

Hallituksen esitys Eduskunnalle aluksen takavarikkoa koskevan lainsäädännön muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan aluksen takavarikkoa koskevan lainsäädännön muuttamista siten, että Suomi voisi ratifioida vuoden 1952 aluksen takavarikkoa koskevan kansainvälisen yleissopimuksen. Takavarikkoyleissopimuksessa määrätään, millä edellytyksillä aluksia voi takavarikoida sopimusvaltion alueella sekä tuomioistuinten toimivallasta tutkia riita-asia, joka koskee takavarikon perusteena olevaa vaatimusta. Suomen liittyminen vuonna 1988 tehtyyn yleissopimukseen tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden täytäntöönpanosta yksityisoikeuden alalla, niin sanottuun Luganon yleissopimukseen, edellyttää, että Suomi saattaa voimaan edellä mainitun takavarikkoyleissopimuksen.

Esityksessä ehdotetaan, että takavarikkoyleissopimukseen perustuvat erityissäännökset aluksen takavarikosta sisällytettäisiin merilakiin. Tällä tavoin voitaisiin ylläpitää pohjoismaiden uusien merilakien sisällöllinen ja rakenteellinen yhtenäisyys. Siltä osin kuin on katsottu, että oikeudenkäymiskaaren ja ulosottolain yleiset säännökset takavarikosta ja sen täytäntöönpanosta riittävästi täyttävät takavarikkoyleissopimuksessa asetetut vaatimukset, merilain mukaiseen takavarikkoon sovellettaisiin yleisiä säännöksiä. Aluksen takavarikkoon sovellettaisiin siten merilain säännösten lisäksi myös oikeudenkäymiskaaren ja ulosottolain

säännöksiä turvaamistoimista ja niiden täytäntöönpanosta. Siltä osin kuin takavarikkoyleissopimus sisältää vaihtoehtoja kansallisen lainsäädännön sisällön suhteen, esityksessä ehdotetaan ratkaisuja, jotka ovat yhteneväiset yleisten takavarikkoa koskevia säännösten kanssa taikka mahdollisimman lähellä niitä.

Merilaissa säädettäisiin takavarikkoon liittyvistä edellytyksistä muun muassa siitä, minkälaisen vaatimusten perusteella alus voidaan määrätä takavarikkoon, niistä aluksista, joita sääntely koskisi, sekä menettelystä siltä osin kuin yleisiä takavarikkoa koskevia säännöksiä ei olisi sovellettava. Esityksen mukaan säännöksiä ei sovellettaisi suomalaisiin aluksiin silloin, kun hakijalla on asuinpaikka tai pääasiallinen toimipaikka Suomessa. Suomalaisiin aluksiin sovellettaisiin tällaisessa tapauksessa yleisiä takavarikkosäännöksiä samalla tavalla kuin nykyään. Oikeudenkäymiskaaren ja ulosottolakiin ehdotetaan lisättäväksi viittaussäännökset merilain ehdotettuihin säännöksiin.

Ehdotetut lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana. Tarkoituksena on, että lait tulisivat voimaan silloin, kun vuoden 1952 takavarikkoyleissopimus tulee Suomen osalta voimaan. Luganon yleissopimuksen mukaan takavarikkoyleissopimus tulee saattaa voimaan Suomessa 1 päivään heinäkuuta 1996 mennessä.

SISÄLLYSLUETTELO

	Sivu		Sivu
ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .	1	3.6. Yleissopimuksen 10 artiklan mukainen va-	
YLEISPERUSTELUT	3	rauma	15
1. Johdanto	3	3.7. Suomalaisen tuomioistuimen toimivalta ..	16
2. Nykytila	3	4. Esityksen vaikutukset	16
2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö	3	5. Esityksen valmistelu	16
Yleistä	3	YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	17
Oikeudenkäymiskaaren säännökset taka-		1. Lakiehdotusten perustelut	17
varikosta	4	1.1. Merilaki	17
Turvaamistoimipäätöksen täytäntöönpano		1.2. Oikeudenkäymiskaari	23
sekä merilain nykyinen 4 luku	5	1.3. Ulosottolaki	23
Luganon yleissopimus ja 54 a artikla ...	6	2. Voimaantulo	24
2.2. Vuoden 1952 takavarikkoyleissopimus ...	7	LAKIEHDOTUKSET	24
Takavarikkoyleissopimuksen taustaa ja		1. Laki merilain muuttamisesta	24
nykyinen tilanne	7	2. Laki oikeudenkäymiskaaren 7 luvun 4 §:n muut-	
Takavarikkoyleissopimuksen sisältö	7	tamisesta	26
2.3. Tilanne Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa .	11	3. Laki ulosottolain 3 luvun 2 §:n ja 7 luvun 1 §:n	
2.4. Nykytilan arviointi	12	muuttamisesta	27
3. Keskeiset ehdotukset	12	LIITTEET	28
3.1. Yleistä	12	1. Rinnakkaistekstit	28
3.2. Aluksen takavarikkoa koskevien erityis-		2. Merellä käytettäviin aluksiin kohdistuvaa taka-	
säännösten soveltamisala	13	varikkoa ja sitä vastaavia toimenpiteitä (arrest)	
3.3. Takavarikon perusteena olevat merioike-		tarkoittavien säännösten yhtenäistämistä koske-	
usvaatimukset	13	va yleissopimus (1952)	31
3.4. Takavarikon edellytykset ja täytäntöönpano		3. Vuoden 1952 takavarikkoyleissopimuksen jäsen-	
.....	14	valtioiden	39
3.5. Ehdotetun merilain 4 luvun suhde yleisiin			
takavarikkosäännöksiin	15		

YLEISPERUSTELUT

1. Johdanto

Esityksessä ehdotetaan sisällytettäväksi merilakiin (674/94) uudet säännökset aluksen takavarikosta, jotka mahdollistaisivat, että Suomi voisi ratifioida vuonna 1952 tehdyn merellä käytettävien aluksiin kohdistuvaa takavarikkoa ja sitä vastaavia toimenpiteitä (arrest) tarkoittavien säännösten yhtenäistämistä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen (*International convention relating to the arrest of seagoing ships*), jäljempänä *takavarikkoyleissopimus*. Oikeudenkäymiskaaren 7 luvun (1065/91) ja ulosottolain 3, 4 ja 7 luvun (1066/91) säännöksiä turvaamistoimista ja turvaamistoimipäätösten täytäntöönpanosta sovellettaisiin ehdotuksen mukaan kuitenkin edelleen ehdotettujen säännösten lisäksi sekä tietyissä tilanteissa niiden asemesta.

Ehdotettu lainsäädäntö liittyy siihen, että Suomi 16 päivänä huhtikuuta 1993 ratifioi Luganossa 16 päivänä syyskuuta 1988 tehdyn yleissopimuksen tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden täytäntöönpanosta yksityisoikeuden alalla ja siihen liittyvät pöytäkirjat (SopS 44/95), jäljempänä *Luganon yleissopimus*. Yleissopimuksen tarkoituksena on helpottaa tuomioiden vastavuoroista tunnustamista ja täytäntöönpanoa Euroopan yhteisöihin ja Euroopan vapaakauppaliittoon kuuluvissa valtioissa. Yleissopimuksessa on määräyksiä siitä, missä valtiossa tai tuomioistuimessa kansainvälistuontoinen yksityisoikeudellinen riita-asia voidaan ottaa tutkittavaksi. Lisäksi siinä on määräykset sopimusvaltiossa riita-asioissa annettujen tuomioiden tunnustamisesta ja niiden täytäntöönpanokelpoisuudesta toisessa sopimusvaltiossa. Luganon yleissopimus tuli Suomen osalta voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1993.

Luganon yleissopimuksen määräykset vastaavat Brysselissä 27 päivänä syyskuuta 1968 Euroopan yhteisöihin kuuluvien valtioiden välillä tehdyn tuomioistuimen toimivaltaa sekä tuomioiden täytäntöönpanoa yksityisoikeuden alalla koskevan yleissopimuksen määräyksiä. Suomen tulee myös liittyä viimeksi mainittuun yleissopimukseen Euroopan unionin jäsenyyden seurauksena.

Jotta Luganon yleissopimus ei olisi rajoittanut sopimusvaltioiden tuomioistuinten toimivaltaa sellaisissa merioikeudellisissa asioissa,

joilla on kansainvälinen kytkentä, yleissopimukseen on sisällytetty väliaikaisena järjestelyinä määräykset tuomioistuimen toimivallasta aluksen takavarikkoon liittyvissä asioissa. Määräykset sisältyvät yleissopimuksen 54 a artiklaan. Tämä artikla vastaa asiallisesti takavarikkoyleissopimuksen määräyksiä. Järjestely on voimassa kolme vuotta siitä, kun yleissopimus on tullut sopimusvaltion osalta voimaan. Yleissopimuksessa edellytetään, että kaikki sopimusvaltiot tämän määräajan kuluessa ratifioivat takavarikkoyleissopimuksen. Luganon yleissopimuksen siirtymäaikaa koskevien määräysten perusteella, Suomen tulee saattaa voimaan takavarikkoyleissopimus 1 päivään heinäkuuta 1996 mennessä. Takavarikkoyleissopimus tulee siihen liittyneen valtion osalta voimaan kuusi kuukautta liittymisen jälkeen. Suomen tulisi näin ollen ratifioida takavarikkoyleissopimus vuoden 1995 aikana.

Jotta Suomi voisi ratifioida takavarikkoyleissopimuksen, tulisi aluksen takavarikkoa koskevaa kansallista lainsäädäntöä muuttaa siten, että se vastaa yleissopimuksen määräyksiä.

2. Nykytila

2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Yleistä

Suomessa tapahtuvaan aluksen takavarikkoon ja kysymyksiin tuomioistuimen toimivallasta takavarikkoasiassa sovelletaan sekä Luganon yleissopimusta että yleisiä oikeudenkäymiskaaren ja ulosottolain säännöksiä. Luganon yleissopimuksen 54 a artikla vastaa asiasisällöltään takavarikkoyleissopimuksen määräyksiä tuomioistuimen toimivallasta takavarikkoasiassa. Luganon yleissopimuksen määräyksiä sovelletaan siltä osin kuin asia kuuluu yleissopimuksen soveltamisalan piiriin. Menettelyn osalta sovelletaan kaikissa tapauksissa yleisiä säännöksiä.

Turvaamistoimi, johon takavarikko luetaan, on yleensä määritelty toimenpiteeksi, jonka tarkoituksena on ennakolta ja väliaikaisesti turvata todennäköisesti oikeutetun vaateen toteutuminen, joka on oikeudenkäynnin kohteena tai jonka tuleminen oikeudenkäynnin tai täytäntöönpanon kohteeksi on odotettavissa. Turvaamistoimella halutaan estää velallista luovuttamasta tai muutoin hukkaamasta omai-

suuttaan ennen kuin velkoja on saanut velan maksamiseen velvoittavan tuomion. Vuonna 1991 hyväksytyjen turvaamistoimia koskevien säännösten taustan osalta viitataan eduskunnalle vuonna 1990 annettuun hallituksen esitykseen turvaamistointa koskevan lainsäädännön uudistamisesta (HE 179/1990 vp.).

Takavarikolla on keskeinen merkitys merioikeudellisten saatavien turvaamisessa. Aluksen takavarikolla turvataan tuomioistuimen oikeus tutkia saamisvaatimus sekä tulevaisuudessa annettavan tuomion tai välitystuomion täytäntönpäytäminen. Tuomion nojalla velkoja voi periä saamisensa ulosottoteitse. Takavarikolla tai sillä uhkaamisella voidaan myös painostaa velallista maksamaan velkansa vapaaehtoisesti tai asettamaan sen suorittamisesta muu riittävä vakuus. Takavarikolla uhkaaminen on monessa tapauksessa riittävä toimenpide siihen, että velallinen hoitaa asiansa kuntoon. Aluksen seisauttaminen satamassa voi aiheuttaa varustajalle suuriakin taloudellisia menetyksiä, esimerkiksi lastinantajille maksettavien vahingonkorvausten muodossa. Takavarikko keskeyttää lisäksi merilain 3 luvussa mainittujen alukseen kohdistuvien meripanttioikeuksien lyhyen vanhentumisajan.

Oikeudenkäymiskaaren säännökset takavarikosta

Yleinen tuomioistuin voi oikeudenkäymiskaaren 7 luvun 1 ja 2 §:n nojalla hakemuksesta määrätä aluksen takavarikkoon. Velkojan on takavarikkoa hakiessaan selvitettävä, että hänen vaatimuksensa sellainen, että se voidaan määrätä maksettavaksi taikka vahvistaa ulosottolain 3 luvun 1 §:n mukaan täytäntönpäytämisellä ratkaisulla ja, että on olemassa vaara omaisuuden kätkeämisestä tai hävittämisestä. Edellä mainitulla ratkaisulla tarkoitetaan muun muassa tuomioistuimen tuomiota tai päätöstä riita-asiaa taikka muussa yksityisoikeudellista kysymystä koskevassa asiassa, sekä tuomioistuimen vahvistamaa sovintoa. Kysymyksessä voi myös olla välitystuomio, josta säädetään välimiesmenettelystä annetussa laissa tai jota muuten lain nojalla on noudatettava. Velkojan vaatimus voi koskea rahasaamisen taikka paremman oikeuden turvaamista.

Kun kysymyksessä on rahasaaminen, tuomioistuimen tulee määrätä panttavaksi vastapuolen irtainta omaisuutta takavarikkoon niin

paljon, että saaminen tulee turvatuksi. Koska ulkomaisen aluksen omistajalla ei ole yleensä Suomessa muuta omaisuutta kuin alus, se voidaan joutua takavarikoimaan saatavasta, joka vastaa vain pientä osaa aluksen arvosta. Takavarikko kohdistetaan alukseen aina myös silloin, kun alus on perittävänä olevasta velasta panttina aluskiinnityksen tai meripanttioikeuden nojalla.

Ulkomaisten alusten takavarikkoon on jouduttu turvautumaan melko harvoin. Takavarikko kestää tällöin yleensä vain sen ajan, mikä kuluu toisen vakuuden hankkimiseksi.

Oikeudenkäymiskaaren 7 luvun 3 § sisältää säännökset yleisluontoisesta turvaamistoinnista. Koska mainitun pykälän säännökset eivät suoranaisesti johda aluksen pysäyttämiseen satamaan, voidaan katsoa, että ne eivät kuulu takavarikkoyhteisöoikeuden soveltamisalaan.

Turvaamistointa koskevan asian käsittelee se tuomioistuin, jossa hakijan vaatimusta tai oikeutta koskevan pääasian oikeudenkäynti on vireillä. Jos oikeudenkäyntiä ei ole vireillä, toimivaltainen tuomioistuin määräytyy oikeudenkäymiskaaren 10 luvun perusteella. Jos yleinen tuomioistuin ei ole toimivaltainen käsittelemään edellä tarkoitettua pääasiaa, turvaamistoinnista päättää sen paikkakunnan käräjäoikeus, missä kyseinen omaisuus sijaitsee tai missä turvaamistoinnilla tarkoitetaan muutoin toteutua. Merilain 21 luku sisältää erityissäännökset toimivaltaisesta tuomioistuimesta merioikeusjutuissa. Jos asia on ratkaistava merilain mukaan, toimivaltaisista tuomioistuimista ovat merilaissa luetellut merioikeudet. Käytännössä toimivaltainen tuomioistuin aluksen takavarikkoa koskevassa asiassa on useimmiten sen paikkakunnan merioikeus, missä alus on.

Ennen ratkaisun tekemistä tuomioistuimen on varattava vastapuolelle tilaisuus tulla kuulluksi. Tuomioistuin saa kuitenkin vastapuolta kuulematta antaa väliaikaisen turvaamistoinninpäätöksen, jos turvaamistoinnilla tarkoitetaan muuten saattaa vaarantua. Aluksen takavarikkoa koskevassa asiassa edellytykset väliaikaisen takavarikkopäätöksen antamiselle ovat useimmiten olemassa ja väliaikaiseen takavarikkoon turvaudutaan lähes aina, varsinkin silloin, kun kysymyksessä on ulkomainen alus, jonka omistajalla ei ole muuta omaisuutta Suomessa. Väliaikaisella takavarikolla voidaan estää aluksen lähtö Suomesta.

Lopullisesta turvaamistoinnista päättäessään tuomioistuimelle riittävät päätöksenteon perus-

teeksi todennäköiset syyt turvaamistoimelle. Hakijan velvollisuudella asettaa vakuus ja oikeudenkäymiskaaren 7 luvun 11 §:ssä säädetyllä ankaralla vahingonkorvausvastuulla vasta puolen edut tulevat riittävästi turvatuiksi.

Turvaamistointa koskevan asian käsittelyssä noudatetaan soveltuvin osin, mitä oikeudenkäyntiä koskevan kysymyksen käsittelystä säädetään.

Tuomioistuimen antaman myönteisen takavarikkopäätöksen jälkeen hakijan on kuukauden kuluessa pantava pääasiaa koskeva kanne vireille tuomioistuimessa tai saatettava pääasia käsiteltäväksi muussa sellaisessa menettelyssä, joka voi johtaa täytäntöönpanokelpoiseen ratkaisuun. Muutoin turvaamistoimi peruutetaan asianosaisen hakemuksesta. Oikeudenkäymiskaaren 7 luku sisältää säännökset siitä, millä edellytyksillä takavarikko on määrättävä peruutettavaksi ja mikä tuomioistuin on toimivaltainen siitä päättämään. Takavarikon täytäntöönpanon peruuttamisesta säädetään ulosottolaissa.

Turvaamistoimen hakemisesta ja täytäntöönpanosta aiheutuvista kuluista vastaa ensisijaisesti turvaamistoimen hakija. Pääasian käsitteilyn yhteydessä ratkaistaan kenen korvattavaksi ne lopullisesti jäävät. Hakijan, joka on aiheettomasti hankkinut turvaamistoimen, on korvattava vastapuolelle turvaamistoimesta ja sen täytäntöönpanosta aiheutunut vahinko ja asiassa aiheutuneet kulut. Oikeudenkäymiskaari sisältää myös säännökset toimivaltaisesta tuomioistuimesta ja kanteen vireillepanosta turvaamistoimesta aiheutuneen vahingon ja kulujen korvaamista koskevassa asiassa silloin, kun pääasiaa ei ole saatettu vireille säädetyn mukaisesti.

Turvaamistoimipäätöksen täytäntöönpano sekä merilain nykyinen 4 luku

Tuomioistuimen turvaamistoimipäätöksen täytäntöönpanosta, täytäntöönpanon peruuttamisesta sekä menettelystä tässä yhteydessä säädetään ulosottolain 3, 4 ja 7 luvussa. Turvaamistoimesta päättäessään tuomioistuin voi oikeudenkäymiskaaren 7 luvun nojalla tarvittaessa antaa tarkempia määräyksiä sen täytäntöönpanosta. Tämä koskee myös väliaikaisen turvaamistoimipäätöksen täytäntöönpanoa. Tuomioistuin voi esimerkiksi vapauttaa hakijan asettamasta ulosottolain 7 luvun 16 §:ssä

tarkoitettua vakuutta, jos hakija on siihen kykenemätön tai hänen oikeuttaan voidaan pitää ilmeisen perusteltuna. Säännöksen soveltaminen saattaa käytännössä tulla ajankohtaiseksi esimerkiksi silloin, kun aluksen miehistön jäsen hakee aluksen takavarikkoa palkkasaatavansa turvaamiseksi.

Ulosottolain 3 luvun 2 §:n mukaan ulosottomies voi ilman ulosotonhaltijan määräystä panna täytäntöön yleisen tuomioistuimen oikeudenkäymiskaaren 7 luvun säännösten nojalla antaman turvaamistoimipäätöksen. Irtaimen omaisuuden takavarikko pannaan täytäntöön noudattaen soveltuvin osin irtaimen omaisuuden ulosmittaamista koskevia säännöksiä. Takavarikkopäätöksen täytäntöönpanossa ulosottomies saa ottaa omaisuuden haltuunsa tai jättää se velallisen hallintaan takavarikoiduksi merkittynä. Aluksen takavarikossa ulosottomies ottaa haltuunsa aluksen kansallisuuskirjan ja muut laiva-asiakirjat, joita ilman alus ei voi lähteä satamasta. Ulosottomies voi, jos hukkaamisvaara todennäköisesti on vähäinen tai olosuhteet muutoin antavat aiheen taikka hakija siihen suostuu, antaa velalliselle kiellon omaisuuden hukkaamisesta. Kiellon alainen omaisuus jää sen haltijalle, jonka on hoidettava sitä huolellisesti ja joka saa käyttää sitä tavanomaisella tavalla.

Ulosottolain 7 luvun 16 §:n mukaan takavarikkopäätöksen täytäntöönpanon edellytyksenä on, että hakija asettaa ulosottomiehelle pantin tai takauksen eli niin sanotun hakijavakuuden vahingosta, joka vastapuolelle voi aiheuttaa aiheettomasta takavarikosta, jollei tuomioistuin hakemuksesta ole vapauttanut hakijan tästä velvollisuudesta.

Ulosottomies ei saa ulosottolain 7 luvun 12 §:n mukaan panna täytäntöön oikeudenkäymiskaaren 7 luvun 1 §:n nojalla annettua takavarikkopäätöstä rahasaamisen turvaamiseksi ja hänen on peruutettava jo tapahtunut täytäntöönpano silloin, kun velallinen on asettanut ulosottomiehelle pantin tai takauksen. Vakuutena käytetään usein pankkitakausta. Kun kysymyksessä on paremman oikeuden turvaaminen, ulosottomies saa hyväksyä vastapuolen tarjoaman vakuuden vain jos hakija on sen hyväksynyt tai jos se asianmukaisella ja riittäväällä tavalla vastaa hakijan oikeussuojan tarvetta. Ulosottomiehen on mainitun luvun 13 §:n nojalla peruutettava takavarikkopäätöksen täytäntöönpano, jos sen hakija pyytää peruuttamista taikka jos velallinen esittää luo-

tettavan selvityksen siitä, että kysymyksessä oleva saaminen on maksettu.

Täytäntöönpano on peruutettava vastapuolen vaatimuksesta myös silloin kun kannetta ei ole pantu vireille oikeudenkäymiskaaren 7 luvussa säädetyssä määräajassa, tai kun näytetään, että turvaamistoimen perustana oleva vaatimus ei ole johtanut täytäntöönpanokelpoiseen ratkaisuun.

Pakkokeinolaissa (450/70) on myös säännöksiä takavarikosta ja hukkaamiskiellosta. Samoin tutkinnan toimittamisesta ja pakkokeinon käyttämisestä ulkomaisessa kauppa-aluksessa rikoksen johdosta eräissä tapauksissa annetussa laissa (148/65) on säännöksiä, jotka koskevat toimenpiteisiin ryhtymistä. Näiden lakien säännökset jäävät kuitenkin takavarikkoyleissopimuksen soveltamisalan ulkopuolelle, minkä vuoksi niitä ei selosteta tässä tarkemmin.

Merilain 4 luvun 1 §:n mukaan lähtövalmista alusta ei saa ulosmitata eikä sitä kohtaan saa ryhtyä turvaamistoiimiin muusta kuin sellaisesta velasta, joka on erääntynyt ja jonka vakuutena lain mukaan on meripanttioikeus tai kiinnitetty panttioikeus.

Luganon yleissopimus ja 54 a artikla

Luganon yleissopimus sisältää määräyksiä siitä, missä valtiossa tai tuomioistuimessa kansainvälisluontoinen yksityisoikeudellinen riitaasia voidaan ottaa tutkittavaksi. Kanne on pääsäännön mukaan nostettava sen valtion tuomioistuimessa, jossa vastaajalla on kotipaikka. Sopimusvaltion tuomioistuin ei voi ottaa asiaa tutkittavakseen, ellei sillä ole tällainen toimivalta Luganon yleissopimuksen määräysten mukaan. Yleissopimuksen tuomioistuimen toimivaltaa koskevia määräyksiä ei kuitenkaan sovelleta sellaisissa asioissa, joilla ei ole mitään liittymää vieraaseen valtioon. Suomalainen tuomioistuin ratkaisee näin ollen silloin, kun kummallakin asianosaisella on kotipaikka Suomessa eikä asia muullakaan perusteella liity vieraaseen valtioon kansallisen lainsäädännön mukaan kysymyksen siitä, onko se toimivaltainen tutkimaan riita-asian.

Luganon yleissopimuksessa on lisäksi määräykset sopimusvaltiossa riita-asioissa annettujen tuomioiden tunnustamisesta ja niiden täytäntöönpanokelpoisuudesta toisessa sopimusvaltiossa. Yleissopimuksen osalta viitataan

eduskunnalle annettuun hallituksen esitykseen Luganon yleissopimuksen hyväksymisestä (HE 177/1992 vp).

Sellaisiin kansainvälisiin yleissopimuksiin nähden, jotka sääntelevät tuomioistuimen toimivaltaa erityisillä oikeudenaloilla, Luganon yleissopimusta sovelletaan sopimuksen 57 artiklan mukaan ainoastaan täydentävästi. Tällaisia yleissopimuksia ovat esimerkiksi öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehty kansainvälinen yleissopimus (SopS 80/80) ja siihen liittyvät pöytäkirjat sekä öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälisen korvausrahaston perustamisesta vuonna 1971 tehty kansainvälinen yleissopimus (SopS 80/80) ja siihen liittyvät pöytäkirjat sekä vuoden 1952 takavarikkoyleissopimus.

Luganon yleissopimuksessa on vain muutama erityismääräys tuomioistuimen toimivallasta merioikeusasioissa. Tämä johtuu siitä, että takavarikkoyleissopimus sisältää varsin laajat tuomioistuimen toimivaltaa koskevat määräykset. Suurin osa niistä valtioista, jotka ovat Luganon yleissopimuksen osapuolia, ovat myös takavarikkoyleissopimuksen osapuolia. Luganon yleissopimuksessa on tämän vuoksi sovittu, että kaikki siihen liittyvät valtiot ratifioivat myös takavarikkoyleissopimuksen. Niille valtioille, jotka eivät aikaisemmin ole viimeksi mainitun yleissopimuksen osapuolia, on annettu tietty siirtymäaika sopimuksen voimaansattamisen hoitamiseksi.

Jotta Luganon yleissopimus siirtymäkauden aikana ei olisi rajoittanut sopimusvaltioiden tuomioistuinten toimivaltaa sellaisissa merioikeudellisissa asioissa, joilla on kansainvälinen kytkentä, yleissopimukseen on sisällytetty väliaikaisena järjestelynä määräykset tuomioistuimen toimivallasta aluksen takavarikkoa liittyvissä asioissa. Määräykset sisältyvät yleissopimuksen 54 a artiklaan, joka asiallisesti vastaa takavarikkoyleissopimuksen määräyksiä näiltä osin. Mainitun artiklan mukaan sopimusvaltion tuomioistuimella on toimivalta tutkia artiklassa tarkoitettua merioikeusvaatimusta, joka on kyseisessä valtiossa tapahtuneen aluksen takavarikon perusteena, riippumatta vastaajan kotipaikasta. Mainitun 54 a artiklan 1 kappale vastaa takavarikkoyleissopimuksen 7 artiklaa, kyseisen artiklan 2—4 kappale vastaavat takavarikkoyleissopimuksen 3 artiklaa ja 5 kappale mainitun yleissopimuksen 1 artiklaa. Luganon yleissopimusta sovelletaan aluksen takavarik-

koon liittyvään asiaan siltä osin kuin se kuuluu yleissopimuksen soveltamisalan piiriin.

Luganon yleissopimuksen siirtymäaikaa koskevien määräysten perusteella, Suomen tulisi saattaa takavarikkoyleissopimus voimaan 1 päivään heinäkuuta 1996 mennessä. Takavarikkoyleissopimus tulee siihen liittyneen valtion osalta voimaan kuusi kuukautta liittymisen jälkeen. Suomen tulisi näin ollen ratifioida takavarikkoyleissopimus vuoden 1995 aikana.

2.2. Vuoden 1952 takavarikkoyleissopimus

Takavarikkoyleissopimuksen taustaa ja nykyinen tilanne

Takavarikkoyleissopimus hyväksyttiin 10 päivänä toukokuuta 1952 Brysselissä. Yleissopimus sisältää määräykset siitä, minkälaisen vaatimusten johdosta alus voidaan takavarikoida ja mitkä alukset voivat olla takavarikon kohteena sekä määräykset tuomioistuimen toimivallasta sellaisen vaatimuksen tutkimiseksi, joka on takavarikon perusteena. Merenkulun toimintamahdollisuuksien turvaamiseksi ja eri maissa tapahtuvan kohtelun ennustettavuuden lisäämiseksi pidettiin tärkeänä, että yleissopimuksessa selkeästi rajattaisiin ne tilanteet, jotka voivat johtaa aluksen takavarikkoon sopimusvaltiossa. Yleissopimuksen tarkoituksena on estää aluksen pysäyttäminen satamaan sellaisen yksityisoikeudellisen vaatimuksen johdosta, jolla ei ole mitään liittymäkohtaa alukseen. Yleissopimus sisältää myös määräykset siitä, milloin alus voi jatkaa matkaansa, jos saamisen vakuudeksi on asetettu jokin muu vakuus aluksen tilalle.

Yleissopimuksessa ei ole määräyksiä, jotka velvoittaisivat sopimusvaltiota tunnustamaan ja panemaan täytäntöön muussa sopimusvaltiossa annettu tuomio. Luganon yleissopimukseen liittyneissä valtioissa sovelletaan tunnustamisen ja täytäntöönpanon osalta viimeksi mainittua yleissopimusta.

Takavarikkoyleissopimukseen on tähän mennessä liittynyt noin 60 valtiota, muun muassa Euroopan yhteisön jäsenvaltiot (liite 3). Sen sijaan esimerkiksi Venäjä, Yhdysvallat ja Kanada sekä useat Latinalaisen Amerikan ja Aasian valtiot eivät ole liittyneet yleissopimukseen.

Suomi ja muut pohjoismaat eivät liittyneet takavarikkoyleissopimukseen sen hyväksymi-

sen jälkeen. Keskeisin syy tähän oli, että yleissopimuksessa annetaan mahdollisuus takavarikoida alus myös muun saatavan johdosta kuin omistajan henkilökohtaisesta velasta. Yleissopimuksessa ei myöskään edellytetä, että velkoja asettaa vakuuden virheellisen takavarikon aiheuttaman vahingon varalle. Yleissopimusta on kuitenkin myöhemmin tulkittu siten, että sopimuksessa ei aseteta sopimusvaltiolle velvoitetta takavarikoida alus kaikissa yleissopimuksessa mainituissa tapauksissa, jos tapaukseen sovellettava kansallinen laki johtaisi siihen, että vaatimuksen täytäntöönpanoa ei voitaisi kohdistaa alukseen. Tältä osin viitataan yleisperustelujen 3 kohtaan.

Takavarikkoyleissopimuksen uudistamista on pohdittu muun muassa yksityisen kansainvälisen merioikeusyhdistyksen (*Comité Maritime International; CMI*) konferenssissa 1985. Konferenssissa hyväksyttiin täysin uudistettu luonnos takavarikkoyleissopimukseksi. Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n ja YK:n kauppaja-kehitysjärjestön UNCTAD:in asettama yhteinen työryhmä käsittelee parhailaan kysymystä takavarikkoyleissopimuksen uudistamisesta. Kysymys liittyy muun muassa uuteen meripanttioikeutta ja aluskiinnitystä koskevaan yleissopimukseen, joka hyväksyttiin 1993. Nyt käytyjen keskustelujen pohjana on myös käytetty edellä mainittua CMI:n tekemää sopimusluonnosta. Tällä hetkellä ei ole vielä tehty päätöstä uudistamistyön laajuudesta. Vaihtoehtoina on muuttaa vuoden 1952 takavarikkoyleissopimusta ainoastaan joiltakin osin uudella pöytäkirjalla tai hyväksyä täysin uusi yleissopimus.

Takavarikkoyleissopimuksen sisältö

Seuraavassa käydään läpi takavarikkoyleissopimuksen artikkelit pääpiirteittäin. Eräitä kohtia selostetaan tarkemmin yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Yleissopimuksen johtolauseessa todetaan, että sopimus koskee merellä liikkuvia aluksia (*seagoing ships*). Sopimuksessa ei tarkemmin määritellä, mitä tällaisella aluksella tarkoitetaan. Vastaavaa sanontaa käytetään kuitenkin myös muissa merioikeudellisissa yleissopimuksissa ja niissä tarkoitetaan yleisesti aluksia, joita pääasiassa käytetään merellä eikä sisävesillä. Yleissopimus ei estä sopimusvaltiota ulottamasta sopimukseen perustuvia säännöksiä myös aluksiin, joita pääasiassa käytetään sisä-

vesillä. Yleissopimus koskee ainoastaan aluksen takavarikkoa. Lastiin, polttoaineeseen ja rahtiin kohdistuva takavarikko jää soveltamisan ulkopuolelle.

Yleissopimuksen 1 artiklan 1 kappale sisältää luettelon merioikeudellisiin suhteisiin perustuvista vaatimuksista, jäljempänä *merioikeusvaatimus* (*maritime claim*). Alus voidaan takavarikoida ainoastaan luettelossa tarkoitettujen vaatimuksen perusteella. Luettelo sisältää sekä sopimussuhteisiin perustuvia että niiden ulkopuolella syntyneitä rahasaamisia, jotka johtuvat aluksen käytöstä merenkulkuun. Luettelossa on lisäksi omistusoikeuteen ja aluksen hallintaan tai käyttöön liittyviä vaatimuksia. Luettelo sisältää myös saamiset, joiden vakuutena on panttioikeus alukseen. Luettelon merioikeusvaatimuksia selostetaan tarkemmin yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Yleissopimuksen 1 artiklan 2 kappale sisältää takavarikon (*arrest*) määritelmän. Takavarikolla tarkoitetaan aluksen pidättämistä oikeudellisin toimenpitein merioikeusvaatimuksen turvaamiseksi. Kappaleessa todetaan nimenomaan, ettei se tarkoita aluksen haltuun ottoa tuomion täytäntöönpanemiseksi. Pidättäminen yleissopimuksen mukaan merkitsee aluksen fyysistä pysäyttämistä sopimusvaltion lainkäytövallan piirissä.

Yleissopimuksen artiklan 3 kappaleessa määritellään henkilö. Henkilöllä tarkoitetaan sekä luonnollista henkilöä että oikeushenkilöä. Kyseisen artiklan 4 kappaleen mukaan velkojalla, tarkoitetaan henkilöä, joka esittää merioikeusvaatimuksen.

Yleissopimuksen 2 artiklan mukaan sopimusvaltiossa rekisteröity alus voidaan takavarikoida ainoastaan 1 artiklan merioikeusvaatimuksen johdosta. Kysymystä siitä, onko aina velvollisuutta takavarikoida alus tällaisen vaatimuksen johdosta, käsitellään tarkemmin yleisperustelujen kohdassa 3. Artiklassa määrätään lisäksi, että yleissopimus ei lisää eikä rajoita sopimusvaltion kansalliseen lainsäädäntöön perustuvia oikeuksia pidättää tai pysäyttää alus tai muulla tavalla estää sen lähtö. Sopimusvaltio voi siten riippumatta yleissopimuksen määräyksistä pidättää tai pysäyttää alus julkisoikeudellisten maksujen kuten verojen tai väylämaksujen suorittamisen turvaamiseksi, sekä turvallisuussyistä ja ympäristönsuojeluun liittyvistä syistä. Jos viranomaisella taas on yksityisoikeudellisia vaatimuksia, yleissopimukseen perustuvia säännöksiä on sovellettava.

Yleissopimuksen 3 artikla ilmentää anglosaksista oikeusajattelua, jonka mukaan alus sinänsä on vastuussa alukseen liittyvästä vaatimuksesta, riippumatta siitä onko sen omistaja henkilökohtaisesti vastuussa kyseessä olevasta vaatimuksesta. Tämä poikkeaa suomalaisesta ja pohjoismaisesta oikeuskäsityksestä, joka perustuu siihen, että velallisen tulee olla henkilökohtaisesti vastuussa saatavasta. Ainoastaan silloin kun on kysymys vaatimuksesta, jonka vakuutena on lain mukainen panttioikeus alukseen, kuten meripanttioikeus, vaatimus voidaan Suomessa kohdistaa alukseen muun henkilön kuin aluksen omistajan velasta.

Yleissopimuksen 3 artiklan 1 kappaleen mukaan velkoja voi pyytää joko sen aluksen takavarikkoa, johon merioikeusvaatimus liittyy, tai jonkin muun aluksen, joka vaatimuksen syntyessä oli saman omistajan omistuksessa. Alus, johon merioikeusvaatimus liittyy, voidaan siten yleissopimuksen mukaan aina takavarikoida. Artiklan mukaan sillä ei ole merkitystä, onko aluksen omistaja henkilökohtaisesti vastuussa velasta vai ei tai onko vaatimuksen vakuutena panttioikeus alukseen. Alus voidaan esimerkiksi omistajan vaihdoksen jälkeen takavarikoida edellisen omistajan aikana syntyneestä merioikeusvaatimuksesta. Suomen oikeuden mukaan aluksen takavarikko jonkun muun kuin aluksen omistajan velasta on mahdollinen vain silloin, kun vaatimuksen vakuutena on meripanttioikeus alukseen.

Artiklan 1 kappaleen mukaan on tietyn edellytyksin mahdollista takavarikoida myös muu alus kuin se, johon merioikeusvaatimus liittyy. Tällaisen toisen aluksen osalta käytetään anglosaksisessa oikeudessa nimitystä sisarus (*sister ship*). Niin sanottu sisarusalustakavarikko ei kuitenkaan ole mahdollinen silloin, kun on kysymys yleissopimuksessa tarkoitettua aluksen omistukseen liittyvästä vaatimuksesta tai vaatimuksesta, jonka vakuutena on panttioikeus alukseen. Yleissopimuksen 10 artiklan mukaan sopimusvaltioilla on mahdollisuus tehdä varauma, jonka mukaan 3 artiklaa ei sovelleta silloin kun kysymyksessä on vaatimus, jonka vakuutena on panttioikeus alukseen aluskiinnityksen perusteella. Tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että kieltoa takavarikoida sisarusalusta tällaisessa tapauksessa ei olisi. Tältä osin viitataan yleisperustelujen kohtaan 3.5.

Artiklan sisarusalusta koskeva sääntely ei sinänsä poikkeaa Suomen oikeuden yleisistä takavarikkosäännöksistä, koska viimeksi maini-

tun sääntelyn mukaan ei aseteta takavarikon edellytykseksi, että velan ja takavarikoitavan irtaimen omaisuuden välillä olisi erityinen yhteys. Käytännössä tosin takavarikko alukseen liittyvän saatavan johdosta kohdistetaan kyseeseen alukseen, etenkin silloin kun velallisella ei ole muuta omaisuutta Suomessa. Yleissopimuksen sääntelystä poiketen, Suomessa ei kuitenkaan yleisten säännösten mukaan edellytetä, että alus on kuulunut samalle omistajalle vaatimuksen syntyessä. Velkoja voi saada vain yhden aluksen takavarikkoon ja hänen tulee yleissopimuksen mukaan valita, haluaako hän kohdistaa takavarikon siihen alukseen, johon merioikeusvaatimus liittyy, tai sen sisäralukseen. Samanaikainen takavarikko ei siis ole mahdollinen.

Yleissopimuksen 3 artiklan mukaan myös lähtövalmis alus voidaan määrätä takavarikkoon. Merilain nykyisen 4 luvun 1 §:n säännös siitä, ettei lähtövalmista alusta saa takavarikoida, on siten ristiriidassa yleissopimuksen kanssa.

Yleissopimuksen 3 artiklan 2 kappaleen mukaan alus katsotaan saman omistajan omistamaksi, kun kaikki osuudet ovat saman henkilön tai henkilöiden omistuksessa. Tämä määräys rajoittaa käytännössä huomattavasti niin sanotun sisäralustakavarikon mahdollisuutta.

Mainitun 3 artiklan 3 kappaleen mukaan alusta voidaan sopimusvaltiossa takavarikoida ainoastaan kerran saman velkojan yhdestä ja samasta vaatimuksesta. Takavarikkoon rinnastetaan vakuus, joka on asetettu jossakin sopimusvaltiossa, aluksen vapauttamiseksi takavarikosta tai takavarikkopäätöksen peruuttamiseksi. Jos velkoja tästä huolimatta olisi saanut takavarikkopäätöksen, se on peruutettava ja alus on päästettävä lähtemään. Kielto takavarikoida alus useampaan kertaan samasta vaatimuksesta ei kuitenkaan ole ehdoton. Jos takavarikon peruuttamiseksi tai aluksen vapauttamiseksi asetettu vakuus on lopullisesti vapautettu, alus voidaan myöhemmin takavarikoida uudestaan samasta vaatimuksesta. Samaa voidaan soveltaa, jos on olemassa muita erityisiä syitä takavarikolle.

Mainitun 3 artiklan 4 kappale sisältää anglosaksiseen oikeusajatteluun perustuvat määräykset siitä, että alus voidaan takavarikoida myös jonkun muun kuin aluksen omistajan velasta. Mainitun kappaleen 1 kohdan mukaan alus voidaan takavarikoida aluksen vuokraajan (*demise charterer* tai *bareboat charterer*) aluk-

seen kohdistuvan velan johdosta. Aluksen vuokraajalla tarkoitetaan sellaista aluksen rahdinantajaa, joka on rahdannut aluksen ilman miehistöä. Takavarikko voidaan kohdistaa myös aluksen vuokraajan omistamaan alukseen, mutta ei vuokratun aluksen sisäralukseen eli aluksen omistajan omistamaan toiseen alukseen.

Takavarikon mahdollisuutta laajennetaan kappaleen 2 kohdassa myös muihin kuin aluksen vuokrausta koskeviin tilanteisiin. Mainitun kohdan mukaan takavarikko on mahdollinen myös muissa kuin aluksen vuokrausta koskevissa tapauksissa, jolloin aluksen omistaja ei ole vastuussa vaatimuksesta. Tämän määräyksen on katsottu tarkoittavan kaikentyyppisiä rahtaus sopimuksia, kuten aikarahtaus- ja matkarahtaus sopimuksia. Alus voidaan siten takavarikoida yleissopimuksen mukaan esimerkiksi aikarahdinantajan tai matkarahdinantajan velan johdosta.

Yleissopimuksen 4 artiklan mukaan ainoastaan tuomioistuin tai muu oikeusviranomainen saa määrätä aluksen takavarikkoon.

Yleissopimuksen 5 artikla sisältää määräykset takavarikon peruuttamisesta. Sen paikkakunnan tuomioistuimen tai muun oikeusviranomaisen, jossa alus on takavarikoitu, on vapautettava alus takavarikosta silloin, kun merioikeusvaatimuksen turvaamiseksi on asetettu muu vakuus. Jos alus on määrätty takavarikkoon 1 artiklan mukaisen aluksen omistukseen liittyvän vaatimuksen taikka kahden yhteisomistajan aluksen hallintaa koskevan riidan johdosta, alusta ei saa vapauttaa takavarikosta vakuutta vastaan. Tuomioistuimella tai muulla oikeusviranomaisella on tällaisessa tapauksessa mahdollisuus määrätä, mitä alukselle tehdään takavarikon aikana. Artiklan mukaan tuomioistuin voi joko määrätä, että se henkilö, jolla on alus hallinnassaan, saa takavarikon aikana jatkaa aluksen käyttöä, jos hän asettaa riittävän vakuuden, tai päättää aluksen käytöstä muulla tavalla. Haltijalle voidaan esimerkiksi asettaa velvoite tulouttaa aluksen käytöstä saatavat rahtitulot tietyille tilille taikka määrätä kielto lähteä aluksella aluevesien ulkopuolelle. Artiklassa ei ole kysymys takavarikosta vapauttamisesta, vaan mahdollisuudesta käyttää alusta takavarikon aikana.

Yleissopimuksen 5 artiklassa määrätään lisäksi, että tuomioistuimen tai muun oikeusviranomaisen on päätettävä vakuuden luonteesta ja riittävydestä, jolleivät asianosaiset pysty

sopimaan tästä. Artiklan mukaan vakuuden asettamista takavarikosta vapauttamiseksi ei tulkita siten, että se tarkoittaisi vastuun myöntämistä tai vastuunrajoitusoikeudesta luopumista.

Yleissopimuksen 3 ja 7 artikla sisältävät myös eräitä takavarikon peruuttamista koskevia määräyksiä.

Yleissopimuksen 6 artiklan mukaan kysymys velkojan vastuusta aiheettomasta takavarikosta tulee ratkaista sen sopimusvaltion lainsäädännön mukaan, jossa alus on takavarikoitu tai jossa takavarikkoa on pyydetty. Oikeudenkäymiskaaren mukaan takavarikon hakijalla on objektiivinen vastuu aiheettoman takavarikon aiheuttamasta vahingosta ja kustannuksista. Artiklassa määrätään lisäksi, että kaikki takavarikkoa koskevat prosessioikeudelliset kysymykset ratkaistaan kansallisen lainsäädännön mukaan.

Yleissopimuksen 7 artikla sisältää määräykset tuomioistuimen toimivallasta tutkia takavarikon perusteena oleva vaatimus. Voidaan katsoa, että artikla koskee tuomioistuimen toimivaltaa kansainvälisissä suhteissa. Suomalaisten tuomioistuinten maan sisäisestä toimivallasta säädetään oikeudenkäymiskaareissa sekä merilain mukaan ratkaistavien asioiden osalta merilaisissa.

Mainittu artikla on ratkaiseva tuomioistuimen toimivallan osalta suhteessa Luganon yleissopimukseen. Takavarikkoyleissopimus on Luganon yleissopimuksen 57 artiklan mukainen erityinen tuomioistuimen toimivaltaa koskevia määräyksiä sisältävä yleissopimus, jota on ensisijaisesti sovellettava. Luganon yleissopimuksen määräykset ainoastaan täydentävät takavarikkoyleissopimuksen määräyksiä. Yleissopimuksen 7 artiklassa määrätään niistä tilanteista, jolloin tuomioistuimella on toimivalta, mutta siinä ei määrätä siitä, että sopimusvaltion tulee turvata, että kanne voidaan nostaa sopimusvaltiossa kaikkien merioikeusvaatimusten johdosta.

Tuomioistuimella on 7 artiklan mukaan yleisesti toimivalta silloin, kun sillä kansallisen lainsäädännön mukaan on tällainen toimivalta. Artikla sisältää lisäksi luettelon niistä tilanteista, joissa tuomioistuimella on toimivalta, vaikka tällaista toimivaltaa ei kansallisen lainsäädännön mukaan olisi. Tuomioistuimella on toimivalta muun muassa silloin, kun velkojalla on kotipaikka tai pääasiallinen toimipaikka kyseisessä valtiossa, kun vaatimus on syntynyt

kyseisessä valtiossa tai sen matkan aikana, jolloin takavarikko pannaan täytäntöön, taikka kun on olemassa meripelastussaatava. Suomi on vuonna 1923 ratifioinut 7 artiklan 1 kappaleen d kohdassa mainitun alusten yhteen-törmäystä koskeva yleissopimuksen (SopS 22/23). Viimeksi mainitun yleissopimuksen 13 artiklaa vastaava säännös sisältyy merilain 8 luvun 6 §:ään.

Yleissopimuksen 7 artiklan 2 kappaleessa käsitellään tilannetta, jolloin tuomioistuimella ei ole toimivalta tutkia pääasia. Vakuus, joka silloin asetetaan aluksen vapauttamiseksi takavarikosta, on nimenomaan tarkoitettu tulevaisuudessa annettavan tuomio täytäntöönpanon turvaamiseksi. Tuomioistuimen tai muun oikeusviranomaisen tulee asettaa määräaika, jonka kuluessa kanne on nostettava toimivaltaisessa tuomioistuimessa. Edellä mainittujen oikeusviranomaisten tulee myös asettaa määräaika kanneen nostamiselle silloin kun asianosaiset päättävät, että asia tulee ratkaista muussa kuin sen tuomiopiirin tuomioistuimessa, jossa alus on takavarikoitu, tai kun asianosaiset päättävät viedä asian välimiesmenettelyyn. Jos velkoja ei noudata asetettua määräaika, vastapuoli voi vaatia takavarikon peruuttamista tai vakuuden vapauttamista. Artiklan 5 kappale sisältää erityismääräyksen artiklan soveltamisesta liikenteeseen, joka kuuluu vuonna 1868 tehdyn Reinin liikennettä koskevan yleissopimuksen soveltamisalaan.

Yleissopimuksen 8 artiklassa määrätään mihin aluksiin yleissopimus on sovellettava. Yleissopimusta tulee lähtökohtaisesti soveltaa ainoastaan sopimusvaltion lipun alla purjehtivaan alukseen sopimusvaltiossa. Tältäkin osin kansainvälisen oikeuden viatonta kauttakulkua koskevat määräykset rajoittavat takavarikon mahdollisuutta sopimusvaltiossa. Esityksen liitteessä 3 on luettelo niistä valtioista, jotka ovat liittyneet takavarikkoyleissopimukseen 30 päivään kesäkuuta 1995 mennessä.

Kyseisen artiklan 2 kappaleen mukaan voidaan sopimusvaltiossa takavarikoida myös sellainen alus, joka ei purjehdi minkään sopimusvaltion lipun alla, yleissopimuksessa tarkoitettua merioikeusvaatimuksen johdosta tai muun sellaisen vaatimuksen johdosta, jonka perusteella takavarikko voidaan myöntää sopimusvaltiossa. Sopimusvaltio voi kuitenkin artiklan 3 kappaleen mukaan määrätä, että yleissopimukseen perustuvia säännöksiä ei sovelleta sellaisiin aluksiin, jotka eivät purjehdi sopimus-

valtion lipun alla taikka sellaisten velkojen osalta, joilla ei ollut takavarikon pyytämisen aikaan kotipaikkaa tai pääasiallista toimipaikkaa jossakin sopimusvaltiossa. Tällainen sääntely mahdollistaa sen, ettei yleissopimuksen etuuksia eli takavarikon rajoittamista yleissopimuksessa luetteluihin vaatimuksiin uloteta muihin kuin sellaisiin aluksiin ja velkoihin, joilla on kytkentä johonkin sopimusvaltioon.

Mainitun 8 artiklan 4 kappaleen mukaan yleissopimuksen mitkään määräykset eivät kuitenkaan vaikuta kansallisiin säännöksiin, joissa säädetään kyseisen sopimusvaltion alla purjehdivan aluksen takavarikosta silloin kun velkojalla on kotipaikka tai pääasiallinen toimipaikka tässä sopimusvaltiossa. Suomalaisiin aluksiin voidaan siten edelleen soveltaa yleisiä takavarikkoa koskevia säännöksiä, jos velkojalla on kotipaikka Suomessa.

Mainitun artiklan 5 kappale sisältää määräykset siitä, että merioikeusvaatimuksen siirronsaajan kotipaikan tai pääasiallisen toimipaikan on katsottava olevan samassa valtiossa kuin alkuperäisen velkojan. Tätä alkuperäisen velkojan ja siirronsaajan välistä identifiointia koskevaa määräystä on tulkittu yleisenä identifiointia koskevana sääntelynä eikä vain mainitussa kappaleessa tarkoitettua tilannetta variten.

Yleissopimuksen 9 artiklan mukaan yleissopimuksen määräykset eivät perusta oikeutta kanteen nostamiselle, jos tällaista oikeutta ei muutoin ole sopimusvaltion lainsäädännön mukaan. Artiklassa todetaan, että tätä sovelletaan yleissopimuksen määräyksistä riippumatta. Yleissopimus on tältä osin epäselvä. Ei ole varmuutta tarkoitetaanko tällä ainostaan 7 artiklan toimivaltaista tuomioistuinta koskevia määräyksiä taikka yleissopimusta yleensä. Tältä osin viitataan yleisperustelujen 3 kohtaan.

Mainitun artiklan mukaan yleissopimus ei myöskään perusta meripanttioikeutta, jota ei ole sopimusvaltion lainsäädännön taikka meripanttia ja aluskiinnitystä koskevan yleissopimuksen mukaan, jos sitä on sovellettava.

Yleissopimuksen 10 artikla sisältää kaksi mahdollisuutta varauksen tekemiseksi. Valtio voi yleissopimukseen liittyessään tehdä varauksen siitä, että valtio ei sovelta yleissopimusta 1 artiklan mukaisiin merioikeusvaatimuksiin, jotka koskevat aluksen omistusoikeutta taikka yhteisomistajien riitoja aluksen käytöstä. Toisen varauksen mukaan sopimusvaltio voi olla soveltamatta yleissopimuksen 3 artiklaa silloin,

kun on kysymyksessä 1 artiklassa tarkoitettu panttioikeus alukseen. Tämä tarkoittaa sitä, että valtio voi varata itselleen oikeuden takavarikoida niin sanottu sisaralus silloin kun alus, johon panttioikeus kohdistuu, ei ole riittävä vakuus merioikeusvaatimuksen turvaamiselle. Yleisperustelujen 3 kohdassa käsitellään kysymystä siitä, tulisiko Suomen tehdä varauksia yleissopimukseen liittymisen yhteydessä.

Yleissopimuksen 11 artiklan mukaan sopimusvaltio sitoutuu siirtämään yleissopimuksen tulkintaan ja soveltamiseen liittyvät kysymykset välimiesmenettelyssä ratkaistaviksi. Jos sopimusvaltiot ovat sopineet niiden välisten riitojen käsittelyn siirtämisestä Haagin kansainväliseen tuomioistuimeen, tätä on noudatettava.

Yleissopimuksen 12–18 artiklat sisältävät tavanomaiset loppumääräykset.

2.3. Tilanne Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa

Pohjoismaiden vuonna 1994 voimaan tulleet uudet merilait ovat rakenteeltaan vastaavanlaiset. Merilakien 4 lukuun on sisällytetty aluksen takavarikkoa koskevat säännökset.

Tanska liittyi takavarikkoyleissopimukseen vuonna 1989, mikä johtui Tanskan asemasta EY:n jäsenvaltiona ja edellä mainitun Brysselin tuomiovaltasopimuksen osapuolena. Takavarikkoyleissopimukseen perustuva lainsäädäntö sisältyy Tanskan merilain 4 lukuun. Tanskan lainsäädännössä yleissopimusta on takavarikon edellytysten osalta tulkittu siten, että takavarikko Tanskassa ei ole mahdollinen, ellei alukseen kohdistuva täytäntöönpano sen vaatimuksen osalta, joka on takavarikkopyynnön perusteena, ole mahdollista tapaukseen sovellettavan Tanskan lainsäädännön perusteella. Aluksen takavarikkoon sovelletaan merilain säännösten lisäksi myös yleisiä takavarikkoa koskevia säännöksiä.

Ruotsissa takavarikkoyleissopimukseen perustuva lainsäädäntö sisältyy Ruotsin merilain 4 lukuun. Ruotsissa yleissopimuksen määräyksiä takavarikon edellytyksistä on tulkittu samalla tavalla kuin Tanskassa. Aluksen takavarikkoon sovelletaan Ruotsissa myös yleisiä säännöksiä takavarikosta. Takavarikkoyleissopimus on tullut Ruotsin osalta voimaan 1993.

Norjassa aluksen takavarikkoon sovelletaan sekä takavarikkoyleissopimukseen perustuvaa Norjan merilain 4 lukua että yleisiä takavarik-

koa koskevia säännöksiä. Myös Norjassa on tulkittu yleissopimuksen määräyksiä takavarikon edellytyksistä samalla tavalla kuin Ruotsissa ja Tanskassa. Aluksen takavarikko on mahdollinen Norjassa vain silloin, kun takavarikon perusteena oleva vaatimus voidaan ulosmitata aluksesta. Yleissopimus on tullut Norjan osalta voimaan 1995.

2.4. Nykytilan arviointi

Suomi on liittyessään Luganon yleissopimukseen sitoutunut liittymään takavarikkoyleissopimukseen. Liittymällä takavarikkoyleissopimukseen Suomi voi turvata suomalaisten tuomioistuinten toimivallan merioikeudellisissa riita-asioissa. Liittymällä yleissopimukseen Suomi voi varmistaa sen, että suomalaisia aluksia kohdellaan muissa sopimusvaltioissa yleissopimuksen määräysten mukaisesti.

Koska takavarikkoyleissopimusta voidaan muiden pohjoismaiden tavoin tulkita siten, että takavarikko ei ole mahdollinen Suomessa silloin kun vaatimusta ei voida Suomessa ulosmitata aluksesta, voidaan katsoa, että suurin periaatteellinen ongelma yleissopimuksen ratifiointiin osalta on väistynyt.

Yleisten takavarikkoa koskevien säännösten mukaan alus voidaan takavarikoida minkä tahansa rahasaatavan johdosta. Takavarikkoyleissopimus merkitsee siten rajoitusta takavarikon mahdollisuuteen silloin, kun merilain ehdotetun 4 luvun säännökset tulisivat sovellettaviksi. Yleissopimuksen luettelo merioikeusvaatimuksista on kuitenkin niin kattava, että se käytännössä kattaa ne tilanteet, jolloin takavarikkoon olisi syytä turvautua. Eräät vaatimukset, joiden vuoksi takavarikon mahdollisuus voisi olla paikallaan, jäävät kuitenkin soveltamisalan ulkopuolelle. Tällaisia ovat muun muassa vakuutusmaksut. Koska säännöksiä ei ehdotuksen mukaan sovellettaisi suomalaisiin aluksiin silloin kun velkojalla on kotipaikka Suomessa, suomalaisten velkojien oikeudellinen asema säilyisi tältä osin ennallaan.

Takavarikkoyleissopimus koskee vain yksityisoikeudellisia vaatimuksia. Julkisoikeudelliset vaatimukset, kuten väylä- ja luotsausmaksut, jäävät soveltamisalan ulkopuolelle ja näiden vaatimusten turvaamisesta voi vapaasti säätää kansallisessa lainsäädännössä.

Liittyminen yleissopimukseen turvaa lisäksi nykyistä paremmin suomalaisten velkojien ase-

man ulkomailla. Yleissopimus antaa nimittäin sopimusvaltioille mahdollisuuden sulkea yleissopimuksen soveltamisalan ulkopuolelle sellaiset velkojat, joilla ei ole kotipaikka missään sopimusvaltiossa.

Edellä esitetyn perusteella Suomen tulisi muuttaa aluksen takavarikkoa koskevaa kansallista lainsäädäntöä siten, että Suomi voisi liittyä takavarikkoyleissopimukseen.

3. Keskeiset ehdotukset

3.1. Yleistä

Esityksessä ehdotetaan, että erityissäännökset aluksen takavarikosta, jotka takavarikkoyleissopimukseen liittyminen edellyttäisi, sisällytettäisiin merilain 4 lukuun. Tällä tavoin voitaisiin ylläpitää pohjoismaiden uusien merilakien sisällöllinen ja rakenteellinen yhtenäisyys. Siltä osin kuin on katsottu, että oikeudenkäymiskaaren ja ulosottolain yleiset säännökset takavarikosta ja sen täytäntöönpanosta riittävästi täyttävät takavarikkoyleissopimuksessa asetetut vaatimukset, merilain mukaiseen takavarikkoon sovellettaisiin yleisiä säännöksiä. Ehdotus perustuu muun muassa pitkäaikaiseen käytännön kokemukseen pohjautuvaan arvioon, jonka mukaan merilain ehdotetun 4 luvun mukaisia aluksen takavarikkoja tulee olemaan verrattain vähän.

Siltä osin kuin takavarikkoyleissopimus sisältää vaihtoehtoja kansallisen lainsäädännön sisällön suhteen, esityksessä ehdotetaan ratkaisuja, jotka ovat yhteneväiset yleisten takavarikkoa koskevia säännösten kanssa taikka mahdollisimman lähellä niitä.

Merilain ehdotetussa 4 luvussa säädettäisiin takavarikkoon liittyvistä edellytyksistä muun muassa siitä, minkälaisen vaatimusten perusteella alus voidaan määrätä takavarikkoon, niistä aluksista, joita sääntely koskisi, sekä menettelystä siltä osin kuin yleisiä takavarikkoa koskevia säännöksiä ei olisi sovellettava. Esityksen mukaan säännöksiä ei sovellettaisi suomalaisiin aluksiin silloin, kun hakijalla on asuinpaikka tai pääasiallinen toimipaikka Suomessa. Suomalaisiin aluksiin sovellettaisiin tällaisessa tapauksessa yleisiä takavarikkosäännöksiä samalla tavalla kuin nykyään.

Aluksen takavarikkoon sovellettaisiin merilain 4 luvun säännösten lisäksi myös oikeudenkäymiskaaren ja ulosottolain säännöksiä turvaamistoimista ja niiden täytäntöönpanosta.

Viimeksi mainittuihin lakeihin ehdotetaan lisättäväksi viittaussäännökset merilain ehdotettuun uuteen 4 lukuun.

3.2. Aluksen takavarikkoa koskevien erityissäännösten soveltamisala

Takavarikkoyleissopimusta sovelletaan merialukseen. Sopimuksessa ei tarkemmin määritellä, mitä tällaisella aluksella tarkoitetaan. Vastaavaa sanontaa käytetään kuitenkin myös muissa merioikeudellisissa yleissopimuksissa. Näissä tarkoitetaan merialuksella yleisesti alusta, jota pääasiassa käytetään merellä mutta ei sisävesillä. Yleissopimus ei kuitenkaan estä sopimusvaltiota ulottamasta sopimukseen perustuvia säännöksiä myös aluksiin, joita pääasiassa käytetään sisävesillä. Esityksessä ehdotetaan, että säännöksiä sovelletaan rekisteröityihin aluksiin. Rekisterillä tarkoitetaan tässä yhteydessä alusrekisteriä taikka ulkomaista vastaavaa rekisteriä. Yleisiä takavarikkoa koskevia säännöksiä sovellettaisiin silloin kun kysymyksessä on alus tai vene, jota ei ole merkitty alusrekisteriin.

Takavarikkoyleissopimuksen mukaan yleissopimusta sovelletaan sopimusvaltion lipun alla purjehtivan aluksen takavarikkoon jossakin sopimusvaltiossa. Yleissopimuksen mukaan on mahdollista rajata soveltamisalan ulkopuolelle sellaiset alukset, jotka on rekisteröity muussa kuin sopimusvaltiossa tai sellaiset velkojat, joilla on kotipaikka muussa kuin sopimusvaltiossa. Esityksessä ehdotetaan tältä osin, että merilain takavarikkoa koskevia säännöksiä sovellettaisiin yleisesti ulkomaisiin rekisteröityihin aluksiin ja ulkomaisiin velkojiin. Aluksen takavarikkoa koskevien säännösten soveltamista silmällä pitäen ei ole pidetty tarkoituksenmukaisena tehdä eroa ulkomaisten alusten ja velkojen kesken. Muissa Pohjoismaissa on päädytty tältä osin vastaavaan ratkaisuun.

Takavarikkoyleissopimus sisältää artiklan, jonka mukaan yleissopimus ei vaikuta takavarikkoa koskevaan kansalliseen sääntelyyn silloin kun sekä alus että velkoja kuuluvat samaan sopimusvaltioon. Tämän perusteella merilain 4 lukuun ehdotetaan sisällytettäväksi säännös siitä, että mainitun luvun säännöksiä ei sovellettaisi suomalaisiin aluksiin silloin kun velkojalla on asuinpaikka tai pääasiallinen toimipaikka Suomessa. Tällaisissa tapauksissa sovellettaisiin yleisiä takavarikkoa koskevia sää-

nöksiä takavarikosta. Oikeudellinen tilanne pysyisi siten ennallaan silloin, kun asianosaisina ovat suomalaisen aluksen varustaja ja suomalainen velkoja.

Yleissopimus koskee alusten takavarikkoa yksityisoikeudellisten vaatimusten johdosta. Ehdotukseen on tämän vuoksi sisällytetty säännös, jonka mukaan säännöksiä ei sovellettaisi veroja ja julkisia maksuja koskeviin saamisiin. Sopimusvaltiot voivat vapaasti säätää näiden saatavien turvaamisesta. Tällaisia julkisia saamisia ovat muun muassa väylä- ja luotsausmaksut. Yleissopimus ei myöskään rajoita sopimusvaltioiden oikeutta muun lainsäädännön perusteella pysäyttää alus.

Suomen ja Neuvostoliiton, nykyään Venäjän, välillä on vielä voimassa sopimus aluksen takavarikon välttämiseksi (SopS 18/89). Tämä sopimus on kuitenkin tarkoitus sanoa irti Suomen puolelta vielä vuonna 1995, koska Venäjällä tapahtuneiden muutosten johdosta sopimusjärjestelyn ei voida enää katsoa riittävästi turvaavan suomalaisten velkojen asemaa. Käytännössä sopimusta jouduttaisiin soveltamaan merilain ehdotetun 4 luvun säännösten sekä yleisten takavarikkosäännösten tilalla sopimuksessa tarkoitettuihin aluksiin niin kauan kuin sopimus on voimassa. Sopimus lakkaa olemasta voimassa vuoden kuluttua irtisanomisesta. Koska sopimus suunnitelmien mukaan lakkaisi olemasta voimassa vuoden 1996 lopussa tai vuoden 1997 alussa, on katsottu, että lakiin ei olisi enää tässä vaiheessa välttämätöntä ottaa viittausta kyseiseen sopimukseen. Tämän esityksen mukaiset aluksen takavarikkoa koskevat uudet säännökset tulisivat arvion mukaan voimaan viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 1996.

Takavarikkoa rajoittaa samalla tavalla kuin nykyään kansainvälisoikeudelliset säännökset viattomasta kauttakulusta sekä yksinomaan muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin käytettävien valtion alusten kohtelusta.

3.3. Takavarikon perusteena olevat merioikeusvaatimukset

Merilain ehdotettuun 4 lukuun on sisällytetty yleissopimukseen perustuva luettelo niistä merioikeusvaatimuksista, jotka voivat olla takavarikon perusteena. Vaatimukset ovat luonteeltaan sellaisia, että ne liittyvät alukseen tai sen käyttöön merenkulkuun. Sääntely rajoit-

taa periaatteessa takavarikon mahdollisuutta verrattuna yleisiin takavarikkosäännöksiin. Luettelo on kuitenkin niin laaja, että se käytännössä kattaa ne tilanteet, jolloin takavarikko olisi tarpeellinen merioikeudellisen vaatimuksen vuoksi. Ulkomaisiin aluksiin liittyvät vaatimukset ovat pääsääntöisesti luonteeltaan merioikeudellisia. Koska mainitun luvun säännöksiä ei sovellettaisi suomalaiseen alukseen silloin kun takavarikon hakijalla on kotipaikka Suomessa, sääntely turvaisi suomalaisten velkojien mahdollisuuden saada suomalainen alus takavarikkoon muun kuin yleissopimuksessa tarkoitetun merioikeudellisen saatavan johdosta. Tämä vastaisi nykyistä lainsäädäntöä.

Merilain 3 luvun luettelo saatavista, joiden vakuutena on meripanttioikeus alukseen, sisältävät pääosin takavarikkoyleissopimuksen luetteloon merioikeussaatavista. Merilain meripanttioikeutta koskevat säännökset perustuvat Brysselissä vuonna 1967 tehtyyn yleissopimukseen meripanttioikeudesta ja aluskiinnityksistä. Suomi ei ole mainitun yleissopimuksen osapuoli. Mainitun yleissopimuksen ja takavarikkoyleissopimuksen syntyhistoriasta johtuen kaikki ne saatavat, joiden vakuutena on meripanttioikeus alukseen, eivät sisälly takavarikkoyleissopimuksen luetteloon merioikeussaatavista.

Vuonna 1993 on hyväksytty uusi meripanttioikeuksia ja aluskiinnitystä koskeva kansainvälinen yleissopimus. Yleissopimus perustuu pitkälti vuoden 1967 yleissopimukseen. Suomi on 28 päivänä elokuuta 1994 allekirjoittanut vuoden 1993 yleissopimuksen ratifiointivaraumin. Myös vuoden 1993 yleissopimus sisältää määräykset niistä vaatimuksista, joiden vakuutena on meripanttioikeus alukseen. Vuonna 1994 on aloitettu työ vuoden 1952 takavarikkoyleissopimuksen muuttamiseksi ainakin siten, että vuoden 1993 yleissopimuksessa mainitut meripanttioikeudella turvatut vaatimukset sisällytettäisiin takavarikkoyleissopimuksen luetteloon.

Koska työ meripanttioikeussaatavien ja takavarikkoyleissopimuksen mukaisten merioikeusvaatimusten yhtenäistämiseksi on vireillä kansainvälisesti, ei tässä vaiheessa ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi ehdottaa merilain meripanttioikeutta koskevien säännösten muuttamista. Voidaan myös katsoa, että valtaosa meripanttioikeudella varustetuista saatavista sisältyy merioikeusvaatimusten luetteloon.

3.4. Takavarikon edellytykset ja täytäntöönpano

Oikeudenkäymiskaaren takavarikkoa koskevien säännösten mukaan takavarikon edellytyksenä on, että vaatimus voidaan määrätä maksettavaksi ulosottolain mukaisella täytäntöönpanokelpoisella ratkaisulla ja että on olemassa vaara omaisuuden kätkemisestä tai hävittämisestä. Samat edellytykset olisivat myös voimassa merilain ehdotetussa 4 luvussa säädetyn takavarikon osalta. Silloin kun pyydetyn takavarikon perusteena on vaatimus, jonka vakuutena on panttioikeus alukseen, takavarikon myöntäminen ei edellyttäisi ehdotuksen mukaan edellä mainitun hävittämiskäytännön olemassa oloa. Voidaan katsoa, että tällainen riskitekijä on jo sinänsä olemassa kun kysymyksessä on ulkomainen alus, jonka omistajalla ei ole muuta omaisuutta Suomessa.

Takavarikkoyleissopimus ei sisällä edellä mainittuja lisäedellytyksiä takavarikolle. On kuitenkin katsottu, ettei yleissopimus rajoita tällaisten edellytysten asettamista kansallisessa lainsäädännössä. Yleissopimuksen 6 artiklan mukaan kaikki menettelyyn liittyvät kysymykset ratkaistaan kansallisen lainsäädännön perusteella. Edellä mainittuja lisäedellytyksiä voidaan pitää takavarikkomenettelyyn liittyvinä kysymyksinä. Samoin perustein on asetettu vastaavia lisäedellytyksiä muun muassa Ruotsin, Norjan ja Saksan lainsäädännössä.

Yleissopimuksessa määrätään minkälaisiin aluksiin sopimusta sovelletaan. Sopimukseen sisältyy tämän lisäksi määräykset siitä, millä perusteilla takavarikko voidaan kohdistaa yksittäiseen alukseen. Yleisperustelujen kohdassa 2.2. on selostettu yleissopimuksen 3 artiklaa, jossa tarkemmin määritellään, mihin alukseen takavarikko voidaan kohdistaa.

Artikla koskee muun muassa niin sanottua sisäalustakavarikkoa sekä aluksen takavarikkoa jonkun muun kuin aluksen omistajan velasta.

Alus, johon merioikeusvaatimus liittyy, voidaan yleissopimuksen mukaan aina takavarikoida. Merkitystä sillä ei ole, onko aluksen omistaja henkilökohtaisesti vastuussa velasta vai ei, tai onko vaatimuksen vakuutena panttioikeus alukseen. Suomen oikeuden mukaan aluksen takavarikko jonkun muun kuin aluksen omistajan velasta on mahdollinen vain silloin, kun vaatimuksen vakuutena on meripanttioikeus alukseen. Yleissopimus poikkeaa

tältä osin suomalaisista ja pohjoismaisista oikeusperiaatteista, jotka perustuvat siihen, että velallisen tulee olla henkilökohtaisesti vastuussa saatavasta, jotta alus voitaisiin takavarikoida. Yleissopimuksen sääntely on tältä osin myös ristiriidassa suomalaisen takavarikkojärjestelmän periaatteiden ja tarkoituksen kanssa, jonka mukaan takavarikolla pyritään turvaamaan tulevaisuudessa suoritettava ulosmittaus takavarikoidusta kohteesta. Jos esimerkiksi omaisuus on luovutettu vilpittömässä mielessä olleelle uudelle omistajalle, luovuttajan velkojat eivät pääsääntöisesti voi kohdistaa vaatimuksensa luovutettuun omaisuuteen.

Takavarikkoyleissopimukseen ei sisälly takavarikon kohteen ulosmittaamiseen liittyviä kysymyksiä. Yleissopimukseen liittyminen ei siten edellytä aineellista muutosta ulosmittausta koskeviin säännöksiin.

Keskeistä takavarikkoyleissopimukseen liittymisen arvioinnissa on, voidaanko alus takavarikoida Suomessa merioikeusvaatimuksen perusteella, jos vaatimusta ei voida ulosmitata takavarikoidusta kohteesta. Yleissopimuksen suhdetta kansalliseen lainsäädäntöön tältä osin on pohdittu myös muissa pohjoismaissa.

Voidaan katsoa, että yleissopimuksen tarkoituksena on rajoittaa ne tilanteet, jotka voivat johtaa aluksen takavarikkoon. Tarkoituksena ei ole määrätä niistä tilanteista, jolloin alus olisi takavarikoitava. Näin ollen voidaan katsoa, että kansallisen lainsäädännön mukaiset lisärajoitukset takavarikon suorittamiselle ei ole ristiriidassa yleissopimuksen tarkoituksen kanssa. Yleissopimuksen 6 artiklassa määrätään lisäksi, että kaikki takavarikkoa koskevat prosessioikeudelliset kysymykset ratkaistaan kansallisen lainsäädännön perusteella. Yleissopimuksen 9 artiklan mukaan yleissopimus ei myöskään perusta — yleissopimuksen määräyksistä riippumatta — oikeutta kanteen nostamiselle, jos tällaista oikeutta ei muutoin ole sopimusvaltion lainsäädännön mukaan. Eräät tahot ovat pohjoismaisella tasolla esittäneet edellä esitetystä poikkeavia tulkintoja. Näiden mukaan yleissopimuksen tarkoituksena olisi myös turvata eräitä velkojien etuja, minkä vuoksi yleissopimusta ei voitaisi tulkita rajoittavasti.

Edellä ensiksi selostetun yleissopimuksen tulokinnan mukaisesti ehdotetaan, että merilain 4 luvun takavarikon edellytyksenä olisi myös, että alus voidaan ulosmitata Suomessa. Muunlainen ratkaisu olisi ristiriidassa Suomen takavarikkojärjestelmän periaatteiden kanssa ja se

voisi johtaa kohtuuttomiin tilanteisiin aluksen omistajan kannalta. Jos tällaista lisäedellytystä takavarikolle ei voitaisi asettaa, takavarikkoa voitaisiin esimerkiksi käyttää aluksen omistajan painostamiseksi asettamaan vakuus vaatimuksesta, josta hän ei ole henkilökohtaisesti vastuussa. Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa yleissopimusta on tulkittu samalla tavalla. Näiden maiden vastaavassa lainsäädännössä on asetettu takavarikon lisäedellytykseksi, että alus on voitava ulosmitata takavarikon perusteena olevan merioikeusvaatimuksen perusteella.

Nykyinen merilain 4 luvun 1 § ehdotetaan kumottavaksi, koska se on ristiriidassa takavarikkoyleissopimuksen kanssa. Ei ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi säilyttää tällainen sääntely sellaisten alusten osalta, joihin ei tulisi soveltaa merilain ehdotettua 4 lukua. Tavarankuljetusta koskevat merilain 13 ja 14 luvut sisältävät säännöksiä, jotka oikeuttavat lastinomistajia samaan vahingonkorvausta tällaisissa tilanteissa. Vastaavaa säännöstä ei myöskään ole muiden pohjoismaiden merilaeissa.

3.5. Ehdotetun merilain 4 luvun suhde yleisiin takavarikkosäännöksiin

Merilain ehdotetun 4 luvun säännösten lisäksi takavarikkoon sovellettaisiin oikeudenkäymiskaaren ja ulosottolain yleisiä säännöksiä takavarikosta ja sen täytäntöönpanosta. Merilain 4 lukuun ehdotetaan sisällytettäväksi säännöksiä aluksen määräämisestä takavarikkoon ainoastaan siltä osin kun on katsottu, että yleiset säännökset eivät riittävästi täytä takavarikkoyleissopimuksen asettamia vaatimuksia. Yleisiä säännöksiä sovellettaisiin muun muassa siltä osin kuin on kysymys takavarikkohakemuksen käsittelystä, takavarikon perusedellytyksistä, hakijavakuuden asettamisesta, takavarikkopäätöksen oikeusvaikutuksista, takavarikon peruuttamisesta ja velallisen asettaman vakuuden oikeusvaikutuksista.

3.6. Yleissopimuksen 10 artiklan mukainen varauma

Yleissopimuksen 10 artiklan a kohdan mukaan valtio voi yleissopimukseen liittyessään tehdä varauman siitä, että valtio ei sovelle yleissopimusta 1 artiklan mukaisiin merioike-

usvaatimuksiin, jotka koskevat aluksen omistusoikeutta taikka yhteisomistajien riitoja aluksen käytöstä. Varauman tekemistä tältä osin ei ole katsottu tarpeelliseksi tai tarkoituksenmukaiseksi. Joidenkin vaatimusten sulkeminen täysin yleissopimuksen soveltamisalan ulkopuolelle saattaa johtaa epäedullisiin tilanteisiin suomalaisten asianosaisten osalta muissa sopimusvaltioissa.

Yleissopimuksen 10 artiklan b kohdan mukaan valtiolla on yleissopimukseen liittyessään mahdollisuus tehdä varauma, jonka mukaan yleissopimuksen 3 artiklan 1 kappaletta ei sovelleta silloin kun kysymyksessä on vaatimus, jonka vakuutena on panttioikeus alukseen. Viimeksi mainitun artiklan mukaan on tietyin edellytyksin mahdollista takavarikoida myös muu kuin se alus, johon merioikeusvaatimus liittyy eli niin sanottu sisaralus. Tällainen sisaralustakavarikko ei kuitenkaan ole mahdollinen silloin kun on kysymys yleissopimuksessa tarkoitetusta vaatimuksesta, jonka vakuutena on kiinnitetty panttioikeus alukseen. Sopimusvaltioilla on kuitenkin mahdollisuus tehdä varauma tältä osin.

Varauma tarkoittaisi sitä, että olisi mahdollista saada takavarikko myös sisaralukseen. On esimerkiksi mahdollista, että panttioikeuden perustana oleva vaatimus on suurempi kuin kiinnitetyn aluksen arvo. Jos tällaisessa tapauksessa on olemassa yleissopimuksen tarkoittama sisaralus, ei ole syytä sulkea tällaista alusta takavarikkomahdollisuuden ulkopuolelle. Varauman tekeminen johtaisi myös tilanteeseen, joka lähemmin vastaisi yleisiä säännöksiä takavarikosta. Tämän vuoksi ehdotetaan, että Suomi tekisi 10 artiklan b kohdan mukaisen varauman.

3.7. Suomalaisen tuomioistuimen toimivalta

Takavarikkoyleissopimuksen 7 artiklan mukaan sopimusvaltion tuomioistuimella on toimivalta tutkia takavarikon perusteena oleva merioikeusvaatimus.

Merilain 21 luvun 3 § sisältää yleiset säännökset toimivaltaisesta merioikeudesta riita-asioissa, jotka käsitellään merilain mukaan. Mainittu pykälä sisältää myös erityissäännökset toimivaltaisesta merioikeudesta silloin kun alus on takavarikoitu ja saamisesta on asetettu vakuus viranomaiselle aluksen vapauttamiseksi takavarikosta. Mainitun luvun 4 § sisältää eri-

tyissäännökset toimivaltaisesta merioikeudesta kappaletavaran kuljetuksessa. Luvun 5 §:ssä säädetään toimivaltaista tuomioistuinta koskevista sopimusehdoista matkustajien kuljetuksessa. Viimeksi mainittu pykälä ei sisällä varsinaisia toimivaltaista tuomioistuinta koskevia säännöksiä.

Voidaan katsoa, että voimassa olevat merilain säännökset toimivaltaisesta tuomioistuimesta turvaavat mahdollisuuden nostaa merioikeusvaatimusta koskeva kanne suomalaisessa tuomioistuimessa silloin kun alus on takavarikoitu merilain ehdotetun 4 luvun säännösten perusteella Suomessa. Jotta ei syntyisi epäselvyyttä toimivaltaisesta tuomioistuimesta matkustajien kuljetukseen liittyvässä takavarikkoasiassa, ehdotetaan lisättäväksi merilain 21 luvun 5 §:ään takavarikko-oikeuspaikkaa koskeva selvennys.

4. Esityksen vaikutukset

Esityksellä ei arvioida olevan taloudellisia eikä organisatorisia vaikutuksia valtion tai kuntien kannalta.

Ehdotettu lainsäädäntö mahdollistaa takavarikkoyleissopimuksen ratifiointin, jolla voidaan pysyttää suomalaisten tuomioistuinten toimivalta kansainvälisluontoisissa merioikeudellisissa riita-asioissa. Tällaisen asian käsitelyä suomalaisessa tuomioistuimessa voidaan pitää suomalaisen asianosaisten kannalta etuutena.

5. Esityksen valmistelu

Ehdotus esitykseksi on valmisteltu liikenne-ministeriössä virkatyönä sekä merenkulun neuvottelukunnan lainsäädäntöjaoston puitteissa toimitetun lausuntokierroksen jälkeen. Esitykseen sisältyvä lakiehdotus merilain muuttamiseksi vastaa perusratkaisultaan Ruotsin, Norjan ja Tanskan voimassa olevaa vastaavaa lainsäädäntöä.

Ehdotuksesta on pyydetty lausuntoa oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, merenkulkuhallitukselta, Helsingin ja Maarianhaminan käräjäoikeuksilta, Uudenmaan ja Ahvenanmaan lääninhallituksilta, Suomen Varustamoyhdistykseltä, Ålands Redarföreningiltä, Ulkomaanliikenteen Pientonnistoyhdistykseltä, Suomen Konepäällystöliitolta, Suomen Laivan-

päällystöliitolta, Suomen Merimies-Unionilta, Merivakuutusyhtiöiden Yhdistykseltä, Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitolta, Kaupan Keskusliitolta, Suomen Huolintaliikkeiden liitolta, Suomen Laivanmeklariliitolta, Suomen Lastauttajain Liitolta, Suomen Satamaliitolta, Suomen Merioikeusyhdistykseltä, Suomen Asianajajaliitolta ja Åbo Akademien rättsvetenskapliga institutionenilta.

Lausunnon ovat antaneet oikeusministeriö, sisäasiainministeriö, Helsingin käräjäoikeus, Uudenmaan lääninhallitus, länsstyrelsen i landskapet Åland, Suomen Varustamoyhdistys,

Ulkomaanliikenteen Pientonnistoyhdistys, Suomen Konepäällystöliitto, Merivakuutusyhtiöiden Yhdistys, Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitto, Suomen Huolintaliikkeiden Liitto, Suomen Laivanmeklariliitto, Suomen Lastauttajain Liitto, Suomen Satamaliitto ja Suomen Asianajajaliitto. Annetuissa lausunnoissa on pääsääntöisesti puолlettu ehdotusta ja Suomen liittymistä vuoden 1952 takavarikkoyleissopimukseen. Lausunnoissa esitetyt ehdotukset on otettu huomioon lainsäädäntöehdotuksen jatkovalmisteluissa.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotusten perustelut

1.1. Merilaki

4 luku. Aluksen takavarikko

1 §. *Soveltamisala.* Pykälässä säädettäisiin niistä tilanteista, jolloin aluksen takavarikkoon olisi sovellettava merilain 4 luvun säännöksiä. Pykälä perustuu takavarikkoyleissopimuksen sisältämiin sopimuksen soveltamisalaa koskeviin määräyksiin.

Takavarikkoyleissopimuksen 1 artiklan 2 kohdan mukaan aluksen takavarikko tarkoittaa aluksen pidättämistä oikeudellisin toimenpitein merioikeusvaatimuksen turvaamiseksi. Artiklassa todetaan nimenomaan, että takavarikolla ei tarkoiteta aluksen haltuun ottoa tuomion täytäntöönpanoa varten. Pykälän 1 momentin mukaan ehdotetun luvun säännöksiä sovellettaisiin silloin kun kysymyksessä on aluksen takavarikko luvun 4 §:ssä tarkoitettua merioikeusvaatimuksen turvaamiseksi, josta on nostettu tai voidaan nostaa kanne Suomessa tai muussa valtiossa. Takavarikon tarkoituksena on turvata tulevaisuudessa annettavan tuomion täytäntöönpano.

Pykälän 2 momentin mukaan merilain 4 luvun säännöksiä sovellettaisiin alusrekisteriin rekisteröityihin aluksiin. Pykälässä mainittuja poikkeuksia lukuun ottamatta, säännöksiä sovellettaisiin siten sekä suomalaisiin rekisteröityihin aluksiin että ulkomaisiin aluksiin, jotka

on rekisteröity alusrekisteriä vastaavaan rekisteriin. Yleissopimus koskee merialuksia, mutta siinä ei tarkemmin määritellä, mitä niillä tarkoitetaan. On kuitenkin katsottu, että rekisteröidyt alukset yleensä vastaavat sellaisia aluksia, joita voi käyttää merellä. Alusrekisterilain (512/93) mukaan Suomen alusrekisteriin on rekisteröitävä alukset, joiden pituus on vähintään 15 metriä. Merioikeuslainsäädännön soveltamista koskevien yleisten periaatteiden mukaan ehdotetun 4 luvun säännöksiä sovelletaan rekisteröityihin aluksiin myös silloin, kun ne liikkuvat Suomen sisävesillä.

Yleissopimuksen 8 artikla edellyttää, että sopimukseen perustuvia säännöksiä sovelletaan aluksiin, jotka purjehtivat sopimusvaltion lipun alla jossakin sopimusvaltiossa. Artiklan mukaan sopimusvaltio voi myös laajentaa soveltamisalaa koskemaan muita kuin sopimusvaltioiden lipun alla purjehtivia aluksia. Ehdotuksen mukaan ei tehtäisi eroa aluksen kansallisuuden perusteella, vaan 4 luvun säännöksiä sovellettaisiin rekisteröityihin aluksiin kansallisuudesta riippumatta. Muiden pohjoismaiden merilaeissa on tältä osin vastaavat soveltamisalaa koskevat säännökset.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niistä tapauksista, joihin säännöksiä ei sovellettaisi. Yleissopimuksen 8 artiklan 4 kappaleen mukaan yleissopimuksen määräykset eivät vaikuta takavarikkoon koskevaan kansalliseen sääntelyyn silloin kun sekä alus että velkoja kuuluvat samaan sopimusvaltioon. Tämän perusteella

ehdotetaan, että 4 luvun säännöksiä ei sovellettaisi suomalaiseen alukseen silloin kun velkojalla on kotipaikka tai pääasiallinen toimipaikka Suomessa. Ehdotettu takavarikkoyleissopimukseen perustuva sääntely rajoittaa eräiltä osin takavarikon mahdollisuutta verrattuna kansallisiin yleisiin takavarikkosäännöksiin. Tämän vuoksi ei ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi ulottaa yleissopimukseen perustuvan sääntelyn soveltamisalaa tilanteisiin, joilla ei ole kansainvälistä kytkentää. Suomalaisen velkojan mahdollisuutta saada suomalainen alus takavarikkoon ei ole syytä rajoittaa, jos kysymyksessä on sellainen saatava, joka ei sisälly merioikeusvaatimuksia koskevaan luetteloon, ja vastapuolella ei ole muuta omaisuutta kuin kyseinen alus. Ehdotuksen mukaan sovellettaisiin tällaisissa tilanteissa yleisiä takavarikkosäännöksiä. Ehdotettu sääntely vastaisi tältä osin voimassa olevaa oikeudellista tilaa.

Takavarikkoyleissopimus koskee vain aluksen takavarikkoa. Ehdotetun luvun säännökset eivät siten koske lastin, rahdin tai aluksen osan takavarikkoa.

Yleissopimus koskee yksityisoikeudellisia merioikeusvaatimuksia. Ehdotettuja säännöksiä ei siten sovellettaisi veroja ja julkisia maksuja koskeviin saamisiin, kuten väylä- ja luotsausmaksuihin. Yleissopimuksen 2 artiklan mukaan sen määräykset eivät myöskään estä sopimusvaltiota pysäyttämästä aluksia muun lainsäädännön nojalla, esimerkiksi merenkulun turvallisuutta tai meriympäristön suojelua koskevan lainsäädännön nojalla.

2 §. *Suhde yleisiin takavarikkosäännöksiin.* Merilain mukaiseen aluksen takavarikkoon sovellettaisiin ehdotetun 4 luvun säännösten lisäksi oikeudenkäymiskaaren 7 luvun ja ulosottolain 3, 4 ja 7 luvun säännöksiä turvaamistoina ja niiden täytäntöönpanosta.

Ehdotetun sääntelyn lähtökohtana on pidetty, että yleisiä takavarikkosäännöksiä tulisi soveltaa, jos takavarikkoyleissopimus ei edellytä niistä poikkeavia säännöksiä. Merilain 4 lukuun ehdotetaan sisällytettäväksi säännöksiä aluksen määräämisestä takavarikkoon ainoastaan siltä osin kuin on katsottu, että yleiset säännökset eivät riittävästi täytä takavarikkoyleissopimuksen asettamia vaatimuksia. Pykälä perustuu muun muassa yleissopimuksen 6 artiklaan, jonka mukaan kaikki prosessioikeudelliset ja muut takavarikkomenettelyyn liittyvät kysymykset samoin kuin hakijavakuuden asettamista koskevat kysymykset ratkaistaan sopi-

musvaltion kansallisen lainsäädännön mukaan. Takavarikkoyleissopimuksen ei ole myöskään katsottu edellyttävän tuomioistuinten ja täytäntöönpanoviranomaisten välisen toimivallan jaon osalta erityissääntelyä, lukuun ottamatta 7 §:ssä ehdotettua sääntelyä.

Yleisiä takavarikkoa koskevia säännöksiä sovellettaisiin muun muassa siltä osin kun kysymys on takavarikon edellytyksistä, takavarikkohakemuksen käsittelystä, hakijavakuuden asettamisesta, takavarikkopäätöksen oikeusvaikutuksista, määrääjoista kanteen nostamiseksi, takavarikon peruuttamisesta ja velallisen asettaman vakuuden oikeusvaikutuksista. Esimerkiksi ulosottomiehelle asetettu pantti tai takaus aluksen vapauttamiseksi takavarikosta olisi voimassa takavarikon perusteena olevan vaatimuksen turvaamiseksi myös silloin, kun pääasia ratkaistaan ulkomaisessa tuomioistuimessa tai välitysmenettelyssä.

Oikeudenkäymiskaaren 7 lukuun ja ulosottolain 3 ja 7 lukuun ehdotetaan lisättäväksi viittaussäännökset merilain ehdotettuun 4 lukuun.

3 §. *Takavarikon edellytykset.* Ehdotetun pykälän 1 momentti perustuu takavarikkoyleissopimuksen 2 artiklaan. Artikla on yleissopimuksen kannalta keskeinen. Alusta ei saa takavarikoida muun kuin yleissopimuksessa tarkoitettua merioikeussaatavan perusteella. Yleissopimuksella on haluttu rajoittaa takavarikon mahdollistavat tilanteet. Yleissopimukseen perustuva säännös poikkeaa yleisistä takavarikkosäännöksistä, koska yleisten säännösten mukaan takavarikkovaatimuksen ja takavarikon kohteen välistä yhteyttä ei edellytetä.

Muutoin aluksen takavarikoinnin edellytyksiin sovellettaisiin 3 §:n 2 momentin mukaisesti, mitä oikeudenkäymiskaaren 7 luvun 1 ja 2 §:ssä säädetään takavarikon edellytyksistä. Ehdotettua momenttia voidaan pitää luonteeltaan informatiivisena. Koska takavarikkoyleissopimus ei sisällä tällaisia lisäedellytyksiä takavarikolle, on katsottu tarkoituksenmukaiseksi sisällyttää tällainen selventävä säännös merilakiin. Yleissopimus ei aseta esteitä tällaisten lisäedellytysten asettamiselle kansallisessa lainsäädännössä. Tältä osin viitataan yleisperustelujen kohtaan 3.3. Takavarikon hakijan on siten saatettava todennäköiseksi, että hänellä on saatava tai parempi oikeus alukseen, joka voidaan määrätä maksettavaksi tai joka voidaan vahvistaa täytäntöönpanokelpoisella ratkaisulla. Hakijan on tämän lisäksi saatettava todennäköiseksi,

että on olemassa vaara, että vastapuoli menettelee aluksen suhteen hakijan saamista tai oikeutta vaarantavalla tavalla.

Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan sisällytettäväksi säännös, jonka mukaan edellä tarkoitettun hävittämiskäsitteen vaaraa ei tarvitse osoittaa, kun kysymyksessä on saatava, jonka vakuutena on merilain 3 luvun 2 §:n mukainen meripanttioikeus alukseen. Voidaan katsoa, että tällainen riskitekijä liittyy jo sinänsä ulkomaiseen alukseen. Ehdotettu säännös vastaa pitkälti nykyistä oikeuskäytäntöä. Sääntelyä ehdotetaan rajattavaksi niihin meripanttioikeuksiin, joista säädetään merilain mainitussa pykälässä. Merilain sääntely perustuu Brysselissä vuonna 1967 tehtyyn meripanttioikeuksia ja aluskiinnitystä koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen. Ei ole pidetty tarkoituksenmukaisena ulottaa ehdotettua säännöstä koskemaan myös muita panttioikeuksia, jotka perustuvat yksinomaan muiden valtioiden kansalliseen lainsäädäntöön.

4 §. *Merioikeusvaatimus.* Ehdotettu pykälä perustuu takavarikkoyleissopimuksen 1 artiklaan, joka sisältää luetteloon merioikeusvaatimuksen perusteena olevista tekijöistä. Luettelo on tyhjentävä. Mahdollisuus takavarikoida alus on haluttu rajata alukseen tai sen käyttöön liittyviin yksityisoikeudellisiin vaatimuksiin. Nämä ovat sopimussuhteisiin perustuvia tai sopimussuhteiden ulkopuolella syntyneitä vaatimuksia. Vaatimus saattaa joskus liittyä useampaan luettelossa tarkoitettuun seikkaan. Pykälään sisältyvä luettelo vastaa lähes täysin yleissopimuksen luetteloa. Kohtaan 13 ehdotetaan sisällytettäväksi selvä lisäys, joka koskee aluksen miehistölle maksettavaa palkkaan verrattavaa muuta hyvitystä. Pykälän kohdat 1—17 vastaavat yleissopimuksen 1 artiklan a—q kohtia.

Pykälän 1 kohta koskee vaatimusta, joka perustuu aluksen aiheuttamaan vahinkoon joko yhteentörmäyksessä tai muulla tavalla. Kysymyksessä voi olla kahden aluksen yhteentörmäys tai aluksen törmäminen laituriiin tai muihin rakenteisiin. Vahinko voi myös johtua aluksen aiheuttamasta aallokosta. Aluksen muulla tavalla aiheuttamaan vahinkoon perustuvaa vaatimusta voidaan tulkita laajasti. Näin ollen vahingolla voidaan tarkoittaa myös esimerkiksi pilaantumisesta aiheutunutta esine- tai ympäristövahinkoa, jos aluksesta on päässyt tai päästetty pilaavia aineita. Vaatimuksella aluksen käytön yhteydessä aiheutuneen omai-

suusvahingon korvaamisesta on meripanttioikeus merilain 3 luvun 2 §:n mukaan.

Pykälän 2 kohta koskee vaatimusta, joka johtuu aluksen aiheuttamasta tai sen käytöstä aiheutuneesta kuolemasta tai henkilövahingosta. Henkilövahingot, jotka perustuvat 1 kohdassa mainittuihin tapauksiin, sisältyvät siten tähän kohtaan. Kohta koskee myös vahinkoa, joka on aiheutunut aluksen lastauksen tai purkauksen tai matkustajien kuljetuksen yhteydessä. Merkitystä ei ole sillä, onko vahingoittunut miehistön jäsen, matkustaja tai ulkopuolinen. Välittömästi aluksen käytön yhteydessä sattuneen henkilövahingon korvaamista koskevalla vaatimuksella on myös meripanttioikeus merilain 3 luvun mukaan.

Pykälän 3 kohdassa ei ole kysymys ainoastaan pelastuspalkkiosta, vaan myös muista meripelastuksen yhteydessä syntyneistä korvausvaatimuksista. Pelastusoperaation kohteena olleelle tai pelastusoperaation suorittaneelle alukselle on voinut aiheutua vahinkoa. Pelastuspalkkiovaatimuksella on merilain mukaan meripanttioikeus. Merilain 16 luku sisältää lisäksi säännöksiä meripelastuksen kohteena olleen aluksen käyttöön liittyvistä rajoituksista ennen pelastuspalkkion maksamista.

Pykälän 4 kohta käsittelee aluksen käyttöön tai vuokraamiseen liittyviä vaatimuksia. Kysymyksessä voi esimerkiksi olla sopimus aluksen vuokraamisesta ilman miehistöä (*bareboat charter*) tai muu sopimus aluksen tai sen osan käytöstä.

Pykälän 5 kohdassa on kysymys tavarankuljetusta koskevasta sopimuksesta. Voi olla kysymys kappaletavarankuljetuksesta tai tavarankuljetuksesta rahtausopimuksen perusteella. Tällaiseen sopimukseen ja sen täyttämiseen liittyvät vaatimukset kuuluvat tämän kohdan piiriin lukuunottamatta tavarankuljetuksen vahingoittumiseen tai häviämiseen liittyvät vaatimukset, jotka sisältyvät ehdotettuun 6 kohtaan.

Pykälän 6 kohta sisältää tavarankuljetuksen vahingoittumisen. Tavarankuljetukseen luetaan myös matkatavara. Matkatavaran voidaan katsoa sisältävän myös käsimatkatavaran.

Pykälän 7 kohta koskee yhteistä haveria. Yhteisen haverin maksun vakuutena on myös meripanttioikeus alukseen merilain 3 luvun mukaan.

Pykälän 8 kohta koskee merilainaa. Tällaista instituutiota, jonka mukaan tietyissä tapauksissa päälliköllä on oikeus lainan ottoon, ei ole enää Suomen lainsäädännössä. Koska se kui-

tenkin voi esiintyä muiden maiden lainsäädännössä, sitä koskeva maininta olisi otettava tähän luetteloon.

Pykälän 9 kohta koskee hinausta. Hinaukseen liittyvät vaatimukset voivat koskea esimerkiksi hinauksen yhteydessä aiheutuneita vahinkoja tai itse hinaussopimukseen liittyviä vaatimuksia.

Pykälän 10 kohta sisältää luotsauksen. Yleissopimus ei koske takavarikkoa valtion tai julkishallinnon saatavien perusteella. Valtioilla on siten oikeus turvata maksun saanti esimerkiksi valtionluotsin käytöstä täysin yleissopimuksesta riippumatta. Tässä kohdassa on kysymys luotsausmaksusta, joka ei ole luonteeltaan julkisoikeudellinen.

Pykälän 11 kohdassa tarkoitetaan tavaroiden tai varusteiden toimittamista aluksen käyttöä tai ylläpitoa varten. Kohtaan voi vedota riippumatta siitä, missä tavarat tai varusteet on toimitettu.

Pykälän 12 kohta koskee aluksen rakentamiseen, korjaamiseen tai yleensä telakoitumiseen liittyviä tilanteita. Merilain 3 luvun 5 §:n mukaan on myös olemassa aluksen korjaamiseen ja rakentamiseen liittyvä pidätysoikeus.

Pykälän 13 kohtaan ehdotetaan säännöstä, joka olisi yhteneväinen merilain 3 luvun 2 §:n 1 kohdan kanssa. Viimeksi mainittu pykälä koskee palkkasaataviin liittyvää meripanttioikeutta. Ehdotettu säännös koskisi palkkaa tai muuta hyvitystä, joka päällikölle tai muulle aluksessa toimessa olevalle on toimensa perusteella suoritettava. Takavarikkoyleissopimuksen m kohdassa mainitaan vain palkka, mutta ei muuta hyvitystä. Ehdotus merkitsee yleissopimukseen verrattuna tarkentavaa lisäystä. Ehdotuksen ei voida kuitenkaan katsoa olevan ristiriidassa yleissopimuksen kanssa. Kansainvälisessä oikeuskäytännössä on tulkittu yleissopimuksen palkka-käsitettä myös siten, että siihen voi sisältyä erilaisia työsuhteeseen perustuvia hyvityksiä ja työntekijän puolesta maksettavia sosiaalimaksuja.

Toinen ehdotettuun sääntelyyn liittyvä kysymys on, voiko aluksessa työskentelevällä työntekijällä, joka ei ole suoraan työsuhteessa varustajaan, olla myös palkkasaatavaan perustuva aluksen takavarikkoon oikeuttava merioikeusvaatimus. Nykyään on olemassa miehistöyhtiöitä ja hallinnoimis-yhtiöitä (managementyhtiö), joille varustajat useinkin siirtävät eräitä aluksen toimintaan liittyviä tehtäviä, kuten aluksen miehittämisen. Koska tällaiset

tehtävät liittyvät olennaisesti aluksen toimintaan, on katsottu, että varustaja ei voi vapautua velvollisuuksistaan siirtämällä näitä tehtäviä muille yrityksille. Meripanttioikeuden osalta on katsottu, että se turvaa myös tällaisen työntekijän palkkasaatavat ja muut hyvitykset. Merenkulussa tapahtuneen kehityksen valossa on siten voitava tulkita myös takavarikkoyleissopimusta niin, että aluksessa muun kuin suoraan varustajan alaisuudessa työskentelevällä henkilöllä voi olla työsuhteeseen perustuva merioikeusvaatimus alukseen. Esimerkkinä voidaan mainita matkustaja-aluksilla olevat ravintolat, jotka liittyvät olennaisesti aluksen toimintaan. Ravintolassa työskentelevän työntekijän palkkasaatavien osalta ei voi olla merkitystä sillä, onko tarjoilija työsuhteessa suoraan varustamoon taikka johonkin miehistö- tai managementyhtiöön. Ratkaisevaa on, että tällainen työntekijä työskentelee aluksen lukuun. Ruotsin ja Norjan lainsäädäntö rakentuu vastaavalle tulkinnalle.

Pykälän 14 kohdan mukaan merioikeusvaatimus voisi myös perustua kuluihin, jotka aluksen päällikkö tai lastinantaja, rahdinantaja, laivaaja taikka asiamies on suorittanut aluksen tai sen omistajan lukuun. Ehdotetun säännöksen terminologia on yhteneväinen merilain 13 ja 14 lukujen kanssa siltä osin kuin se koskee tavarankuljetukseen liittyviä osapuolia. Aluksen päälliköllä on merilain 6 luvun 13 §:n nojalla oikeus asemansa perusteella toimia aluksen lukuun. Ehdotetun säännöksen mukaan päällikölle syntyy myös merioikeusvaatimus tällaisista toimenpiteistä aiheutuneiden kulujen perusteella. Muiden säännöksessä mainittujen henkilöiden osalta merioikeusvaatimus voi syntyä ainoastaan jos kulut liittyvät suoraan alukseen tai on suoritettu omistajan lukuun. Sen sijaan rahdinantajan lukuun suoritettavat satamamaksut ja lastaukseen ja purkaukseen liittyvät kulut eivät perustu merioikeusvaatimusta alukseen.

Pykälän 15—17 kohdassa säädettäisiin aluksen omistukseen ja kiinnittämiseen liittyvistä asioista. Merioikeusvaatimus voi 15 kohdan mukaan liittyä aluksen omistusta koskevaan riitaan eli parempaan oikeuteen. Kysymyksessä voi olla myös aluksen osuutta koskeva riita, jollei riita ole 16 kohdassa tarkoitettu yhteisomistajien välinen riita. Kohta 16 koskee yhteisomistajien kesken syntyneitä aluksen omistusta, hallintaa tai käyttöä taikka tuottoa koskevia riitoja. Yhteisomistajia voivat olla

esimerkiksi laivanisännistöyhtiön laivanisännät. Jos taas osakeyhtiö tai muu yhtiö omistaa aluksen, osakkaiden väliset omistusta koskevat riidat eivät kuitenkaan perusta merioikeusvaatimusta, vaikka alus olisi yhtiön ainoa omaisuus.

Pykälän 17 kohta koskee merioikeusvaatimusta, joka perustuu aluksen kiinnittämiseen tai muuhun sopimukseen perustuvaan panttioikeuteen. Englanninkielinen teksti käyttää ilmaisuja *mortgage* ja *hypothecation*. Meripanttioikeudet (*maritime lien*) eivät kuulu tämän kohdan piiriin. Esityksessä ehdotetaan, että Suomi tekisi takavarikkoyleissopimuksen 10 artiklan b kohdassa tarkoitettua varauman tässä kohdassa mainittujen vaatimusten osalta. Varauman osalta viitataan yleisperustelujen kohtaan 3.5.

5§. *Takavarikon kohde.* Merilain 4 luvun mukainen takavarikko voitaisiin kohdistaa alukseen, siten kuin tässä luvussa ehdotetaan säädettäväksi. Pykälä perustuu yleissopimuksen 3 artiklaan ja sitä koskevaan tulkintaan, jota on selostettu yleisperustelujen kohdassa 3.3.

Pykälän 1 momentin mukaan yleinen sääntö olisi, että takavarikko voidaan kohdistaa alukseen, jota merioikeusvaatimus koskee. Pykälän 2 momentin mukaan takavarikko voitaisiin kohdistaa 4§:n 1—14 ja 17 kohdassa mainittuun seikkaan perustuvan vaatimuksen johdosta myös muuhun saman omistajan alukseen edellyttäen, että tällainen alus oli kyseisen omistajan omistuksessa merioikeusvaatimuksen syntymishetkellä ja että alus on edelleen kyseisen omistajan omistuksessa. Ehdotetun 17 kohdan osalta viitataan yleisperustelujen kohtaan 3.5., jossa ehdotetaan, että Suomi tekisi yleissopimuksen 10 artiklan b kohdan mukaisen varauman yleissopimuksen 3 artiklan mukaisen sisaralussäännöksen soveltamisesta panttiokeuksiin. Ehdotetun momentin sääntely ei periaatteessa poikkea voimassa olevasta lainsäädännöstä muulla tavoin kuin siten, että nykyisessä lainsäädännössä ei aseteta aikayhteyteen liittyvää ehtoa omistuksen ja vaatimuksen syntymisen välillä. Kun kysymyksessä on ehdotetun 4§:n 15—16 kohdassa mainitusta seikasta, takavarikkoa ei voitaisi kohdistaa muuhun kuin siihen alukseen, jota riita koskee.

Yleissopimuksen 3 artiklan 1 kappaleen mukaan alus voidaan takavarikoida, vaikka se olisi lähtövalmis. Ei ole katsottu tarpeelliseksi ehdottaa nimenomaisen säännöksen ottamista lakiin. Jotta kansallisen lainsäädäntö sen sijaan

olisi yhteneväinen yleissopimuksen määräysten kanssa, ehdotetaan nykyinen merilain 4 luvun 1§ kumottavaksi. Koska mainittu säännös rajoittaa takavarikon mahdollisuutta lähtövalmiin aluksen osalta, se on ristiriidassa yleissopimuksen kanssa. Kyseiseen pykälään sisältyvän ulosmittausta koskevan sääntelyn ei voida myöskään katsoa olevan takavarikkoyleissopimuksen mukainen, vaikka yleissopimuksessa ei sinänsä määrätä täytäntöönpanoon liittyvistä asioista. Ei ole myöskään perusteita säilyttää kyseinen sääntely niiden alusten osalta, joihin olisi sovellettava yleisiä takavarikkoa koskevia säännöksiä.

Pykälän 3 momentti sisältäisi säännöksen siitä, että alus voitaisiin takavarikoida myös muun kuin aluksen omistajan velan vuoksi. Ehdotettu säännös perustuu yleissopimuksen 3 artiklan 4 kappaleeseen. Tässä ei ole pelkästään kysymys aluksen vuokraajasta vaan myös muista henkilöistä. Momentin soveltamista rajoittaa kuitenkin ehdotuksen 4 momenttiin sisältyvä säännös. Yleisperustelujen kohdassa 3.3. on selostettu yleissopimuksen tulkintaa ja ehdotettua lainsäädäntöä siltä osin kuin se koskee mahdollisuutta takavarikoida alus muun kuin aluksen omistajan velasta. Jotta pykälän 3 momentin soveltaminen ei johtaisi tilanteisiin, jotka olisivat ristiriidassa suomalaisen takavarikkoinstituution perusteiden kanssa, ehdotetaan 4 momentissa tehtäväksi tiettyjä rajoituksia takavarikon mahdollisuuteen. Viimeksi mainitun momentin mukaan aluksen takavarikko muun kuin aluksen omistajan velasta ei olisi mahdollinen Suomessa, ellei alusta voitaisi ulosmitata vaatimuksen täyttämiseksi tai panna täytäntöön aluksen omistusta koskevaa lopullista ratkaisua Suomessa. Vastaava ratkaisu sisältyy muiden pohjoismaiden merilakeihin.

Ehdotettu 5 momentti perustuu yleissopimuksen 3 artiklan 2 kappaleeseen. Käytännössä ehdotettu säännös rajoittaisi niin sanotun sisaralustakavarikon mahdollisuutta. Yleissopimukseen sisältyvän määritelmän mukaan henkilöllä tarkoitetaan luonnollista henkilöä, yhtiötä ja muita yhteisöjä, valtioita sekä julkisia viranomaisia ja laitoksia. Ei ole katsottu tarpeelliseksi sisällyttää henkilöä koskevaa määritelmää merilakiin.

6§. *Takavarikon määrittämisen rajoitukset.* Ehdotettu pykälä perustuu yleissopimuksen 3 artiklan 3 kappaleeseen. Tältä osin viitataan yleisperustelujen kohtaan 2.2.

Pääsäännön mukaan alus voidaan määrätä takavarikkoon Suomessa tai muussa sopimusvaltiossa vain yhden kerran saman velkojan esittämän yhden ja saman merioikeusvaatimuksen perusteella. Takavarikkoon rinnastetaan aluksen vapauttamiseksi asetettu vakuus. Jos velkoja tästä huolimatta olisi saanut takavarikkopäätöksen, se on peruutettava ja alus on päästettävä lähtemään. Tuomioistuimien päättää peruuttamisesta oikeudenkäymiskaaren 7 luvun 8 §:n nojalla asianomaisen vaatimuksesta.

Takavarikko on kuitenkin myöhemmin mahdollinen samasta vaatimuksesta, jos takavarikon peruuttamiseksi tai aluksen vapauttamiseksi asetettu vakuus on lopullisesti vapautettu, tai jos on olemassa muita erityisiä syitä takavarikolle. Tällainen tilanne voi syntyä esimerkiksi silloin, kun aikaisemmin asetettu vakuus osoittautuu riittämättömäksi tai epävarmaksi myöhemmin sattuneiden tapahtumien johdosta. Esimerkiksi vakuuden antajan konkurssiin asettaminen olisi tällainen tilanne.

Jos velkoja on saanut aluksen kerran takavarikkoon, hän ei voi vaatimus toiselle henkilölle siirtämällä saada aikaan sitä, että alus uudestaan siirronsaajan toimesta voitaisiin hakea takavarikkoon. Voidaan katsoa, että tämä seuraa yleissopimuksen 8 artiklan 5 kappaleesta. Mainitun kappaleen määräystä voidaan pitää yleisluontoisena sääntelynä vaatimuksen liittymisestä alkuperäiseen velkojaan ja vaatimuksen myöhempiin siirronsaajiin.

7 §. *Takavarikoidun aluksen käyttö.* Ehdotettu pykälä perustuu takavarikkoyleissopimuksen 1 ja 5 artiklaan. Pykälän 1 momentin mukaan takavarikoidun aluksen lähtö olisi estettävä. Ehdotettu säännös perustuu yleissopimuksen 1 artiklan 2 kappaleeseen, joka ilmentää yleissopimuksen keskeisen määräyksen. Takavarikolla tarkoitetaan aluksen pidättämistä oikeudellisin toimenpitein merioikeusvaatimuksen turvaamiseksi. Yleissopimuksen mukaan aluksen pidättäminen merkitsee aluksen fyysistä pysäyttämistä johonkin. Ulosottolain 7 luvun 12 §:ssä säädetään turvaamistoimipäätöksen täytäntöönpanosta ja jo tapahtuneen täytäntöönpanon peruuttamisesta silloin kun vastapuoli on asettanut ulosottomiehelle pantin tai takauksen. Voidaan katsoa, että mainitun pykälän säännökset täyttävät yleissopimuksen 5 artiklan mukaiset vaatimukset.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädetäväksi yleissopimuksen 5 artiklan 1 kappaleen mukaisesti, että tuomioistuimien voi sallia takava-

rikkoon määrätyn aluksen käytön tietyin edellytyksin. Säännös on käytännössä tarpeellinen, koska aluksen pysäyttäminen satamaan saattaa aiheuttaa varustajalle suuriakin taloudellisia tappioita.

Yleisten turvaamistoimissäännösten tuomioistuinten ja ulosottoviranomaisten välisestä toimivallanjaosta takavarikkopäätöksen täytäntöönpanoon liittyvissä asioissa on katsottu yleisesti täyttävän takavarikkoyleissopimuksen vaatimukset. Pykälässä ehdotettu säännös poikkeaa kuitenkin tästä. Jos takavarikon perusteena on aluksen omistukseen liittyvä riita tai yhteisomistajien välinen riita aluksen käytöstä, tuomioistuimien voisi ehdotuksen mukaan määrätä, että alusta voidaan tietyin edellytyksin käyttää takavarikon aikana. Säännös vastaisi pitkälti ulosottolain 7 luvun 2 ja 8 §:n mukaista hukkaamiskieltoa, kuitenkin sillä erotuksella että tällaisen päätöksen tekisi tuomioistuimien eikä ulosottomies. Lähtökohtana ulosottolainsäädännössä on, että takavarikkopäätöksen täytäntöönpanovaiheessa voidaan luotettavasti arvioida, edellyttäväkö hakijan oikeuden turvaaminen hallinnan poisottoa vai vain hukkaamiskieltoimenettelyä. Koska ulosottolain mainittujen pykälien yleisiä säännöksiä hukkaamiskiellosta ei voida pitää täysin yleissopimuksen asettamien vaatimusten mukaisina, on katsottu tarkoituksenmukaiseksi sisällyttää ehdotettu takavarikon täytäntöönpanoon liittyvä erityissäännös merilakiin.

8 §. *Viittaussäännös.* Pykälään ehdotetaan otettavaksi toimivaltaista tuomioistuinta koskeva viittaussäännös. On katsottu tarkoituksenmukaiseksi, että merilain 4 luvun mukaisesti takavarikosta päättäisi merilain 21 luvun 1 §:ssä tarkoitetut toimivaltaiset alioikeudet eli merioikeudet. Tuomioistuimien joutuu ottamaan kantaa siihen, onko takavarikkohakemuksen perusteena oleva vaatimus ehdotetun 4 luvun 4 §:ssä tarkoitettu merioikeusvaatimus. Aluksen takavarikko 4 luvun mukaan olisi mahdollinen ainoastaan silloin, kun kyseessä on merioikeusvaatimus. Nykyisen lainsäädännön mukaan tällaisiin kysymyksiin ei tarvitse ottaa kantaa. Voidaan katsoa, että merioikeuksilla olisi muita käräjäoikeuksia paremmat edellytykset ratkaista kysymys merioikeusvaatimuksen olemassa olost. On myös katsottu, että asioiden keskittäminen merioikeuksiin ei aiheuttaisi ongelmia takavarikon edellyttämän nopean ratkaisun turvaamisen osalta. Merioikeuksien sijainti sekä nykyaikainen tietotekniikka luovat

edellytykset asioiden nopealle hoitamiselle. Tämän lisäksi merioikeuksiin on keskitetty merioikeudellisia kysymyksiä koskeva asiantuntemus.

Merilain ehdotetun 4 luvun takavarikkoasioiden käsittelyssä merioikeus olisi ehdotuksen 21 luvun 1 §:n 2 momentin mukaan päätösvaltainen, kun siinä on merioikeuden puheenjohtaja yksin.

21 luku. Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa

1 §. *Merioikeudet.* Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisäystä, jonka mukaan tuomioistuin olisi päätösvaltainen merilain ehdotetun 4 luvun mukaisissa aluksen takavarikkoa koskevissa asioissa, kun siinä on merioikeuden puheenjohtaja yksin. On katsottu, että takavarikkopäätös on luonteeltaan sellainen asia, jonka merioikeuden puheenjohtaja voi tehdä yksin. Menettely turvaisi lisäksi nopean ratkaisun antamisen, mikä on edellytyksenä takavarikkoinstituutin tehokkaalle toimivuudelle. Merilain ehdotetun 4 luvun mukaisten takavarikkoasioiden käsittelystä merioikeudessa on selostettu edellä yksityiskohtaisissa perusteluissa 4 luvun 8 §:n yhteydessä.

5 §. *Toimivaltainen merioikeus matkustajien kuljetuksessa.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi momentti, jossa säädettäisiin toimivaltaisesta merioikeudesta takavarikkotapauksissa. Sääntelyn tarkoituksena on selvittää, että toimivaltaista tuomioistuinta koskevalla sopimuksella ei voitaisi sulkea pois takavarikko-oikeuspaikkaa. Matkustajien ja heidän matkatavaransa kuljetusta koskeva kanne voitaisiin ehdotuksen mukaan nostaa myös sen paikkakunnan merioikeudessa, missä kuljetuksen suorittanut alus on takavarikoitu tai joutunut muun turvaamistoimen kohteeksi. Silloin kun vakuus on asetettu aluksen vapauttamiseksi takavarikosta, kanteen nostamiseen sovellettaisiin mainitun luvun 3 §:n 2 momentin säännöksiä. Ehdotettua takavarikkoyleissopimukseen perustuvaa säännöstä tulisi myös soveltaa ensisijaisena ennen Luganon yleissopimuksen asiaa koskevia määräyksiä.

Voimassa oleva merilain 21 luvun 5 § koskee rajoituksia tehdä toimivaltaista tuomioistuinta koskevia sopimuksia. Merilain 15 luku, joka koskee vastuuta matkustajien ja heidän matkatavaransa kuljetuksesta, on tarkoitettu uudista

lähitulevaisuudessa pohjoismaisena yhteistyönä tehtävän valmistelun pohjalta. Uudistuksen yhteydessä merilain 21 luvun 5 §:ää on tarkoitettu muuttaa siten, että se koskisi toimivaltaista tuomioistuinta vastaavalla tavalla kuin mainitun luvun 4 §.

Tuomioistuimen toimivaltaa koskeviin asioihin muilta osin viitataan yleisperustelujen kohtaan 3.6.

1.2. Oikeudenkäymiskaari

7 luku. Turvaamistoimista

4 §. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 3 momentti, joka sisältäisi viittaussäännöksen merilain ehdotettuun 4 ja 21 lukuun aluksen takavarikon osalta eräissä tapauksissa.

Säännös ehdotetaan sisällytettäväksi uutena momenttina 4 §:ään, jotta oikeudenkäymiskäärin rakennetta jouduttaisiin muuttamaan mahdollisimman vähän. Pitkäaikaisen käytännön kokemuksen valossa voidaan arvioida, että merilain mukaisia takavarikkotapauksia tulee olemaan verrattain vähän.

1.3. Ulosottolaki

3 luku. Yleisiä säännöksiä tuomioiden ja päätösten täytäntöönpanosta

2 §. Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi viittaus merilain ehdotettuun 4 lukuun. Säännöksen mukaan ulosottomies voisi siten ilman ulosotonhaltijan määräystä myös panna täytäntöön yleisen tuomioistuimen mainitun luvun nojalla antaman takavarikkopäätöksen.

7 luku. Turvaamistoimipäätöksen täytäntöönpano

1 §. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti, jonka mukaan ulosottolain 3, 4 ja 7 luvun säännöksiä, joihin viitataan pykälän 1 momentissa, sovellettaisiin soveltuvin osin merilain 4 luvun takavarikkopäätöksen täytäntöönpanossa.

Lähtökohta ehdotetulle sääntelylle on, että merilain mukaisen takavarikkopäätöksen täytäntöönpanoon olisi sovellettava yleisiä säännöksiä täytäntöönpanosta silloin kun on kat-

sottu, että ne riittävästi täyttävät takavarikkoyleissopimuksessa asetetut vaatimukset.

Pykälä sisältäisi selvennyksenä myös viittauksen merilain ehdotetun 4 luvun 7 §:ään, jonka mukaan tuomioistuimien voisi eräissä tapauksissa määrätä aluksen käytöstä takavarikon aikana. Viittaus merilakiin ehdotetaan sisällytettäväksi ulosottolakiin, koska merilain ehdotettu sääntely poikkeaa yleisten turvaamistoimissäännösten tuomioistuinten ja ulosottoviranomaisten välisestä toimivallanjaosta takavarikkopäätöksen täytäntöönpanoon liittyvissä asioissa. Edellä yksityiskohtaisissa perusteluissa kyseisen ehdotuksen 4 luvun 7 §:n yhteydessä on selostettu toimivallanjakoa koskevaa ehdotusta.

2. Voimaantulo

Ehdotetut lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan silloin, kun vuoden 1952 takavarikkoyleissopimus tulee Suomen osalta voimaan. Tarkoituksena on, että lait tulisivat voimaan Suomessa 1 päivään heinäkuuta 1996 mennessä. Tämän on Luganon yleissopimuksen mukaan määräaika takavarikkoyleissopimuksen voimaan saattamiseksi Suomessa. Lait ehdotetaan tämän vuoksi tulemaan voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki merilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 15 päivänä heinäkuuta 1994 annetun merilain (674/94) 4 luku ja 21 luvun 1 §:n 2 momentti sekä
lisätään 21 luvun 5 §:ään uusi 3 momentti seuraavasti:

4 luku

Aluksen takavarikko

1 §

Sovellettamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan aluksen takavarikkoon tässä luvussa tarkoitetun merioikeusvaatimuksen turvaamiseksi, josta on nostettu tai voidaan nostaa kanne Suomessa tai ulkomailla.

Luvun säännöksiä sovelletaan alukseen, joka on merkitty Suomen alusrekisteriin tai vastaavaan ulkomaiseen rekisteriin.

Luvun säännöksiä ei sovelleta:

1) suomalaisiin aluksiin silloin, kun hakijalla on asuinpaikka tai pääasiallinen toimipaikka Suomessa; eikä

2) veroja ja julkisia maksuja koskeviin saamiin eikä muihin julkisoikeudellisiin tai niihin rinnastettaviin rahasaamiin.

2 §

Suhde yleisiin takavarikkosäännöksiin

Tämän luvun mukaiseen aluksen takavarikkoon sovelletaan, mitä oikeudenkäymiskaaren 7 luvussa ja ulosottolain 3, 4 ja 7 luvussa säädetään takavarikosta ja sen täytäntöönpanosta, jollei tässä laissa muuta säädetä.

3 §

Takavarikon edellytykset

Alus voidaan määrätä takavarikkoon ainoastaan 4 §:ssä tarkoitetun merioikeusvaatimuksen perusteella.

Takavarikkoon määrittämiseen sovelletaan lisäksi, mitä oikeudenkäymiskaaren 7 luvun 1 ja 2 §:ssä säädetään takavarikon edellytyksistä.

Jos takavarikon hakijalla on saatava, jonka vakuutena on 3 luvun 2 §:ssä tarkoitettu meripanttioikeus alukseen, alus voidaan määrätä

takavarikkoon, vaikka ei ole saatettu todennäköiseksi, että on olemassa vaara, että vastapuoli menettelee hakijan oikeutta vaarantavalla tavalla.

4 §

Merioikeusvaatimus

Merioikeusvaatimus tarkoittaa vaatimusta, jonka perusteena on yksi tai useampi seuraavista seikoista:

- 1) aluksen yhteen törmäyksellä tai muulla tavalla aiheuttama vahinko;
- 2) aluksen aiheuttama tai aluksen käytöstä aiheutunut kuolema tai henkilövahinko;
- 3) meripelastus;
- 4) sopimus, joka koskee aluksen käyttämistä tai vuokraamista joko rahtaus sopimuksella tai muulla tavalla;
- 5) sopimus, joka koskee tavarankuljetusta aluksella rahtaus sopimuksen tai konossementin perusteella tai muulla tavalla;
- 6) aluksella kuljetetun tavarankuljetuksen häviö tai vahingoittuminen;
- 7) yhteinen haveri;
- 8) merilaina;
- 9) hinaus;
- 10) luotsaus;
- 11) aluksen käyttöä tai ylläpitoa varten toimitettu tavara tai varusteet toimituspaikkakunnasta riippumatta;
- 12) aluksen rakentaminen, korjaaminen tai varustaminen taikka telakointimaksu;
- 13) palkka tai muu hyvitys, joka päällikölle tai muulle aluksessa toimesta olevalle on toimensa perusteella suoritettava;
- 14) päällikön, lastinantajan, rahdinantajan, laivaajan tai asiamiehen aluksen tai sen omistajan lukuun suorittamat kulut;
- 15) aluksen omistusoikeutta koskeva riita;
- 16) aluksen yhteisomistajien välinen aluksen omistusta, hallintaa tai käyttöä taikka tuottoa koskeva riita; tai
- 17) aluksen kiinnittäminen tai alukseen kohdistuva muu sopimukseen perustuva panttioikeus.

5 §

Takavarikon kohde

Takavarikko voidaan kohdistaa alukseen, jota merioikeusvaatimus koskee.

Jos merioikeusvaatimus perustuu 4 §:n 1—14 tai 17 kohdassa mainittuun seikkaan, takava-

rikko voidaan kohdistaa 1 momentissa tarkoitettun aluksen sijasta myös muuhun alukseen, jolla merioikeusvaatimuksen syntyessä on sama omistaja kuin 1 momentissa tarkoitettulla aluksella.

Jos joku muu kuin aluksen omistaja on henkilökohtaisesti vastuussa 2 momentissa tarkoitettua alukseen kohdistuvasta merioikeusvaatimuksesta, takavarikko voidaan kohdistaa alukseen, jota merioikeusvaatimus koskee, taikka velallisen omistamaan alukseen.

Sen estämättä, mitä 1—3 momentissa säädetään, alus voidaan määrätä takavarikkoon ainoastaan silloin kun siihen voidaan kohdistaa merioikeusvaatimusta koskevia täytäntöönpanotoimenpiteitä Suomessa.

Aluksen katsotaan kuuluvan samalle henkilölle, kun sama henkilö tai samat henkilöt omistavat kaikki sen osuudet.

6 §

Takavarikon määrämisen rajoitukset

Saman velkojan pyynnöstä alus voidaan määrätä takavarikkoon ainoastaan yhden kerran saman merioikeusvaatimuksen perusteella.

Jos merioikeusvaatimuksesta on asetettu vakuus aluksen vapauttamiseksi takavarikosta, alusta ei saa määrätä takavarikkoon saman vaatimuksen johdosta. Alus voidaan kuitenkin määrätä takavarikkoon, jos velkoja näyttää, että asetettu vakuus ei ole enää voimassa taikka muutoin on olemassa erityiset syyt takavarikolle.

7 §

Takavarikoidun aluksen käyttö

Takavarikkoon määrätyn aluksen lähtö on estettävä.

Jos alus on määrätty takavarikkoon 4 §:n 15 tai 16 kohdassa mainitun perusteen johdosta, tuomioistuimella on kuitenkin takavarikon ajaksi:

- 1) sallia, että se, jonka hallinnassa alus on, takuuta tai muuta vakuutta vastaan saa käyttää alusta; tai
- 2) määrätä aluksen käytöstä muilla ehdoilla.

8 §

Viittaussäännös

Toimivaltaisesta tuomioistuimesta tämän lain mukaisessa aluksen takavarikkoa koskevassa asiassa säädetään 21 luvussa.

21 luku

**Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti
merioikeusjutuissa**

1 §

Merioikeudet

Meriselitystä, 4 luvun mukaista aluksen takavarikkoa sekä 18 luvun 21 ja 22 §:ssä tarkoitettuja asioita käsiteltäessä tuomioistuin on päätösvaltainen, kun siinä on merioikeuden puheenjohtaja yksin.

5 §

*Toimivaltainen merioikeus matkustajien
kuljetuksessa*

Sen estämättä, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, kanne voidaan nostaa myös sen paikkakunnan merioikeudessa, missä kuljetuksen suorittanut alus on takavarikoitu tai joutunut muun turvaamistoimen kohteeksi. Kanteen nostamiseen silloin, kun vakuu on asetettu aluksen vapauttamiseksi takavarikosta, sovelletaan, mitä tämän luvun 3 §:n 2 momentissa säädetään.

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

2.

Laki**oikeudenkäymiskaaren 7 luvun 4 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

lisätään oikeudenkäymiskaaren 7 luvun 4 §:ään, sellaisena kuin se on 22 päivänä heinäkuuta 1991 annetussa laissa (1065/91), uusi 3 momentti seuraavasti:

7 luku

Turvaamistoimista

4 §

Aluksen takavarikosta sekä toimivaltaisesta

tuomioistuimesta eräissä tapauksissa säädetään merilain (674/94) 4 ja 21 luvussa.

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

3.

Laki**ulosottolain 3 luvun 2 §:n ja 7 luvun 1 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 3 päivänä joulukuuta 1895 annetun ulosottolain 3 luvun 2 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on 22 päivänä heinäkuuta 1991 annetussa laissa (1066/91), sekä

lisätään 7 luvun 1 §:ään, sellaisena kuin se on mainitussa 22 päivänä heinäkuuta 1991 annetussa laissa, uusi 2 momentti seuraavasti:

3 luku**Yleisiä säännöksiä tuomioiden ja päätösten täytäntöönpanosta****2 §**

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, ulosottomies voi ilman ulosotonhaltijan määräystä panna täytäntöön yleisen tuomioistui-
men oikeudenkäymiskaaren 7 luvun säännös-
ten nojalla antaman turvaamistoimipäätöksen
ja merilain (674/94) 4 luvun nojalla annetun
takavarikkopäätöksen.

7 luku**Turvaamistoimipäätöksen täytäntöönpano****1 §**

Merilain säännösten nojalla määrätyn taka-
varikon täytäntöönpanossa noudatetaan sovel-
tuvin osin, mitä 1 momentissa säädetään. Ta-
kavarikkoon määrätyn aluksen käytöstä eräis-
sä tapauksissa säädetään merilain 4 luvun
7 §:ssä.

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädet-
tävänä ajankohtana.

Helsingissä 13 päivänä lokakuuta 1995

Tasavallan Presidentti

MARTTI AHTISAARI

Liikenneministeri *Tuula Linnainmaa*

1.

Laki

merilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 15 päivänä heinäkuuta 1994 annetun merilain (674/94) 4 luku ja 21 luvun 1 §:n 2 momentti sekä
lisätään 21 luvun 5 §:ään uusi 3 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4 luku

Aluksen takavarikointi

1 §

Lähtövalmiin aluksen ulosmittaaminen

*Lähtövalmista alusta ei saa ulosmitata eikä sitä kohtaan ryhtyä turvaamistoimenpiteisiin muusta kuin sellaisesta velasta, joka on erään-
 tynyt ja jonka vakuutena lain mukaan on meri-
 panttioikeus tai kiinnitetty panttioikeus.*

4 luku

Aluksen takavarikko

1 §

Soveltamisala

*Tämän luvun säännöksiä sovelletaan aluksen takavarikkoon tässä luvussa tarkoitetun merioikeusvaatimuksen turvaamiseksi, josta on nostettu tai voidaan nostaa kanne Suomessa tai ulkomail-
 la.*

*Luvun säännöksiä sovelletaan alukseen, joka on merkitty Suomen alusrekisteriin tai vastaa-
 vaan ulkomaiseen rekisteriin.*

Luvun säännöksiä ei sovelleta:

1) suomalaisiin aluksiin silloin, kun hakijalla on asuinpaikka tai pääasiallinen toimipaikka Suomessa; eikä

2) veroja ja julkisia maksuja koskeviin saamiin eikä muihin julkisoikeudellisiin tai niihin rinnastettaviin rahasaamiin.

(Uusi 2—8 §)

21 luku

Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa

1 §

Merioikeudet

Meriselitystä sekä 18 luvun 21 ja 22 §:ssä tarkoitettuja asioita käsiteltäessä tuomioistuin on päätösvaltainen, kun siinä on merioikeuden puheenjohtaja yksin.

Meriselitystä, 4 luvun mukaista aluksen takavarikkoa sekä 18 luvun 21 ja 22 §:ssä tarkoitettuja asioita käsiteltäessä tuomioistuin on päätösvaltainen, kun siinä on merioikeuden puheenjohtaja yksin.

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

5 §

*Toimivaltainen merioikeus matkustajien
kuljetuksessa*

Sen estämättä, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, kanne voidaan nostaa myös sen paikkakunnan merioikeudessa, missä kuljetuksen suorittanut alus on takavarikoitu tai joutunut muun turvaamistoimen kohteeksi. Kanteen nostamiseen silloin, kun vakuus on asetettu aluksen vapauttamiseksi takavarikosta, sovelletaan, mitä tämän luvun 3 §:n 2 momentissa säädetään.

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

3.

Laki**ulosottolain 3 luvun 2 §:n ja 7 luvun 1 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 3 päivänä joulukuuta 1895 annetun ulosottolain 3 luvun 2 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on 22 päivänä heinäkuuta 1991 annetussa laissa (1066/91), sekä

lisätään 7 luvun 1 §:ään, sellaisena kuin se on mainitussa 22 päivänä heinäkuuta 1991 annetussa laissa, uusi 2 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 luku

Yleisiä säännöksiä tuomioiden ja päätösten täytäntöönpanosta

2 §

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, ulosottomies voi ilman ulosotonhaltijan määräystä panna täytäntöön yleisen tuomioistui-
men oikeudenkäymiskaaren 7 luvun säännös-
ten nojalla antaman turvaamistoimipäätöksen.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, ulosottomies voi ilman ulosotonhaltijan määräystä panna täytäntöön yleisen tuomioistui-
men oikeudenkäymiskaaren 7 luvun säännös-
ten nojalla antaman turvaamistoimipäätöksen
*ja merilain (674/94) 4 luvun nojalla annetun
takavarikkopäätöksen.*

7 luku

Turvaamistoimipäätöksen täytäntöönpano

1 §

Merilain säännösten nojalla määrätyn takavarikon täytäntöönpanossa noudatetaan soveltuvin osin, mitä 1 momentissa säädetään. Takavarikkoon määrätyn aluksen käytöstä eräissä tapauksissa säädetään merilain 4 luvun 7 §:ssä.

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Merellä käytettäviin aluksiin kohdistuvaa takavarikkoa ja sitä vastaavia toimenpiteitä (arrest) tarkoittavien säännösten yhtenäistämistä koskeva

YLEISSOPIMUS (1952)

Korkeat sopimuspuolet,
jotka toteavat, että on suotavaa sopimuksella määrittellä merialusten takavarikkoa ja sitä vastaavia toimenpiteitä (arrest) koskevat yhte-näiset määräykset, ja
jotka ovat päättäneet tehdä tätä koskevan yleissopimuksen,
ovat sopineet seuraavasta:

1 artikla

Tässä yleissopimuksessa seuraavilla sanoilla on seuraava merkitys:

1. "Merioikeusvaatimus" tarkoittaa vaati-musta, jonka perusteena on yksi useampi seu-raavista tekijöistä

a) aluksen yhteentörmäyksellä tai muulla tavalla aiheuttama vahinko;

b) aluksen aiheuttama tai aluksen käytöstä aiheutunut kuolema tai henkilövahinko;

c) meripelastus;

d) sopimus, joka koskee aluksen käyttöä tai vuokraamista joko rahtausopimuksella tai muulla tavalla;

e) sopimus, joka koskee tavaran kuljetusta aluksessa rahtausopimuksen tai konossemen-tin perusteella taikka muulla tavoin;

f) aluksella kuljetettujen tavaroiden tai mat-katavaroiden menettäminen tai niille aiheutu-nut vahinko;

g) yhteinen haveri;

h) merilaina;

i) hinaus;

j) luotsaus;

k) alukselle sen käyttöä tai ylläpitoa varten toimitettu tavara tai varuste toimituspaikka-kunnasta riippumatta;

l) aluksen rakentaminen, korjaaminen tai varustaminen taikka telakointimaksut;

INTERNATIONAL CONVENTION

for the Unification of Certain Rules relating to the Arrest of Seagoing Ships, 1952

The High Contracting parties,

Having recognized the desirability of deter-mining by agreement certain uniform rules of law relating to the arrest of seagoing ships,

have decided to conclude a convention for this purpose and thereto have agreed as follows:

Article 1

In this Convention the following words shall have the meanings hereby assigned to them:

(1) "Maritime claim" means a claim arising out of one or more of the following:

(a) damage caused by any ship either in collision or otherwise;

(b) loss of life or personal injury caused by any ship or occurring in connection with the operation of any ship;

(c) salvage;

(d) agreement relating to the use or hire of any ship whether by charter party or otherwise;

(e) agreement relating to the carriage of goods in any ship whether by charter party or otherwise;

(f) loss of or damage to goods including baggage carried in any ship;

(g) general average;

(h) bottomry;

(i) towage;

(j) pilotage;

(k) goods or materials wherever supplied to a ship for her operation or maintenance;

(l) construction, repair or equipment of any ship or dock charges and dues;

m) päällikön, päällystön tai miehistön palkat;

n) päällikön, laivaajan, rahdinantajan tai asiain miehen aluksen tai sen omistajan lukuun suorittamat kulut;

o) aluksen omistusoikeutta koskeva riita;

p) aluksen yhteisomistajien välinen aluksen omistusta, hallintaa, kaupallista käyttöä tai tuottoa koskeva riita; tai

q) aluksen kiinnittäminen tai alukseen kohdistuva muu sopimukseen perustuva panttioikeus.

2. "Takavarikolla" ja sitä vastaavilla toimenpiteillä (*arrest*) tarkoitetaan aluksen pidättämistä oikeudellisin toimenpitein merioikeusvaatimuksen turvaamiseksi, mutta ei aluksen pidättämistä tuomion täytäntöönpanemiseksi; *)

3. "Henkilöllä" tarkoitetaan luonnollista henkilöä, yhtiötä ja muita yhteisöjä, valtioita sekä julkisia viranomaisia ja laitoksia;

4. "Velkojalla" tarkoitetaan henkilöä, joka esittää merioikeudellisen vaatimuksen.

2 artikla

Sopimusvaltion lippua käyttävä alus voidaan takavarikoida sopimusvaltion lainkäyttövalan piirissä merioikeusvaatimuksen, mutta ei minäkään muun vaatimuksen johdosta. Minkään tämän yleissopimuksen määräyksen ei kuitenkaan saa tulkita laajentavan tai rajoittavan valtion, julkisen viranomaisen tai satamaviranomaisen oikeutta valtion voimassaolevan lainsäädännön mukaisesti takavarikoida, pidättää tai muuten estää sellaisen aluksen lähtö, joka on tämän valtion lainkäyttövalan piirissä.

3 artikla

1. Jollei tämän artiklan 4 kappaleen tai 10 artiklan määräyksistä muuta seuraa, velkojalla on oikeus pyytää takavarikkoa joko sen aluksen osalta, jota merioikeusvaatimus koskee tai jonkin muun aluksen osalta, jolla on sama omistaja kuin ensiksi tarkoitettulla aluksella merioikeusvaatimuksen syntyessä, vaikka takavarikoitava alus olisi lähtövalmis. Kuitenkin 1 artiklan 1 kappaleen o, p tai q kohdassa tarkoitettujen merioikeusvaatimuksen vakuudeksi

(m) wages of masters, officers, or crew;

(n) master's disbursements, including disbursements made by shippers, charterers or agents on behalf of a ship or her owner;

(o) disputes as to the title to or ownership of any ship;

(p) disputes between co-owners of any ship as to the ownership, possession employment or earnings of that ship;

(q) the mortgage or hypothecation of any ship.

(2) "Arrest" means the detention of a ship by judicial process to secure execution or satisfaction of a judgement.

(3) "Person" includes individuals, partnerships and bodies corporate, Governments, their Departments, and Public Authorities.

(4) "Claimant" means a person who alleges that a maritime claim exists in his favour.

Article 2

A ship flying the flag of one of the Contracting States may be arrested in the jurisdiction of any the Contracting States in respect of any maritime claim, but in respect of no other claim; but nothing in this Convention shall be deemed to extend or restrict any right or powers vested in any Governments on their Departments, Public Authorities, or Dock or Harbour Authorities under their existing domestic laws or regulations to arrest, detain or otherwise prevent the sailing of vessels within their jurisdiction.

Article 3

(1) Subject to the provisions of paragraph (4) of this article and of article 10, a claimant may arrest either the particular ship in respect of which the maritime claim arose, or any other ship which is owned by the person who was, at the time when the maritime claim arose, the owner of the particular ship, even though the ship arrested be ready to sail; but no ship, other than the particular ship in respect of which the claim arose, may be arrested in

*) Jäljempänä tässä käännöksessä tarkoitetaan "takavarikolla" myös muita sitä vastaavia turvaamistoimia.

*) Jäljempänä tässä käännöksessä tarkoitetaan "takavarikolla" myös muita sitä vastaavia turvaamistoimia.

voidaan kohdistaa takavarikko ainoastaan siihen alukseen, jota vaatimus koskee.

2. Alusten katsotaan kuuluvan samalle omistajalle kun sama henkilö tai samat henkilöt omistavat kaikki niiden osuudet.

3. Alusta ei saa takavarikoida eikä siitä saa asettaa takausta tai muuta vakuutta kuin yhden kerran yhdessä tai useammassa sopimusvaltiossa saman velkojan yhden ja saman merioikeusvaatimuksen johdosta; jos alus on takavarikoitu tällaisessa valtiossa taikka takaus tai muu vakuus on asetettu joko aluksen vapauttamiseksi takavarikosta tai takavarikon välttämiseksi, myöhemmin tehty alusta tai saman henkilön omistuksessa olevaa toista alusta koskeva takavarikkopäätös, joka perustuu saman velkojan yhteen ja samaan merioikeusvaatimukseen, on tuomioistuimen tai muun oikeudellisen viranomaisen peruutettava ja alus vapautettava, jollei velkoja osoita tuomioistuimelle tai muulle oikeudelliselle viranomaiselle, että takaus tai vakuus on lopullisesti vapautettu ennen myöhempää takavarikkoa taikka että aluksen takavarikoinnille on olemassa muu pätevä syy.

4. Jos rahdinantaja eikä aluksen rekisteriin merkitty omistaja on aluksen vuokrausta koskevan sopimuksen perusteella (*charter by demise/bareboat charter*) vastuussa alukseen liittyvästä merioikeusvaatimuksesta, velkojalla on oikeus takavarikoida joko tämä vuokrattu alus tai rahdinantajan omistama alus tämän yleis-sopimuksen määräysten mukaisesti; mitään muuta rekisteriin merkityn omistajan omistuksessa olevaa alusta ei saa takavarikoida tällaisen vaatimuksen johdosta.

Samaa sovelletaan kaikissa sellaisissa tapauksissa, joissa joku muu kuin rekisteriin merkitty omistaja vastaa alukseen liittyvistä merioikeusvaatimuksista.

4 artikla

Alus voidaan takavarikoida vain tuomioistuimen tai muun oikeudellisen viranomaisen päätöksellä siinä sopimusvaltiossa, jossa takavarikko tapahtuu.

5 artikla

Sen paikkakunnan tuomioistuimen tai muun oikeudellisen viranomaisen, jossa alus on takavarikoitu, on peruutettava takavarikko kun riittävä takaus tai muu vakuus on asetettu, jollei takavarikko perustu 1 artiklan 1 kappaleen o tai p kohdassa tarkoitettuun merioike-

respect of any of the maritime claims enumerated in article 1 (1)(o), (p) or (q).

(2) Ships shall be deemed to be in the same ownership when all the shares therein are owned by the same person or persons.

(3) A ship shall not be arrested, nor shall bail or other security be given more than once in any one or more of the jurisdictions of any of the Contracting States in respect of the same maritime claim by the same claimant: and, if a ship has been arrested in any one of such jurisdictions, or bail or other security has been given in such jurisdiction either to release the ship or to avoid a threatened arrest, any subsequent arrest of the ship or of any ship in the same ownership by the same claimant for the same maritime claim shall be set aside, and the ship released by the Court or other appropriate judicial authority of that State, unless the claimant can satisfy the Court or other appropriate judicial authority that the bail or other security had been finally released before the subsequent arrest or that there is other good cause for maintaining that arrest.

(4) When in the case of a charter by demise of a ship the charterer and not the registered owner is liable in respect of a maritime claim relating to that ship, the claimant may arrest such ship or any other ship in the ownership of the charterer by demise, subject to the provisions of this Convention, but no other ship in the ownership of the registered owner shall be liable to arrest in respect of such maritime claims.

The provisions of this paragraph shall apply to any case in which a person other than the registered owner of a ship is liable in respect of a maritime claim relating to that ship.

Article 4

A ship may only be arrested under the authority of a Court or of the appropriate judicial authority of the Contracting State in which the arrest is made.

Article 5

The Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the ship has been arrested shall permit the release of the ship upon sufficient bail or other security being furnished, save in cases in which a ship has been arrested in respect of any of the maritime

usvaatimukseen. Viimeksi mainituissa tapauksissa tuomioistuin tai muu oikeusviranomainen voi joko sallia aluksen haltijan edelleen käyttää alusta, jos tämä asettaa riittävän takauksen tai muun vakuuden, tai määrätä aluksen käytöstä muulla tavalla takavarikon ajaksi.

Jos osapuolet eivät pysty sopimaan takauksen tai muun vakuuden riittävydestä, tuomioistuin tai muu oikeusviranomainen määrää sen laadun ja määrän.

Pyyntöä takavarikon peruuttamisesta vakuuden asettamista vastaan ei saa tulkita merkitsevän vastuun myöntämistä tai luopumista laivanisännän vastuuta koskevasta lakimääräisistä rajoituksista.

6 artikla

Kaikki kysymykset velkojan vastuusta takavarikon aiheuttamasta vahingosta tai kustannuksista, jotka syntyvät aluksen takavarikon välttämiseksi asetetun takauksen tai muun vakuuden johdosta, määrätään sen sopimusvaltion lainsäädännön mukaan, jonka alueella takavarikko on tehty tai pyydetty.

Prosessioikeudelliset säännöt, jotka koskevat aluksen takavarikkoa, 4 artiklassa tarkoitetun päätöksen hankkimista, sekä kaikkia muita takavarikkoon liittyvää menettelyä koskevia asioita, ratkaistaan sen sopimusvaltion lainsäädännön mukaan, jonka alueella takavarikko on tehty tai pyydetty.

7 artikla

1. Sen maan tuomioistuimilla, jossa takavarikointi on tapahtunut, on oikeus tutkia kysymyksessä oleva asia, jos niillä on kansallisen lainsäädännön nojalla tällainen toimivalta sekä seuraavissa tapauksissa, jos:

a) velkojan asuinpaikka tai pääasiallinen toimipaikka on tässä valtiossa;

b) vaatimus on syntynyt tässä valtiossa;

c) vaatimus koskee sitä matkaa, jonka aikana takavarikko on tapahtunut;

d) vaatimus johtuu yhteentörmäyksestä tai alusten yhteentörmäystä koskevien erinäisten määräysten yhdenmukaistamisesta Brysselissä 23 päivänä syyskuuta 1910 allekirjoitetun kan-

claims enumerated in article 1(1)(o) and (p). In such cases, the Court or other appropriate judicial authority may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such person furnishing sufficient bail or other security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of the arrest.

In default of agreement between the parties as to the sufficiency of the bail or other security, the Court or other appropriate judicial authority shall determine the nature and amount thereof.

The request to release the ship against such security shall not be construed as an acknowledgement of liability or as a waiver of the benefit of the legal limitation of liability of the owner of the ship.

Article 6

All questions whether in any case the claimant is liable in damages for the arrest of a ship or for the costs of the bail or other security furnished to release or prevent the arrest of a ship, shall be determined by the law of the Contracting State in whose jurisdiction the arrest was made or applied for.

The rules of procedure relating to the arrest of a ship, to the application for obtaining the authority referred to in article 4, and to all matters of procedure which the arrest may entail, shall be governed by the law of the Contracting State in which the arrest was made or applied for.

Article 7

(1) The Courts of the country in which the arrest was made shall have jurisdiction to determine the case upon its merits if the domestic law of the country in which the arrest is made gives jurisdiction to such Courts, or in any of the following cases namely:

(a) if the claimant has his habitual residence or principal place of business in the country in which the arrest was made;

(b) if the claim arose in the country in which the arrest was made;

(c) if the claim concerns the voyage of the ship during which the arrest was made;

(d) if the claim arose out of a collision or in circumstances covered by article 13 of the International Convention for the unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions

sainvälisen sopimuksen 13 artiklan tarkoittamasta seikasta;

e) vaatimus johtuu meripelastuksesta; tai

f) vaatimuksen vakuutena on kiinnitys tai muu sopimukseen perustuva panttioikeus takavarikoituun alukseen.

2. Jos sillä tuomioistuimella, jonka lainkäyttövallan piirissä alus on takavarikoitu, ei ole toimivaltaa ratkaista asiaa, 5 artiklan mukainen takaus tai muun vakuus aluksen vapauttamiseksi takavarikosta on asetettava nimenomaan sellaisen ratkaisun täytäntöönpanon turvaamiseksi, jonka asiassa toimivaltainen tuomioistuin tulevaisuudessa antaa. Sen valtion tuomioistuimen tai muun oikeudellisen viranomaisen, jossa takavarikko tapahtuu, tulee asettaa määräaika, jonka kuluessa velkojan on nostettava kanne toimivaltaisessa tuomioistuimessa.

3. Jos osapuolet ovat sopineet riita-asian viemisestä muun kuin sen tuomioistuimen ratkaistavaksi, jonka lainkäyttövallan piirissä takavarikko on tapahtunut, tai väliesmenettelyyn, tuomioistuin tai muu oikeusviranomaisen, jonka lainkäyttövallan piirissä takavarikointi on tapahtunut, voi asettaa määräajan, jonka kuluessa velkojan on pantava asia vireille.

4. Jos velkoja ei nosta kannetta tuomioistuimessa tai vie asiaa väliesmenettelyyn sen määräajan puitteissa, joka kahden edellisen kappaleen nojalla on asetettu, vastaaja voi pyytää aluksen taikka asetetun takauksen tai muun vakuuden vapauttamista.

5. Tämän artiklan määräyksiä ei sovelleta Reinillä liikkumisesta 17 päivänä lokakuuta 1968 tehdyn uudistetun yleissopimuksen katta-miin tapauksiin.

8 artikla

1. Tämän yleissopimuksen määräyksiä sovelletaan kaikkiin aluksiin, jotka purjehtivat jonkin sopimusvaltion lipun alla sopimusvaltioiden lainkäyttövallan piirissä.

2. Muu kuin sopimusvaltion lipun alla purjehtiva alus voidaan takavarikoida sopimusvaltion lainkäyttövallan piirissä 1 artiklassa lueteltujen merioikeusvaatimusten johdosta tai minkä tahansa muun vaatimuksen johdosta, jonka perusteella sopimusvaltion lainsäädäntö sallii takavarikoinnin.

3. Sopimusvaltio voi kuitenkin osaksi tai kokonaan rajata yleissopimuksessa myönnettyjen etuuksien ulkopuolelle valtiot, jotka eivät

between Vessels, signed at Brussels on 23 September 1910;

(e) if the claim is for salvage;

(f) if the claim is upon a mortgage or hypothecation of the ship arrested.

(2) If the Court within whose jurisdiction the ship was arrested has no jurisdiction to decide upon the merits, the bail or other security given in accordance with article 5 to procure the release of the ship shall specifically provide that it is given as security for the satisfaction of any judgement which may eventually be pronounced by a Court having jurisdiction so to decide. The Court or other appropriate judicial authority of the country in which the arrest is made shall fix the time within which the claimant shall bring an action before a Court having such jurisdiction.

(3) If the parties have agreed to submit the dispute to the jurisdiction of a particular Court other than that within whose jurisdiction the arrest was made or to arbitration, the Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the arrest was made may fix the time within which the claimant shall bring proceedings.

(4) If, in any of the cases mentioned in the two preceding paragraphs, the action or proceedings are not brought within the time so fixed, the defendant may apply for the release of the ship or of the bail or other security.

(5) This article shall not apply in cases covered by the provisions of the revised Rhine Navigation Convention of 17 October 1868.

Article 8

(1) The provisions of this Convention shall apply to any vessel flying the flag of a Contracting State in the jurisdiction of any Contracting State.

(2) A ship flying the flag of a non-Contracting State may be arrested in the jurisdiction of any Contracting State in respect of any of the maritime claims enumerated in article 1 or of any other claim for which the law of the Contracting State permits arrest.

(3) Nevertheless any Contracting State shall be entitled wholly or partly to exclude from the benefits of this Convention any Government of

ole sopimusvaltioita, tai henkilöt, joiden asuinpaikka tai pääasiallinen toimipaikka takavarikon ajankohtana ei sijaitse missään sopimusvaltiossa.

4. Mikään tämän yleissopimuksen määräys ei muuta eikä vaikuta sopimusvaltion kansalliseen lainsäädäntöön kyseisen valtion lipun alla purjehtivan aluksen takavarikosta silloin kun velkojalla on asuinpaikkansa tai pääasiallinen toimipaikkansa tässä valtiossa.

5. Jos merioikeusvaatimuksen esittää joku muu kuin alkuperäinen velkoja, riippumatta siitä, esitetäänkö vaatimus sijaantulon, luovutuksen tai muun perusteen nojalla, hänellä katsotaan olevan tässä yleissopimuksessa tarkoitettussa mielessä sama asuinpaikka tai pääasiallinen toimipaikka kuin alkuperäisellä velkojalla.

9 artikla

Mikään tässä yleissopimuksessa ei perusta oikeutta toimenpiteelle tai kanteen nostamiselle, joka — tämän yleissopimuksen määräyksistä riippumatta — ei olisi olemassa sen lainsäädännön mukaan, jota sovelletaan siinä tuomioistuimessa, jossa asia on vireillä; mikään ei myöskään perusta meripanttioikeuksia, joita ei ole tällaisessa lainsäädännössä tai meripanttioikeutta ja aluskiinnitystä koskevassa yleissopimuksessa, jos yleissopimusta on sovellettava.

10 artikla

Korkeat sopimuspuolet voivat tätä yleissopimusta allekirjoittaessaan tai sitä koskevaa ratifioimis- tai liittymisasiakirjaa tallettaessaan varata itselleen:

a) oikeuden olla soveltamatta tätä yleissopimusta 1 artiklan o ja p kohdassa tarkoitettuihin vaatimuksiin perustuvaan aluksen takavarikkoon, vaan soveltaa niihin kansallista lainsäädäntöään;

b) oikeuden olla soveltamatta 3 artiklan 1 kappaletta lainkäyttövaltansa piirissä tapahtuvaan aluksen takavarikkoon 1 artiklan q kohdassa tarkoitettujen vaatimusten osalta.

11 artikla

Korkeat sopimuspuolet sitoutuvat antamaan tämän yleissopimuksen soveltamisesta tai tulokinnasta syntyvät riidat välimiesoikeuden ratkaistavaksi, tämän kuitenkin vaikuttamatta niiden korkeiden sopimuspuolien velvollisuuk-

a non-Contracting State or any person who has not, at the time of the arrest, his habitual residence or principal place of business in one of the Contracting States.

(4) Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the respective Contracting States relating to the arrest of any ship within the jurisdiction of the State of her flag by a person who has his habitual residence or principal place of business in that State.

(5) When a maritime claim is asserted by a third party other than the original claimant, whether by subrogation, assignment or otherwise, such third party shall, for the purpose of this Convention, be deemed to have the same habitual residence or principal place of business as the original claimant.

Article 9

Nothing in this Convention shall be construed as creating a right of action, which, apart from the provisions of this Convention, would not arise under the law applied by the Court which had seisin of the case, nor as creating any maritime liens which do not exist under such law or under the Convention on Maritime Mortgages and Liens, if the latter is applicable.

Article 10

The High Contracting parties may at the time of signature, deposit of ratification or accession, reserve

(a) the right not to apply this Convention to the arrest of a ship for any of the claims enumerated in paragraphs (o) and (p) of article 1, but to apply their domestic laws to such claims;

(b) the right not to apply the first paragraph of article 3 to the arrest of a ship, within their jurisdiction, for claims set out in article 1, paragraph (q).

Article 11

The High Contracting parties undertake to submit to arbitration any disputes between States arising out of the interpretation or application of this Convention, but this shall be without prejudice to the obligation of those

siin, jotka ovat sopineet riitojen siirtämisestä Kansainväliselle tuomioistuimelle.

12 artikla

Tämä yleissopimus on avoinna allekirjoittamista varten IX merioikeutta käsittelevässä diplomaattikonferenssissa edustetuille valtioille. Allekirjoituspöytäkirja laaditaan Belgian ulkoasiainministeriön tarjoamien hyvien palvelusten välityksellä.

13 artikla

Tämä yleissopimus on ratifioitava ja ratifioimiskirjat talletettava Belgian ulkoasiainministeriön huostaan, joka ilmoittaa kaikista tallettamisista kaikille allekirjoittaja- ja liittyjävaltioille.

14 artikla

a) Tämä yleissopimus tulee voimaan sen ensimmäisenä ratifioineiden kahden valtion osalta kuuden kuukauden kuluttua päivästä, jona jälkimmäinen ratifioimiskirja on talletettu.

b) Sellaisen allekirjoittajavaltion osalta, joka ratifioi tämän yleissopimuksen sen jälkeen kun kaksi ensimmäistä ratifioimiskirjaa on talletettu, sopimus tulee voimaan kuuden kuukauden kuluttua päivästä, jolloin asianomainen valtio on tallettanut ratifioimiskirjansa.

15 artikla

Valtiot, jotka eivät olleet edustettuna IX merioikeutta käsittelevässä diplomaattikonferenssissa voivat, liittyä tähän yleissopimukseen.

Jokaisen valtion liittymisestä on ilmoitettava Belgian ulkoasiainministeriölle, joka ilmoittaa siitä diplomaattiteitse kaikille allekirjoittaja- ja liittyjävaltioille.

Yleissopimus tulee voimaan liittyjävaltion osalta kuuden kuukauden kuluttua päivästä, jolloin ilmoitus on vastaanotettu, ei kuitenkaan ennen kuin sopimus on tullut voimaan 14 artiklan a kappaleen määräysten mukaisesti.

16 artikla

Jokaisella korkealla sopimuspuolella on oikeus kolmen vuoden kuluttua sen jälkeen kun yleissopimus on asianomaisen valtion kohdalla tullut voimaan tai koska tahansa sen jälkeen, pyytää kokouksen koollekutsumista tähän yleissopimukseen tehtävien muutosten harkitsemiseksi.

High Contracting Parties who have agreed to submit their disputes to the International Court of Justice.

Article 12

This Convention shall be open for signature by the States represented at the Ninth Diplomatic Conference on Maritime law. The protocol of signature shall be drawn up through the good offices of the Belgian Ministry of Foreign Affairs.

Article 13

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall notify all signatory and acceding States of the deposit of any such instruments.

Article 14

(a) This Convention shall come into force between the two States which first ratify it, six month after the date of the deposit of the second instrument of ratification.

(b) This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the second instrument of ratification six months after the date of the deposit of the instrument of ratification of that State.

Article 15

Any State not represented at the Ninth Diplomatic Conference on Maritime Law may accede to this Convention.

The accession of any State shall be notified to the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of such notification.

The Convention shall come into force in respect of the acceding State six months after the date of the receipt of such notification but not before the Convention has come into force in accordance with the provisions of article 14(a).

Article 16

Any High Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting party or at any time thereafter request that a conference be convened in order to consider amendments to the Convention.

Korkean sopimuspuolen, joka tahtoo käyttää tätä oikeutta, tulee ilmoittaa asiasta Belgian ulkoasiainministeriölle, joka kutsuu kokouksen koolle kuuden kuukauden kuluessa.

17 artikla

Jokaisella korkealla sopimuspuolella on oikeus irtisanoa tämä yleissopimus koska tahansa sen tultua voimaan asianomaisen korkean sopimuspuolen osalta. Irtisanominen tulee voimaan vuoden kuluttua päivästä, jolloin Belgian ulkoasiainministeriö on vastaanottanut sitä koskevan ilmoituksen. Belgian ulkoasiainministeriö ilmoittaa diplomaattiteitse irtisanomisesta kaikille korkeille sopimuspuolille.

18 artikla

a) Jokainen korkea sopimuspuoli voi tätä yleissopimusta koskevan ratifioimiskirjan tai liittymiskirjan tallettaessaan tai koska tahansa sen jälkeen selittää Belgian ulkoasiainministeriölle osoitetulla kirjallisella ilmoituksella ulottavansa tämän yleissopimuksen koskemaan jotakin tai joitakin alueita, joiden kansainvälisistä suhteista asianomainen sopimuspuoli on vastuussa. Yleissopimusta sovelletaan ilmoituksessa mainittuihin alueisiin kuuden kuukauden kuluttua päivästä, jona Belgian ulkoasiainministeriö on vastaanottanut tällaisen ilmoituksen, ei kuitenkaan ennen kuin yleissopimus on tullut voimaan asianomaisen korkean sopimuspuolen osalta.

b) Korkea sopimuspuoli, joka on antanut tämän yleissopimuksen a kappaleen mukaisen selityksen ja ulottanut yleissopimuksen koskemaan aluetta, jonka kansainvälisistä suhteista se on vastuussa, voi koska tahansa sen jälkeen selittää Belgian ulkoasiainministeriölle osoitetulla kirjallisella ilmoituksella, että yleissopimusta ei enää sovelleta kyseiseen alueeseen. Yleissopimus lakkaa olemasta voimassa kyseisen alueen osalta vuosi sen jälkeen kun Belgian ulkoasiainministeriö on vastaanottanut ilmoituksen.

c) Belgian ulkoasiainministeriö ilmoittaa diplomaattiteitse kaikille allekirjoittaja- ja liittyjävaltioille kaikista tämän artiklan mukaisesti saaduista ilmoituksista.

Tehty Brysselissä 10 päivänä toukokuuta 1952 englannin ja ranskan kielellä molempien tekstien ollessa yhtä todistusvoimaiset.

Any High Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which shall convene the conference within six months thereafter.

Article 17

Any High Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such High Contracting Party. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all the other High Contracting Parties of such notification.

Article 18

(a) Any High Contracting Party may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible. The Convention shall six months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Convention in respect of such High Contracting Party.

(b) A High Contracting Party which has made a declaration under paragraph (a) of this article extending the Convention to any territory for whose international relations it is responsible may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall cease to extend to such territory and the Convention shall one year after the receipt of the notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs cease to extend thereto.

(c) The Belgian Ministry of Foreign Affairs shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of any notification received by it under this article.

Done in Brussels, on 10 May 1952, in the French and English languages, the two texts being equally authentic.

Vuoden 1952 takavarikkoyleissopimuksen jäsenvaltiot 30.6.1995:

Alankomaat	Luxemburg
Algeria	Madagaskar
Antigua ja Barbuda	Marokko
Bahama	Mauritania
Belgia	Niger
Belize	Nigeria
Benin	Norja
Burkina Faso	Norsunluurannikko
Costa Rica	Paraguay
Djibouti	Portugali
Dominikaaninen tasavalta	Puola
Egypti	Ranska
Fidzi	Ruotsi
Gabon	Saint Kitts ja Nevis
Grenada	Saint Lucia
Guinea	Saint Vincent ja Grenadiinit
Guyana	Saksa
Haiti	Salomonsaaret
Indonesia	Sarawak
Irlanti	Senegal
Iso-Britannia ja Pohjois-Irlanti	Seychellit
Italia	Sudan
Jugoslavia	Sveitsi
Kamerun	Syyria
Kamputsea	Tanska
Keski-Afrikka	Togo
Kiribati	Tonga
Komorit	Tšad
Kongo	Tuvalu
Kreikka	Vatikaani
Kuuba	Zaire

