

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi merilain sekä alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 14 g §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi merilakia ja alusturvallisuuden valvonnasta annettua lakia alusten omistajien vakuutuksesta merioikeudellisia vaateita varten koskevan direktiivin täytäntöönpanemiseksi.

Merilakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että laivanisännällä olisi aluksen merioikeudellisia vaateita koskeva vakuuttamisvelvollisuus. Vakuuttamisvelvollisuus koskisi Suomen lipun alla purjehtivia aluksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300. Sääntelyn piiriin tulisi myös ulkomaiset vähintään 300 bruttovetoisuuden alukset, jotka käyvät suomalaisessa satamassa. Alus velvoitettaisiin todistamaan kyseisen vakuutuksen olemassaolo vakuutusenantajan antamalla todistuksella, joka olisi pidettävä aluksella. Lisäksi säädettäisiin säännösten rikkomisesta aiheutuvista seuraamuksista.

Merilakiin tehtäisiin myös merten matkustajaliikenteen harjoittajan vastuusta onnettomuustapauksissa koskevasta asetuksesta ja merimatkustajien oikeuksia koskevasta asetuksesta johtuvat Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaa koskevat muutokset.

Alusturvallisuuden valvonnasta annettua lakia muutettaisiin siten, että vakuutustodistus lisättäisiin niiden aluksella pidettävien todistusten joukkoon, jotka alusturvallisuuden valvontaviranomaiset tarkastavat. Alusturvallisuuden valvontaviranomainen voisi antaa alukselle karkotusmääräyksen, jos vakuutustodistus ei olisi aluksella. Lisäksi voitaisiin evätä Suomen satamaan tulo sellaisilta aluksilta, joille olisi jonkin jäsenvaltion toimesta annettu karkotusmääräys.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 NYKYTILA.....	3
1.1 Euroopan unionin lainsäädäntö.....	3
Vakuutusdirektiivi.....	3
Ateena-asetus ja merimatrustajien oikeuksista annettu asetust.....	5
1.2 Kansallinen lainsäädäntö.....	5
Merilaki.....	6
Laki alusturvallisuuden valvonnasta.....	7
Alusliikennepalvelulaki.....	7
2 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	8
2.1 Tavoitteet.....	8
2.2 Keskeiset ehdotukset.....	8
3 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	9
3.1 Vahingonkärsijän korvausoikeuden vahvistaminen.....	9
3.2 Taloudelliset vaikutukset.....	9
3.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	10
4 ASIAN VALMISTELU.....	10
5 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	11
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	12
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	12
1.1 Merilaki.....	12
7 luku Yleiset säännökset vastuusta	12
15 luku Matkustajien ja matkatavaran kuljetus	13
20 luku Rangaistussäännökset	14
1.2 Laki alusturvallisuuden valvonnasta.....	15
4 luku Pakkokeinot ja seuraamukset	15
2 VOIMAANTULO.....	16
3 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	16
LAKIEHDOTUKSET.....	18
merilain muuttamisesta.....	18
alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 14 g §:n muuttamisesta.....	20
LIITE.....	21
RINNAKKAISTEKSTIT.....	21
merilain muuttamisesta.....	21
alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 14 g §:n muuttamisesta.....	25

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

1.1 Euroopan unionin lainsäädäntö

Vakuutusdirektiivi

Euroopan unionin meriliikennepolitiikan eräänä tavoitteena on kauppamerenkulun laadun parantaminen lisäämällä kaikkien talouden toimijoiden toiminnan vastuullisuutta. Tämä toteutetaan muun muassa painottamalla ja nostamalla esiin operaattoreiden vastuuta.

Alusten omistajien vakuutuksesta merioikeudellisia vaateita varten 23 päivänä huhtikuuta 2009 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/20/EY, jäljempänä vakuutusdirektiivi, on osa Euroopan unionin niin sanottua kolmatta merenkulun turvallisuuspakettia, joka hyväksyttiin vuonna 2009. Turvallisuuspakettiin sisältyi vakuutusdirektiivin lisäksi kaksi asetusta ja viisi muuta direktiiviä, jotka koskevat meriliikenteen valvontaa, lippuvaltiovelvoitteita, alusten tarkastuksia ja katsastuksia, luokituslaitoksia, onnettomuustutkintaa sekä vastuuta matkustajien kuljetuksessa. Euroopan unionin merenkulun turvallisuuslainsäädännön vaatimukset perustuvat ensisijaisesti Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) hyväksymiin vaatimuksiin ja sääntöihin.

Vakuutusta koskevan velvoitteen avulla voidaan vahvistaa vahingonkärsijöiden asemaa, edistää alikuntoisten alusten poistumista liikenteestä ja elvyttää liikenteenharjoittajien välistä kilpailua. Tämän lisäksi Kansainvälinen merenkulkujärjestö on kehottanut päätöslauselmassaan A.898 (21) valtioita vaatimaan, että alusten omistajilla tai aluksen toiminnasta vastaavilla henkilöillä on asianmukaiset vakuutukset.

Vakuutusdirektiivi edellyttää jäsenvaltioita varmistamaan, että sen lipun alla purjehtivien alusten rekisteröidyllä omistajilla tai aluksen toiminnasta vastaavalla muulla henkilöillä on

vakuutus, joka kattaa aluksen toiminnassa syntyneet merioikeudelliset vaatimukset. Lisäksi vakuutus tulee edellyttää myös muun kuin oman lipun alla purjehtivilta aluksilta niiden saapuessa jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan. Jäsenvaltio voi edellyttää, kansainvälisen oikeuden sallimissa puitteissa, vakuutusvelvollisuuden noudattamista aluksen liikennöidessä niiden alueve-sillä.

Vakuutusdirektiivi koskee meriliikenteen aluksia ja sovelletaan aluksiin, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300. Direktiiviä ei sovelleta sota-aluksiin, sotalaivaston apu-aluksiin tai muihin aluksiin, jotka ovat jonkin valtion omistuksessa tai käytössä ja joita käytetään ei-kaupallisiin julkisiin palveluihin. Koska vakuutusdirektiivi määrittää vain vähimmäistason aluksen koon osalta, on jäsenvaltion mahdollista laajentaa sen soveltaminen myös pienempiin aluksiin.

Vakuutusdirektiiviä ei sovelleta sellaisiin kansallisen lainsäädännön vahingonkorvausjärjestelmiin, jotka perustuvat IMO:n hyväksymiin eräisiin yleissopimuksiin. Nämä yleissopimukset on sisällytetty direktiivin liitteeseen ja ne koskevat vastuuta öljyn kuljetuksessa öljysäiliöaluksissa (vuoden 1992 CLC-yleissopimus), vastuuta vaarallisten aineiden kuljetuksessa (vuoden 1996 HNS-yleissopimus), vastuuta aluksen polttoaineen aiheuttamista vahingoista (vuoden 2001 bunkkeriöljy-yleissopimus) sekä vastuuta laivahylkyjen nostamisesta (vuoden 2007 hylkyjennostoyleissopimus). Mainitut yleissopimukset sisältävät määräykset vastuusta, pakollisesta vakuutuksesta sekä vastuunrajoitusoikeudesta, joihin ei haluta puuttua vakuutusdirektiivin myötä.

Direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle suljetaan myös merten matkustajaliikenteen harjoittajan vastuusta onnettomuustapauksessa annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 392/2009. Asetuksella sisällytettiin vuoden 2002 Ateenan yleisso-

pimuksen aineelliset määräykset sekä IMO:n oikeudellisen komitean 19 päivänä lokakuuta 2006 hyväksymät sopimuksen täytäntöönpanoa koskevat ohjeet EU:n lainsäädäntöön. Asetus sisältää säännökset vastuusta, pakollisesta vakuutuksesta sekä vastuunrajoitusoikeudesta. Asetusta sovelletaan päivästä, jona vuoden 2002 Ateenan yleissopimus tulee voimaan unionin osalta, ja joka tapauksessa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2012 alkaen.

Vakuutuksen tulee direktiivin mukaan kattaa vuoden 1976/1996 varustajan vastuunrajoitusoikeutta koskevan yleissopimuksen mukaiset merioikeudelliset vaatimukset. Nämä vaatimukset kattavat lähtökohtaisesti kaiken, mikä voi sattua aluksen käytön yhteydessä. Vakuutuksen enimmäisraja määräytyy direktiivin mukaan mainitun sopimuksen vastuunrajoitusta koskevien enimmäisrajojen mukaan. IMO:n sopimusvaltioista 52 kuuluu vuoden 1976 yleissopimuksen piiriin ja 45 valtiota vuonna 1996 tehdyn pöytäkirjan piiriin. EU:n tavoitteena on, että kaikki EU-maat kuuluisivat vuoden 1996 pöytäkirjan piiriin, koska korvausmäärien rajat ovat siinä vuoden 1976 yleissopimusta huomattavasti korkeammat.

Vakuutuksella tarkoitetaan vakuutusta omavastuun kanssa tai ilman, ja se käsittää esimerkiksi kansainvälisen P&I ryhmän jäsenen (P&I Club) antaman vahinkovakuutustyyppin. Kansainväliseen P&I ryhmään kuuluu 13 jäsentä, jotka toimivat eräänlaisen keskinäisen vakuutusjärjestelmän pohjalta. Suurella osalla maailman tonnistosta on P&I ryhmään kuuluvan jäsenen tarjoama P&I-vakuutus (Protection & Indemnity), joka kattaa varustajan tai operoijan vahingonkorvausvastuun vahingoista, jotka ovat tapahtuneet aluksen käytön yhteydessä kolmannelle osapuolelle. Näihin luetaan mm. öljyvuodot ja muut ympäristövahingot. P&I-vakuutuksesta voidaan korvata myös lastivahinkoja sekä aluksen miehistölle tai matkustajille tapahtuneita vahinkoja. Vakuutusten kattavuus vaihtelee. P&I-vakuutus ei kata sotariskejä vaan niitä varten on erikseen sotariskivakuutus.

Direktiivi mahdollistaa myös muita tosiasiallisia vakuutuksen muotoja, mukaan lukien todistetusti olemassa olevan itsevakuutuksen,

sekä rahavakuuksia, jotka tarjoavat vakuutus- turvan samanlaisin ehdoin. Direktiivissä oleva vakuutuksen määritelmä antaa vakuuttamisvelvolliselle mahdollisuuden valita itselleen sopiva vakuutusmuoto.

Vakuutuksen voimassaolo on todistettava aluksella pidettävällä vakuutuksenantajan antamalla todistuksella. Vakuutusdirektiivi määrittelee tiedot, jotka vakuutuksenantajan antamissa todistuksissa on oltava. Näitä tietoja ovat aluksen nimi, IMO-tunnistenumero ja rekisteröintisataman nimi, aluksen omistajan nimi ja päätoimipaikka, vakuutuksen tyyppi ja kesto, vakuutuksenantajan nimi ja päätoimipaikka sekä tarvittaessa toimipaikka, jossa vakuutus on annettu. Ellei todistuksessa käytetty kieli ole englanti, ranska tai espanja, tulee tekstiin liittää lisäksi käännös jollekin näistä kielistä.

Vakuutusdirektiivi edellyttää, että jäsenvaltion tulee varmistaa, että sen lainkäyttövaltaan kuuluvassa satamassa olevien alusten kaikkiin tarkastuksiin, jotka toimitetaan satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/16/EY (jäljempänä Post State Control-direktiivi tai PSC-direktiivi) mukaisesti, tarkistetaan, että aluksella on todistus pakollisesta vakuutuksesta merioikeudellisia vaateita varten. Mikäli aluksella ei ole todistusta vakuutuksesta, toimivaltainen viranomainen voi antaa alukselle karkotusmääräyksen, josta ilmoitetaan komissiolle, muille jäsenvaltioille ja asianomaiselle lippuvaltiolle. Tämän jälkeen kaikkien jäsenvaltioiden on evättävä tämän aluksen pääsy satamiinsa kunnes alus esittää todistuksen. Tämä ei kuitenkaan rajoita soveltamasta direktiiviä 2009/16/EY, jossa säädetään alusten pysäyttämisestä turvallisuusnäkökohtiin liittyvän vaaran perusteella.

Vakuutusdirektiivi edellyttää, että jäsenvaltio säätelee seuraamuksista, mikäli direktiivin mukaisesti annettuja kansallisia säännöksiä rikotaan. Jäsenvaltion tulee toteuttaa kaikki tarpeelliset toimenpiteet varmistukseksi, että näitä seuraamuksia sovelletaan. Seuraamusten tulee olla tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

EU:n kolmannen meriturvallisuuspaketin sisältämät alusliikennettä koskeva yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta

annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/17/EY (jäljempänä seurantadirektiivin muutosdirektiivi) ja satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY täydentävät osaltaan vakuutusdirektiivin määräysten toimeenpanoa alusturvallisuuden valvonnan ja ilmoitusvelvollisuuden osalta ja ne on toimeenpantu kansallisessa lainsäädännössä.

Port State Control –direktiivin mukaan vakuutusdirektiivin edellyttämä vakuutustodistus on yksi niistä asiakirjoista, joita tarkastuksen yhteydessä tulee tarkastaa.

Seurantadirektiivin muutosdirektiivissä on määriteltä, että myös niiden alusten, jotka eivät ole esittäneet tai joilla ei ole yhteisön lainsäädännön tai kansainvälisten sääntöjen mukaista vakuutustodistusta tai rahavakuutta katsotaan aiheuttavan mahdollisen vaaran merenkululle tai uhan merenkulun tai ihmisten turvallisuudelle tai ympäristölle.

Seurantadirektiivin muutosdirektiivissä vakuutusdirektiivin edellyttämä vakuutustodistus ja sen puuttuminen on huomioitu myös tehtäessä päätös alusten vastaanottamisesta suojapaikkaan. Vakuutusdirektiivin edellyttämän vakuutustodistuksen puuttuminen ei vapauta jäsenvaltioita ennakoarvioinnin ja päätöksen tekemisestä eikä vakuutustodistuksen puuttuminen sellaisenaan oikeuta jäsenvaltiota kieltäytymään vastaanottamasta alusta suojapaikkaan. Jäsenvaltio voi kuitenkin pyytää aluksen liikenteenharjoittajaa, asiamiestä tai päällikköä esittämään vakuutustodistuksen mutta tämä ei saa viivästyttää aluksen vastaanottamista suojapaikkaan.

Ateena-asetus ja merimatrustajien oikeuksista annettu asetus

Yhteisen liikennepolitiikan puitteissa Euroopan unioni on toteuttanut monia toimenpiteitä turvallisuuden ja matrustajien oikeuksien parantamiseksi eri liikennesektoreilla. Meriliikenteen alalla näihin toimenpiteisiin kuuluvat merten matrustajaliikenteen harjoittajan vastuusta onnettomuustapauksessa annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 392/2009, jäljempänä Ateena-asetus, sekä matrustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä sekä asetuksen

(EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1177/2010, jäljempänä merimatrustajien oikeuksista annettu asetus.

Ateena-asetuksella sisällytettiin matrustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 2002 pöytäkirjalla (jäljempänä vuoden 2002 Ateenan yleissopimus) aineelliset määräykset pääosin sekä IMO:n oikeudellisen komitean 19.10.2006 hyväksymät sopimuksen täytäntöönpanoa koskevat ohjeet EU:n lainsäädäntöön. Ateena-asetuksessa säädetään rahdinkuljettajan vastuusta liittyen merikuljetuksen aikana matrustajalle aiheutuviin henkilö- sekä matkatavaravahinkoihin. Euroopan unioni on aikaisemmin antanut muita liikennemuotoja koskevaa Ateena-asetusta vastaavaa vastuusääntelyä.

Merimatrustajien oikeuksista annetulla asetuksella säädetään meri- ja sisävesiliikenteen kuljetussopimuksen heikomman osapuolen eli matrustajan vähimmäispuolesta. Asetuksessa on liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeudet turvaavia säännöksiä sekä säännökset liikenteenharjoittajan velvollisuuksista sekä matrustajalle maksettavista vakiokorvauksista matkan viivästys- ja peruuntumistilanteissa.

Sekä Ateena-asetus että merimatrustajien oikeuksista annettu asetus edellyttävät toimivaltaisen viranomaisen nimeämistä. Tällä viranomaisella tulee olla oikeus myöntää hakemuksesta Ateena-asetuksen mukainen vakuutustodistus.

1.2 Kansallinen lainsäädäntö

Vakuutusdirektiivin toimeenpano edellyttää vakuutusta koskevan velvoitteen sisällyttämisestä merilakiin (674/1994) ja valvontaa koskevien säännösten osalta alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) muuttamista.

Ateena-asetuksen ja merimatrustajien oikeuksista annetun asetuksen mukaisen toimivaltaisen viranomaisen nimeäminen ja Ateena-asetuksen mukaisen vakuutusta tai vakuutta koskevan todistuksen myöntäminen edellyttävät näiden säännösten sisällyttämistä merilakiin.

Merilaki

Merilain 7 luku sisältää yleiset säännökset laivaisännän vastuusta. Laivaisäntä on vastuussa vahingosta, jonka aluksen päällikkö, laivaväki, luotsi tai joku muu laivaväkeen kuulumaton henkilö, joka laivaisännän tai päällikön toimeksiannosta työskentelee aluksen lukuun, on toimessa tekemällään virheellä tai laiminlyönnillä aiheuttanut. Merilaki koskee vastuuta sekä meri- että sisävesiliikenteessä, kun taas vakuutusdirektiivi koskee vain meriliikennettä.

Nykyinen merilaki ei sisällä velvoitetta vakuutuksen ottamiseen laivaisännän vastuun kattamiseksi. Merilakiin on direktiivin johdosta sisällytettävä vaatimus suomalaista alusta koskevasta vakuutusvelvollisuudesta sekä ulkomaista alusta koskevasta vakuutusvelvollisuudesta kun se käy Suomen satamassa. Direktiivi rajaa vakuuttamisvelvollisuuden aluksiin, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300.

Merilakiin on myös lisättävä direktiivin mukainen säännös, joka jättää tietyn tyyppiset alukset, kuten sota-alukset, vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle.

Direktiivi sisältää myös määräykset todistuksen sisällöstä, jotka on syytä lisätä merilakiin.

Käytännössä varustajilla on jo yleensä vahinkovakuutus, kuten P&I-vakuutus vastuun varalle, joka yleensä kattaa aluksen toiminnassa aiheutetut vahingot eli vuoden 1976/96 varustajan vastuunrajoitusoikeutta koskevassa yleissopimuksessa tarkoitetut merioikeudelliset vaatimukset. Merilakiin sisällytettävä uusi velvoite ei siten aiheuttaisi varustajien osalta juurikaan muutosta nykytilaan.

Laivaisännän ja aluksen rekisteröidyn omistajan vastuusta ja vahingon korvaamisesta on säännöksiä merilain 10 luvussa, joka koskee vastuuta öljysäiliöaluksen aiheuttamasta öljyvahingosta, 10a luvussa, joka koskee vastuuta aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta, 13 luvussa, joka koskee vastuuta kappaletavaran kuljetuksessa sekä 15 luvussa, joka koskee vastuuta matkustajan ja matkatavaran kuljetuksessa.

Direktiivin mukaan vakuuttamisvelvollisuutta ei sovelleta kansallisiin järjestelmiin,

jotka perustuvat tiettyihin IMO:n yleissopimuksiin, jotka on sisällytetty direktiivin liitteeseen. Kyseessä on varustajan siviilioikeudellisesta vastuusta, vastuun perustasta ja vastuun määrästä öljyn kuljetuksesta öljysäiliöaluksissa, vaarallisen aineen kuljetuksessa (HNS-yleissopimus), aluksen polttoaineen aiheuttamista vahingoista sekä laivahylkyjen nostamisesta. Näistä yleissopimuksista Suomi on ratifioinut tähän mennessä vuoden 1992 kansainvälisen yleissopimuksen öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta ja sitä koskevat kansalliset säännökset sisältyvät merilain 10 lukuun. Suomi on myös ratifioinut vuoden 2001 kansainvälisen yleissopimuksen aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta (ns. bunkkeriöljyyleissopimus) ja sitä koskevat säännökset sisältyvät merilain 10a lukuun. Siihen saakka kunnes Suomi on ratifioinut HNS-yleissopimuksen ja hylkyjennostamissopimuksen, direktiivin mukainen vakuutusvelvoite koskee myös näiden yleissopimusten kattamia vahinkovaateita.

Direktiivi sulkee soveltamisalan ulkopuolelle myös Ateena-asetuksen eli EU-asetuksen merten matkustajaliikenteen harjoittajan vastuusta onnettomuustapauksessa. Asetus tulee voimaan 31 päivänä joulukuuta 2012.

Laivaisännän oikeudesta vastuun rajoittamiseen säädetään merilain 9 luvussa, jossa on määritelty perusteet vastuun rajoittamiselle sekä vastuunrajoitusoikeuden kohteena olevat saamiset. Merilain 9 luku perustuu IMO:n vuoden 1976 yleissopimukseen merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta, sellaisena kuin se on muutettuna vuonna 1996 tehdyllä pöytäkirjalla (SopS 31/2004).

Merilain 9 luvun 2 § sisältää yleissopimukseen perustuvat säännökset vastuunrajoitusoikeuden kohteena olevista saamisista. Näitä saamia ovat tietyt henkilö- tai esinevahingot ja tavaran, matkustajien tai matkustajille kuuluvan matkatavan merikuljetuksessa tapahtuneesta viivästyisestä aiheutuneet vahingot. Saamisiin luetaan myös muut vahingot, jos vahingon on aiheuttanut sopimukseen perustumattoman oikeuden loukkaus tai jos se on syntynyt välittömässä yhteydessä

aluksen käyttöön tai pelastukseen. Lisäksi saamisiksi katsotaan erilaiset toimenpiteet, joita on tehty uponneen, karille ajautuneen, hylätyn tai hyläksi muuttuneen aluksen tai kaiken siinä olleen nostamiseksi, poistamiseksi, hävittämiseksi tai vaarattomaksi tekemiseksi sekä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on ollut lastin poistaminen, hävittäminen tai vaarattomaksi tekeminen. Saamisia ovat myös vastuunrajoituksen alaisen vahingon estämistä tai rajoittamista tarkoittavat toimenpiteet ja niistä aiheutuvat vahingot.

Merilain 9 luvun 5 §:ssä määritellään vastuunrajoituksen enimmäismäärät niissä vahingoissa, joissa oikeus vastuunrajoitukseen on olemassa. Vastuunrajoitusyleissopimukseen perustuva merilain sääntely antaa laivanisännälle mahdollisuuden rajoittaa vastuutaan aiheutuneista vahingoista. Aluksen matkustajiin kohdistuneesta henkilövahingoista johtuvista saamisista vastuuraja on 175 000 erityistä nosto-oikeutta (Special Drawing Right, SDR) kerrottuna aluksen sallitulla matkustajamäärällä. Vastuuraja muihin kuin henkilövahinkoihin perustuvista saamisista on 2 miljoonaa SDR aluksilta, joiden bruttovetoisuus on enintään 2000, ja sitä suuremmilta aluksilta vastuuraja nousee porrastetusti nettovetoisuuden kasvaessa. Lisäksi on määritelty 1 miljoonan vastuuraja enintään 2000 bruttovetoisuuden aluksille muista kuin edellä mainituista saamisista sekä saamisista, joihin muiden kuin henkilövahinkojen määrät eivät riitä. Myös nämä vastuurajat nousevat porrastetusti aluksen koon mukaan.

Perusteluna yleiselle vastuunrajoitukselle on pidetty vakuuttamisvelvollisuutta ja sen myötä varustajan vapauttamista poikkeuksellisen suurista korvauksista, joihin vakuutusyhtiöiden olisi vaikeaa antaa vakuutuksia, tai korkeiden vastuumäärien seurauksena maksettavat vakuutusmaksut kohoaisivat liian korkeiksi. Yleisellä vastuunrajoitusoikeudella annetaan varustajalle mahdollisuus varautua korkeimpaan korvausmäärään ja vakuutusyhtiölle tieto, mikä on suurin korvausmäärä, joka voi tulla korvattavaksi. Yleisen vastuunrajoituksen tarkoituksena on luoda vastuulle eräänlainen katto ja siten mahdollistaa riskien kattaminen vakuutuksella. Merilain 9 luvun 4 §:n mukaan vastuunrajoitus ei koske tilanteita, joissa varustaja on toiminut tahalli-

sesti tai törkeästi huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi.

Merilain 15 luvussa säädetään nykyään rahdinkuljettajan vastuusta merimatkustajan henkilö- ja viivästysvahingoista sekä matkatavaravahingoista. Luku ei sisällä Ateenasetukseen tai merimatkustajien oikeuksista annettuun asetukseen liittyviä toimivaltasäännöksiä.

Merilain 20 luku sisältää seuraamuksia koskevat säännökset. Lukuun tulee sisällyttää tarvittavat säännökset vakuutusdirektiivin vakuutusvelvollisuuden ja vakuutustodistuksen mukanaapitovelvollisuuden laiminlyönnistä. Vastaavat rangaistussäännökset öljyvahinkovastuun sekä bunkkeriöljyvastuun osalta ovat merilain 20 luvun 9a ja 9b §:ssä.

Laki alusturvallisuuden valvonnasta

Alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/1995) säädetään alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta. Lisäksi laissa alusturvallisuuden valvonnasta säädetään aluksille suoritettavista tarkastuksista ja niiden yhteydessä tarkastettavista todistuksista. Vakuutustodistus, joka aluksella on oltava, sisältyy PSC-direktiivin liitteeseen 4 ja on yksi tarkastettavista todistuksista. Todistuksen tarkastaminen on siten jo sisällytetty kansalliseen lainsäädäntöön.

Alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 4 luku sisältää säännökset pakkokeinoista ja seuraamuksista. Alus voidaan velvoittaa korjaamaan havaitut puutteet tai epäkohdat ja sille voidaan määrätä uhkasakko ja keskeyttämissuhke. Lisäksi 4 luvun mukaan on mahdollista pysäyttää alus, rajoittaa aluksen käyttöä tai kieltää sen varusteen, laitteen toiminnon tai järjestelyn käyttö. Lisäksi voidaan evätä aluksen pääsy satamaan.

Nykyinen laki alusturvallisuuden valvonnasta ei sisällä säännöksiä aluksen karkottamisesta eikä vastaavaa säännöstä ole myöskään muualla merenkulun lainsäädännössä.

Alusliikennepalvelulaki

Seurantadirektiivin muutosdirektiivin edellyttämät säännökset on alusliikennepalvelu-

laissa (623/2005) ja valtioneuvoston asetuksessa alusliikennepalvelusta (Vna 763/2005).

Seurantadirektiivin muutosdirektiivissä on määritely, että myös niiden alusten, jotka eivät ole esittäneet tai joilla ei ole yhteisön lainsäädännön tai kansainvälisten sääntöjen mukaista vakuutustodistusta tai rahavakuutta katsotaan aiheuttavan mahdollisen vaaran merenkululle tai uhan merenkulun tai ihmisten turvallisuudelle tai ympäristölle.

Seurantadirektiivin muutosdirektiivissä vakuutusdirektiivin edellyttämä vakuutustodistus ja sen puuttuminen on huomioitu myös tehtäessä päätös alusten vastaanottamisesta suojapaikkaan. Vakuutusdirektiivin edellyttämän vakuutustodistuksen puuttuminen ei vapauta jäsenvaltioita ennakoarvioinnin ja päätöksen tekemisestä eikä vakuutustodistuksen puuttuminen sellaisenaan oikeuta jäsenvaltiota kieltäytymään vastaanottamasta alusta suojapaikkaan. Jäsenvaltio voi kuitenkin pyytää aluksen liikenteenharjoittajaa, asiamiestä tai päällikköä esittämään vakuutustodistuksen mutta tämä ei saa viivästyttää aluksen vastaanottamista suojapaikkaan.

Alusliikennepalvelulain edellyttämistä VTS-viranomaisen ilmoitusvelvollisuuksista säädetään valtioneuvoston asetuksessa alusliikennepalvelusta 763/2005. Asetuksessa on huomioitu kolmanteen meriturvallisuuspakettiin kuuluvan direktiivin 2009/17/ETY säännös siitä, että VTS-viranomaisen on ilmoitettava muiden maiden viranomaisia, jos alus ei ole kyennyt esittämään unionilainsäädännön ja kansainvälisten sääntöjen mukaista vakuutustodistusta tai rahavakuutta.

2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1 Tavoitteet

Esityksen tarkoituksena on panna täytäntöön alusten omistajien vakuutuksesta merioikeudellisia vaateita varten 2009 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi. Vakuutusdirektiivin tavoitteena on kaupamerenkulun laadun parantaminen lisäämällä kaikkien talouden toimijoiden toiminnan vastuullisuutta. Vakuutusta koskevan velvoit-

teen avulla voidaan vahvistaa vahingonkäräjien asemaa, edistää alikuntoisten alusten poistumista liikenteestä ja elvyttää liikenteenharjoittajien välistä kilpailua. Tämän lisäksi IMO on kehottanut päätöslauselmaansa A.898 (21) valtioita vaatimaan, että alusten omistajilla tai aluksen toiminnasta vastaavilla henkilöillä on asianmukaiset vakuutukset.

Vakuutusdirektiivi edellyttää jäsenvaltioita varmistamaan, että kaikilla sen lipun alla purjehtivien alusten rekisteröidyillä omistajilla tai aluksen toiminnasta vastaavalla muulla henkilöllä on vakuutus, joka kattaa aluksen toiminnassa syntyneet merioikeudelliset vaatimukset. Lisäksi vakuutus tulee edellyttää myös muun kuin oman lipun alla purjehtivilta aluksilta niiden saapuessa jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan.

Vakuutusdirektiivi edellyttää myös, että vakuutuksen voimassaolo on todistettava vakuutuksenantajan antamalla todistuksella ja jäsenvaltion tulee varmistaa, että alusten kaikkien tarkastusten yhteydessä tarkistetaan, että kyseinen todistus on aluksella. Mikäli todistusta ei aluksella ole, voi toimivaltainen viranomaisena antaa alukselle karkotusmääräyksen, jonka jälkeen kaikkien jäsenvaltioiden on evättävä tämän aluksen pääsy satamiinsa. Lisäksi jäsenvaltioiden tulee säätää seuraamusjärjestelmästä, jota sovelletaan vakuutusvelvollisuutta ja vakuutustodistusta koskevien kansallisten säännösten rikkomiseen.

Ateena-asetus ja matkustajien oikeuksia koskeva asetus edellyttävät toimivaltaisen viranomaisen nimeämistä. Esityksen tarkoituksena on säätää, että Liikenteen turvallisuusvirasto toimii molempien asetusten mukaisena toimivaltaisena viranomaisena ja voi myöntää hakemuksesta Ateena-asetuksen mukaiset vakuutustodistukset.

2.2 Keskeiset ehdotukset

Vakuutusdirektiivin täytäntöönpano edellyttää merilain ja alusturvallisuuden valvonnan annettun lain muuttamista.

Vakuutusdirektiivi toimeenpantaisiin varustajan kannalta mahdollisimman yksinker-

taisella ja joustavalla tavalla. Ehdotuksessa on huomioitu sekä varustajan intressit hankkia alukselle toimivin vakuutusvaihtoehto että alusturvallisuuden valvonnan tarpeet.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi merilakia niin, että lakiin lisättäisiin vastuun yleisiä säännöksiä koskevaan 7 lukuun säännökset direktiivin mukaisesta pakollisesta vakuutuksesta sekä aluksella mukana pidettävästä vakuutustodistuksesta. Ehdotetuissa säännöksissä säädettäisiin myös veloitteen soveltamisalasta.

Vakuutusdirektiivi koskee vain meriliikenteen aluksia. Euroopan Unionissa meriliikenteen ja sisävesiliikenteen aluksia koskee erillinen sääntely. Merilaissa jakoa meriliikenteen ja sisävesiliikenteen aluksiin ei ole tehty vaan molempiin sovelletaan samoja säännöksiä. Vakuutusdirektiivin osalta ei nähdä tarpeelliseksi muuttaa merilakia tältä osin, vaan vakuuttamisvelvollisuuden katsottaisiin koskevan myös sisävesiliikenteen aluksia. Koska merilaki jo koskee sekä meri- että sisävesiliikenteen aluksia, soveltamisalan määrittely ei edellyttäisi muutoksia lainsäädäntöön.

Vakuutusdirektiivi koskee aluksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300. Koska vakuutusdirektiivi määrittää vain vähimmäistason aluksen koon osalta, on jäsenvaltion mahdollista laajentaa sen soveltaminen myös pienempiin aluksiin. Vakuuttamisvelvollisuuden laajentamista kansallisesti direktiivin vähimmäiskokoa pienimpiin aluksiin ei pidetä tarkoituksenmukaisena.

Direktiivin mukaan vakuuttamisvelvoite tulee kohdistaa aluksen rekisteröityyn omistajaan tai aluksen toiminnasta vastaavaan muuhun henkilöön. Merilain yleisten vastuusäännösten sekä varustamotoiminnan nykyisten erilaisten järjestelyjen perusteella ehdotetaan, että vastuuvélvoite kohdistetaan merilain 7 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun laivanisäntään. Laivanisäntä voi olla aluksen rekisteröity omistaja tai muu henkilö, joka vastaa aluksen toiminnasta merenkulkuun. Käytännössä laivanisäntä on se taho, joka jo nyt huolehtii aluksen vastuuvakuutussuojan, esimerkiksi P&I-vakuutuksen, hankkimisesta.

Merilain 15 lukuun ehdotetaan lisättäväksi Liikenteen turvallisuusviraston, Ateena-asetukseen ja merimatrustajien oikeuksia koskeviin asetuksiin liittyvät, toimivaltaa

koskevat säännökset, jotta se voi asetusten soveltamisen alkaessa toimia toimivaltaisena ja valvovana viranomaisena. Siten Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää hakemuksesta Ateena-asetuksen mukaiset vakuutustodistukset.

Lisäksi ehdotetaan, että merilakiin lisättäisiin seuraamuksia koskevaan 20 lukuun aluksen pakollisen vakuutuksen puuttumisesta aiheutuvia seuraamuksia koskevat säännökset.

Esityksessä ehdotetaan myös muutettavaksi lakia alusturvallisuuden valvonnasta niin, että pakkokeinoja ja seuraamuksia koskevaan 4 lukuun lisätään aluksen karkottamista ja siitä ilmoittamista koskevat säännökset ja aluksen satamaan pääsyn epäämistä eräissä muissa tilanteissa koskeva säännös ulotetaan koskemaan myös tilanteita, joissa muut jäsenvaltiot ovat evänneet aluksen pääsyn satamaansa puuttuvan vakuutustodistuksen vuoksi.

3 Esityksen vaikutukset

3.1 Vahingonkärsijän korvausoikeuden vahvistaminen

Vakuutusdirektiivin edellyttämät toimet vahvistavat vahingonkärsijän oikeutta ja mahdollisuutta saada korvaus kärsimistään vahingoista. Vaikka laivanisännällä onkin vastuu aluksen aiheuttamista vahingoista, ei pakollista vakuutusta ole tähän saakka edellytetty kuin öljy- ja polttoainevahinkojen osalta sekä uutena matkustajavahinkojen osalta. Pakollisella vakuutuksella pyritään myös edistämään merenkulktalouden toimijoiden toiminnan vastuullisuutta.

3.2 Taloudelliset vaikutukset

Esityksellä ei arvioida olevan merkittäviä valtiontaloudellisia vaikutuksia.

Esityksellä voisi olla myönteisiä taloudellisia vaikutuksia kansalliselle ympäristöhallinnolle siltä osin kuin ehdotuksessa säädetään vakuuttamisvelvollisuudesta sellaisien vahinkojen varalta, joita ei kateta kansainvälisten yleissopimusten mukaisilla järjestelmillä.

Esityksen johdosta varustamoille aiheutuisi uudesta vakuutusdirektiivin mukaisesta vakuuttamisvelvoitteesta arvioiden mukaan vain vähäisiä lisäkustannuksia lähinnä hallinnollisten kustannusten osalta. Käytännössä kansainvälistä liikennettä harjoittavilla varustajilla on jo yleensä vahinkovakuutus, kuten P&I-vakuutus vastuun varalle, joka yleensä kattaa aluksen toiminnassa aiheutetut vahingot. Merilakiin sisällytettävä uusi vakuutusvelvoite ei siten aiheuttaisi varustajien osalta juurikaan muutosta nykytilaan. Vakuuttamisvelvollisuuden ulottaminen koskemaan myös kotimaan liikennettä saattaa aiheuttaa jonkin verran lisäkustannuksia niille varustamoille, joilla tällaista vakuutusjärjestelyä ei vielä ole.

Vakuutusyhtiöille esityksellä ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia.

Mikäli merilain 9 luvun 5 §:ssä määriteltyjä vastuunrajoituksen enimmäismääriä tulevaisuudessa korotetaan, sillä on vaikutusta vakuutusmaksuihin ja voi sitä kautta aiheuttaa varustamoille lisäkustannuksia.

3.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esitykseen sisältyvän, direktiivissä 2009/20/EY tarkoitetun, vakuutuksen tarkastusvelvollisuus aiheuttaa Liikenteen turvallisuusvirastolle jonkin verran lisätyötä, mutta tämä työ pystytään hoitamaan olemassa olevien henkilöresurssien puitteissa ja osana muita tarkastuksia.

Ateena-asetuksen mukaisen vakuutustodistuksen myöntäminen vastaa todistusta, joka omistajalle voidaan myöntää öljyvahinkovastuun ja vastuun aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta perusteella. Vakuutustodistuksen myöntäminen aiheuttaa Liikenteen turvallisuusvirastolle lisätyötä, joka kuitenkin voidaan hoitaa olemassa olevien henkilöresurssien puitteissa.

4 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä sekä valtioneuvoston asettaman merenkulun neuvottelukunnan puitteissa. Luonnoksesta hallituksen esityk-

seksi on pyydetty lausunnot oikeusministeriöltä, ulkoasiainministeriöltä, ympäristöministeriöltä, Liikennevirastolta, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Ahvenanmaan maakuntahallitukselta, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:ltä, Elinkeinoelämän keskusliitolta, Finanssialan keskusliitolta, Merimieseläkekassalta, Rannikko- ja Sisävesiliikenteen Työnantajanliitto RASILA ry:ltä, Satamaoperaattorit ry:ltä, Suomen Asianajajaliittoa, Suomen Erikoisalusten työnantaja-liitto ry:ltä, Suomen Konepäällystöliittoa, Suomen Laivameklariliitto ry:ltä, Suomen Laivapäällystöliittoa, Suomen Matkustajalaivayhdistykseltä, Suomen Merimiesunionilta, Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry:ltä, Suomen Satamaliittoa, Suomen Varustamot ry:ltä, Suomen Yrittäjät ry:ltä, Alandia Marinelta ja Oy Gard Ab:ltä.

Lausunnon antoivat oikeusministeriö, ulkoasiainministeriö, ympäristöministeriö, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Ahvenanmaan maakuntahallitus, Finanssialan Keskusliitto, Suomen Erikoisalusten Työnantajaliitto ry, Suomen Satamaliitto, Suomen Varustamot, Alandia Marine ja professori Peter Wetterstein Åbo Akademiasta. Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteltu yhteenveto saaduista lausunnoista.

Lausunnoissa on yleisesti kannatettu esityksen tavoitteita ja ehdotuksia sekä pidetty lakiesitystä tarpeellisena. Vakuuttamisvelvollisuuden katsotaan täydentävän aluksen suojapaikkaan ohjaamista koskevia säännöksiä ja parantavan vahinkoa kärsineen oikeutta saada korvauksia aluksen toiminnasta aiheutuvista vahingoista. Lausunnoissa on lisäksi kannatettu soveltamisalan ulottamista myös sisävesiliikenteen aluksiin. Lausunnoissa pyydettiin muun muassa tarkentamaan vakuutuksen määritelmää, rangaistussäännöksiä sekä valvontaviranomaisen harkintaa ohjavia säännöksiä karkotuspäätöksen tekemisessä sekä lisäämään siirtymäaikasäännös. Esitystä on muokattu saatujen lausuntojen perusteella.

Lausunnoissa on myös tuotu esille, että erillisessä prosessissa tulisi selvittää, miten vahingonkorvaukset määritellään määrättäessä alus suojapaikkaan. Tämä ei vaikuta nyt vireillä olevan direktiivin täytäntöönpanoon.

5 Riippuvuus muista esityksistä

Hallituksen esitys eräiden matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 2002 pöytäkirjalla (vuoden 2002 Ateenan yleissopimus), määräysten hyväksymisestä sekä laiksi yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta, laiksi merilain muuttamisesta sekä laiksi

valmismatkalain muuttamisesta on tarkoitus antaa eduskunnalle vuoden 2013 aikana.

EU:ssa vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen aineelliset määräykset on pääosin sisällytetty merten matkustajaliikenteen harjoittajan vastuusta onnettomuustapauksessa annettuun asetukseen (EY) N:o 392/2009 eli niin sanottuun Ateena-asetukseen. Ateena-asetus tulee voimaan 31.12.2012 ja tällöin matkustajavastuuta koskeva sääntely jää vaakuutusdirektiivin soveltamisalan ulkopuolelle.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Merilaki

7 luku Yleiset säännökset vastuusta

2 §. Vakuuttamisvelvollisuus. Merilain 7 lukuun lisättäisiin uusi 2 §, joka sisältäisi säännökset pakollisesta vakuutuksesta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin vakuutusdirektiivin perusteella suomalaisen aluksen laivaisännän velvollisuudesta ottaa ja pitää voimassa vakuutus tai muu alusten omistajien vakuutuksesta merioikeudellisia vaateita varten annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/20/EY tarkoitettu vakuus, joka kattaa laivanisännälle 9 luvun 1-4 §:n nojalla aiheutuvan vastuun 9 luvun 5 § 1 momentissa mainittuun määrään saakka. Yleisperustelujen kohdassa 1.2 on selostettu näiden sääntöjen sisältöä.

Vakuuttamisvelvollisuus koskisi merilain yleisen sääntelyn mukaan sekä ulkomaan että kotimaan liikennettä. Merilain yleisten vastuusäännösten sekä varustamatoiminnan nykyisten erilaisten järjestelyjen perusteella ehdotetaan, että vastuuvélvoite kohdistetaan merilain 7 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun laivanisäntään. Laivanisäntä voi olla aluksen rekisteröity omistaja tai muu henkilö, joka vastaa aluksen toiminnasta merenkulkuun. Käytännössä laivanisäntä on se taho, joka jo nyt huolehtii aluksen vastuuvakuutussuojan, esimerkiksi P&I-vakuutuksen, hankkimisesta.

Pykälän 1 momentissa annettaisiin laivanisännälle vakuutusdirektiivin nojalla vaihtoehtoja vakuuttamisvelvollisuuden täyttämiseksi. Käytännössä varustajilla on jo yleensä vahinkovakuutus, kuten P&I-vakuutus vastuun varalle, joka yleensä kattaa

aluksen toiminnassa aiheutetut vahingot ja siten vakuutusdirektiivin vaatimukset. Merilakiin sisällytettävä uusi vakuutusvelvoite ei siten aiheuttaisi varustajien osalta juurikaan muutosta nykytilaan.

Pykälän 2 momentissa ulotettaisiin vakuuttamisvelvoite vakuutusdirektiivin perusteella myös ulkomaisiin aluksiin silloin, kun ne käyvät suomalaisessa satamassa.

Momentissa ehdotetaan lisäksi, että Suomi käyttäisi vakuutusdirektiivin myöntämää mahdollisuutta laajentaa soveltamisalaa myös ulkomaan aluksiin, jotka käyttävät Suomen vesialueella olevaa ankkuripaikkaa tai odotusaluetta. Ankkuripaikaksi katsottaisiin paikka, johon alus tosiasiallisesti on ankkuroinut riippumatta siitä, onko ankkuripaikka merkitty merikorttiin. Samoin odotusalueeksi katsottaisiin alue, johon alus on ohjattu odottamaan ja jossa alus tosiasiallisesti odottaa esimerkiksi satamaan pääsyä. Vakuuttamisvelvollisuus koskisi myös ulkomaisia aluksia, jotka käyttävät Suomen vesialuetta muussa kuin kuljetustarkoituksessa. Tällä tarkoitetaan aluksia, jotka jäävät paikoilleen Suomen vesialueelle esimerkiksi putken laskua tai merenpohjan porausta varten. Tämän ulkopuolelle jäisivät ne ulkomaiset alukset, jotka käyttäisivät Suomen aluevesiä matkallaan ulkomaalaisesta satamasta toiseen ulkomaalaiseen satamaan, jolloin vakuuttamisvelvollisuus ei ole ristiriidassa viatonta kauttakulkua koskevan sääntelyn kanssa.

Pykälän 3 momentissa määriteltäisiin Suomen vesialue. Suomen vesialueella tarkoitetaan Suomen aluevesiä ja sisävesialuetta. Sisävesialueella tarkoitetaan järviä, jokia ja kanavia. Vakuuttamisvelvollisuus koskisi siten myös Saimaan kanavan liikennettä. Vakuuttamisvelvollisuus 1 ja 2 momentin perusteella koskisi merilain yleisen sääntelyn

mukaan sekä ulkomaan että kotimaan liikennettä. Vakuutusdirektiivin mukaisesti vakuutamisvelvollisuus koskisi aluksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300.

Pykälän 4 momentti sisältäisi direktiiviin perustuvan tavanomaisen säännöksen siitä, että tietyt alukset, kuten sota-alukset, suljetaan soveltamisalan ulkopuolelle.

3 §. *Vakuutuksen- tai vakuudenantajan todistus.* Merilain 7 lukuun lisättäisiin uusi 3 §, jossa säädettäisiin 2 §:ssä tarkoitetun vakuutuksen todistamisesta vakuutuksenantajan antamalla todistuksella, todistuksen kielestä ja velvoitteesta pitää todistus mukana aluksella.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että merilain 7 luvun 2 §:ssä tarkoitettu vakuutus tulisi todistaa vakuutuksenantajan antamalla todistuksella, josta olisi käytävä ilmi vähintään aluksen nimi, IMO-tunnistenumero ja rekisteröintisatama, aluksen omistajan nimi ja päätoimipaikka, vakuutuksen tyyppi ja kesto sekä vakuutuksen antajan nimi ja päätoimipaikka ja tarvittaessa se toimipaikka, jossa vakuutus on annettu. Vakuutustodistuksella tarkoitetaan todistusta vakuutuksesta tai vakuudesta. Momentissa edellytettävä todistus voi tarkoittaa myös, että todistuksia on useampia kuin yksi, mikäli laivanisännällä on useita vakuutuksia tai rahavakuuksia, jotka yhdessä kattavat 2 §:n mukaisen vakuuttamisvelvollisuuden.

Vakuutusdirektiivissä ei edellytetä viranomaisilta erillistä todistusta vakuutuksen olemassa olosta, kuten kansainvälisiin yleissopimukseen perustuvan merilain 10 luvun öljyvähinkovastuun tai 10 a luvun bunkkerivahinkojen osalta. Vakuutusdirektiivillä on nimenomaan pyritty näitä järjestelmiä yksinkertaisempaan menettelyyn. Laivanisäntä on täyttänyt direktiivin vaatimukset, kun aluksessa on esimerkiksi P&I-klubin myöntämä niin sanottu ”Blue Card”, joka on todistus vakuutuksen olemassa olosta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin todistuksessa käytettävästä kielestä. Sääntely vastaa laivoja koskevien todistusten kielivaatimuksia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin velvollisuudesta pitää 1 momentissa tarkoitettu todistus mukana aluksessa. Päällikön velvollisuus olisi huolehtia, että todistus pidetään mukana aluksessa.

Todistuksen tarkastuksesta säädettäisiin alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa.

15 luku **Matkustajien ja matkatavaran kuljetus**

24 §. *Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus.* Merilain 15 lukuun lisättäisiin uusi 24 §, joka sisältäisi säännökset Ateena-asetuksen mukaisen vakuutustodistuksen myöntämisestä.

Ateena-asetus edellyttää, että jokaiselle alukselle myönnetään todistus asetuksen I liitteen 4 a artiklan mukaisen pakollisen vakuutuksen voimassaolosta. Asetuksen mukaan todistuksen myöntää tai vahvistaa rekisteröintivaltion toimivaltainen viranomainen. Alukselle, jota ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa, todistuksen voi myöntää tai vahvistaa minkä tahansa sopimusvaltion toimivaltainen viranomainen. Todistuksen on oltava Ateena-asetuksen liitteessä (Ateenan yleissopimuksen liite) olevan mallin mukainen. Sopimusvaltio voi valtuuttaa tunnustamansa laitoksen tai elimen myöntämään ja peruuttamaan todistuksen. Aluksen rekisteröintivaltio päättää todistuksen myöntämisen ja voimassaolon ehdoista, ottaen huomioon Ateena-asetuksen I liitteen 4 a artiklan määräykset.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi todistuksen Ateena-asetuksen I liitteen 4 a artiklassa tarkoitetun vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myös antaa vastaavan todistuksen niille aluksille, joita ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa, ja jotka liikennöisivät Suomeen.

Pykälän 2 momentin mukaan todistus tulisi peruuttaa, kun myöntämisen edellytykset eivät enää täyty.

Pykälän 3 momentin mukaan todistusta on säilytettävä aluksessa, ja sen jäljennös olisi talletettava Liikenteen turvallisuusviraston huostaan. Alusta ei saisi käyttää merenkulkuun ilman todistusta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että säännöksessä tarkoitettujen todistusten anta-

misesta peritään valtion maksuperustelain mukainen maksu.

Pykälän 5 momentin mukaan vakuutusta tai vakuutta koskevista todistuksista voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

Ehdotetun merilain 15 luvun 24 §:n säännökset vastaavat Ateena-asetuksen I liitteen 4 a artiklan määräyksiä pakollisesta vakuutuksesta, jonka mukaan jäsenvaltion on säädettävä toimivaltaisesta viranomaisesta.

25 §. Vakuuttamisvelvollisuuden valvonta. Merilain 15 lukuun lisättäisiin uusi 25 §, jossa säädettäisiin Ateena-asetuksen mukaisesta vakuuttamisvelvollisuuden valvonnasta.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto toimisi Ateena-asetuksen I liitteen 4 a artiklan valvovana viranomaisena.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi oikeus kieltää aluksen lähtö ja keskeyttää sen matka, jollei aluksessa ole vaadittavaa todistusta vakuutuksesta tai muusta vakuudesta.

Ateena-asetuksen I liitteen 4 a artiklan 12 ja 13 kohtien mukaan sopimusvaltio ei saa sallia sen lipun alla purjehtivan ja 4 a artiklan soveltamisalaan kuuluvan aluksen liikennöintiä, ellei sille ole myönnetty 4 a artiklassa tarkoitettua todistusta. Sopimusvaltion on myös kansallisen lainsäädäntönsä nojalla varmistettava, että vakuutus tai muu rahavakuus on voimassa sellaisten alusten osalta, joilla on lupa kuljettaa yli kaksitoista matkustajaa ja jotka saapuvat sen alueella olevaan satamaan tai lähtevät sieltä, riippumatta siitä, missä alukset on rekisteröity.

Ehdotetun merilain 15 luvun 25 §:n säännökset vastaavat Ateena-asetuksen I liitteen 4 a artiklan määräyksiä toimivaltaisesta viranomaisesta ja vakuuttamisvelvollisuuden valvonnasta.

26 §. Matkustajien oikeuksien valvonta. Uudessa pykälässä säädetään toimivaltaisesta viranomaisesta, jonka jäsenvaltion on nimettävä matkustajien oikeuksia meri- ja sisävesiliikenteessä koskevan asetuksen (EU) N:o 1177/2010 25 artiklan 1 kohdan nojalla.

Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä olisi valvoa osaltaan edellä mainitun asetuksen täytäntöönpanoa. Valtuus tulee suoraan asetuksen 25 artiklasta.

Myös kuluttaja-asiamies toimisi mainitun artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna toimivaltaisena viranomaisena. Kuluttaja-asiamiehellä on kuluttajansuojalain (38/1978) 2 ja 3 luvun säännösten mukaan yleistöimivaltuus valvoa elinkeinonharjoittajien kuluttajiin kohdistamaa markkinointia ja menettelyjä asiakassuh-teissa sekä kuluttajasopimuksissa käytettävien sopimusehtojen kohtuullisuutta. Tämän johdosta pykälässä ei ole tarpeen säätää kuluttaja-asiamiehen valvontatehtävistä kyseisen asetuksen säännöksiin liittyen, vaan on riittävää vain viitata muun lainsäädännön mukaisiin kuluttaja-asiamiehen toimivaltuuksiin.

20 luku Rangaistussäännökset

9 c §. Merioikeudellisia vaateita koskevan vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti. Merilain 20 lukuun lisättäisiin 9 c §, jossa säädettäisiin 7 luvun 2 §:n mukaisen vakuuttamis- tai vakuudenasettamisvelvollisuuden laiminlyönnistä seuraamuksena sakkorangaistus tai vankeutta enintään kuudeksi kuukaudeksi. Säännös vastaisi luvun 9 a §:ssä säädettyä seuraamusta öljyä kuljettavan aluksen vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä.

Vakuuttamisvelvollisuus on suomalaisen aluksen laivanisännällä, mikä tarkoittaa, että käytännössä laiminlyöntirikoksen tekijä olisi laivanisäntä. Mikäli laivanisäntä on oikeushenkilö eli laivanisännöintiyhtiö, rangaistusvastuu kohdentuu pääisäntään, jonka tehtävänä on toimia yhtiön puolesta sitä koskevissa asioissa.

Rangaistusvastuu ulottuisi myös ulkomaisen aluksen vakuuttamisvelvollisuuteen. Tällöin ulkomaisen aluksen osalta rikosoikeudellinen vastuu kohdistuu aluksen omistajaan siten kuin direktiivissä 2009/20/EY on määritelty. Suomen rikoslakia ja muita rangaistussäännöksiä voidaan soveltaa ulkomaalaiseen aluksiin vain rikoslain 1 luvussa säädettyissä rajoissa. Syytteen nostaminen voi tietyissä tapauksissa edellyttää rikoslain (39/1889, jäljempänä rikoslaki) 1 luvun 12 §:n 1 momentin mukaista valtakunnansyyttäjän syytemääräystä. Rikoslain 1 luvun 12 §:n 1 momentin mukaan rikosasiaa ei saa tutkia Suomessa ilman valtakunnansyyttäjän syy-

temääräystä, kun rikos on tehty ulkomailla tai kun ulkomaalainen on tehnyt rikoksen ulkomaisessa aluksessa sen ollessa Suomen aluevesillä tai ulkomaisessa ilma-aluksessa sen ollessa Suomen ilmatilassa eikä rikos ole kohdistunut Suomeen, Suomen kansalaiseen, Suomessa pysyvästi asuvaan ulkomaalaiseen tai suomalaisen yhteisöön, säätiöön tai muuhun oikeushenkilöön. Lainkohdan 2 momentin mukaan valtakunnansyyttäjän syytemääräys ei kuitenkaan ole tarpeen, jos rikoksella on 2 momentissa mainittu yhtymäkohta Suomeen.

Merioikeudellisia vaateita koskevan vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti on rikoslain 3 luvun 5 §:n 3 momentin mukaisesti rangaistava vain tahallisesti tehtynä.

9 d §. *Vakuutuksen- tai vakuudenantajan todistuksen mukanapitovelvollisuuden laiminlyönti.* Merilain 20 lukuun lisättäisiin 9 d §, jossa säädettäisiin vakuutustodistuksen mukanapitovelvollisuuden laiminlyönnistä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin seuraamuksista, mikäli aluksessa ei olisi mukana 7 luvun 3 §:n mukaista vakuutuksen- tai vakuudenantajan todistusta. Tällöin tulisi aluksen päällikkö tuomita aluksen merioikeudellisia vaateita koskevan vakuutuksen- tai vakuudenantajan todistuksen mukanapitovelvollisuuden laiminlyönnistä sakkoon. Säännös olisi vastaavanlainen kuin 9 b §:ssä säädetty seuraamus öljyä kuljettavan aluksen vakuutustodistuksen mukanapitovelvollisuuden laiminlyönnistä.

Merioikeudellisia vaateita koskevan vakuutuksen- tai vakuuden antajan todistuksen mukanapitovelvollisuuden laiminlyönti on rikoslain 3 luvun 5 §:n 3 momentin mukaisesti rangaistava vain tahallisesti tehtynä.

Alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 4 luvun 14 §:ään säädettäväksi esitettävä aluksen karkottaminen hallinnollisena sanktiona olisi rinnakkainen rikosoikeudellisen rangaistuksen kanssa. Mikäli aluksella ei ole vakuutustodistusta, voidaan aluksen päällikölle asettaa merilain 20 luvun 9 d §:ään esitettävä rikosoikeudellinen rangaistus vakuutuksen- tai vakuudenantajan todistuksen mukanapitovelvollisuuden laiminlyönnistä, joka on rangaistava tahallisesti tehtynä. Rikosoikeudellista rangaistusta voidaan pitää ensisijaisena rangaistuksena. Tämän lisäksi on kui-

tenkin mahdollista toimivaltaisen viranomaisen harkintaa käyttäen direktiivin 2009/20/EY tarkoittamalla tavalla karkottaa alus.

1.2 Laki alusturvallisuuden valvonnasta

4 luku Pakkokeinot ja seuraamukset

14 g §. *Aluksen karkottaminen tai satamaan pääsyn epääminen eräissä muissa tilanteissa.* Alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 14 g pykälään lisättäisiin uusi 1 momentti, jossa säädettäisiin aluksen karkottamisesta ja siitä tehtävistä ilmoituksista, mikäli alukselta puuttuu merilain mukainen vakuutustodistus. Lisäksi pykälässä säädettäisiin toimenpiteistä, mikäli joku muu jäsenvaltio on karkottanut aluksen. Aluksen karkottaminen täydennettäisiin myös pykälän otsikkoon.

Pykälään lisättäisiin uusi 1 momentti, jossa säädettäisiin mahdollisuudesta karkottaa alus, mikäli sillä ei ole merilain 7 luvun 3 §:n mukaista todistusta. Tällöin valvontaviranomaisen tulisi tehdä päätös aluksen karkottamisesta. Kirjallinen päätös olisi perusteltava ja siinä olisi annettava tieto kaikista niistä olosuhteista, jotka ovat johtaneet aluksen karkottamiseen. Päätös, jolla alus karkotetaan, tulisi osoittaa laivanisännälle ja päätöstä olisi heti noudatettava. Lisäksi momentissa säädettäisiin velvollisuudesta ilmoittaa karkotuspäätöksestä komissiolle ja muille jäsenvaltioille.

Vakuutusdirektiivi antaa toimivaltaiselle viranomaiselle mahdollisuuden antaa alukselle karkotusmääräys, mikäli aluksella ei ole vaadittua vakuutustodistusta. Toimivaltainen viranomainen ei siten ole velvollinen tekemään sitä vaan se voi yksittäistapauksessa jättää karkotuspäätöksen antamatta. Näihin tapauksiin voidaan katsoa tilanteet, kun aluksen päällikkö esittää perustellun syyn todistuksen puuttumiselle, jolloin alukselle voidaan antaa mahdollisuus korjata tilanne. Toimivaltainen viranomainen voi olosuhteet huomioon ottaen katsoa tarpeettomaksi antaa karkotusmääräys, mikäli alus esimerkiksi omistajan vaihdon yhteydessä odottaa uutta todistusta eikä aluksen muutoin katsota aiheuttavan vaaraa ihmishengelle tai olennaista vaaraa terveydelle tai välitöntä vaaraa aluk-

selle, muulle liikenteelle tai meriympäristölle.

Valvontaviranomainen voi yksittäistapauksessa jättää karkotuspäätöksen tekemättä myös 14 h pykälän 3 momentissa luetelluin perustein eli samoin perustein kuin se voi sallia aluksen pääsyn satamaan vaikka epäämisen edellytykset täytyisivät. Karkotuspäätöksen voi siten jättää tekemättä ylivoimaisen esteen sattuessa, ylivoimaisesti tärkeimpien turvallisuuskäsitteiden vuoksi, puutteiden korjaamiseksi tai saastuttamisvaaran poistamiseksi, jos aluksen omistaja, laivanisäntä tai aluksen päällikkö on ryhtynyt aiheellisiin, valvontaviranomaisen hyväksymiin toimenpiteisiin vakuutustodistuksen saamiseksi alukselle.

Aluksen karkottamista ja satamaan pääsyn epäämistä koskevat säännökset koskevat vain ulkomaalaisia aluksia. Säännökset eivät koske suomalaista alusta eli karkotuspäätöstä tai päätöstä evätä satamaan pääsyä suomalaisen aluksen osalta ei voida tehdä. Suomen tulee lippuvaltiona huolehtia siitä, että alukset täyttävät niille asetetut vaatimukset. Suomalainen alus voidaan pysäyttää satamaan ja vaatia, että se täyttää sille asetetut vaatimukset ennen kuin se päästetään liikenteeseen.

Aluksen karkottaminen hallinnollisena sanktiona olisi rinnakkainen rikosoikeudellisen rangaistuksen kanssa. Mikäli aluksella ei ole vakuutustodistusta, voidaan aluksen päällikölle asettaa merilain 20 luvun 9 d §:ään esitettävä rikosoikeudellinen rangaistus vakuutustodistuksen mukana pitovelvollisuuden laiminlyönnistä, joka on rangaistava tahallisesti tehtynä. Rikosoikeudellista rangaistusta voidaan pitää ensisijaisena rangaistuksena. Tämän lisäksi on kuitenkin mahdollista toimivaltaisen viranomaisen harkintaa käyttäen direktiivin 2009/20/EY tarkoittamalla tavalla karkottaa alus.

Pykälän 1 ja 2 momentit siirtyisivät 2 ja 3 momenteiksi.

Pykälän uusi 2 momentti vastaisi asiasisältöltään pääosin nykyisen alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 14 g §:n 1 momenttia. Momenttia täydennettäisiin niiden tilanteiden osalta, jolloin joku muu jäsenvaltio on karkottanut aluksen sen vuoksi, että se ei ole esittänyt merilain 7 luvun 3 §:n mukaista vakuutustodistusta. Tällöin valvontaviranomai-

sella olisi velvollisuus evätä ulkomaalaisen aluksen pääsy satamaan ja ankkuripaikkaan. Näissä tilanteissa vakuutusdirektiivi ei anna toimivaltaiselle viranomaiselle harkintavaltaa vaan sen velvollisuus on tehdä karkotuspäätös, mikäli alus on muussa jäsenvaltiossa karkotettu eikä ole esitetty 3 momentin mukaisia todisteita siitä, että alus on korjannut puutteet ja ne on hyväksytty.

Pykälän uusi 3 momentti vastaisi asiasisältöltään nykyisen alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 14 g §:n 2 momenttia.

2 Voimaantulo

Vakuutusdirektiivi on tullut voimaan 29.5.2009. Jäsenvaltioiden on tullut saattaa direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan ennen 1.1.2012 ja ilmoittaa siitä komissiolle viipymättä. Jäsenvaltioita edellytetään viittaamaan antamissaan säädöksissä tai julkaistaessa niitä lisäämään viittaus tähän direktiiviin.

Komissio on katsonut Suomen lyöneen toistaiseksi laimin vakuutusdirektiivin täytäntöönpanon ja antanut Suomelle 30 päivänä tammikuuta 2012 virallisen huomauksen ja 25 päivänä kesäkuuta 2012 perustellun lausunnon direktiivin täytäntöönpanon puutteellisuuksista. Komission mukaan Suomi ei ole antanut vakuutusdirektiivin 9 artiklan edellyttämiä lakeja, asetuksia tai hallinnollisia määräyksiä. Vastaamisaika perusteltuun lausuntoon on päättynyt 25.8.2012 ja Suomi on antanut siihen vastauksen. Direktiivin täytäntöönpanemiseksi annettavien säädösten voimaantulo on erittäin kiireellinen.

Tämän vuoksi lait esitetään tuleviksi voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun ne on hyväksytty ja vahvistettu.

3 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Esitykseen sisältyvät säännökset varustajan vakuuttamisvelvollisuudesta ja vakuutustodistuksesta vaikuttavat elinkeinonharjoittamiseen. Siksi näitä säännöksiä on arvioitava perustuslain 18 §:n 1 momentissa säädety-

elinkeinovapauden kannalta. Vakuuttamisvelvollisuutta koskevilla säännöksillä on yhteys myös ympäristönsuojeluun ja säännöksiä tulee sen vuoksi arvioida myös perustuslain 20 §:ssä säädetyn vastuun ympäristöstä kannalta. Vakuuttamisvelvollisuus ja sen täyttämisen todistava vakuutustodistus ovat kuitenkin välttämättömiä turvallisuuden ja meriympäristön suojelun näkökulmasta. Näitä koskevat velvoitteet kohtelevat myös kaikkia varustamoita ja toiminnanharjoittajia tasapuolisesti.

Esitykseen sisältyvät säännökset, joilla muutetaan lakia alusturvallisuuden valvonnasta, koskevat alukseen kohdistuvia valvontatoimia, jotka viime kädessä johtavat siihen, että alus karkotetaan Suomen satamasta tai vesialueelta ja samalla sen pääsy EU:n satamiin ja ankkuripaikkoihin evätään. Karkottamisessa voidaan käyttää harkintaa mutta käytännössä vakuutustodistuksen puuttuminen riittää aluksen karkottamispäätöksen pe-

rusteeksi. Aluksen karkottaminen ja pääsyn epääminen EU:n satamiin tai ankkuripaikkoihin rajoittaa laivanisännän mahdollisuutta käyttää vapaasti omaisuuttaan ja siksi näitä säännöksiä on arvioitava perustuslain 15 §:ssä säädetyn omaisuuden suojan kannalta. Omaisuuden suoja ei kuitenkaan rajoiteta enemmän kuin on tarpeellista, koska vaatimukset ja toimenpiteet perustuvat yksityiskohtaisesti lakiin ja omaisuuden käyttörajotukset perustuvat painavaan yhteiskunnalliseen tarpeeseen, joka on riittävän alusturvallisuuden tason turvaaminen mukaan lukien aluksella kulkevan laivaväen ja matkustajien turvallisuus ja ympäristönsuojelu.

Edellä esitetyn perusteella lakiesitys voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki**merilain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään merilain (674/1994) 7 lukuun uusi 2 ja 3 §, 15 lukuun uusi 24–26 § ja 20 lukuun uusi 9 c ja 9 d § seuraavasti:

7 luku

Yleiset säännökset vastuusta

2 §

Vakuuttamisvelvollisuus

Sellaista suomalaista alusta varten, jonka bruttovetoisuus on vähintään 300, on laivanisännän otettava ja pidettävä voimassa vakuutus tai asetettava alusten omistajien vakuutuksesta merioikeudellisia vaateita varten annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/20/EY tarkoitettu vakuutus. Vakuutuksen tai vakuuden tulee kattaa laivanisännälle 9 luvun 1—4 §:n nojalla aiheutuva vastuu 9 luvun 5 §:n 1 momentissa mainittuun määrään saakka.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu velvollisuus ottaa ja pitää voimassa vakuutus tai asettaa vakuus, koskee myös ulkomaista alusta, jonka bruttovetoisuus on vähintään 300, jos alus:

- 1) saapuu suomalaiseen satamaan tai lähtee sieltä;
- 2) saapuu Suomen vesialueella olevalle ankkurointipaikalle tai odotusalueelle tai lähtee sieltä; tai
- 3) käyttää Suomen vesialuetta muussa kuin kuljetustarkoituksessa.

Suomen vesialueella tarkoitetaan aluevesiä ja sisävesialuetta.

Edellä 1 ja 2 momenttia ei sovelleta sotaluksiin, sotalaivaston apu-aluksiin tai muihin aluksiin, jotka ovat jonkin valtion omistuksessa tai käytössä ja joita käytetään ei-kaupallisiin julkisiin palveluihin.

3 §

Vakuutuksen- tai vakuudenantajan todistus

Edellä 2 pykälässä tarkoitettu vakuutus tai vakuus tulee todistaa vakuutuksen- tai vakuudenantajan antamalla todistuksella, josta on käytävä ilmi vähintään:

- 1) aluksen nimi ja IMO-tunnistenumero sekä rekisteröintisatama;
- 2) aluksen omistajan nimi ja päätoimipaikka;
- 3) vakuutuksen tai vakuuden tyyppi ja kesto; ja
- 4) vakuutuksen antajan nimi ja päätoimipaikka sekä tarvittaessa se toimipaikka, jossa vakuutus on annettu.

Jos edellä 1 momentissa tarkoitettussa todistuksessa käytetty kieli ei ole englanti, ranska tai espanja, tekstiin on liitettävä käännös jollekin näistä kielistä.

Päällikön velvollisuus on huolehtia, että 1 momentissa tarkoitettu todistus pidetään mukana aluksessa.

15 luku

Matkustajien ja matkatavaran kuljetus

24 §

Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta Suomen alusrekisteriin merkityn aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen merten matkustajaliikenteen harjoittajan

vastuusta onnettomuustapauksessa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 392/2009, jäljempänä Ateena-asetus, liitteen I 4 a artiklassa tarkoitetun vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämistä, jos alusta ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa.

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

Todistusta on säilytettävä aluksessa ja jäljennös todistuksesta on talletettava Liikenteen turvallisuusviraston haltuun. Alusta ei saa käyttää merenkulkuun ilman todistusta.

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

Tarkemmat säännökset tässä pykälässä tarkoitettua todistuksesta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

25 §

Vakuuttamisvelvollisuuden valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo Ateena-asetuksen liitteen I 4 a artiklan noudattamista.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus kieltää aluksen lähtö ja keskeyttää sen matka, jollei aluksessa ole mukana todistusta Ateena-asetuksen liitteen I 4 a artiklassa vaadittavasta vakuutuksesta tai vakuudesta.

26 §

Matkustajien oikeuksien valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto on matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muutta-

misesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1177/2010 25 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu toimivaltainen viranomaisena. Kuluttaja-asiamiehen toimivallasta valvoa kuluttajansuojalainsäädännön noudattamista säädetään erikseen.

20 luku

Rangaistussäännökset

9 c §

Merioikeudellisia vaateita koskevan vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti

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

9 d §

Vakuutuksen- tai vakuudenantajan todistuksen mukanaapitovelvollisuuden laiminlyönti

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

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tätä lakia sovelletaan kahden kuukauden kuluttua tämän lain tultua voimaan aluksiin, joilla ei ole lain 7 luvun 2 §:ssä tarkoitettua voimassa olevaa vakuutusta tai asetettua vakuutta tämän lain voimaan tullessa.

2.

Laki**alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 14 g §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 14 g §, sellaisena kuin se on laissa 1138/2010, seuraavasti:

14 g §

Aluksen karkottaminen tai satamaan pääsyn epäminen eräissä muissa tilanteissa

Jos ulkomaisella aluksella ei ole merilain 7 luvun 3 §:n mukaista vakuutustodistusta, valvontaviranomainen voi tehdä päätöksen aluksen karkottamisesta. Päätös, jolla alus karkotetaan, on osoitettava laivanisännälle ja sitä on heti noudatettava. Karkotuspäätöksestä on lisäksi ilmoitettava komissiolle ja muille jäsenvaltioille. Vaikka karkottamisen edellytykset täytyisivät, valvontaviranomainen voi yksittäistapauksessa jättää karkottamispäätöksen tekemättä, jos aluksen päällikkö esittää perustellun syyn todistuksen puuttumiselle ja jos aluksen omistaja, laivanisäntä tai aluksen päällikkö on ryhtynyt aiheellisiin, valvontaviranomaisen hyväksymiin toimenpiteisiin tilanteen korjaamiseksi. Valvontaviranomainen voi yksittäistapauksessa jättää karkotuspäätöksen tekemättä myös 14 h §:n 3 momentissa säädetyin perustein eli samoin perustein kuin se voi sallia aluksen pääsyn satamaan vaikka epäämisen edellytykset täytyisivät.

Valvontaviranomaisen on evättävä ulkomaisen aluksen pääsy satamaan ja ankkuri-

paikkaan, jos 14 §:n 4 momentissa ja PSC-direktiivin 21 artiklan 4 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa alus, joka lähtee merelle, ei täytä niitä ehtoja, jotka valvontaviranomainen tai muussa jäsenvaltion tarkastussatamassa olevat toimivaltaiset viranomaiset ovat asettaneet, tai kieltäytyy noudattamasta yleissopimusten asiaa koskevia vaatimuksia jättämällä saapumatta korjaustelakalle taikka jos joku muu jäsenvaltio on karkottanut aluksen sen vuoksi, että se ei ole esittänyt merilain 7 luvun 3 §:n mukaista vakuutuksen- tai vakuuden antajan todistusta

Pääsy satamaan on evättävä, kunnes aluksen omistaja tai laivanisäntä on esittänyt todisteet siitä, että alus täyttää kaikki yleissopimusten asiaan liittyvät vaatimukset ja että aluksen puutteet todennut valvontaviranomainen taikka aluksen puutteet todenneen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset ovat hyväksyneet ne.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
ta 20 .

Tätä lakia sovelletaan kahden kuukauden kuluttua tämän lain tultua voimaan aluksiin, joilla ei ole lain 7 luvun 2 §:ssä tarkoitettua voimassa olevaa vakuutusta tai asetettua vakuutta tämän lain voimaan tullessa.

Helsingissä 31 päivänä tammikuuta 2013

Pääministerin sijainen, valtiovarainministeri

JUTTA URPILAINEN

Liikenneministeri *Merja Kyllönen*

*Liite
Rinnakkaistekstit*

1.

Laki

merilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään merilain (674/1994) 7 lukuun uusi 2 ja 3 §, 15 lukuun uusi 24–26 § ja 20 lukuun
uusi 9 c ja 9 d § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

7 luku

Yleiset säännökset vastuusta

2 §

Vakuuttamisvelvollisuus

Sellaista suomalaista alusta varten, jonka bruttovetoisuus on vähintään 300, on laivanisännän otettava ja pidettävä voimassa vakuutus tai asetettava alusten omistajien vakuutuksesta merioikeudellisia vaateita varten annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/20/EY tarkoitettu vakuus. Vakuutuksen tai vakuuden tulee kattaa laivanisännälle 9 luvun 1–4 §:n nojalla aiheutuva vastuu 9 luvun 5 §:n 1 momentissa mainittuun määrään saakka.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu velvollisuus ottaa ja pitää voimassa vakuutus tai asettaa vakuus, koskee myös ulkomaista alusta, jonka bruttovetoisuus on vähintään 300, jos alus:

1) saapuu suomalaiseen satamaan tai lähtee sieltä;

2) saapuu Suomen vesialueella olevalle ankkurointipaikalle tai odotusalueelle tai lähtee sieltä; tai

3) käyttää Suomen vesialuetta muussa kuin kuljetustarkoituksessa.

Suomen vesialueella tarkoitetaan aluevesiä ja sisävesialuetta.

Edellä 1 ja 2 momenttia ei sovelleta sotalukuksiin, sotalaivaston apu-lukuksiin tai muihin lukuksiin, jotka ovat jonkin valtion omistuksessa tai käytössä ja joita käytetään eikaupallisiin julkisiin palveluihin.

3 §

Vakuutuksen- tai vakuudenantajan todistus

Edellä 2 pykälässä tarkoitettu vakuutus tai vakuus tulee todistaa vakuutuksen- tai vakuudenantajan antamalla todistuksella, josta on käytävä ilmi vähintään:

- 1) aluksen nimi ja IMO-tunnistenumero sekä rekisteröintipaikka;*
- 2) aluksen omistajan nimi ja päätoimipaikka;*
- 3) vakuutuksen tai vakuuden tyyppi ja kesto; ja*
- 4) vakuutuksen antajan nimi ja päätoimipaikka sekä tarvittaessa se toimipaikka, jossa vakuutus on annettu.*

Jos edellä 1 momentissa tarkoitettussa todistuksessa käytetty kieli ei ole englanti, ranska tai espanja, tekstiin on liitettävä käännös jollekin näistä kielistä.

Päällikön velvollisuus on huolehtia, että 1 momentissa tarkoitettu todistus pidetään mukana aluksessa.

15 luku

Matkustajien ja matkatavaran kuljetus

24 §

Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta Suomen alusrekisteriin merkityn aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen merten matkustajaliikenteen harjoittajan vastuusta onnettomuustapauksessa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 392/2009, jäljempänä Ateenasetus, liitteen I 4 a artiklassa tarkoitettun vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämisestä, jos alusta ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa.

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

Todistusta on säilytettävä aluksessa ja jäljennös todistuksesta on talletettava Liikenteen turvallisuusviraston haltuun. Alusta ei saa käyttää merenkulkuun ilman todistusta.

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

Tarkemmat säännökset tässä pykälässä tarkoitetusta todistuksesta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

25 §

Vakuuttamisvelvollisuuden valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo Ateenan-asetuksen liitteen I 4 a artiklan noudattamista.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus kieltää aluksen lähtö ja keskeyttää sen matka, jollei aluksessa ole mukana todistusta Ateenan-asetuksen liitteen I 4 a artiklassa vaadittavasta vakuutuksesta tai vakuudesta.

26 §

Matkustajien oikeuksien valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto on matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1177/2010 25 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen. Kuluttaja-asiamiehen toimivallasta valvoa kuluttajansuojalainsäädännön noudattamista säädetään erikseen.

20 luku

Rangaistussäännökset

9 c §

Merioikeudellisia vaateita koskevan vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti

Joka laiminlyö 7 luvun 2 §:ssä säädetyn

velvollisuuden ottaa vakuutus tai asettaa vakuutus, on tuomittava merioikeudellisia vaateita koskevan vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

9 d §

Vakuutuksen- tai vakuudenantajan todistuksen mukanaapitovelvollisuuden laiminlyönti

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

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
ta 20 .*

Tätä lakia sovelletaan kahden kuukauden kuluttua tämän lain tultua voimaan aluksiin, joilla ei ole lain 7 luvun 2 §:ssä tarkoitettua voimassa olevaa vakuutusta tai asetettua vakuutta tämän lain voimaan tullessa.

2.

Laki**alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 14 g §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 14 g §, sellaisena kuin se on laissa 1138/2010, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

14 g §

Aluksen satamaan pääsyn epääminen eräissä muissa tilanteissa

Ehdotus

14 g §

*Aluksen **karkottaminen** tai satamaan pääsyn epääminen eräissä muissa tilanteissa*

Jos ulkomaisella aluksella ei ole merilain 7 luvun 3 §:n mukaista vakuutustodistusta, valvontaviranomainen voi tehdä päätöksen aluksen karkottamisesta. Päätös, jolla alus karkotetaan, on osoitettava laivanisännälle ja sitä on heti noudatettava. Karkotuspäätöksestä on lisäksi ilmoitettava komissiolle ja muille jäsenvaltioille. Vaikka karkottamisen edellytykset täyttyisivät, valvontaviranomainen voi yksittäistapauksessa jättää karkottamispäätöksen tekemättä, jos alus esittää perustellun syyn todistuksen puuttumiselle ja jos aluksen omistaja, laivanisäntä tai aluksen päällikkö on ryhtynyt aiheellisiin, valvontaviranomaisen hyväksymiin toimenpiteisiin tilanteen korjaamiseksi. Valvontaviranomainen voi yksittäistapauksessa jättää karkotuspäätöksen tekemättä myös 14 h §:n 3 momentissa säädetyin perustein eli samoin perustein kuin se voi sallia aluksen pääsyn satamaan vaikka epäämisen edellytykset täyttyisivät.

Valvontaviranomaisen on evättävä ulkomaisen aluksen pääsy satamaan ja ankkuriin paikkaan, jos 14 §:n 4 momentissa ja PSC-direktiivin 21 artiklan 4 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa alus, joka lähtee merelle, ei täytä niitä ehtoja, jotka valvontaviranomainen tai muussa jäsenvaltion tarkastussatamassa

Valvontaviranomaisen on evättävä ulkomaisen aluksen pääsy satamaan ja ankkuriin paikkaan, jos 14 §:n 4 momentissa ja PSC-direktiivin 21 artiklan 4 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa alus, joka lähtee merelle, ei täytä niitä ehtoja, jotka valvontaviranomainen tai muussa jäsenvaltion tarkastussa-

olevat toimivaltaiset viranomaiset ovat asettaneet, tai kieltäytyy noudattamasta yleissopimusten asiaa koskevia vaatimuksia jättämällä saapumatta korjaustelakalle.

Pääsy satamaan on evättävä, kunnes aluksen omistaja tai laivanisäntä on esittänyt todisteet siitä, että alus täyttää kaikki yleissopimusten asiaan liittyvät vaatimukset ja että aluksen puutteet todennut valvontaviranomainen taikka aluksen puutteet todenneen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset ovat hyväksyneet ne.

tamassa olevat toimivaltaiset viranomaiset ovat asettaneet, tai kieltäytyy noudattamasta yleissopimusten asiaa koskevia vaatimuksia jättämällä saapumatta korjaustelakalle *taikka jos joku muu jäsenvaltio on karkottanut aluksen sen vuoksi, että se ei ole esittänyt merilain 7 luvun 3 §:n mukaista vakuutuksen- tai vakuuden antajan todistusta.*

Pääsy satamaan on evättävä, kunnes aluksen omistaja tai laivanisäntä on esittänyt todisteet siitä, että alus täyttää kaikki yleissopimusten asiaan liittyvät vaatimukset ja että aluksen puutteet todennut valvontaviranomainen taikka aluksen puutteet todenneen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset ovat hyväksyneet ne.

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
ta 20 .*

Tätä lakia sovelletaan kahden kuukauden kuluttua tämän lain tultua voimaan aluksiin, joilla ei ole lain 7 luvun 2 §:ssä tarkoitettua voimassa olevaa vakuutusta tai asetettua vakuutta tämän lain voimaan tullessa.
