

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi merilain 1 ja 189 §:n muuttamisesta sekä laiksi alusrekisterilain muuttamisesta.

EHDOTUKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.

Merilain ehdotetun muutoksen mukaan alus olisi suomalainen ja oikeutettu käyttämään Suomen lippua, jos Suomen kansalainen tai suomalainen yhteisö omistaa enemmän kuin puolet aluksesta. Alus voitaisiin kuitenkin katsoa suomalaiseksi, vaikka suomalaisten omistuksessa olisi pienempikin osa aluksesta, jos valta määrätä aluksen käytöstä muulla perusteella olisi ratkaisevasti suomalaisilla. Päätäminen siitä, onko näin, kuuluisi kauppa- ja teollisuusministeriölle. Ehdotus merkitsisi toteutettuna, että ulkomaalainen voisi

omistaa osan suomalaisesta aluksesta. Lisäksi ehdotetaan, että mikä tahansa suomalainen yhteisö voisi olla suomalaisen aluksen omistaja tai osakas.

Lisäksi merilaissa nykyisin oleva säännös vuoden 1950 Yorkin-Antwerpenin sääntöjen soveltamisesta olisi muutettava koskemaan vuodelta 1974 olevia uusia sääntöjä.

Alusrekisterilakiin ehdotetaan tehtäviksi merilain muuttamisesta aiheutuvat muutokset.

Ehdotetut muutokset on tarkoitus saattaa voimaan 1 päivänä toukokuuta 1980.

PERUSTELUT.

1. Nykyinen tilanne.

1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö.

Merilain (167/39) 1 §:n mukaan vain sellainen alus on suomalainen, joka on pelkästään Suomen kansalaisten tai suomalaisten yhteisöjen omistuksessa. Vain tällainen alus voidaan alusrekisterilain 1 §:n (53/37) mukaan merkitä Suomessa pidettävään alusrekisteriin.

Suomalaisen aluksen voivat Suomen kansalaisten ohella omistaa avoin yhtiö ja kommandiittiyhtiö, joissa kaikki henkilökohtaisesti vastuulliset yhtiömiehet ovat Suomen kansalaisia, sekä suomalainen osakeyhtiö, osuuskunta ja yhdistys.

Ulkomaalainen luonnollinen henkilö tai yhteisö ei voi olla suomalaisen aluksen omistaja tai osakas. Alusrekisteriin merkityn aluksen tai sen osuuden siirtyessä ulkomaalaiselle alus on alusrekisterilain (211/27) 20 §:n mukaan poistettava Suomen alusrekisteristä.

Ulkomaalainen saattaa olla suomalaisen yhtiön osakas tai taloudellisen yhdistyksen jäsen. Ulkomaalaisen oikeutta olla tällaisen yhteisön osakas tai jäsen on kuitenkin rajoitettu lailla ulkomaalaisten sekä eräiden yhteisöjen oikeudesta omistaa ja hallita kiinteää omaisuutta ja osakeita (219/39). Sanotun lain 3 §:n 2 momentin (737/78) mukaan valtioneuvosto voi, milloin yleisen edun katsotaan vaativan, osakeyhtiön taikka sen toimialaa tai osakepääoman ko-

rotusta koskevan yhtiöjärjestyksen muutoksen rekisteröimisen ehdoksi asettaa, ettei ulkomaalainen eikä ulkomaalainen yhteisö eikä laissa tarkemmin määritelty niin sanottu vaarallinen suomalainen yhteisö saa omistaa yhteisön osakkeita tai että ne saavat omistaa niitä ainoastaan määrätyn osan sekä että tästä otetaan määräys yhtiöjärjestykseen. Kauppamerenkulun harjoittamista on pidetty sellaisena toimintana, jossa yleinen etu vaatii, että sitä harjoittavan yhteisön kaikkien osakkeiden tulee olla Suomen kansalaisten tai niin sanottujen vaarattomien suomalaisten yhteisöjen omistuksessa.

Merilain 189 §:n (237/69) mukaan sovelletaan, jollei toisin ole sovittu, yhteisestä haverista johtuvaan vahinkoon, menetykseen ja kustannukseen sekä niiden jakoon vuoden 1950 Yorkin-Antwerpenin sääntöjä sellaisina kuin ne ovat yhteisestä haverista annetussa asetuksessa (614/55).

Alusrekisterilakiin sisältyvät muun muassa säännökset alusrekisterin pidosta ja rekisteriin tehtävistä ilmoituksista. Lain 1 §:n mukaan kauppamerenkulkuun käytettävistä suomalaisista aluksista, joiden nettovetomäärä on vähintään yhdeksäntoista rekisteritonnia, on pidettävä alusrekisteriä. Lain 5 ja 7 §:ssä säädetään, mitä tietoja kunkin aluksen osalta rekisteriin on merkittävä.

Alusta ei saa alusrekisterilain 9 §:n mukaan käyttää kauppamerenkulkuun ennen kuin se on merkitty rekisteriin ja sille on annettu kansallisuuskirja. Lain 20 §:ään sisältyvät muun muassa säännökset siitä, miten on meneteltävä, jos rekisteriin merkitty alus on siirtynyt ulkomaalaiselle tai aluksen omistaja on tullut vieraan maan kansalaiseksi tai jos on tapahtunut muu muutos, jonka johdosta alus on lakannut olemasta suomalainen.

1.2. Sääntely muissa Pohjoismaissa.

Ehdotus aluksen kansallisuutta koskevaksi uudeksi lainsäädännöksi perustuu yhteispohjoismaiseen valmisteluun. Tätä ehdotusta vastaavat uudistukset on jo saatettu voimaan Norjassa, Ruotsissa sekä Tanskassa. Islanti ei ole osallistunut valmistelutyöhön.

Norjassa nyt ehdotettua muutosta vastaava muutos toteutettiin vuonna 1972 annetulla lailla. Muutos perustuu Norjan merilakikomitean VI, VII ja VIII osamietintöihin sekä hallituksen esitykseen n:o 32 (1970—71).

Alus on norjalainen, jos sen omistaa Norjan kansalainen tai norjalainen yhteisö, jonka pääomasta Norjan kansalaiset omistavat vähintään 6/10. Eräiden yhteisöjen, muun muassa osakeyhtiöiden kohdalla vaaditaan, että yhteisön pääkonttorin ja sen hallituksen toimipaikan tulee sijaita Norjassa, minkä lisäksi yhteisön hallituksen puheenjohtajan ja sen hallituksen jäsenten enemmistön tulee olla Norjassa asuvia Norjan kansalaisia. Norjan kansalaisilla tulee lisäksi olla vähintään 6/10 yhteisön äänimäärästä. Kauppaministeriö voi kuitenkin erityisestä syystä hyväksyä myös Norjassa asuvan ulkomaalaisen omistaman aluksen norjalaiseksi alukseksi. Samoin ministeriö saattaa erityisestä syystä myöntää poikkeuksen siitä, että Norjan kansalaisten tulee omistaa 6/10 yhteisön pääomasta ja että heillä on oltava vähintään 6/10 yhteisön äänimäärästä.

Laissa on myös säännöksiä aluksen kansallisuudesta sen varalta, että aluksen omistaja tai yhteisön osakas tai jäsen kuolee.

Jos aluksen omistava Norjan kansalainen ei asu Norjassa, hänen on nimettävä edustajansa, joka täyttää laivanisännistöyhtiön pääisännälle asetettavat vaatimukset.

Ruotsissa nyt kyseessä oleva muutos toteutettiin vuonna 1973 annetulla lailla. Muutos perustuu Ruotsin merilakikomitean vuonna 1970 jättämään mietintöön (SOU 1970: 74 Registrering av fartyg. Sjöpanträtt och fartygshypotek. Partrederi) sekä esitykseen vuodelta 1973 (Kungl. Maj:ts proposition 1973: 42 Sjöpanträtt och skeppshypotek m.m.).

Ruotsin merilain mukaan alus on ruotsalainen, jos Ruotsin kansalainen tai ruotsalainen oikeushenkilö omistaa enemmän kuin puolet siitä. Myös muu alus voidaan hyväksyä ruotsalaiseksi, jos sen käyttö tapahtuu ratkaisevasti ruotsalaisen määräämisvallan alaisena.

Tanskassa vastaava muutos tehtiin vuonna 1974 annetulla lailla. Muutos perustuu Tanskan merilakikomitean 3. osamietintöön (Betaenkning nr. 580/1970, 3. Betaenkning afgivet af udvalget till revision af søloven angående I Partrederi. II Søpanteret m.v. III Registrering af skibe under bygning).

Tanskan lain mukaan alus on tanskalainen, jos sen omistaa tanskalainen. Tanskalaiseksi katsotaan Tanskan kansalainen, Tanskan valtiolliset laitokset sekä kunnat, säätiöt ja yhdistykset, joiden johdossa on pelkästään Tanskassa asuvia Tanskan kansalaisia, laivanisännistöyhtiöt, joista vähintään kaksi kolmasosaa on

Tanskan kansalaisten omistuksessa ja joiden pääisäntä on Tanskassa asuva Tanskan kansalainen, osakeyhtiöt ja muut yhtiöt rajoitetulla vastuulla, joiden hallitusten jäsenistä vähintään kaksi kolmasosaa on Tanskassa asuvia Tanskan kansalaisia sekä muut yhtiöt, joiden osakkaisista vähintään kaksi kolmasosaa on Tanskassa asuvia Tanskan kansalaisia. Edellä mainittujen yhteisöjen osakkaina olevilta yhteisöiltä edellytetään myös näiden ehtojen täyttämistä.

2. Muutoksen syyt ja ehdotukset muutoksiksi.

2.1. Merilain 1 ja 189 §:n muuttaminen.

1 §. Aluksen kansallisuudella on tärkeä oikeudellinen merkitys. Kansainvälisoikeudellisesti aluksen kotivaltio on laaja lainkäyttövalta avoimella merellä ja toisen valtion vesialueella olevaan alukseensa. Muiden valtioiden oikeutta puuttua aluksen ja sen henkilöstön toimiin on kansainvälisessä oikeudessa rajoitettu.

Suomalaiseen alukseen sovelletaan Suomen lain aluksen turvallisuutta koskevia säännöksiä. Määrätyt suomalaiset alukset on merkittävä alusrekisteriin. Suomalaisen aluksen päällystön kelpoisuusvaatimukset määräytyvät Suomen lain mukaan. Suomalaisen aluksen päällikkönä voi olla ainoastaan Suomen kansalainen (merilain 41 §).

Aluksen kansallisuudella on myös eräitä yksityisoikeudellisia vaikutuksia. Suomalaisen aluksen päällystön ja miehistön työsuhteet määräytyvät Suomen lain mukaan. Suomalaisaluksen kiinnittäminen velan vakuudeksi tapahtuu Suomessa. Monet kansainvälisen yksityisoikeuden säännöt määräävät aluksen kansallisuuden lain eli lipun lain sovellettavaksi alusta koskeviin oikeussuhteisiin.

Edellytyksenä aluksen kansallisuudelle on perinteisesti pidetty, että aluksella on todellinen yhdysside kotivaltionsa. Tämä on nimenomaan lausuttu julki muun muassa aavaa merta koskevan yleissopimuksen (SopS 7/65) 5 artiklan 1 kappaleessa. Siinä olevan määräyksen mukaan valtion ja aluksen välillä pitää olla todellinen yhdysside. Erityisesti on valtion tehokkaasti käytettävä tuomiovaltaansa ja harjoitettava hallinnollisia, teknisiä ja sosiaalisia kysymyksiä koskevaa valvontaansa sen lipun alla purjehtivissa aluksissa.

Aluksen ja kotivaltion välinen yhdysside on tärkeä, jotta kotivaltio voisi tehokkaasti käyttää tuomiovaltaansa alukseen nähden. Vain näin voidaan luoda takeet siitä, että turvallisuusmääräyksiä sekä säännöksiä aluksen henkilöstön työsuhteesta noudatetaan. Erityisen tärkeä on yhdysside kriisiaikana, jolloin se antaa takeet siitä, etteivät suomalaiset alukset toimi maan merenkulkupoliittisia ja turvallisuuspoliittisia päämääriä vaarantaan.

Yhdyssiteen olemassaoloa on Suomen lainsäädännössä tähän asti turvattu siten, että aluksen tulee olla kokonaisuudessaan Suomen kansalaisten tai suomalaisten oikeushenkilöiden omistuksessa.

Ehdotuksessa katsotaan, ettei aluksen täydellinen suomalaisomistus ole tarpeen, jotta sitä voitaisiin pitää suomalaisena. Jos aluksen kaikkien omistajien täytyy olla Suomen kansalaisia tai suomalaisia yhteisöjä, saattaa käydä niin, että alus, josta suomalaiset omistavat huomattavan osan, rekisteröidään ulkomailla, esimerkiksi niin sanotussa mukavuuslippumaassa. Tällöin työntekijäin turvaksi kehitettyä lainsäädäntöä ei sovelleta aluksella työskenteleviin henkilöihin. Jos kaikkien omistajien täytyy olla suomalaisia, ei ole mahdollista rekisteröidä Suomessa sellaisen yhteisön omistamaa alusta, josta suomalaiset omistavat valtaosan, mutta eivät yhteisöä kokonaan. Suomalaisen ja ulkomaisten varustamojen yhteisömuotoinen yhteistyö ei siten ole mahdollista, jos alus halutaan rekisteröidä Suomessa.

Järjestely, jossa ulkomaalaisille halutaan varata mahdollisuus olla suomalaisen aluksen osakkaana, voidaan toteuttaa eri lakitekniisin keinoin. Eräs mahdollisuus on se, että lähtökohtana säilytetään nykyinen täydellinen suomalaisomistuksen periaate, mutta luodaan mahdollisuus erivapauteen yksittäistapauksessa tästä säännöstä. Tällaisella sääntelyllä olisi se etu, että merenkulkupoliitiikasta vastaavat viranomaiset voisivat aina harkita, onko tilanne yksittäistapauksessa sellainen, että hakemukseen on syytä suostua. Toinen mahdollisuus on laatia sääntö, jonka mukaan suomalaisten omistuksessa tulee ainakin olla määrätty osa aluksesta. Tällaiseksi rajaksi voitaisiin vahvistaa kaksi kolmasosaa aluksesta, kuten Tanskassa on menetelty, 6/10 aluksesta kuten Norjassa tai mikä muu murtoluku tahansa. Ehdotuksessa, jossa on pidetty lähtökohtana todellisen yhdys-

siteen olemassaoloa koskevaa vaatimusta, on päädytty siihen, että vähintään puolet aluksesta tulisi olla suomalaisten omistuksessa.

Voimassa olevan lain mukaan suomalaisen aluksen voivat omistaa vain Suomen kansalaiset, avoin yhtiö, kommandiittiyhtiö, osakeyhtiö, osuuskunta tai yhdistys. Myös tämä omistajiin kohdistuva rajoitus saattaa johtaa siihen, että suomalaisten omistuksessa ja suomalaisten johdon ja valvonnan alaisena merenkulkuun käytetty alus joudutaan rekisteröimään muualla kuin Suomessa sen vuoksi, että omistaja on muu kuin edellä tarkoitettu yhteisö. Tämän vuoksi ehdotetaan, että alus olisi suomalainen, jos Suomen kansalaiset tai suomalaiset yhteisöt omistavat enemmän kuin puolet siitä. Suomalaisella yhteisöllä tarkoitetaan muita suomalaisia yhteenliittymiä kuin säätiöitä. Säätiölain (109/30) mukaan säätiölle ei saa antaa perustamislupaa, jos säätiön tarkoituksena sen sääntöjen mukaan on liiketoiminnan harjoittaminen. Näin ollen säätiö ei voi myöskään olla kauppaluksen omistajana.

Kun ulkomaalaisen sallitaan olla suomalaisen aluksen osakkaana, kunhan aluksen omistuksesta suurin osa säilyy suomalaisten käsissä, on myös otettava huomioon, että ulkomaalaiset voivat eräissä tapauksissa olla suomalaisten yhteisöjen osakkaina tai jäseninä. Kauppayhtiöissä ja kommandiittiyhtiöissä ulkomaalainen voi olla yhtiömiehenä kauppa- ja teollisuusministeriön luvalla. Ulkomaalaisen oikeutta omistaa suomalaisen osakeyhtiön osakkeita on rajoitettu. Myös ulkomaalaisen oikeus toimia osakeyhtiön ja osuuskunnan hallituksen jäsenenä edellyttää kauppa- ja teollisuusministeriön lupaa.

Edellä kuvattu sääntely ei kuitenkaan ole aukoton. Tämän vuoksi on harkittu sitä mahdollisuutta, että suomalaisen aluksen suomalaisena osakkaana voisi olla vain sellainen suomalainen yhteisö, joka ei ole laissa ulkomaalaisen sekä eräiden yhteisöjen oikeudesta omistaa ja hallita kiinteätä omaisuutta ja osakkeita tarkoitettu vaarallinen suomalainen yhteisö. Tällainen sääntely saattaisi kuitenkin johtaa siihen, että eräät tällä hetkellä Suomen lipun alla purjehtivat alukset eivät enää täyttäisi suomalaiselle alukselle asetettuja vaatimuksia. Tästä syystä ja koska tähänkään asti ei ole esiintynyt tapauksia, joissa mahdollisuutta rekisteröidä alus suomalaiseksi, olisi käytetty vastoin maan kauppa-merenkulupoliittisia etuja, ei ole katsottu aiheelliseksi ehdottaa tällaista sääntelyä.

Sellaiseen sääntöön, jonka mukaan alus on suomalainen silloin, kun Suomen kansalainen tai suomalainen yhteisö ei omista puolta aluksesta, voidaan liittää sääntöä laajentava poikkeuslupamahdollisuus. Omistusoikeus ei nimittäin ole ainoa peruste, jolla voidaan vaikuttaa aluksen käyttöön merenkulussa. Myös muut seikat saattavat mahdollistaa sen, että aluksen käytön katsotaan tapahtuvan ratkaisevasti suomalaisen määräämisvallan alaisena. Jos suomalaiset ja ulkomaalaiset puoleksi omistavat aluksen, sitä voitaisiin pitää suomalaisena, jos omistavan yhteisön kotipaikka sijaitsee Suomessa ja yhteisön hallituksen jäsenet ovat ainakin enemmistöltään Suomen kansalaisia. Samaan tulokseen voitaisiin päätyä silloinkin, kun suomalaisten omistama osuus aluksesta on pienempi kuin puolet muiden osuuksien jakaantuessa eri omistajien kesken. Muita vartenotettavia seikkoja harkittaessa aluksen hyväksymistä suomalaiseksi voisivat olla luotonanto- ja rahtaussuhteet.

Sitä vastoin alusta ei tulisi voida hyväksyä suomalaiseksi pelkästään sillä perusteella, että alus on rahdattu tai vuokrattu Suomen kansalaiselle tai suomalaiselle yhteisölle. Ei nimittäin voida pitää hyväksyttävänä, että aluksen kansallisuus vaihtelee sitä koskevien rahtaussopimusten mukaan. Tämä veisi pohjan siltä, että suomalainen ulkomaalaiselle vuokrattu alus olisi suomalainen, mikä vaikeuttaisi tällaisen aluksen käyttämistä luoton vakuutena Suomessa.

Esityksessä ehdotetaan, että vaikka Suomen kansalaiset tai suomalaiset yhteisöt eivät omistaisikaan puolta aluksesta, alus voitaisiin hyväksyä suomalaiseksi, jos sen käyttö merenkulussa kuitenkin tapahtuu ratkaisevasti suomalaisen määräämisvallan alaisena. Koska hyväksymistä koskevalla päätöksellä saattaa olla tärkeä merenkulupoliittinen merkitys, ehdotetaan, että asiasta päättäminen, sen mukaan kuin asetuksella säädetään, kuuluisi kauppa- ja teollisuusministeriölle.

Jos aluksen omistaa yksi tai useampi Suomen kansalainen, ei ole välttämätöntä, että omistaja asuu Suomessa. Ehdotuksen mukaan ei myöskään edellytetä, että ulkomaalainen, joka omistaa osan aluksesta, asuisi Suomessa. Ehdotukseen on otettu myös maininta siitä, että suomalainen alus on oikeutettu käyttämään Suomen lippua. Tämä vastaa yleistä kansainvälistä käytäntöä. Näin alus voi osoittaa kansallisuutensa. Kansallisuus todistetaan kuitenkin kansallisuuskirjalla, josta on säännös merilain 3 §:ssä.

Asetuksella voitaisiin vahvistaa myös ne yleiset suuntaviivat, joita kauppa- ja teollisuusministeriön on noudatettava harkitessaan, hyväksytäänkö määrätty alus suomalaiseksi.

189 §. Kansainvälinen merenkulkukomitea (Comité Maritime International, CMI) hyväksyi kokouksessaan vuonna 1974 uudet Yorkin-Antwerpenin säännöt, joilla korvataan entiset vuodelta 1950 peräisin olevat säännöt. Vuoden 1974 sääntöjä noudatetaan käytännössä jo osittain sopimuksen perusteella ja on tarkoituksenmukaista saattaa ne Suomessa myös virallisesti voimaan. Kauppa- ja teollisuusministeriö on pyytänyt vuoden 1974 sääntöjen pohjalta valmistellusta asetusluonnoksesta lausunnot Keskuskauppakamarilta, Merivakuutusyhtiöiden yhdistykseltä, Suomen Varustamoyhdistykseltä ja Ålands Redarföreningiltä. Lausunnoissa korostetaan uusittujen sääntöjen hyväksymisen tärkeyttä. Tämän vuoksi ehdotetaan merilain 189 §:ää muutettavaksi siten, että yhteisestä haverista johtuvaan vahinkoon, menetykseen ja kustannukseen sekä niiden ja-

koon sovelletaan, jollei toisin ole sovittu, vuoden 1974 Yorkin-Antwerpenin sääntöjä siten kuin asetuksella tarkemmin säädetään.

2.2. Alusrekisterilain muuttaminen.

Alusrekisterilain 1, 5, 7, 9, 10 ja 20 §:ään ehdotetaan tehtäviksi ne teknillisluonteiset muutokset, jotka aiheutuvat ehdotetusta merilain 1 §:n muuttamisesta. Säännösten kirjoitustapaa on ehdotuksessa samalla nykyaikaistettu ja 7 §:ään tehty uuden tullilain edellyttämät täsmennykset.

3. Voimaantulo.

Ehdotetut lainmuutokset on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä toukokuuta 1980.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

merilain 1 ja 189 §:n muuttamisesta.

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan 9 päivänä kesäkuuta 1939 annetun merilain (167/39) 1 § ja 189 §, näistä 189 § sellaisena kuin se on 26 päivänä toukokuuta 1967 annetussa laissa (237/67), näin kuuluviksi:

1 §.

Alus on suomalainen ja oikeutettu käyttämään Suomen lippua, jos Suomen kansalainen tai suomalainen yhteisö omistaa enemmän kuin puolet siitä. Kauppa- ja teollisuusministeriö oikeutetaan asetuksella säädetyillä edellytyksillä hyväksymään muukin alus suomalaiseksi, jos aluksen käyttö merenkulkuun on ratkaisevasti suomalaisten määrättävissä.

189 §.

Yhteisestä haverista johtuvaan vahinkoon, menetykseen ja kustannukseen sekä niiden ja koon sovelletaan, jollei toisin ole sovittu, vuoden 1974 Yorkin-Antwerpenin sääntöjä siten kuin asetuksella tarkemmin säädetään.

Tämä laki tulee voimaan päivänä
kuuta 19 .

Laki

alusrekisterilain muuttamisesta.

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 29 päivänä heinäkuuta 1927 annetun alusrekisterilain (211/27) 5 §:n 1 momentin 6 kohta, 7 §:n 2 momentti, 9 §:n 2 momentti, 10 §:n 1 momentti ja 20 §:n 3 ja 4 momentti sekä

lisätään 1 §:ään, sellaisena kuin se on muutettuna 29 päivänä tammikuuta 1937 ja 28 päivänä huhtikuuta 1967 annetuilla laeilla (53/37 ja 172/67), uusi 3 momentti seuraavasti:

1 §.

Tässä laissa tarkoitetaan suomalaisella aluksella alusta, joka merilain 1 §:n mukaan on suomalainen.

5 §.

6. aluksen omistajan tai, jos heitä on useampia, kunkin omistajan täydellinen nimi, ammatti, kotipaikka, kansalaisuus ja omistussuuden suuruus ja, jos aluksella on yhteisöomistajia, kunkin yhteisön toiminimi tai nimi, kotipaikka, selvitys siitä, onko yhteisö koti- vai ulkomainen ja omistussuuden suuruus, sekä sen lisäksi:

a) jos aluksen omistaa osakeyhtiö, osuuskunta tai yhdistys, kunkin hallituksen jäsenen täydellinen nimi, ammatti, kotipaikka ja kansalaisuus;

b) jos aluksen omistaa avoin tai kommandiittiyhtiö, kunkin vastuunalaisen yhtiömiehen täydellinen nimi, ammatti, kotipaikka ja kansalaisuus;

c) jos alus kuuluu kuolinpesälle, vainajan ja kuolinpesän hoitajan täydellinen nimi, ammatti, kotipaikka ja kansalaisuus; sekä

d) jos alus kuuluu isännistölle, pääisännän täydellinen nimi, ammatti, kotipaikka ja kansalaisuus sekä kunkin omistajan osuuden suuruus ja kansalaisuus;

7 §.

Kirjelmään on liitettävä aluksen rakentajan tai kahden uskottavan henkilön antama rakennustodistus sekä, milloin alusta ei ole rakennettu sen kirjelmässä ilmoitetulle omistajalle, saantokirjat tai muu selvitys siitä, miten alus on siirtynyt rakentajalta tälle. Jos ulkomaalainen alus on muuttanut suomalaiseksi, on tästä

esitettävä selvitys sekä esitettävä ne saantokirjat, jotka mahdollisesti on laadittu sen jälkeen. Lisäksi on esitettävä tulliviranomaisen todistus tulliselvityksestä ja tulliverotuksen toimittamisesta. Rakennustodistus on tässä tapauksessa oheenliitettävä, jos se on saatavissa. Ulkomailla laaditun saantokirjan tulee olla Suomen konsulin tai ulkomaan asianomaisen viranomaisen oikeaksi vahvistama.

9 §.

Jos 1 momentissa tarkoitettu alus on rakennettu ulkomailla tai siellä ollessaan muuttanut suomalaiseksi, on se ilmoitettava rekisteröitäväksi viimeistään silloin, kun se ensimmäisen kerran saapuu suomalaiseen satamaan. Milloin alusta tahdotaan ennen sitä käyttää kauppamerenkulkuun muuten kuin matkalla suomalaiseen satamaan, on se ilmoitettava rekisteröitäväksi niin pian kuin se voi tapahtua ja viimeistään ennen kuin alukselle annetun väliaikaisen kansallisuustodistuksen voimassaoloaika on kulunut umpeen.

10 §.

Jos 9 §:ssä tarkoitettu alus on ulkomailla rakennettu tilaajan lukuun siten, että alusta on tilauksen perusteella pidettävä suomalaisena tai, jos se on siellä ollessaan muuttanut suomalaiseksi, on konsuliviranomaisen tultuaan vakuuttuneeksi uuden omistajan laillisesta saannosta alukseen annettava sille väliaikainen kansallisuustodistus sillä tavoin kuin siitä on erikseen säädetty.

20 §.

Jos rekisteriin merkitty alus on muuttanut

ulkomaalaiseksi, noudatetaan myös, mitä 1 ja 2 momentissa on säädetty. Alus, joka on muuttunut ulkomaalaiseksi, saa jäädä rekisteriin kuudeksi kuukaudeksi sekä senkin jälkeen, jos näytetään, että alus mainitun ajan kuluessa on muuttunut jälleen suomalaiseksi.

Milloin alus on muuttunut ulkomaalaiseksi, on entisen omistajan ilmoitettava siitä rekisteriviranomaiselle.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 19 ..

Helsingissä 8 päivänä helmikuuta 1980.

Tasavallan Presidentti

URHO KEKKONEN

Ministeri *Veikko Saarto*

1.

Liite.

Laki

merilain 1 ja 189 §:n muuttamisesta.

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan 9 päivänä kesäkuuta 1939 annetun merilain (167/39) 1 § ja 189 §, näistä 189 § sellaisena kuin se on 26 päivänä toukokuuta 1967 annetussa laissa (237/67), näin kuuluviksi:

Voimassa oleva laki.

Ehdotus.

1 §.

Alus on suomalainen, jos omistaja tai, kun on useampia osakkaita, jokainen heistä on Suomen kansalainen taikka jos alus kuuluu sellaiselle avoimelle tai kommandiittiyhtiölle, jonka kaikki tai henkilökohtaisesti vastuulliset yhtiömiehet ovat Suomen kansalaisia, tahi myös suomalaiselle osakeyhtiölle, osuuskunnalle tai yhdistykselle.

189 §.

Yhteisestä haverista johtuvaan vahinkoon, menetykseen ja kustannukseen sekä niiden jakoon sovelletaan, jollei toisin ole sovittu, vuoden 1950 Yorkin-Antwerpenin sääntöjä sellaisina kuin ne ovat yhteisestä haverista 30 päivänä joulukuuta 1955 annetussa asetuksessa (614/55).

1 §.

Alus on suomalainen ja oikeutettu käyttämään Suomen lippua, jos Suomen kansalainen tai suomalainen yhteisö omistaa enemmän kuin puolet siitä. Kauppa- ja teollisuusministeriö oikeutetaan asetuksella säädetyillä edellytyksillä hyväksymään muukin alus suomalaiseksi, jos aluksen käyttö merenkulkuun on ratkaisevasti suomalaisten määrättävissä.

189 §.

Yhteisestä haverista johtuvaan vahinkoon, menetykseen ja kustannukseen sekä niiden jakoon sovelletaan, jollei toisin ole sovittu, vuoden 1974 Yorkin-Antwerpenin sääntöjä siten kuin asetuksella tarkemmin säädetään.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 19 _____

2

Laki

alusrekisterilain muuttamisesta.

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan 29 päivänä heinäkuuta 1927 annetun alusrekisterilain (211/27) 5 §:n 1 momentin 6 kohta, 7 §:n 2 momentti, 9 §:n 2 momentti, 10 §:n 1 momentti ja 20 §:n 3 ja 4 momentti sekä

lisätään 1 §:ään, sellaisena kuin se on muutettuna 29 päivänä tammikuuta 1937 ja 28 päivänä huhtikuuta 1967 annetuilla laeilla (53/37 ja 172/67), uusi 3 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki.

Ehdotus.

1 §.

1 §.

Tässä laissa tarkoitetaan suomalaisella aluksella alusta, joka merilain 1 §:n mukaan on suomalainen.

Voimassa oleva laki.

Ehdotus.

5 §.

6. aluksen omistajan tai, jos heitä on useampia, kunkin omistajan täydellinen nimi, ammatti, kotipaikka ja kansallisuus tahi, jos alus kuuluu yhtiölle, osuuskunnalle tai yhdistykselle, sen toiminimi tai nimi ja kotipaikka, sekä sen lisäksi:

a) jos aluksen omistaa osakeyhtiö, osuuskunta tai yhdistys, kunkin hallituksen jäsenen täydellinen nimi, ammatti, kotipaikka ja kansallisuus;

b) jos aluksen omistaa avoin tai kommandiittiyhtiö, jokaisen vastuunalaisen yhtiömiehen täydellinen nimi, ammatti, kotipaikka ja kansallisuus;

c) jos alus kuuluu kuolinpesälle, vainajan ja kuolinpesän hoitajan täydellinen nimi, ammatti, kotipaikka ja kansallisuus; sekä

d) jos alus kuuluu isännistölle, pääisännän täydellinen nimi, ammatti kotipaikka ja kansallisuus sekä kunkin omistajan osan suuruus;

7 §.

Kirjelmään on liitettävä aluksen rakentajan tai kahden uskottavan henkilön antama rakennustodistus sekä, milloin alusta ei ole rakennettu sille, joka ilmoitetaan sen omistajaksi, saantokirjat tai muu selvitys siitä, miten alus on rakentajalta tälle siirtynyt. Jos alus on siirtynyt ulkomaalaiselta suomalaiselle, on näytettävä, miten alus on tullut suomalaiseksi omaisuudeksi, sekä esitettävä saantokirjat, jotka sen jälkeen mahdollisesti on laadittu, niin myös tulliviranomaisen todistuksella selvitettävä, että tullikäsitteily on tapahtunut ja tullimaksut, mikäli sellaisia on menevä, suoritettu. Rakennustodistus on tässä tapauksessa oheenliitettävä, mikäli se on saatavissa. Ulkomaalla laadittu saantokirja tulee olla Suomen konsulin tai ulkomaan asianomaisen viranomaisen oikeaksi vahvistama.

9 §.

Jos sellainen alus, josta 1 momentissa puhu-

5 §.

6. aluksen omistajan tai, jos heitä on useampia, kunkin omistajan täydellinen nimi, ammatti, kotipaikka, kansallisuus ja omistusosuuden suuruus ja, jos aluksella on yhteisöomistajia, kunkin yhteisön toiminimi tai nimi, kotipaikka, selvitys siitä, onko yhteisö koti- vai ulkomainen ja omistusosuuden suuruus, sekä sen lisäksi:

a) jos aluksen omistaa osakeyhtiö, osuuskunta tai yhdistys, kunkin hallituksen jäsenen täydellinen nimi, ammatti, kotipaikka ja kansallisuus;

b) jos aluksen omistaa avoin tai kommandiittiyhtiö, jokaisen vastuunalaisen yhtiömiehen täydellinen nimi, ammatti, kotipaikka ja kansallisuus;

c) jos alus kuuluu kuolinpesälle, vainajan ja kuolinpesän hoitajan täydellinen nimi, ammatti, kotipaikka ja kansallisuus; sekä

d) jos alus kuuluu isännistölle, pääisännän täydellinen nimi, ammatti, kotipaikka ja kansallisuus sekä kunkin omistajan osuuden suuruus ja kansallisuus;

7 §.

Kirjelmään on liitettävä aluksen rakentajan tai kahden uskottavan henkilön antama rakennustodistus sekä, milloin alusta ei ole rakennettu sen ilmoitetulle omistajalle, saantokirjat tai muu selvitys siitä, miten alus on rakentajalta tälle siirtynyt. Jos ulkomaalainen alus on muuttunut suomalaiseksi, on näytettävä, miten alus on tullut suomalaiseksi, sekä esitettävä saantokirjat, jotka sen jälkeen mahdollisesti on laadittu. Lisäksi on esitettävä tulliviranomaisen todistus tulliselvityksestä ja tulliverotuksen toimittamisesta. Rakennustodistus on tässä tapauksessa oheenliitettävä, jos se on saatavissa. Ulkomailla laadittu saantokirjan tulee olla Suomen konsulin tai ulkomaan asianomaisen viranomaisen oikeaksi vahvistama.

9 §.

Jos 1 momentissa tarkoitettu alus on

*Voimassa oleva laki.**Ehdotus.*

taan, on rakennettu ulkomailla tai siellä siirtynyt ulkomaalaiselta suomalaiselle, on se ilmoitettava rekisteröitäväksi viimeistään heti, kun se on suomalaisessa satamassa suoritettu. Milloin alusta tahdotaan ennen sitä käyttää kauppamerenkulkuun muuten kuin matkalla suomalaiseen satamaan, on se ilmoitettava rekisteröitäväksi niin pian kuin se voi tapahtua ja viimeistään ennenkuin alukselle annetun väliaikaisen kansallisuustodistuksen pätevyysaika on kulunut umpeen.

10 §.

Jos sellainen alus, josta 9 §:ssä puhutaan, on ulkomailla rakennettu suomalaisen isännistön laskuun tai siellä siirtynyt suomalaiseksi omaisuudeksi, antakoon konsuliviranomainen, tultuaan vakuutetuksi uuden omistajan laillisesta saannosta alukseen, sille väliaikaisen kansallisuustodistuksen sillä tavoin, kuin siitä on erikseen säädetty.

20 §.

Jos rekisteriin merkitty alus on siirtynyt ulkomaalaiselle tai aluksen omistaja tullut vieraan maan kansalaiseksi tai jos muu muutos on tapahtunut, jonka johdosta alus on lakanut olemasta suomalainen, noudatettakoon myös, mitä 1 ja 2 momentissa on säädetty. Alus, jonka osuus on tullut ulkomaalaisen omaksi, saa jäädä rekisteriin kuudeksi kuukaudeksi sekä senkin jälkeen, jos näytetään, että osuus mainitun ajan kuluessa on siirtynyt suomalaiselle.

Milloin alus on siirtynyt ulkomaalaiselle, on entisen omistajan ilmoitettava siitä rekisteriviranomaiselle.

rakennettu ulkomailla tai siellä ollessaan *muuttunut suomalaiseksi*, on se ilmoitettava rekisteröitäväksi viimeistään *silloin*, kun se *ensimmäisen kerran saapuu suomalaiseen satamaan*. Milloin alusta tahdotaan ennen sitä käyttää kauppamerenkulkuun muuten kuin matkalla suomalaiseen satamaan, on se ilmoitettava rekisteröitäväksi niin pian kuin se voi tapahtua ja viimeistään ennen kuin alukselle annetun väliaikaisen kansallisuustodistuksen *voimassaoloaika* on kulunut umpeen.

10 §.

Jos 9 §:ssä *tarkoitettu* alus on ulkomailla rakennettu *sellaisen tilaajan lukuun, että alusta on pidettä suomalaisena tai, jos se on siellä ollessaan muuttunut suomalaiseksi, on konsuliviranomaisen tultuaan vakuutetuksi* uuden omistajan laillisesta saannosta aluksessa *annettava sille väliaikainen kansallisuustodistus* sillä tavoin kuin siitä on erikseen säädetty.

20 §.

Jos rekisteriin merkitty alus on *muuttunut ulkomaalaiseksi, noudatetaan myös, mitä 1 ja 2 momentissa on säädetty. Alus, joka on muuttunut ulkomaalaiseksi, saa jäädä rekisteriin kuudeksi kuukaudeksi sekä senkin jälkeen, jos näytetään, että alus mainitun ajan kuluessa on muuttunut jälleen suomalaiseksi.*

Milloin alus on *muuttunut ulkomaalaiseksi*, on entisen omistajan ilmoitettava siitä rekisteriviranomaiselle.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 19 _____