

Hallituksen esitys Eduskunnalle Neuvostoliiton kanssa alusten takavarikoinnin välttämisestä tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Neuvostoliiton kanssa joulukuussa 1985 tehdyn alusten takavarikoinnin välttämistä koskevan sopimuksen. Sopimuksen mukaan toisen sopijapuolen lippua käyttävää laivaa ei saa takavarikoida toisen valtion alueella silloin, kun sopimuksen määräyksiä noudatetaan. Takavarikoinnin estämiseksi velallisen on

muun muassa asetettava riittävä vakuus saamisen suorittamisesta.

Sopimus tulee voimaan 30 päivän kuluttua siitä, kun sopimusvaltiot ovat ilmoittaneet hyväksyneensä sen.

Esitykseen sisältyy lakiehdotus sopimuksen eräiden lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten hyväksymisestä.

YLEISPERUSTELUT

1. Nykyinen tilanne ja asian valmistelu

1.1. Nykyinen tilanne

Alusten takavarikoimisessa noudatetaan ulosottolain 7 luvun yleisiä takavarikkoa koskevia säännöksiä. Takavarikon tarkoituksena on estää velallista luovuttamasta tai muutoin hukkaamasta omaisuuttaan ennen kuin velkoja on saanut velan maksamiseen velvoittavan tuomion. Tuomion nojalla velkoja voi periä saamisensa ulosottoteitse. Takavarikolla tai sen uhalla voidaan myös painostaa velallista maksamaan velkansa vapaaehtoisesti tai asettamaan sen suorittamisesta muu riittävä vakuus.

Takavarikolla on keskeinen merkitys merioikeudellisten saatavien turvaamisessa. Merilain 8 luvun (646/75) säännösten mukaan alus on vastuussa muun muassa sen käytöstä aiheutuneista vahingoista. Velkoja, jolla on meripanttioikeus alukseen, voi vaatia, että alus käyteen hänen saamisensa suorituksiksi. Aluksen

takavarikolla turvataan paitsi ulosoton onnistuminen myös tuomioistuimen oikeus tutkia saamisvaatimus. Takavarikko keskeyttää lisäksi meripanttioikeuden lyhyen vanhentumisajan.

Takavarikosta päättää ulosotonhaltija, joita ovat maistraatit ja lääninhallitukset. Velkojan on takavarikkoa hakiessaan selvitettävä, että hänen vaatimuksensa perustuu todennäköisiin syihin ja että on vaara omaisuuden kätkemisestä tai hävittämisestä. Ennen ratkaisun tekemistä ulosotonhaltijan on varattava velalliselle tilaisuus esittää käsityksensä hakemuksesta. Ulosotonhaltija saa kuitenkin velallista kuulematta antaa määräyksen väliaikaisesta takavarikosta, jos viivytyksellä voisi vaarantaa takavarikoimisen.

Kun ulosotonhaltija on antanut päätöksen, velkojan on toimitettava se ulosottomiehelle, joka panee takavarikkoon velallisen omaisuutta niin paljon, että se vastaa päätöksessä mainitun saamisen määrää. Omaisuuden takavarikoiminen tapahtuu samalla tavalla kuin ulosmittaus. Ulosottomies saa ottaa takavari-

koidun omaisuuden haltuunsa, mutta usein se jätetään velallisen hallintaan takavarikoiduksi merkittynä. Alusta takavarikoitaessa ulosottomies ottaa haltuunsa myös kansallisuuskirjan ja muut laiva-asiakirjat, joita ilman alus ei voi lähteä satamasta.

Takavarikko on turvaamistoimenpide, joka on tarkoitettu olemaan voimassa vain oikeudenkäynnin ajan. Velkojan on haastettava velallinen velkomusasiassa tuomioistuimeen kuuden viikon kuluessa ulosotonhaltijan päätöksen antamisesta. Jos hän laiminlyö tämän, takavarikko peräytyy. Ulosottomiehen on peruutettava takavarikko heti myös silloin, kun saaminen on suoritettu tai kun riittävä vakuus on annettu. Vakuutena käytetään usein pankkitakausta.

Siltä varalta, että tuomioistuin hylkää velkojan kanteen tai tuomitsee hänen saamisensa maksettavaksi vain osittain, velkojan on yleensä annettava vakuus siitä vahingosta, joka velalliselle voi aiheutua aiheettomasta takavarikosta.

Velalliselle voi aiheutua vahinkoa esimerkiksi takavarikoidun tavaran pilaantumisesta tai epäajankohtaiseksi muodostumisesta taikka siitä, ettei elinkeinotoiminnassa tarvittavaa omaisuutta voida takavarikkoaikana käyttää tuottavasti. Aluksen takavarikoimisesta seuraavasta matkallelähden viivästymisestä voi aiheutua vahinkoja myös ulkopuolisille kuten lastin omistajalle sekä niille yrityksille, jotka tuotannossaan tarvitsevat kuljetettavaa tavaraa.

Aluksen takavarikkoa koskevassa asiassa velkojan ei käytännössä tarvitse esittää selvitystä siitä, että velallinen olisi ryhtynyt toimenpiteisiin aluksen hukkaamiseksi. Alukset ovat satamassa vain lyhyen aikaa ja ne voidaan helposti viedä ulkomaille tai kansainvälisille vesille ulosottoviranomaisten ulottumattomiin. Kun aluksen takavarikointi on näistä syistä tehtävä kiireellisesti, siinä turvaututaan lähes aina väliaikaiseen takavarikoimiseen. Velallinen saa tällöin tiedon takavarikosta vasta täytäntöönpanoon ryhdyttyä, jolloin hänellä ei ole heti mahdollisuutta hankkia riittävää vakuutta takavarikon estämiseksi.

Äskettäin tehdystä selvityksestä käy ilmi, että ulkomaalaisten alusten takavarikointiin joudutaan turvautumaan melko harvoin ja että takavarikko tällöinkin kestää vain toisen vakuuden hankkimisen ajan. Selvityksen mukaan kymmenen suurimman satamakaupungin

maistraatissa käsiteltiin vuosina 1934—1983 yhteensä 58 alusten takavarikointitapausta, joista 55 tapauksessa takavarikko myönnettiin väliaikaisena. Takavarikoista 26 koski ulkomaalaista alusta, joista vain yksi myytiin pakkohuutokaupalla.

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

Aluksen takavarikosta aiheutuu niin merkittäviä haittoja sekä aluksen että lastin omistajalle, että sitä on lainsäädännöllisestikin rajoitettu. Merilain 278 §:ssä (237/67) mukaan lähtövalmista alusta ei saa takavarikoida, jollei velkojalla ole panttioikeutta alukseen. Merilain 19 ja 20 §:n (295/84) mukaan ja öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain (401/80) 9 §:n mukaan velallinen voi estää takavarikon perustamalla rajoitusrahaston.

Vuonna 1921 annettu laki ystävällisissä suhteissa olevan valtion Suomessa olevan omaisuuden takavarikoimisesta ja asettamisesta myymis- tai hukkaamiskiellon alaiseksi (144/21) kieltää takavarikoimasta vieraalle valtiolle kuuluvaa omaisuutta, myös aluksia. Käytännössä laki estää muun muassa neuvostoliittolaisten alusten takavarikoimisen, koska ne yleensä ovat valtion omaisuutta. Laki ei nykyisin vastaa kansainvälisissä sopimuksissa omaksuttuja periaatteita eikä se myöskään ole sopu-soinnussa tässä hallituksen esityksessä tarkoitettuna sopimuksen kanssa. Lain kumoamista koskeva hallituksen esitys annetaan erikseen eduskunnalle.

Neuvostoliittolaisia aluksia ei ole Suomessa koskaan ulosmitattu eikä myyty pakkohuutokaupalla. Käytännössä ei myöskään ole tullut esiin tapauksia, jossa neuvostoliittolaisen aluksen takavarikointi olisi ollut tarpeen. Suomeen saapuu vuosittain yli 2000 neuvostoliittolaista alusta.

1.2. Asian valmistelu

Suomen ja Neuvostoliiton välillä on voimassa 3 päivänä huhtikuuta 1974 allekirjoitettu merenkulkusopimus (SopS 3/75). Tässä sopi-

muksessa ei ole alusten takavarikointiin liittyviä määräyksiä.

Kysymys alusten takavarikoinnin rajoittamisesta otettiin esille neuvostoliittolais-suomalaisen merenkulun sekakomission ensimmäisessä kokouksessa vuonna 1975. Asiaa selvittämään asetettiin asiantuntijatyöryhmä. Neuvottelujen alusten takavarikoimisesta on käyty merenkulun sekakomissiossa ja työryhmässä vuosina 1975—1985. Sopimus allekirjoitettiin Moskovassa 18 päivänä joulukuuta 1985. Sopimuksen valmisteluun ovat osallistuneet ulkoasiainministeriön, oikeusministeriön sekä kauppa- ja teollisuusministeriön edustajia.

2. Sopimuksen merkitys

Suomen ja Neuvostoliiton välisen sopimuksen tarkoituksena on välttää merenkulkua haittaavia alusten takavarikoita rajoittamalla toisessa sopimusvaltiossa rekisteröidyn tai sen lippua käyttävän aluksen takavarikointia toisessa sopimusvaltiossa. Sopimuksen mukaan Neuvostoliiton viranomaiset eivät voi takavarikoida suomalaista alusta minkään saamisen perusteella eivätkä Suomen viranomaiset saa takavarikoida neuvostoliittolaisia aluksia, jos aluksen omistaja tai käyttäjä noudattaa sopimuksen määräyksiä.

Velalliselle eli aluksen omistajalle tai käyttäjälle on sopimuksen mukaan varattava mahdollisuus 30 päivän pituisessa määräajassa asettaa velkojan hyväksymä vakuus saatavan suorittamisesta. Tänä aikana velallinen voi hankkia tarvittavan vakuuden ilman merikuljetusten häiriintymistä ja siitä aiheutuvia taloudellisia menetyksiä.

Sopimuksessa on otettu huomioon se, ettei takavarikoinnin rajoittaminen saa vaarantaa velkojien etuja. Välttääkseen aluksen takavarikoinnin aluksen omistajan tai käyttäjän on nimettävä edustaja, joka on päämiehensä puolesta velvollinen ottamaan haasteen vastaan ja esiintymään tuomioistuimessa tai väliliesmenettelyssä. Velkojan vaatimuksesta omistajan tai käyttäjän on annettava velkojalle kirjallinen sitoumus sekä tämän hyväksymä vakuus saamisen suorittamisesta. Näiden toimenpiteiden jälkeen velkojan saamisen periminen on turvattu.

Sopimus vahvistaa nykyistä käytäntöä, jossa osapuolet sopivat oikeudenkäyntiin liittyvien asioiden ratkaisemisesta ja tarvittavien sitoumusten ja vakuuksien antamisesta.

Suomella ei ole muiden valtioiden kanssa sopimuksia alusten takavarikoinnin rajoittamisesta. Sen sijaan Neuvostoliitto on tehnyt useita sekä monenkeskisiä että kahdenvälisiä alusten takavarikkoa koskevia sopimuksia.

3. Esityksen taloudelliset vaikutukset

Sopimus ei velvoita sopimusvaltioita sitoutumaan aluksiin liittyvien saamisten maksamiseen. Yksittäistapauksissa annettavasta sitoumuksesta tai takauksesta päätetään aina erikseen. Sopimuksesta ei siten aiheudu välittömiä kuluja Suomen valtiolle.

Esityksellä ei myöskään ole vaikutuksia merenkulkuelinkeinon tai yksittäisten velkojien kannalta.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Sopimuksen sisältö

I artikla. Artiklassa on määritelty, mitä sopimuksessa tarkoitetaan aluksella. Määritelmä on varsin laaja. Sopimus koskee toisen sopimuspuolen alusrekisteriin merkittyjä tai sen lippua käyttäviä aluksia. Se, mitkä alukset merkitään alusrekisteriin ja millä aluksilla on oikeus käyttää valtion lippua, määräytyy kum-

mankin sopimuspuolen oman lainsäädännön mukaisesti.

Sopimus koskee yhtäläisesti niin sopimusvaltion kuin yksityisten yhteisöjen ja kansalaisten omistamia aluksia. Neuvostoliiton lainsäädännön mukaan aluksia voivat valtion lisäksi omistaa myös eräät osuustoiminnalliset yhteisöt, järjestöt ja Neuvostoliiton kansalaiset. Kaikki kauppamerenkulkuun käytettävät aluk-

set ovat valtion omaisuutta. Valtion omistamia aluksia käyttävät varustamoyhtiöt, jotka ovat itsenäisiä oikeushenkilöitä. Varustamot vastaavat tuomioistuimessa omasta puolestaan. Ne huolehtivat miehistön palkkauksesta ja sopimusten tekemisestä ja vastaavat sopimusten rikkomusten seuraamuksista. Varustamot eivät nauti valtiolle kuuluvaa immuniteettia. Neuvostoliiton valtio ei vastaa suoraan lainsäädännön perusteella varustamoyhtiöiden veloista tai muista sitoumuksista.

Sopimuksen ulkopuolelle on rajattu sotaluokset ja yksinomaan hallinnollisia tai valtiollisia tehtäviä suorittavat alukset. Tällaiset vieraan valtion alukset nauttivat kansainvälisen oikeuden mukaan immuniteettia. Niitä ei voida millään perusteella takavarikoida eikä muutoinkaan saattaa täytäntöönpanon kohteiksi toisen valtion alueella.

2 artikla. Alusta ei saa minkään saamisen johdosta takavarikoida toisen sopimuspuolen alueella silloin, kun aluksen omistaja tai käyttäjä menettelee sopimuksen 3—5 artiklojen määräysten mukaisesti. Sopimus estää myös väliaikaisen takavarikon myöntämisen.

Velkojan vaatimus voi perustua aluksen omistajalta olevaan saamiseen. Alusten takavarikoimisen perusteena on kuitenkin tavallisimmin merioikeudelliseen saatava, jonka perusteella velkojalla on meripanttioikeus alukseen. Meripanttioikeus voi aiheutua merilain 212 §:n mukaan muun muassa miehistön palkkasaamisista, satama-, kanava- ja muista vesitiemaksuista taikka korvauksesta, joka perustuu välittömästi aluksen käytöstä aiheutuneeseen henkilö- tai omaisuusvahinkoon.

Sopimuksen soveltamisen kannalta ei ole merkitystä, kuka on velkojana. Sitä on noudatettava sekä silloin, kun velkojana on yksityinen kansalainen tai yhteisö, että silloin, kun velkojana on toinen sopimusvaltio. Myöskään kolmansista maista olevia velkojia ei ole asetettu erilaiseen asemaan.

Sopimus ei koske aluksen ulosmittaamista. Kun alus on ulosmitattu, sen lähtö satamasta estetään samalla tavalla kuin takavarikossakin. Ulosmitattu alus voidaan myös myydä pakko- huutokaupalla perittävänä olevan saamisen suoritukseksi. Aluksen ulosmittaaminen ja myyminen kuitenkin edellyttävät, että velkojalla on ulosottolain 3 luvun mukainen täytäntöönpanoperuste kuten tuomioistuimen tuomio tai välitystuomio. Sopimus ei rajoita aluksen

takavarikoimista silloin, kun kyseessä on riita aluksen omistusoikeudesta.

Takavarikkoasiassa päätöksen tekee ulosotonhaltija, joita ovat lääninhallitukset ja niissä kaupungeissa, joissa on raastuvanoikeus, maistraatti. Kun aluksen takavarikkoa on haettava aluksen sijaintipaikalla eli käytännössä satamakaupungeissa, ulosotonhaltijana toimii yleensä maistraatti. Myös se tuomioistuin, jossa saamista koskeva kanne on vireillä, voi määrätä aluksen takavarikoitavaksi. Ulosotonhaltija tai tuomioistuin tutkii takavarikon edellytykset. Näille kuuluu myös arviointi siitä, salliiko sopimus neuvostoliittolaisen aluksen takavarikoimisen. Ennen hakemuksen ratkaisemista on siis tutkittava, onko aluksen omistaja tai käyttäjä menettelty sopimuksen määräysten mukaisesti.

On huomattava, että sopimus ei estä velallista vetoamasta muihin lainsäädännössä oleviin takavarikoimista rajoittaviin säännöksiin. Merilain 2 luvussa on laivanisännän vastuuta ja sen rajoittamista koskevia säännöksiä. Näiden säännösten nojalla laivanisännän vastuu rajoittuu määrättyissä vahingonkorvaustapauksissa vahingon laadun ja aluksen tonnimäärän mukaan tiettyyn enimmäismäärään. Perustamalla rajoitusrahaston saamisen maksamista varten aluksen omistaja tai käyttäjä vapautuu aluksen takavarikoimisesta. Vastaavankaltaiset säännökset koskevat aluksista aiheutuvista öljyvahingoista aiheutuvaa vastuuta.

Jollei aluksen omistaja tai käyttäjä noudata sopimuksen määräyksiä, aluksen takavarikoimisessa noudatetaan ulosottolain säännöksiä.

3 artikla. Yhtenä takavarikoimatta jättämisen edellytyksenä on, että aluksen omistaja tai käyttäjä antaa velkojan niin vaatiessa kirjallisen sitoumuksen saamisen suorittamisesta. Jos saaminen on riidanalainen tai sen suuruutta ei vielä tiedetä, saamisen määrä voidaan jättää erillisen sopimuksen taikka lainvoimaisen tuomion tai välitystuomion määräyksen varaan.

Tällaisesta vastuusitoumuksesta ei ulosotto-laissa ole säännöksiä, vastaahan velallinen yleensä koko ulosmittauskelpoisella omaisuudellaan velkojensa suorittamisesta. Vastuusitoumuksella on kuitenkin alusten osalta useita eri merkityksiä. Kuten aikaisemmin on mainittu aluksen omistaja on vastuussa merilain 8 luvussa luetuista meripanttisaatavista. Sellaisen omistajan, joka ei samalla ole laivanisäntä, vastuu rajoittuu kuitenkin siihen alukseen, jonka käytön yhteydessä saaminen on syntynyt.

Vain se rahamäärä, joka pakkohuutokaupalla voidaan aluksesta saada, tulee velkojille. Meripanttisaatavan perusteella ei voida vaatia takavarikoitavaksi eikä ulosmitattavaksi muuta aluksen omistajan omaisuutta. Meripanttioikeus lisäksi vanhentuu nopeasti. Jollei alus ole vuoden kuluessa saamisen syntymisestä joutunut pakkohuutokauppaan johtaneen takavarikon tai ulosoton kohteeksi, meripanttioikeus alukseen lakkaa. Vanhentumisaikaa ei voida esimerkiksi sopimuksin pidentää, mutta ei myöskään kulu, jos takavarikolle on laillinen este.

Kuten edellä on selostettu, neuvostoliittolaiset kauppa-alukset ovat Neuvostoliiton valtion omaisuutta, vaikka niitä käyttävät erilliset varustamoyhtiöt. Varustamoyhtiö vastaa laivansäntänä pääsääntöisesti rajoituksetta aluksen käytöstä aiheutuneista saamisista, kun taas valtion vastuu aluksen omistajana rajoittuu vain aluksen arvoon. Mikäli Neuvostoliiton valtio erikseen sitoutuu sopimuksen tarkoittamalla tavalla suorittamaan myöhemmin sovittavan tai tuomioistuimen päätöksen mukaisen saatavan, valtion vastuu laajenee koskemaan koko saatavaa. Tällöin myöskään meripanttioikeuden vanhentumisella ei enää ole merkitystä, sillä saatava voidaan periä myös muusta sitoumuksen antajan omaisuudesta kuin kyseisestä aluksesta. Käytännössä pakkoperintään ei sitoumuksen antamisen jälkeen enää jouduta.

4 artikla. Oikeudenkäyntiä tai välimiesmenettelyä varten aluksen omistajan tai käyttäjän on nimettävä itselleen toisen sopimuspuolen alueella toimiva edustaja. Edustaja esiintyy päämiehen nimessä tuomioistuimessa ja välimiesmenettelyssä ja hän ottaa vastaan haasteet ja tiedoksiannot. Edustajan nimeämisestä on ilmoitettava paitsi velkojalle myös sille viranomaiselle, ulosotonhaltijalle tai tuomioistuimelle, jolta on pyydetty turvaamistoimenpiteitä.

Meripanttisaatavaa koskevassa asiassa kanne voidaan nostaa varustamon lisäksi myös aluksen omistajaa vastaan. Nimeämällä edustajan alkavaa oikeudenkäyntiä varten Neuvostoliiton valtio samalla luopuu immunitettisuojasta. Tällä tarkoitetaan sitä, ettei valtio käytä kansainvälisen oikeuden mukaista oikeutta olla alistumatta vieraan valtion lainkäyttövaltaan.

Sopimuksessa ei ole määräyksiä siitä, missä tuomioistuimessa kanne on nostettava, vaan sovellettaviksi tulevat yleiset merilain oikeudenkäyntipaikkaa koskevat säännökset. Ulko-

maalaista alusta koskevat merioikeusjutut käsitellään yleensä siinä merioikeudessa, jonka alueella alus on tai jossa vakuus on asetettu. Oikeuspaikkaa koskevista säännöksistä voidaan kuitenkin sopia toisin. Välimiesmenettelyn edellytyksenä on, että asianosaiset ovat siitä erikseen sopineet.

5 artikla. Aluksen omistajan tai käyttäjän on velkojan vaatimuksesta asetettava vakuus velan suorittamisesta. Velkojan hyväksymä vakuus on annettava 30 päivän kuluessa siitä, kun velkoja on esittänyt kirjallisen vaatimuksen sen antamisesta.

Ulosottolain 7 luvun 12 §:n mukaan takavarikkoa ei saa panna täytäntöön, jos velallinen asettaa ulosottomiehelle pantin tai takauksen. Ulosottomies arvioi vakuuden riittävyden, jollei toimenpiteen hakija ole sitä hyväksynyt. Ulosottolain mukainen mahdollisuus välttyä takavarikoinnista vakuuden asettamisella liittyy vasta takavarikoinnin täytäntöönpanovaiheeseen. Sopimuksen mukainen vakuus sen sijaan estää jo takavarikkopäätöksen tai väliaikaisen määräyksen antamisen.

Sopimuksen mukaan vakuuden tulee aina olla velkojan hyväksymä. Vakuuden laatu, kuten pantti tai takaus, ja se, kenelle vakuus asetetaan, jäävät velkojan päätettäväksi. Käytännössä vakuutena tulitaneen käyttämään valtion takausta, mutta velkoja voi myös vaatia esimerkiksi jonkin ulkomaalaisen pankin tai vakuutuslaitoksen antamaa takausta.

2. Voimaantulo

Sopimus tulee voimaan 30 päivän kuluessa sen valtiosisäisestä hyväksymisestä koskevien ilmoitusten vaihtamisesta.

3. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Sopimuksen määräykset poikkeavat ulosottolain 7 luvun takavarikkoa koskevista säännöksistä. Sopimus antaa velalliselle mahdollisuuden suojautua takavarikkoa vastaan eräissä sellaisissa tapauksissa, joissa sitä ei ulosottolain mukaan voida välttää. Nykyisistä poiketen velkoja ei voi saada neuvostoliittolaista alusta edes väliaikaiseen takavarikkoon varaa-

matta ensin aluksen omistajalle ja käyttäjälle tilaisuuden vakuuden asettamiseen. Velkojan on lisäksi sopimuksen mukaan erikseen hyväksyttävä velallisen tarjoama vakuus, kun ulosottolain mukaan vakuuden riittävyyden arvioi ulosottomies.

Koska kysymys neuvostoliittolaisen aluksen takavarikoimisesta ja siten sopimusmääräysten noudattamisesta tulee käytännössä vain harvoin esille, on katsottu riittäväksi, että sopimuksen määräykset saatetaan voimaan niin sanotulla blankettilailla. Sopimukseen sisältyvien lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten vuoksi eduskunnan suostumus on tältä osin tarpeellinen.

Edellä olevan perusteella ja hallitusmuodon 33 §:n mukaisesti esitetään,

että Eduskunta hyväksyisi ne Moskovassa 18 päivänä joulukuuta 1985 Suomen tasavallan ja Sosialististen neuvostotasavaltojen liiton välisen alusten takavarikoinnin välttämisestä tehdyn sopimuksen määräykset, jotka vaativat Eduskunnan suostumuksen.

Koska sopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

L a k i

Neuvostoliiton kanssa alusten takavarikoinnin välttämisestä tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Moskovassa 18 päivänä joulukuuta 1985 Suomen tasavallan ja Sosialististen neuvostotasavaltojen liiton välillä alusten takavarikoinnin välttämisestä tehdyn sopimuksen määräykset

ovat, mikäli ne kuuluvat lainsäädännön alaan, voimassa niin kuin siitä on sovittu.

2 §

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Helsingissä 6 päivänä toukokuuta 1988

Tasavallan Presidentti

MAUNO KOIVISTO

Ministeri *Ilkka Suominen*

**Suomen tasavallan hallituksen ja
Sosialististen neuvostotasavaltojen liiton
hallituksen välinen**

SOPIMUS

alusten takavarikoinnin välttämisestä

Suomen tasavallan hallitus ja Sosialististen neuvostotasavaltojen liiton hallitus,

lähtien Suomen tasavallan ja Sosialististen neuvostotasavaltojen liiton välisistä ystävällisistä suhteista,

ottaen huomioon asiaa koskevan kirjeenvaihdon, joka käytiin 3 päivänä huhtikuuta 1974 allekirjoitetun Suomen tasavallan hallituksen ja Sosialististen neuvostotasavaltojen liiton hallituksen välisen merenkulkusopimuksen yhteydessä,

haluten edelleen kehittää ja lujittaa molempien maiden välistä yhteistyötä merenkulun alalla,

ovat sopineet seuraavasta:

1 artikla

Tässä sopimuksessa ”alus” tarkoittaa jokaista alusta, joka on merkitty sopimuspuolen alusrekisteriin tai käyttää sen lippua sopimuspuolen voimassaolevan lainsäädännön mukaisesti.

Tähän käsitteeseen eivät kuitenkaan kuulu sota-alukset, eivätkä yksinomaan hallinnollisia tai valtiollisia tehtäviä suorittavat alukset.

2 artikla

Alusta ei takavarikoida toisen sopimuspuolen alueella minkään saatavan yhteydessä

СОГЛАШЕНИЕ

между Правительством Финляндской Республики и Правительством Союза Советских Социалистических Республик об избежании задержания и ареста судов

Правительство Финляндской Республики и Правительство Союза Советских Социалистических Республик,

исходя из дружественных отношений между Финляндской Республикой и Союзом Советских Социалистических Республик,

принимая во внимание соответствующие обменные письма к Соглашению между Правительством Финляндской Республики и Правительством Союза Советских Социалистических Республик о морском судоходстве, подписанному 3 апреля 1974 года,

желая далее развивать и укреплять сотрудничество между двумя странами в области морского судоходства,

согласились о нижеследующем.

Статья 1

В настоящем Соглашении понятие ”судно” означает любое судно, которое внесено в судовой реестр Договаривающейся Стороны или плавает под ее флагом в соответствии с действующим законодательством этой Договаривающейся Стороны.

Это понятие не включает, однако, военные корабли и суда, выполняющие исключительно административные или государственные функции.

Статья 2

Задержание и арест судна не осуществляются на территории другой Договарива-

silloin kun aluksen omistaja tai käyttäjä menettelee tämän sopimuksen 3, 4 ja 5 artiklojen määräysten mukaisesti.

3 artikla

Jos velkoja vaatii, aluksen omistajan tai käyttäjän on annettava velkojalle kirjallinen sitoumus siitä, että velkojan esittämä saatava suoritetaan sillä tavoin kuin he erikseen ovat sopineet taikka on määrätty lainvoimaisella tuomiolla tai välitystuomiolla.

4 artikla

Aluksen omistaja tai käyttäjä nimeää etukäteen alkavaa oikeudenkäyntiä tai välimiesmenettelyä varten toisen sopimuspuolen alueella edustajan, joka on velvollinen päämiehensä nimissä vastaanottamaan haasteen oikeuteen ja esiintymään hänen nimissään oikeudessa tai välimiesmenettelyssä. Edustajan nimeämisestä on ilmoitettava velkojalle ja sille viranomaiselle, jolta on pyydetty turvaamistoimenpidettä saatavan vakuudeksi.

5 artikla

Jos velkoja sitä vaatii, aluksen omistaja tai käyttäjä on velvollinen antamaan velkojan hyväksymän vakuuden tämän sopimuksen 3 artiklassa tarkoitetun sitoumuksen täyttämisestä 30 päivän kuluessa siitä, kun hänelle on esitetty velkojan kirjallinen vaatimus tällaisen vakuuden antamisesta.

Tämä vaatimus voidaan esittää myös tämän sopimuksen 4 artiklassa tarkoitetulle edustajalle.

6 artikla

Tämä sopimus tulee voimaan 30 päivän kuluessa siitä, kun sopimuspuolet ovat toisilleen ilmoittaneet, että sopimuspuolten valtiosääntöjen tämän sopimuksen voimaantulolle asettamat vaatimukset on täytetty.

ющейся Стороны в связи с любым имущественным требованием, при этом владелец или оператор судна будет действовать согласно положениям статьей 3, 4 и 5 настоящего Соглашения.

Статья 3

Если того потребует кредитор, то владелец или оператор судна должен выдать кредитору письменное обязательство о том, что заявленное кредитором имущественное требование будет удовлетворено в порядке, установленном отдельной договоренностью между ними или вступившим в законную силу судебным или арбитражным решением.

Статья 4

Владелец или оператор судна назначает заранее либо для возбуждаемого судебного разбирательства или арбитража представителя на территории другой Договаривающейся Стороны, который обязан от имени своего доверителя принимать вызов в суд и выступать от его имени в суде или арбитраже. О назначении представителя должны быть уведомлены кредитор и тот компетентный орган, в который обратились с заявлением о принятии мер по обеспечению имущественного требования.

Статья 5

Если того потребует кредитор, то владелец или оператор судна обязан выдать приемлемую для кредитора гарантию о выполнении обязательства, предусмотренного статьей 3 настоящего Соглашения, до истечения 30 дней со дня вручения ему в письменной форме требования кредитора о выдаче такой гарантии.

Это требование может быть предъявлено также представителю, указанному в статье 4 настоящего Соглашения.

Статья 6

Настоящее Соглашение вступит в силу через 30 дней после того, как Договаривающиеся Стороны известят друг друга о выполнении конституционных формальностей, требующихся для вступления в силу настоящего Соглашения.

Tämä sopimus on voimassa, kunnes jompikumpi sopimuspuoli sanoo sen irti ilmoitettuun tästä kaksitoista kuukautta aikaisemmin.

Tehty Moskovassa 18 päivänä joulukuuta 1985 kahtena alkuperäisenä suomen- ja venäjänkielisenä kappaleena, molempien tekstien ollessa yhtä todistusvoimaiset.

Suomen tasavallan hallituksen
valtuuttamana

Jermu Laine

Sosialististen neuvostotasavaltojen liiton
hallituksen valtuuttamana

T. B. Guzhenko

Настоящее Соглашение будет оставаться в силе до тех пор, пока одна из Договаривающихся Сторон не денонсирует его с предварительным уведомлением за двенадцать месяцев.

Совершено в Москве 18 декабря 1985 года в двух подлинных экземплярах, каждый на финском и русском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

По уполномочию
Правительства Финляндской
Республики

Йерму Лайне

По уполномочию
Правительства Союза Советских
Социалистических Республик

Т. Гуженко

