

Liikennevaliokunnan mietintö n:o 9 hallituksen esityksestä merilaksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Eduskunta on 6 päivänä toukokuuta 1994 lähettänyt liikennevaliokunnan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen n:o 62.

Valiokunta on eduskunnan päätöksen mukaisesti saanut lakivaliokunnalta lausunnon. Lausunto (LaVL 4) on otettu tämän mietinnön liitteeksi.

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina apulaisosastopäällikkö Raimo Kurki ja ylitarkastaja Lolan Eriksson liikenneministeriöstä, osastopäällikkö Tuomas Nylund Suomen Varustamoyhdistyksestä, asiamies Olof Widén Ulkomaanliikenteen pientonnistoyhdistyksestä, toiminnanjohtaja Markus Sinisalo Suomen Laivanpäälystöliitosta, toiminnanjohtaja Anton Sjöholm Suomen Konepäälystöliitosta ja lakimies Simo Zitting Suomen Merimies-Uniosta.

Hallituksen esitys

Hallituksen esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi merilaki. Lailla uudistettaisiin ensisijaisesti tavarankuljetusta koskevat säännökset, jotka lähinnä koskevat varustajan ja lastinomitajan välisiä oikeussuhteita. Lisäksi ehdotetaan, että varustajan vastuunrajoja korotettaisiin matkustajien kuljetuksessa ja että lakiin sisällytettäisiin sellaisen aluksen, jonka omistajalla on kotipaikka Euroopan talousalueella, rekisteröintiä koskevat säännökset. Muilta osin nykyisen merilain säännökset on pääosin sisällytetty asiasisällöltään muuttamattomina ehdotettuun lakiin.

Uuteen lakiin sisällytettäisiin uudistuksen yhteydessä kumottavaksi ehdotetun merioikeudellisen vastuun vuoksi perustettavasta rajoitusrahastosta ja rajoitusoikeudenkäynnistä annetun lain aineellinen sisältö.

Merilainsäädäntö on valmisteltu yhteistyössä Norjan, Ruotsin ja Tanskan kanssa, joten se rakenteellisesti vastaa muiden pohjoismaiden lainsäädäntöä.

Ehdotettu merilaki on rakenteellisesti uudistettu ja lain rakenteessa sekä pykälänumeroinnissa on käytetty nykyisin noudatettavaa lainsäädäntötekniikkaa.

Ehdotettu merilaki on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti Norjan, Ruotsin ja Tanskan uusien merilakien kanssa 1 päivänä heinäkuuta 1994.

Valiokunnan kannanotot

Hallituksen esityksessä mainituista syistä ja saadun selvityksen perusteella valiokunta pitää lakiehdotusta tarpeellisena ja puoltaa sen hyväksymistä seuraavin huomautuksin ja muutosehdotuksin.

Liikennevaliokunta yhtyy lakivaliokunnan tekemiin asianmukaisiin huomautuksiin korostaen erityisesti merilain rangaistussäännöksiä ja alioikeuden tarkoituksenmukaista kokoonpanoa merioikeusjutuissa koskevia lakivaliokunnan kannanottoja. Edelleen liikennevaliokunta ehdottaa, että lakiehdotuksen 21 luvun 4 § 1 momentin 1 kohdan käsitteistö muutetaan vastaamaan kansainvälisiä sopimuksia ja oikeudenkäymiskaassa omaksuttua käsitteistöä. Pykälässä puhutaan asuinpaikan asemesta virheellisesti kotipaikasta.

Valiokunta ehdottaa kunnioittaen,

että lakiehdotukset hyväksyttäisiin muutoin sellaisinaan paitsi 1. lakiehdotuksen 21 luvun 4 § näin kuuluvana:

4 §

*Toimivaltainen merioikeus kappaletavaran
kuljetuksessa*

Kanne, joka koskee vastuuta kappaletavaran kuljetusta koskevan sopimuksen perusteella, voidaan nostaa ainoastaan sen paikkakunnan merioikeudessa:

1) missä vastaajalla on pääkonttori, tai jollei pääkonttoria ole, missä vastaajalla on *asuinpaikka*;

(2—4 kohta kuten hallituksen esityksessä)
(2 ja 3 mom. kuten hallituksen esityksessä)

Helsingissä 3 päivänä kesäkuuta 1994

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa puheenjohtaja Saapunki, varapuheenjohtaja Kasurinen, jäsenet Antvuori,

Karhunen, Kohijoki, Lahikainen, Myller, Mölsä, Renlund, Rönholm ja Suhonen sekä varajäsen Vuorensola.

EDUSKUNNAN
LAKIVALIOKUNTA

Liite

Helsingissä

31 päivänä toukokuuta 1994

Lausunto n:o 4

Liikennevaliokunnalle

Eduskunta on 6 päivänä toukokuuta 1994 lähettäessään hallituksen esityksen n:o 62 merilaksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi liikennevaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi samalla määrännyt, että lakivaliokunnan on annettava asiasta lausunto liikennevaliokunnalle.

Valiokunnassa ovat asian johdosta olleet kuultavina vanhempi hallitussihteeri Lolan Eriksson liikenneministeriöstä, lainsäädäntöneuvos Mikko Puumalainen ja lainsäädäntöneuvos Juhani Hirvonen oikeusministeriöstä, kärjätuomari Björn Hellman Helsingin kärjäoikeudesta, asianajaja Henrik Langenskiöld Suomen Asianajajaliitosta, osastopäällikkö Tuomas Nyland Suomen Varustamoyhdistyksestä ja lakimies Simo Zitting Suomen Merimies-Unioni ry:stä.

Hallituksen esitys

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi merilaki, joka korvaisi voimassa olevan merilain vuodelta 1939. Lailla uudistetaan ensisijaisesti tavarankuljetusta koskevat säännökset, jotka lähinnä koskevat varustajan ja lastinomistajan välisiä oikeussuhteita. Lisäksi ehdotetaan, että varustajan vastuunrajoja korotettaisiin matkustajien kuljetuksessa ja että lakiin sisällytettäisiin sellaisen aluksen, jonka omistajalla on kotipaikka Euroopan talousalueella, rekisteröintiä koskevat säännökset. Muilta osin nykyisen merilain säännökset on pääosin sisällytetty asiasisällöltään muuttamattomina ehdotettuun lakiin.

Merilakiehdotus on rakenteellisesti uudistettu ja sen rakenteessa ja pykälänumeroinnissa on käytetty nykyisin noudatettavaa lainsäädäntötekniikkaa. Niihin nykyisen merilain säännöksiin, jotka on sisällytetty uuteen lakiin, on tehty kielellisiä korjauksia.

Uusi merilaki on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti Norjan, Ruotsin ja Tanskan uusien merilakien kanssa. Lakien voimaantuloajankohdasta ehdotetaan säädettäväksi aseuksella. Yhteispohjoismaisena tavoitteena on uusien merilakien voimaantulo 1 päivänä heinäkuuta 1994.

Valiokunnan kannanotot

Lakivaliokunta on tässä yhteydessä käsitellyt merilakiehdotuksen VI osaa ”Loppusäännökset”, johon on koottu valiokunnan toimialaan kuuluvat saatavan vanhentumista koskevat säännökset, rikos- ja prosessioikeudelliset säännökset sekä täytäntöönpanoa koskevat säännökset. Näiltä osin valiokunta puoltaa lakiehdotuksen hyväksymistä seuraavin huomautuksin.

19 luku. Saatavan vanhentuminen. Valiokunnan huomiota on kiinnitetty luvun 1 §:ssä takautumiskanteen nostamiselle asetettuun määräaikaan, jonka on arvioitu lyhyytensä vuoksi saatavan johtaa oikeudenmenetyksiin.

Valiokunta toteaa, että säännös vastaa voimassa olevan merilain 229 §:n 2 momenttia ja perustuu merikuljetusta koskevan yleissopimuksen Haag-Visbyn sääntöjen yhteispohjoismaiseen sovellutukseen. Säännös ei ole käytännössä aiheuttanut ainakaan suuria ongelmia niinä 20 vuotena, joina se on ollut voimassa. Alioikeus uudistuksen myötä tilanne on vielä parantunut, koska oikeudenkäymiskaaren uuden 18 luvun 5 §:n mukaan asianosainen voi nostaa takautumiskanteen jo siinä oikeudenkäynnissä, jossa päävaatimus käsitellään. Edellä lausutun perusteella valiokunta katsoo, että säännöstä ei voida eikä ole tarpeen muuttaa.

20 luku. Rangaistussäännökset. Luvun säännökset vastaavat asiasisällöltään pääosin nykyi-

sen merilain 9 luvun säännöksiä. Säännökset ovat osittain päällekkäisiä rikoslaissa olevien rangaistussäännösten kanssa ja niihin sisältyy useita vankeusrangaistusuhkaisia säännöksiä.

Käynnissä olevan rikoslain kokonaisuudistuksen yhtenä hyväksyttynä tavoitteena on keskittää vankeusrangaistusuhkaiset rangaistussäännökset rikoslakiin. Myös osa merilain rangaistussäännöksistä on tämän perusteella siirrettävä rikoslakiin. Valiokunta pitää asianmukaisena, että tämä työ suoritetaan hallituksen esityksessä ilmoitetulla tavalla liikenne rikoksia koskevan rikoslain ao. luvun valmistelun yhteydessä.

21 luku. Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa. Luvun säännökset vastaavat pitkälti nykyisen merilain säännöksiä, mutta lukuun sisältyy myös uusia pykäläiä, koska säännöksissä on otettu huomioon toteutettu alioikeusuudistus. Luvun 12 §:ssä on oikeudenkäyntiä koskeva viittaussäännös, jonka mukaan oikeudenkäynnissä merioikeudessa noudatetaan, jollei merilain säännöksistä muuta johdu, mitä oikeudenkäynnistä kärkeäoikeudessa säädetään.

Luvun 10 §:ssä on erityissäännös kirjelmien vaihdosta muissa kuin 8 ja 9 §:ssä tarkoitetuissa merioikeusjutuissa. Sen tarpeellisuus on lakivaliokunnassa asetettu kyseenalaiseksi, koska uuden oikeudenkäymiskaaren mukaan valmistelu on pakollinen kaikissa jutuissa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan säännös ei kuitenkaan ole ristiriidassa viittaussäännöksen nojalla merioikeudessa noudatettavien oikeudenkäymiskaaren säännösten kanssa. Kun säännöksellä on tässä vaiheessa, jolloin alioikeusuudistuksen säännökset ja periaatteet eivät vielä ole kaikille merioikeusjuttujen osapuolille tuttuja, informatiivinen merkitys, valiokunta puoltaa 10 §:n hyväksymistä sellaisenaan.

Luvun 9 §:ssä säädetään rikosjuttujen käsitteystä merilain mukaan. Valiokunnassa on käyty keskustelua siitä, onko alioikeuden kokoonpano meririkosjutuissa tarkoituksenmukainen. Näissä

jutuissa oikeudessa on tuomarin lisäksi läsnä kaksi meriasiantuntijaa, minkä lisäksi vakavammassa rikoksissa oikeuden jäsenenä on 2—3 lautamiestä. Jutuissa on usein kysymys vaikeasta navigointitekniikasta ja yleensä juttujen ymmärtäminen vaatii erityisosaamista. Valiokunta pitää asianmukaisena, että alioikeusuudistuksen seuraavassa vaiheessa, jolloin edetään rikosasiain oikeudenkäyntimenettelysäännösten uudistamiseen, selvitetään myös, mikä on alioikeuden tarkoituksenmukainen kokoonpano meririkosjutuissa.

Eräs yksityiskohta. Lakiehdotuksen 13 luvun 60 § ja 21 luvun 4 § perustuvat Yhdistyneiden Kansakuntien tavarain merikuljetusta koskevan vuodelta 1978 olevan yleissopimuksen 21 artiklaan. Sanotun artiklan 1 a kohdan mukaan asia voidaan panna vireille muun muassa sellaisessa tuomioistuimessa, jonka tuomiopiirissä sijaitsee vastaajan pääasiallinen toimipaikka tai sellaisen puuttuessa vastaajan *asuinpaikka*.

Asuinpaikka on suomenos käsitteestä ”the habitual residence”. Käännös vastaa muun muassa Luganon yleissopimuksen käännöstä ja sitä käsitteistöä, joka on omaksuttu oikeudenkäymiskaaren 10 luvun oikeuspaikkaa koskevien säännösten uudistustyössä.

Merilakiehdotuksen 13 luvun 60 §:n käsitteistö on yleissopimuksen mukainen. Sen sijaan 21 luvun 4 § poikkeaa 21 artiklan määräyksestä. Pykälässä puhutaan asuinpaikan asemesta virheellisesti kotipaikasta. Valiokunta esittää,

että liikennevaliokunta korjaisi 21 luvun 4 §:n siten, että siinäkin kotipaikan asemesta puhuttaisiin *asuinpaikasta*.

Edellä esitetyn perusteella lakivaliokunta kunnioittavasti ehdottaa,

että liikennevaliokunta laatiessaan mietintöään ottaisi huomioon, mitä tässä lausunnossa on esitetty.

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa puheenjohtaja Lax, varapuheenjohtaja Halonen (osittain) ja jäsenet Aitto-

niemi, Hassi, Häkämies, Korteniemi, Luhtanen, Mäkelä, Piha, Polvi, Rossi, Savela, Seivästö, Suhola ja Tykkyläinen.