

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi merilain 1 luvun muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki merilain muuttamisesta.

Esityksen tavoitteena on sallia ulkomaisessa alusrekisterissä olevan Suomeen ilman miehistöä rahdatun ulkomaisen aluksen hyväksyminen määräajaksi suomalaiseksi ja aluksen rekisteröinti liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin. Alus olisi tällöin omistuksen osalta merkitty toisen valtion alusrekisteriin ja käytön osalta Suomen rekisteriin. Alus käyttäisi Suomen lippua sen ajan, kun sen on hyväksytty suomalaiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto päättäisi aluksen hyväksymisestä suomalaiseksi. Hyväksymisen edellytyksenä olisi muun muassa, että alusta johdetaan ja operoidaan Suomesta ja aluksen omistaja sekä kiinnityksen- ja pantinhaltijat ovat antaneet kirjallisen suostumuksensa aluksen rekisteröintiin Suomeen. Aluksen rahtaajan tulisi olla Suomen kansalainen tai suomalainen oikeushenkilö taikka Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalainen tai oikeushenkilö, jonka sääntömääräinen kotipaikka, keskushallinto tai päätoimipaikka on Euroopan talousalueella. Aluksen hyväksyminen suomalaiseksi edellyttäisi myös sen valtion, johon alus on merkitty omistuksen osalta, rekisteriviranomaisen kirjallista lupaa aluksen rekisteröintiin Suomeen.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan keväällä 2021.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta	3
1.2 Valmistelu	3
2 Nykytila ja sen arviointi.....	3
2.1 Aluksen kansalaisuus ja rekisteröinti kansainvälisen oikeuden mukaan	3
2.2 Aluksen omistusoikeuden ja käyttöoikeuden rekisteröinti eri valtioihin eli kaksoisrekisteröinti	4
2.3 Suomen lainsäädäntö.....	5
2.4 Nykytilan arviointi	6
3 Tavoitteet	10
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	11
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	11
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	11
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	14
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	14
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot	15
6 Lausuntopalaute.....	20
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	20
8 Lakia alemman asteinen sääntely	23
9 Voimaantulo	24
10 Toimeenpano ja seuranta	24
11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	24
LAKIEHDOTUS	25
Laki merilain 1 luvun muuttamisesta	25
LIITE	27
RINNAKKAISTEKSTI.....	27
Laki merilain 1 luvun muuttamisesta.....	27
ASETUSLUONNOS	30
Valtioneuvoston asetus merilain 1 luvun 1 ja 1 a §:n soveltamisesta annetun asetuksen muuttamisesta.....	30

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Bareboat-rahtauksen käyttö on yleistä kansainvälisesti varustamotoiminnassa ja sen käyttö on lisääntynyt viime vuosina. Bareboat-rahtauksella tarkoitetaan sopimusta, jolla aluksen omistaja vuokraa aluksen rahtaaajalle ilman miehistöä. Rahtaaaja maksaa aluksen omistajalle bareboat-vuokran sekä miehittää ja varustaa aluksen omalla kustannuksellaan. Rahtaaaja vastaa aluksen kaupallisesta ja merenkulullisesta johtamisesta eli toimii laivanisännän tavoin. Bareboat-rahtaus tuo joustoa kansainvälisesti voimakkaasti kilpailtuun varustamotoimintaa. Bareboat-rahtaus mahdollistaa alusten nopean käyttöönoton kuljetuspalvelujen kysynnän lisääntyessä, myös telakointien aikaiset korvaavat alusten järjestelyt helpottuvat. Bareboat-rahtaus mahdollistaa varustamoille myös aluskannan tehokkaamman käytön suunnittelun pitkissä rahtaussopimuksissa ja uusia aluksia hankittaessa kansainvälisten rahoitusmahdollisuuksien hyödyntäminen on laajemmin mahdollista. Merilaki (674/1994) mahdollistaa jo nykyisellään Suomeen bareboat-rahdattuna aluksen hyväksymisen suomalaiseksi ja merkitsemisen rekisteriin Suomessa. Merilain mukaisesti aluksen hyväksyminen suomalaiseksi edellyttää kuitenkin aina, että alus on poistettu toisen valtion alusrekisteristä siksi ajaksi, kun alus on merkitty Suomen rekisteriin bareboat-rahtaussopimuksen nojalla. Aina aluksen omistusoikeusrekisteröinnin poistaminen toisen valtion alusrekisteristä ei kuitenkaan ole mahdollista esimerkiksi yritysverotuksellisista syistä. Tällöin alus ei voi olla Suomen lipun alla nykyisen merilain nojalla.

Esitys liittyy osaltaan myös valtioneuvoston periaatepäätökseen Suomen meripolitiikan linjauksista, jossa yhtenä prioriteettina on Suomelle globaalisti kilpailukykyisen merenkulkuelinkeinon turvaaminen.

1.2 Valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Esitysluonnosta on käsitelty työ- ja elinkeinoministeriön yhteydessä toimivassa merimiesasiain neuvottelukunnassa, jossa ovat edustettuna työ- ja elinkeinoministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö sekä merenkulualan työnantaja- ja työntekijäjärjestöt. Valmistelun kuluessa järjestettiin myös Webropol-kysely varustamoille, merenkulun työntekijäjärjestöille ja muille merenkulun sidosryhmille, jossa selvitettiin sidosryhmien kantoja kaksoisrekisteröinnin mahdollistamiseen, kaksoisrekisteröinnin mahdollistamisen vaikutuksia alalla sekä varustamoiden halukkuutta järjestelyn käyttöön.

Valmisteluun liittyvät aineistot ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunassa.

* Linkki Valtioneuvoston hankeikkunan julkiselle sivulle: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM015:00/2020>

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Aluksen kansalaisuus ja rekisteröinti kansainvälisen oikeuden mukaan

Kansainvälisessä merenkulussa aluksella tulee aina olla jonkin valtion kansalaisuus, jonka tunnusmerkkinä on aluksen lippu. Kansallisuus määrää aluksen oikeudellisen aseman sekä kotimaassa että ulkomailla. Vuoden 1982 merioikeusyleissopimuksen (SopS 50/1996) mukaan alukset saavat käyttää ainoastaan yhden valtion lippua. Suomi on merioikeusyleissopimuksen

osapuoli. Perinteinen kansallinen alusrekisteri perustuu merioikeusyleissopimuksen 91 artiklaan, jonka mukaan valtion tulee määrittää ne ehdot, joilla alukset rekisteröidään sen alueella ja joilla aluksille annetaan oikeus käyttää kyseisen valtion lippua. Perusedellytyksenä on, että valtion ja aluksen välillä on todellinen yhdysside. Lippuvaltion tulee merioikeusyleissopimuksen 94 artiklan mukaisesti tehokkaasti käyttää lainkäyttö- ja valvontavaltaansa hallinnollisissa, teknisissä ja sosiaalisissa kysymyksissä sen lipun alla purjehtiviin aluksiin nähden.

2.2 Aluksen omistusoikeuden ja käyttöoikeuden rekisteröinti eri valtioihin eli kaksoisrekisteröinti

Järjestelyä, jonka mukaan ilman miehistöä rahdattu alus eli bareboat-rahdattu alus rekisteröidään omistuksen osalta toisen valtion rekisteriin (*omistusoikeusrekisteri*) ja käytön osalta toisen valtion rekisteriin (*käyttökisteri*), kutsutaan kansainvälisesti yleisesti bareboat-rahtausrekisteröinniksi (*bareboat charter registration*). Suomessa järjestelystä käytetään nimitystä kaksoisrekisteröinti. Bareboat-rahtausopimuksen perusteella rekisteröidyllä aluksella on sen valtion kansalaisuus ja se purjehtii sen valtion lipun alla, jossa käyttökisteriä pidetään (*käyttökisterivaltio*). Julkisoikeudellisen sääntelyn osalta alus on kansainvälisoikeudellisesti pääsääntöisesti lippuvaltion tuomiovallan alainen ja sillä noudatetaan kyseisen maan esimerkiksi työ- ja miehitystä koskevaa lainsäädäntöä sekä alusturvallisuutta ja meriympäristön suojelua koskevaa lainsäädäntöä. Omistuksen osalta alus säilyy bareboat-vuokralleantajan kotimaan alusrekisterissä. Yleensä alusta kohdellaan kyseisen valtion säännösten mukaan esimerkiksi aluskiinnitysten tai yritysverotuskysymysten osalta.

Yhtenäistä kaksoisrekisteröintiä koskevaa kansainvälistä järjestelmää ei ole kehitetty. Eräitä määräyksiä sisältyy kuitenkin Yhdistyneiden kansakuntien kaupp- ja kehityskonferenssissa (UNCTAD) vuonna 1986 hyväksytyyn aluksen rekisteröinnin ehtoja koskevaan yleissopimukseen (*United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships*) sekä vuoden 1993 meripanttioikeutta ja aluskiinnitystä koskevaan yleissopimukseen (*International Convention on Maritime Liens and Mortgages*). Vuoden 1986 rekisteröintiyleissopimus sisältää määräyksiä, jotka mahdollistavat aluksen rekisteröinnin toisen valtion alusrekisteriin bareboat-rahtausopimuksen perusteella samalla kun alus on edelleen merkitty myös aluksen omistajan kotivaltion alusrekisteriin. Meripanttioikeutta ja aluskiinnitystä koskevassa yleissopimuksessa määrätään puolestaan siitä, miten alukseen vahvistettuja kiinnityksiä tulee käsitellä kaksoisrekisteröintitapauksissa. Lähtökohtana on, että kiinnityksiä käsitellään aluksen omistajan kotivaltion lainsäädännön mukaisesti. Kumpikaan mainituista yleissopimuksista ei ole tullut kuitenkaan kansainvälisesti voimaan.

Niiden valtioiden lainsäädännössä, jotka hyväksyvät alusten kaksoisrekisteröinnin on kuitenkin eräitä yhteisiä piirteitä:

- 1) järjestelmän tulee olla hyväksytty sekä omistusoikeusrekisterivaltiossa että käyttökisterivaltiossa;
- 2) aluksen bareboat-rahtaukseen perustuva käyttökisteröinti hyväksytään vain määräajaksi;
- 3) käyttökisteri antaa kansallisuuskirjan tai vastaavan sertifikaatin ja kyseessä olevan valtion kuuluu valvoa hallinnollisten ja sosiaalisten säännösten noudattamista muun muassa meriturvallisuuden ja työolosuhteiden osalta.

Eräiden muiden maiden lainsäädäntöä on selostettu tarkemmin jäljempänä jaksossa 5.2.

2.3 Suomen lainsäädäntö

Suomessa aluksen rekisteröinnistä ja aluksen kansallisuudesta säädetään merilaisissa. Lain 1 luvun 1 §:n mukaan alus on suomalainen ja oikeutettu käyttämään Suomen lippua, jos Suomen kansalainen tai suomalainen oikeushenkilö omistaa enemmän kuin kuusikymmentä prosenttia aluksesta. Myös Euroopan talousalueeseen (ETA) kuuluvan valtion kansalaisen tai oikeushenkilön omistama alus on hyväksyttävä suomalaiseksi pykälän 2 momentissa säädettyjen edellytysten täytyessä. Edellytyksiä ovat muun muassa se, että kyseinen henkilö tai oikeushenkilö 1) omistaa aluksesta enemmän kuin kuusikymmentä prosenttia; 2) alusta johdetaan ja operoidaan Suomesta ja 3) aluksen omistaja, jos ei ole vastuussa aluksesta 2 kohdan mukaisesti, nimittää tätä tehtävää hoitamaan edustajan, jolla on vakinainen kotikunta ja asuinpaikka Suomessa.

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi hyväksyä muun kuin ETA:aan kuuluvan valtion kansalaisen tai oikeushenkilön omistaman aluksen suomalaiseksi tiettyjen pykälän 4 momentissa säädettyjen edellytysten täytyessä. Näitä edellytyksiä ovat muun muassa, että;

- 1) aluksen omistus-, hallinto-, luotonanto- tai rahtausuhteista voidaan luotettavasti todeta, että aluksen käyttö merenkulkuun on ratkaisevasti suomalaisten määrättävissä;
- 2) alus täyttää alusturvallisuutta koskevissa säännöksissä uusille aluksille asetetut vaatimukset; ja
- 3) aluksen rekisteröinnin arvioidaan edistävän Suomen merenkulkuelinkeinoa ja sen työllisyyttä.

Edellä olevan lisäksi edellytetään, että alus on poistettu toisen valtion alusrekisteristä siksi ajaksi, kun se on rekisteröitynä Suomessa. Alusta, joka on merkitty Suomessa rekisteriin pykälän 2 tai 4 momentin nojalla, pidetään suomalaisena aluksena ja siihen sovelletaan Suomen lakia.

Merilain sääntely ei näin ollen mahdollista suomalaisen tai ulkomaisen aluksen rekisteröintiä Suomessa siten, että aluksen omistusoikeus ja käyttöoikeus olisi rekisteröity eri valtioissa.

Merilain 1 luvun 2 §:n mukaan suomalaisen aluksen, jota käytetään kauppamerenkulkuun, tulee olla merkitty liikenneasioiden rekisteriin liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) mukaisesti tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin alusrekisterilain (512/1993) mukaisesti. Alusrekisterilain mukaan suomalaiset kauppamerenkulkuun käytettävät alukset, joiden pituus on vähintään 15 metriä, on merkittävä liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtioviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

Suomessa rekisteröity kauppa-alus voidaan myös merkitä kauppa-alusluetteloon. Jos alus on merkitty kauppa-alusluetteloon, se on oikeutettu saamaan tukea meriliikenteessä käytettävien alusten miehistökustannusten kilpailukyvyn parantamiseksi. Varustamoille myönnettävästä välillisiä työvoimakustannuksia alentavasta tuesta (*miehistötuki*) säädetään meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetussa laissa (1277/2007, *miehistötukilaki*). Suomi on notifiointin miehistötuen Euroopan komissiolle ja tukeen sovelletaan komission päätöstä SA.35110 (2012/N). Nykyinen miehistötukilaki on ollut voimassa vuodesta 2008 lähtien. Tuen saamisen edellytyksenä on, että alus on merkitty laissa tarkoitettuun kauppa-alusluetteloon ja että alus on tukivuoden aikana toiminut pääasiassa tukeen oikeuttavassa meriliikenteessä. Miehistötukena varustamoille palautetaan meripalkoista suoritettavat verot ja eräät työnantajan sivukulut siten, että tarkoituksena on tukikelpoisten verojen ja sosiaaliturvamaksujen

palauttaminen työnantajalle pääosin. Tukena palautettavat tukitekiäjät ovat aluksella työskennelleiden ennakonpidätyksenalaista merityötuloa saaneiden yleisesti ja rajoitetusti verovelvollisten osalta seuraavat suoritukset: merityötulosta toimitettu ennakonpidätys, työnantajan osuus merimieseläkemaksusta ja työnantajan osuus tapaturmavakuutusmaksusta. Lähdeverotuksessa olevien rajoitetusti verovelvollisten merenkulkijoiden osalta palautettavat tukitekiäjät ovat palkkatulosta toimitettu lähdevero ja työnantajan sairausvakuutusmaksu. Käytännössä hakijoille palautetaan miehistötukena takaisin niiden valtiolle, Merimieseläkekassalle ja vakuutusyhtiölle maksamia työnantajan osuuksia henkilöstökustannuksista. Tukena voidaan palauttaa vain sellaisia veroja ja muita työnantajasuorituksia, jotka on ensin maksettu Suomeen.

2.4 Nykytilan arviointi

Suomen vesiliikennetoimiala koostuu yli 300 erilaisesta ja erikokoisesta yrityksestä, joista pääosa toimii meri- ja rannikkoliikenteen henkilö- ja tavarakuljetuksissa merellä, ja pieni osa sisävesillä. Kauppa-alusluetteloon kuuluvien matkustaja-autolauttojen ja rahtialusten hieman yli kahdenkymmenen omistajavarustamon liiketoiminta muodostaa noin kaksi kolmasosaa toimialan 2,5–2,7 miljardin euron liikevaihdosta. Näistä kansainvälisessä kauppamerenkulussa toimivista yhtiöistä muutama on kooltaan suuri. Pääosa on pieniä ja keskisuuria yrityksiä. Viime vuosina toimialan koko ei ole muuttunut merkittävästi. Toimialan kokoon vaikuttavat matkustajien, ajoneuvojen ja lastien kuljetusten kysynnän kehitys sekä suomalaisten varustamoiden kilpailukyky ja kansainvälinen toimintaympäristö. Toimiala on ollut viime vuosina kokonaisuutena voitollinen.

Toimialan vesiliikenne taloudellisia tunnuslukuja (Tilastokeskus).

	Yrityksiä	Liikevaihto, 1000 euroa	Tilikauden tulos, 1000 euroa
2013	332	2 680 640	-3 529
2014	333	2 632 642	78 319
2015	319	2 644 987	135 074
2016	313	2 504 810	132 673
2017	331	2 603 291	120 046
2018	314	2 560 803	144 353

Suomen lipun alla olevat alukset kuljettivat vuosina 2018–2019 noin 33 prosenttia Suomen satamien kautta kulkeneista yli sadasta miljoonasta rahtitonnista (sis. Suomen oma tuonti ja vienti sekä Venäjän transitokuljetukset). Markkinaosuudet muuttuvat kuljetusmarkkinoiden kilpailussa. Lisäksi osuuksiin vaikuttavat varustamojen ratkaisut alusten rekisteröintimaan valinnassa. Siihen puolestaan voi vaikuttaa varustamon ulkomainen omistus ja yritystoiminta myös muissa maissa. Suomalaisten alusten markkinaosuus oli vuonna 2000 noin 40 prosenttia, mutta se kävi alle 30 prosentissa vuonna 2011. Tuonnissa suomalaisten alusten markkinaosuus merikuljetuksista on lähes puolet, mutta viennissä osuus on alentunut noin 20 prosentin tasolle.

Ulkomaan merikuljetukset, 1970-2019 (Liikenne- ja viestintävirasto).

	Tuonti		Vienti		Yhteensä	
	tonnia	Suomalaisilla aluksilla, %	tonnia	Suomalaisilla aluksilla, %	tonnia	Suomalaisilla aluksilla, %
2000	41 092 776	47,2	39 502 576	32,8	80 595 352	40,1
2010	51 487 514	41,1	41 786 412	17,9	93 273 926	30,7
2011	54 226 497	38,0	44 282 012	17,6	98 508 509	28,8
2012	48 707 561	41,0	44 520 328	19,1	93 227 889	30,5
2013	49 308 033	45,3	47 049 102	21,7	96 357 135	33,8
2014	47 956 412	43,5	48 191 664	22,5	96 148 076	33,0
2015	44 492 479	40,9	44 676 348	20,5	89 168 827	30,7
2016	46 805 424	44,7	48 387 602	20,9	94 885 654	32,6
2017	47 294 813	46,6	51 482 940	22,2	98 777 753	33,9
2018	50 857 566	44,3	52 921 521	21,7	103 779 087	32,8
2019	47 983 083	45,9	53 305 328	20,1	101 288 411	33,0

Suomalaiseen varsinaiseen kauppalaivastoon (sis. kaikki yli 15 metriä pitkät alukset) kuuluu kaikkiaan lähes 700 alusta. Suomen lipun alla oleva ulkomaankuljetuksia hoitava aluskanta kuuluu kauppa-alusluetteloon. Enimmillään kauppa-alusluettelossa on ollut 129 alusta vuonna 2002. Huhtikuussa 2020 luettelossa oli 114 alusta. Aluskanta koostuu monipuolisesti matkustaja- ja rahtiliikenteen aluksista. Eri alustyyppien lukumäärät vaihtelevat vuodesta toiseen. Säiliöalusten lukumäärä on selvästi vähentynyt ja konttialuksia ei enää ole luettelossa. Lastialusten määrissä on enemmän vuosittaista vaihtelua matkustajia kuljettaviin aluksiin verrattuna. Vuoden 2020 talouskriisi voi vaikuttaa Suomen lipun alla olevien alusten lukumäärään varustamojen sopeuttaessa toimintaansa toimintaolosuhteiden muutoksiin, joihin lukeutuvat muun ohella matkustusta koskevat rajoitukset sekä rahtimäärien väheneminen. Myös eri maiden lainsäädännön muutokset varustamoliiketoiminnan verotuksessa, valtiontuissa ja miehityssäännöksissä vaikuttavat alusten rekisterivaihdoksiin sekä varustamoliiketoiminnan kansainvälisiin yritysjärjestelyihin.

Kauppa-alusluettelon alusten lisäksi Suomessa toimivilla varustamoyhtiöillä on merkittävä määrä aluksia ulkomaisissa rekistereissä. Viimeisimmässä sittemmin lakkautetussa Merenkululaitoksen tilastossa vuodelta 2008 suomalaisten varustamojen omistamia ro-ro-, kuivalasti-, säiliö- ja matkustaja-aluksia oli ulkomaiden rekistereissä yli viisikymmentä. Vuosittain merkittävä määrä aluksia myös bareboat-rahdataan ulkomailta Suomen kauppamerenkulun palvelukseen. Vuonna 2008 tällaisia ro-ro- ja säiliöaluksia oli käytössä lähes sata. Suomen kauppamerenkulusta on käytännössä suomalaisissa käsissä edellä esitettyä suurempi markkinaosuus. Toisaalta jotkut Suomessa toimivat varustamoyhtiöt ovat osittain tai kokonaan ulkomaisessa omistuksessa.

Suomen kauppa-alusluettelossa olevat alukset vuoden lopussa (Liikenne- ja viestintävirasto /Tilastokeskus).

Vuosi	Lkm	Matkus- taja-aluk- set	Ro-ro-mat- kustaja- alukset	Ro-ro- lasti- alukset	Irtolas- tialuk- set	Muut kuivalas- tialukset	Kontti- alukset	Säiliö- aluk- set	Muut aluk- set
2000	106	0	0	38	7	31	0	16	14
2001	110	1	0	34	8	34	0	16	17
2002	129	2	14	34	9	37	1	15	17
2003	121	2	12	29	9	37	1	14	17
2004	119	3	12	30	8	35	1	12	18
2005	115	3	14	29	8	30	1	12	18
2006	109	3	13	26	8	29	1	8	21
2007	115	3	13	28	7	30	3	10	21
2008	120	3	12	31	7	36	0	11	20
2010	113	2	11	31	2	36	0	11	20
2015	105	1	14	34	4	28	0	6	18
2016	107	1	14	34	5	29	0	6	18
2017	110	1	13	31	5	31	0	7	22
2018	118	1	14	30	6	38	0	7	22
2019	116	1	15	29	5	38	0	7	21
2020/04	114	1	15	29	5	36	0	7	21

Suomalaista merityötä tehdään suomalaisilla aluksilla ja suomalaisten merimiesten toimesta ulkomaisilla aluksilla vuosittain noin 6 800 henkilötyövuoden verran. Lukuun sisältyy 12–15 prosenttia ulkomaalaisten henkilöiden merityötä suomalaisilla aluksilla. Merihenkilöstöä on aluksilla yhtä aikaa talvikauden vajaasta kolmesta tuhannesta hengestä kesäkauden lähes neljään tuhanteen henkeen. Vuoden mittaan aluksilla käy työskentelemässä yli 9 000 henkeä. Suomalaisen merityön määrä on vähentynyt jonkin verran 2000-luvulla. Siihen ovat vaikuttaneet muun muassa taloudellisen tehostamisen pyrkimykset ja miehityssäännökset. Suomalaisen merityön määrään vaikuttavat tulevaisuudessa työmahdollisuuksien olemassaolo sekä ammattien houkuttelevuus korvattaessa eläköityvää henkilöstöä nuoremmilla henkilöillä.

Merimiesammateissa tehdyt henkilötyövuodet (suomalainen ja ulkomainen merihenkilöstö) sekä henkilöstö aluksilla kesällä ja talvella (Liikenne- ja viestintävirasto).

	Henkilötyövuosia (suomalai- nen ja ulkomainen merihen- kilöstö)	Merihenkilöstö aluksilla, lkm 30.6.	Merihenkilöstö aluksilla, lkm 30.12.
2002	8 344	4 395	3 477
2003	8 234	4 401	3 377
2004	7 556	4 457	2 993

2005	7 602	4 197	3 055
2006	7 072	3 777	2 895
2007	7 129	3 861	3 072
2008	7 039	3 804	3 080
2009	6 564	3 476	2 748
2010	6 348	3 769	2 796
2011	6 352	3 418	2 628
2012	6 470	3 423	2 930
2013	6 798	3 648	2 816
2014	6 713	3 866	2 809
2015	6 600	3 921	2 805
2016	6 649	3 877	2 766
2017	6 634	3 668	2 752
2018	6 710	3 584	2 946
2019	6 757	3 871	2 828

Rahtialusten henkilöstö on lähinnä kansi- ja konehenkilökuntaa. Matkustaja-aluksilla ja matkustaja-autolautoilla matkustajapalvelut ovat merkittävä osa alan työllistävyyttä. Lähes puolet Suomessa tilastoidusta merityöstä tehdään matkustajapalveluissa.

Aluksilla olleen merihenkilöstön lukumäärä ammateittain (Liikenne- ja viestintävirasto).

	30.6.2019
Kansihenkilökunta	1 432
Konehenkilökunta	688
Ravintolahenkilökunta	1 425
Hotellihenkilökunta	119
Myymlähenkilökunta	134
Muu	73
Yhteensä	3 871

Suomessa varustamot voivat valita tuloverotuksessa tavanomaisen tuloverotuksen, tonniston mukaan määräytyvän tonnistoverotuksen tai näiden yhdistelmän. Tonnistoverotus perustuu tonnistoverolakiin (476/2002) ja se on notifioitu komissiolle varustamoyrityksille kohdistuvana valtiontukena (SA.30515, N 448/2010). Tonnistoveroon sitoudutaan 10 verovuoden ajaksi ja veroa maksetaan riippumatta siitä, onko varustamon toiminta kannattavaa vai tappiollista. Tonnistoverotuksen piirissä on erityisesti lastialuksia, mutta ei matkustaja-autolautoja. Veromalli on katsottu tarpeelliseksi varustamoliiketoiminnan olosuhteiden tasaamisessa kilpailijamaiden kanssa. Tonnistoverotuksesta valtiolle on karttunut tuloina muutamia satoja tuhansia euroja vuodessa. Tuloveroja varustamot ovat maksaneet enimmillään noin 10 miljoonaa euroa vuodessa. Tonnistoverotus on kaiken kaikkiaan vähentänyt valtion verotuloja.

Varustamojen maksamat tonnisto- ja tuloverot sekä veronpalautukset (Verohallinto/Tilastokeskus).

Miljoonaa euroa	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Tonnistovero	0,22	0,16	0,20	0,24	0,30	0,45
Tulovero – suuret yritykset	5,7	1,5	-1,1	2,6	-3,6	2,1
Tulovero – pienet ja keskisuuret yritykset	4,2	4,2	5,6	4,5	-0,3	1,8

Suomalaista varustamotoimintaa tuetaan valtion varoista elinkeinon kilpailukyvyyn ylläpitämiseksi sekä merenkulun osaamisen ja aluskannan säilyttämiseksi Suomessa huoltovarmuussyistä. Liikenne- ja viestintävirasto myöntää valtion talousarvioon vuosittain varatuista määrärahoista tukea meriliikenteessä Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten kilpailukyvyyn parantamiseksi. Tukea voidaan myöntää Suomessa rekisteriin ja kauppa-alusluetteloon merkitylle alukselle.

Suomen kauppa-alusluetteloon kuuluvien alusten miehistökustannusten alentamiseksi myönnettävät miehistötuet ovat olleet viime vuosina yhteensä 84,2–89,2 miljoonaa euroa vuodessa. Sen lisäksi valtion osuus merimieseläkekassan maksuista on ollut 57–60 miljoonaa euroa vuodessa. Miehistön vaihtokustannusten tuki on noin miljoona euroa. Laskennallinen tonnistorotuen määrä perustuu arvioon siitä, paljonko varustamoyritykset maksaisivat veroja normaalin tuloverotuksen piirissä. Tukien määrään vaikuttavat tukiehtojen lisäksi se, kuinka suomalaiset varustamat pärjäävät markkinoilla ja työllistävät merihenkilöstöä. Edelleen, tukiin vaikuttavat suomalaiset miehityssäännökset ja alusten rekisteröintimaan valinnat.

Suomalaisten kauppa-alusten tuet (liikenne- ja viestintäministeriö/valtiovarainministeriö).

Miljoonaa euroa	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Miehistötuki yhteensä,	85,2	87,6	87,3	89,2	89,1	84,3	86,8
josta							
- lastialukset	33,6	33,8	33,3	33,9	34,2	31,9	33,2
- matkustaja-alukset	51,6	53,8	54,0	55,3	54,9	52,4	53,6
Miehistön vaihtokustannusten tuki	1,4	1,5	1,5	0,9	1,0	n.a	n.a
Valtion osuus merimieseläkekassalle	57,0	59,0	60,0	57,0	57,9	58,4	59,0
Tonnistorotutuki – laskennallinen	n.a.	0,9	3,6	6,8	10,1	11,8	n.a.

3 Tavoitteet

Suomi on maantieteellisen sijaintinsa vuoksi merenkulusta riippuvainen maa. Suomen tuonnista ja viennistä 80-90 % kulkee meritse. Suomen lipun alla olevat alukset kuljettavat edellä kuvattuihin noin 33 % näistä kuljetuksista. Kaksoisrekisteröinnin mahdollistamisella rahdattaessa ulkomaan lipun alla oleva alus Suomeen pyritään edistämään suomalaisten varustamojen kansainvälistä kilpailukykyä lisäämällä niiden joustavuutta niiden liiketoiminnassa sekä lisäämään sitä kautta

Suomen lipun alla olevaa tonnistoa. Samalla tarkoituksena on parantaa suomalaisten merenkulkijoiden työllisyyttä.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan, että merilakia muutettaisiin siten, että ulkomainen alus, joka rahdataan ilman miehistöä Suomeen, voitaisiin hyväksyä määrääjäksi suomalaiseksi, vaikka alus omistusoikeuden osalta jäisi toisen valtion alusrekisteriin. Alus rekisteröitäisiin käytön osalta kyseiseksi ajaksi Suomen rekisteriin ja se kulki Suomen lipun alla. Aluksella noudatettaisiin Suomen lainsäädäntöä lukuun ottamatta omistusoikeuteen ja aluskiinnityksiin liittyviä kysymyksiä, joihin sovellettaisiin omistusoikeusrekisteriä pitävän valtion lainsäädäntöä. Ilman miehistöä vuokrattuun alukseen ei siten saisi vahvistaa kiinnityksiä Suomessa.

Merilaissa säädettäisiin edellytykset, joiden täyttyessä ulkomaisessa rekisterissä oleva alus voitaisiin väliaikaisesti hyväksyä suomalaiseksi. Aluksen hyväksymisestä suomalaiseksi päättäisi Liikenne- ja viestintävirasto vastaavasti kuin nykyisin merilain 1 luvun 1 §:n mukaisissa tapauksissa. Lupa voitaisiin myöntää enintään viideksi vuodeksi, mutta lupaa olisi mahdollista hakea uudestaan.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Taloudelliset vaikutukset ja yritysvaikutukset

Ehdotuksen mukaisen kaksoisrekisteröintimallin vaikutusten arviointi perustuu Suomen Varustamot ry:n jäsenvarustamoille ja merenkulkualan etujärjestöille tehtyyn kyselyyn saatujen vastausten sekä toimialaa koskevien tilastotietojen analysointiin.

Kyselyyn vastanneista vajaasta kymmenestä lastialusvarustamosta kaikki kannattivat kaksoisrekisteröinnin sallimista bareboat-in -tapauksissa. Muutamalle varustamoille mahdollisuus olisi tarpeellinen pian. Toisille se on tulevaisuuden mahdollisuus. Osalle vastanneista varustamoista mahdollisuudella ei ole erityistä merkitystä, tai mahdollisuuteen ei voitu ottaa vielä kantaa. Vastustavia kantoja ei esitetty. Matkustaja-autolauttoja ja matkustaja-aluksia operoiville varustamoille malli ei ole relevantti.

Yhdellä lastialusvarustamolla on jo suunnitelma kolmen uuden aluksen ja kahden käytössä olevan lastialuksen kaksoisrekisteröimisestä Suomeen ehdotetun lakimuutoksen mahdollistamalla mallilla. Muutamat muut varustamot pohtivat mahdollisuuden hyödyntämistä. Kiinnostus kohdistuu ro-ro-, ropax- ja ro-lo-aluksiin, joita käytettäisiin sekä Suomea palvelevassa kauppamerenkulussa, että kansainvälisillä kuljetusmarkkinoilla. Mahdollisuuden hyödyntäminen on helppompaa varustamoille, jotka toimivat jo nyt yrityksenä useissa maissa, ja joilla on aluksia ulkomaisissa rekistereissä. Ulkomaisen yhtiön perustamisen tarvetta pidettiin mahdollisuuden hyödyntämiselle jopa edellytyksenä. Oletettavasti näkemys koskee järjestelyjä, joissa aluksen omistus ja käyttö halutaan järjestää kansainvälisesti saman konsernin sisällä. Vuokratun aluksen kaksoisrekisteröinti Suomeen olisi joka tapauksessa mahdollista vain myös Suomessa toimivalle varustamolle.

Kyselyvastausten mukaan malli lisäisi joustavuutta alusten hankkimisessa ja hankintojen rahoittamisessa kansainvälisten rahoitusmarkkinoiden mahdollisuuksia hyödyntäen. Pitkäaikai-

nen bareboat-rahtaus sopimus voi toimia rahoituksen vakuutena. Mallin nähtiin olevan rahoitukseen liittyvistä syistä kiinnostava jopa varustamon koko liiketoiminnan uudelleenjärjestämiseen kahden maan rekistereihin kuitenkin Suomen lippu aluksilla säilyttäen. Malli toisi joustoa esimerkiksi lyhytaikaisiin sesonki- ja telakointijärjestelyihin. Malli mahdollistaisi rajallisessa määrin myös liiketoiminnan laajentamisen ja suomalaisen merityön lisääntymisen. Aluksilla käytettäisiin joko sekamiehitystä tai kokonaan suomalaista miehitystä. Lakimuutos olisi kansainvälisiä kilpailuolosuhteita tasapuolistava, koska vastaava kaksoisrekisteröintimalli on käytössä monissa muissa maissa. Malli voi lisätä jonkin verran Suomen lipun alla kulkevan tonniston markkinaosuutta merikuljetuksissa.

Kyselyvastausten perusteella Suomen alusrekisterin aluskanta voisi lisääntyä jonkin verran. Vastaajat ilmoittivat hyödyntävänsä tai harkitsevansa mallin hyödyntämistä pitkäaikaisiin rahtaus sopimuksiin. Malli oletettavasti lisäisi Suomen lipun alla olevan lastialuskannan vaihtuvuutta jonkin verran. Malli mahdollistaa kuljetusasiakkaiden tarpeita vastaavien alusten käytön nykyistä joustavammin. Vastausten pohjalta ei voida sulkea pois järjestelyjä, jossa suomalaisia aluksia siirrettäisiin ulkomaiseen rekisteriin sieltä Suomeen väliaikaisesti rekisteröitäväksi.

Lyhyellä aikavälillä (1–3 vuotta) esitetty malli voi lisätä suomalaisen varustamoliiketoiminnan taloudellista tuotosta muutamana aluksen lisäyksen kautta karkeasti arvioituna muutamalla kymmenellä miljoonalla eurolla vuodessa. Vaikutus olisi suotuisa, mutta ei toimialan kokonaisuuteen suhteutettuna kovin suuri. Mallin erilaisten hyödyntämismahdollisuuksien vaikutuksia Suomen lipun alla kulkevan merenkulun markkinaosuuksiin pitkällä aikavälillä ei ole voitu arvioida.

Kyselyssä ei esitetty kysymyksiä suomalaisten varustamojen keskinäiseen kilpailuun kohdistuvista vaikutuksista. Kaksoisrekisteröintimalli on periaatteessa hyödynnettävissä tasapuolisin ehdoin. Kyselyvastausten pohjalta voidaan kuitenkin arvioida, että kilpailuvaikutuksia voi syntyä ainakin mallin hyödyntämisvalmiuksien kautta. Kahden rekisterin hyödyntäminen on todennäköisesti nopeammin, helpommin ja edullisemmin mahdollista kansainvälisille varustamoyhtiöille.

Ne varustamot, jotka hyödyntäisivät kaksoisrekisteröintimallia, toimisivat heille taloudellisesti edullisemman järjestelyn ja kannattavuuden parantamisen motiivein. Kustannushyötyjä siirtyisi kuljetusasiakkaiden hyväksi. Kustannusten alenemisen suuruus ei ole tiedossa, mutta oletettavasti kyse on ankarasti kilpailluilla markkinoilla enemmän marginaalisista kuin kertaluokkamutoksista. Koska mallia ei hyödynnettäisi ainakaan lyhyellä aikavälillä laajasti, eivät Suomen logistiset kustannukset alenisi merkittävästi. Siitä huolimatta edullisemman toiminnan mahdollisuus on taloudelle positiivinen asia ja merkittävämpiä hyötyjä voi realisoitua pidemmällä aikavälillä.

Yhteenvedon taloudellisten vaikutusten perusteita arvioiden lyhyellä aikavälillä ehdotettu kaksoisrekisteröinti voisi lisätä Suomen rekisteriin muutamia lastialuksia. Pidemmällä aikavälillä aluksia voi tulla rekisteriin lisää. Sen lisäksi aluskannan vaihtuvuus voi pidemmällä aikavälillä hieman lisääntyä varustamojen järjestellessä aluskantaa eri rekistereihin aiempaa joustavammin. Joidenkin varustamojen liiketoiminta voisi lisääntyä kilpailukyvyyn parantumisen kautta, mutta Suomen vesiliikennetoimialan kokonaiskuva ei muutu merkittävästi ainakaan nopeasti. Suomen lipun alla kulkevan tonniston osuus merikuljetuksissa voi hieman lisääntyä ja logistiset kustannukset voivat alentua hieman. Toisaalta kauppamerenkulun markkinoilla ja toimintaolosuhteissa alati tapahtuvat muutokset voivat muuttaa suomalaisen merenkulun kuvaa esitettyä kaksoisrekisteröintimallia merkittävästi voimakkaammin.

Työllisyysvaikutukset

Uudet liiketoimintamahdollisuudet voivat luoda uusia työmahdollisuuksia suomalaisille merimiehille. Sidosryhmille osoitetun kyselyn vastausten perusteella mallia hyödyntävien varustamojen työllistävyys voisi lähivuosina lisääntyä yhteensä noin sadalla työvuodella. Osa henkilötyövuosista olisi sekamiehityksen piirissä. Laivastoa kasvatettaessa lisätyöllistävyys kohdistuu tasaisesti lastialusten kansi- ja konehenkilöstöön.

Vaikutukset valtion talouteen

Kauppa-alusluetteloon merkittyjen alusten ja niillä työskentelevien merenkulkijoiden lukumäärällä on vaikutusta miehistötuen suuruuteen. Jotta alus voidaan merkitä kauppa-alusluetteloon, sen tulee olla rekisteröity Suomessa ja täyttää tietyt muut laissa säädetyt edellytykset, joita on kuvattu tarkemmin jaksossa 2.3. Bareboat-rahtaus sopimuksen perusteella rekisteröidyllä aluksella on sen valtion kansalaisuus ja se purjehtii sen valtion lipun alla, jonka rekisteriin se on merkitty käyttöoikeuden osalta. Tämä tarkoittaisi sitä, että bareboat-rahtaus sopimuksen perusteella Suomeen rekisteröidyt alukset voitaisiin merkitä myös kauppa-alusluetteloon ja ne olisivat siten suomalaisen kauppa-alusten miehistökustannusten alentamiseksi tarkoitettua tukijärjestelmän piirissä. Tukikelpoisten alusten määrän kasvu lisäisi siten valtion menoja miehistötukikustannusten osalta. Kuten aiemmin on todettu ehdotettu aluksen kaksoisrekisteröinnin salliminen voisi lisätä Suomen alusrekisteriin muutamia lastialuksia lyhyellä aikavälillä, minkä vuoksi valtion kustannusten arvioidaan nousevan korkeintaan muutamia satojatuhan euroja.

Kaksoisrekisteröintimalli lisäisi valtion verotuloja vain hyvin rajallisesti. Todennäköisesti mallin myötä käyttöön tulevat alukset toimisivat tonniverotuksen piirissä. Toisaalta tonniverotulot kannetaan alusten toiminnan kannattavuudesta riippumatta.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Toimivaltainen viranomaisen aluksen hyväksymisessä suomalaisiksi bareboat-rahtaus sopimuksen nojalla olisi Liikenne- ja viestintävirasto, joka toimii myös rekisteriviranomaisena Manner-Suomeen rekisteröityjen alusten osalta. Ehdotetun kaksoisrekisteröinnin sallimisen arvioidaan lisäävän Suomeen rekisteröityjen alusten määrä joillakin aluksilla. Tämä lisäisi vastaavasti Liikenne- ja viestintäviraston alusten hyväksymiseen suomalaisiksi liittyvä työtä sekä kyseisten alusten rekisteröintiin ja valvontaan liittyvää työtä. Lisääntynyt työmäärä arvioidaan kuitenkin kohtalaisen pieneksi ja se voidaan hoitaa viraston nykyisillä henkilöstöresursseilla.

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolle aiheutuu kertaluontoisesti lisää työtä ehdotettujen lakimuutosten edellyttämien muutosten toteuttamisesta liikenneasioiden rekisteriin. Vaadittava työmäärä arvioidaan kuitenkin tältä osin pieneksi.

Kun alus siirretään Suomen lipun alle, työsuojeluviranomaisen on tehtävä alukseen käyttöönottotarkastus puolen vuoden sisällä Suomen lipun alle siirtymisestä (Laki laivaväen työ- ja asuin- ympäristöstä sekä ruokahuollosta aluksella 395/2012, 6§) sekä merityösertifikaattiin liittyvä tarkastus ns. MLC-tarkastus (8§). Käyttöönottotarkastus on kertaluontoinen tarkastus, mutta MLC-tarkastus tehdään viiden vuoden välein ja lisäksi viisivuotisjakson keskellä tehdään välitarkastus. Mikäli Suomen lipun alle siirtyy lisää aluksia ehdotetun lakimuutoksen seurauksena, työsuojeluviranomaisen työmäärää siten lisäytyy. Työmäärän lisäys arvioidaan kuitenkin pieneksi.

Vaikutukset talvimerenkulun toimivuuteen ja huoltovarmuuteen

Talvimerenkulun toimivuuden kannalta esitys nähtiin kyselyn joissain vastauksissa mahdollisesti lievänä heikennyksenä, mutta useampien näkemysten mukaan parannuksena. Vaikutusten ei arvioitu olevan merkittäviä kumpaankaan suuntaan. Pitkäaikaisten kuljetussopimusten pohjalta toimittaessa käyttöön otettavien alusten jäälukitus olisi oletettavasti hyvä.

Kyselyn vastauksissa mallin nähtiin enemmän parantavan kuin heikentävän Suomen huoltovarmuutta, mutta vaikutuksia ei pidetty erityisen merkittävinä. Lyhyellä aikavälillä on nähtävissä mallin tuovan Suomen alusrekisteriin muutamia lastialuksia, mutta pidemmällä aikavälillä mallin seurauksena aluksia voi myös siirtyä ulkomaisiin rekistereihin sieltä käsin Suomessa käytettäväksi. Myös aluskannan vaihtuvuus Suomen rekisterissä voi lisääntyä. Esitettyjen muutosten myötä aluksen siirtäminen toisen valtion lipun alle saattaa helpottua, mikä saattaa jossain määrin heikentää huoltovarmuutta. Vastauksissa tuotiin esille riskit siitä, että joidenkin lippuvaltioiden säännökset ja alusten omistajien oikeudet estäisivät Suomeen kaksoisrekisteröityjen alusten hyödyntämisen huoltovarmuuden kannalta merkityksellisissä tilanteissa. Toisin sanoen, kaksoisrekisteröityihin aluksiin ei välttämättä olisi riittävää määräysvaltaa poikkeustilanteissa.

Ympäristövaikutukset

Modernin tonniston saaminen Suomen kauppamerenkulun käyttöön olisi positiivista ympäristön kannalta. Kyselyvastausten mukaan mallin ympäristövaikutukset eivät olisi erityisen merkittäviä, koska mallin hyödyntäminen olisi kaiken kaikkiaan rajallista. Malli sallisi tuoda Suomen rekisteriin myös ympäristöominaisuuksiltaan vähemmän moderneja aluksia.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Vaihtoehtona esitykselle on merilain aluksen kansalaisuutta koskevan sääntelyn säilyttäminen nykyisellään. Tällöinkin rahdattaessa ulkomainen alus bareboat- rahtaus sopimuksen nojalla Suomeen, se olisi mahdollista hyväksyä suomalaiseksi ja merkitä Suomessa rekisteriin. Se olisi kuitenkin aina ensin poistettava toisen valtion alusrekisteristä ennen hyväksymistä suomalaiseksi alukseksi. Aluksen siirtäminen Suomen rekisteriin edellisestä rekisteristä poistamalla ei aina kuitenkaan ole edellisen rekisterivaltion lainsäädännön vuoksi mahdollista tai aluksen poistaminen edellisestä rekisteristä ei ole omistajalle mielekästä tai mahdollista esimerkiksi verotuksellisista tai liiketoimintamalliin liittyvistä syistä. Sääntelyn nykytilan säilyttämisellä ei saavutettaisi esityksellä tavoiteltua joustavuuden lisäämistä varustamotoiminnassa alushankinnan mahdollisuuksia parantamalla tai suomalaisten merenkulkijoiden työllisyyden lisäämistä. Nykytila säilytettäessä kynnys alusten lipunvaihtoihin säilyisi korkeampana kuin esitetyllä toimenpiteellä.

Ilman miehistöä rahdatun aluksen kaksoisrekisteröinti on mahdollista toteuttaa myös toiseen suuntaan eli suomalaisessa omistuksessa oleva alus siirrettäisiin määräajaksi toisen valtion lipun alle ja tämän valtion käyttörekisteriin. Kaksoisrekisteröinnin salliminen näissä tapauksissa ei kuitenkaan kokonaisuutena edistäisi niitä tavoitteita, joita tällä hallituksen esityksellä pyritään toteuttamaan erityisesti koskien suomalaisten merenkulkijoiden työllisyyden lisäämistä. Suomen lipun alla olevien alusten määrä saattaisi vähentyä ja suomalainen miehistö vaihdettaisiin ulos-rahtauksen yhteydessä todennäköisesti ulkomaiseen miehistöön. Tämän vuoksi esityksessä ei ehdoteta kyseisen vaihtoehdon mahdollistamista, vaan kaksoisrekisteröinti ehdotetaan sallittavaksi ainoastaan aluksen sisäänrahtauksessa.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

Eri valtioiden aluksen kaksoisrekisteröinnin sallimista ja aluksen kansalaisuutta koskeva lainsäädäntö on pääosin kansallista, eikä asiasta ole olemassa voimassa olevaa kansainvälistä sopimusta. Näin ollen eri valtioiden lainsäädännön sisältö vaihtelee ja riippuu kunkin valtion toimintaolo-suhteista ja tarpeista. Eri valtioiden lainsäädäntöön on vaikuttanut muun muassa se, kuinka suuri merkitys kauppamerenkululla on maan omalle kansainväliselle kaupalle sekä se, kuinka tärkeä toimiala kauppamerenkulku on ollut ja tulevaisuudessa on maalle kansainvälisen palveluviennin muotona.

Ruotsi

Ruotsin merilain (Sjölag, 1994:1009) aluksen rekisteröintiä koskevat säännöt ovat pitkälti vastaavat kuin Suomen merilain nykyiset vastaavat.

Ruotsin lainsäädäntö ei tällä hetkellä mahdollista alusten kaksoisrekisteröintiä. Ruotsin hallitus on hyväksynyt vuonna 2013 meriteollisuuden kilpailukyvyä edistämiseksi meriteollisuuden toimintasuunnitelman (nro N2013/342/ TE), jossa todetaan muun muassa, että tiettyjä alusrekisterin säännöksiä on yksinkertaistettava. Siinä ehdotetaan myös muutoksia alusten rekisteröintiä koskeviin säännöksiin siten, että sallittaisiin bareboat-rahtaus. Hanke ei ole kuitenkaan nykytiedon mukaan edennyt.

Tanska

Tanskassa on vuodesta 1996 lähtien sallittu alusten kaksoisrekisteröinti alusten sisään- ja ulosrahtaustapauksissa. Tanskan rekisteriviranomaisten mukaan bareboat-rahtaus on ollut yleisty-mässä. Vuonna 2019 Tanskassa oli 60 sisäänrahdattua alusta ja 23 alusta, jotka on rahdattu Tanskan ulkopuolelle. Rahtauksesta säädetään Tanskan merilain (søloven) 22-24 §:ssä. Lisäksi asetuksella säädetään tarkemmin sellaisten kauppaa-alusten rekisteröinnistä, joiden omistaja ei ole tanskalainen.

Tanskan merilain 22 §:n mukaan rahtaaaja voi hakea sellaisen kauppaa-aluksen merkitsemistä Tanskan alusrekisteriin, joka ei ole tanskalainen. Rekisteröinnin ehtona on, että aluksen rahtauksesta on tehty sopimus laivanomistajan kanssa ja että rahtaaaja täyttää Tanskan merilain 1 ja 2 §:n kansallisuusvaatimukset. Kansallisuusvaatimukset edellyttävät, että rahtaaaja on Tanskan kansalainen tai tanskalainen oikeushenkilö tai muu oikeushenkilö, joka on perustettu Tanskan lainsäädännön mukaisesti tai rekisteröity tanskalaiseksi yhtiöksi, säätiöksi tai yhdistykseksi Tanskassa. Tanskalaiseksi katsotaan myös yhteisomistuksessa oleva yhtiö, josta vähintään puolet on tanskalaisen omistuksessa ja jonka toimitusjohtaja on tanskalainen.

Asetuksella on annettu tarkemmat säännökset sellaisten kauppaa-alusten rekisteröinnistä, jotka eivät täytä merilain 1 ja 2 §:n kansallisuusvaatimuksia. Ensinnäkin edellytetään, että aluksen omistaja nimeää alukselle Tanskasta edustajan, johon voidaan ottaa yhteyttä muun muassa valvontaan liittyvissä kysymyksissä ja joka voi ottaa vastaan haasteen omistajan puolesta. Jos on kyse yhteisomistuksessa olevasta yhtiöstä, sen johdossa on oltava henkilö Tanskasta tai toisesta EU-maasta. Lisäksi edellytetään, että aluksen taloudellista toimintaa harjoitetaan Tanskassa vähintään yhdellä seuraavista tavoista: 1) alusta käytetään Tanskassa, 2) aluksen operoinnista vastaava taho täyttää Tanskan tonnistoverolain mukaiset vaatimukset tai 3) aluksen omistaja, organisaatio tai henkilö, joka on hakenut aluksen turvallisesta toiminnasta annetun säännösten edellyttämää vaatimustenmukaisuusasiakirjaa, on sijoittautunut Tanskaan. Näiden lisäksi rekisterin-

pitäjä voi tehdä kokonaisarvioinnin aluksen eri toiminnoista ja katsoa sen perusteella, että aluksen taloudellinen toiminta muodostaa sellaisen kokonaisuuden, että rekisteröintivaatimusten voidaan katsoa täyttyvän. Aluksen rekisteröintiä koskevan hakemuksen liitteenä on oltava ulkomaisen rekisteröintiviranomaisen todistus siitä, että aluksella on oikeus purjehtia toisen lipun alla rahtausjakson aikana.

Sisäänrahdattava alus rekisteröidään Tanskan alusrekisteriin ja sille myönnetään Tanskan kansallisuustodistus ja sillä on oikeus purjehtia Tanskan lipun alla. Sisäänrahdattulle alukselle ei voida rekisteröidä kiinnityksiä tai muita oikeuksia Tanskassa. Tanskassa aluksen sisäänrahtaus voidaan tehdä enintään viideksi vuodeksi. Rekisteröintiä voidaan pidentää enintään yhdellä vuodella kerrallaan rahtaaajan kirjallisesta pyynnöstä. Sekä rahtaus sopimuksen että ulkomaisen rekisterin antaman suostumuksen on katettava rekisteröintiäika.

Bareboat-rahdattu alus poistetaan rekisteristä, kun rahtaus sopimus päättyy, rekisteröinnin edellytyksiä ei enää ole, aluksen vuokrannut taho pyytää sitä tai kun aluksella ei enää ole aluksen kotimaan lainsäädännön mukaan oikeutta väliaikaisesti purjehtia toisen maan lipun alla. Lisäksi alus poistetaan rekisterissä, kun alus on romutettu, hylätty, kadonnut tai aluksen tarkastajat, hyväksytyt luokituslaitokset tai muut vastaavat katsovat aluksen olevan korjauskelvoton. Jos tällainen mitätöintisyys on olemassa, vuokraaja on velvollinen ilmoittamaan siitä rekisteröijälle 30 päivän kuluessa siitä, kun mitätöintisyys on tullut rahtaaajan tietoon. Kun rahtaus sopimus päättyy, raukeaa aluksen oikeus käyttää toisen valtion lippua. Omistajan on ilmoitettava 30 päivän kuluessa rahtaus sopimuksen päättymisestä rekisteröijälle.

Norja

Norjassa on vastikään tehty lakimuutos, jolla mahdollistetaan alusten kaksoisrekisteröinti aluksen ulos- ja sisäänrahtaus tapauksissa. Alusten ulos- ja sisäänrahtauksesta säädetään merilaissa (Lov om sjøfarten, sjøloven) ja laissa Norjan kansainvälisestä alusrekisteristä (ns. NIS-laki). Lakimuutos tuli voimaan 1.7.2020.

Norjan merilain 2 luvussa on säännökset alusten kaksoisrekisteröinnistä sisään- ja ulosrahtauksen yhteydessä (bareboatregistering). Norjassa voidaan sisäänrahdata yli 15-metriset matkustaja- ja lastialukset sekä porauslautat ja muut liikuteltavat lautat, jotka on rekisteröity toisen valtion alusrekisteriin. Aluksen bareboat-rahtaaaja voi hakea aluksen rekisteröintiä Norjan rekisteriin, kun on kyse aluksen sisäänrahtauksesta. Jotta alus voidaan merkitä rekisteriin, rahtaaajan tulee täyttää Norjan merilain 1 §:n kansallisuusvaatimukset tai jos kyseessä on erityisalus kuten poraukseen käytettävät lautat, rahtaaajan on täytettävä merilain 4 §:n vaatimukset.

Norjan kansallisuusvaatimukset edellyttävät, että aluksen omistaa Norjan kansalainen tai varustamoyhtiö tai muu norjalainen yhtiö, jonka jäsenillä on rajoittamaton vastuu yhtiön velvoitteista, edellyttäen kuitenkin, että Norjan kansalaiset omistavat siitä vähintään kuusi kymmenesosaa. Norjan rekisteriin voidaan merkitä myös osakeyhtiö, joka ei täytä edellä mainittuja vaatimuksia, mutta jonka pääkonttori ja yhtiön hallituksen toimisto sijaitsevat Norjassa ja suurin osa johtajista, hallituksen puheenjohtaja mukaan lukien, ovat Norjan kansalaisia ja asuvat Norjassa. Lisäksi edellytetään, että Norjan kansalaiset omistavat osakkeita tai osuuksia, jotka vastaavat vähintään kuutta kymmenesosaa osakepääomasta, ja heillä on oikeus käyttää vähintään kuusi kymmenesosaa yhtiön äänivallasta. Norjan kansalaisiin rinnastetaan myös ETA-maan kansalaiset ja ETA-sopimukseen liittyneen maan lainsäädännön mukaan perustetut yhtiöt, kun yhtiön pääkonttori on jossakin ETA-valtiossa. Lisäksi edellytetään, että aluksen toiminta on osa sen omistajan Norjaan sijoittautunutta taloudellista toimintaa ja että alusta johdetaan ja operoidaan

Norjasta. Poikkeuksellisesta syystä ministeriö voi hyväksyä norjalaiseksi alukseksi myös sellaisen aluksen, jonka omistaja asuu pysyvästi Norjassa, mutta jolla ei ole minkään ETA-maan kansalaisuutta.

Kun alus on merkitty Norjan alusrekisteriin, sille annetaan Norjan kansallisuustodistus ja alus on oikeutettu merenkulkijoiden työllistämistä edistäviin tukiin, jos muut edellytykset tukien saamiseksi täyttyvät. Aluksiin sovelletaan alusten työllisyyslain säännöksiä, mutta NIS-lain 8 §:n mukaan joistakin säännöksistä voidaan poiketa työehtosopimuksella. Sisäänrahdattu alus voi myös käyttää ulkomaisia merenkulkijoita siten, kuin Norjan lainsäädäntö sen sallii.

Norjassa aluksen sisäänrahaus voidaan tehdä enintään kymmeneksi vuodeksi. Rahtausopimuksen pituus rajoittaa rekisteröintiä, eikä alusta voida rekisteröidä pidemmäksi aikaa kuin mikä on rahtausopimuksen kesto. Jos rahtausopimus on tehty määräajaksi, rekisteröinti tehdään samaksi ajaksi, ei kuitenkaan yli kymmeneksi vuodeksi. Aluksen rekisteröintiä Norjan alusrekisterissä voidaan jatkaa rahtaaajan pyynnöstä viideksi vuodeksi kerrallaan.

Sisäänrahdattu alus poistetaan Norjan alusrekisteristä, kun rahtausopimus päättyy, rekisteröinnin edellytykset eivät enää täyty, aluksen omistaja tai rahtaaaja pyytää aluksen poistamista rekisteristä tai kun aluksella ei ole enää oikeutta purjehtia väliaikaisesti Norjan lipun alla. Alus poistetaan rekisteristä myös silloin, kun rekisterinpitäjälle ilmoitetaan, että alus on kadonnut tai se on purettu osiin tai rekisterinpitäjälle ilmoitetaan muuten laivan katoamisesta tai hajoamisesta. Ennen kuin alus poistetaan rekisteristä, omistajalle annetaan mahdollisuus kommentoida poistamista.

Alankomaat

Alankomaiden lainsäädäntö sallii alusten kaksoisrekisteröinnin vain alusten sisäänrahauksen yhteydessä. Sisäänrahausta säädetään laissa bareboat-rahdattujen alusten kansallisuudesta (Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting), joka on vuodelta 1992. Bareboat-rahdattujen alukset merkitään Alankomaissa erilliseen bareboat-rekisteriin. Sisäänrahauksen edellytyksenä on, että aluksen rahtaamisesta on tehty rahtausopimus aluksen omistajan kanssa ja bareboat-rahtaaaja ottaa vastuun aluksesta ja aluksen miehistöstä (3 art). Rahtaaajan on oltava joko EU- tai ETA-maan tai Sveitsin kansalainen tai sillä on muutoin oltava samat oikeudet kuin EU:n kansalaisilla unionin lainsäädännön nojalla. Rahtaaaja voi olla myös yritys, johon sovelletaan Euroopan unionista tehtyä sopimusta, tai sopimusta, jonka osapuolena on ETA:aan kuuluva valtio tai Sveitsi. Rahtaaajaksi sallitaan myös kolmannen maan kansalainen tai yritys, jos sillä on oikeus vaatia eurooppalaista sijoittautumisvapautta Euroopan unionin ja kolmannen maan välisen sopimuksen perusteella. Rahtaaajalla tulee lisäksi olla pääasiallinen toimipaikka tai sivuliike Alankomaissa. Varustamon päivittäisestä toiminnasta (mukaan lukien merenkulkua, teknisiä ja miehitystä koskevat asiat) on vastattava yhden tai useamman henkilön, jolla on valtuudet edustaa bareboat-rahtaaajaa kaikissa aluksen hallintaa koskevissa asioissa. Edellytyksenä on lisäksi, että aluksen omistusrekisteröintivaltion lainsäädännössä ei ole esteitä sille, että Alankomaissa sijaitseva rahtaaaja tekee bareboat-sopimuksen aluksen siirtämisestä Alankomaiden lipun alle.

Jotta bareboat-rahdattu alus voidaan merkitä rekisteriin Alankomaissa, rekisterinpitäjälle on toimitettava muun muassa omistajan ja rahtaaajan lausunto siitä, että omistaja sitoutuu antamaan aluksen kokonaan rahtaaajan käyttöön tietyksi ajaksi, ilman että hän hallitsee alusta, ja että rahtaaaja operoi alusta. Aluksen omistajalta tarvitaan myös lupa aluksen siirtämiseen Alankomaiden lipun alle ja rahtaaajalta lausunto, jossa hän hyväksyy ottavansa vastuut, jotka liittyvät aluksen

purjehtimiseen Alankomaiden lipun alle. Bareboat-rahtaaajan on lisäksi osoitettava, että aluksella ei ole oikeutta purjehtia sen lipun alla, johon se on omistusoikeusrekisteröity, kun alus on rekisteröity Alankomaiden bareboat-rekisteriin.

Alankomaissa bareboat-rekisteröinti voidaan tehdä ehdollisesti. Rekisteröinnistä voidaan myös kieltäytyä, jos tonniston hankkiminen ei ole Alankomaiden kansainvälisten velvoitteiden mukaista. Ministeriö voi myös asettaa rekisteröintiä koskevia ehtoja sen varmistamiseksi, että päällikön ja muiden miehistön jäsenten työsopimuksista johtuvat korvaukset maksetaan ainakin yhden vuoden ajan.

Bareboat-aluksen rekisteröinti peruutetaan artiklan 8 mukaan, kun aluksen bareboat-rahtausso-
pimus päättyy, rahtaaaja pyytää sitä tai jos sopimuksessa tapahtuu sellaisia muutoksia, joiden johdosta rekisteröinnin edellytykset eivät enää täyty. Rekisteröinti peruutetaan myös siinä tapauksessa, että jälkepäin käy ilmi, että toimitetut tiedot olivat vääriä tai puutteellisia, ja lupaa ei olisi alun perinkään myönnetty tai jos tietoon tulee sellaisia seikkoja tai olosuhteita, jotka ovat tapahtuneet samanaikaisesti tai hakemuksen jättämisen jälkeen, eivätkä edellytykset eivät enää täyty. Rekisteröinti voidaan perua myös, jos käy ilmi, että bareboat-rahtaaaja on tehnyt sopimuksia, jotka vaikuttavat hänen vastuidensa sisältöön. Samoin rekisteröinti voidaan perua, jos rahdattu alus ei enää täytä Alankomaiden kansainvälisiä velvoitteita, eikä puutteita voida korjata asettamalla ehtoja. Bareboat-rekisteröinti voidaan myös perua myös eräissä muissa tilanteissa.

Yhdistynyt kuningaskunta

Yhdistyneen kuningaskunnan lainsäädäntö sallii kaksoisrekisteröinnin sekä sisään- että ulosrahtauksen yhteydessä. Sisäänrahtauksesta säädetään vuoden 1995 kauppamerenkulkua koskevassa laissa (Merchant Shipping Act 1995) ja vuoden 1993 kauppa-alusten rekisteröinnistä annetuissa määräyksissä (The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations). Sääntelyä muutettiin vuonna 2019, jolloin laajennettiin niiden maiden joukkoa, joista alusten sisäänrahtaus sallitaan. Samalla laajennettiin alusten ulosrahtaus samoihin maihin. Muutoksen tarkoituksena on vahvistaa Yhdistyneen kuningaskunnan asemaa meriteollisuudessa, vastata meriteollisuuden tarpeisiin ja varmistaa Yhdistyneen kuningaskunnan lipun kilpailukyky. Muutokset liittyvät myös Yhdistyneen kuningaskunnan eroon Euroopan unionista.

Bareboat-rahtaaajalta edellytetään, että hän täyttää aluksen omistajaa koskevat kansallisuusvaatimukset. Vuoteen 2019 asti vaatimuksena oli Yhdistyneen kuningaskunnan, ETA-maan tai Yhdistyneen kuningaskunnan merentakaisen alueiden kansalaisuus. Omistajiksi sallittiin myös yritykset, jotka ovat sijoittautuneet ETA-maahan tai Yhdistyneen kuningaskunnan merentakaisiin alueisiin, jos yrityksen päätoimipaikka on Yhdistyneessä kuningaskunnassa sekä yritykset, jotka ovat Yhdistyneen kuningaskunnan kansalaisen omistuksessa ja joiden päätoimipaikka on Yhdistyneessä kuningaskunnassa. Myös neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2313/85 nojalla perustetut eurooppalaiset taloudelliset etuyhtymät, jotka on rekisteröity Yhdistyneessä kuningaskunnassa, sallitaan.

Vuoden 2019 lakimuutoksen seurauksena sisäänrahtaus on sallittu edellä mainittujen lisäksi henkilöille, jotka asuvat Yhdistyneessä kuningaskunnassa, mutta joilla ei ole Yhdistyneen kuningaskunnan kansalaisuutta, kansainyhteisön kansalaisille ja yrityksille, jotka ovat sijoittautuneet kansainyhteisöön sekä seuraavien maiden kansalaisille ja näihin maihin sijoittautuneille yrityksille: Argentiina, Aruba, Bahrain, Brasilia, Etelä-Korea, Färsaaret, Haiti, Israel, Japani, Kanarian saaret, Kiina, Liberia, Madeira, Marshallinsaaret, Monaco, Panama, Surinam, Sveitsi, Yhdistyneet Arabiemiirikunnat ja Yhdysvallat. Jos kukaan hyväksytyistä omistajista ei asu Yh-

distyneessä kuningaskunnassa, on yritykselle nimitettävä edustaja, joka joko asuu Yhdistyneessä kuningaskunnassa tai on sijoittautunut johonkin ETA-maahan, ja jolla on toimipaikka Yhdistyneessä kuningaskunnassa.

Rekisterinpitäjä voi kieltäytyä rekisteröimästä bareboat-rahdattavaa alusta, jos se katsoo, että rekisteröinti ei ole tarkoituksenmukaista, ottaen huomioon kauppa-alusten kuntoa koskevat säännökset, jos niillä on merkitystä aluksen turvallisuudelle, ympäristön mahdolliselle pilaantumiselle tai aluksella työskentelevien henkilöiden turvallisuuteen, terveyteen ja hyvinvointiin.

Aluksen rahtausta koskevan rekisteröinnin voimassaolo päättyy rahtausajan päättyessä tai viiden vuoden jälkeen rekisteröintipäivästä sen mukaan, kumpi näistä on aikaisempi. Kolme kuukautta ennen rekisteröintijakson päättymistä rekisterinpitäjä antaa aluksen rahtajalle uusintailmoituksen. Jos rekisteröintiä haetaan uudestaan, uusimishakemukseen on liitettävä kelpoisuustodistus, minä lisäksi on todistettava, ettei aluksen tiedoissa ole tapahtunut muutoksia ja ettei alukselle ole määrätty sanktioita.

Rekisterinpitäjä ilmoittaa alusten rekisteröinnistä sen valtion viranomaiselle, jossa on aluksen omistusoikeusrekisteröinti, kun alus on rekisteröity Yhdistyneen kuningaskunnan rekisteriin bareboat-rahdattuna aluksena, tai aluksen rekisteröinti on päätynyt. Bareboat-rahdattu alus poistetaan rekisteristä, kun rahtaja pyytää sitä, kun alus ei enää täytä rekisteröinnin edellytyksiä, tai jos jälkikäteen käy ilmi, ettei alus olisi ollut oikeutettu rekisteröintiin, kun rekisteröinti tehtiin. Alus poistetaan rekisteristä myös silloin, jos alus on tuhoutunut tai jos aluksen rekisteröinti ei ole enää tarkoituksenmukaista ottaen huomioon kauppa-alusten kuntoa koskevat säännökset, jos niillä on merkitystä aluksen turvallisuudelle, ympäristön mahdolliselle pilaantumiselle tai aluksella työskentelevien henkilöiden turvallisuuteen, terveyteen tai hyvinvointiin.

Saksa

Saksan lainsäädäntö sallii kaksoisrekisteröinnin sekä alusten sisään- että ulosrahtauksen yhteydessä. Saksassa ei ole erillistä lainsäädäntöä alusten rekisteröimisestä bareboat-rahtaus sopimuksen perusteella. Bareboat-rahdattuihin aluksiin sovelletaan samoja alusten rekisteröintisäännöksiä (Shiffsregisterordnung) ja Saksan lippulakia (Flaggenrechtsgesetz) kuin muihin aluksiin. Saksassa on kaksi rekisteriä, alusrekisteri ja Saksan kansainvälinen alusrekisteri (GIS). Alusrekisteriin rekisteröidään yli 15-metrin pituiset alukset. Alusrekistereitä on useita ja niitä ylläpitävät tietyt rannikolla sijaitsevat piirioikeudet. Kansainväliseen rekisteriin rekisteröityminen on valinnaista. Siihen rekisteröitymällä alus voi palkata ulkomaisia merenkulkijoita niiden kottimaan palkkaedellytyksin, kun ne purjehtivat Saksan lipun alla.

Saksan rekisteriviranomaisilta saatujen tietojen mukaan vuonna 2019 Saksan rekisterissä oli 1650 alusta, jotka purjehtivat vieraan valtion lipun alla. Määrä on ollut laskussa viime vuosina. Bareboat-sisäänrahtausta koskevia hakemuksia tulee Saksan rekisteriviranomaisten mukaan vain satunnaisesti.

Alusten sisäänrahtaus on mahdollista Saksassa, jos aluksen omistaja on Saksan tai ETA-valtion kansalainen tai Saksaan tai EU-maahan sijoittautunut yritys. Jos aluksen omistaja ei ole EU-valtion kansalainen tai sijoittunut EU-maahan, bareboat-rahtajan on oltava Saksan tai ETA-valtion kansalainen tai Saksaan tai EU-maahan sijoittautunut yritys. Bareboat-sisäänrahtauselle ei ole aikarajaa. Se, miten pitkäksi aikaa alus rekisteröidään, riippuu sen valtion viranomaisen luvasta, johon omistusoikeusrekisteröinti on tehty sekä rahtaus sopimuksen pituudesta. Jos alukseen on merkitty kiinnityksiä omistusoikeusrekisterissä, kiinnityksen haltijoilta pyydetään lupa aluksen rekisteröimiseen Saksaan.

6 Lausuntopalaute

Lausuntoja pyydettiin Ahvenanmaan maakuntahallitukselta, oikeusministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, sosiaali- ja terveysministeriöltä, Liikenne- ja viestintävirastolta, Elinkeinoelämän keskusliitto ry:ltä, Keskuskauppakamarilta, Metsäteollisuus ry:ltä, Satamaoperaattorit ry:ltä, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry:ltä, Suomen Konepääliiketoimintaliitto ry:ltä, Suomen Laivameklariliitto ry:ltä, Suomen Laivapääliiketoimintaliitto ry:ltä, Suomen Matkustajalaivayhdistys ry:ltä, Suomen Merimies-Unioni SMU ry:ltä, Suomen Satamaliitto ry:ltä, Suomen Varustamot ry:ltä ja Suomen Yrittäjiltä.

Lausunnon antoivat....

Lausunnoissa....

7 Säännökohtaiset perustelut

Laki merilain muuttamisesta

1 §. Aluksen kansallisuus. Pykälän 2 momentin 4 kohtaa ja 4 momentin 2 kohtaa ehdotetaan päivitettäväksi rekisterien nimien osalta siten, että momentissa otettaisiin huomioon liikenteen palveluista annetulla lailla alusten rekisteröintiin tehdyt muutokset. Lisäksi 6 momentin sääntelyä ehdotetaan täsmennettäväksi selvytyden vuoksi siten, että momentissa säädettäisiin nimenomaisesti, että 4 momentin mukaista lupaa voi hakea uudestaan vanhan luvan umpeuduttua. Muutoksella ei muutettaisi voimassa olevaa oikeustilaa, vaan ainoastaan selkiytettäisiin sääntelyä.

1 b §. Suomeen ilman miehistöä rahdatun aluksen hyväksyminen suomalaiseksi. Merilain 1 lukuun esitetään lisättäväksi uusi pykälä bareboat-rahtaus sopimuksen nojalla Suomeen rahdatun aluksen eli ilman miehistöä Suomeen rahdatun aluksen hyväksymisestä suomalaiseksi tilanteessa, jossa alus kuitenkin omistusoikeuden osalta jää vieraan valtion alusrekisteriin. Pykälällä mahdollistettaisiin siten aluksen kaksoisrekisteröinti rahdattaessa alus Suomeen bareboat-rahtaus sopimuksen nojalla. Pykälällä sallittava määräaikainen kaksoisrekisteröinti muodostaisi poikkeuksen luvun 1 §:stä, joka sisältää säännökset siitä, milloin alus on katsottava suomalaiseksi. Mikäli alus rahdataan Suomen bareboat-rahtaus sopimuksen nojalla ja alus samalla poistetaan kokonaan toisen valtion rekisteristä, sovellettaisiin kuitenkin merilain 1 luvun 1 §:ää, kuten nykyäänkin. Tällöin ei ole kyse kaksoisrekisteröinnistä.

Kaksoisrekisteröinti sallittaisiin ainoastaan siinä tapauksessa, että alus rahdataan Suomeen eli niin sanotuissa sisäänrahtaustapauksissa. Pykälä ei mahdollistaisi aluksen kaksoisrekisteröintiä siten, että suomalaisessa omistuksessa oleva alus väliaikaisesti rekisteröitäisiin ulkomaille ulosrahtauksen nojalla ja se käyttäisi vieraan valtion lippua tänä aikana. Sääntely koski kauppamerenkulkuun käytettäviä aluksia, jotka on rekisteröitävä tai voidaan rekisteröidä alusrekisterilain mukaisesti. Vesiliikennelain (782/2019) 110 §:n 6 momentista seuraa, ettei kaksoisrekisteröinti olisi mahdollista veneiden kohdalla.

Pykälän nojalla suomalaiseksi hyväksytyn aluksen kotipaikka määräytyisi merilain 1 luvun 4 §:n mukaisesti vastaavasti kuin muiden suomalaisten alusten.

Ehdotetun pykälän 1 momentissa säädettäisiin edellytyksistä, joiden täyttyessä Liikenne- ja viestintävirasto voisi hyväksyä ulkomaisen aluksen, joka on rahdattu Suomeen ilman miehistöä (*bareboat-rahtaus*) määräaikaaisesti suomalaiseksi ja alus voitaisiin tällöin käyttöoikeuden osalta merkitä Suomessa liikenneasioiden rekisteriin liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) mukaisesti tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin alusrekisterilain (512/1993) mukaisesti. Aluksen bareboat-rahtauksessa bareboat-rahtaja varustaa ja miehittää aluksen omaan lukuunsa sekä huolehtii aluksen käyttökustannuksista. Bareboat-rahtaja vastaa sekä aluksen kaupallisesta että merenkulullisesta johtamisesta. Oikeudellisessa mielessä hän on aluksen laivanisäntä. Bareboat-rahtaus eroaa esimerkiksi aikarahtauksesta, jossa aikarahdinottajalla on velvollisuus miehittää ja varustaa alus aikarahdinantajan lukuun, mutta aikarahdinantaja huolehtii aluksen matkaan liittyvistä kuluista kuten polttoaineesta ja merenkulkumaksuista.

Momentin 1 kohdan mukaan bareboat-rahtajan tulisi olla joko Suomen kansalainen tai suomalainen oikeushenkilö taikka Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalainen tai tällaisen valtion lainsäädännön mukaisesti perustettu oikeushenkilö, jonka sääntömääräinen kotipaikka, keskushallinto tai päätoimipaikka on Euroopan talousalueella. Bareboat-rahtajalla tarkoitettaisiin sitä tahoja, joka rahtaa eli vuokraa aluksen omaan käyttöönsä aluksen omistajalta. Kaksoisrekisteröinnin tapauksessa bareboat-rahtajan, ei aluksen omistajan, tulee täyttää kyseessä olevan pykälän mukaiset edellytykset aluksen hyväksymisestä suomalaiseksi. Tällä varmistetaan se, että merioikeusyleissopimuksen 91 artiklan vaatimus todellisen yhdyssiteen olemassa olosta aluksen ja rekisterivaltion välillä täyttyy. Jos kyseessä ei ole Suomen kansalainen ja suomalainen oikeushenkilö, vaan kohdassa tarkoitettu muun ETA-valtion kansalainen tai oikeushenkilö, pykälän 2 momentissa asetetaan vielä lisäedellytys koskien bareboat-rahtajan suomalaista edustajaa.

Ehdotetun momentin 2 kohdassa edellytettäisiin, jotta alus voidaan hyväksyä suomalaiseksi, että alusta johdetaan ja operoidaan Suomesta. Tämä vastaisi voimassa olevan merilain 1 luvun 1 §:n sääntelyä. Mainitussa pykälässä asetetaan vastaava edellytys aluksen hyväksymiselle suomalaiseksi. Edellytys on keskeinen kaksoisrekisterijärjestelmän tarkoituksen täyttymiseksi.

Ehdotetun momentin 3 kohdassa edellytettäisiin, aluksen bareboat-rahtaja ottaa vastatakseen kaikista velvoitteista, jotka johtuvat siitä, että alus merkitän määräaikaaisesti rekisteriin Suomessa. Bareboat-rahtajan tulisi siten vastata muun muassa työsuhteista johtuvista palkka- ja muista saatavista, työnantajalle kuuluvista sosiaalikulusta ja veroista. Tämän lisäksi työntekijöiden saatavilla on merilain 3 luvun mukainen meripanttioikeus. Merilain mainitun luvun 2 §:n 3 momentin mukaan meripanttioikeus on voimassa myös silloin, kun saatava kohdistuu rahdinantajaan tai henkilöön, joka muutoin laivanisännän asemasta käyttää alusta. Työntekijöillä on siten meripanttioikeus alukseen sellaisesta saatavasta, joka kohdistuu aluksen bareboat-rahtajaan. Meripanttioikeus on, riippumatta aluksen omistuksesta tai rekisteröinnissä tapahtuneista muutoksista, voimassa yhden vuoden saatavan syntymisestä, jollei alus sitä ennen ole joutunut pakkohuutokauppaan johtaneeseen takavarikon tai ulosmittauksen kohteeksi.

Ehdotetun momentin 4 kohdassa edellytettäisiin, että aluksen omistaja, kiinnityksenhaltijat ja pantin haltijat ovat antaneet kirjallisen suostumuksensa aluksen merkitsemiseen Suomen rekisteriin. Aluksen omistajan tulisi siten suostua siihen, että hänen toimivaltansa alukseen nähden rajoittuu ainoastaan aluksen omistukseen ja aluskiinnityksiin liittyviin kysymyksiin. Bareboat-rahtaja määräisi kaikista niistä asioista, jotka liittyvät aluksen käyttöön Suomen lipun alla.

Aluksen kiinnityksenhaltijoiden aseman turvaaminen on tärkeää aluksen kaksoisrekisteröintitapauksissa. Kohdassa säädettäisiin tämän vuoksi yhtenä luvan saamisen edellytyksenä, että myös

aluksen kiinnityksenhaltijat ja pantinhaltijat ovat antaneen kirjallisen suostumuksensa järjestykseen. Sääntely perustuu vuoden 1993 meripanttioikeutta ja aluskiinnitystä koskevaan yleissopimuksen 15 artiklaan, jossa edellytetään väliaikaisen lippuvaltion asianomaisen viranomaisen tarkistavan, että suostumus käyttöoikeusrekisteröintiin on olemassa. Vaikka kyseinen yleissopimus ei olekaan tullut kansainvälisesti voimaan, siinä määrätty periaatteet ovat tältä osin olleet lähtökohtana myös Tanskan ja Norjan alusten kaksoisrekisteröintiä koskevassa lainsäädännössä. Kiinnityksenhaltijoiden ja pantinhaltijoiden asema korostuu erityisesti aluksen pakko- huutokaupassa, jolloin eri saatavien etuoikeusjärjestys tulee ajankohtaiseksi. Kiinnityksen ja pantin haltijoiden kannalta tärkeää on se, että heidän saatavansa asema ei heikkene suhteessa muihin saataviin aluksen lipunvaihdon vuoksi. Kiinnityksen- ja pantinhaltijoiden on siten keskeistä tietää, mitä väliaikaisen lippuvaltion lainsäädäntö määrää heidän oikeuksiensa turvaamiseksi. Ehdotetun pykälän 4 momentin mukaan aluskiinnityksiin sovellettaisiin omistusoikeusrekisteriä pitävän valtion lainsäädäntöä.

Lisäksi ehdotetun momentin 5 kohdassa luvan saamisen edellytykseksi säädettäisiin se, että aluksen omistusoikeusrekisteriä pitävä valtio olisi antanut kirjallisen luvan aluksen merkitsemiseksi Suomen rekisteriin. Aluksen kaksoisrekisteröinti ei ole mahdollista, ellei se ole sallittua sekä omistusoikeus- että käyttörekisterivaltion lainsäädännön mukaan. Tämän vuoksi on välttämätöntä, että aluksen omistusoikeusrekisteriä pitävän valtion rekisteriviranomainen antaa luvan aluksen käyttörekisteröintiin Suomen rekisteriin. Tällöin kyseinen rekisteriviranomainen myös tavanomaisesti merkitsee omistusrekisteriin tiedon siitä, että alus on määrääjäksi merkitty Suomen rekisteriin käyttöoikeuden osalta. Tämä on tärkeä tieto muun muassa kiinnityksenhaltijoiden ja muiden velkojien kannalta.

Pykälän 2 momentissa asetettaisiin lisäedellytys, jota sovellettaisiin tapauksissa, joissa bareboat-rahtaaja ei ole Suomen kansalainen tai suomalainen oikeushenkilö, vaan ETAan kuuluvan valtion kansalainen tai oikeushenkilö. Tällöin edellytettäisiin 1 momentissa säädettyjen edellytysten täyttymisen lisäksi, että bareboat-rahtaaja nimittää, ellei hän itse vastaa aluksen johdosta ja operoinnista Suomessa, johtoa ja operointia hoitamaan edustajan, jolla on vakinainen kotikunta ja asuinpaikka Suomessa. Tämä vastaisi voimassa olevan merilain 1 luvun 1 §:n sääntelyä. Mainitussa pykälässä asetetaan vastaava edellytys aluksen hyväksymiselle suomalaiseksi, jos aluksen omistaja on ETA:an kuuluvan valtion kansalainen tai oikeushenkilö.

Kaksoisrekisteröinnissä on kyse aluksen hyväksymisestä määräajaksi suomalaiseksi. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin näin ollen määräjän enimmäiskestosta. Lupa myönnettäisiin bareboat-rahtausopimuksen ajaksi, kuitenkin enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Kaksoisrekisteröinnissä on kyse väliaikaisesta järjestelystä ja on pidetty tärkeänä valvonnan kannalta, että luvan voimassaololle asetetaan enimmäiskesto. Näin bareboat-rahdattujen alusten käyttö merenkulkuun Suomen lipun alla tulee myös arvioitavaksi viiden vuoden välein. Bareboat-rahtausopimukset saattavat kuitenkin olla myös pidempiaikaisia kuin viisi vuotta. Viiden vuoden enimmäiskesto ei kuitenkaan ole ongelma näissäkään tilanteissa, koska bareboat-rahtaaja voi aina hakea uutta lupaa aluksen hyväksymiseksi suomalaiseksi. Tästä säädettäisiin nimenomaisesti momentissa. Jos 1 momentin edellytykset luvan myöntämiselle täyttyvät edelleen, ei luvan myöntämiselle olisi esteitä. Kyseessä olisi tällöin uusi lupa. Toisaalta luvan kesto saattaa vaikuttaa myös omistusoikeusrekisterivaltion lainsäädäntö. Jos omistusoikeusrekisterivaltion rekisteriviranomainen on antanut luvan aluksen rekisteröimiseksi Suomeen määräjäksi, joka on viittä vuotta lyhyempi, ei ehdotetun pykälän nojalla annettavaa lupaa voitaisi myöntää omistusoikeusrekisterin lupaa pidemmäksi ajaksi, vaikka bareboat-rahtausopimus olisi tehty pidemmäksi ajaksi.

Ehdotetun pykälän 4 momentissa säädettäisiin tilanteista, joiden vallitessa lupa olisi peruutettava. Momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi peruutettava lupa ensinnäkin, jos 1-

2 momentissa säädetyt luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty, jollei poikkeamista voida pitää vähäisenä. Bareboat-rahtaajalla on velvollisuus liikenteen palveluista annetun lain 218 § nojalla ilmoittaa rekisterinpitäjälle muutoksista, joita rekisteriin merkityissä tiedoissa tapahtuu. Luvan peruuttamiseen johtavien edellytyksiä voivat olla lähinnä muut edellytykset kuin kiinnityksen- ja pantin haltijoiden suostumukseen liittyvät edellytykset. Jos kiinnityksenhaltijat ja pantinhaltijat ovat antaneet suostumuksensa aluksen kaksoisrekisteröintiin, on pidettävä kohtuullisena, ettei suostumusta voi peruuttaa, ellei ole tapahtunut rekisteröinnin edellytyksiin liittyviä muutoksia. Luvan peruuttaminen on bareboat-vuokraajan kannalta useimmiten hänen toimintaansa ratkaisevasti vaikuttava toimenpide. Tämän vuoksi momentissa säädettäisiin, että luvan saaneelle olisi ennen peruuttamista varattava tilaisuus antaa selvityksensä asiasta. Saattaa esimerkiksi olla mahdollista, että bareboat-rahtaaja voi korjata tilanteen siten, että luvan peruuttaminen ei ole enää ajankohtaista.

Liikenne- ja viestintäviraston olisi peruutettava lupa myös, jos bareboat-rahtaaja pyytää sitä kirjallisesti. Jos aluksen käyttöä koskevien uudelleenjärjestelyjen vuoksi ei enää haluta ylläpitää kaksoisrekisteröintiä, vaikka lupa olisikin voimassa, aluksen bareboat-rahtaajalla tulisi olla oikeus pyytää, että lupa peruutetaan ja alus poistetaan Suomen rekisteristä.

Ehdotetun pykälän 5 momentissa säädettäisiin pykälän nojalla liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan alusrekisteriin merkittyyn alukseen sovellettavasta laista. Kun valtio myöntää alukselle sen kansallisuuden ja oikeuden käyttää lippuaan, valtiolle syntyy alukseen kohdistuvia oikeuksia ja velvollisuuksia.

Ehdotetun pykälän nojalla suomalaisiksi hyväksytyyn alukseen sovellettaisiin Suomen lakia kuten muutoinkin suomalaisiin aluksiin. Näihin aluksiin sovellettaisiin siten esimerkiksi Suomen työ- ja sosiaalilainsäädäntöä samalla tavalla kuin muihinkin liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin merkittyihin aluksiin. Aluksen bareboat-rahtaajaa on pidettävä aluksen laivansäntänä ja hän vastaa niistä velvoitteista, joita syntyy, kun alus merkitään liikenneasioiden rekisteriin tai alusrekisteriin.

Poikkeuksen muodostaisivat momentin nojalla kuitenkin kaksoisrekisteröinnin luonteesta johtuen omistusoikeutta ja aluksen kiinnittämistä koskevat kysymykset, joihin sovellettaisiin sen valtion lainsäädäntöä, johon aluksen omistusoikeus on rekisteröity. Tällaiseen alukseen ei siten sovellettaisi aluskiinnityslakia. Alukseen ei saisi näin ollen myöskään vahvistaa kiinnityksiä Suomessa. Ehdotettu sääntely perustuu edellä kuvatusti vuoden 1993 meripanttioikeutta ja aluskiinnitystä koskevaan yleissopimukseen. Yleissopimuksen 15 artiklassa määrätään, että omistusoikeusrekisteriä pitävän valtion lainsäädäntö on määräävä aluskiinnitysten osalta. Tämä koskee muun muassa aluskiinnitysten vahvistamista, tunnustamista ja etuoikeusjärjestystä. Vaikka kyseinen yleissopimus ei olekaan tullut kansainvälisesti voimaan siihen kirjatut periaatteet tältä osin, ovat olleet lähtökohtana myös esimerkiksi Tanskan ja Norjan kaksoisrekisteröintiä koskevassa lainsäädännössä.

Ehdotetun pykälän 6 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia luvan hakemisesta sekä hakemuksen sisällöstä ja siihen liitettävistä selvityksistä.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Valtioneuvoston asetus merilain 1 luvun 1 ja 1 a §:n soveltamisesta annetun asetuksen muuttamisesta

Tarkemmat säännökset merilain 1 luvun 1 b §:ssä säädetyn luvan hakemisesta sekä hakemuksen sisällöstä ja hakemukseen liitettävistä selvityksistä annettaisiin mainitun pykälän 6 momentin nojalla valtioneuvoston asetuksella. Lupaa voisi asetuksen nojalla hakea aluksen bareboat-rah-
taaja.

9 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan keväällä 2021.

10 Toimeenpano ja seuranta

Liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikenne- ja viestintävirasto rekisteriviranomaisena seuraisivat ehdotettujen muutosten vaikutuksia. Ehdotettujen muutosten vaikutuksista ja muutoksille asetettujen tavoitteiden toteutumisesta tehtäisiin myös viimeistään viiden vuoden kuluttua muutosten voimaantulosta laajempi seurantatutkimus.

11 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Ehdotetut aluksen suomalaisiksi hyväksymisen edellytykset ja luvan myöntämistä koskevat säännökset on pyritty laatimaan riittävän tarkkarajaisina ja yhdenvertaisuuden sekä oikeusturvan vaatimukset turvaavina.

Ehdotetun 1 b §:n 6 momentti sisältää asetuksenantovaltuudet, joiden nojalla valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä siitä, miten pykälässä tarkoitettua aluksen hyväksymistä suomalaiseksi haetaan sekä hakemuksen sisällöstä ja hakemukseen liitettävistä selvityksistä. Norminantovalta on säädetty säännöksessä mahdollisimman tarkkarajaisesti ja täsmällisesti. Ehdotettu norminantovaltuus koskee ainoastaan mainitun luvan hakemista ja hakemuksen sisältöä oikeusaseman perusteiden määräytyessä lain säännösten perusteella. Ehdotetun norminantovaltuuden ei siten katsota olevan ristiriidassa perustuslain 80 §:n kanssa.

[Kohtaa täydennetään]

Ponsi

Edellä kerrotun perusteella lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

merilain 1 luvun muuttamisesta

muutetaan merilain (674/1994) 1 luvun 1 §:n 2 momentin 4 kohta, 4 momentin 2 kohta ja 6 momentti, sellaisena kun ne ovat laissa 991/2018, sekä lisätään lain 1 lukuun uusi 1 b § seuraavasti

1 §

Aluksen kansallisuus

Liikenne- ja viestintäviraston on hyväksyttävä muu kuin 1 momentissa tarkoitettu alus suomalaiseksi, jos:

4) alus on poistettu toisen valtion alusrekisteristä siksi ajaksi, kun se on rekisteröitynä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin tai alusrekisterilaissa (512/1993) tarkoitettuun Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

Liikenne- ja viestintävirasto voi hyväksyä muun kuin 1 ja 2 momentissa tarkoitettun aluksen suomalaiseksi, jos:

2) alus on poistettu toisen valtion alusrekisteristä siksi ajaksi, kun se on rekisteröitynä liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin;

Edellä 4 momentissa tarkoitettuun lupaan on sisällytettävä Liikenne- ja viestintäviraston tarpeelliseksi katsomat ehdot sekä maininta luvan voimassaoloajasta. Lupa voidaan myöntää enintään kahdeksi vuodeksi kerrallaan. Lupaa voidaan myöntää uudelleen edellisen luvan voimasaolon päättyttyä.

1 b §

Suomeen ilman miehistöä rahdatun aluksen hyväksyminen suomalaiseksi

Edellä 1 §:ssä säädetystä poiketen Liikenne- ja viestintävirasto voi hyväksyä suomalaiseksi myös ulkomaisen aluksen, joka on rahdattu Suomeen ilman miehistöä (*bareboat-rahtaus*), jos

1) aluksen bareboat-rahtaaja on Suomen kansalainen tai suomalainen oikeushenkilö taikka Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalainen tai tällaisen valtion lainsäädännön mukaisesti perustettu oikeushenkilö, jonka sääntömääräinen kotipaikka, keskushallinto tai päätoimipaikka on Euroopan talousalueella;

2) alusta johdetaan ja operoidaan Suomesta;

3) aluksen bareboat-rahtaaja ottaa vastatakseen kaikista velvoitteista, jotka johtuvat siitä, että alus merkitään määrääjäksi liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtioviraston ylläpitämään alusrekisteriin;

4) aluksen omistaja, kiinnityksenhaltijat ja pantinhaltijat ovat antaneet kirjallisen suostumus aluksen merkitsemiseen liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtioviraston ylläpitämään alusrekisteriin; ja

5) sen valtion rekisteriviranomainen, johon aluksen omistusoikeus on rekisteröity (*omistusoikeusrekisteri*), on antanut kirjallisen luvan aluksen merkitsemiseen liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtioviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

Jos bareboat-rahtaaja on 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalainen tai oikeushenkilö edellytetään edellä säädetyn lisäksi, että bareboat-rahtaaja, jos hän ei ole vastuussa aluksesta 1 momentin 2 kohdan mukaisesti, nimittää tätä tehtävää hoitamaan edustajan, jolla on vakinainen kotikunta ja asuinpaikka Suomessa.

Lupa voidaan myöntää bareboat-rahtaus sopimuksen ajaksi, kuitenkin enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Lupaa voidaan myöntää uudelleen edellisen luvan voimassaolon päätyttyä.

Liikenne- ja viestintäviraston on peruutettava lupa, jos luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty, jollei poikkeamista voida pitää vähäisenä. Luvan saaneelle on ennen peruuttamista varattava tilaisuus antaa selvityksensä asiasta. Liikenne- ja viestintäviraston on peruutettava lupa myös bareboat-rahtaajan kirjallisesta pyynnöstä.

Alukseen, joka on merkitty tämän pykälän nojalla liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtioviraston ylläpitämään rekisteriin, sovelletaan Suomen lakia lukuun ottamatta aluksen omistusta ja kiinnittämistä koskevia kysymyksiä, joihin sovelletaan sen valtion lainsäädäntöä, johon aluksen omistusoikeus on rekisteröity. Alukseen ei saa vahvistaa kiinnityksiä Suomessa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitettun luvan hakemisesta sekä hakemuksen sisällöstä ja hakemukseen liitettävistä selvityksistä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä . .20

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Laki

merilain 1 luvun muuttamisesta

muutetaan merilain (674/1994) 1 luvun 1 §:n 2 momentin 4 kohta, 4 momentin 2 kohta ja 6 momentti, sellaisena kun ne ovat laissa 991/2018, sekä lisätään lain 1 lukuun uusi 1 b § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Aluksen kansallisuus

Aluksen kansallisuus

Liikenne- ja viestintäviraston on hyväksyttävä muu kuin 1 momentissa tarkoitettu alus suomalaiseksi, jos:

Liikenne- ja viestintäviraston on hyväksyttävä muu kuin 1 momentissa tarkoitettu alus suomalaiseksi, jos:

4) alus on poistettu toisen valtion alusrekisteristä siksi ajaksi kun se on rekisteröitynä Suomen alusrekisteriin.

4) alus on poistettu toisen valtion alusrekisteristä siksi ajaksi, kun se on rekisteröitynä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin tai alusrekisterilaissa (512/1993) tarkoitettuun Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

Liikenne- ja viestintävirasto voi hyväksyä muun kuin 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen aluksen suomalaiseksi, jos:

Liikenne- ja viestintävirasto voi hyväksyä muun kuin 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen aluksen suomalaiseksi, jos:

2) alus on poistettu toisen valtion alusrekisteristä siksi ajaksi kun se on rekisteröitynä Suomen alusrekisteriin;

2) alus on poistettu toisen valtion alusrekisteristä siksi ajaksi, kun se on rekisteröitynä liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin;

Edellä 4 momentissa tarkoitettuun lupaan on sisällytettävä Liikenne- ja viestintäviraston tarpeellisiksi katsomat ehdot sekä maininta luvan voimassaoloajasta. Lupa voidaan myöntää enintään kahdeksi vuodeksi kerrallaan.

Edellä 4 momentissa tarkoitettuun lupaan on sisällytettävä Liikenne- ja viestintäviraston tarpeellisiksi katsomat ehdot sekä maininta luvan voimassaoloajasta. Lupa voidaan myöntää enintään kahdeksi vuodeksi kerrallaan. Lupa voidaan myöntää uudelleen edellisen luvan voimassaolon päättyttyä.

(uusi)

1 b §

*Suomeen ilman miehistöä rahdatun aluksen
hyväksyminen suomalaiseksi*

Edellä 1 §:ssä säädetystä poiketen Liikenne- ja viestintävirasto voi hyväksyä suomalaiseksi myös ulkomaisen aluksen, joka on rahdattu Suomeen ilman miehistöä (bareboat-rahtaus), jos

1) aluksen bareboat-rahtaaaja on Suomen kansalainen tai suomalainen oikeushenkilö taikka Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalainen tai tällaisen valtion lainsäädännön mukaisesti perustettu oikeushenkilö, jonka sääntömääräinen kotipaikka, keskushallinto tai päätoimipaikka on Euroopan talousalueella;

2) alusta johdetaan ja operoidaan Suomesta;

3) aluksen bareboat-rahtaaaja ottaa vastatakseen kaikista velvoitteista, jotka johtuvat siitä, että alus merkitään määräajaksi liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtioturvaston ylläpitämään alusrekisteriin;

4) aluksen omistaja, kiinnityksenhaltijat ja pantinhaltijat ovat antaneet kirjallisen suostumus aluksen merkitsemiseen liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin; ja

5) sen valtion rekisteriviranomainen, johon aluksen omistusoikeus on rekisteröity (omistusoikeusrekisteri), on antanut kirjallisen luvan aluksen merkitsemiseen liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

Jos bareboat-rahtaaaja on 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalainen tai oikeushenkilö edellytetään edellä säädetyn lisäksi, että bareboat-rahtaaaja, jos hän ei ole vastuussa aluksesta 1 momentin 2 kohdan mukaisesti, nimittää tätä tehtävää hoitamaan edustajan, jolla on vakinainen kotikunta ja asuinpaikka Suomessa.

*Lupa voidaan myöntää bareboat-rahtausso-
pimuksen ajaksi, kuitenkin enintään viideksi*

vuodeksi kerrallaan. Lupaa voidaan myöntää uudelleen edellisen luvan voimassaolon päätyttyä.

Liikenne- ja viestintäviraston on peruutettava lupa, jos luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty, jollei poikkeamista voida pitää vähäisenä. Luvan saaneelle on ennen peruuttamista varattava tilaisuus antaa selvityksensä asiasta. Liikenne- ja viestintäviraston on peruutettava lupa myös bareboat-rahtaa-ajan kirjallisesta pyynnöstä.

Alukseen, joka on merkitty tämän pykälän nojalla liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään rekisteriin, sovelletaan Suomen lakia lukuun ottamatta aluksen omistusta ja kiinnittämistä koskevia kysymyksiä, joihin sovelletaan sen valtion lainsäädäntöä, johon aluksen omistusoi-keus on rekisteröity. Alukseen ei saa vahvistaa kiinnityksiä Suomessa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitetun luvan hakemisesta sekä hakemuksen sisäl- löstä ja hakemukseen liitettävistä selvityk- sistä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

Valtioneuvoston asetus

merilain 1 luvun 1 ja 1 a §:n soveltamisesta annetun asetuksen muuttamisesta

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti
muutetaan merilain 1 luvun 1 ja 1 a §:n soveltamisesta annettuun valtioneuvoston asetuksen (907/2016) nimike sekä
lisätään asetukseen uusi 8 § seuraavasti:

Valtioneuvoston asetus merilain 1 luvun 1, 1 a ja 1 b §:n soveltamisesta

8 §

Hakijana merilain 1 luvun 1 b §:n 1 momentissa tarkoitettussa tapauksessa voi olla aluksen bareboat-rahtaaja, joka täyttää kyseisessä pykälässä säädetyt edellytykset ja joka haluaa rekisteröidä aluksen liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin mainitun pykälän nojalla. Hakemus on tehtävä kirjallisena ja aluksen rahtaajan tai hänen edustajansa on se allekirjoitettava.

Hakemukseen on liitettävä:

- 1) kopio aluksen bareboat-rahtaussopimuksesta;
- 2) selvitys siitä, että aluksen bareboat-rahtaaja täyttää merilain 1 luvun 1 b §:n 1 momentin edellytykset;
- 3) aluksen rahtaajan kirjallinen sitoumus siitä, että tämä vastaa kaikista niistä velvoitteista, jotka johtuvat siitä, että alus siirtyy määräajaksi Suomen lipun alle;
- 4) selvitys aluksen omistajasta;
- 5) aluksen omistajan, jokaisen kiinnityksenhaltijan ja pantin haltijan kirjallinen suostumus aluksen merkitsemiseen liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin;
- 6) omistusoikeusrekisteriä pitävän viranomaisen antama todistus siitä, että alus voi käyttää Suomen lippua sinä aikana, kun se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin;
- 7) enintään 14 päivää vanha ote aluksen omistusoikeusrekisteristä; ja
- 8) selvitys siitä, että sen valtion lainsäädäntö, jossa omistusoikeusrekisteriä pidetään, ei aseta esteitä aluksen merkitsemiselle liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

Hakijan on Liikenne- ja viestintäviraston pyynnöstä annettava myös muut asian käsittelyn kannalta tarpeelliset tiedot ja asiakirjat.

Liikenne- ja viestintävirasto voi vaatia, että hakijan on asetettava pankkitakaus tai muu viraston hyväksymä vakuus niiden velvoitteiden suorittamisen vakuudeksi, jotka aluksen käytöstä Suomen lipun alla syntyvät.

Tämä asetus tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 _____ .