluksen päällikkö ja laivanisäntä ilmoittamaan välittömästi hylyn sijaintivaltiolle, jos alus on ollut osallisena merenkulkuonnettomuudessa, jonka seurauksena siitä on tullut hylky. Ilmoituksen saaneen valtion tulee ryhtyä tarpeellisiksi katsomiinsa, vaaraan nähden oikeasuhtaisiin toimenpiteisiin hylyn aiheuttaman vaaran torjumiseksi. Sen tulee varoittaa merenkulkijoita ja asianosaisia valtioita hylystä sekä ryhtyä kaikkiin mahdollisiin toimiin vaarallisen hylyn paikantamiseksi ja merkitsemiseksi. Ensisijainen vastuu vaarallisen hylyn poistamisesta on aluksen rekisteröidyllä omistajalla. Yleissopimuksen mukaan aluksen rekisteröidyllä omistajalla on ankara vastuu yleissopimuksessa edellytettyjen toimenpiteiden kustannuksista. Hän voi kuitenkin rajoittaa vastuunsa aluksen koon perusteella siihen määrään, joka määräytyy kulloinkin sovellettavien varustajan vastuunrajoitusoikeutta koskevien säännösten mukaan. Aluksen rekisteröidyllä omistajalla on velvollisuus vakuuttaa yleissopimuksen mukainen vastuunsa silloin, kun aluksen bruttovetoisuutta osoittava luku on vähintään 300. Korvausvaatimus voidaan esittää suoraan vakuutuksenantajaa kohtaan.

Yleissopimuksella laajennetaan aluksen omistajan vastuuta koskevaa järjestelmää. Yleissopimus parantaa toimenpiteistä vastuussa olevien viranomaisten mahdollisuuksia saada korvaus vaarallisen hylyn paikantamisesta, merkitsemisestä ja poistamisesta aiheutuneista kustannuksista, erityisesti silloin kun kysymyksessä on ulkomaan lipun alla purjehtiva alus.

Merilakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi luku, joka sisältäisi yleissopimuksen täytäntöönpanon kannalta tarpeelliset määräykset kuten määräykset Suomessa toimivaltaisista viranomaisista. Lisäksi aluksen kansallisuutta koskevaa sääntelyä ehdotetaan muutettavaksi siten, että aluksen hyväksymisestä suomalaiseksi ja suomalaisessa omistuksessa olevan aluksen merkitsemisestä muun valtion alusrekisteriin päättäisi liikenne- ja viestintäministeriön sijaan Liikenteen turvallisuusvirasto.

Yleissopimus tulee Suomen osalta voimaan kolmen kuukauden kuluttua Suomen liittymiskirjan tallettamisesta. Yleissopimuksen voimaansaattamiseen liittyvät lait on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtajana samanaikaisesti yleissopimuksen voimaantulon kanssa. Tarkoituksena on, että tallettaminen tapahtuisi mahdollisimman

pian lakien hyväksymisen ja vahvistamisen jälkeen. Lain alusrekisterilain muuttamisesta sekä lain merilain muuttamisesta aluksen kansallisuutta koskevat säännökset on kuitenkin tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

_____

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ....1
SISÄLLYS....3
YLEISPERUSTELUT....5
1 JOHDANTO....5
2 NYKYTILA....6
2.1 Lainsäädäntö....6
2.1.1 Hylkyjen poistamista koskeva lainsäädäntö....6
2.1.1.1 Siviilioikeudellista vahingonkorvausvastuuta hylkytapauksissa koskevat säännökset....6
2.1.1.2 Hylkyjen poistamista koskevat operatiiviset säännökset....7
2.1.2 Jätelainsäädäntö ja ympäristönsuojelulaki....8
2.1.3 Jätelain ja ympäristönsuojelulain soveltaminen aluksiin....9
2.1.4 Toimivalta aluksen kansallisuuteen liittyvissä hyväksyntä- ja lupa-asioissa....10
2.2 Kansainvälinen kehitys....10
2.3 Nykytilan arviointi....11
2.3.1 Nairobin yleissopimus....11
2.3.2 Toimivalta aluksen kansallisuuteen liittyvissä hyväksyntä- ja lupa-asioissa....11
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET....12
3.1 Esityksen tavoitteet....12
3.2 Keskeiset ehdotukset....12
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET....13
4.1 Taloudelliset vaikutukset....13
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan....13
4.2.1 Nairobin yleissopimus....13
4.2.2 Alusten kansallisuuteen liittyvien hyväksyntä- ja lupa-asioiden siirtäminen Liikenteen turvallisuusvirastolle....14
4.3 Ympäristövaikutukset....15
5 ASIAN VALMISTELU....15
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT....16
1 YLEISSOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN....16
2 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT....24
2.1 Laki hylkyjen poistamista koskevan kansainvälisen yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta....24
2.2 Laki merilain muuttamisesta....24
1 luku **Alusta koskevat yleiset säännökset**....24
7 luku **Yleiset säännökset vastuusta**....27
11 a luku **Vastuu merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvan hylyn poistamisesta** 27
19 luku **Saatavan vanhentuminen**....32
20 luku **Rangaistussäännökset**....32
21 luku **Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa**....34
2.3 Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 §:n muuttamisesta....35
2.4 Laki alusrekisterilain 30 §:n muuttamisesta....35
3 VOIMAANTULO....35

4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS....36
LAKIEHDOTUKSET....38
hylkyjen poistamista koskevan kansainvälisen yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta....38
merilain muuttamisesta....39
alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 §:n muuttamisesta....46
alusrekisterilain 30 §:n muuttamisesta....47
LIITE....48
RINNAKKAISTEKSTIT....48
merilain muuttamisesta....48
alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 §:n muuttamisesta....60
alusrekisterilain 30 §:n muuttamisesta....62
SOPIMUSTEKSTI....63
(SUOMENNOS)....63

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Hylkyjen poistamista koskeva kansainvälinen yleissopimus, jäljempänä *Nairobin yleissopimus*, hyväksyttiin Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) järjestämässä diplomaattikonferenssissa Nairobissa 18 päivänä toukokuuta 2007. Nairobin yleissopimuksella luodaan yhtenäiset kansainväliset säännöt ja menettelyt, joilla varmistetaan vaarallisten hylkyjen nopea ja tehokas poistaminen ja siitä aiheutuneiden kustannusten korvaaminen. Hylyn aiheuttavat merenkulkuonnettomuudet Suomessa tai Suomen talousvyöhykkeellä ovat suhteellisen harvinaisia, mutta hylyn poistamisesta aiheutuvat kustannukset saattavat yksittäistapauksessa nousta korkeiksi. Nairobin yleissopimus koskee ainoastaan yleissopimuksen voimaantulon jälkeen tapahtuneista merenkulkuonnettomuuksista aiheutuvia hylkyjä. Sitä ei sovelleta jo olemassa oleviin, vanhoihin hylkyihin.

Yleissopimuksessa velvoitetaan aluksen päällikkö ja laivanisäntä ilmoittamaan välittömästi hylyn sijaintivaltiolle, jos alus on ollut osallisena merenkulkuonnettomuudessa, jonka seurauksena siitä on tullut hylky. Ilmoituksen saaneen valtion tulee ryhtyä tarpeellisiksi katsomiinsa, vaaraan nähden oikeasuhtaisiin toimenpiteisiin hylyn aiheuttaman vaaran torjumiseksi. Sen tulee varoittaa merenkulkijoita ja asianosaisia valtioita hylystä sekä ryhtyä kaikkiin mahdollisiin toimiin vaarallisen hylyn paikantamiseksi ja merkitsemiseksi. Ensisijainen vastuu vaarallisen hylyn poistamisesta on aluksen rekisteröidyllä omistajalla. Jos aluksen rekisteröity omistaja ei kuitenkaan poista hylkyä hylyn sijaintivaltion asettamassa määräajassa tai häneen ei saada yhteyttä taikka jos vaaditaan välitöntä toimintaa, hylyn sijaintivaltio voi poistaa hylyn käytännöllisimmin ja tehokkaimmin käytettävissä olevin keinoin ottaen huomioon meriturvallisuus ja meriympäristön suojelu. Yleissopimuksen mukaan aluksen rekisteröidyllä omistajalla on ankaraa vastuu yleissopimuksessa edellytettyjen toimenpiteiden kustannuksista. Aluksen omistaja vapautuu vastuusta ainoastaan tietyissä rajoitetuissa tapauksissa. Vastuuvapausperusteet vastaavat pitkälti voimassa olevan kansainvälisen öljyvastuuyleissopimusjärjestelmän vastuuvapausperusteita. Aluksen omistajalla on oikeus rajoittaa vastuunsa tiettyyn aluksen kokoon perustuvaan enimmäismäärään, joka määräytyy voimassa olevien kansainvälisten vastuunrajoitusyleissopimusten mukaan. Jos aluksen bruttovetoisuutta osoittava luku on vähintään 300, aluksen rekisteröity omistaja on velvollinen hankkimaan vakuutuksen tai muun vakuuden yleissopimuksen mukaisen vastuunsa kattamiseksi. Yleissopimukseen mukaiset korvausvaatimukset voidaan esittää suoraan vakuutuksenantajaa kohtaan.

Yleissopimusta sovelletaan ainoastaan sopimusvaltioiden talousvyöhykkeellä sijaitseviin hylkyihin. Koska suurin osa hylyistä sijaitsee kuitenkin valtioiden aluevesillä, yleissopimus sisältää lausekkeen, jonka mukaisesti valtio voi yleissopimuksen ratifioidessaan tai milloin tahansa sen jälkeen, ilmoittaa soveltavansa yleissopimusta myös alueellaan.

Yleissopimuksessa määrättyjen vastuuta ja vakuuttamisvelvollisuutta koskevien velvoitteiden avulla voidaan edistää vaaraa aiheuttavan hylyn merkitsemistä, paikantamista ja poistamista ja siten parantaa meriturvallisuutta sekä edistää merellisen ympäristön suojelua. Yleissopimus parantaa myös viranomaisten mahdollisuutta saada korvaus näiden toimien aiheuttamista kustannuksista aluksen omistajalta, erityisesti ulkomaisten alusten kyseessä ollessa.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö

Suomen merioikeudellinen lainsäädäntö perustuu olennaisilta osiltaan kansainvälisiin yleissopimuksiin, joiden osapuolena Suomi on. Voimassa olevaan merilakiin (674/1994) on sisällytetty Suomea koskevat eri yleissopimusten keskeiset määräykset. Merilaki on valmisteltu yhteistyössä muiden Pohjoismaiden kanssa, ja näin ollen pohjoismaisten merilakien säännökset vastaavat suurelta osin toisiaan.

2.1.1 Hylkyjen poistamista koskeva lainsäädäntö

2.1.1.1 Siviilioikeudellista vahingonkorvausvastuuta hylkytapauksissa koskevat säännökset

Suomessa voimassa olevan lainsäädännön vahingonkorvausvastuuta koskevat säännökset perustuvat hylkytapauksissa laivanisännän oman teon tai laiminlyönnin osalta vahingonkorvauslain (412/1974) 2 luvun 1 §:n sekä laivanisännän isännänvastuun osalta merilain 7 luvun nojalla määräytyvään tuottamukseen perustuvaan vastuuseen. Laivanisäntä on vastuussa vahingosta, jonka aluksen päällikkö, laivaväki, luotsi tai joku muu laivaväkeen kuulumaton henkilö, joka laivanisännän tai päällikön toimeksiannosta työskentelee aluksen lukuun, on toimessa virheellään tai laiminlyönnillään aiheuttanut. Merilaki koskee vastuuta sekä meri- että sisävesiliikenteessä, kun taas Nairobin yleissopimus koskee vain meriliikennettä.

Merilain 10 luvun mukainen aluksen omistajan ankara vastuu öljyvahingoista tai siihen liittyvistä torjuntatoimenpiteistä saattaa myös tulla sovellettavaksi hylkytapauksissa luvun 16 §:n 2 momentin nojalla. Aluksen omistajan vastuu saattaa perustua myös vesilain (587/2011) 13 luvun 4 §:ään. Pykälän mukaan jollei merilaista muuta johdu, aluksen omistaja vastaa vesistössä kulkemisesta aiheutuneen edunmenetyksen korvaamisesta, jos edunmenetys on aiheutunut tahallisesta tai huolimattomasta menettelystä.

Laivanisännällä tai aluksen omistajalla on kaikissa edellä kuvatuissa merilaissa säädellyissä tapauksissa oikeus vastuunsa rajoittamiseen merilain 9 luvun mukaisesti. Merilain 9 luvulla on kansallisesti saatettu voimaan IMO:n vuoden 1976 yleissopimus merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta, sellaisena kuin sen on muutettuna vuonna 1996 tehdyllä pöytäkirjalla, jäljempänä vuoden 1996 vastuunrajoitusyleissopimus (SopS 32/2004). Merilain 9 luvun 2 §:n mukaan vastuunrajoitusoikeuden kohteena oleva saaminen on muun muassa erilaiset toimenpiteet, joita on tehty uponneen, karille ajautuneen, hylätyn tai hylyksi muuttuneen aluksen tai kaiken siinä olevan nostamiseksi, poistamiseksi, hävittämiseksi tai vaarattomaksi tekemiseksi sekä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on ollut lastin poistaminen, hävittäminen tai vaarattomaksi tekeminen. Saamisia ovat myös vastuunrajoituksen alaisen vahingon estämistä tai rajoittamista tarkoittavat toimenpiteet ja niistä aiheutuvat vahingot.

Merilain 9 luvun 5 §:ssä määritellään vastuunrajoituksen enimmäismäärät niissä vahingoissa, joissa oikeus vastuunrajoitukseen on olemassa. Vastuuraja on henkilövahinkoihin perustuvista saamisista pääsääntöisesti 3,02 miljoonaa erityisnosto-oikeutta (special drawing right, SDR) aluksilta, joiden bruttovetoisuus on enintään 2 000 ja sitä suuremmilta aluksilta vastuuraja nousee porrastetusti vetoisuuden kasvaessa. Erityisnosto-oikeus on erityinen Kansainvälisen valuuttarahaston määrittelemä laskentayksikkö. Yksi SDR vastasi 1,24 euroa 7 päivänä huhtikuuta 2016 päivätyn kurssin mukaan. Muista saamisista sekä saamisista, joihin edellä kuvatut henkilövahinkojen vastuun enimmäismäärät eivät riitä, vastuuraja on 1,51 miljoonaa SDR:ää enintään 2 000 bruttovetoisuuden aluksille. Myös nämä vastuurajat nousevat porrastetusti

aluksen koon mukaan. Vastuurajoja korotettiin hiljattain ja nykyiset vastuurajat ovat olleet voimassa 8 päivästä kesäkuuta 2015 alkaen.

Voimassa oleva lainsäädäntö ei sisällä säännöksiä aluksen omistajan ankarasta vastuusta hylkytapauksissa eikä suorasta kanneoikeudesta vakuutuksenantajaa kohtaan hylyn merkitsemisestä, paikantamisesta ja poistamisesta aiheutuvien kustannusten osalta. Merilain 7 luvussa on kuitenkin vakuuttamisvelvollisuutta koskevat yleiset säännökset, jotka perustuvat alusten omistajien vakuutuksesta merioikeudellisia vaateita varten 23 päivänä huhtikuuta 2009 annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2009/20/EY, jäljempänä vakuutusdirektiivi. Kyseisen luvun 2 §:n mukaan sellaista suomalaista alusta varten, jonka bruttovetoisuus on vähintään 300, on laivanisännän otettava ja pidettävä voimassa vakuutus tai asetettava vakuutusdirektiivissä tarkoitettu vakuus. Vakuutusdirektiivin mukaista vakuuttamisvelvollisuutta ei kuitenkaan sovelleta kansallisiin järjestelmiin, jotka perustuvat Nairobin yleissopimukseen. Näin ollen siihen asti kunnes Suomi liittyy Nairobin yleissopimukseen, merilain 7 luvun mukainen vakuuttamisvelvollisuus koskee myös Nairobin yleissopimuksen kattamia vahinkovaateita.

2.1.1.2 Hylkyjen poistamista koskevat operatiiviset säännökset

Öljyvahinkojen torjuntalain (1673/2009) 25 §:n mukaan jos Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä alus uppoaa, joutuu karille tai yhteentörmäyksen osapuoleksi, saa vuodon tai konevian taikka muutoin joutuu tilaan, johon liittyy ilmeisen öljyn tai muun haitallisen aineen vuodon vaara, Suomen ympäristökeskus voi määrätä ryhdyttäväksi sellaisiin alukseen ja sen lastiin kohdistuviin pelastus- tai muihin toimenpiteisiin, jotka se katsoo välttämättömiksi vesien pilaantumisen ehkäisemiseksi tai rajoittamiseksi. Suomen ympäristökeskuksen on ennen toimenpiteisiin ryhtymistä neuvoteltava tilanteesta Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Lisäksi sen on neuvoteltava aluksen omistajan, toimeksiannon saaneen pelastusyhtiön ja vakuutuksenantajien kanssa, jos se voi tapahtua aiheuttamatta tarpeetonta viivästystä. Öljyvahinkojen torjuntalaki koskee ainoastaan tapauksia, joihin liittyy vesien pilaantumisen vaara. Kyseessä oleva säännös perustuu vuoden 1969 kansainväliseen yleissopimukseen väliintulosta öljyn saastuntaonnettomuuksissa aavalla merellä (SopS 62-63/1976) sekä väliintulosta aavalla merellä muista aineista kuin öljystä johtuvissa pilaantumistapauksissa tehdyn vuoden 1973 pöytäkirjaan (SopS 72/1986), jäljempänä interventioyleissopimus. Nairobin yleissopimusta ei sovelleta interventioyleissopimuksen mukaisiin toimiin.

Vesikulkuväylien merkitsemisestä annettu asetus (846/1979) koskee merellä tai muussa vesistössä olevien kulkuväylien merkitsemistä sekä muuta vastaavaa vesiliikenteen ohjaamista ja turvaamista. Asetuksen 9 §:n nojalla aluksen omistajan tai sen, jonka hallinnassa alus tai tavara on, on poistettava niin pian kuin mahdollista kulkuväylään tai vesiliikennealueelle uponnut alus, aluksen osa tai tavara, jos se on vaarallinen tai haitallinen merenkululle tai veneilylle. Asianomaisen on tarvittaessa myös pantava paikalle sopiva merkki tilapäiseksi varoitusmerkiksi merenkulkijoita varten sekä ilmoitettava tapahtuneesta viipymättä lähimmälle luotsiasemalle, VTS-keskukselle, Liikenteen turvallisuusvirastolle tai muulle merenkulkuviranomaiselle. Mikäli aluksen omistaja laiminlyö kyseessä olevat velvollisuutensa, velvollisuuteen korvata tästä aiheutunut vahinko, sovelletaan vahingonkorvauslakia. Merenkulkuviranomaiset ovat oikeutettuja laiminlyöjän kustannuksella ryhtymään vaaran torjumiseksi tarpeellisiin toimenpiteisiin tai poistamaan esteen.

2.1.2 Jätelainsäädäntö ja ympäristönsuojelulaki

Jätelainsäädäntö

Jätelainsäädäntö perustuu pääosin Euroopan unionin lainsäädäntöön. Unionin lainsäädäntö vuorostaan perustuu osaksi kansainvälisiin sopimuksiin, kuten vaarallisten jätteiden maan rajan ylittävien siirtojen ja käsittelyn valvontaa koskevaan Baselin yleissopimukseen (SopS 44-45/1992) sekä alusten turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta kierrätyksestä tehtyyn Hongkongin kansainväliseen yleissopimukseen (2009, ei vielä voimassa). Ahvenanmaan maakunnalla on oma jätelainsäädäntönsä.

Jätelain (646/2011) 1 §:n mukaan lain tarkoituksena on ehkäistä jätteistä ja jätehuollosta aiheutuvaa vaaraa ja haittaa terveydelle ja ympäristölle sekä vähentää jätteiden määrää ja haitallisuutta, edistää luonnonvarojen kestävää käyttöä, varmistaa toimiva jätehuolto ja ehkäistä roskaantumista.

Lain 2 §:n mukaan lakia sovelletaan jätteeseen, jätehuoltoon ja roskaantumiseen sekä tuotteisiin ja toimintaan, josta syntyy jätettä. Säännöksessä rajataan lain soveltamisalaa aluksen tavanomaisessa toiminnassa syntyvän jätteen sekä öljyvahingoissa syntyvän jätteen suhteen. Aluksen suhteen ei jätelaissa ole rajauksia.

Lain 5 §:n mukaan jätteellä tarkoitetaan ainetta tai esinettä, jonka sen haltija on poistanut tai aikoo poistaa käytöstä taikka on velvollinen poistamaan käytöstä. Myös aluksesta tulee aikanaan jätettä, mutta käytännössä on ollut usein ongelmia määritellä, milloin käytössä oleva alus muodostuu jätteeksi.

Lain 8 §:ssä määritellään jätehuollon etusijajärjestys, niin kutsuttu jätehierarkia. Sen mukaan ensisijaisesti on vähennettävä syntyvän jätteen määrää. Syntyvä jäte on ensisijaisesti valmisteltava uudelleenkäyttöä varten tai toissijaisesti kierrätettävä se. Jos kierrätys ei ole mahdollista, jätteen haltijan on hyödynnettävä jäte muulla tavoin tai, jos hyödyntäminen ei ole mahdollista, jäte on loppukäsiteltävä. Etusijajärjestys ei kuitenkaan ole ehdoton, vaan tarkoituksena on saavuttaa kokonaisuutena arvioiden lain kannalta paras tulos.

Jätelain 13 §:n mukaan jätettä ei saa hylätä eikä käsitellä hallitsemattomasti. Säännöksen mukaan jätteestä tai jätehuollosta ei saa aiheutua vaaraa tai haittaa terveydelle tai ympäristölle, roskaantumista, yleisen turvallisuuden heikentymistä taikka muuta näihin rinnastettavaa yleisen tai yksityisen edun loukkausta.

Jätelain 72 §:ssä säädetään roskaamisesta ja roskaantuneen alueen puhdistamisesta. Säännöksen mukaan ympäristöön ei saa jättää jätettä, hylätä konetta, laitetta, ajoneuvoa, alusta tai muuta esinettä eikä päästää ainetta siten, että siitä voi aiheutua epäsiisteyttä, maiseman rumentumista, viihtyisyyden vähentymistä, ihmisen tai eläimen loukkaantumisen vaaraa tai muuta näihin rinnastettavaa vaaraa tai haittaa. Siten myös aluksen jättäminen ympäristöön voidaan tulkita roskaamiseksi ja näin on käytännössä myös tapahtunut. Tulkinnanvaraista voi joskus olla se, onko kyse epäasianmukaisesta jätteen käsittelystä vai roskaamisesta.

Lain 73 §:ssä säädetään roskaajan siivoamisvelvollisuudesta ja 74 §:ssä toissijaisesta siivoamisvelvollisuudesta. Toissijaisesti siivoamisvelvollinen voi olla muun muassa sataman pitäjä, alueen haltija tai kunta.

Jätelakia sovelletaan kaikkialla Suomessa, mukaan lukien sisäiset ja ulkoiset aluevedet, mutta Suomen talousvyöhykkeellä ainoastaan muun kuin aluksen tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevan jätteen polttamiseen.

Ympäristönsuojelulaki

Ympäristönsuojelulain (527/2014) tarkoituksena on erityisesti ehkäistä ympäristön pilaantumista ja sen vaaraa sekä turvata terveellinen ja viihtyisä sekä luonnontaloudellisesti kestävä ja monimuotoinen ympäristö ja tukea kestävää kehitystä. Ahvenanmaan maakunnalla on oma ympäristönsuojelulakinsa.

Lakia sovelletaan paitsi teolliseen, myös muuhun toimintaan, josta aiheutuu tai saattaa aiheutua ympäristön pilaantumista. Ympäristönsuojelulakia ei sovelleta merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009) eikä merensuojelulaissa (1415/1994) tarkoitettuun toimintaan. Talousvyöhykkeellä sovelletaan ympäristönsuojelulakia.

Suomen aluevesille tai talousvyöhykkeelle ei ympäristönsuojelulain 18 §:n 2 momentin mukaan saa upottamis- tai muussa hylkäämistarkoituksessa upottaa tai hylätä alusta tai avomeriyksikköä.

Lain 169 §:n mukaan jos onnettomuuden, haitasta tehdyn ilmoituksen, luvan noudattamatta jättämisen tai muun seikan vuoksi on aihetta olettaa, että toiminnasta aiheutuu terveyshaittaa tai merkittävää muuta 5 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua seurausta tai sen vaaraa, valvontaviranomaisen on tarkastettava toiminta tai selvitettävä asia muulla asianmukaisella tavalla. Kunnan ympäristönsuojeluviranomainen voi lain 180 §:n mukaisesti toimittamansa tarkastuksen nojalla antaa ympäristönpilaantumisen vaaraa aiheuttavaa toimintaa koskevan yksittäisen määräyksen, joka on tarpeen pilaantumisen ehkäisemiseksi. Määräyksen on oltava kohtuullinen ottaen huomioon toiminnan luonne ja ympäristön pilaantumisen merkittävyys.

2.1.3 Jätelain ja ympäristönsuojelulain soveltaminen aluksiin

Nairobin yleissopimus koskee aluksia, jotka merenkulkuonnettomuuden (yhteentörmäys, karilleajo tai muu merenkulkutapahtuma) seurauksena ovat uponneet tai ajaneet karille. Sopimusta ei näin ollen sovelleta esimerkiksi aluksiin, jotka ovat huonon hoidon seurauksena uponneet, ajaneet karille tai ajautuneet rantaan.

Jätelain soveltaminen aluksiin riippuu edellä kuvatusti siitä, voidaanko alus katsoa jätteeksi tai onko kyse roskaantumisesta, jolloin ei välttämättä edellytetä, että alus on katsottava jätteeksi. Roskaantuminen edellyttää laissa määriteltyä seurausta eli aluksesta voisi aiheutua epäsiisteyttä, maiseman rumentumista, viihtyisyyden vähentymistä, ihmisen tai eläimen loukkaantumisen vaaraa tai muuta niihin rinnastettavaa vaaraa tai haittaa. Oikeuskäytännössä jätelain roskaantumissäännöksiä on sovellettu myös aluksiin.

Ympäristönsuojelulaissa onnettomuudet on otettu huomioon vain luvanvaraisessa ja rekisteröitävässä toiminnassa (123 §). Muista onnettomuuksista ei ole erityissäännöstä ja niistä voi valvontaviranomainen antaa määräyksiä, jos onnettomuudesta aiheutuu tai voi aiheutua laissa tarkoitettua haittaa tai vaaraa. Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti käytettävän toimen tulee olla järkevässä ja kohtuullisessa suhteessa tavoiteltavaan päämäärään. Ympäristönsuojelulaissa ei kuitenkaan pilaantumista ole sellaisenaan kielletty. Pilaantumisen ehkäisemiseksi kunnan ympäristönsuojeluviranomainen voi kuitenkin aina antaa määräyksen (YSL 180 §). Ympäristönsuojelulakia sovelletaan myös jätteisiin ja jätehuoltoon.

Jätelain ja ympäristönsuojelulain kannalta ei ole näin ollen merkitystä sillä, johtuuko jäte tai ympäristöllinen seuraus tavanomaisesta toiminnasta tai poikkeuksellisesta tapahtumasta.

Jätelain ja ympäristönsuojelulain säännökset menevät siten osin päällekkäin Nairobin yleissopimuksen määräysten kanssa hylyn poistamisen osalta. Molempien lakien perusteella on mahdollista antaa määräyksiä ympäristölle aiheutuvan vaaran poistamiseksi, kuten Nairobin yleissopimuksessa. Jätelaki koskee ainoastaan jätteitä ja roskaantumista, kun taas ympäristönsuojelulaki koskee kaikkia tilanteita. Nairobin yleissopimus rajoittuu taas merenkulkuonnettomuudesta aiheutuviin hylkyihin, mutta yleissopimuksessa säädetään aluksen rekisteröidyn omistajan ankarasta vastuusta hylyn poistamisesta aiheutuvista kustannuksista sekä velvollisuudesta vakuutta vastuunsa. Mahdollisissa säännösristiriitatilanteissa sovellettaisiin yleisten laintulkintaoppien mukaisesti Nairobin yleissopimuksen ja merilain 11 a luvun sääntelyä erityislakina.

2.1.4 Toimivalta aluksen kansallisuuteen liittyvissä hyväksyntä- ja lupa-asioissa

Aluksen kansallisuudesta säädetään merilain 1 luvun 1 §:ssä. Pykälässä säädetään niistä edellytyksistä, joiden perusteella ulkomainen alus on joko hyväksyttävä suomalaiseksi sekä niistä edellytyksistä, joiden perusteella suomalainen alus voidaan siirtää toisen valtion alusrekisteriin. Lisäksi pykälässä säädetään toimivaltaisesta viranomaisesta aluksen kansallisuuteen liittyvissä hyväksyntä- ja lupa-asioissa. Aluksen hyväksymisestä suomalaiseksi sekä suomalaisessa omistuksessa olevan aluksen merkitsemisestä muun kuin Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion alusrekisteriin säädetään yksityiskohtaisemmin asetuksessa merilain 1 luvun 1 §:n soveltamisesta (1304/1999), jäljempänä asetus merilain soveltamisesta.

Merilain 1 luvun 1 §:n mukaan liikenne- ja viestintäministeriö on toimivaltainen viranomainen aluksen kansallisuuteen liittyvissä hyväksyntä- ja lupa-asioissa. Liikenne- ja viestintäministeriön lisäksi myös Liikenteen turvallisuusvirasto on jo nykyisin osittain vastuussa hakemuksien ja lupien käsittelyyn liittyvästä käytännön työstä. Hakemukset tehdään liikenne- ja viestintäministeriölle, joka tekee päätöksen asiassa. Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää kuitenkin hakemuksista lausunnon Liikenteen turvallisuusvirastolta. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa myös yhdessä Ahvenanmaan valtionviraston kanssa alusrekisteristä, johon merkitään suomalaiset kauppamerenkulkuun käytettävät alukset.

2.2 Kansainvälinen kehitys

Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa on valmisteltu useita kansainvälisiä yleissopimuksia vastuukysymyksistä. Aluksen omistajan vastuusta määrätään muun muassa öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta tehdyssä vuoden 1992 pöytäkirjassa (SopS 43/1996), jäljempänä vuoden 1992 öljyvastuuyleissopimus, vuoden 2010 kansainvälisessä yleissopimuksessa vastuusta ja vahingonkorvauksesta vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetuksen yhteydessä, jäljempänä HNS-yleissopimus, sekä vuoden 2001 kansainvälisessä yleissopimuksessa aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta (SopS 3/2009), jäljempänä bunkkeriyleissopimus. Kaikilla näillä sopimuksilla on joitakin yhteisiä peruspiirteitä. Ne kaikki sisältävät määräykset aluksen omistajan ankarasta vastuusta, pakollisesta vakuutuksesta sekä suorasta kanneoikeudesta vakuutuksenantajaa kohtaan. Öljyvahinkoja koskeva vuoden 1992 öljyvastuuyleissopimus, vuoden 1992 öljyrahastoyleissopimus (SopS 41/1996), viimeksi mainittua sopimusta täydentävä vuoden 2003 lisärahastoyleissopimus (SopS 21/2005) sekä bunkkeriyleissopimus ovat jo Suomen osalta voimassa. Vuoden 1992 öljyvastuuyleissopimusta sekä edellä mainittuja rahastoyleis-

sopimuksia koskeva lainsäädäntö sisältyy merilain 10 lukuun ja bunkkeriyleissopimusta koskeva lainsäädäntö 10 a lukuun. HNS-yleissopimus ei ole vielä kansainvälisesti voimassa.

Pohjoismaista Nairobin yleissopimus on jo voimassa Tanskassa. Ruotsissa ja Norjassa valmistellaan yleissopimukseen liittymistä. Pohjoismaiden merilait vastaavat sisällöllisesti toisiaan varsin kattavasti. Nairobin yleissopimusta koskevan hallituksen esityksen valmistelussa on tämän vuoksi pyritty ottamaan mahdollisuuksien mukaan huomioon pohjoismaiden merilainsäädännön yhtenäisyys.

2.3 Nykytilan arviointi

2.3.1 Nairobin yleissopimus

Hylyt aiheuttavat vaaraa meriturvallisuudelle ja meriympäristölle. Nairobin yleissopimuksen operatiivisten määräysten voimaansaattamisella selvennettäisiin Suomen voimassa olevaa lainsäädäntöä. Yleissopimuksella myös täydennettäisiin meriturvallisuutta koskevien määräysten osalta Suomen lainsäädäntöä. Tämä koskee erityisesti väylällä olevia hylkyjä, joiden poistamiseksi talousvyöhykkeeltä yleissopimus luo yhtenäiset kansainväliset säännöt sekä muulla kuin kulkuväylillä tai vesiliikennealueilla olevia meriturvallisuudelle vaaran aiheuttavia hylkyjä, joita voimassa oleva lainsäädäntö ei koske. Meriturvallisuuden kannalta vaarallisia hylkyjä koskevat aluksen omistajan velvollisuudet saatettaisiin myös perustuslain edellyttämälle säädöstasolle.

Nairobin yleissopimuksen hyväksyminen täydentäisi voimassa olevaa alusten omistajien vastuujärjestelmää, erityisesti merilain 10 luvun mukaista öljyvastuujärjestelmää sekä 10 a luvun mukaista aluksen polttoaineen aiheuttamaa pilaantumisvahinkoa koskevaa vastuujärjestelmää. Nairobin yleissopimuksen mukaan aluksen rekisteröity omistaja on ankarassa vastuussa hylyn paikantamisesta, merkitsemisestä ja poistamisesta aiheutuneista kuluista. Aluksen omistaja on myös velvollinen ottamaan vakuutuksen tai muun vakuuden yleissopimuksen mukaisen vastuunsa kattamiseksi, jos aluksen bruttovetoisuus on vähintään 300. Yleissopimuksen keskeinen lisäarvo perustuu myös siihen, että viranomaisille annetaan suora kanneoikeus vakuutuksenantajaa kohtaan niille hylyn merkitsemisestä, paikantamisesta ja poistamisesta aiheutuneiden kustannusten korvaamiseksi.

Alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/1995) säädetään alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta. Lisäksi laissa alusturvallisuuden valvonnasta säädetään aluksille suoritettavista tarkastuksista ja niiden yhteydessä tarkastettavista todistuksista. Tällaisia tarkistettavia vakuutustodistuksia ovat muun muassa öljyvahinkovastuujärjestelmässä edellytetty vakuutustodistus sekä bunkkeriyleissopimuksen mukainen vakuutustodistus. Nairobin yleissopimuksen mukaisten vakuutustodistusten valvonta edellyttää kyseisen vakuutustodistuksen lisäämistä alusturvallisuuden valvonnasta annettuun lakiin tarkastettavaksi todistukseksi, jolloin myös lain seuraamuksia koskevat säännökset tulevat sovellettaviksi.

2.3.2 Toimivalta aluksen kansallisuuteen liittyvissä hyväksyntä- ja lupa-asioissa

Liikenteen turvallisuusvirasto edistää toiminnallaan vastuullista liikennettä, huolehtii liikennejärjestelmän yleisestä turvallisuudesta ja turvallisuuden ja siihen liittyvän valvonnan kehittämisestä sekä edistää liikennejärjestelmän ympäristöystävällisyyttä. Lisäksi virasto vastaa liikennejärjestelmään liittyvistä viranomaistehtävistä. Sen tehtävänä on muun ohella antaa toimialaansa koskevia määräyksiä sekä lupia, hyväksyntöjä ja päätöksiä. Vuonna 2010 liikenne- ja viestintäministeriössä käsiteltiin liikennehallinnon virastouudistuksen vaikutuksia ministe-

riön tehtäviin. Tavoitteena oli ministeriön ja virastojen työnjaon selkeyttäminen. Ministeriön toiminta keskittyisi lainsäädäntöä koskevan ydintehtävän lisäksi strategia-, ohjaus- ja kehittämistyöhön. Tässä yhteydessä päätettiin aluksen kansallisuuteen liittyvien lupa- ja hyväksyntäasioiden siirtämisestä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Siirrettävistä tehtävistä keskusteltiin ja sovittiin Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Tässä lakiehdotuksessa ehdotettu muutos toimivaltaan aluksen kansallisuuteen liittyvien hyväksyntä- ja lupa-asioiden osalta liittyy vuoden 2010 päätökseen tehtävien ja norminannon siirrosta liikenne- ja viestintäministeriöstä Liikenteen turvallisuusvirastoon. Ehdotettua muutosta puoltaa myös se, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaa jo nykyisin lausunnon aluksen kansallisuuteen liittyvissä hyväksyntä- ja lupa-asioissa. Hallitusohjelman mukaisesti muutoksella myös kevennetään yritysten ja kansalaisten ja viranomaisten hallinnollista taakkaa ja toteutetaan yhden luukun periaatteen toimintaa.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Esityksen tavoitteet

Esityksellä hyväksyttäisiin ja saatettaisiin kansallisesti voimaan vuoden 2007 hylkyjen poistamista koskeva kansainvälinen yleissopimus. Yleissopimuksella luodaan yhtenäiset kansainväliset säännöt ja menettelyt, joilla varmistetaan hylkyjen nopea ja tehokas poistaminen ja siitä aiheutuneiden kustannusten korvaaminen. Yleissopimusjärjestelmää sovellettaisiin paitsi Suomen talousvyöhykkeellä, myös Suomen alue- ja sisävesillä, koska suurin osa hylyn aiheuttavista merenkulkuonnettomuuksista tapahtuu valtioiden aluevesillä.

Yleissopimuksen voimaansaattamisella vahvistettaisiin aluksen omistajan vastuuta koskevaa järjestelmää ja turvattaisiin viranomaisten mahdollisuutta saada korvausta vaaran aiheuttavan hylyn paikantamisesta, merkitsemisestä ja poistamisesta aiheutuvista kustannuksista.

Tässä esityksessä ehdotetaan lisäksi hallinnollisen taakan vähentämiseksi, että aluksen kansallisuuteen liittyvät lupa- ja hyväksyntäasiat siirrettäisiin liikenne- ja viestintäministeriöstä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Samassa yhteydessä määräykset saatettaisiin perustuslain edellyttämällä tavalla lain tasolle.

3.2 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi vuoden 2007 hylkyjen poistamista koskevan kansainvälisen yleissopimuksen. Esityksessä ehdotetaan myös, että eduskunta hyväksyisi annettavaksi yleissopimuksen 3 artiklan 2 kohdan mukaisen ilmoituksen, jonka mukaan Suomi soveltaa yleissopimusta myös hylkyihin, jotka sijaitsevat Suomen alueella, mukaan luettuna aluemeri.

Lisäksi kansallista lainsäädäntöä ehdotetaan muutettavaksi yleissopimuksen edellyttämällä tavalla. Tämä tarkoittaa merilain muuttamista siten, että siihen lisätään uusi 11 a luku vastuusta merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvan hylyn poistamisesta. Lukuun otettaisiin säännökset yleissopimusjärjestelmän soveltamisesta myös Suomen alueella talousvyöhykkeen lisäksi, toimivaltaisista viranomaisista ja heidän vastuistaan sekä muut yleissopimuksen täytäntöönpanemiseksi välttämättömät säännökset. Voimaansaatettava Nairobin yleissopimus täydentää merilain mukaista aluksen omistajan vastuujärjestelmää hylkyjen osalta. Merilakia muuttamalla säilytetään lisäksi perinteinen pohjoismaisen lainsäädännön yhtenäisyys.

Lisäksi alusturvallisuuden valvonnasta annettua lakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että Nairobin yleissopimuksen mukainen vakuutustodistus lisätään tarkastettavien vakuutustodistusten joukkoon ja tällöin lain mukaisen seuraamukset tulisivat myös sovellettaviksi.

Esityksessä ehdotetaan lisäksi, että aluksen kansallisuuteen liittyvät lupa- ja hyväksyntäasiat siirretään liikenne- ja viestintäministeriöstä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Samalla sellaiset merilain soveltamisesta annetun asetuksen määräykset, joista perustuslain mukaan tulee säätää lailla, siirrettäisiin merilakiin. Tarkoitus on, että merilain soveltamisesta annettu asetus kumottaisiin samanaikaisesti, kun merilain muutos ja uusi korvaava asetus tulisivat voimaan. Aluksen kansallisuutta koskeva sääntely ei kuitenkaan asiallisesti muuttuisi.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Hylkyjen merkitsemisestä, paikantamisesta ja poistamisesta aiheutuu kustannuksia näistä toimenpiteistä vastuussa oleville toimivaltaisille viranomaisille. Nairobin yleissopimuksen voimaansaattamisella turvattaisiin nykyistä paremmin toimivaltaisten viranomaisten mahdollisuutta saada korvausta syntyneistä kustannuksista aluksen omistajalta. Erityisesti näin on ulkomaisen lipun alla purjehtivien alusten osalta. Hylyn aiheuttavat merenkulkuonnettomuudet Suomen vesillä tai talousvyöhykkeellä ovat suhteellisen harvinaisia, mutta hylyn poistamisesta aiheutuvat kustannukset saattavat nousta korkeiksi.

Suomen lipun alla purjehtiville aluksille Nairobin yleissopimuksen voimaantulon Suomessa ei arvioida aiheuttavan merkittäviä kustannuksia. Aluksilla on tavallisesti jo voimassa vastuuvakuutus, niin sanottu P&I –vakuutus (Protection & Indemnity), joka kattaa jo nykyisellään hylyn poistamisesta aiheutuvat kustannukset. Myös vakuutusdirektiivi edellyttää, että aluksilla, joiden bruttovetoisuutta osoittava luku on vähintään 300, on voimassa oleva vastuuvakuutus. Nairobin yleissopimus voimaantulo huhtikuussa 2015 ei ole nostanut vakuutusmaksuja. Myös pitkällä aikavälillä yleissopimuksen voimaantulon vaikutuksen vakuutusmaksuihin arvioidaan olevan vähäinen.

Tarkoituksena on, että Liikenteen turvallisuusvirasto myöntäisi pakolliset vakuutustodistukset suomalaisille aluksille sen jälkeen, kun Nairobin yleissopimus on tullut voimaan Suomen osalta. Näin ollen Nairobin yleissopimuksen sopimusvaltioihin liikennöivien suomalaisten alusten ei tarvitsisi enää tämän jälkeen hakea vakuutustodistusta jonkin muun sopimusvaltion toimivaltaiselta viranomaiselta. Vaatimus pakollisen vakuutustodistuksen hankkimisesta aiheuttaisi varustamoille vähäisiä hallinnollisia kustannuksia. Nairobin yleissopimus on kuitenkin jo voimassa muun muassa Alankomaissa, Isossa-Britanniassa, Tanskassa ja Saksassa. Näin ollen näihin maihin liikennöivillä aluksilla tulee olla voimassa oleva vakuutustodistus nykyisellääkin.

Pakollisen vakuutuksen piiriin kuuluvia suomalaisia aluksia oli vuoden 2016 alussa 92 varustamolla yhteensä 182.

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

4.2.1 Nairobin yleissopimus

Yleissopimuksessa asetetaan toimivaltaiselle viranomaiselle velvoite varoittaa merenkulkijoita ja asianomaisia valtioita hylystä, arvioida hylyn vaarallisuus sekä paikantaa ja merkitä vaarallinen hylky. Kiireellisissä tapauksissa tai mikäli aluksen omistaja ei poista vaarallista hylkyä, toimivaltainen viranomainen voi myös poistaa hylyn. Suomessa toimivaltainen viranomainen olisi esityksen mukaan tältä osin Liikennevirasto. Liikennevirastolla on jo nykyisin voimassa olevan lainsäädännön mukaan velvollisuus VTS-viranomaisena seurata liikennettä ja tiedottaa muun muassa alusten turvalliseen liikennöintiin vaikuttavista seikoista. Liikennevirasto vastaa

merikartoitusviranomaisena myös vaarallisten hylkyjen merkitsemisestä merikartoille sekä merenkululle vaarallisten hylkyjen merkitsemisestä viitoin ja poijuin. Liikennevirasto voi myös jo nykyisin voimassa oleva lainsäädännön perusteella poistaa hylyn aluksen omistajan kustannuksella väylältä tai vesiliikennealueelta, mikäli aluksen omistaja on laiminlyönyt velvollisuutensa poistaa hylky. Nyt tämä velvollisuus ulotettaisiin koskemaan myös Suomen talousvyöhykkeellä sijaitsevia hylkyjä. Tapauksia, joissa Liikennevirasto itse huolehtisi hylyn poistosta, arvioidaan kuitenkin esiintyvän harvoin. Edellä kuvatuilla tehtävillä ei arvioida olevan merkittäviä organisaatio- tai henkilöstövaikutuksia, koska Liikennevirasto vastaa jo nykyisin pitkälti vastaavista tehtävistä.

Pakollisen vakuutuksen voimassaoloa koskevan vakuutustodistuksen myöntämisestä vastaisi esityksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto. Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää jo voimassa olevan lainsäädännön nojalla muiden merenkulun kansainvälisten vastuuyleissopimusten, kuten bunkkeriyleissopimuksen ja vuoden 1992 öljyvastuuyleissopimuksen, mukaisia vakuutustodistuksia. Liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä olisi myös tarkastaa, että Suomeen tulevilla ulkomaisilla aluksilla on tällainen todistus. Uuden vakuutustodistuksen käyttöönotto lisäisi jonkin verran Liikenteen turvallisuusviraston työtä. Lisäksi Liikennevirasto olisi tehdessään päätöstä hylyn aiheuttamasta vaarasta pyydettävä Liikenteen turvallisuusvirastolta arviota hylyn vaarallisuudesta meriturvallisuuden kannalta. Tämän tehtävän arvioidaan aiheuttavan kuitenkin Liikenteen turvallisuusvirastolle lisätyötä vain vähäisessä määrin, koska hylkytapauksia arvioidaan olevan verrattain harvoin.

Lisäksi esitetään, että Liikennevirasto olisi tehdessään päätöstä hylyn aiheuttamasta vaarasta pyydettävä Suomen ympäristökeskukselta arviota hylyn vaarallisuudesta meriympäristön suojelun kannalta. Sen olisi myös kuultava Suomen ympäristökeskusta ennen kuin se tekee päätöksen hylyn poistolle asetettavista ehdoista tai puuttuu aluksen omistajan suorittamaan poistoon. Näiden tehtävien arvioidaan lisäävän Suomen ympäristökeskuksen työtä ainoastaan vähäisessä määrin, koska hylkytapauksia arvioidaan olevan suhteellisen harvoin ja Suomen ympäristökeskus on jo öljyvahinkojen torjuntalain nojalla vastuussa sellaisten hylkyjen osalta, joihin liittyy ilmeisen öljyn tai muun haitallisen aineen vuodon vaara.

Esityksen mukaan Liikenneviraston olisi tehdessään päätöstä hylyn vaarallisuudesta sekä päättäessään vaarallisen hylyn poistolle asetettavista ehdoista kuultava myös Puolustusvoimia. Näiden tehtävien arvioidaan lisäävän Puolustusvoimien työtä ainoastaan vähäisessä määrin, koska hylkytapauksia arvioidaan olevan suhteellisen harvoin.

4.2.2 Alusten kansallisuuteen liittyvien hyväksyntä- ja lupa-asioiden siirtäminen Liikenteen turvallisuusvirastolle

Alusten kansallisuutta koskevien lupa- ja hyväksyntäasioiden siirtämisen liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikenteen turvallisuusvirastolle vaikutukset viranomaisten toimintaan jäisivät myös melko vähäisiksi. Toimivaltaiseksi viranomaiseksi ehdotettu Liikenteen turvallisuusvirasto antaa jo nykytilanteessa lausunnon aluksen kansallisuuteen liittyvissä hakemus- ja lupaasioissa. Lisäksi hakemusasioita on tullut viime vuosina käsittelyyn verrattain vähän, pääsääntöisesti alle 10 kappaletta vuodessa. Ehdotetuista muutoksesta voi kuitenkin aiheutua ainakin siirtymäkaudeksi enemmän työtä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Tämä ei kuitenkaan aiheuta henkilöresurssien lisätarvetta. Toisaalta ehdotettu muutos myös keventäisi aluksen kansallisuuteen liittyvää menettelyä, sillä aluksen kansallisuuteen liittyvä hakemus on usein vireillä samanaikaisesti aluksen rekisteröimistä alusrekisteriin koskevan hakemuksen kanssa. Liikenteen turvallisuusvirasto käsittelee jo nykyisen aluksen rekisteröintiä koskevat hakemukset ja uudistuksen seurauksena näitä kahta menettelyä koskevia asiakirjoja ei enää tarvitsisi toimittaa eri viranomaisille.

4.3 Ympäristövaikutukset

Uusi lainsäädäntö parantaisi ja selkeyttäisi vastuu- ja korvausjärjestelmää vaaraa aiheuttavien hylkyjen poistamisen osalta. Tällä olisi myönteisiä vaikutuksia myös ympäristölle.

5 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä yhteistyössä Liikenneviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Luonnoksesta hallituksen esitykseksi on pyydetty lausunnot ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä, sisäministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, puolustusministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, ympäristöministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Liikennevirastolta, Suomen ympäristökeskukselta, Ahvenanmaan maakunnan hallitukselta, Auto- ja Kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry:ltä, Elinkeinoelämän keskusliitolta, Finanssialan keskusliitolta, Satamaoperaattorit ry:ltä, Suomen Erikoisalusten työnantajaliitto ry:ltä, Suomen Konepäällystöliitolta, Suomen Laivameklariliitto ry:ltä, Suomen Laivanpäällystöliitolta, Suomen Matkustajalaivayhdistykseltä, Suomen Merimiesunionilta, Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry:ltä, Suomen Satamaliitolta, Suomen Varustamot ry:ltä, Suomen Yrittäjät ry:ltä, Alandia Marinelta sekä Oy Gard Ab:ltä.

Lausunnon antoivat ulkoasiainministeriö, oikeusministeriö, valtiovarainministeriö, puolustusministeriö, ympäristöministeriö, sisäministeriön rajavartiolaitos, Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Suomen Varustamot ry, Suomen Satamaliitto, Suomen Erikoisalusten työnantajaliitto ry ja Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGO ry.

Lausunnoissa kannatettiin yleisesti Nairobin yleissopimuksen hyväksymistä ja pidettiin lakiesitystä näin ollen tarpeellisena. Yleissopimuksen soveltamisalan laajentamista Suomen alueja sisävesille pidettiin myös yleisesti kannatettavana. Lausunnoissa pyydettiin muun muassa täydentämään hallituksen esitystä eduskunnan suostumusta edellyttävien yleissopimuksen määräysten osalta sekä yhdistämään merenkulun vastuuyleissopimuksiin liittyvät keskenään hyvin samankaltaiset rangaistussäännökset. Lausunnoissa katsottiin myös, että hallituksen esityksessä tulisi myös tarkastella jätelakia ja ympäristönsuojelulakia, koska hylky voidaan katsoa myös jätteeksi ja hylyistä voi aiheutua merkittävää haittaa ympäristölle. Esitystä on muokattu saatujen lausuntojen perusteella.

Puolustusministeriö esitti lausunnossaan, että puolustusvoimat lisättäisiin tahoksi, jolta Liikenneviraston on pyydettävä arvio hylyn vaarallisuudesta ja jota Liikenneviraston on kuultava päätettäessä hylyn poistamiselle asetettavista ehdoista. Tällä luotaisiin puolustusministeriön mukaan Puolustusvoimille edellytykset arvioida hylyn vaarallisuutta sotilasmerenkululle erityisesti sotilasväylillä sekä hylyn poiston vaikutuksia Puolustusvoimien infrastruktuurille kyseisellä merialueella. Esitystä on muutettu lausunnon mukaisesti.

Oikeusministeriö esitti lausunnossaan lisäksi, että merilain vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöntiä koskevista rangaistussäännöksistä poistettaisiin vankeusuhka. Asiaa on tarkoitus tarkastella lähemmin liikenne- ja viestintäministerissä valmistelussa olevan matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse tehdyn Ateenan yleissopimuksen hyväksymistä koskevan hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä. Ympäristöministeriö kiinnitti lausunnossaan huomiota tarpeeseen valmistella romualuksia koskevaa lainsäädäntöä, joka kattaisi myös ne alukset, joita Nairobin yleissopimus ei koske samoin kuin muutkin alukset, joita uhkaa uppoaminen tai hylyksi muodostuminen. Romualuksia koskevan lainsäädännön kehittämistarpeita on tarkoitus arvioida erillisessä hankkeessa.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Yleissopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

1 artikla. *Määritelmät*. Artikla sisältää yleissopimuksessa käytetyt keskeiset määritelmät. Näitä ovat muun muassa yleissopimusalue, alus, merenkulkuonnettomuus, hylky, vaara, rekisteröity omistaja, aluksen laivanisäntä ja aluksen rekisteröintivaltio.

Artiklan 1 kohdassa määritellään yleissopimusalue, jolla yleissopimusta sovelletaan. Yleissopimusalueella tarkoitetaan sopimusvaltion talousvyöhykettä. Jos sopimusvaltio ei ole perustanut talousvyöhykettä, yleissopimusalueella tarkoitetaan välittömästi asianomaisen sopimusvalion aluemeren ulkopuolella olevaa ja siihen rajoittuvaa aluetta, jonka kyseinen valtio on määrännyt kansainvälisen oikeuden mukaisesti ulottumaan enintään 200 meripeninkulman päähän niistä perusviivoista, joista sen aluemeren leveys mitataan.

Artiklan 2 kohdan mukaan aluksella tarkoitetaan yleissopimuksessa mitä tahansa mertakulkevaa alusta tyypistä riippumatta. Määritelmä on laaja ja kattaa myös muun muassa kantosiipialukset, ilmatyynyalukset ja kelluvat alukset ja alustat. Sen sijaan sellaiset alustat, joita määräpaikallaan käytetään merenpohjan mineraalivarojen tutkimiseen, hyödyntämiseen tai tuottamiseen, eivät ole yleissopimuksessa tarkoitettuja aluksia.

Artiklan 3 kohdan mukaan 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.

Artiklan 4 kohdan mukaan hylyllä tarkoitetaan edellä kuvatun merenkulkuonnettomuuden jälkeen uponnutta tai karille ajanutta alusta. Myös osa uponneesta tai karille ajaneesta aluksesta, mukaan luettuna aluksella oleva tai ollut esine, katsotaan hylyksi. Myös esine, joka on kadonnut merellä aluksesta tai joka on ajautunut karille, uponnut tai on merellä tuuliajolla, on yleissopimuksessa tarkoitettu hylky. Hylyn määritelmä kattaa myös aluksen, joka on uppoamassa tai ajamassa karille, tai jonka voidaan kohtuudella olettaa uppoavan tai ajavan karille, jos tehokkaisiin toimenpiteisiin aluksen tai vaaraan joutuneen omaisuuden pelastamiseksi ei ole ryhdytty. Yleissopimuksen mukainen hylyn määritelmä on näin ollen verrattain laaja.

Vaaralla tarkoitetaan artiklan 5 kohdan mukaan tilannetta tai uhkaa, joka muodostaa vaaran tai esteen merenkululle tai josta voidaan kohtuudella olettaa seuraavan huomattavia haittavaikutuksia meriympäristölle tai vahinkoa rannikolle tai yhden tai useamman valtion tähän liittyville eduille. Tällaisia etuja, jotka otetaan vaaran arvioinnissa huomioon, ovat rannikkovaltion edut, joihin hylky vaikuttaa tai joita se uhkaa kuten matkailukohteet, rannikon väestön terveys ja alueen hyvinvointi.

Poistamisella tarkoitetaan artiklan 7 kohdan mukaan hylyn muodostaman vaaran ehkäisyä, lieventämistä tai poistoa. Näin ollen poistaminen on sidottu edellä kuvattuun 5 kohdan mukaiseen vaaran käsitteeseen. Ainoastaan toimenpiteet, jotka ehkäisevät, lieventävät tai poistavat vaaraa meriturvallisuudelle tai meriympäristölle kuuluvat käsitteen piiriin. Toisaalta poistamisella tarkoitetaan paitsi hylyn fyysistä poistamista myös vaaran ehkäisyä ja lieventämistä.

Artiklan 8 kohdassa määritellään rekisteröity omistaja, johon yleissopimuksen keskeiset velvoitteet kuten vastuu hylyn poistamisesta kohdistuvat. Rekisteröidyllä omistajalla tarkoitetaan aluksen omistajaksi rekisteröityä henkilöä tai henkilöitä tai rekisteröinnin puuttuessa henkilöä tai henkilöitä, jotka omistavat aluksen merenkulkuonnettomuuden tapahtuessa. Jos aluksen

kuitenkin omistaa valtio ja sitä käyttää yhtiö, joka kyseisessä valtiossa on rekisteröity aluksen laivanisännäksi, ”rekisteröity omistaja” tarkoittaa tällaista yhtiötä.

Artiklan 10 kohdan mukaan asianomaisella valtiolla (”Affected State”) tarkoitetaan valtiota, jonka yleissopimusalueella hylky sijaitsee. Aluksen rekisteröintivaltiolla tarkoitetaan puolestaan 11 kohdan mukaisesti rekisteröidyn aluksen osalta aluksen rekisteröintivaltiota ja rekisteröimättömän aluksen osalta valtiota, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään.

2 artikla. *Tavoitteet ja yleiset periaatteet*. Artiklan 1 kohta sisältää yleisen periaatteen, jonka mukaan sopimusvaltio voi toteuttaa yleissopimuksen mukaisia toimia poistaessaan hylkyä, joka aiheuttaa vaaran yleissopimusalueella. Artiklan 2 kohdan mukaan näiden toimien tulee olla oikeassa suhteessa vaaraan nähden. Kyseiset toimet eivät saa olla laajempia kuin mikä on kohtuullista vaaran aiheuttavan hylyn poistamiseksi ja ne on lopetettava heti, kun hylky on poistettu. Toimilla ei myöskään saa tarpeettomasti puuttua muiden valtioiden, eikä asianomaisten luonnollisten tai oikeushenkilöiden oikeuksiin ja etuihin. Artiklan 4 kohdan mukaan yleissopimuksen soveltaminen ei oikeuta sopimusvaltiota vaatimaan tai harjoittamaan täysivaltaisuutta tai täysivaltaisia oikeuksia missään avomeren osassa. Kyseessä oleva kohta koskee ainoastaan yleissopimuksen mukaista yleissopimusaluetta. Jos sopimusvaltio soveltaa yleissopimusta myös alueellaan oleviin hylkyihin, 4 kohtaa ei sovelleta.

3 artikla. *Soveltamisala*. Artiklan mukaan yleissopimusta sovelletaan hylkyihin yleissopimusalueella eli sopimusvaltioiden talousvyöhykkeellä. Artiklan 2 kohdassa annetaan kuitenkin sopimusvaltioille mahdollisuus laajentaa yleissopimuksen soveltaminen hylkyihin, jotka sijaitsevat niiden alueella, mukaan luettuna aluemeri (ns. opt-in –lauseke). Laajennusmahdollisuus on merkittävä sen vuoksi, että suurin osa hylyistä sijaitsee valtioiden aluevesillä. Määräys edesauttaa sitä, että kansainvälisellä tasolla eri valtioiden aluevesillä sovellettaisiin samanlaisia hylkyjen poistamista koskevia määräyksiä. Mikäli sopimusvaltio haluaa laajentaa yleissopimuksen soveltamista omalle alueelleen, asiasta tulee ilmoittaa IMO:n pääsihteerille joko yleissopimuksen ratifioinnin yhteydessä tai milloin tahansa sen jälkeen. Perinteisesti Suomen merilaissa ei ole muiden Pohjoismaiden tavoin lähtökohtaisesti tehty eroa meriliikenteen ja sisävesiliikenteen välillä, vaan merilakia sovelletaan myös sisävesillä. Näin ollen tässä ehdotuksessa esitetään, että Suomi päättäisi, että Nairobin yleissopimusta sovelletaan myös Suomen alue- ja sisävesillä ja tekisi sen mukaisesti yleissopimusta koskevan liittymiskirjan tallettamisen yhteydessä ilmoituksen, jonka mukaan yleissopimusta sovelletaan myös Suomen alueella. Muun muassa Tanska ja Iso-Britannia ovat tehneet vastaavan ilmoituksen ratifioidessaan yleissopimuksen. Myös Ruotsin on tarkoitus tehdä tällainen ilmoitus.

Jos sopimusvaltio on tehnyt edellä kuvatun ilmoituksen, se ei kuitenkaan rajoita valtion oikeuksia ja velvollisuuksia toteuttaa alueellaan sijaitsevia hylkyjä koskevia muita toimia kuin niiden paikannusta, merkintää tai poistamista yleissopimuksen mukaisesti. Näihin muihin kuin 7, 8 ja 9 artiklassa tarkoitettuihin toimiin ei kuitenkaan sovelleta aluksen omistajan ankaraa vastuuta ja vakuuttamisvelvollisuutta koskevia yleissopimuksen 10, 11 ja 12 artiklan määräyksiä. Näin ollen aluksen omistaja ei ole yleissopimuksen mukaisessa ankarassa vastuussa näiden muiden toimien kustannuksista.

Artiklan 3 kohdan mukaan sen jälkeen kun sopimusvaltio on tehnyt edellä kuvatun ilmoituksen, sen yleissopimusalue sisältää myös sopimusvaltion alueen, mukaan luettuna aluemeri. Ilmoitus tulee voimaan yleissopimuksen voimaantulohetkellä, jos ilmoitus on tehty ennen kuin yleissopimus tulee voimaan kyseisen valtion osalta. Jos ilmoitus on tehty tämän ajankohdan jälkeen, ilmoitus tulee voimaan kuusi kuukautta sen jälkeen, kun pääsihteeri on vastaanottanut ilmoituksen. Suomen on tarkoitus tehdä ilmoitus samaan aikaan liittymiskirjan tallettamisen

kanssa, jolloin yleissopimusta sovellettaisiin myös Suomen alueella siitä lähtien, kun yleissopimus tulee kansainvälisesti voimaan Suomen osalta.

Ilmoitus on mahdollista artiklan 5 kohdan mukaisesti irtisanoa milloin tahansa ilmoittamalla siitä pääsihteerille. Irtisanomisilmoitus tulee voimaan vastaavasti kuusi kuukautta sen jälkeen, kun pääsihteeri on vastaanottanut ilmoituksen, ellei ilmoituksessa määritellä myöhäisempää voimaantuloajankohtaa.

4 artikla. *Soveltamisalan rajoittaminen*. Artikla sisältää määräykset rajoituksista yleissopimuksen soveltamisalaan. Artiklan 1 kohdan mukaan yleissopimusta ei sovelleta ensinnäkään interventioyleissopimuksen mukaisiin toimiin. Yleissopimusta ei myöskään sovelleta artiklan 2 kohdan mukaisesti sota-aluksiin, eikä muihin valtion omistamiin tai käyttämiin aluksiin, joita käytetään kyseisenä ajankohtana yksinomaan muihin kuin kaupalliseen tarkoitukseen, ellei kyseinen valtio toisin päätä. Tässä esityksessä ei ehdoteta, että Suomi tekisi päätöksen yleissopimuksen soveltamisesta sota-aluksiin tai muihin 2 kohdassa tarkoitettuihin aluksiin. Yleissopimusta sovellettaisiin näin ollen Suomessa valtion alusten osalta ainoastaan kaupalliseen tarkoitukseen käytettäviin aluksiin.

Artiklan 4 kohdassa määrätään siitä, mitä yleissopimuksen määräyksiä ei sovelleta sopimusvaltion alueella, vaikka sopimusvaltio on tehnyt ilmoituksen yleissopimuksen soveltamisesta sen alueella oleviin hylkyihin. Ensinnäkään sopimusvaltion alueella ei edellä kuvatun mukaisesti sovelleta 2 artiklan 4 kohdan määräystä siitä, että yleissopimuksen soveltaminen ei oikeuta sopimusvaltiota vaatimaan tai harjoittamaan täysivaltaisuutta missään avomeren osassa. Sopimusvaltion alueella ei myöskään sovelleta 9 artiklan 1 kohdan mukaista sopimusvaltion velvoitetta ilmoittaa vaarallisesta hylystä aluksen rekisteröintivaltiolle ja aluksen omistajalle eikä velvoitetta neuvotella rekisteröintivaltion ja muiden hylyn vaikutuspiirissä olevien valtioiden kanssa hylkyä koskevista toimista. Sopimusvaltion alueella ei myöskään sovelleta 9 artiklan 5 kohdan määräystä, jossa rajoitetaan hylyn sijaintivaltion oikeutta asettaa ehtoja hylyn poistamiselle, 7 tai 8 kohdan määräyksiä hylyn sijaintivaltion oikeudesta poistaa hylky, 9 kohdan määräyksiä sopimusvaltion velvollisuudesta ryhtyä toimiin sen varmistamiseksi, että sen rekisteröidyt omistajat noudattavat hylyn poistamista koskevaa määräyksiä, eikä 10 kohdan hylyn sijaintivaltion lupaa toimia koskevaa määräystä. Sopimusvaltion alueella sijaitseviin hylkyihin ei myöskään sovelleta yleissopimuksen mukaista riitojen ratkaisumenettelyä.

5 artikla. *Hylyistä ilmoittaminen*. Sopimusvaltion on vaadittava, että sen lipun alla purjehtivan aluksen päällikkö ja laivanisäntä ilmoittavat viipymättä hylyn sijaintivaltiolle, jos alus on osallisena merenkulkuonnettomuudessa, jonka seurauksena aluksesta on tullut hylky. Mikäli joko aluksen päällikkö tai laivanisäntä on jo täyttänyt ilmoittamisvelvollisuuden, toisen ei tarvitse enää tehdä ilmoitusta. Asiaa koskeva säännös on tarkoitus sisällyttää merilain uuteen 11 a lukuun.

Artiklan 2 kohdassa määrätään ilmoituksen sisällöstä. Olennaista on, että ilmoituksessa annetaan kaikki valtion tarvitsemat tiedot sen toteamiseksi, muodostaako hylky vaaran. Tällaisia tietoja ovat muun muassa hylyn tarkka sijainti, hylyn tyyppi, koko ja rakenne, hylyn kunto sekä lastin luonne ja määrä.

6 artikla. *Vaaran määrittely*. Artiklassa määrätään seikat, jotka hylyn sijaintivaltion on otettava huomioon määrittäessään sen, muodostaako hylky vaaran. Tällaisia seikkoja ovat muun muassa hylyn tyyppi, koko ja rakenne, veden syvyys alueella, erityisen herkät merialueet, meriteiden läheisyys sekä liikennetiheys- ja taajuus. Se, muodostaako hylky vaaran, on olennaista, koska monia yleissopimuksen mukaisia toimenpiteitä edellytetään ainoastaan, jos on kyse vaarallisesta hylystä.

7 artikla. *Hylkyjen paikannus*. Sen jälkeen kun hylyn sijaintivaltio on saanut tiedon hylystä, sen tulee käyttää kaikkia mahdollisia keinoja varoittaakseen kiireellisesti merenkulkijoita ja asianosaisia valtioita hylyn luonteesta ja sijainnista. Siinä tapauksessa, että on syytä olettaa hylyn muodostavan vaaran, valtion on varmistettava, että ryhdytään kaikkiin mahdollisiin toimiin hylyn tarkan sijainnin määrittämiseksi.

8 artikla. *Hylkyjen merkitseminen*. Jos hylyn sijaintivaltio katsoo hylyn muodostavan vaaran yleissopimuksen 6 artiklan mukaisesti, sen on myös varmistettava, että ryhdytään kaikkiin kohtuullisiin toimiin hylyn merkitsemiseksi. Hylyn merkitsemisessä on tehtävä kaikki mahdolliset toimet sen varmistamiseksi, että merkinnöissä noudatetaan kansainvälisesti hyväksyttyä merkintäjärjestelmää, joka on käytössä hylyn sijaintialueella. Suomessa sovelletaan tältä osin Kansainvälisen majakkajärjestön (IALA) merkintäjärjestelmää, jolloin vaarallinen hylky merkitään viitoitusjärjestelmän mukaisilla viitoilla tai poijuilla. Merenkululle vaaralliset hylyt merkitään myös merikartoille Kansainvälisen merikartoitusjärjestön (IHO) kuvausohjeen S-4 mukaisesti.

Artiklan 3 kohdan mukaan asianomainen valtio jakaa merkintää koskevat tiedot käyttämällä kaikkia asianmukaisia keinoja, mukaan luettuna asianmukaiset merenkulkualan julkaisut. Tällainen julkaisu Suomessa on esimerkiksi Liikenneviraston Tiedonantoja merenkulkijoille – julkaisu.

9 artikla. *Hylkyjen poistamista tukevat toimet*. Artiklan 1 kohdan mukaan jos hylyn sijaintivaltio katsoo hylyn muodostavan vaaran, se on välittömästi ilmoitettava siitä aluksen rekisteröintivaltiolle ja rekisteröidylle omistajalle sekä neuvoteltava aluksen rekisteröintivaltion sekä muiden valtioiden, joihin hylky vaikuttaa, kanssa toimista, joihin hylyn suhteen ryhdytään. Jos hylyn ei katsota muodostavan vaaraa 6 artiklan mukaisesti, ei tätä velvoitetta ole. Velvoite ei yleissopimuksen mukaan myöskään koske sopimusvaltion alueella sijaitsevia hylkyjä, vaikka sopimusvaltio olisi tehnyt 3 artiklan mukaisen ilmoituksen yleissopimuksen soveltamisesta sen alueella. Tarkoituksena on, että Suomessa sääntelyn yhtenäisyyden vuoksi toimivaltaisen viranomaisen eli Liikenneviraston olisi kuitenkin ilmoitettava vaarallisesta hylystä aluksen rekisteröintivaltiolle ja rekisteröidylle omistajalle, vaikka hylky sijaitsisi Suomen alueella.

Artiklan 2 kohdassa velvoitetaan rekisteröity omistaja poistamaan vaarallinen hylky. Omistaja voi poistaa hylyn itse tai tehdä 4 kohdan mukaisesti valitsemansa pelastajan tai muun henkilön kanssa sopimuksen siitä, että tämä poistaa vaarallisen hylyn omistajan puolesta. Hylyn sijaintivaltio voi asettaa ennen hylyn poistamisen aloittamista poistolle ehtoja siinä määrin, kun se on tarpeen sen varmistamiseksi, että poistamisessa otetaan huomioon meriturvallisuus ja meriympäristön suojelu. Sen jälkeen kun poisto on aloitettu, hylyn sijaintivaltio voi puuttua poistoon vastaavasti vain siltä osin kun se on tarpeen sen varmistamiseksi, että poistamisessa otetaan huomioon meriturvallisuus ja meriympäristön suojelu.

Artiklan 6 kohdan mukaan hylyn sijaintivaltion on asetettava kohtuullinen määräaika, jonka puitteissa rekisteröidyn omistajan on poistettava hylky, ottaen huomioon 6 artiklan mukaisesti määritetyn vaaran luonne. Valtion on ilmoitettava rekisteröidylle omistajalle kirjallisesti asettamastaan määräajasta ja siitä että, jos rekisteröity omistaja ei poista hylkyä määräaikaan mennessä, valtio voi poistaa hylyn rekisteröidyn omistajan kustannuksella. Hylyn sijaintivaltion on ilmoitettava rekisteröidylle omistajalle kirjallisesti myös siitä, että se puuttuu tilanteeseen viipymättä, jos vaarasta tulee erityisen vakava.

Jos rekisteröity omistaja ei poista hylkyä asetetussa määräajassa tai häneen ei saada yhteyttä, hylyn sijaintivaltio voi poistaa artiklan 7 kohdan nojalla hylyn. Yleissopimuksessa ei näin ollen aseteta hylyn sijaintivaltiolle velvoitetta poistaa hylky. Jos sijaintivaltio poistaa hylyn, se

on poistettava käytännöllisimmin ja tehokkaimmin käytettävissä olevin keinoin ottaen huomioon meriturvallisuus ja meriympäristön suojelu. Myös kiireellisissä tapauksissa, joissa vaaditaan välitöntä toimintaa, hylyn sijaintivaltiolla on oikeus tiedotettuaan asiasta ensin aluksen rekisteröintivaltiota ja rekisteröityä omistajaa poistaa hylky. Myös tällöin poistaminen on tehtävä käytännöllisimmin ja tehokkaimmin käytettävissä olevin keinoin ottaen huomioon meriturvallisuus ja meriympäristön suojelu.

Artiklan 9 kohdassa velvoitetaan sopimusvaltiot ryhtymään asianmukaisiin toimiin kansallisen lainsäädännön mukaan sen varmistamiseksi, että niiden rekisteröidyt omistajat noudattavat 2 kohdan hylyn poistamista koskevaa velvoitetta sekä 3 kohdan velvoitetta toimittaa näyttö 12 artiklan mukaisen vakuutuksen tai vakuuden olemassa olosta.

Artiklan 10 kohdan mukaan sopimusvaltiot antavat tarvittaessa hylyn sijaintivaltiolle luvan toimia artiklan 4-8 kohdan mukaisesti.

10 artikla. *Omistajan vastuu*. Artiklan 1 kohdassa määrätään rekisteröidyn omistajan ankarasta vastuusta yleissopimuksen mukaisista hylyn paikantamisesta, merkitsemisestä ja poistamisesta aiheutuvista kustannuksista. Omistaja ei ole kuitenkaan vastuussa siinä tapauksessa, että hän pystyy osoittamaan, että hylyn aiheuttanut merenkulkuonnettomuus on aiheutunut sotaan, vihollisuuteen, sisällissotaan tai kapinaan liittyneestä teosta tai poikkeuksellisesta, väistämättömästä ja ylivoimaisesta luonnonilmiöstä taikka kokonaan kolmannen osapuolen teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut vahingon aiheuttaminen. Omistaja ei ole vastuussa myöskään, jos hän pystyy todistamaan, että hylyn aiheuttanut merenkulkuonnettomuus on kokonaan aiheutunut merkkivalojen tai muiden merenkulun opasteiden hoidosta vastaavan valtion tai muun viranomaisen tämän tehtävän suorittamisessa tekemästä laiminlyönnistä tai muusta virheestä. Rekisteröidyn omistajan vastuuvapausperusteet ovat pitkälti yhtenevät öljyvastuuyleissopimuksen ja bunkkeriyleissopimuksen vastuuvapausperusteiden kanssa.

Artiklan 2 kohdan mukaan yleissopimuksen määräykset eivät vaikuta rekisteröidyn omistajan oikeuteen rajoittaa vastuutaan sovellettavan kansallisen tai kansainvälisen järjestelmän nojalla. Suomessa on voimassa aluksen omistajan vastuunrajoitusoikeutta koskien vuoden 1996 vastuunrajoitusyleissopimus, jonka määräyksiä vastaavat säännökset on sisällytetty merilain 9 lukuun.

Artiklan 3 kohdan mukaan hylyn paikantamisesta, merkitsemisestä ja poistamisesta aiheutuneita kustannuksia ei voi esittää rekisteröityä omistajaa vastaan muutoin kuin kyseessä olevan yleissopimuksen määräysten mukaisesti. Jos sopimusvaltion on kuitenkin tehnyt 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun ilmoituksen alueellaan sijaitsevista hylyistä, mainittu ei rajoita sopimusvaltion muita oikeuksia ja velvollisuuksia kuin yleissopimuksen mukaista paikannusta, merkitsemistä ja poistamista. Artiklan 4 kohdan mukaisesti yleissopimuksen määräykset eivät rajoita myöskään takaisinsaantioikeutta kolmansien osapuolten suhteen.

11 artikla. *Vahingonkorvausvelvollisuutta koskevat poikkeukset.* Artikla sisältää määräyksen poikkeuksista rekisteröidyn omistajan vastuuseen. Artiklan 1 kohdan mukaan rekisteröity omistaja ei vastaa kustannuksista Nairobin yleissopimuksen mukaisesti, jos ja siinä määrin kuin vahingonkorvausvelvollisuus olisi ristiriidassa öljyvastuuyleissopimuksen, HNS-yleissopimuksen tai bunkkeriyleissopimuksen kanssa taikka vahingonkorvausvastuusta ydinvoiman alalla tehdyn vuoden 1960 yleissopimuksen, korvausvastuusta ydinvahinkojen alalla tehdyn vuoden 1963 Wienin yleissopimuksen tai kansallisen lainsäädännön kanssa, jossa säädetään ydinvahinkoja koskevan korvausvastuun rajoittamisesta tai kielletään se. Poikkeuksen soveltaminen edellyttää, että edellä mainittua yleissopimusta sovelletaan ja se on voimassa. Määräystä sovellettaisiin esimerkiksi tapauksessa, jossa hylyn lastina on öljyvastuuyleissopi-

muksen mukaista öljyä, jolloin aluksen omistajan vastuu määräytyy öljyvastuuyleissopimuksen mukaisesti. Siltä osin kuin öljyvastuuyleissopimusta ei sovelleta tällaisessa tapauksessa, korvattaisiin kustannukset Nairobin yleissopimuksen mukaisesti.

Artiklan 2 kohdan mukaan siltä osin kuin Nairobin yleissopimuksen mukaiset toimet katsotaan sovellettavassa kansallisessa lainsäädännössä tai kansainvälisessä yleissopimuksessa meripelastukseksi, kyseistä lakia tai yleissopimusta sovelletaan pelastajille maksettavaan palkkioon tai korvaukseen Nairobin yleissopimuksen määräykset pois sulkien.

12 artikla. *Pakollinen vakuutus tai muu rahavakuus*. Artiklassa määrätään rekisteröidyn omistajan pakollisesta vakuutuksesta ja vaadittavasta vakuutustodistuksesta. Sellaisen sopimusvaltion lipun alla purjehtivan aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 300, rekisteröidyllä omistajalla on oltava vakuutus tai muu rahavakuus, joka kattaa rekisteröidyn omistajan yleissopimuksen mukaisen vastuun. Muu rahavakuus voi olla esimerkiksi pankin tai muun vastaavan laitoksen takaus. Vakuuden tulee kattaa yleissopimuksen mukainen vastuu sellaiseen määrään saakka, joka vastaa sovellettavan kansallisen tai kansainvälisen vastuun rajoittamista koskevan järjestelmän mukaisia rajoja. Joka tapauksessa vakuutuksen tulee kattaa enintään vastuunrajoitusyleissopimuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti laskettu enimmäismäärä. Suomen osalta on voimassa vuoden 1996 vastuunrajoitusyleissopimus ja sen sisältämät vastuun enimmäismäärät, joista säädetään merilain 9 luvun 5 §:ssä. Muiden kuin henkilövahinkojen osalta vastuun enimmäismäärä on 1,51 miljoonaa SDR:ää (noin 1,9 miljoonaa euroa (kurssi 7.4.2016)) alukselta, jonka bruttovetoisuus on enintään 2 000 ja sitä suuremmalta alukselta enimmäisvastuu kasvaa porrastetusti aluksen koon kasvaessa. Hylyn poistamisesta aiheutuvien kustannusten osalta on kansallisesti mahdollista säätää vuoden 1996 vastuunrajoitusyleissopimusta korkeammista vastuun enimmäismääristä tai rajoittamattomasta vastuusta, jos sopimuspuoli tekee vastuunrajoitusyleissopimukseen sen 18 artiklan mukaisen varauman. Vastuunrajoitusyleissopimuksen mukaisia vastuun enimmäismääriä on kuitenkin hiljattain korotettu (2015) ja vastuunrajojen korottaminen merkitsisi myös korotusta varustamojen vakuutusmaksuihin. Suomen vesillä tai talousvyöhykkeellä ei ole 2000-luvulla tapahtunut sellaisia hylyn aiheuttavia merenkulkuonnettomuuksia, joiden Nairobin yleissopimuksen mukaiset kustannukset olisivat ylittäneet merilain 9 luvun 5 §:ssä säädetyt vastuun enimmäismäärät. Tämän vuoksi tässä esityksessä ei ehdoteta vastuun enimmäismäärien korotusta. Myöskään Ruotsi ei ole esittämässä vastuurajojen korotusta.

Artiklan 2 kohdan mukaisesti jokaiselle alukselle, jonka bruttovetoisuus on vähintään 300, on oltava aluksen rekisteröintivaltion asianmukaisen viranomaisen myöntämä todistus vakuutuksen tai muun rahavakuuden voimassaolosta yleissopimuksen mukaisesti. Sopimusvaltiossa rekisteröidylle alukselle todistuksen myöntää tai vahvistaa rekisteröintivaltion toimivaltainen viranomainen. Alukselle, jota ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa, todistuksen voi myöntää tai vahvistaa minkä tahansa sopimusvaltion toimivaltainen viranomainen. Pakollisen vakuutustodistuksen on oltava yleissopimuksen liitteenä olevan mallin mukainen. Sopimusvaltio voi myös valtuuttaa tunnustamansa laitoksen tai elimen myöntämään todistuksen. Vakuutustodistusta on säilytettävä aluksella, ja sen jäljennös on talletettava aluksen rekisteröineen viranomaisen huostaan. Suomessa öljyvastuuyleissopimuksen ja bunkkeriyleissopimuksen mukaiset vakuutustodistukset myöntää merilain 10 ja 10 a luvun nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto. Tämän vuoksi tässä esityksessä ehdotetaan, että merilakiin lisättäisiin säännös, jonka nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto myöntäisi myös Nairobin yleissopimuksen mukaiset vakuutustodistukset.

Artiklan 6 kohdan mukaan vakuutus tai muu vakuus voi lakata olemasta voimassa aikaisintaan kolmen kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona sen päättymisestä ilmoitetaan artiklan 5 koh-

dassa tarkoitetuille viranomaisille, paitsi jos todistus on toimitettu kyseisille viranomaisille tai alukselle on annettu uusi todistus kyseisen ajanjakson kuluessa.

Artiklan 7 kohdan mukaan rekisteröintivaltio päättää vakuutustodistuksen myöntämisehdoista ja voimassaoloajasta ottaen huomioon IMO:n hyväksymät suuntaviivat rekisteröityjen omistajien taloudellisesta vastuusta. IMO:n oikeudellinen komitea hyväksyi 101. istunnossaan vuonna 2014 asiaa koskevat ohjeet (Guidelines for accepting insurance companies, financial security providers and the International Group of Protection and Indemnity Associations (P & I Clubs)).

Artiklan 8 kohta sisältää määräykset yleissopimuksen soveltamista varten saatujen vakuutuksen tai rahavakuuden antajan taloudellista asemaan koskevien tietojen käytöstä.

Artiklan 9 kohdan mukaan sopimusvaltiot hyväksyvät toisen sopimusvaltion myöntämät todistukset ja katsovat ne yhtä päteviksi kuin niiden itsensä myöntämät todistukset.

Artiklan 10 kohta sisältää määräyksen suorasta kanneoikeudesta vakuutuksenantajaa kohtaan. Sen mukaisesti yleissopimuksen nojalla tehdyt korvausvaatimukset voidaan esittää suoraan vakuutuksenantajalle tai muulle henkilölle, joka on antanut rahavakuuden rekisteröidyn omistajan vastuusta. Tällaisessa tapauksessa vastaajalla on oikeus vedota niihin seikkoihin, joihin myös rekisteröity omistaja olisi voinut vedota. Lisäksi hänellä on oikeus rajoittaa vastuunsa määrään, joka vastaa 1 kohdan mukaisesti ylläpidettävää vakuutusta tai rahavakuutta. Vastaaja voi myös vedota siihen, että omistaja on aiheuttanut vahingon tahallisesti. Vastaava suoraa kanneoikeutta koskeva säännös on myös merilain 10 luvun mukaisessa öljyvastuujärjestelmässä ja 10 a luvun mukaisessa bunkkerivahinkovastuuta koskevassa järjestelmässä.

Artiklan 11 kohdan mukaan sopimusvaltio ei saa milloinkaan hyväksyä sellaisen sen lipun alla purjehtivan aluksen liikennöintiä, johon sovelletaan kyseessä olevaa artiklaa, ellei sille ole myönnetty vakuutustodistusta.

Artiklan 12 kohdan mukaan sopimusvaltion on kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti varmistettava, että 1 kohdan mukainen vakuutus tai vakuus on voimassa sellaisilla aluksilla, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300 ja jotka tulevat sen alueella olevaan satamaan tai sen aluemerellä sijaitsevaan avomerilaitokseen tai lähtevät sieltä. Lakia alusturvallisuuden valvonnasta esitetään muutettavaksi tältä osin siten, että Nairobin yleissopimuksen mukainen vakuutustodistus lisättäisiin tarkastettavien vakuutustodistusten joukkoon ja tällöin lain mukaiset seuraamukset tulisivat myös sovellettaviksi. Artiklan 14 kohdan mukaan artiklan määräyksiä ei sovelleta valtion omistamaan alukseen. Valtion aluksellakin on kuitenkin oltava todistus, jonka aluksen rekisterivaltion toimivaltainen viranomaisen on myöntänyt ja jonka mukaan aluksen omistaa kyseinen valtio ja sen vastuu on katettu 1 kohdan mukaisiin määriin saakka.

13 artikla. *Määräajat*. Artiklassa määrätään yleissopimukseen perustuvien korvausvaatimusten vanhentumisajoista. Artiklan mukaisesti oikeus korvauksen lakkaa, jollei kannetta ole nostettu kolmen vuoden kuluessa siitä päivästä, jona vaara on yleissopimuksen mukaisesti todettu ja viimeistään kuitenkin, jos hylyn aiheuttaneesta vahinkotapahtumasta on kulunut yli kuusi vuotta. Vaaran toteaminen tarkoittaa sitä ajankohtaa, jona toimivaltainen viranomainen on yleissopimuksen mukaisesti määrittänyt, että hylky aiheuttaa vaaran. Kuuden vuoden aika lasketaan ensimmäisen tapahtuman ajankohdasta, jos merionnettomuus muodostuu tapahtumasarjasta. Artiklaa vastaava säännös on tarkoitus sisällyttää merilain 19 lukuun.

14 artikla. *Muuttamismääräykset*. Artikla sisältää tavanomaiset määräykset yleissopimuksen muuttamisesta. Jos vähintään yksi kolmasosa sopimusvaltioista sitä pyytää, IMO:n on kutsuttava koolle konferenssi yleissopimuksen tarkistamista tai muuttamista varten.

15 artikla. *Riitojen ratkaiseminen*. Artiklan 1 kohdan mukaan jos sopimusvaltioiden välille tulee riita yleissopimuksen tulkinnasta tai soveltamisesta, niiden on pyrittävä ratkaisemaan riitansa ensin neuvottelun, kuulemisen, välityksen, sovittelun, välimiesmenettelyn, tuomioistuinmenettelyn, alueellisten elinten tai järjestelyjen tai muiden rauhanomaisten keinojen avulla.

Artiklan 2 kohdassa määrätään pakollisesta riitojen ratkaisusta tilanteessa, jossa edellä mainituilla keinoilla ei päästä ratkaisuun. Kohdan mukaan jos ratkaisuun ei päästä kohtuullisessa ajassa, korkeintaan 12 kuukauden kuluessa sopimusvaltion ilmoituksesta toiselle niiden välisestä riidasta, merioikeusyleissopimuksen XV osan riitojen ratkaisua koskevia määräyksiä sovelletaan mutatis mutandis riippumatta siitä, ovatko riidan sopimusvaltiot myös merioikeusyleissopimuksen sopimusvaltioita.

Artiklan 3 kohdan mukaan Nairobin yleissopimuksen tulkintaa tai soveltamista koskevien riitojen ratkaisuun sovelletaan menettelyä, jonka yleissopimuksen ja merioikeusyleissopimuksen sopimusvaltio on valinnut merioikeusyleissopimuksen 287 artiklan mukaisesti. Sopimusvaltio voi kuitenkin ratifioidessaan Nairobin yleissopimuksen tai milloin tahansa sen jälkeen valita toisen 287 artiklan mukaisen menettelyn yleissopimuksesta syntyvien riitojen ratkaisuun. Merioikeusyleissopimuksen 287 artiklan mukaisia keinoja riitojen ratkaisuun ovat Kansainvälinen merioikeustuomioistuin, Kansainvälinen tuomioistuin, välitystuomioistuin tai erityinen välitystuomioistuin. Suomi on valinnut merioikeusyleissopimuksen ratifioidessaan keinoiksi sopimuksen tulkinnasta ja soveltamisesta syntyvien riitojen ratkaisemiseksi Kansainvälisen merioikeustuomioistuimen ja Kansainvälisen tuomioistuimen. Tässä esityksessä ei ehdoteta, että Suomi valitsisi nyt toisin Nairobin yleissopimuksen osalta. Näin ollen Suomen osalta keinona riitojen ratkaisussa myös Nairobin yleissopimuksen osalta olisi Kansainvälinen merioikeustuomioistuin ja Kansainvälinen tuomioistuin.

Artiklan 4 kohdassa määrätään pakollisesta riitojen ratkaisusta niiden sopimusvaltioiden osalta, jotka eivät ole merioikeusyleissopimuksen osapuolia. Ne voivat Nairobin yleissopimuksen ratifioidessaan tai milloin tahansa sen jälkeen valita kirjallisella ilmoituksella yhden tai useamman merioikeusyleissopimuksen 287 artiklan mukaisen keinon Nairobin yleissopimuksesta syntyvien riitojen ratkaisemiseksi.

16 artikla. *Suhde muihin yleissopimuksiin ja kansainvälisiin sopimuksiin.* Artiklassa määrätään yleissopimuksen suhteesta YK:n merioikeusyleissopimukseen ja kansainväliseen merioikeuteen. Sen mukaan Nairobin yleissopimuksen määräykset eivät rajoita merioikeusyleissopimuksen ja kansainvälisen merioikeuden mukaisia valtion oikeuksia ja velvollisuuksia.

17 artikla. *Allekirjoittaminen, ratifiointi, hyväksyminen ja liittyminen*. Artikla sisältää tavanomaiset määräykset yleissopimuksen allekirjoittamisesta, ratifioimisesta, hyväksymisestä ja yleissopimukseen liittymisestä.

18 artikla. *Voimaantulo*. Artiklan 1 kohdan mukaan yleissopimus tulee voimaan 12 kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona kymmenen valtiota on joko allekirjoittanut yleissopimuksen ilman ratifioimis- tai hyväksymisvaraumaa tai tallettanut ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymisasiakirjansa IMO:n pääsihteerin huostaan. Tämä voimaantuloehto täyttyi Tanskan ratifioitua yleissopimuksen 14 päivänä huhtikuuta 2014 ja yleissopimus tuli näin ollen kansainvälisesti voimaan 14 päivänä huhtikuuta 2015. Sellaisen valtion osalta, joka ratifioi yleissopimuk-

sen sen voimaantulon edellytysten täyttymisen jälkeen, yleissopimus tulee voimaan kolmen kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona valtio on tallettanut ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjansa. Näin ollen Suomen osalta yleissopimus tulee voimaan kolmen kuukauden kuluttua siitä, kun Suomi on tallettanut liittymiskirjansa pääsihteerin huostaan.

19 artikla- 21 artikla. Yleissopimuksen 19–21 artiklat sisältävät tavanomaiset määräykset yleissopimuksen irtisanomisesta, tallettamisesta, tallettajan tehtävistä sekä todistusvoimaisista kielistä.

Liite

Nairobin yleissopimuksessa on liite, joka sisältää mallin yleissopimuksen 12 artiklan nojalla annettavasta todistuksesta vakuutuksesta tai muusta rahavakuudesta.

2 Lakiehdotusten perustelut

2.1 Laki hylkyjen poistamista koskevan kansainvälisen yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Suomen perustuslain 95 §:ssä edellytetään, että kansainvälisen velvoitteen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset saatetaan valtionsisäisesti 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 yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

2 §. Lain voimaantulosta sekä yleissopimuksen muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Lain on tarkoitus tulla voimaan samanaikaisesti kuin yleissopimus tulee kansainvälisesti voimaan Suomen osalta.

2.2 Laki merilain muuttamisesta

1 luku **Alusta koskevat yleiset säännökset**

1 §. *Aluksen kansallisuus*. Voimassa olevassa merilain 1 luvun 1 §:ssä säädetään aluksen kansallisuudesta, aluksen hyväksymisestä suomalaiseksi sekä suomalaisessa omistuksessa olevan aluksen merkitsemisestä toisen valtion alusrekisteriin.

Voimassa olevan 1 §:n 1 momentin mukaan alus on suomalainen ja oikeutettu käyttämään Suomen lippua, jos Suomen kansalainen tai suomalainen oikeushenkilö omistaa enemmän kuin kuusi kymmenesosaa aluksesta. Momenttiin ei ehdoteta sisällöllisiä muutoksia.

Voimassa olevan 1 §:n 2 momentin nojalla liikenne- ja viestintäministeriön on asetuksella säädetyillä edellytyksillä hyväksyttävä muu kuin 1 momentissa tarkoitettu alus suomalaiseksi, jos Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalainen tai tällaisen valtion lainsäädännön mukaisesti perustettu oikeushenkilö, jonka sääntömääräinen kotipaikka, keskushallinto tai päätoimipaikka on Euroopan talousalueella, omistaa aluksesta enemmän kuin kuusi kymme-

nesosaa. Momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että aluksen hyväksymisestä suomalaiseksi päättäisi liikenne- ja viestintäministeriön sijaan Liikenteen turvallisuusvirasto. Perustelut muutokselle on esitetty tämän esityksen 2.3 jaksossa. Lisäksi merilain soveltamisesta annetun asetuksen 1 §:ssä nyt olevat edellytykset aluksen hyväksymiselle suomalaiseksi otettaisiin perustuslain edellyttämällä tavalla merilain kyseessä olevaan momenttiin. Näitä edellytyksiä ovat se, että alusta johdetaan ja operoidaan Suomesta ja että aluksen omistaja, jos ei ole vastuussa aluksesta, nimittää tätä tehtävää hoitamaan edustajan, jolla on vakinainen kotikunta ja asuinpaikka Suomessa. Lisäksi edellytetään, että alus on poistettu toisen valtion alusrekisteristä siksi ajaksi kun se on rekisteröitynä Suomen alusrekisteriin. Näiden edellytysten täyttyessä Liikenteen turvallisuusvirastolla ei olisi harkintavaltaa asiassa, vaan alus olisi pyynnöstä hyväksyttävä suomalaiseksi. Samoin hyväksyntä olisi voimassa olevaa lakia vastaavasti peruutettava aluksen omistajan pyynnöstä.

Voimassa olevan merilain 1 luvun 1 §:n 3 momentin nojalla liikenne- ja viestintäministeriö voi asetuksella säädetyillä edellytyksillä hyväksyä muun kuin 1 ja 2 momentissa tarkoitetun aluksen suomalaiseksi, jos aluksen käyttö merenkulkuun on ratkaisevasti suomalaisten määrättävissä. Säännös koskee vain muiden kuin Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden kansalaisten ja oikeushenkilöiden omistamien alusten rekisteröintiä. Momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että hyväksymisestä päättäisi myös tässä tapauksessa liikenne- ja viestintäministeriön sijaan Liikenteen turvallisuusvirasto. Lisäksi nyt merilain soveltamisesta annetussa asetuksessa säännellyt tarkemmat edellytykset aluksen hyväksymisestä suomalaiseksi otettaisiin perustuslain edellyttämällä tavalla pykälän 4 momenttiin. Näin ollen momenttia täsmennettäisiin siten, että aluksen omistus-, hallinto-, luotonanto- tai rahtaussuhteista on voitava luotettavasti todeta, että aluksen käyttö merenkulkuun on ratkaisevasti suomalaisten käsissä. Lisäksi aluksen hyväksyminen suomalaiseksi edellyttäisi, että alus on poistettu toisen valtion alusrekisteristä siksi ajaksi kun se on rekisteröitynä Suomen alusrekisteriin ja että alus täyttää alusturvallisuutta koskevissa säännöksissä uusille aluksille asetetut vaatimukset. Aluksen hyväksyminen edellyttäisi myös, että aluksen rekisteröinnin arvioidaan edistävän Suomen merenkulkuelinkeinoa ja sen työllisyyttä.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin voimassa olevaa merilain soveltamisesta annetun asetuksen 2 §:n 2 momenttia vastaavasti, että jos 4 momentissa tarkoitetulla aluksella ei ole yhtään suomalaista omistajaa, edellytetään edellä säädetyn lisäksi, että Suomen kansalaisilla on aluksen ulkomaisen omistajayhteisön hallintoelimissä edustus tai mahdollisuus muulla tavoin osallistua päätösvallan käyttöön omistajayhteisössä.

Pykälän 6 momentin mukaan 4 momentissa tarkoitettuun lupaan olisi sisällytettävä Liikenteen turvallisuusviraston tarpeellisiksi katsomat ehdot sekä maininta luvan voimassaoloajasta. Lupa voitaisiin myöntää enintään kahdeksi vuodeksi kerrallaan. Momentti vastaisi sisällöltään merilain soveltamisesta annetun asetuksen 2 §:n 3 momenttia, ainoastaan toimivaltainen viranomainen muutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastoksi.

Pykälän 7 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi peruutettava 2 momentissa tarkoitettu hyväksyminen tai 4 momentissa tarkoitettu lupa, jos myöntämisen edellytykset eivät enää täyty tai milloin 4 momentissa tarkoitetulle luvalle asetettuja ehtoja ei täytetä, jollei poikkeamista voida pitää vähäisenä. Hyväksynnän tai luvan saaneelle olisi ennen hyväksynnän tai luvan peruuttamista varattava tilaisuus antaa selvityksensä asiasta. Momentti vastaisi sisällöltään merilain soveltamisesta annetun asetuksen 5 §:n 1 ja 3 momenttia, ainoastaan toimivaltainen viranomainen muutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastoksi.

Pykälän 8 momentissa valtuutettaisiin valtioneuvoston asetuksella antamaan tarkempia säännöksiä 2 momentissa tarkoitetun hyväksynnän ja 4 momentissa tarkoitetun luvan hakemisesta,

hakemuksen sisällöstä ja siihen liitettävistä selvityksistä sekä 4 momentissa tarkoitetulle luvalle asetettavista ehdoista. Valtuutuksen perusteella voitaisiin säätää voimassa olevaa merilain soveltamisesta annettua asetusta vastaavasti esimerkiksi siitä, kuka voi olla hakijana haettaessa aluksen hyväksymistä suomalaiseksi ja mitä hakemuksen tulee sisältää.

1 a §. *Suomalaisessa omistuksessa olevan aluksen merkitseminen toisen valtion alusrekisteriin.* Voimassa olevan merilain 1 luvun 1 §:n 4 momentin mukaan alus, jota 1 §:n 1 momentin nojalla olisi pidettävä suomalaisena, voidaan siirtää toisen Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion alusrekisteriin kyseisen valtion sellaisen lainsäädännön mukaisesti, joka koskee muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden kansalaisten tai oikeushenkilöiden omistamien alusten rekisteröintiä. Momentti siirrettäisiin merilain 1 luvun uuteen 1 a §:ään, jossa säädettäisiin suomalaisessa omistuksessa olevan aluksen merkitsemisestä toisen valtion alusrekisteriin. Sisällöltään momentti säilyisi muuttumattomana.

Voimassa olevan merilain 1 luvun 1 §:n 5 momentin nojalla liikenne- ja viestintäministeriö voi asetuksella säädetyillä edellytyksillä antaa maan telakkateollisuuden ja työllisyyden edistämiseksi luvan siihen, että alus, jota 1 §:n 1 momentin nojalla olisi pidettävä suomalaisena, merkitään muun kuin Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion alusrekisteriin tämän maan aluksena, jos kysymyksessä on Suomessa rakennettu alus, joka välittömästi aluksen valmistuksen jälkeen merkitään tällaisen valtion alusrekisteriin, sekä jos aluksen ja rekisteröintimaan välillä on aluksen omistukseen, hallintaan tai käyttöön liittyvä todellinen yhdysside. Momentin maantieteellinen soveltamisala koskee ainoastaan muiden kuin Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden alusrekisteriin merkittäviä Suomessa rakennettuja aluksia. Momentti siirrettäisiin nyt merilain uuden 1 a §:n 2 momentiksi ja sitä muutettaisiin siten, että luvan antaisi liikenne- ja viestintäministeriön sijaan Liikenteen turvallisuusvirasto. Lisäksi nyt merilain soveltamisesta annetussa asetuksessa säännellyt tarkemmat edellytykset luvan antamiselle otettaisiin perustuslain edellyttämällä tavalla pykälän 2 momenttiin. Näin ollen luvan myöntäminen edellyttäisi 2 momentin mukaan lisäksi, että aluksen rekisteröinnillä arvioidaan olevan Suomen telakkateollisuuden ja työllisyyden edistämiseen liittyviä painavia syitä.

Pykälän 3 momentin mukaan lupaan olisi sisällytettävä Liikenteen turvallisuusviraston tarpeellisiksi katsomat ehdot sekä maininta luvan voimassaoloajasta. Lupa voitaisiin myöntää määräajaksi, joka voisi olla enintään aluksen käytöstä tai hallinnasta tehdyn rahtaussopimuksen voimassaoloajan pituinen. Lupaan olisi momentin mukaan myös sisällytettävä ehto, jonka mukaan aluksen siirtäminen edelleen kolmannen maan rekisteriin on kielletty. Momentti vastaisi sisällöltään merilain soveltamisesta annetun asetuksen 7 §:ä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin luvan peruuttamisesta. Jos luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyttyisi tai asetettuja lupaehtoja ei täytetä, Liikenteen turvallisuusviraston olisi peruutettava lupa, jollei poikkeamista voida pitää vähäisenä. Luvan saaneelle olisi ennen peruuttamispäätöksen tekemistä varattava tilaisuus antaa selvityksensä asiasta. Momentti vastaisi sisällöltään merilain soveltamisesta annetun asetuksen 10 §:n 1 momenttia.

Pykälän 5 momentin mukaan lupa raukeaisi, jos alus tai osuus siitä myydään ulkomaille siten, että alus lakkaa 1 §:n 1 momentin nojalla olemasta suomalainen. Momentti vastaisi sisällöltään merilain soveltamisesta annetun asetuksen 10 §:n 2 momenttia.

Pykälän 6 momentissa valtuutettaisiin valtioneuvoston asetuksella antamaan tarkempia säännöksiä 2 momentissa tarkoitetun luvan hakemisesta, hakemuksen sisällöstä ja siihen liitettävistä selvityksistä sekä 4 momentissa tarkoitetun peruuttamispäätöksen sisällöstä. Valtuutuksen perusteella voitaisiin säätää voimassa olevaa merilain soveltamisesta annettua asetusta vastaavasti esimerkiksi siitä, kuka voi olla luvan hakijana ja mitä hakemuksen tulee sisältää.

Merilain 1 luvun 1 §:n ja sen nojalla annetun asetuksen sääntelyyn ei näin ollen esitetä sisällöllisiä muutoksia, vaan sääntely säilyisi asiasisällöltään samana. Ennen tämän lain voimaantuloa merilain 1 luvun 1 §:n nojalla myönnetyt hyväksynnät ja luvat säilyisivät siten voimassa niissä myönnettyjen ehtojen mukaisesti.

7 luku **Yleiset säännökset vastuusta**

1 §. *Laivanisännän vastuu*. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 5 momentti, jossa on viittaus lakiin lisättäväksi ehdotettuun uuteen 11 a lukuun. Uudessa 11 a luvussa säädettäisiin aluksen omistajan vastuusta merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvan hylyn poistamisesta.

11 a luku **Vastuu merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvan hylyn poistamisesta**

1 §. *Nairobin yleissopimuksen soveltaminen Suomessa*. Pykälän 1 momentti sisältäisi luonteeltaan informatiivisen säännöksen, jonka mukaan merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvan hylyn poistamisesta määrätään Nairobin yleissopimuksessa. Nairobin yleissopimus olisi Suomessa voimassa esitykseen sisältyvän blankettilain nojalla. Lisäksi merilakiin ja erityisesti sen uuteen 11 a lukuun esitetään otettavaksi säännökset, jotka ovat blankettilain lisäksi välttämättömiä Nairobin yleissopimuksen voimaansaattamiseksi Suomessa.

Nairobin yleissopimusta sovelletaan yleissopimuksen nojalla ainoastaan sopimusvaltioiden talousvyöhykkeillä. Sopimusvaltiot voivat kuitenkin yleissopimuksen mukaisesti laajentaa yleissopimuksen soveltamisen hylkyihin, jotka sijaitsevat niiden alueella, mukaan luettuna aluemeri (ns. opt-in –lauseke). Suurin osa hylyistä sijaitsee juuri valtioiden aluevesillä. Merilaissa ei ole lähtökohtaisesti myöskään tehty eroa meriliikenteen ja sisävesiliikenteen välillä, vaan merilakia sovelletaan myös sisävesillä. Tässä esityksessä ehdotetaan, että Suomi päättäisi, että Nairobin yleissopimusta sovelletaan myös Suomen alue- ja sisävesillä ja tekisi sen mukaisesti yleissopimusta koskevan liittymiskirjan tallettamisen yhteydessä ilmoituksen, jonka mukaan yleissopimusta sovelletaan myös Suomen alueella. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin näin ollen, että Nairobin yleissopimusta ja kyseessä olevan luvun säännöksiä sovelletaan Suomessa ja Suomen talousvyöhykkeellä.

Lisäksi suomalaisten alusten osalta sellaisia Nairobin yleissopimuksen määräyksiä ja kyseessä olevan luvun säännöksiä, jotka koskevat aluksen rekisteröidyn omistajan, aluksen päällikön ja laivanisännän velvollisuuksia, sovellettaisiin myös toisen sopimusvaltion talousvyöhykkeellä ja yleissopimuksen 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla vastaavalla alueella. Tällaisia velvollisuuksia ovat esimerkiksi aluksen päällikön ja laivanisännän ilmoitusvelvollisuus (2 §), aluksen rekisteröidyn omistajan vastuu hylyn poistamisesta ja vastuu poistamisesta aiheutuvista kustannuksista sekä vakuuttamisvelvollisuus (7 §). Säännös vastaa periaatteiltaan öljyvahinkovastuuta koskevan 10 luvun sääntelyä ja sillä voimaansaatetaan osaltaan Nairobin yleissopimuksen 9 artiklan 9 kohdan määräys.

Nairobin yleissopimuksen 11 artiklan mukaan rekisteröity omistaja ei ole vastuussa hylyn paikantamisesta, merkitsemisestä ja poistamisesta aiheutuvista kustannuksista siinä määrin kuin vahingonkorvausvelvollisuus olisi ristiriidassa öljyvastuuyleissopimuksen tai bunkkeriyleissopimuksen kanssa. Kyseessä olevien yleissopimusten aluksen omistajan vastuuta koskevat säännökset on sisällytetty merilain 10 ja 10 a lukuun. Näin ollen 3 momentissa säädettäisiin, että 11 a luvun säännöksiä ei sovelleta siltä osin kuin hylyn poistamiseen sovelletaan 10 ja 10 a lukua.

Öljyvahinkojen torjuntalain 25 §:ssä säädetään tilanteesta, jossa Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä alus uppoaa, joutuu karille tai yhteentörmäyksen osapuoleksi, saa vuodon tai

konevian taikka muutoin joutuu tilaan, johon liittyy ilmeisen öljyn tai muun haitallisen aineen vuodon vaara. Suomen ympäristökeskus voi tällöin määrätä ryhdyttäväksi sellaisiin alukseen tai sen lastiin kohdistuviin pelastus- tai muihin toimenpiteisiin, jotka se katsoo välttämättömiksi vesien pilaantumisen ehkäisemiseksi tai rajoittamiseksi. Sääntely perustuu interventioyleissopimukseen, eikä Nairobin yleissopimusta sovelleta sen 4 artiklan mukaan kyseisen yleissopimuksen mukaisiin toimiin. Nyt annettavalla esityksellä ei myöskään ole tarkoitus puuttua öljyvahinkojen torjuntalain sääntelyyn. Pykälän 4 momentti sisältäisi tämän vuoksi luonteeltaan informatiivisen säännöksen, jonka mukaan merenkulkuonnettomuuden seurauksena syntyneeseen hylkyyn liittyvään öljy- ja kemikaalivahinkojen vaaran torjuntaan sovelletaan öljyvahinkojen torjuntalakia.

2 §. *Aluksen päällikön ja laivanisännän ilmoitusvelvollisuus.* Pykälässä säädettäisiin suomalaisen aluksen päällikön ja laivanisännän velvollisuudesta ilmoittaa Nairobin yleissopimuksen 5 artiklassa edellytetyllä tavalla toimivaltaiselle viranomaiselle viipymättä, jos alus on ollut osallisena merenkulkuonnettomuudessa, jonka seurauksena siitä on tullut hylky. Hylyllä tarkoitettaisiin Nairobin yleissopimuksen mukaisesti paitsi uponnutta tai karille ajanutta alusta, myös osaa uponneesta tai karille ajaneesta aluksesta, aluksella olevaa esinettä sekä esinettä, joka on kadonnut merellä aluksesta ja joka on ajanut karille, uponnut tai on merellä tuuliajolla. Ehdotuksen mukaan Suomessa ilmoitus tehtäisiin Liikennevirastolle, joka vastaa merikartoituksesta, väylänpidosta, merivaroituksista ja alusliikennepalvelusta (VTS). Suomen aluevesillä tapahtuviin onnettomuuksiin liittyen alusliikennepalvelulain 23 §:n mukaan aluksen päällikön on ilmoitettava muun muassa kaikista Suomen vesialueella tapahtuvista aluksen turvallisuuteen vaikuttavista vaaratilanteista ja onnettomuuksista, kuten yhteentörmäyksestä, pohjakoskетuksesta tai vaurioista, VTS-viranomaiselle, jolla lain 2 §:n mukaan tarkoitetaan Liikennevirastoa.

Pykälän 2 momentin nojalla Liikenneviraston olisi ilmoitettava asianomaisille merenkulku- ja ympäristöviranomaisille aluksen päällikön tai laivanisännän sille tekemästä Nairobin yleissopimuksen mukaisesta ilmoituksesta. Kyseisen säännöksen nojalla Liikenneviraston tulisi välittää tieto ilmoituksesta edelleen muun muassa Liikenteen turvallisuusvirastolle sekä ympäristölle vaaran aiheuttavan hylyn osalta Suomen ympäristökeskukselle.

Mikäli hylky on muun sopimusvaltion kuin Suomen yleissopimusalueella, aluksen päällikön ja laivanisännän tulisi tehdä pykälässä tarkoitettu ilmoitus kyseisen sopimusvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle. Ilmoituksen tulee sisältää Nairobin yleissopimuksen 5 artiklan 2 kohdassa edellytetyt tiedot, joita ovat rekisteröidyn omistajan nimi ja päätoimipaikka sekä kaikki asianomaisen valtion tarvitsemat olennaiset tiedot sen toteamiseen, muodostaako hylky yleissopimuksen 6 artiklassa tarkoitetun vaaran. Tällaisia tietoja ovat muun muassa hylyn tarkka sijainti, hylyn tyyppi, koko ja rakenne, hylyn vahingon luonne ja hylyn kunto, lastin luonne ja määrä sekä aluksessa olevan öljyn määrä ja tyypit, mukaan luettuna bunkkeriöljy ja voiteluöljy.

Mikäli aluksen päällikkö tai laivanisäntä on jo tehnyt yleissopimuksen mukaisen ilmoituksen, ei toisen heistä yleissopimuksen 5 artiklan 1 kohdan mukaisesti tarvitse enää tehdä ilmoitusta.

3 §. *Hylystä varoittaminen ja sen paikantaminen*. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Liikenneviraston velvollisuudesta varoittaa hylystä Nairobin yleissopimuksen 7 artiklan mukaisesti. Liikenneviraston olisi 2 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen saatuaan viipymättä varoitettava merenkulkijoita ja asianosaisia valtioita hylyn luonteesta ja sijainnista. Yleissopimuksen 7 artiklan mukaisesti Liikenneviraston tulisi käyttää kaikkia mahdollisia keinoja, mukaan luettuna valtioiden ja järjestöjen hyvät palvelukset, varoittaakseen mainittuja tahoja hylystä. Liikennevirasto voi antaa asiasta merivaroituksen sekä tiedottaa ”Tiedonantoja Merenkulkijoille” -

julkaisulla ja merikartoilla asiasta. Lisäksi alusliikennepalvelulain 5 §:n nojalla alusliikennettä Suomen aluevesillä valvova VTS-viranomainen antaa aluksille tiedotuksia muun muassa alusten turvalliseen liikennöintiin vaikuttavista seikoista. Sisävesistöissä tai niissä osissa sisävesistöä, joissa ei anneta alusliikennepalvelua, Liikennevirasto varoittaa hylyistä ”Tiedonantoja merenkulkijoille” –julkaisulla ja merikartoilla.

Pykälän 2 momentin mukaan jos on syytä olettaa, että hylky muodostaa vaaran, Liikenneviraston olisi kehotettava rekisteröityä omistajaa ryhtymään kaikkiin mahdollisiin toimin hylyn paikantamiseksi. Toimiin hylyn paikantamiseksi olisi siten ryhdyttävä tilanteessa, jossa on syytä olettaa hylyn muodostavan vaaran, vaikka päätöstä hylyn aiheuttamasta vaarasta ei ole vielä tehty 4 §:n mukaisesti. Jos rekisteröity omistaja ei kehotuksesta huolimatta paikantaisi hylkyä Liikenneviraston asettamassa määräajassa, Liikenneviraston vastaisi hylyn tarkan sijainnin määrittämisestä rekisteröidyn omistajan kustannuksella. Liikennevirasto voi merikartoitusviranomaisena tilanteen niin vaatiessa esimerkiksi nopeasti käynnistää merenmittaushankkeen hylyn tarkan sijainnin ja asennon kartoittamiseksi.

4 §. *Hylyn aiheuttaman vaaran määrittely ja hylyn merkitseminen*. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenneviraston olisi saatuaan tiedon hylystä, päätettävä aiheuttaako hylky vaaran. Vaaralla tarkoitetaan Nairobin yleissopimuksen 1 artiklan 5 kohdan mukaisesti tilannetta tai uhkaa, joka muodostaa vaaran tai esteen merenkululle tai josta voidaan kohtuudella olettaa seuraavan huomattavia haittavaikutuksia meriympäristölle tai vahinkoa rannikolle tai tähän liittyviin etuihin yhdessä tai useassa valtiossa. Hylyn aiheuttamaa vaaraa arvioidaan siten sekä merenkulun turvallisuuden että meriympäristön suojelun kannalta. Yleissopimuksen 6 artiklan mukaisesti Liikenneviraston olisi hylyn vaarallisuutta arvioidessaan otettava huomioon muun muassa hylyn tyyppi, koko ja rakenne, veden syvyys alueella, erityisen herkät merialueet, meriteiden tai vahvistettujen liikennekaistojen läheisyys, liikennetiheys ja –taajuus, liikennetyyppi, hylyn lastin luonne ja määrä, satamalaitteiden haavoittuvuus, vallitsevat meteorologiset ja hydrografiset olosuhteet ja alueen vedenalainen pinnanmuodostus.

Ehdotuksen mukaan Liikenneviraston olisi asian ratkaisua varten pyydettävä arvio hylyn vaarallisuudesta Liikenteen turvallisuusvirastolta, Suomen ympäristökeskukselta ja Puolustusvoimilta. Arvion pyytämistä näiltä tahoilta pidetään perusteltuna, jotta aiheutuva vaara voitaisiin arvioida mahdollisimman kattavasti. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi erityisasiantuntemuksensa perusteella arvioida erityisesti alukseen liittyviä seikkoja, kuten sen vakautta ja muuta kuntoa sekä muita merenkulun turvallisuuteen liittyviä seikkoja. Se voisi arvioida esimerkiksi, onko hylyn kunto ja vakavuus riittävä siihen, että se voidaan irrottaa karilta ja siirtää muualle ilman että toimenpiteestä aiheutuisi lisävaaraa merenkululle kuten, että hylky uppoaa väylälle, kaatuu tai katkeaa kesken siirto-operaation. Suomen ympäristökeskus arvioisi puolestaan vaarallisuutta meriympäristön kannalta, kuten vahinkoa, joka aiheutuisi lastin pääsemisestä meriympäristöön. Puolustusvoimat arvioisi hylyn vaarallisuutta sotilasmerenkululle erityisesti sotilasväylillä sekä esimerkiksi hylyn poiston vaikutuksia puolustusvoimien infrastruktuurille kyseisellä merialueella. Jos hylky sijaitsee aluevalvontalaissa (755/2000) tarkoitetulla suoja-alueella, on lisäksi noudatettava mainitun lain mukaisia suoja-alueita koskevia rajoituksia, eikä tällä esityksellä ole vaikutuksia kyseiseen lainsäädäntöön.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vaaraa aiheuttavan hylyn merkitsemisestä. Jos hylyn arvioidaan 1 momentin mukaisesti aiheuttavan vaaran, Liikenneviraston olisi ryhdyttävä kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin hylyn merkitsemiseksi. Merkinnöissä tulisi Nairobin yleissopimuksen 8 artiklan mukaisesti noudattaa kansainvälisesti hyväksyttyä merkintäjärjestelmää, joka on käytössä hylyn sijaintialueella. Hylyt merkittäisiin siten Suomessa ja Suomen talousvyöhykkeellä IALA:n merkintäjärjestelmän mukaisesti, jolloin vaarallinen hylky merkitään viitoitusjärjestelmän mukaisilla viitoilla tai poijuilla. Merenkululle vaaralliset hylyt merkittäi-

siin myös merikartoille Kansainvälisen merikartoitusjärjestön (IHO) kuvausohjeen S-4 mukaisesti. Merkintää koskevat tiedot julkaistaisiin lisäksi Liikenneviraston Tiedonantoja merenkulkijoille –julkaisussa.

5 §. *Hylyn poistamista koskevat toimenpiteet*. Pykälässä säädettäisiin pääasiassa hylyn poistamiseen liittyvistä Liikenneviraston toimenpiteistä. Hylyn poistamisella tarkoitetaan Nairobin yleissopimuksen 1 artiklan 7 kohdan mukaisesti hylyn muodostaman vaaran ehkäisyä, lieventämistä tai poistoa. Kaikki pykälässä säädetyt toimenpiteet koskevat ainoastaan sellaisia hylkyjä, joiden on katsottu 4 §:n mukaisesti aiheuttavan vaaraa meriturvallisuudelle tai meriympäristölle.

Pykälän 1 momentin mukaan jos Liikennevirasto on arvioinut 4 §:n mukaisesti, että hylky aiheuttaa vaaran, sen olisi viipymättä ilmoitettava siitä aluksen rekisteröidylle omistajalle. Jos kyse on ulkomaisesta aluksesta, ilmoitus olisi tehtävä myös aluksen rekisteröintivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenneviraston olisi tällöin myös asetettava kohtuullinen määräaika, jonka kuluessa aluksen rekisteröidyn omistajan on poistettava hylky. Asetetusta määräajasta on ilmoitettava kirjallisesti omistajalle. Nairobin yleissopimuksen 9 artiklan 6 kohdan mukaan kohtuullista määräaikaa asetettaessa tulee ottaa huomioon hylyn aiheuttaman vaaran luonne. Näin ollen Liikennevirasto arvioisi kohtuullisen ajan pituuden tapauskohtaisesti ottaen erityisesti huomioon hylyn aiheuttaman vaaran luonne, mutta myös esimerkiksi sen, millaisesta hylystä on kyse ja mitä järjestelyjä hylyn poistaminen vaatii. Yleissopimuksen 9 artiklan 6 kohdan b alakohdan mukaan ilmoitettaessa omistajalle poistolle asetetusta määräajasta, on samalla ilmoitettava hänelle myös siitä, että jollei hän poista hylkyä määräajassa, Liikennevirasto voi poistaa hylyn hänen kustannuksellaan. Samoin omistajalle on ilmoitettava kirjallisesti siitä, että Liikennevirasto puuttuu tilanteeseen, jos vaarasta tulee erityisen vakava.

Pykälän 3 momentin mukaan, aluksen rekisteröidyn omistajan olisi toimitettava Liikennevirastolle näyttö 6 §:ssä tarkoitetun vakuutuksen tai muun vakuuden olemassa olosta, jos hylyn katsotaan aiheuttavan vaaran 4 §:n mukaisesti. Momentti vastaisi sisällöltään Nairobin yleissopimuksen 9 artiklan 3 kohtaa.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikennevirasto voisi asettaa aluksen rekisteröidyn omistajan tai hänen palkkaamansa pelastajan suorittamalle hylyn poistolle meriturvallisuuden ja meriympäristön suojelun varmistamiseksi tarpeellisia ehtoja siten kuin Nairobin yleissopimuksen 9 artiklan 4 kohdassa määrätään. Se voisi myös meriturvallisuuden ja meriympäristön suojelun varmistamiseksi puuttua hylyn poistoon sen jälkeen kun poisto on aloitettu.

Ehdotuksen mukaan Liikenneviraston olisi kuultava ennen kuin se tekee päätöksen hylyn poistolle asetettavista ehdoista tai puuttuu aluksen omistajan suorittamaan poistoon Liikenteen turvallisuusvirastoa, Suomen ympäristökeskusta ja Puolustusvoimia. Liikenteen turvallisuusvirastoa kuultaisiin ehtojen tarpeellisuudesta merenkulun turvallisuuden kannalta ja Suomen ympäristökeskusta meriympäristön suojelun kannalta tarpeellisista ehdoista. Puolustusvoimia kuultaisiin esimerkiksi kyseisillä merialueilla sijaitsevien puolustusvoimien infrastruktuurien kannalta tarpeellisista ehdoista. Vastaavasti puututtaessa aluksen omistajan suorittamaan aluksen poistoon Liikenteen turvallisuusvirastoa kuultaisiin merenkulun turvallisuuteen ja Suomen ympäristökeskusta meriympäristön suojeluun liittyvistä näkökohdista.

Liikennevirasto voisi 5 momentin nojalla poistaa hylyn aluksen rekisteröidyn omistajan kustannuksella Nairobin yleissopimuksen 9 artiklan 7 ja 8 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa silloin, kun hylky sijaitsee Suomessa tai Suomen talousvyöhykkeellä. Liikennevirasto voisi näin

ollen poistaa hylyn tapauksissa, joissa aluksen rekisteröity omistaja ei poista hylkyä asetetussa määräajassa tai joissa häneen ei saada yhteyttä sekä tilanteissa, joissa vaaditaan välitöntä toimintaa. Tilanteissa, joissa vaaditaan välitöntä toimintaa ja joissa hylky sijaitsee Suomen talousvyöhykkeellä, Liikenneviraston pitäisi kuitenkin ennen hylyn poistoa tiedottaa tilanteesta aluksen rekisteröityä omistajaa ja mikäli kyseessä on ulkomainen alus, myös aluksen rekisteröintivaltiota. Hylky on Nairobin yleissopimuksen kyseisten kohtien nojalla aina poistettava käytännöllisimmin ja tehokkaimmin käytettävissä olevin keinoin ja ottaen huomioon meriturvallisuus ja meriympäristön suojelu. Harkitessaan, mihin toimiin Liikenneviraston tulee vaaran ehkäisemiseksi, lieventämiseksi tai poistamiseksi ryhtyä, sen tulee noudattaa Nairobin yleissopimuksen 2 artiklan yleisiä periaatteista, joiden mukaan toimien tulee olla oikeassa suhteessa vaaraan nähden, eivätkä toimet saa olla laajempia kuin mikä on kohtuullista vaaran aiheuttavan hylyn poistamiseksi ja ne on lopetettava heti, kun hylky on poistettu. Toimilla ei myöskään saa tarpeettomasti puuttua muiden valtioiden, eikä asianomaisten luonnollisten tai oikeushenkilöiden oikeuksiin ja etuihin.

Pykälän 6 momentin mukaan Liikennevirastolla olisi oikeus saada tarpeellista virka-apua Puolustusvoimilta, Tullilta ja pelastuslaitokselta sen 5 §:n mukaisten tehtävien suorittamiseksi. Lisäksi Liikennevirastolla on mahdollisuus saada virka-apua Rajavartiolaitokselta siten kuin rajavartiolain (578/2005) 77 §:ssä säädetään.

6 §. *Vakuuttamisvelvollisuus*. Pykälän 1 momentin mukaan sellaista suomalaista alusta varten, jonka bruttovetoisuus on vähintään 300, on aluksen rekisteröidyn omistajan, otettava ja pidettävä voimassa vakuutus tai muu vakuus, joka kattaa Nairobin yleissopimuksen 10 artiklassa määrätyn vastuun hylyn paikantamisesta, merkitsemisestä ja poistamisesta aiheutuvista kustannuksista. Yleissopimuksen mukainen vastuu on edellä kuvatun mukaisesti ankaraa ja aluksen omistaja vapautuu vastuusta ainoastaan eräissä erityistapauksissa, kuten silloin kun merenkulkuonnettomuus on aiheutunut sotaan, vihollisuuteen tai kapinaan liittyneestä teosta. Vakuutuksen tai muun vakuuden tulisi kattaa vastuu 9 luvun 5 §:n 1 momentissa mainittuun enimmäismäärään saakka.

Pykälän 2 momentin mukaan vastaava velvollisuus ottaa ja pitää voimassa vakuutus tai muu vakuus, koskisi myös ulkomaista alusta, jonka bruttovetoisuus on vähintään 300 ja joka käy suomalaisessa satamassa tai käyttää Suomen vesialueella olevia satamalaitteita.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että vakuuttamisvelvollisuutta ei sovelleta sota-aluksiin eikä muihin valtion omistamiin tai käyttämiin aluksiin, joita käytetään yksinomaan muuhun kuin kaupalliseen tarkoitukseen. Nairobin yleissopimuksen 4 artiklan 2 kohdan mukaan yleissopimusta ei sovelleta mainittuihin aluksiin, ellei sopimusvaltio toisin päätä ja ilmoita siitä IMOn pääsihteerille. Tässä esityksessä ei ehdoteta, että Suomi laajentaisi vakuuttamisvelvollisuuden mainittuihin aluksiin.

7 §. *Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus*. Pykälä sisältäisi säännökset Nairobin yleissopimuksen mukaisen vakuutustodistuksen myöntämisestä.

Nairobin yleissopimuksen 12 artiklassa edellytetään, että jokaisella aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 300 ja joka purjehtii sopimusvaltion lipun alla, on todistus yleissopimuksen mukaisen pakollisen vakuutuksen tai muun rahavakuuden voimassaolosta. Yleissopimuksen mukaan sopimusvaltiossa rekisteröidylle alukselle todistuksen myöntää tai vahvistaa aluksen rekisteröintivaltion toimivaltainen viranomainen. Alukselle, joka ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa, todistuksen voi myöntää tai vahvistaa minkä tahansa sopimusvaltion toimivaltainen viranomainen. Todistuksen on oltava Nairobin yleissopimuksen liitteenä ole-

van mallin mukainen. Sopimusvaltion voi valtuuttaa tunnustamansa laitoksen tai elimen myöntämään todistuksen.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi hakemuksesta Suomen alusrekisteriin merkityn aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen 6 §:ssä tarkoitetun vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämisestä sellaiselle alukselle, jota ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa, ja joka liikennöi Suomeen. Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää voimassa olevan lainsäädännön nojalla jo vastaavia vakuutustodistuksia öljyvastuuyleissopimuksen ja bunkkeriyleissopimuksen osalta.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolle asetettaisiin velvoite peruuttaa todistus, mikäli sen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty.

Pykälän 3 momentin mukaan aluksen päällikön velvollisuus olisi huolehtia, että todistus pidetään mukana aluksessa ja jäljennös todistuksesta olisi talletettava Liikenteen turvallisuusviraston haltuun. Alusta ei saisi käyttää merenkulkuun ilman todistusta.

Pykälän 4 momentin nojalla todistuksen antamisesta perittäisiin maksu siten kuin valtion maksuperustelaissa (150/1992) säädetään.

Pykälän 5 momentti sisältäisi valtuutussäännöksen, jonka nojalla todistuksesta voisi antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

8 §. *Täytäntöönpano.* Käytännön tilanteissa meriturvallisuudelle ja meriympäristölle aiheutuvan vaaran torjuntaan liittyvät ratkaisut on tehtävä mahdollisimman oikea-aikaisesti, eikä niitä voida yleensä valitusten vuoksi lykätä tai siirtää. Tämän vuoksi ehdotetaan, että Liikenneviraston 3 §:n nojalla tekemä hylyn paikantamista koskeva päätös, 4 §:n nojalla tekemä hylyn aiheuttaman vaaran arviointia koskeva päätös sekä sen 5 §:n nojalla tekemä hylyn poistoon liittyvä päätös, voitaisiin panna heti täytäntöön, vaikka päätös ei ole saanut vielä lainvoimaa, jollei päätöksessä ole toisin määrätty tai muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

19 luku **Saatavan vanhentuminen**

1 §. *Saatavan vanhentuminen*. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uusi 8 kohta ja pykälään uusi 5 momentti, jossa säädettäisiin 11 a luvussa tarkoitetun Nairobin yleissopimuksen 10 artiklan 1 kohdan mukaisten hylyn paikantamisesta, merkitsemisestä ja poistamisesta aiheutuvien kustannusten korvaamista koskevista vanhentumisajoista yleissopimuksen 13 artiklaa vastaavasti. Pykälän 1 momentin 5-7 kohtaan tehtäisiin tekninen muutos. Muilta osin pykälään ei ehdoteta muutoksia.

20 luku **Rangaistussäännökset**

Merilakiin esitetään lisättäväksi Nairobin yleissopimuksen mukaista vakuuttamisvelvollisuutta sekä vakuutustodistuksen mukanapitovelvollisuuden laiminlyöntiä koskevat rangaistusseuraamukset. Voimassa oleva merilaki sisältää jo vastaavantyyppiset rangaistussäännökset öljyä kuljettavan aluksen (9 a ja 9 b §) ja merioikeudellisia vaateita koskevan vakuuttamisvelvollisuuden (9 c ja 9 d §) osalta. Koska rangaistussäännökset ovat hyvin pitkälti yhdenmukaiset, esitetään, että voimassa olevat rangaistussäännökset yhdistetään ja rangaistussäännöksiin lisätään Nairobin yleissopimuksen edellyttämät rangaistusseuraamukset.

9 a §. *Merilaissa säädetyn vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti*. Pykälään lisättäisiin merilain 7 luvun 2 §:n säädetyn vakuuttamis- ja vakuudenasettamisvelvollisuuden laiminlyöntiä koskeva rangaistusseuraamus, joka tällä hetkellä on kyseessä olevan luvun 9 c §:ssä sekä Nairobin yleissopimukseen mukaisen (11 a luvun 6 §) vakuuttamis- ja vakuudenasettamisvelvollisuuden laiminlyöntiä koskeva rangaistusseuraamus. Samalla säännöstä täsmennettäisiin ja rikosnimeke muutettaisiin merilaissa säädetyn vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönniksi, koska sama rikosnimike koskisi useampaa vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöntiä. Säännöksen mukaan laivanisäntä, aluksen omistaja tai rekisteröity omistaja, joka tahallaan laiminlyö 7 luvun 2 §:ssä, 10 luvun 10 §:ssä tai 11 §:n 1 momentissa taikka 11 a luvun 6 §:ssä säädetyn velvollisuuden ottaa vakuus tai asettaa vakuus, olisi tuomittava merilaissa säädetyn vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Säännöksessä mainittaisiin vakiintuneen erityislakeja koskevan lainsäädäntökäytännön mukaisesti nimenomaisesti tekoon syyksiluettavuuden aste. Merilaissa säädetyn vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti olisi rangaistava vain tahallisesti tehtynä. Tämä vastaa rikoslain (39/1889) 3 luvun 5 §:n 3 momentin sääntelyä.

Säännöstä täsmennettäisiin myös siltä osin, että siihen lisättäisiin tekijätunnusmerkki (”laivanisäntä, aluksen omistaja tai rekisteröity omistaja”), koska kyseessä olevassa rangaistussäännöksessä viitatuissa aineellisissa säännöksissä tarkoitettu velvollisuus koskee vain näitä henkilöitä. Öljyä kuljettavaa alusta koskeva vakuuttamisvelvollisuus koskee aluksen omistajaa ja Nairobin yleissopimuksen mukainen vakuuttamisvelvollisuus aluksen rekisteröityä omistajaa. Merilain 7 luvun 2 §:n mukainen vakuuttamisvelvollisuus on suomalaisen aluksen laivanisännällä, mikä tarkoittaa, että laiminlyöntirikoksen tekijä olisi laivanisäntä.

Rangaistusvastuu ulottuisi myös ulkomaisen aluksen vakuuttamisvelvollisuuteen. Tällöin ulkomaisen aluksen osalta rikosoikeudellinen vastuu kohdistuisi myös merilain 7 luvun 2 §:n mukaisen vakuuttamisvelvollisuuden tapauksessa aluksen omistajaan siten kuin vakuutusdirektiivissä on määritelty. Suomen rikoslakia ja muita rangaistussäännöksiä voidaan soveltaa ulkomaisiin aluksiin vain rikoslain 1 luvussa säädetyissä rajoissa. Syytteen nostaminen voi tietyissä tapauksissa edellyttää rikoslain 1 luvun 12 §:n 1 momentin mukaista valtakunnansyyttäjän syytemääräystä. Kyseisen säännöksen mukaan rikosasiaa ei saa tutkia Suomessa ilman valtakunnansyyttäjän syytemääräystä, kun ulkomaalainen on tehnyt rikoksen ulkomaisessa aluksessa sen ollessa Suomen aluevesillä tai ulkomaisessa ilma-aluksessa sen ollessa Suomen ilmatilassa eikä rikos ole kohdistunut Suomeen, Suomen kansalaiseen, Suomessa pysyvästi asuvaan ulkomaalaiseen tai suomalaiseen yhteisöön, säätiöön tai muuhun oikeushenkilöön. Pykälän 2 momentin mukaan valtakunnansyyttäjän syytemääräys ei kuitenkaan ole tarpeen, jos rikoksella on 2 momentissa mainittu yhtymäkohta Suomeen. Pykälän 2 momenttia täsmennettäisiin, mutta sisällöltään momenttia ei muutettaisi.

Liikenne- ja viestintäministerissä on parhaillaan valmistelussa matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse tehdyn Ateenan yleissopimuksen hyväksymistä koskeva hallituksen esitys. Tämän hankkeen yhteydessä on tarkoitus arvioida merilain säädettyjen vakuuttamisvelvollisuuksien laiminlyönnin rangaistusseuraamuksia kokonaisuutena ottaen huomioon muun muassa suhteellisuusvaatimus.

9 b §. *Vakuutustodistuksen mukanapitovelvollisuuden laiminlyönti*. Pykälään lisättäisiin merilain 7 luvun 3 §:n 3 momentin mukaisen vakuutustodistuksen mukanapitovelvollisuuden laiminlyöntiä koskeva rangaistusseuraamus, joka tällä hetkellä on kyseessä olevan luvun 9 d §:ssä sekä Nairobin yleissopimuksen mukaisen vakuutustodistuksen laiminlyöntiä koskeva rangaistusseuraamus. Samalla säännöstä täsmennettäisiin ja rikosnimeke muutettaisiin vakuutustodistuksen mukanapitovelvollisuuden laiminlyönniksi. Säännöksen mukaan aluksen pääl-

likkö, joka tahallaan laiminlyö 7 luvun 3 §:n 3 momentissa, 10 luvun 10 §:n 3 momentissa tai 11 §:n 2 momentissa taikka 11 a luvun 7 §.n 3 momentissa säädetyn velvollisuuden huolehtia, että aluksessa pidetään mukana vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus, on tuomittava vakuutustodistuksen mukanapitovelvollisuuden laiminlyönnistä sakkoon.

Säännöksessä mainittaisiin vakiintuneen erityislakeja koskevan lainsäädäntökäytännön mukaisesti nimenomaisesti tekoon syyksiluettavuuden aste. Vakuutustodistuksen mukanapitovelvollisuuden laiminlyönti olisi rangaistava vain tahallisesti tehtynä. Tämä vastaa rikoslain 3 luvun 5 §:n 3 momentin sääntelyä.

9 c §. *Merioikeudellisia vaateita koskevan vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti.* Pykälä esitetään kumottavaksi, koska vastaava rangaistusseuraamus sisältyisi nyt luvun 9 a §:ään.

9 d §. *Vakuutuksen- tai vakuudenantajan todistuksen mukanapitovelvollisuuden laiminlyönti.* Pykälä esitetään kumottavaksi, koska vastaava rangaistusseuraamus sisältyisi nyt luvun 9 b §:ään.

21 luku **Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa**

3 d §. *Toimivaltainen merioikeus merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvaa hylkyä koskevassa asiassa.* Pykälän 1 momentin mukaan Suomen toimivaltainen tuomioistuin 11 a luvun ja Nairobin yleissopimuksen mukaisia korvauskanteita koskevissa asioissa olisi Helsingin käräjäoikeus, vastaavasti kuin öljy- ja bunkkerivahinkoja koskevien korvauskanteidenkin osalta. Kyseessä olevat asiat on perusteltua keskittää yhteen tuomioistuimeen, koska tapauksia arvioidaan tulevan käsiteltäväksi harvoin.

Jos vastaajan eli aluksen rekisteröidyn omistajan kotipaikka on Euroopan unionin jäsenvaltiossa, Suomen tuomioistuimen kansainvälinen toimivalta käsitellä 1 momentin mukaiset korvauskanteet, määräytyy tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1215/2012 (ns. Bryssel I –asetus) mukaan. Bryssel I -asetuksen 4 artiklan 1 kohdan mukaan kanne sellaista henkilöä vastaan, jolla on kotipaikka jäsenvaltiossa, nostetaan pääsääntöisesti hänen kansalaisuudestaan riippumatta tuon jäsenvaltion tuomioistuimessa. Asetuksen 7 artiklan 2 kohdan mukaan jos henkilön kotipaikka on jäsenvaltiossa, häntä vastaan voidaan nostaa kanne toisessa jäsenvaltiossa sopimukseen perustumatonta vahingonkorvausta koskevassa asiassa sen paikkakunnan tuomioistuimessa, missä vahinko sattui tai saattaa sattua. Suomen tuomioistuin on näin ollen asetuksen mukaisesti toimivaltainen käsittelemään hylyn paikantamisesta, merkitsemisestä ja poistamisesta aiheutuvien kustannusten korvaamista koskevan kanteen muun muassa silloin, kuin vastaajan kotipaikka on Suomessa tai hylky sijaitsee Suomessa. Suhteessa Islantiin, Norjaan ja Sveitsiin sovelletaan tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppa-oikeuden alalla vuonna 2007 tehtyä yleissopimusta (Luganon yleissopimus), joka sisältää vastaavan sisältöiset tuomioistuinten kansainvälistä toimivaltaa koskevat säännökset. Näin ollen mikäli vastaajan kotipaikka on näissä maissa, määräytyy Suomen tuomioistuinten kansainvälinen toimivalta vastaavalla tavalla.

Jollei muusta laista, Euroopan unionin lainsäädännöstä tai Suomea sitovasta kansainvälisestä sopimuksesta muuta johdu, sovelletaan Suomen tuomioistuinten kansainväliseen toimivaltaan oikeudenkäymiskaaren 10 luvun 27 §:n mukaisesti oikeudenkäymiskaaren 10 luvun sääntelyä. Jos vastaajan eli aluksen rekisteröidyn omistajan kotipaikka on Euroopan unionin ulkopuolella, ei Suomen tuomioistuimen kansainväliseen toimivaltaan sovelleta Bryssel I-asetusta, eikä Luganon yleissopimusta. Myöskään Nairobin yleissopimus ei sisällä kansallisten tuomiois-

tuinten toimivaltaa koskevia määräyksiä. Merilakiin ei ehdoteta sisällytettäväksi erityissäännöksiä koskien Suomen tuomioistuinten kansainvälistä toimivaltaa. Näin ollen jos aluksen rekisteröity omistaja olisi hylkytapauksessa esimerkiksi Panamasta, määräytyisi Suomen tuomioistuimen kansainvälinen toimivalta oikeudenkäymiskaaren 10 luvun mukaisesti. Oikeudenkäymiskaaren 10 luvun 7 §:n 1 momentin mukaan muuhun kuin sopimussuhteeseen perustuvaa vahingonkorvausta koskeva asia voidaan tutkia käräjäoikeudessa, jonka tuomiopiirin alueella vahingon aiheuttanut toimi suoritettiin tai laiminlyöty toimi olisi ollut suoritettava taikka vahinko ilmeni. Luvun 25 §:n 1 momentin mukaan Suomen tuomioistuin on toimivaltainen tutkimaan kansainvälisluonteisen asian, jolla on edellä tarkoitettuun seikkaan perustuva liittymä Suomeen, paitsi jos asiassa annettavalla Suomen tuomioistuimen ratkaisulla ei selvästi voisi olla oikeudellista merkitystä asianosaisille. Näin ollen Suomen tuomioistuin olisi toimivaltainen käsittelemään hylkyä koskevan korvauskanteen vastaajan ollessa Panamasta, jos hylky on Suomen alueella tai talousvyöhykkeellä.

Pykälän 2 momentti sisältäisi säännöksen niitä tapauksia varten, joissa vahinkotapahtuman jälkeen on perustettu Suomessa merilain 9 luvun 7 §:ssä ja 12 luvussa tarkoitettu rajoitusrahasto. Helsingin käräjäoikeus käsittelisi asiat, jotka koskevat rajoitusrahaston jakamista vahingonkorvaukseen oikeutettujen kesken.

2.3 Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

2 §. *Määritelmät*. Pykälän kansainvälisen yleissopimuksen määritelmään esitetään lisättäväksi Nairobin yleissopimus. Tällä ulotettaisiin valvontalain sallimat valvontatoimenpiteet myös Nairobin yleissopimuksen noudattamisen valvontaan. Liikenteen turvallisuusvirasto on valvontalaissa tarkoitettu valvontaviranomainen. Ehdotetulla säännöksellä täytäntöön pantaisiin osaltaan Nairobin yleissopimuksen 12 artiklan 12 kohdan määräys, jonka mukaan sopimusvaltion on varmistettava, että vakuutus tai muu vakuus on voimassa sellaisilla aluksilla, jotka tulevat sen alueella olevaan satamaan tai lähtevät sieltä, riippumatta siitä missä alukset on rekisteröity.

2.4 Laki alusrekisterilain 30 §:n muuttamisesta

30 §. *Alusrekisteristä poistamisen edellytykset.* Pykälän 4 momentin 2 kohdan mukaan alus on poistettava rekisteristä aluksen omistajan pyynnöstä, jos merilain 1 luvun 1 §:n 1 momentin nojalla rekisteriin merkitty alus merkitään Euroopan talousalueeseen kuuluvan maan alusrekisteriin merilain 1 luvun 1 §:n 4 momentin nojalla. Momentissa viitataan näin ollen voimassa olevan merilain 1 luvun 1 §:n 4 momenttiin. Koska 2. lakiehdotuksen mukaan suomalaisen aluksen merkitsemisestä Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion alusrekisteriin säädettäisiin merilain 1 luvun 1 a §:n 1 momentissa, viittausta ehdotetaan muutettavaksi vastaavasti.

3 Voimaantulo

Nairobin yleissopimus tuli kansainvälisesti voimaan 14 päivänä huhtikuuta 2015. Tähän mennessä yleissopimuksen on ratifioinut tai siihen on liittynyt 28 valtiota. Sellaisen valtion osalta, joka ratifioi yleissopimuksen sen jälkeen kun sen voimaantuloedellytykset ovat täyttyneet, yleissopimus tulee voimaan kolmen kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona valtio on tallettanut ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjansa. Näin ollen Suomen osalta yleissopimus tulee voimaan kolmen kuukauden kuluttua siitä, kun Suomi on tallettanut liittymiskirjansa IMO:n pääsihteerin huostaan. Yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annettavan lain sekä muiden yleissopimuksen täytäntöönpanoon liittyvien lakien on tarkoitus tulla voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan kun yleissopimus tulee Suomen osalta voimaan. Lain alusrekisterilain muutta-

misesta sekä merilain aluksen kansallisuutta koskevien lakimuutosten on tarkoitus tulla voimaan mahdollisimman pian.

Ahvenanmaan itsehallintolaissa (1144/1991) säädetään lainsäädäntövallan jaosta valtakunnan ja Ahvenanmaan välillä. Itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan mukaan kauppamerenkulku ja kauppamerenkulun väylät ovat valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvia asioita. Yleissopimuksen määräykset koskevat vaarallisen hylyn poistamista ja siitä aiheutuneiden kustannusten korvaamista. Yleissopimuksen määräykset kuuluvat siten valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan perustuslaissa tarkoitettu eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen velvoitteet määräykset. Sopimuksen määräykset on luettava lainsäädännön alaan, 1) jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvatun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, 2) jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita, 3) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, tai 4) jos määräyksessä tarkoitetusta asiasta on jo voimassa lain säännöksiä taikka 5) siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Perustuslakivaliokunnan mukaan kansainvälisen velvoitteen määräys kuuluu näiden perusteiden mukaan lainsäädännön alaan siitä riippumatta, onko määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (ks. esimerkiksi PeVL 11/2000 vp ja PeVL 12/2000 vp).

Edellä mainituilla perusteilla Nairobin yleissopimuksessa on lukuisia eduskunnan hyväksymistä edellyttäviä määräyksiä. Yleissopimuksen 1 artikla sisältää yleissopimuksessa käytetyt määritelmät. Määräykset, jotka välillisesti vaikuttavat lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten määräysten tulkintaan ja soveltamiseen, kuuluvat itsekin lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Koska yleissopimuksen 1 artiklassa käytetyt määritelmät vaikuttavat sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten tulkintaan, ne edellyttävät eduskunnan hyväksymistä.

Yleissopimuksen 3 ja 4 artiklassa määrätään yleissopimuksen soveltamisalasta ja sen rajoituksista. Tällaiset sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten määräysten soveltamiseen vaikuttavat määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp).

Yleissopimuksen määräykset, jotka koskevat aluksen päällikön ja laivanisännän hylyn ilmoitusvelvollisuutta, aluksen omistajan vastuuta hylyn merkitsemisestä, paikantamisesta ja poistamisesta aiheutuneista kustannuksista sekä vastuun rajoittamisoikeutta, pakollista vakuutusta tai rahavakuutta, korvausvaatimusten vanhentumisaikoja ja aluksen omistajan velvollisuutta poistaa hylky vaikuttavat suoraan yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteisiin. Näitä asioita koskevia määräyksiä sisältyy yleissopimuksen 5 ja 9-13 artiklaan. Edellä mainittuihin artikloihin sisältyvät määräykset kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan ja edellyttävät eduskunnan hyväksymistä.

Yleissopimuksen 6 artiklassa määrätään vaaran määrittelyssä huomioon otettavista seikoista. Koska määräys vaikuttaa lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten tulkintaan ja soveltamiseen, myös se kuuluu lainsäädännön alaan. Yleissopimuksen 7 ja 8 artiklassa määrätyistä asioista on tarkoitus säätää merilain 11 a luvun 3 ja 4 §:ssä. Tämän vuoksi myös kyseiset artiklat kuuluvat lainsäädännön alaan.

Yleissopimuksen 15 artiklan 2 kohdassa määrätään pakollisesta riidan ratkaisusta. Määräyksen nojalla Nairobin yleissopimuksen tulkinnasta ja soveltamisesta johtuvat riidat ratkaistaan Suomen osalta viime kädessä Kansainvälisessä merioikeustuomioistuimessa ja Kansainvälisessä tuomioistuimessa. Jos sopimuksessa, joka muutoinkin sisältää lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, on määräyksiä pakollisesta ja osapuolia sitovasta menettelystä sopimuksen tulkintaa tai sen soveltamista koskevan riidan ratkaisemisesta osapuolten välillä, voi riidan ratkaisu vaikuttaa siihen, miten Suomessa laintasoisena säänneltyä asiaa koskevaa määräystä on sovellettava. Tällaisessa tapauksessa riitojen ratkaisemista koskeva määräys kuuluu lainsäädännön alaan (PeVL 31/2001 vp.). Näin ollen myös 15 artiklan 2 kohta kuuluu lainsäädännön alaan.

Perustuslakivaliokunnan käytännössä on lähdetty siitä, että eduskunta antaa nimenomaisella päätöksellä suostumuksen sellaisten lainsäädännön alaan kuuluvia sopimusmääräyksiä koskevien varaumien, selitysten ja julistusten antamiseen, jotka vaikuttavat Suomen kansainvälisten velvoitteiden sisältöön tai laajuuteen itse sopimuksiin verrattuna (PeVL 16/2005 vp, PeVM 2/2008 vp, PeVL 19/2010 vp ja PeVL 29/2010 vp). Nairobin yleissopimuksen 3 artiklan 2 kohdan mukainen ilmoitus yleissopimuksen soveltamisalan laajentamisesta hylkyihin, jotka sijaitsevat Suomen alueella, mukaan luettuna aluemeri, on lainsäädännön alaan kuuluva määräys, koska se vaikuttaa lainsäädännön alaan kuuluvien Suomen kansainvälisten velvoitteiden sisältöön ja laajuuteen itse yleissopimukseen verrattuna. Näin ollen ilmoituksen antamiselle tarvitaan eduskunnan suostumus.

Nairobin yleissopimus ei sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa ja 95 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla. Hallituksen näkemyksen mukaan sopimus voitaisiin näin ollen hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus sen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamiseksi tavallisen lain säätämisjärjestyksessä. Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että

eduskunta hyväksyisi hylkyjen poistamista koskevan Nairobissa 18 päivänä toukokuuta 2007 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (Nairobin yleissopimus);

ja että eduskunta hyväksyisi annettavaksi yleissopimuksen 3 artiklan 2 kohdan mukaisen ilmoituksen, jonka mukaan Suomi laajentaa yleissopimuksen soveltamisen hylkyihin, jotka sijaitsevat sen alueella, mukaan luettuna aluemeri.

Edellä esitetyn perusteella ja koska yleissopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

Lakiehdotukset

1.

Laki

hylkyjen poistamista koskevan kansainvälisen yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Hylkyjen poistamista koskevan Nairobissa 18 päivänä toukokuuta 2007 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (Nairobin yleissopimus) lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Yleissopimuksen muiden määräysten voimaansaattamisesta ja tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

———

2.

Laki

merilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan merilain (674/1994) 20 luvun 9 c ja 9 d §, sellaisina kuin ne ovat laissa 264/2013, sekä

muutetaan 1 luvun 1 §, 19 luvun 1 § ja 20 luvun 9 a ja 9 b §,

sellaisina kuin ne ovat 1 luvun 1 § laissa 1302/1999, 19 luvun 1 § osaksi laeissa 421/1995, 1363/2003 ja 686/2008 sekä 20 luvun 9 a ja 9 b § laissa 421/1995, sekä

lisätään 1 lukuun uusi 1 a §, 7 luvun 1 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 421/1995, uusi 5 momentti, lakiin uusi 11 a luku sekä 21 lukuun uusi 3 d §, seuraavasti:

1 LUKU

Alusta koskevat yleiset säännökset

1 §

Aluksen kansallisuus

Alus on suomalainen ja oikeutettu käyttämään Suomen lippua, jos Suomen kansalainen tai suomalainen oikeushenkilö omistaa enemmän kuin kuusikymmentä prosenttia aluksesta.

Liikenteen turvallisuusviraston on hyväksyttävä muu kuin 1 momentissa tarkoitettu alus suomalaiseksi, jos:

1) Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalainen tai tällaisen valtion lainsäädännön mukaisesti perustettu oikeushenkilö, jonka sääntömääräinen kotipaikka, keskushallinto tai päätoimipaikka on Euroopan talousalueella, omistaa aluksesta enemmän kuin kuusikymmentä prosenttia;

2) alusta johdetaan ja operoidaan Suomesta;

3) aluksen omistaja, jos ei ole vastuussa aluksesta 2 kohdan mukaisesti, nimittää tätä tehtävää hoitamaan edustajan, jolla on vakinainen kotikunta ja asuinpaikka Suomessa; ja

4) alus on poistettu toisen valtion alusrekisteristä siksi ajaksi kun se on rekisteröitynä Suomen alusrekisteriin.

Edellä 2 momentissa tarkoitettu hyväksyntä on peruutettava aluksen omistajan pyynnöstä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä muun kuin 1 ja 2 momentissa tarkoitetun aluksen suomalaiseksi, jos:

1) aluksen omistus-, hallinto-, luotonanto- tai rahtaussuhteista voidaan luotettavasti todeta, että aluksen käyttö merenkulkuun on ratkaisevasti suomalaisten määrättävissä;

2) alus on poistettu toisen valtion alusrekisteristä siksi ajaksi kun se on rekisteröitynä Suomen alusrekisteriin;

3) alus täyttää alusturvallisuutta koskevissa säännöksissä uusille aluksille asetetut vaatimukset; ja

4) aluksen rekisteröinnin arvioidaan edistävän Suomen merenkulkuelinkeinoa ja sen työllisyyttä.

Jos 4 momentissa tarkoitetulla aluksella ei ole yhtään suomalaista omistajaa, edellytetään edellä säädetyn lisäksi, että Suomen kansalaisilla on aluksen ulkomaisen omistajayhteisön hallintoelimissä edustus tai mahdollisuus muulla tavoin osallistua päätösvallan käyttöön omistajayhteisössä.

Edellä 4 momentissa tarkoitettuun lupaan on sisällytettävä Liikenteen turvallisuusviraston tarpeellisiksi katsomat ehdot sekä maininta luvan voimassaoloajasta. Lupa voidaan myöntää enintään kahdeksi vuodeksi kerrallaan.

Jos 2 momentissa tarkoitetun hyväksymisen tai 4 momentissa tarkoitetun luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty tai 4 momentissa tarkoitetulle luvalle asetettuja ehtoja ei täytetä, Liikenteen turvallisuusviraston on peruutettava hyväksyminen tai lupa, jollei poikkeamista voida pitää vähäisenä. Hyväksynnän tai luvan saaneelle on ennen hyväksynnän tai luvan peruuttamista varattava tilaisuus antaa selvityksensä asiasta.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 2 momentissa tarkoitetun hyväksynnän ja 4 momentissa tarkoitetun luvan hakemisesta, hakemuksen sisällöstä ja siihen liitettävistä selvityksistä sekä 4 momentissa tarkoitetulle luvalle asetettavista ehdoista.

1 a §

Suomalaisessa omistuksessa olevan aluksen merkitseminen toisen valtion alusrekisteriin

Alus, jota 1 §:n 1 momentin nojalla olisi pidettävä suomalaisena, voidaan siirtää toisen Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion alusrekisteriin kyseisen valtion sellaisen lainsäädännön mukaisesti, joka koskee muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden kansalaisten tai oikeushenkilöiden omistamien alusten rekisteröintiä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa Suomen telakkateollisuuden ja työllisyyden edistämiseksi luvan siihen, että alus, jota 1 §:n 1 momentin nojalla olisi pidettävä suomalaisena, merkitään muun kuin Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion alusrekisteriin tämän maan aluksena, jos:

1) alus on rakennettu Suomessa ja se merkitään välittömästi valmistumisensa jälkeen tällaisen valtion alusrekisteriin;

2) aluksen ja rekisteröintimaan välillä on aluksen omistukseen, hallintaan tai käyttöön liittyvä todellinen yhdysside; ja

3) aluksen rekisteröinnillä arvioidaan olevan Suomen telakkateollisuuden ja työllisyyden edistämiseen liittyviä painavia syitä.

Edellä 2 momentissa tarkoitettuun lupaan on sisällytettävä Liikenteen turvallisuusviraston tarpeellisiksi katsomat ehdot sekä maininta luvan voimassaoloajasta. Lupa myönnetään määräajaksi, joka voi olla enintään aluksen käytöstä tai hallinnasta tehdyn rahtaussopimuksen voimassaoloajan pituinen. Lupaan on sisällytettävä ehto, jonka mukaan aluksen siirtäminen edelleen kolmannen maan rekisteriin on kielletty.

Jos 2 momentissa tarkoitetut luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty tai 3 momentin nojalla asetettuja lupaehtoja ei täytetä, Liikenteen turvallisuusviraston on peruutettava lupa, jollei poikkeamista voida pitää vähäisenä. Luvan saaneelle on ennen peruuttamispäätöksen tekemistä varattava tilaisuus antaa selvityksensä asiasta.

Edellä 2 momentissa tarkoitettu lupa raukeaa, jos alus tai osuus siitä myydään ulkomaille siten, että alus lakkaa 1 §:n 1 momentin nojalla olemasta suomalainen.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 2 momentissa tarkoitetun luvan hakemisesta, hakemuksen sisällöstä ja siihen liitettävistä selvityksistä sekä 4 momentissa tarkoitetun peruuttamispäätöksen sisällöstä.

7 LUKU

Yleiset säännökset vastuusta

1 §

Laivanisännän vastuu

— —

Aluksen rekisteröidyn omistajan vastuusta merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvan hylyn poistamisesta säädetään 11 a luvussa.

11 a LUKU

Vastuu merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvan hylyn poistamisesta

1 §

Nairobin yleissopimuksen soveltaminen Suomessa

Merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvan hylyn poistamisesta määrätään vuoden 2007 hylkyjen poistamisesta koskevassa kansainvälisessä yleissopimuksessa (SopS /2016), jäljempänä *Nairobin yleissopimus.*

Nairobin yleissopimusta ja tämän luvun säännöksiä sovelletaan Suomessa ja Suomen talousvyöhykkeellä. Nairobin yleissopimuksen määräyksiä ja tämän luvun säännöksiä, jotka koskevat rekisteröidyn omistajan, aluksen päällikön ja laivanisännän velvollisuuksia, sovelletaan suomalaisiin aluksiin myös toisen sopimusvaltion talousvyöhykkeellä ja yleissopimuksen 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla vastaavalla alueella.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta siltä osin, kuin merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvan hylyn poistamiseen sovelletaan 10 tai 10 a luvun säännöksiä.

Merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvaan hylkyyn liittyvään öljy- tai kemikaalivahinkojen vaaran torjuntaan sovelletaan öljyvahinkojen torjuntalakia (1673/2009).

2 §

Aluksen päällikön ja laivanisännän ilmoitusvelvollisuus

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 Liikennevirastolle tai, jos hylky on toisen sopimusvaltion yleissopimusalueella, kyseisen sopimusvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle.

Liikenneviraston on ilmoitettava asianomaisille merenkulku- ja ympäristöviranomaisille sille 1 momentin nojalla tehdystä ilmoituksesta.

3 §

Hylystä varoittaminen ja sen paikantaminen

Liikenneviraston on 2 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen saatuaan viipymättä varoitettava merenkulkijoita ja asianosaisia valtioita Nairobin yleissopimuksen 7 artiklan mukaisesti hylyn luonteesta ja sijainnista.

Jos hylyn voidaan olettaa muodostavan vaaran, Liikenneviraston on kehotettava rekisteröityä omistajaa ryhtymään kaikkiin mahdollisiin toimiin hylyn tarkan sijainnin määrittämiseksi sekä asetettava määräaika tätä varten. Jos rekisteröity omistaja ei määritä sijaintia asetetussa määräajassa, Liikenneviraston on rekisteröidyn omistajan kustannuksella ryhdyttävä kaikkiin mahdollisiin toimiin hylyn paikantamiseksi.

4 §

Hylyn aiheuttaman vaaran määrittely ja hylyn merkitseminen

Liikenneviraston on saatuaan tiedon hylystä päätettävä Nairobin yleissopimuksen 6 artiklan mukaisesti, aiheuttaako hylky vaaran. Sen on pyydettävä asian ratkaisua varten Liikenteen turvallisuusvirastolta, Suomen ympäristökeskukselta ja Puolustusvoimilta arvio hylyn aiheuttamasta vaarasta.

Jos hylyn katsotaan 1 momentin mukaisesti aiheuttavan vaaran, Liikenneviraston on ryhdyttävä kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin hylyn merkitsemiseksi.

5 §

Hylyn poistamista koskevat toimenpiteet

Jos hylyn katsotaan 4 §:n mukaisesti aiheuttavan vaaran, Liikenneviraston on viipymättä ilmoitettava siitä rekisteröidylle omistajalle ja, jos kyse on ulkomaisesta aluksesta, myös aluksen rekisteröintivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle.

Liikenneviraston on asetettava kohtuullinen määräaika, jonka kuluessa rekisteröidyn omistajan on poistettava hylky ja ilmoitettava määräajasta kirjallisesti omistajalle siten kuin Nairobin yleissopimuksen 9 artiklan 6 kohdassa määrätään.

Jos hylyn katsotaan 4 §:n mukaisesti aiheuttavan vaaran, rekisteröidyn omistajan on toimitettava Liikennevirastolle näyttö 7 §:ssä tarkoitetun vakuutuksen tai muun vakuuden olemassa olosta.

Liikennevirasto voi meriturvallisuuden ja meriympäristön suojelun varmistamiseksi asettaa hylyn poistolle tarpeellisia ehtoja Nairobin yleissopimuksen 9 artiklan 4 mukaisesti sekä puuttua poistoon mainitun artiklan 5 kohdan mukaisesti. Ennen kuin Liikennevirasto tekee päätöksen asiassa, sen on kuultava Liikenteen turvallisuusvirastoa, Suomen ympäristökeskusta ja Puolustusvoimia.

Liikennevirasto voi poistaa hylyn rekisteröidyn omistajan kustannuksella Nairobin yleissopimuksen 9 artiklan 7 ja 8 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa silloin, kun hylky sijaitsee Suomessa tai Suomen talousvyöhykkeellä.

Liikennevirastolla on oikeus saada tarpeellista virka-apua Puolustusvoimilta, Tullilta ja pelastuslaitoksilta tämän pykälän mukaisten tehtävien suorittamiseksi.

6 §

Vakuuttamisvelvollisuus

Sellaista suomalaista alusta varten, jonka bruttovetoisuus on vähintään 300, rekisteröidyn omistajan on otettava ja pidettävä voimassa vakuutus tai muu vakuus, joka kattaa Nairobin yleissopimuksen 10 artiklan mukaisen vastuun 9 luvun 5 §:n 1 momentissa tarkoitettuun määrään saakka.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu velvollisuus ottaa ja pitää voimassa vakuutus tai muu vakuus, koskee myös ulkomaista alusta, jonka bruttovetoisuus on vähintään 300 ja joka käy suomalaisessa satamassa tai käyttää Suomen vesialueella olevia satamalaitteita.

Edellä 1 ja 2 momenttia ei sovelleta sota-aluksiin eikä muihin valtion omistamiin tai käyttämiin aluksiin, joita käytetään yksinomaan muuhun kuin kaupalliseen tarkoitukseen.

7 §

Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta Suomen alusrekisteriin merkityn aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen 6 §:ssä tarkoitetun vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämisestä, jos alusta ei ole rekisteröity missään Nairobin yleissopimuksen osapuolena olevassa valtiossa.

Liikenteen turvallisuusviraston tulee peruuttaa todistus, kun sen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty.

Aluksen päällikön velvollisuus on huolehtia, että 1 momentissa tarkoitettu todistus pidetään mukana aluksessa ja jäljennös todistuksesta on talletettava Liikenteen turvallisuusviraston haltuun. Alusta ei saa käyttää merenkuluun ilman todistusta.

Tässä pykälässä tarkoitetun todistuksen antamisesta peritään maksu siten kuin valtion maksuperustelaissa (150/1992) säädetään.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitetusta todistuksesta.

8 §

Täytäntöönpano

Liikenneviraston 3-5 §:n nojalla tekemä päätös voidaan panna heti täytäntöön, vaikka se ei ole saanut lainvoimaa, jollei päätöksessä ole toisin määrätty tai muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

19 LUKU

Saatavan vanhentuminen

1 §

Saatavan vanhentuminen

Kanne maksun saamiseksi seuraavista saatavista on, riippumatta siitä, onko vastuu rajoitettu tai rajoittamaton, pantava vireille:

1) pelastuspalkkiota tai 16 luvun 9 §:ssä tarkoitettua erityiskorvausta koskevasta saatavasta kahden vuoden kuluessa siitä, kun pelastustoimi päättyi ja 16 luvun 11 §:n mukaista pelastuspalkkion osuutta koskevasta saatavasta vuoden kuluessa siitä, kun asianomainen on saanut laivanisännältä ilmoituksen pelastuspalkkion ja osuuden suuruudesta; se, jota kohtaan vaatimus

on tehty, voi kuitenkin kanneajan kuluessa pidentää tätä aikaa ilmoittamalla siitä vaatimusten esittäjälle;

2) korvaussaatavasta, joka johtuu yhteentörmäyksestä tai 8 luvun 6 §:ssä mainitusta tapahtumasta, kahden vuoden kuluessa siitä päivästä, jona vahinko tapahtui, sekä mikäli saaminen johtuu siitä, että joku on 8 luvun 3 §:n mukaisesti suorittanut enemmän kuin hänen osalleen on tullut, yhden vuoden kuluessa siitä, kun hän on määrän suorittanut;

3) matkustajan kuolemaan tai ruumiinvammaan taikka matkustajan kuljetuksen viivästymiseen perustuvasta saatavasta kahden vuoden kuluessa maihin astumisesta tai siitä, kun sen olisi pitänyt tapahtua taikka, jos kuolemantapaus sattui maihin astumisen jälkeen, kahden vuoden kuluessa kuolemantapauksesta, kuitenkin viimeistään kolmen vuoden kuluessa maihin astumisesta;

4) korvaussaatavasta, joka perustuu siihen, että tavaraa on hävinnyt tai vahingoittunut tai sen kuljetus on viivästynyt taikka että konossementissa on annettu vääriä tai epätäydellisiä tietoja, yhden vuoden kuluessa siitä, kun tavara on luovutettu tai olisi pitänyt luovuttaa;

5) korvaussaatavasta, joka perustuu siihen, että matkatavaraa on hävinnyt tai vahingoittunut tai sen kuljetus on viivästynyt, kahden vuoden kuluessa siitä, kun käsimatkatavara on tuotu maihin tai muu matkatavara on luovutettu taikka, jos tavara on matkan aikana hävinnyt, siitä, kun maihin tuomisen tai luovuttamisen olisi pitänyt tapahtua;

6) saatavasta, joka johtuu yhteisen haverin maksusta tai kustannuksesta, joka on jaettava samojen perusteiden mukaan kuin se, yhden vuoden kuluessa siitä, kun merivahingonselvitys sai lainvoiman;

7) 10 luvussa tarkoitetun öljyvahingon tai 10 a luvussa tarkoitetun polttoainevahingon korvaamisesta kolmen vuoden kuluessa vahingon aiheutumisesta;

8) Nairobin yleissopimuksen mukaisten hylyn paikantamisesta, merkitsemisestä ja poistamisesta aiheutuneiden kustannusten korvaamisesta kolmen vuoden kuluessa siitä päivästä, jona hylyn on 11 a luvun 4 §:n mukaisesti katsottu aiheuttavan vaaran.

Korvauskanteen osalta, joka perustuu 1 momentin 4 kohtaan, asianosaiset voivat kanteen aiheuttaneen tapahtuman jälkeen sopia siinä säädetyn ajan pidentämisestä. Takautumiskanne saadaan panna vireille sanotun ajan jälkeenkin, ei kuitenkaan myöhemmin kuin vuoden kuluessa siitä, kun päävaatimus on tullut täytetyksi tai sitä koskeva kanne on pantu vireille.

Tässä pykälässä mainitun vanhentumisajan pidentämisestä tai keskeyttämisestä on Suomessa voimassa, mitä Suomen laissa siitä säädetään, vaikka oikeussuhteeseen muutoin sovellettaisiinkin ulkomaan lakia. Missään tapauksessa ei 1 momentin 3 ja 5 kohdassa mainittuja määräaikoja saa ulottaa yli kolmen vuoden siitä, kun maihin astuminen tai maihin tuominen on tapahtunut tai niiden olisi pitänyt tapahtua.

Edellä 1 momentin 7 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa kannetta ei saa nostaa enää sen jälkeen, kun kuusi vuotta on kulunut päivästä, jona vahinkotapahtuma sattui, tai jos vahinko aiheutui tapahtumasarjasta, päivästä, jona ensimmäinen tapahtuma sattui.

Edellä 1 momentin 8 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa kannetta ei saa nostaa enää sen jälkeen, kun kuusi vuotta on kulunut päivästä, jona hylyn aiheuttanut merenkulkuonnettomuus sattui tai jos merenkulkuonnettomuus muodostui tapahtumasarjasta, päivästä, jona ensimmäinen tapahtuma sattui.

Jos velallinen muissa kuin 1 momentissa mainituissa tapauksissa vastaa korvauksesta tai muusta saamisesta, johon laivanisännän vastuu on rajoitettu tai josta vain lastattu tavara vastaa, on kanne maksun saamiseksi pantava vireille korvaussaamisesta kahden vuoden kuluessa siitä päivästä, jolloin vahinko tapahtui, ja muusta saamisesta yhden vuoden kuluessa siitä, kun saaminen erääntyi. Jos velkojalla samalla on oikeus vaatia maksua laivanisännältä, lastinomistajalta tai muulta, vastuun olematta rajoitettu, kanneoikeuden säilyttämisestä on noudatettava, mitä yleisesti säädetään.

Jos tässä pykälässä mainittu saatava on joutunut merivahingonlaskijan käsiteltäväksi, katsotaan kanne pannuksi vireille maksun saamiseksi.

20 luku

Rangaistussäännökset

9 a §

Merilaissa säädetyn vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti

Laivanisäntä, aluksen omistaja tai rekisteröity omistaja, joka tahallaan laiminlyö 7 luvun 2 §:ssä, 10 luvun 10 §:ssä tai 11 §:n 1 momentissa taikka 11 a luvun 6 §:ssä säädetyn velvollisuuden ottaa vakuutus tai asettaa vakuus, on tuomittava *merilaissa säädetyn vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Merilaissa säädetyn vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä tuomitaan myös laivanvarustaja, joka sallii aluksen käytön merenkulkuun, vaikka hän tiesi tai hänen olisi pitänyt tietää, että 10 luvun 10 §:ssä tai 11 §:n 1 momentissa säädettyä vakuuttamis- tai vakuudenasettamisvelvollisuutta ei ole täytetty. Sama koskee sitä, joka aluksen omistajan sijasta huolehtii aluksen käytöstä sekä aluksen päällikköä.

9 b§

Vakuutustodistuksen mukanapitovelvollisuuden laiminlyönti

Aluksen päällikkö, joka tahallaan laiminlyö 7 luvun 3 §:n 3 momentissa, 10 luvun 10 §:n 3 momentissa tai 11 §:n 2 momentissa taikka 11 a luvun 7 §:n 3 momentissa säädetyn velvollisuuden huolehtia, että aluksessa pidetään mukana vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus, on tuomittava *vakuutustodistuksen mukanapitovelvollisuuden laiminlyönnistä* sakkoon.

21 LUKU

Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa

3 d §

Toimivaltainen merioikeus merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvaa hylkyä koskevassa asiassa

Jos kanne korvauksen saamiseksi 11 a luvun tai Nairobin yleissopimuksen nojalla hylyn paikantamisesta, merkitsemisestä tai poistamisesta aiheutuvista kustannuksista voidaan nostaa Suomen tuomioistuimessa, käsitellään kanne Helsingin käräjäoikeudessa.

Jos vahinkotapahtuman jälkeen on perustettu 9 luvun 7 §:ssä tarkoitettu rajoitusrahasto Suomessa ja rekisteröidyllä omistajalla tai vakuutuksenantajalla, jota vastaan kannetta ajetaan Suomessa tai toisessa sopimusvaltiossa, on oikeus rajoittaa vastuunsa, käsittelee Helsingin käräjäoikeus asiat, jotka liittyvät rajoitusrahaston jakamiseen vahingonkorvaukseen oikeutettujen kesken.

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella. Lain 1 luvun 1 ja 1 a § tulevat kuitenkin voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:n 5 kohta, sellaisena kuin se on laissa 877/2014, seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa asetuksissa tarkoitetaan:

— —

5) *kansainvälisillä yleissopimuksilla*:

a) ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981, SOLAS-yleissopimus);

b) alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983, MARPOL 73/78 -yleissopimus);

c) kansainvälistä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa vuoden 1978 yleissopimusta (SopS 22/1984, STCW-yleissopimus);

d) kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 30/1977, COLREG-yleissopimus);

e) vuoden 1969 kansainvälistä aluksenmittausyleissopimusta (SopS 31/1982);

f) yleissopimusta (n:o 147), joka koskee kauppa-aluksissa noudatettavaa vähimmäistasoa (SopS 54/1979);

g) öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta tehtyä vuoden 1992 pöytäkirjaa (SopS 43/1996);

h) vuoden 1966 kansainvälistä lastiviivayleissopimusta (SopS 52/1968);

i) merityötä koskevaa vuoden 2006 yleissopimusta (SopS 52/2013);

j) vuoden 2001 kansainvälistä yleissopimusta alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta (SopS 93/2010);

k) vuoden 2001 kansainvälistä yleissopimusta aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta (SopS 4/2009);

l) vuoden 2007 hylkyjen poistamista koskevaa yleissopimusta (SopS /2016);

— —

———

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

———

4.

Laki

alusrekisterilain 30 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 11 päivänä kesäkuuta 1993 annetun alusrekisterilain (512/1993) 30 §:n 4 momentin 2 kohta, sellaisena kuin se on laissa (1303/1999), seuraavasti:

30 §

Alusrekisteristä poistamisen edellytykset

— —

Alus on poistettava rekisteristä aluksen omistajan pyynnöstä, jos:

— —

2) merilain 1 luvun 1 §:n 1 momentin nojalla rekisteriin merkitty alus merkitään Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion alusrekisteriin mainitun luvun 1 a §:n 1 momentin nojalla.

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

———

Helsingissä 2 päivänä kesäkuuta 2016

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

Liite
Rinnakkaistekstit

2.

Laki

merilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan merilain (674/1994) 20 luvun 9 c ja 9 d §, sellaisina kuin ne ovat laissa 264/2013, sekä

muutetaan 1 luvun 1 §, 19 luvun 1 § ja 20 luvun 9 a ja 9 b §,

sellaisina kuin ne ovat 1 luvun 1 § laissa 1302/1999, 19 luvun 1 § osaksi laeissa 421/1995, 1363/2003 ja 686/2008 sekä 20 luvun 9 a ja 9 b § laissa 421/1995, sekä

lisätään 1 lukuun uusi 1 a §, 7 luvun 1 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 421/1995, uusi 5 momentti, lakiin uusi 11 a luku sekä 21 lukuun uusi 3 d §, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

1 LUKU

Alusta koskevat yleiset säännökset

1 §

Aluksen kansallisuus

Alus on suomalainen ja oikeutettu käyttämään Suomen lippua, jos Suomen kansalainen tai suomalainen oikeushenkilö omistaa enemmän kuin kuusi kymmenesosaa aluksesta.

Merenkulkuasioista vastaavan ministeriön, jäljempänä ministeriö, on asetuksella säädetyillä edellytyksillä hyväksyttävä muu kuin 1 momentissa tarkoitettu alus suomalaiseksi, jos Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalainen tai tällaisen valtion lainsäädännön mukaisesti perustettu oikeushenkilö, jonka sääntömääräinen kotipaikka, keskushallinto tai päätoimipaikka on Euroopan talousalueella, omistaa aluksesta enemmän kuin kuusi kymmenesosaa. Tällainen hyväksyntä on peruutettava aluksen omistajan pyynnöstä.

Ministeriö voi asetuksella säädetyillä edellytyksillä hyväksyä muun kuin 1 ja 2 momentissa tarkoitetun aluksen suomalaiseksi, jos

Ehdotus

1 LUKU

Alusta koskevat yleiset säännökset

1 §

Aluksen kansallisuus

Alus on suomalainen ja oikeutettu käyttämään Suomen lippua, jos Suomen kansalainen tai suomalainen oikeushenkilö omistaa enemmän kuin *kuusikymmentä prosenttia* aluksesta.

Liikenteen turvallisuusviraston on hyväksyttävä muu kuin 1 momentissa tarkoitettu alus suomalaiseksi, jos:

1) Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalainen tai tällaisen valtion lainsäädännön mukaisesti perustettu oikeushenkilö, jonka sääntömääräinen kotipaikka, keskushallinto tai päätoimipaikka on Euroopan talousalueella, omistaa aluksesta enemmän kuin *kuusikymmentä prosenttia*;

2) alusta johdetaan ja operoidaan Suomesta;

3) *aluksen omistaja, jos ei ole vastuussa aluksesta 2 kohdan mukaisesti, nimittää tätä tehtävää hoitamaan edustajan, jolla on vakinainen kotikunta ja asuinpaikka Suomessa;*

aluksen käyttö merenkulkuun on ratkaisevasti suomalaisten määrättävissä.

Alus, jota 1 momentin nojalla olisi pidettävä suomalaisena, voidaan siirtää toisen Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion alusrekisteriin kyseisen valtion sellaisen lainsäädännön mukaisesti, joka koskee muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden kansalaisten tai oikeushenkilöiden omistamien alusten rekisteröintiä.

Ministeriö voi asetuksella säädetyillä edellytyksillä antaa maan telakkateollisuuden ja työllisyyden edistämiseksi luvan siihen, että alus, jota 1 momentin nojalla olisi pidettävä suomalaisena, merkitään muun kuin Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion alusrekisteriin tämän maan aluksena, jos kysymyksessä on Suomessa rakennettu alus, joka välittömästi aluksen valmistuksen jälkeen merkitään tällaisen valtion alusrekisteriin, sekä jos aluksen ja rekisteröintimaan välillä on aluksen omistukseen, hallintaan tai käyttöön liittyvä todellinen yhdysside.

ja

4) *alus on poistettu toisen valtion alusrekisteristä siksi ajaksi kun se on rekisteröitynä Suomen alusrekisteriin.*

Edellä 2 momentissa tarkoitettu hyväksyntä on peruutettava aluksen omistajan pyynnöstä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä muun kuin 1 ja 2 momentissa tarkoitetun aluksen suomalaiseksi, jos:

1) *aluksen omistus-, hallinto-, luotonanto- tai rahtaussuhteista voidaan luotettavasti todeta, että* aluksen käyttö merenkulkuun on ratkaisevasti suomalaisten määrättävissä;

2) alus on poistettu toisen valtion alusrekisteristä siksi ajaksi kun se on rekisteröitynä Suomen alusrekisteriin;

3) alus täyttää alusturvallisuutta koskevissa säännöksissä uusille aluksille asetetut vaatimukset; ja

4) aluksen rekisteröinnin arvioidaan edistävän Suomen merenkulkuelinkeinoa ja sen työllisyyttä.

Jos 4 momentissa tarkoitetulla aluksella ei ole yhtään suomalaista omistajaa, edellytetään edellä säädetyn lisäksi, että Suomen kansalaisilla on aluksen ulkomaisen omistajayhteisön hallintoelimissä edustus tai mahdollisuus muulla tavoin osallistua päätösvallan käyttöön omistajayhteisössä.

Edellä 4 momentissa tarkoitettuun lupaan on sisällytettävä Liikenteen turvallisuusviraston tarpeellisiksi katsomat ehdot sekä mainինta luvan voimassaoloajasta. Lupa voidaan myöntää enintään kahdeksi vuodeksi kerrallaan.

Jos 2 momentissa tarkoitetun hyväksymisen tai 4 momentissa tarkoitetun luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty tai 4 momentissa tarkoitetulle luvalle asetettuja ehtoja ei täytetä, Liikenteen turvallisuusviraston on peruutettava hyväksyminen tai lupa, jollei poikkeamista voida pitää vähäisenä. Hyväksynnän tai luvan saaneelle on ennen hyväksynnän tai luvan peruuttamista varattava tilaisuus antaa selvityksensä asiasta.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 2 momentissa tarkoitetun hyväksynnän ja 4 momentissa tarkoitetun luvan hakemisesta, hakemuksen sisällöstä ja siihen liitettävistä selvityksistä sekä 4 momentissa tarkoitetulle luvalle asetettavista ehdoista.

1 a §

Suomalaisessa omistuksessa olevan aluksen merkitseminen toisen valtion alusrekisteriin

Alus, jota 1 §:n 1 momentin nojalla olisi pidettävä suomalaisena, voidaan siirtää toisen Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion alusrekisteriin kyseisen valtion sellaisen lainsäädännön mukaisesti, joka koskee muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden kansalaisten tai oikeushenkilöiden omistamien alusten rekisteröintiä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa Suomen telakkateollisuuden ja työllisyyden edistämiseksi luvan siihen, että alus, jota 1 §:n 1 momentin nojalla olisi pidettävä suomalaisena, merkitään muun kuin Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion alusrekisteriin tämän maan aluksena, jos:

1) alus on rakennettu Suomessa ja se merkitään välittömästi valmistumisensa jälkeen tällaisen valtion alusrekisteriin;

2) aluksen ja rekisteröintimaan välillä on aluksen omistukseen, hallintaan tai käyttöön liittyvä todellinen yhdysside; ja

3) aluksen rekisteröinnillä arvioidaan olevan Suomen telakkateollisuuden ja työllisyyden edistämiseen liittyviä painavia syitä.

Edellä 2 momentissa tarkoitettuun lupaan on sisällytettävä Liikenteen turvallisuusviraston tarpeellisiksi katsomat ehdot sekä mainինta luvan voimassaoloajasta. Lupa myönnetään määräajaksi, joka voi olla enintään aluksen käytöstä tai hallinnasta tehdyn rahtaussopimuksen voimassaoloajan pituinen. Lupaan on sisällytettävä ehto, jonka mukaan aluksen siirtäminen edelleen kolmannen maan rekisteriin on kielletty.

Jos 2 momentissa tarkoitetut luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty tai 3 momentin nojalla asetettuja lupaehtoja ei täytetä, Liikenteen turvallisuusviraston on peruutettava lupa, jollei poikkeamista voida pitää vähäisenä. Luvan saaneelle on ennen peruuttamispäätöksen tekemistä varattava tilaisuus antaa selvityksensä asiasta.

Edellä 2 momentissa tarkoitettu lupa raukeaa, jos alus tai osuus siitä myydään ulkomaille siten, että alus lakkaa 1 §:n 1 momentin nojalla olemasta suomalainen.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 2 momentissa tarkoitetun luvan hakemisesta, hakemuksen sisällöstä ja siihen liitettävistä selvityksistä sekä 4 momentissa tarkoitetun peruuttamispäätöksen sisällöstä.

7 luku

Yleiset säännökset vastuusta

1 §

Laivanisännän vastuu

— — — — — — — — — — — — — — —

Aluksen rekisteröidyn omistajan vastuusta merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvan hylyn poistamisesta säädetään 11 a luvussa.

11 a luku

Vastuu merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvan hylyn poistamisesta

1 §

Nairobin yleissopimuksen soveltaminen Suomessa

Merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvan hylyn poistamisesta määrätään vuoden 2007 hylkyjen poistamisesta koskevassa kansainvälisessä yleissopimuksessa (SopS /2016), jäljempänä Nairobin yleissopimus.

Nairobin yleissopimusta ja tämän luvun säännöksiä sovelletaan Suomessa ja Suomen talousvyöhykkeellä. Nairobin yleissopimuksen määräyksiä ja tämän luvun säännöksiä, jotka koskevat rekisteröidyn omistajan, aluksen päällikön ja laivanisännän velvollisuuksia, sovelletaan suomalaisiin aluksiin myös toisen sopimusvaltion talousvyöhykkeellä ja yleissopimuksen 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla vastaavalla alueella.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta siltä osin, kuin merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvan hylyn poistamiseen sovelletaan 10 tai 10 a luvun säännöksiä.

Merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvaan

hylkyyn liittyvään öljy- tai kemikaalivahinkojen vaaran torjuntaan sovelletaan öljyvahinkojen torjuntalakia (1673/2009).

2 §

Aluksen päällikön ja laivanisännän ilmoitusvelvollisuus

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 Liikennevirastolle tai, jos hylky on toisen sopimusvaltion yleissopimusalueella, kyseisen sopimusvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle.

Liikenneviraston on ilmoitettava asianomaisille merenkulku- ja ympäristöviranomaisille sille 1 momentin nojalla tehdystä ilmoituksesta.

3 §

Hylystä varoittaminen ja sen paikantaminen

Liikenneviraston on 2 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen saatuaan viipymättä varoitettava merenkulkijoita ja asianosaisia valtioita Nairobin yleissopimuksen 7 artiklan mukaisesti hylyn luonteesta ja sijainnista.

Jos hylyn voidaan olettaa muodostavan vaaran, Liikenneviraston on kehotettava rekisteröityä omistajaa ryhtymään kaikkiin mahdollisiin toimiin hylyn tarkan sijainnin määrittämiseksi sekä asetettava määräaika tätä varten. Jos rekisteröity omistaja ei määritä sijaintia asetetussa määräajassa, Liikenneviraston on rekisteröidyn omistajan kustannuksella ryhdyttävä kaikkiin mahdollisiin toimiin hylyn paikantamiseksi.

4 §

Hylyn aiheuttaman vaaran määrittely ja hylyn merkitseminen

Liikenneviraston on saatuaan tiedon hylystä päätettävä Nairobin yleissopimuksen 6 ar-

tiklan mukaisesti, aiheuttaako hylky vaaran. Sen on pyydettävä asian ratkaisua varten Liikenteen turvallisuusvirastolta, Suomen ympäristökeskukselta ja Puolustusvoimilta arvio hylyn aiheuttamasta vaarasta.

Jos hylyn katsotaan 1 momentin mukaisesti aiheuttavan vaaran, Liikenneviraston on ryhdyttävä kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin hylyn merkitsemiseksi.

5 §

Hylyn poistamista koskevat toimenpiteet

Jos hylyn katsotaan 4 §:n mukaisesti aiheuttavan vaaran, Liikenneviraston on viipymättä ilmoitettava siitä rekisteröidylle omistajalle ja, jos kyse on ulkomaisesta aluksesta, myös aluksen rekisteröintivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle.

Liikenneviraston on asetettava kohtuullinen määräaika, jonka kuluessa rekisteröidyn omistajan on poistettava hylky ja ilmoitettava määräajasta kirjallisesti omistajalle siten kuin Nairobin yleissopimuksen 9 artiklan 6 kohdassa määrätään.

Jos hylyn katsotaan 4 §:n mukaisesti aiheuttavan vaaran, rekisteröidyn omistajan on toimitettava Liikennevirastolle näyttö 7 §:ssä tarkoitetun vakuutuksen tai muun vakuuden olemassa olosta.

Liikennevirasto voi meriturvallisuuden ja meriympäristön suojelun varmistamiseksi asettaa hylyn poistolle tarpeellisia ehtoja Nairobin yleissopimuksen 9 artiklan 4 mukaisesti sekä puuttua poistoon mainitun artiklan 5 kohdan mukaisesti. Ennen kuin Liikennevirasto tekee päätöksen asiassa, sen on kuultava Liikenteen turvallisuusvirastoa, Suomen ympäristökeskusta ja Puolustusvoimilta.

Liikennevirasto voi poistaa hylyn rekisteröidyn omistajan kustannuksella Nairobin yleissopimuksen 9 artiklan 7 ja 8 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa silloin, kun hylky sijaitsee Suomessa tai Suomen talousvyöhykkeellä.

Liikennevirastolla on oikeus saada tarpeellista virka-apua Puolustusvoimilta, Tullilta ja pelastuslaitoksilta tämän pykälän mukaisten tehtävien suorittamiseksi.

6 §

Vakuuttamisvelvollisuus

Sellaista suomalaista alusta varten, jonka bruttovetoisuus on vähintään 300, rekisteröidyn omistajan on, otettava ja pidettävä voimassa vakuutus tai muu vakuus, joka kattaa Nairobin yleissopimuksen 10 artiklan mukaisen vastuun 9 luvun 5 §:n 1 momentissa tarkoitettuun määrään saakka.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu velvollisuus ottaa ja pitää voimassa vakuutus tai muu vakuus, koskee myös ulkomaista alusta, jonka bruttovetoisuus on vähintään 300 ja joka käy suomalaisessa satamassa tai käyttää Suomen vesialueella olevia satamalaitteita.

Edellä 1 ja 2 momenttia ei sovelleta sotaaluksiin eikä muihin valtion omistamiin tai käyttämiin aluksiin, joita käytetään yksinomaan muuhun kuin kaupalliseen tarkoitukseen.

7 §

Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta Suomen alusrekisteriin merkityn aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen 6 §:ssä tarkoitetun vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämisestä, jos alusta ei ole rekisteröity missään Nairobin yleissopimuksen osapuolena olevassa valtiossa.

Liikenteen turvallisuusviraston tulee peruuttaa todistus, kun sen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty.

Aluksen päällikön velvollisuus on huolehtia, että 1 momentissa tarkoitettu todistus pidetään mukana aluksessa ja jäljennös todistuksesta on talletettava Liikenteen turvallisuusviraston haltuun. Alusta ei saa käyttää merenkuluun ilman todistusta.

Tässä pykälässä tarkoitetun todistuksen antamisesta peritään maksu siten kuin valtion maksuperustelaissa (150/1992) säädetään.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoi-

tetusta todistuksesta.

8 §

Täytäntöönpano

Liikenneviraston 3-5 §:n nojalla tekemä päätös voidaan panna heti täytäntöön, vaikka se ei ole saanut lainvoimaa, jollei päätöksessä ole toisin määrätty tai muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

19 luku

Saatavan vanhentuminen

1 §

Saatavan vanhentuminen

Kanne maksun saamiseksi seuraavista saatavista on, riippumatta siitä, onko vastuu rajoitettu tai rajoittamaton, pantava vireille:

1) pelastuspalkkiota tai 16 luvun 9 §:ssä tarkoitettua erityiskorvausta koskevasta saatavasta kahden vuoden kuluessa siitä, kun pelastustoimi päättyi ja 16 luvun 11 §:n mukaista pelastuspalkkion osuutta koskevasta saatavasta vuoden kuluessa siitä, kun asianomainen on saanut laivanisännältä ilmoituksen pelastuspalkkion ja osuuden suuruudesta; se, jota kohtaan vaatimus on tehty, voi kuitenkin kanneajan kuluessa pidentää tätä aikaa ilmoittamalla siitä vaatimusten esittäjälle;

2) korvaussaatavasta, joka johtuu yhteentörmäyksestä tai 8 luvun 6 §:ssä mainitusta tapahtumasta, kahden vuoden kuluessa siitä päivästä, jona vahinko tapahtui, sekä mikäli saaminen johtuu siitä, että joku on 8 luvun 3 §:n mukaisesti suorittanut enemmän kuin hänen osalleen on tullut, yhden vuoden kuluessa siitä, kun hän on määrän suorittanut;

3) matkustajan kuolemaan tai ruumiinvammaan taikka matkustajan kuljetuksen viivästymiseen perustuvasta saatavasta kahden vuoden kuluessa maihin astumisesta tai siitä, kun sen olisi pitänyt tapahtua taikka, jos kuolemantapaus sattui maihin astumisen jälkeen, kahden vuoden kuluessa kuolemantapauksesta, kuitenkin viimeistään kolmen vuoden kuluessa maihin astumisesta;

19 luku

Saatavan vanhentuminen

1 §

Saatavan vanhentuminen

Kanne maksun saamiseksi seuraavista saatavista on, riippumatta siitä, onko vastuu rajoitettu tai rajoittamaton, pantava vireille:

1) pelastuspalkkiota tai 16 luvun 9 §:ssä tarkoitettua erityiskorvausta koskevasta saatavasta kahden vuoden kuluessa siitä, kun pelastustoimi päättyi ja 16 luvun 11 §:n mukaista pelastuspalkkion osuutta koskevasta saatavasta vuoden kuluessa siitä, kun asianomainen on saanut laivanisännältä ilmoituksen pelastuspalkkion ja osuuden suuruudesta; se, jota kohtaan vaatimus on tehty, voi kuitenkin kanneajan kuluessa pidentää tätä aikaa ilmoittamalla siitä vaatimusten esittäjälle;

2) korvaussaatavasta, joka johtuu yhteentörmäyksestä tai 8 luvun 6 §:ssä mainitusta tapahtumasta, kahden vuoden kuluessa siitä päivästä, jona vahinko tapahtui, sekä mikäli saaminen johtuu siitä, että joku on 8 luvun 3 §:n mukaisesti suorittanut enemmän kuin hänen osalleen on tullut, yhden vuoden kuluessa siitä, kun hän on määrän suorittanut;

3) matkustajan kuolemaan tai ruumiinvammaan taikka matkustajan kuljetuksen viivästymiseen perustuvasta saatavasta kahden vuoden kuluessa maihin astumisesta tai siitä, kun sen olisi pitänyt tapahtua taikka, jos kuolemantapaus sattui maihin astumisen jälkeen, kahden vuoden kuluessa kuolemantapauksesta, kuitenkin viimeistään kolmen vuoden kuluessa maihin astumisesta;

4) korvaussaatavasta, joka perustuu siihen, että tavaraa on hävinnyt tai vahingoittunut tai sen kuljetus on viivästynyt taikka että konossementissa on annettu vääriä tai epätäydellisiä tietoja, yhden vuoden kuluessa siitä, kun tavara on luovutettu tai olisi pitänyt luovuttaa;

5) korvaussaatavasta, joka perustuu siihen, että matkatavaraa on hävinnyt tai vahingoittunut tai sen kuljetus on viivästynyt, kahden vuoden kuluessa siitä, kun käsimatkatavara on tuotu maihin tai muu matkatavara on luovutettu taikka, jos tavara on matkan aikana hävinnyt, siitä, kun maihin tuomisen tai luovuttamisen olisi pitänyt tapahtua; *sekä*

6) saatavasta, joka johtuu yhteisen haverin maksusta tai kustannuksesta, joka on jaettava samojen perusteiden mukaan kuin se, yhden vuoden kuluessa siitä, kun merivahingonselvitys sai lainvoiman.

7) 10 luvussa tarkoitetun öljyvahingon tai 10 a luvussa tarkoitetun polttoainevahingon korvaamisesta kolmen vuoden kuluessa vahingon aiheutumisesta.

Korvauskanteen osalta, joka perustuu 1 momentin 4 kohtaan, asianosaiset voivat kanteen aiheuttaneen tapahtuman jälkeen sopia siinä säädetyn ajan pidentämisestä. Takautumiskanne saadaan panna vireille sanotun ajan jälkeenkin, ei kuitenkaan myöhemmin kuin vuoden kuluessa siitä, kun päävaatimus on tullut täytetyksi tai sitä koskeva kanne on pantu vireille.

Tässä pykälässä mainitun vanhentumisajan pidentämisestä tai keskeyttämisestä on Suomessa voimassa, mitä Suomen laissa siitä säädetään, vaikka oikeussuhteeseen muutoin sovellettaisiinkin ulkomaan lakia. Missään tapauksessa ei 1 momentin 3 ja 5 kohdassa mainittuja määräaikoja saa ulottaa yli kolmen vuoden siitä, kun maihin astuminen tai maihin tuominen on tapahtunut tai niiden olisi pitänyt tapahtua.

Edellä 1 momentin 7 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa kannetta ei kuitenkaan saa nostaa enää sen jälkeen, kun kuusi vuotta on

4) korvaussaatavasta, joka perustuu siihen, että tavaraa on hävinnyt tai vahingoittunut tai sen kuljetus on viivästynyt taikka että konossementissa on annettu vääriä tai epätäydellisiä tietoja, yhden vuoden kuluessa siitä, kun tavara on luovutettu tai olisi pitänyt luovuttaa;

5) korvaussaatavasta, joka perustuu siihen, että matkatavaraa on hävinnyt tai vahingoittunut tai sen kuljetus on viivästynyt, kahden vuoden kuluessa siitä, kun käsimatkatavara on tuotu maihin tai muu matkatavara on luovutettu taikka, jos tavara on matkan aikana hävinnyt, siitä, kun maihin tuomisen tai luovuttamisen olisi pitänyt tapahtua;

6) saatavasta, joka johtuu yhteisen haverin maksusta tai kustannuksesta, joka on jaettava samojen perusteiden mukaan kuin se, yhden vuoden kuluessa siitä, kun merivahingonselvitys sai lainvoiman*;*

7) 10 luvussa tarkoitetun öljyvahingon tai 10 a luvussa tarkoitetun polttoainevahingon korvaamisesta kolmen vuoden kuluessa vahingon aiheutumisesta*;*

8) Nairobin yleissopimuksen mukaisten hylyn paikantamisesta, merkitsemisestä ja poistamisesta aiheutuneiden kustannusten korvaamisesta kolmen vuoden kuluessa siitä päivästä, jona hylyn on 11 a luvun 4 §:n mukaisesti katsottu aiheuttavan vaaran.

Korvauskanteen osalta, joka perustuu 1 momentin 4 kohtaan, asianosaiset voivat kanteen aiheuttaneen tapahtuman jälkeen sopia siinä säädetyn ajan pidentämisestä. Takautumiskanne saadaan panna vireille sanotun ajan jälkeenkin, ei kuitenkaan myöhemmin kuin vuoden kuluessa siitä, kun päävaatimus on tullut täytetyksi tai sitä koskeva kanne on pantu vireille.

Tässä pykälässä mainitun vanhentumisajan pidentämisestä tai keskeyttämisestä on Suomessa voimassa, mitä Suomen laissa siitä säädetään, vaikka oikeussuhteeseen muutoin sovellettaisiinkin ulkomaan lakia. Missään tapauksessa ei 1 momentin 3 ja 5 kohdassa mainittuja määräaikoja saa ulottaa yli kolmen vuoden siitä, kun maihin astuminen tai maihin tuominen on tapahtunut tai niiden olisi pitänyt tapahtua.

Edellä 1 momentin 7 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa kannetta ei saa nostaa enää sen jälkeen, kun kuusi vuotta on kulunut päi-

kulunut päivästä, jona vahinkotapahtuma sattui, tai jos vahinko aiheutui tapahtumasarjasta, päivästä, jona ensimmäinen tapahtuma sattui.

Jos velallinen muissa kuin 1 momentissa mainituissa tapauksissa vastaa korvauksesta tai muusta saamisesta, johon laivanisännän vastuu on rajoitettu tai josta vain lastattu tavara vastaa, on kanne maksun saamiseksi pantava vireille korvaussaamisesta kahden vuoden kuluessa siitä päivästä, jolloin vahinko tapahtui, ja muusta saamisesta yhden vuoden kuluessa siitä, kun saaminen erääntyi. Jos velkojalla samalla on oikeus vaatia maksua laivanisännältä, lastinomistajalta tai muulta, vastuun olematta rajoitettu, kanneoikeuden säilyttämisestä on noudatettava, mitä yleisesti säädetään.

Jos tässä pykälässä mainittu saatava on joutunut merivahingonlaskijan käsiteltäväksi, katsotaan kanne pannuksi vireille maksun saamiseksi.

väst, jona vahinkotapahtuma sattui, tai jos vahinko aiheutui tapahtumasarjasta, päivästä, jona ensimmäinen tapahtuma sattui.

Edellä 1 momentin 8 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa kannetta ei saa nostaa enää sen jälkeen, kun kuusi vuotta on kulunut päivästä, jona hylyn aiheuttanut merenkulkuonnettomuus sattui tai jos merenkulkuonnettomuus muodostui tapahtumasarjasta, päivästä, jona ensimmäinen tapahtuma sattui.

Jos velallinen muissa kuin 1 momentissa mainituissa tapauksissa vastaa korvauksesta tai muusta saamisesta, johon laivanisännän vastuu on rajoitettu tai josta vain lastattu tavara vastaa, on kanne maksun saamiseksi pantava vireille korvaussaamisesta kahden vuoden kuluessa siitä päivästä, jolloin vahinko tapahtui, ja muusta saamisesta yhden vuoden kuluessa siitä, kun saaminen erääntyi. Jos velkojalla samalla on oikeus vaatia maksua laivanisännältä, lastinomistajalta tai muulta, vastuun olematta rajoitettu, kanneoikeuden säilyttämisestä on noudatettava, mitä yleisesti säädetään.

Jos tässä pykälässä mainittu saatava on joutunut merivahingonlaskijan käsiteltäväksi, katsotaan kanne pannuksi vireille maksun saamiseksi.

20 luku

Rangaistussäännökset

9 a §

Öljyä kuljettavan aluksen vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti

Joka laiminlyö 10 luvun 10 tai 11 §:n mukaisen vakuuttamis- ja vakuudenasettamisvelvollisuuden, on tuomittava *öljyä kuljettavan aluksen vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Samasta rangaistuksesta tuomitaan myös laivanvarustaja, joka sallii aluksen käytön merenkulkuun, vaikka hän tiesi tai hänen olisi pitänyt tietää, että vakuuttamisvelvollisuutta ei ole täytetty. Sama koskee sitä, joka aluksen omistajan sijasta huolehtii aluksen käytöstä sekä aluksen päällikköä.

20 luku

Rangaistussäännökset

9 a §

Merilaissa säädetyn vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti

Laivanisäntä, aluksen omistaja tai rekisteröity omistaja, joka tahallaan laiminlyö *7 luvun 2 §:ssä,* 10 luvun 10 §:ssä tai 11 §:n *1 momentissa taikka 11 a luvun 6 §:ssä säädetyn velvollisuuden ottaa vakuutus tai asettaa vakuus,* on tuomittava *merilaissa säädetyn vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Merilaissa säädetyn vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä tuomitaan myös laivanvarustaja, joka sallii aluksen käytön merenkulkuun, vaikka hän tiesi tai hänen olisi

pitänyt tietää, että *10 luvun 10 §:ssä tai 11 §:n 1 momentissa säädettyä* vakuuttamis- tai vakuudenasettamisvelvollisuutta ei ole täytetty. Sama koskee sitä, joka aluksen omistajan sijasta huolehtii aluksen käytöstä sekä aluksen päällikköä.

9 b §

Öljyä kuljettavan aluksen vakuutustodistuksen mukanapitovelvollisuuden laiminlyönti

Jollei aluksessa ole mukana 10 luvun 10 tai 11 §:ssä tarkoitettua todistusta, on aluksen päällikkö tuomittava *öljyä kuljettavan aluksen vakuutustodistuksen mukanapitovelvollisuuden laiminlyönnistä* sakkoon.

9 b §

Vakuutustodistuksen mukanapitovelvollisuuden laiminlyönti

Aluksen päällikkö, joka tahallaan laiminlyö 7 luvun 3 §:n 3 momentissa, 10 luvun 10 §:n 3 momentissa tai 11 §:n 2 momentissa taikka 11 a luvun 7 §:n 3 momentissa säädetyn velvollisuuden huolehtia, että aluksessa pidetään mukana vakuutusta tai vakuutta koskeva tarkoitettua todistusta, on aluksen päällikkö tuomittava *vakuutustodistuksen mukanapitovelvollisuuden laiminlyönnistä* sakkoon.

9 c §

Merioikeudellisia vaateita koskevan vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti

Joka laiminlyö 7 luvun 2 §:ssä säädetyn velvollisuuden ottaa vakuutus tai asettaa vakuus, on tuomittava merioikeudellisia vaateita koskevan vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

(Kumotaan.)

9 d §

Vakuutuksen- tai vakuudenantajan todistuksen mukanapitovelvollisuuden laiminlyönti

Jollei aluksessa ole mukana 7 luvun 3 §:ssä tarkoitettua todistusta, on aluksen päällikkö tuomittava merioikeudellisia vaateita koskevan vakuutuksen- tai vakuudenantajan todistuksen mukanapitovelvollisuuden laiminlyönnistä sakkoon.

(Kumotaan.)

21 luku

Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeuden-

käynti merioikeusjutuissa

3 d §

Toimivaltainen merioikeus merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvaa hylkyä koskevassa asiassa

Jos kanne korvauksen saamiseksi 11 a luvun tai Nairobin yleissopimuksen nojalla hylyn paikantamisesta, merkitsemisestä tai poistamisesta aiheutuvista kustannuksista voidaan nostaa Suomen tuomioistuimessa, käsitellään kanne Helsingin käräjäoikeudessa.

Jos vahinkotapahtuman jälkeen on perustettu 9 luvun 7 §:ssä tarkoitettu rajoitusrahasto Suomessa ja rekisteröidyllä omistajalla tai vakuutuksenantajalla, jota vastaan kannetta ajetaan Suomessa tai toisessa sopimusvaltiossa, on oikeus rajoittaa vastuunsa, käsittelee Helsingin käräjäoikeus asiat, jotka liittyvät rajoitusrahaston jakamiseen vahingonkorvaukseen oikeutettujen kesken.

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella. Lain 1 luvun 1 ja 1 a § tulevat kuitenkin voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:n 5 kohta, sellaisena kuin se on laissa 877/2014, seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
2 §	2 §
Määritelmät	*Määritelmät*
Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa asetuksissa tarkoitetaan:	Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa asetuksissa tarkoitetaan:
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
5) *kansainvälisillä yleissopimuksilla*:	5) *kansainvälisillä yleissopimuksilla*:
a) ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981, SOLAS-yleissopimus);	a) ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981, SOLAS-yleissopimus);
b) alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983, MARPOL 73/78 -yleissopimus);	b) alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983, MARPOL 73/78 -yleissopimus);
c) kansainvälistä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa vuoden 1978 yleissopimusta (SopS 22/1984, STCW-yleissopimus);	c) kansainvälistä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa vuoden 1978 yleissopimusta (SopS 22/1984, STCW-yleissopimus);
d) kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 30/1977, COLREG-yleissopimus);	d) kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 30/1977, COLREG-yleissopimus);
e) vuoden 1969 kansainvälistä aluksenmittausyleissopimusta (SopS 31/1982);	e) vuoden 1969 kansainvälistä aluksenmittausyleissopimusta (SopS 31/1982);
f) yleissopimusta (n:o 147), joka koskee kauppa-aluksissa noudatettavaa vähimmäistasoa (SopS 54/1979);	f) yleissopimusta (n:o 147), joka koskee kauppa-aluksissa noudatettavaa vähimmäistasoa (SopS 54/1979);
g) öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta tehtyä vuoden 1992 pöytäkirjaa (SopS 43/1996);	g) öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta tehtyä vuoden 1992 pöytäkirjaa (SopS 43/1996);
h) vuoden 1966 kansainvälistä lastivii-	h) vuoden 1966 kansainvälistä lastivii-

vayleissopimusta (SopS 52/1968);	vayleissopimusta (SopS 52/1968);
i) merityötä koskevaa vuoden 2006 yleissopimusta (SopS 52/2013);	i) merityötä koskevaa vuoden 2006 yleissopimusta (SopS 52/2013);
j) vuoden 2001 kansainvälistä yleissopimusta alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta (SopS 93/2010);	j) vuoden 2001 kansainvälistä yleissopimusta alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta (SopS 93/2010);
k) vuoden 2001 kansainvälistä yleissopimusta aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta (SopS 4/2009);	k) vuoden 2001 kansainvälistä yleissopimusta aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta (SopS 4/2009);
— — — — — — — — — — — — — — —	*l) vuoden 2007 hylkyjen poistamista koskevaa yleissopimusta (SopS /2016);*
	— — — — — — — — — — — — — — —

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

4.

Laki

alusrekisterilain 30 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 11 päivänä kesäkuuta 1993 annetun alusrekisterilain (512/1993) 30 §:n 4 momentin 2 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1303/1999, seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
30 §	30 §
Alusrekisteristä poistamisen edellytykset	*Alusrekisteristä poistamisen edellytykset*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Alus on poistettava rekisteristä aluksen omistajan pyynnöstä, jos:	Alus on poistettava rekisteristä aluksen omistajan pyynnöstä, jos:
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
2) merilain 1 luvun 1 §:n 1 momentin nojalla rekisteriin merkitty alus merkitään Euroopan talousalueeseen kuuluvan maan alusrekisteriin merilain 1 luvun 1 §:n 4 momentin nojalla.	2) merilain 1 luvun 1 §:n 1 momentin nojalla rekisteriin merkitty alus merkitään Euroopan talousalueeseen kuuluvan *valtion* alusrekisteriin *mainitun* luvun *1 a §:n 1* momentin nojalla.
	———
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
	———

Sopimusteksti

(SUOMENNOS)

HYLKYJEN POISTAMISTA KOSKEVA KANSAINVÄLINEN YLEISSOPIMUS, 2007 (NAIROBIN YLEISSOPIMUS)

TÄMÄN YLEISSOPIMUKSEN SOPIMUSVALTIOT, JOTKA

OVAT TIETOISIA siitä, että poistamattomat hylyt voivat aiheuttaa vaaraa merenkululle tai meriympäristölle,

OVAT VAKUUTTUNEITA tarpeesta hyväksyä yhtenäiset kansainväliset säännöt ja menettelyt, joilla varmistetaan hylkyjen nopea ja tehokas poistaminen ja siitä aiheutuneiden kustannusten korvaaminen,

PANEVAT MERKILLE, että monet hylyt voivat olla valtioiden alueella, mukaan luettuna aluemeri,

TUNNUSTAVAT hyödyt, joita saavutetaan yhtenäisellä vaarallisten hylkyjen poistamista koskevaa vastuuta ja vahingonkorvausvelvollisuutta käsittelevällä oikeudellisella sääntelyllä,

PITÄVÄT MIELESSÄ Montego Bayssa 10 päivänä joulukuuta 1982 tehdyn Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimuksen ja merten kansainvälisen tapaoikeuden merkityksen ja tarpeen panna tämä yleissopimus täytäntöön noudattaen niiden määräyksiä,

OVAT SOPINEET seuraavasta:

NAIROBI INTERNATIONAL CONVENTION ON THE REMOVAL OF WRECKS, 2007

THE STATES PARTIES TO THE PRESENT CONVENTION,

CONSCIOUS of the fact that wrecks, if not removed, may pose a hazard to navigation or the marine environment,

CONVINCED of the need to adopt uniform international rules and procedures to ensure the prompt and effective removal of wrecks and payment of compensation for the costs therein involved,

NOTING that many wrecks may be located in States' territory, including the territorial sea,

RECOGNIZING the benefits to be gained through uniformity in legal regimes governing responsibility and liability for removal of hazardous wrecks,

BEARING IN MIND the importance of the United Nations Convention on the Law of the Sea, done at Montego Bay on 10 December 1982, and of the customary international law of the sea, and the consequent need to implement the present Convention in accordance with such provisions,

HAVE AGREED as follows:

1 artikla

Määritelmät

Tässä yleissopimuksessa:

1 ”yleissopimusalue” tarkoittaa kansainvälisen oikeuden mukaisesti perustettua sopimusvaltion talousvyöhykettä tai, jos sopimusvaltio ei ole perustanut talousvyöhykettä, välittömästi asianomaisen sopimusvaltion aluemeren ulkopuolella olevaa ja siihen rajoittuvaa aluetta, jonka kyseinen valtion on määrännyt kansainvälisen oikeuden mukaisesti ulottumaan enintään 200 meripeninkulman päähän niistä perusviivoista, joista sen aluemeren leveys mitataan.

2 ”alus” tarkoittaa mitä tahansa mertakulkevaa alusta tyypistä riippumatta, mukaan luettuna kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, uppoalukset, kelluvat alukset ja kelluvat alustat, lukuun ottamatta sitä, kun alustat ovat määräpaikallaan ja niitä käytetään merenpohjan mineraalivarojen tutkimiseen, hyödyntämiseen tai tuottamiseen.

3 ”merenkulkuonnettomuus” tarkoittaa 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.

4 ”hylky”, merenkulkuonnettomuuden jälkeen, tarkoittaa:

(a) uponnutta tai karille ajanutta alusta; tai

(b) osaa uponneesta tai karille ajaneesta aluksesta, mukaan luettuna aluksella oleva tai ollut esine; tai

(c) esinettä, joka on kadonnut merellä aluksesta ja joka on ajautunut karille, uponnut tai on merellä tuuliajolla; tai

(d) alusta, joka on uppoamassa tai ajamassa karille, tai jonka voidaan kohtuudella olettaa uppoavan tai ajavan karille, jos tehokkaisiin toimenpiteisiin aluksen tai vaaraan joutuneen

Article 1

Definitions

For the purposes of this Convention:

1 “Convention area” means the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law or, if a State Party has not established such a zone, an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured.

2 “Ship” means a seagoing vessel of any type whatsoever and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and floating platforms, except when such platforms are on location engaged in the exploration, exploitation or production of seabed mineral resources.

3 “Maritime casualty” means a collision of ships, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a ship or external to it, resulting in material damage or imminent threat of material damage to a ship or its cargo.

4 “Wreck”, following upon a maritime casualty, means:

(a) a sunken or stranded ship; or

(b) any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship; or

(c) any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea; or

(d) a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effec-

omaisuuden pelastamiseksi ei ole ryhdytty.

5 ”vaara” tarkoittaa tilannetta tai uhkaa,

(a) joka muodostaa vaaran tai esteen merenkululle; tai

(b) josta voidaan kohtuudella olettaa seuraavan huomattavia haittavaikutuksia meriympäristölle tai vahinkoa rannikolle tai tähän liittyviin etuihin yhdessä tai useassa valtiossa.

6 ”tähän liittyvä etu” tarkoittaa rannikkovaltion etuja, joihin hylky suoraan vaikuttaa tai joita se suoraan uhkaa, kuten:

(a) meren rannikolla, satamissa ja suistoissa tapahtuva toiminta, mukaan luettuna kalastus, joka on olennainen elinkeino kyseisille henkilöille;

(b) matkailukohteet ja kyseisen alueen muut taloudelliset edut;

(c) rannikon väestön terveys ja alueen hyvinvointi, mukaan luettuna meren elollisten luonnonvarojen ja luonnoneliöstön suojelu; ja

(d) avomeren ja merenalainen infrastruktuuri.

7 ”poistaminen” tarkoittaa hylyn muodostaman vaaran ehkäisyä, lieventämistä tai poistoa. ”Poistaa”, ”poistettu” ja ”poisto” tulkitaan vastaavasti.

8 ”rekisteröity omistaja” tarkoittaa aluksen omistajaksi rekisteröityä henkilöä tai henkilöitä tai, rekisteröinnin puuttuessa henkilöä tai henkilöitä, jotka omistavat aluksen merenkulkuonnettomuuden tapahtuessa. Jos aluksen kuitenkin omistaa valtio ja sitä käyttää yhtiö, joka kyseisessä valtiossa on rekisteröity aluksen laivanisännäksi, ”rekisteröity omistaja” tarkoittaa tällaista yhtiötä.

9 ”aluksen laivanisäntä” (operator) tarkoittaa aluksen omistajaa tai muuta organisaatiota tai henkilöä kuten henkilöä, joka laitive measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken.

5 “Hazard” means any condition or threat that:

(a) poses a danger or impediment to navigation; or

(b) may reasonably be expected to result in major harmful consequences to the marine environment, or damage to the coastline or related interests of one or more States.

6 “Related interests” means the interests of a coastal State directly affected or threatened by a wreck, such as:

(a) maritime coastal, port and estuarine activities, including fisheries activities, constituting an essential means of livelihood of the persons concerned;

(b) tourist attractions and other economic interests of the area concerned;

(c) the health of the coastal population and the wellbeing of the area concerned, including conservation of marine living resources and of wildlife; and

(d) offshore and underwater infrastructure.

7 “Removal” means any form of prevention, mitigation or elimination of the hazard created by a wreck. “Remove”, “removed” and “removing” shall be construed accordingly.

8 “Registered owner” means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship at the time of the maritime casualty. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the operator of the ship, “registered owner” shall mean such company.

vanisännän sijasta on vastuussa aluksen käytöstä (manager) tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahdinantajaa (bareboat-rahtaaja) , jolle aluksen omistaja on antanut vastuun aluksen käytöstä ja joka on vastuun ottaessaan luvannut huolehtia kaikista velvollisuuksista ja vastuista, joista määrätään kansainvälisessä turvallista johtamista koskevassa säännöstössä (International Safety Management Code), sellaisena kuin se on muutettuna.

9 “Operator of the ship” means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all duties and responsibilities established under the International Safety Management Code, as amended.

10 ”asianomainen valtio” tarkoittaa valtiota, jonka yleissopimusalueella hylky sijaitsee.

10 “Affected State” means the State in whose Convention area the wreck is located.

11 ”aluksen rekisteröintivaltio” tarkoittaa rekisteröidyn aluksen osalta aluksen rekisteröintivaltiota ja rekisteröimättömän aluksen osalta valtiota, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään.

11 “State of the ship’s registry” means, in relation to a registered ship, the State of registration of the ship and, in relation to an unregistered ship, the State whose flag the ship is entitled to fly.

12 ”järjestö” tarkoittaa Kansainvälistä merenkulkujärjestöä.

13 ”pääsihteeri” tarkoittaa järjestön pääsihteeriä.

12 “Organization” means the International Maritime Organization.

13 “Secretary-General” means the Secretary-General of the Organization

2 artikla

Tavoitteet ja yleiset periaatteet

Article 2

Objectives and general principles

1 Sopimusvaltio voi toteuttaa tämän yleissopimuksen mukaisia toimia poistettaessa hylkyä, joka aiheuttaa vaaran yleissopimusalueella.

1 A State Party may take measures in accordance with this Convention in relation to the removal of a wreck which poses a hazard in the Convention area.

2 Asianomaisen valtion 1 kohdan mukaisesti toteuttamien toimien on oltava oikeassa suhteessa vaaraan nähden.

2 Measures taken by the Affected State in accordance with paragraph 1 shall be proportionate to the hazard.

3 Kyseiset toimet eivät saa olla laajempia kuin mikä on kohtuullista vaaran aiheuttavan hylyn poistamiseksi ja ne on lopetettava heti, kun hylky on poistettu; niillä ei saa tarpeettomasti puuttua muiden valtioiden, mukaan luettuna aluksen rekisteröintivaltio, eikä asianomaisten luonnollisten tai oikeushenkilöiden oikeuksiin ja etuihin.

3 Such measures shall not go beyond what is reasonably necessary to remove a wreck which poses a hazard and shall cease as soon as the wreck has been removed; they shall not unnecessarily interfere with the rights and interests of other States including the State of the ship’s registry, and of any person, physical or corporate, concerned.

4 Tämän yleissopimuksen soveltaminen yleissopimusalueella ei oikeuta sopimusvaltiota vaatimaan tai harjoittamaan täysivaltaisuutta tai täysivaltaisia oikeuksia minkään aavan meren osan suhteen.

5 Sopimusvaltiot pyrkivät tekemään yhteistyötä, kun hylyn aiheuttanut merenkulkuonnettomuus vaikuttaa muuhunkin valtioon kuin asianomaiseen valtioon.

3 artikla

Soveltamisala

1 Ellei tässä yleissopimuksessa toisin määrätä, yleissopimusta sovelletaan hylkyihin yleissopimusalueella.

2 Sopimusvaltio voi laajentaa tämän yleissopimuksen soveltamista hylkyihin, jotka sijaitsevat sen alueella, mukaan luettuna aluemeri, 4 artiklan 4 kohdan mukaisesti. Siinä tapauksessa se ilmoittaa asiasta pääsihteerille ilmaistessaan halunsa tulla tämän yleissopimuksen sitomaksi tai milloin hyvänsä sen jälkeen. Sopimusvaltion ilmoitus soveltaa tätä yleissopimusta alueellaan, mukaan luettuna aluemeri, sijaitseviin hylkyihin ei rajoita valtion oikeuksia ja velvollisuuksia toteuttaa sen alueella, mukaan luettuna aluemeri, sijaitsevia hylkyjä koskevia muita toimia kuin niiden paikannusta, merkintää ja poistamista tämän yleissopimuksen mukaisesti. Tämän yleissopimuksen 10, 11 ja 12 artiklan määräyksiä ei sovelleta tällaisiin toimiin, lukuun ottamatta tämän yleissopimuksen 7, 8 ja 9 artiklassa tarkoitettuja toimia.

3 Kun sopimusvaltio on tehnyt 2 kohdassa tarkoitetun ilmoituksen, asianomaisen valtion yleissopimusalue sisältää kyseisen sopimusvaltion alueen, mukaan luettuna aluemeri.

4 Edellä 2 kohdan mukaisesti tehty ilmoitus tulee kyseisen sopimusvaltion osalta voimaan yleissopimuksen voimaantulohetkellä, jos se on tehty ennen tämän yleissopimuksen voimaantuloa kyseisen sopimusvaltion osalta. Jos ilmoitus on tehty sen jälkeen, kun tämä yleissopimus on tullut voimaan kyseisen

4 The application of this Convention within the Convention area shall not entitle a State Party to claim or exercise sovereignty or sovereign rights over any part of the high seas.

5 States Parties shall endeavour to cooperate when the effects of a maritime casualty resulting in a wreck involve a State other than the Affected State.

Article 3

Scope of application

1 Except as otherwise provided in this Convention, this Convention shall apply to wrecks in the Convention area.

2 A State Party may extend the application of this Convention to wrecks located within its territory, including the territorial sea, subject to article 4, paragraph 4. In that case, it shall notify the Secretary-General accordingly, at the time of expressing its consent to be bound by this Convention or at any time thereafter. When a State Party has made a notification to apply this Convention to wrecks located within its territory, including the territorial sea, this is without prejudice to the rights and obligations of that State to take measures in relation to wrecks located in its territory, including the territorial sea, other than locating, marking and removing them in accordance with this Convention. The provisions of articles 10, 11 and 12 of this Convention shall not apply to any measures so taken other than those referred to in articles 7, 8 and 9 of this Convention.

3 When a State Party has made a notification under paragraph 2, the “Convention area” of the Affected State shall include the territory, including the territorial sea, of that State Party.

4 A notification made under paragraph 2 above shall take effect for that State Party, if made before entry into force of this Convention for that State Party, upon entry

sopimusvaltion osalta, se tulee voimaan kuusi kuukautta sen jälkeen, kun pääsihteeri on vastaanottanut sen.

5 Sopimusvaltio, joka on tehnyt 2 kohdassa tarkoitetun ilmoituksen, voi milloin tahansa irtisanoa sen ilmoittamalla asiasta pääsihteerille. Irtisanomisilmoitus tulee voimaan kuusi kuukautta sen jälkeen, kun pääsihteeri on vastaanottanut sen, ellei ilmoituksessa määritellä myöhäisempää ajankohtaa.

into force. If notification is made after entry into force of this Convention for that State Party, it shall take effect six months after its receipt by the Secretary-General.

5 A State Party that has made a notification under paragraph 2 may withdraw it at any time by means of a notification of withdrawal to the Secretary-General. Such notification of withdrawal shall take effect six months after its receipt by the Secretary-General, unless the notification specifies a later date.

4 artikla

Soveltamisalan rajoittaminen

1 Tätä yleissopimusta ei sovelleta vuoden 1969 kansainvälisen yleissopimuksen väliintulosta öljysaastuntaonnettomuuksissa aavalla merellä, sellaisena kuin se on muutettuna, tai vuoden 1973 pöytäkirjan väliintulosta aavalla merellä muista aineista kuin öljystä johtuvissa pilaantumistapauksissa, sellaisena kuin se on muutettuna, mukaisiin toimiin.

2 Tätä yleissopimusta ei sovelleta sota-aluksiin eikä muihin valtion omistamiin tai käyttämiin aluksiin, joita käytetään kyseisenä ajankohtana yksinomaan muuhun kuin kaupalliseen tarkoitukseen, ellei kyseinen valtio toisin päätä.

3 Jos sopimusvaltio päättää soveltaa tätä yleissopimusta sota-aluksiinsa tai muihin 2 kohdassa tarkoitettuihin aluksiin, se ilmoittaa siitä pääsihteerille ja täsmentää soveltamisen ehdot ja edellytykset.

4 (a) Jos sopimusvaltio on tehnyt 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun ilmoituksen, seuraavia tämän yleissopimuksen määräyksiä ei sovelleta sen alueella, mukaan luettuna aluemeri:

(i) 2 artiklan 4 kohta;

(ii) 9 artiklan 1, 5, 7, 8, 9 ja 10 kohta; ja

Article 4

Exclusions

1 This Convention shall not apply to measures taken under the International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969, as amended, or the Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973, as amended.

2 This Convention shall not apply to any warship or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service, unless that State decides otherwise.

3 Where a State Party decides to apply this Convention to its warships or other ships as described in paragraph 2, it shall notify the Secretary-General, thereof, specifying the terms and conditions of such application.

4 (a) When a State Party has made a notification under article 3, paragraph 2, the following provisions of this Convention shall not apply in its territory, including the territorial sea:

(i) Article 2, paragraph 4;

(iii) 15 artikla.

(b) Yleissopimuksen 9 artiklan 4 kohta, siltä osin kuin sitä sovelletaan sopimusvaltion alueeseen, mukaan luettuna aluemeri, kuuluu seuraavasti:

Jollei asianomaisen valtion lainsäädännössä toisin säädetä, rekisteröity omistaja voi tehdä sopimuksen pelastajan tai muun henkilön kanssa siitä, että tämä poistaa vaaraa aiheuttavaksi määritellyn hylyn omistajan puolesta. Ennen poistamisen aloittamista asianomainen valtio voi asettaa poistolle ehtoja vain siinä määrin, mikä on tarpeen sen varmistamiseksi, että poistamisessa otetaan huomioon meriympäristön turvallisuus ja suojelu.

(ii) Article 9, paragraphs 1, 5, 7, 8, 9 and 10; and

(iii) Article 15.

(b) Article 9, paragraph 4, insofar as it applies to the territory, including the territorial sea of a State Party, shall read:

Subject to the national law of the Affected State, the registered owner may contract with any salvor or other person to remove the wreck determined to constitute a hazard on behalf of the owner. Before such removal commences, the Affected State may lay down conditions for such removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

5 artikla

Hylyistä ilmoittaminen

1 Sopimusvaltio vaatii sen lipun alla purjehtivan aluksen päällikköä ja laivanisäntää ilmoittamaan asianomaiselle valtiolle viipymättä, jos alus on ollut osallisena hylyn aiheuttaneessa merenkulkuonnettomuudessa. Mikäli aluksen päällikkö tai laivanisäntä on täyttänyt tämän artiklan ilmoittamisvelvollisuuden, toisen heistä ei tarvitse tehdä ilmoitusta.

2 Kyseisessä ilmoituksessa annetaan rekisteröidyn omistajan nimi ja päätoimipaikka sekä kaikki asianomaisen valtion tarvitsemat olennaiset tiedot sen toteamiseen, muodostaako hylky 6 artiklassa tarkoitetun vaaran, mukaan luettuina:

(a) hylyn tarkka sijainti;

(b) hylyn tyyppi, koko ja rakenne;

(c) hylyn vahingon luonne ja hylyn kunto;

Article 5

Reporting wrecks

1 A State Party shall require the master and the operator of a ship flying its flag to report to the Affected State without delay when that ship has been involved in a maritime casualty resulting in a wreck. To the extent that the reporting obligation under this article has been fulfilled either by the master or the operator of the ship, the other shall not be obliged to report.

2 Such reports shall provide the name and the principal place of business of the registered owner and all the relevant information necessary for the Affected State to determine whether the wreck poses a hazard in accordance with article 6, including:

(a) the precise location of the wreck;

(b) the type, size and construction of the wreck;

(c) the nature of the damage to, and the condition of, the wreck;

(d) lastin luonne ja määrä, erityisesti vaaralliset ja haitalliset aineet; sekä

(d) the nature and quantity of the cargo, in particular any hazardous and noxious substances; and

(e) aluksessa olevan öljyn määrä ja tyypit, mukaan luettuina bunkkeriöljy ja voiteluöljy.

(e) the amount and types of oil, including bunker oil and lubricating oil, on board.

6 artikla

Vaaran määrittely

Article 6

Determination of hazard

Määrittäessään muodostaako hylky vaaraa asianomainen valtio ottaa huomioon seuraavat seikat:

When determining whether a wreck poses a hazard, the following criteria should be taken into account by the Affected State:

(a) hylyn tyyppi, koko ja rakenne;

(a) the type, size and construction of the wreck;

(b) veden syvyys alueella;

(b) depth of the water in the area;

(c) vuoroveden vaihteluväli ja virtaukset alueella;

(c) tidal range and currents in the area;

(d) erityisen herkät merialueet, jotka on tunnistettu ja tarvittaessa nimetty järjestön hyväksymien suuntaviivojen mukaisesti, tai yksinomaisen talousvyöhykkeen selvästi määritetty alue, jossa on toteutettu pakollisia erityistoimia vuoden 1982 Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimuksen 211 artiklan 6 kohdan mukaisesti;

(d) particularly sensitive sea areas identified and, as appropriate, designated in accordance with guidelines adopted by the Organization, or a clearly defined area of the exclusive economic zone where special mandatory measures have been adopted pursuant to article 211, paragraph 6, of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982;

(e) meriteiden tai vahvistettujen liikennekaistojen läheisyys;

(e) proximity of shipping routes or established traffic lanes;

(f) liikennetiheys ja -taajuus;

(f) traffic density and frequency;

(g) liikennetyyppi;

(g) type of traffic;

(h) hylyn lastin luonne ja määrä, öljyn määrä ja tyypit (kuten bunkkeriöljy ja voiteluöljy) hylyssä sekä etenkin vahinko, joka todennäköisesti aiheutuisi lastin tai öljyn pääsemisestä meriympäristöön;

(h) nature and quantity of the wreck's cargo, the amount and types of oil (such as bunker oil and lubricating oil) on board the wreck and, in particular, the damage likely to result should the cargo or oil be released into the marine environment;

(i) satamalaitteiden haavoittuvuus;

(i) vulnerability of port facilities;

(j) vallitsevat meteorologiset ja hydrografiset olosuhteet;

(j) prevailing meteorological and hydrographical conditions;

(k) alueen vedenalainen pinnanmuodostus;

(l) hylyn korkeus vedenpinnan ylä- tai alapuolella astronomisen vuoroveden ollessa alimmillaan;

(m) hylyn akustinen ja magneettinen profiili;

(n) läheisyys avomerilaitoksiin, putkiin, televiestintäkaapeleihin ja vastaaviin rakenteisiin; sekä

(o) muut olosuhteet, jotka voivat edellyttää hylyn poistamista.

7 artikla

Hylkyjen paikannus

1 Kun asianomainen valtio on saanut tiedon hylystä, se käyttää kaikkia mahdollisia keinoja, mukaan luettuna valtioiden ja järjestöjen hyvät palvelukset, varoittaakseen kiireellisesti merenkulkijoita ja asianosaisia valtioita hylyn luonteesta ja sijainnista.

2 Jos asianomaisella valtiolla on syytä olettaa hylyn muodostavan vaaran, se varmistaa, että kaikkiin mahdollisiin toimiin hylyn tarkan sijainnin määrittämiseksi ryhdytään.

8 artikla

Hylkyjen merkitseminen

1 Jos asianomainen valtio katsoo hylyn muodostavan vaaran, valtio varmistaa, että kaikkiin kohtuullisiin toimiin hylyn merkitsemiseksi ryhdytään.

2 Hylyn merkitsemisessä tehdään kaikki mahdolliset toimet sen varmistamiseksi, että merkinnöissä noudatetaan kansainvälisesti hyväksyttyä merkintäjärjestelmää, joka on käytössä hylyn sijaintialueella.

3 Asianomainen valtio jakaa merkintää koskevat tiedot käyttämällä kaikkia asianmukaisia keinoja, mukaan luettuna asianmukaiset merenkulkualan julkaisut.

(k) submarine topography of the area;

(l) height of the wreck above or below the surface of the water at lowest astronomical tide;

(m) acoustic and magnetic profiles of the wreck;

(n) proximity of offshore installations, pipelines, telecommunications cables and similar structures; and

(o) any other circumstances that might necessitate the removal of the wreck.

Article 7

Locating wrecks

1 Upon becoming aware of a wreck, the Affected State shall use all practicable means, including the good offices of States and organizations, to warn mariners and the States concerned of the nature and location of the wreck as a matter of urgency.

2 If the Affected State has reason to believe that a wreck poses a hazard, it shall ensure that all practicable steps are taken to establish the precise location of the wreck.

Article 8

Marking of wrecks

1 If the Affected State determines that a wreck constitutes a hazard, that State shall ensure that all reasonable steps are taken to mark the wreck.

2 In marking the wreck, all practicable steps shall be taken to ensure that the markings conform to the internationally accepted system of buoyage in use in the area where the wreck is located.

3 The Affected State shall promulgate the particulars of the marking of the wreck by use of all appropriate means, including the appropriate nautical publications.

9 artikla

Hylkyjen poistamista tukevat toimet

1 Jos asianomainen valtio katsoo, että hylky muodostaa vaaran, valtio välittömästi:

(a) ilmoittaa siitä aluksen rekisteröintivaltiolle ja rekisteröidylle omistajalle; ja

(b) neuvottelee aluksen rekisteröintivaltion ja muiden valtioiden, joihin hylky vaikuttaa, kanssa hylyn suhteen ryhdyttävistä toimista.

2 Rekisteröity omistaja poistaa hylyn, jonka katsotaan muodostavan vaaran.

3 Kun hylyn on katsottu muodostavan vaaran, rekisteröity omistaja tai muu asianosainen toimittaa asianomaisen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle näyttöä vakuutuksesta tai muusta rahavakuudesta, kuten 12 artiklassa vaaditaan.

4 Rekisteröity omistaja voi tehdä sopimuksen pelastajan tai muun henkilön kanssa siitä, että tämä poistaa vaaraa aiheuttavaksi määritellyn hylyn omistajan puolesta. Ennen poistamisen aloittamista asianomainen valtio voi asettaa poistolle ehtoja vain siinä määrin kuin on tarpeen sen varmistamiseksi, että poistamisessa otetaan huomioon meriturvallisuus ja meriympäristön suojelu.

5 Kun 2–4 kohdassa tarkoitettu poistaminen on aloitettu, asianomainen valtio voi puuttua poistoon vain siinä määrin kuin on tarpeen sen varmistamiseksi, että poistamisessa otetaan huomioon meriturvallisuus ja meriympäristön suojelu.

6 Asianomainen valtio:

(a) asettaa kohtuullisen määräajan, jonka puitteissa rekisteröity omistaja poistaa hylyn, ottaen huomioon 6 artiklan mukaisesti määritetyn vaaran luonne;

(b) ilmoittaa rekisteröidylle omistajalle kir-

Article 9

Measures to facilitate the removal of wrecks

1 If the Affected State determines that a wreck constitutes a hazard, that State shall immediately:

(a) inform the State of the ship's registry and the registered owner; and

(b) proceed to consult the State of the ship's registry and other States affected by the wreck regarding measures to be taken in relation to the wreck.

2 The registered owner shall remove a wreck determined to constitute a hazard.

3 When a wreck has been determined to constitute a hazard, the registered owner, or other interested party, shall provide the competent authority of the Affected State with evidence of insurance or other financial security as required by article 12.

4 The registered owner may contract with any salvor or other person to remove the wreck determined to constitute a hazard on behalf of the owner. Before such removal commences, the Affected State may lay down conditions for such removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

5 When the removal referred to in paragraphs 2 and 4 has commenced, the Affected State may intervene in the removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds effectively in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

6 The Affected State shall:

(a) set a reasonable deadline within which the registered owner must remove the wreck, taking into account the nature of the hazard determined in accordance with article 6;

jallisesti asettamastaan määräajasta, ja siitä että, jos rekisteröity omistaja ei poista hylkyä määräaikaan mennessä, se voi poistaa hylyn rekisteröidyn omistajan kustantamana; ja

(c) ilmoittaa rekisteröidylle omistajalle kirjallisesti siitä, että se puuttuu tilanteeseen viipymättä, jos vaarasta tulee erityisen vakava.

7 Jos rekisteröity omistaja ei poista hylkyä 6 kohdan a alakohdassa asetettuun määräaikaan mennessä tai rekisteröityyn omistajaan ei saada yhteyttä, asianomainen valtio voi poistaa hylyn käytännöllisimmin ja tehokkaimmin käytettävissä olevin keinoin ottaen huomioon meriturvallisuus ja meriympäristön suojelu.

8 Jos vaaditaan välitöntä toimintaa, ja asianomainen valtio on tiedottanut tästä aluksen rekisteröintivaltiota ja rekisteröityä omistajaa, valtio voi poistaa hylyn käytännöllisimmin ja tehokkaimmin käytettävissä olevin keinoin ottaen huomioon meriturvallisuus ja meriympäristön suojelu.

9 Sopimusvaltiot ryhtyvät asianmukaisiin toimiin kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti varmistaakseen, että niiden rekisteröidyt omistajat noudattavat 2 ja 3 kohdan määräyksiä.

10 Sopimusvaltiot antavat tarvittaessa asianomaiselle valtiolle luvan toimia 4 ja 8 kohdan mukaisesti.

11 Asianomainen valtio toimittaa tässä artiklassa tarkoitetut tiedot rekisteröidylle omistajalle, joka määritellään 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuissa ilmoituksissa.

10 artikla

Omistajan vastuu

1 Jollei 11 artiklassa toisin määrätä, rekisteröity omistaja on vastuussa 7, 8 ja 9 artik-

(b) inform the registered owner in writing of the deadline it has set and specify that, if the registered owner does not remove the wreck within that deadline, it may remove the wreck at the registered owner's expense; and

(c) inform the registered owner in writing that it intends to intervene immediately in circumstances where the hazard becomes particularly severe.

7 If the registered owner does not remove the wreck within the deadline set in accordance with paragraph 6(a), or the registered owner cannot be contacted, the Affected State may remove the wreck by the most practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

8 In circumstances where immediate action is required and the Affected State has informed the State of the ship's registry and the registered owner accordingly, it may remove the wreck by the most practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

9 States Parties shall take appropriate measures under their national law to ensure that their registered owners comply with paragraphs 2 and 3.

10 States Parties give their consent to the Affected State to act under paragraphs 4 to 8, where required.

11 The information referred to in this article shall be provided by the Affected State to the registered owner identified in the reports referred to in article 5, paragraph 2.

Article 10

Liability of the owner

1 Subject to article 11, the registered owner shall be liable for the costs of locating, mark-

lan mukaisista hylyn paikantamisesta, merkitsemisestä ja poistamisesta aiheutuvista kustannuksista, ellei rekisteröity omistaja todista, että hylyn aiheuttanut merenkulkuonnettomuus:

(a) on aiheutunut sotaan, vihollisuuteen, sisällissotaan tai kapinaan liittyneestä teosta tai poikkeuksellisesta, väistämättömästä ja ylivoimaisesta luonnonilmiöstä;

(b) on kokonaan aiheutunut kolmannen osapuolen teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut vahingon aiheuttaminen; tai

(c) on kokonaan aiheutunut merkkivalojen tai muiden meren kulun opasteiden hoidosta vastaavan valtion tai muun viranomaisen tämän tehtävän suorittamisessa tekemästä laiminlyönnistä tai muusta virheestä.

2 Tämän yleissopimuksen määräykset eivät vaikuta rekisteröidyn omistajan oikeuteen rajoittaa vastuuta sovellettavan kansallisen tai kansainvälisen järjestelmän puitteissa, kuten vuoden 1976 yleissopimuksen merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta, sellaisena kuin se on muutettuna.

3 Artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja kustannuksia koskevia vaatimuksia ei voi esittää rekisteröityä omistajaa vastaan muutoin kuin tämän yleissopimuksen määräysten mukaisesti. Tämä ei rajoita sen sopimusvaltion muita oikeuksia ja velvollisuuksia, joka on tehnyt 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun ilmoituksen alueellaan, mukaan luettuna aluemeri, sijaitsevista hylyistä, kuin paikannusta, merkitsemistä ja poistamista tämän yleissopimuksen mukaisesti.

4 Mikään tämän artiklan määräys ei rajoita takaisinsaantioikeutta kolmansien osapuolten suhteen.

11 artikla

Vahingonkorvausvelvollisuutta koskevat poikkeukset

ing and removing the wreck under articles 7, 8 and 9, respectively, unless the registered owner proves that the maritime casualty that caused the wreck:

(a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection, or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character;

(b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party; or

(c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

2 Nothing in this Convention shall affect the right of the registered owner to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

3 No claim for the costs referred to in paragraph 1 may be made against the registered owner otherwise than in accordance with the provisions of this Convention. This is without prejudice to the rights and obligations of a State Party that has made a notification under article 3, paragraph 2, in relation to wrecks located in its territory, including the territorial sea, other than locating, marking and removing in accordance with this Convention.

4 Nothing in this article shall prejudice any right of recourse against third parties.

Article 11

Exceptions to liability

1 Rekisteröity omistaja ei ole tämän yleissopimuksen mukaan velvollinen maksamaan 10 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja kustannuksia, jos ja siinä määrin kuin vahingonkorvausvelvollisuus kyseisistä kustannuksista olisi ristiriidassa seuraavien kanssa:

(a) vuoden 1969 kansainvälinen yleissopimus öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta, sellaisena kuin se on muutettuna;

(b) vuoden 1996 kansainvälinen yleissopimus vastuusta ja vahingonkorvauksesta vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetusten yhteydessä, sellaisena kuin se on muutettuna;

(c) vuoden 1960 yleissopimus vahingonkorvausvastuusta ydinvoiman alalla, sellaisena kuin se on muutettuna, tai vuoden 1963 Wienin yleissopimus korvausvastuusta ydinvahinkojen alalla, sellaisena kuin se on muutettuna; tai kansallinen lainsäädäntö, jossa säädetään ydinvahinkoja koskevan korvausvastuun rajoittamisesta tai kielletään se; tai

(d) vuoden 2001 kansainvälinen yleissopimus aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta, sellaisena kuin se on muutettuna;

edellyttäen, että kyseistä yleissopimusta sovelletaan ja se on voimassa.

2 Siinä määrin kuin tämän yleissopimuksen mukaiset toimet katsotaan pelastukseksi sovellettavassa kansallisessa lainsäädännössä tai kansainvälisessä yleissopimuksessa, kyseistä lakia tai yleissopimusta sovelletaan pelastajille maksettavaan palkkioon tai korvaukseen tämän yleissopimuksen määräykset pois sulkien.

1 The registered owner shall not be liable under this Convention for the costs mentioned in article 10, paragraph 1 if, and to the extent that, liability for such costs would be in conflict with:

(a) the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, as amended;

(b) the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, as amended;

(c) the Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, 1960, as amended, or the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage, 1963, as amended; or national law governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage; or

(d) the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001, as amended;

provided that the relevant convention is applicable and in force.

2 To the extent that measures under this Convention are considered to be salvage under applicable national law or an international convention, such law or convention shall apply to questions of the remuneration or compensation payable to salvors to the exclusion of the rules of this Convention.

12 artikla

Pakollinen vakuutus tai muu rahavakuus

Article 12

Compulsory insurance or other financial security

1 Sellaisen aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 300 ja joka purjehtii sopimusvaltion lipun alla, rekisteröidyllä omistajalla on oltava vakuutus tai muu rahavakuus, esimerkiksi pankin tai vastaavan laitoksen takaus, joka kattaa rekisteröidyn omistajan vastuun pilaantumisvahingosta sellaiseen määrään saakka, joka vastaa sovellettavan kansallisen tai kansainvälisen, vastuun rajoittamista koskevan järjestelmän mukaisia rajoja, mutta joka tapauksessa enintään merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta vuonna 1976 tehdyn yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti.

2 Jokaiselle alukselle, jonka bruttovetoisuus on vähintään 300, on aluksen rekisteröintivaltion asianmukaisen viranomaisen myönnettävä todistus, jolla osoitetaan, että vakuutus tai muu rahavakuus on voimassa tämän yleissopimuksen määräysten mukaisesti, sen jälkeen kun on todettu, että 1 kohdan määräykset on täytetty. Sopimusvaltiossa rekisteröidylle alukselle tällaisen todistuksen myöntää tai vahvistaa rekisteröintivaltion toimivaltainen viranomainen. Alukselle; jota ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa, todistuksen voi myöntää tai vahvistaa minkä tahansa sopimusvaltion toimivaltainen viranomainen. Pakollisen vakuutustodistuksen on oltava tämän yleissopimuksen liitteessä olevan mallin mukainen, ja siinä on oltava seuraavat tiedot:

(a) aluksen nimi, numero- tai kirjaintunnus ja rekisteröintisatama;

(b) aluksen bruttovetoisuus;

(c) rekisteröidyn omistajan nimi ja päätoimipaikka;

(d) aluksen IMO-tunnistenumero;

(e) vakuuden tyyppi ja kesto;

(f) vakuutuksen antajan tai muun vakuuden antajan nimi ja päätoimipaikka sekä tarvittaessa se toimipaikka, jossa vakuutus tai vakuus annetaan; ja

1 The registered owner of a ship of 300 gross tonnage and above and flying the flag of a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as a guarantee of a bank or similar institution, to cover liability under this Convention in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases not exceeding an amount calculated in accordance with article 6(1)(b) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

2 A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship of 300 gross tonnage and above by the appropriate authority of the State of the ship's registry after determining that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party, such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This compulsory insurance certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention, and shall contain the following particulars:

(a) name of the ship, distinctive number or letters and port of registry;

(b) gross tonnage of the ship;

(c) name and principal place of business of the registered owner;

(d) IMO ship identification number;

(e) type and duration of security;

(f) name and principal place of business of insurer or other person giving security and,

(g) todistuksen voimassaoloaika, joka ei saa ylittää vakuutuksen tai muun vakuuden voimassaoloaikaa.

3 (a) Sopimusvaltio voi valtuuttaa tunnustamansa laitoksen tai elimen myöntämän 2 kohdassa tarkoitetun todistuksen. Kyseisen laitoksen tai elimen on ilmoitettava tälle sopimusvaltiolle todistusten antamisesta. Sopimusvaltio takaa kaikissa tapauksissa täysin näin myönnetyn todistuksen täydellisyyden ja oikeellisuuden ja sitoutuu varmistamaan velvoitteen täyttämisen edellyttämät järjestelyt.

(b) Sopimusvaltion on ilmoitettava pääsihteerille

(i) tunnustamalleen laitokselle tai elimelle siirrettyyn toimivaltaan liittyvistä erityisistä velvoitteista ja ehdoista;

(ii) tällaisen toimivallan peruuttamisesta; ja

(iii) päivä, jona toimivallan siirtäminen tai peruuttaminen tulee voimaan.

Toimivallan siirtäminen tulee voimaan aikaisintaan kolme kuukautta sen jälkeen, kun asiaa koskeva ilmoitus on annettu pääsihteerille.

(c) Laitos tai elin, joka on tämän kohdan mukaisesti valtuutettu myöntämään todistuksia, on vähintään valtuutettava peruuttamaan todistukset, kun niiden myöntämisehdot eivät enää täyty. Laitoksen tai elimen on kaikissa tapauksissa ilmoitettava todistuksen peruuttamisesta valtiolle, jonka puolesta todistus on myönnetty.

4 Todistus on kirjoitettava sen myöntävän valtion virallisella kielellä tai kielillä. Jos käytettävä kieli ei ole englanti, ranska tai espanja, tekstiin on liitettävä käännös jollekin näistä kielistä ja valtion niin päättäessä valtion virallinen kieli (kielet) voidaan jättää pois.

5 Todistusta on säilytettävä aluksella, ja sen jäljennös talletetaan aluksen rekisteröi-

where appropriate, place of business where the insurance or security is established; and

(g) period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3 (a) A State Party may authorize either an institution or an organization recognized by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

(b) A State Party shall notify the Secretary-General of:

(i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognized by it;

(ii) the withdrawal of such authority; and

(iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date on which notification to that effect was given to the Secretary-General.

(c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4 The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages and, where the State so decides, the official language(s)

neen viranomaisen huostaan tai, jos alusta ei ole rekisteröity sopimusvaltiossa, sen viranomaisen huostaan, joka myöntää tai vahvistaa todistuksen.

6 Vakuutus tai muu rahavakuus ei täytä tämän artiklan vaatimuksia, jos sen voimassaolo voi muista syistä kuin 2 kohdan mukaisessa todistuksessa määritetyn vakuutuksen tai vakuuden voimassaoloajan päättymisen vuoksi päättyä ennen kuin kolme kuukautta on kulunut siitä päivästä, jona sen päättymisestä ilmoitetaan 5 kohdassa tarkoitetuille viranomaisille, ellei todistusta ole toimitettu kyseisille viranomaisille tai ellei uutta todistusta ole myönnetty kyseisen ajanjakson kuluessa. Edellä olevia määräyksiä sovelletaan myös sellaiseen vakuutuksen tai vakuuden muutokseen, jonka seurauksena tämän artiklan vaatimukset eivät enää täyty.

7 Aluksen rekisteröintivaltio päättää todistuksen myöntämisehdoista ja voimassaoloajasta tämän artiklan määräysten mukaisesti ja ottaen huomioon järjestön hyväksymät suuntaviivat rekisteröityjen omistajien taloudellisesta vastuusta.

8 Tämän yleissopimuksen määräysten ei katsota estävän sopimusvaltiota käyttämästä muilta valtioilta tai järjestöltä tai muilta kansainvälisiltä järjestöiltä tämän yleissopimuksen soveltamista varten saatuja tietoja, jotka koskevat vakuutuksen tai rahavakuuden antajien taloudellista asemaa. Tällaisessa tapauksessa sopimusvaltio, joka käyttää kyseisiä tietoja, ei vapaudu vastuusta, joka sillä on 2 kohdan edellyttämän todistuksen myöntävänä valtiona.

9 Sopimusvaltiot hyväksyvät toisen sopimusvaltion viranomaisten myöntämät ja vahvistamat todistukset tämän yleissopimuksen soveltamistarkoituksessa ja katsovat ne yhtä päteviksi kuin niiden itsensä myöntämät tai vahvistamat todistukset, vaikka ne olisi myönnetty tai vahvistettu aluksille, joita ei ole rekisteröity sopimusvaltiossa. Sopimusvaltio voi milloin tahansa pyytää neuvotteluja todistuksen myöntävän tai vahvistavan valtion kanssa, jos se uskoo, että vakuutustodistuksessa mainittu vakuutuksenantaja tai ta-

of the State may be omitted.

5 The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authorities issuing or certifying the certificate.

6 An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5 unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification, which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.

7 The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article and having regard to any guidelines adopted by the Organization on the financial responsibility of the registered owners, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8 Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organizations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate required by paragraph 2.

9 Certificates issued and certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them, even if issued or certified in respect of a ship

kuun antaja ei pysty taloudellisesti täyttämään tämän yleissopimuksen velvoitteita.

10 Tämän yleissopimuksen nojalla tehdyt korvausvaatimukset voidaan esittää suoraan vakuutuksenantajalle tai muulle henkilölle, joka on antanut rahavakuuden rekisteröidyn omistajan vastuusta. Tällaisessa tapauksessa vastaaja voi vedota niihin seikkoihin, joihin myös rekisteröity omistaja olisi voinut vedota (ei kuitenkaan aluksen omistajan vararikkoon tai toiminnan lopettamiseen), mukaan luettuna vastuun rajoittaminen sovellettavan kansallisen tai kansainvälisen järjestelmän mukaisesti. Vastaaja voi tämän lisäksi, vaikka rekisteröidyllä omistajalla ei olisi oikeutta vastuun rajoittamiseen, rajoittaa vastuunsa määrään, joka vastaa 1 kohdan mukaisesti ylläpidettävän vakuutuksen tai muun rahavakuuden määrää. Lisäksi vastaaja voi vedota siihen, että merenkulkuonnettomuus on johtunut rekisteröidyn omistajan tahallisesta teosta, mutta hän ei voi vedota muihin sellaisiin seikkoihin, joihin hän olisi voinut vedota rekisteröidyn omistajan häntä vastaan aloittamassa oikeudenkäynnissä. Vastaajalla on kaikissa tapauksissa oikeus vaatia rekisteröidyn omistajan osallistumista oikeudenkäyntiin.

11 Sopimusvaltio ei saa milloinkaan sallia sellaisen aluksen liikennöintiä, jolla on oikeus purjehtia sen lipun alla ja johon tätä artiklaa sovelletaan, ellei sille ole myönnetty 2 tai 14 kohdan mukaista todistusta.

12 Jollei tämän artiklan määräyksistä muuta johdu, kunkin sopimusvaltion on kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti varmistettava, että 1 kohdan vaatimusten mukainen vakuutus tai muu vakuus on voimassa sellaisilla aluksilla, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300 ja jotka tulevat sen alueella olevaan satamaan tai sen aluemerellä sijaitsevaan avomerilaitokseen tai lähtevät sieltä, riippumatta siitä, missä alukset on rekisteröity.

13 Tämän artiklan 5 kohdan määräyksistä riippumatta sopimusvaltio voi ilmoittaa pääsihteerille, että 12 kohdan soveltamistarkoituksessa aluksilta ei vaadita 2 kohdan edellyttämän todistuksen säilyttämistä aluksella

not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10 Any claim for costs arising under this Convention may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability. In such a case the defendant may invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up of the registered owner) that the registered owner would have been entitled to invoke, including limitation of liability under any applicable national or international regime. Furthermore, even if the registered owner is not entitled to limit liability, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required to be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the maritime casualty was caused by the wilful misconduct of the registered owner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the registered owner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the registered owner to be joined in the proceedings.

11 A State Party shall not permit any ship entitled to fly its flag to which this article applies to operate at any time unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.

12 Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security to the extent required by paragraph 1 is in force in respect of any ship of 300 gross tonnage and above, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving from an offshore facility in its territorial sea.

eikä sen esittämistä aluksen tullessa sopimusvaltion alueella sijaitsevaan satamaan tai aluemerellä sijaitsevaan avomerilaitokseen tai lähtiessä sieltä, jos 2 kohdan edellyttämän todistuksen myöntävä sopimusvaltio on ilmoittanut pääsihteerille pitävänsä yllä todistuksen olemassaolon osoittavaa sähköistä rekisteriä, johon kaikilla sopimusvaltioilla on pääsy ja jonka avulla sopimusvaltiot voivat täyttää 12 kohdan mukaiset velvoitteensa.

14 Tämän artiklan määräyksiä ei sovelleta sopimusvaltion omistamaan alukseen, jonka osalta ei ole voimassa vakuutusta tai rahavakuutta, mutta aluksella on oltava todistus, jonka aluksen rekisterivaltion toimivaltainen viranomainen on myöntänyt ja jonka mukaan aluksen omistaa kyseinen valtio ja aluksen vastuu on katettu 1 kohdan mukaisesti määrättyihin rajoihin saakka. Todistuksen on oltava mahdollisimman suuressa määrin 2 kohdassa määrätyn mallin mukainen.

13 Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2, when entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving from an offshore facility in its territorial sea, provided that the State Party which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.

14 If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authority of the State of registry, stating that it is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limits prescribed in paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

13 artikla

Määräajat

Oikeus tämän yleissopimuksen mukaisiin korvauksiin lakkaa, jollei kannetta ole nostettu kolmen vuoden kuluessa siitä päivästä, jona vaara on tämän yleissopimuksen mukaisesti todettu. Kannetta ei kuitenkaan missään tapauksessa voida nostaa, jos hylyn aiheuttaneesta merenkulkuonnettomuudesta on kulunut kuusi vuotta. Jos merionnettomuus muodostuu tapahtumasarjasta, kuuden vuoden aika lasketaan ensimmäisen tapahtuman ajankohdasta.

Article 13

Time limits

Rights to recover costs under this Convention shall be extinguished unless an action is brought hereunder within three years from the date when the hazard has been determined in accordance with this Convention. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the maritime casualty that resulted in the wreck. Where the maritime casualty consists of a series of occurrences, the six-year period shall run from the date of the first occurrence.

14 artikla

Article 14

Muuttamismääräykset

1 Jos vähintään yksi kolmasosa sopimusvaltioista sitä pyytää, järjestön on kutsuttava koolle konferenssi tämän yleissopimuksen tarkistamista tai muuttamista varten.

2 Suostumuksen tulla tämän yleissopimuksen sitomaksi, ilmaistuna sen jälkeen kun tämän yleissopimuksen muutos on tullut voimaan, katsotaan koskevan tätä yleissopimusta sellaisena kuin se on muutettuna.

Amendment provisions

1 At the request of not less than one-third of States Parties, a conference shall be convened by the Organization for the purpose of revising or amending this Convention.

2 Any consent to be bound by this Convention, expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention, shall be deemed to apply to this Convention, as amended.

15 artikla

Riitojen ratkaiseminen

1 Jos kahden tai useamman sopimusvaltion välille tulee riitaa tämän yleissopimuksen tulkinnasta tai soveltamisesta, niiden on pyrittävä ratkaisemaan riitansa ensin neuvottelun, kuulemisen, välityksen, sovittelun, välimiesmenettelyn, tuomioistuinmenettelyn, alueellisten elinten tai järjestelyjen tai muiden valitsemiensa rauhanomaisten keinojen avulla.

2 Jos ratkaisuun ei päästä kohtuullisessa ajassa, korkeintaan 12 kuukauden kuluessa sopimusvaltion ilmoituksesta toiselle niiden välisestä riidasta, Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimuksen XV osan riitojen ratkaisua koskevia määräyksiä sovelletaan mutatis mutandis riippumatta siitä, ovatko riidan sopimusvaltiot myös Yhdistyneiden kansakuntien vuoden 1982 merioikeusyleissopimuksen sopimusvaltioita.

3 Menettelyä, jonka tämän yleissopimuksen ja Yhdistyneiden kansakuntien vuoden 1982 merioikeusyleissopimuksen sopimusvaltio on valinnut viimeksi mainitun 287 artiklan mukaisesti, sovelletaan tässä artiklassa tarkoitettujen riitojen ratkaisuun, ellei sopimusvaltio ratifioidessaan tai hyväksyessään tämän yleissopimuksen ja liittyessään siihen tai milloin hyvänsä sen jälkeen valitse toista 287 artiklan mukaista menettelyä tästä yleissopimuksesta syntyvien riitojen ratkaisuun.

Article 15

Settlement of disputes

1 Where a dispute arises between two or more States Parties regarding the interpretation or application of this Convention, they shall seek to resolve their dispute, in the first instance, through negotiation, enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, resort to regional agencies or arrangements or other peaceful means of their choice.

2 If no settlement is possible within a reasonable period of time not exceeding twelve months after one State Party has notified another that a dispute exists between them, the provisions relating to the settlement of disputes set out in Part XV of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, shall apply mutatis mutandis, whether or not the States party to the dispute are also States Parties to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982.

3 Any procedure chosen by a State Party to this Convention and to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, pursuant to Article 287 of the latter, shall apply to the settlement of disputes under this article, unless that State Party, when ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, or at any time thereafter, chooses another procedure pursuant to Article 287 for the purpose of the settlement of disputes arising out of this Convention.

4 Tämän yleissopimuksen sopimusvaltio, joka ei ole Yhdistyneiden kansakuntien vuoden 1982 merioikeusyleissopimuksen sopimusvaltio, voi ratifioidessaan tai hyväksyessään tämän yleissopimuksen tai liittyessään siihen tai milloin hyvänsä sen jälkeen valita vapaasti kirjallisella ilmoituksella yhden tai useamman Yhdistyneiden kansakuntien vuoden 1982 merioikeusyleissopimuksen 287 artiklan 1 kohdan keinon tämän artiklan nojalla syntyvien riitojen ratkaisemiseksi. Tällaiseen ilmoitukseen sovelletaan 287 artiklaa, samoin kuin muihin riitoihin, joissa sopimusvaltio on osallisena ja joista ei ole voimassa olevaa ilmoitusta. Valtiolla on sovittelua ja välimiesmenettelyä varten oikeus nimittää Yhdistyneiden kansakuntien vuoden 1982 merioikeusyleissopimuksen V ja VII liitteiden mukaisesti sovittelijoita ja välimiehiä, jotka sisällytetään V liitteen 2 artiklassa ja VII liitteen 2 artiklassa tarkoitettuihin luetteloihin tästä yleissopimuksesta syntyvien riitojen ratkaisemiseksi.

5 Artiklan 3 ja 4 kohdan mukaisesti tehty ilmoitus toimitetaan pääsihteerin huostaan, joka toimittaa siitä jäljennökset sopimusvaltioille.

4 A State Party to this Convention which is not a Party to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, when ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention or at any time thereafter shall be free to choose, by means of a written declaration, one or more of the means set out in Article 287, paragraph 1, of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, for the purpose of settlement of disputes under this Article. Article 287 shall apply to such a declaration, as well as to any dispute to which such State is party, which is not covered by a declaration in force. For the purpose of conciliation and arbitration, in accordance with Annexes V and VII of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, such State shall be entitled to nominate conciliators and arbitrators to be included in the lists referred to in Annex V, Article 2, and Annex VII, Article 2, for the settlement of disputes arising out of this Convention.

5 A declaration made under paragraphs 3 and 4 shall be deposited with the Secretary-General, who shall transmit copies thereof to the States Parties.

16 artikla

Suhde muihin yleissopimuksiin ja kansainvälisiin sopimuksiin

Tämän yleissopimuksen määräykset eivät rajoita Yhdistyneiden kansakuntien vuoden 1982 merioikeusyleissopimuksen ja kansainvälisen merioikeuden mukaisia valtion oikeuksia ja velvollisuuksia.

Article 16

Relationship to other conventions and international agreements

Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of any State under the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, and under the customary international law of the sea.

17 artikla

Allekirjoittaminen, ratifiointi, hyväksyminen ja liittyminen

1 Tämä yleissopimus on avoinna allekirjoitettavaksi järjestön päämajassa 19 päivästä

Article 17

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1 This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization

marraskuuta 2007 lähtien 18 päivään marraskuuta 2008 saakka, ja se on sen jälkeen avoinna liittymistä varten.

(a) Valtiot voivat ilmaista suostumuksensa tulla tähän yleissopimuksen sitomiksi:

(i) allekirjoittamalla sen ilman ratifioimis- tai hyväksymisvaraumaa; tai

(ii) allekirjoittamalla sen ratifioimis- tai hyväksymisvaraumin, mitä seuraa ratifiointi tai hyväksyminen; tai

(iii) liittymällä siihen.

(b) Ratifiointi, hyväksyminen tai liittyminen tapahtuu tallettamalla sitä koskeva asiakirja pääsihteerin huostaan.

from 19 November 2007 until 18 November 2008 and shall thereafter remain open for accession.

(a) States may express their consent to be bound by this Convention by:

(i) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

(ii) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or

(iii) accession.

(b) Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

18 artikla

Voimaantulo

1 Tämä yleissopimus tulee voimaan 12 kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona kymmenen valtiota on joko allekirjoittanut sen ilman ratifioimis- tai hyväksymisvaraumaa tai on tallettanut ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymisasiakirjansa pääsihteerin huostaan.

2 Sellaisen valtion osalta, joka ratifioi tai hyväksyy tämän yleissopimuksen tai liittyy siihen sen jälkeen, kun 1 kohdan mukaiset edellytykset sen voimaantulolle ovat täyttyneet, tämä yleissopimus tulee voimaan kolmen kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona valtio on tallettanut ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjansa, mutta ei ennen kuin tämä yleissopimus on tullut voimaan 1 kohdan mukaisesti.

Article 18

Entry into force

1 This Convention shall enter into force twelve months following the date on which ten States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

2 For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Convention shall enter into force three months following the date of deposit by such State of the appropriate instrument, but not before this Convention has entered into force in accordance with paragraph 1.

19 artikla

Irtisanominen

Article 19

Denunciation

1 Sopimusvaltio voi irtisanoa tämän yleissopimuksen milloin tahansa sen jälkeen, kun on kulunut yksi vuosi päivästä, kun tämä yleissopimus on tullut voimaan kyseisen valtion osalta.

2 Irtisanominen tapahtuu tallettamalla sitä koskeva asiakirja pääsihteerin huostaan.

3 Irtisanominen tulee voimaan vuoden kuluttua irtisanomisasiakirjan tallettamisesta pääsihteerin huostaan tai irtisanomisasiakirjassa määritellyn pidemmän ajan kuluttua.

20 artikla

Tallettaja

1 Tämä yleissopimus talletetaan pääsihteerin huostaan.

2 Pääsihteeri

(a) ilmoittaa kaikille tämän yleissopimuksen allekirjoittaneille tai siihen liittyneille valtioille:
(i) jokaisesta uudesta ratifiointi-, hyväksymis- tai liittymisasiakirjan allekirjoituksesta tai talletuksesta sekä sen päiväyksestä;

(ii) tämän yleissopimuksen voimaantulopäivästä;

(iii) jokaisesta tämän yleissopimuksen irtisanomiskirjan tallettamisesta päivämäärineen sekä päivämäärästä, jona irtisanominen tulee voimaan; ja

(iv) muista tämän yleissopimuksen nojalla saaduista selityksistä ja ilmoituksista;

(b) toimittaa tämän yleissopimuksen oikeaksi todistetut jäljennökset kaikille sopimusvaltioille ja kaikille tähän yleissopimukseen liittyville valtioille.

3 Tämän yleissopimuksen tultua voimaan pääsihteeri toimittaa tekstistä oikeaksi todistetun jäljennöksen Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteerille rekisteröintiä ja julkaisemista varten Yhdistyneiden kansakuntien peruskirjan 102 artiklan mukaisesti.

1 This Convention may be denounced by a State Party at any time after the expiry of one year following the date on which this Convention comes into force for that State.

2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

3 A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, following its receipt by the Secretary-General.

Article 20

Depositary

1 This Convention shall be deposited with the Secretary General.

2 The Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of this Convention;

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention, together with the date of the deposit and the date on which the denunciation takes effect; and

(iv) other declarations and notifications received pursuant to this Convention;

(b) transmit certified true copies of this Convention to all States that have signed or acceded to this Convention.

3 As soon as this Convention enters into force, a certified true copy of the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretary-General of the United Nations, for registration and publication in ac-

cordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

21 artikla

Kielet

Tämä yleissopimus on tehty yhtenä arabian-, englannin-, espanjan-, kiinan-, ranskan-, ja venäjänkielisenä alkuperäiskappaleena, jonka jokainen teksti on yhtä todistusvoimainen.

TEHTY NAIROBISSA 18 päivänä toukokuuta vuonna kaksituhattaseitsemän.

TÄMÄN VAKUUDEKSI allekirjoittaneet hallitustensa siihen asianmukaisesti valtuuttamina ovat allekirjoittaneet tämän yleissopimuksen.

Article 21

Languages

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE IN NAIROBI this eighteenth day of May two thousand and seven.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed this Convention.

Liite

TODISTUS HYLKYJEN POISTAMISTA KOSKEVAAN VASTUUSEEN LIITTYVÄSTÄ VAKUUTUKSESTA TAI MUUSTA RAHAVAKUUDESTA

Annettu hylkyjen poistamisesta vuonna 2007 tehdyn Nairobin kansainvälisen yleissopimuksen 12 artiklan määräysten mukaisesti

Aluksen nimi	Brutto-vetoisuus	Numero- tai kirjaintunnus	Aluksen IMO-tunnistenumero	Rekisteröinti-satama	Rekisteröidyn omistajan nimi ja päätoimi-paikan täydellinen osoite

Täten todistetaan, että edellä mainitun aluksen osalta on voimassa hylkyjen poistamisesta vuonna 2007 tehdyn Nairobin yleissopimuksen 12 artiklan vaatimukset täyttävä vakuutus tai muu rahavakuus.

Vakuuden tyyppi……..…….

Vakuuden kesto…….…...

Vakuutuksenantajan (-antajien) ja/tai takaajan (takaajien) nimi ja osoite

Nimi……...…

Osoite……

Tämän todistuksen voimassaolo päättyy……...

…….……....

Todistuksen myöntänyt tai vahvistanut……..:n hallitus
(Valtion täydellinen nimi)

……..
tai
Seuraavaa tekstiä käytetään, kun valtio soveltaa 12 artiklan 3 kohtaa:

Tämän todistuksen myöntää…….

(valtion täydellinen nimi) hallituksen antamin valtuuksin……..……..(laitoksen tai elimen nimi)

…….…… ……..……
paikka aika

…….
Todistuksen myöntävän tai vahvistavan virkamiehen allekirjoitus ja virka-asema)

……..

Selityksiä:

1 Valtion nimeen voidaan haluttaessa halutessa liittää maininta sen maan toimivaltaisesta viranomaisesta, jossa todistus on myönnetty.

2 Jos vakuuden kokonaismäärä on peräisin useammasta kuin yhdestä lähteestä, kunkin osuus on mainittava erikseen.

3 Jos vakuus annetaan useammassa kuin yhdessä muodossa, nämä on eriteltävä.

4 Kohdassa "Vakuuden kestoaika" on mainittava myös vakuuden voimassaolon alkamispäivä.

5 Kohdassa vakuutuksenantajan (-antajien) ja/tai takaajan (takaajien) "osoite" on mainittava vakuutuksenantajan (-antajien) ja/tai takaajan (takaajien) päätoimipaikka. Myös toimipaikka, jossa vakuutus tai muu vakuus annetaan, on tarvittaessa mainittava.

ANNEX

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE REMOVAL OF WRECKS

Issued in accordance with the provisions of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007

Name of Ship	Gross tonnage	Distinctive number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the registered owner

This is to certify that there is in force, in respect of the above-named ship, a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Type of Security….....

Duration of Security.....

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name.....

Address .....

This certificate is valid until .....

Issued or certified by the Government of .....

….....

(Full designation of the State)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of article 12, paragraph 3:
The present certificate is issued under the authority of the Government of

….....

(full designation of the State) by …..... (name of institution or organiza-

tion)

At ….....
(Place)

On ….....
(Date)

….....
(Signature and Title of issuing or certifying official)

Explanatory Notes:

1 If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.

2 If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.

3 If security is furnished in several forms, these should be enumerated.

4 The entry “Duration of Security” must stipulate the date on which such security takes effect.

5 The entry “Address” of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.