

SUOMALAISEN  
LAKIMIESYHDISTYKSEN  
JULKAISUJA  
C-SARJA N:o 9

Yhteiskirjapaino Oy, Helsinki 1972

ISBN — 951 — 26 — 0000 — 5

ISBN 978-951-855-877-7 (PDF)

# ARS BONI ET AEQUI

JUHLAJULKAISU  
Y. J. HAKULISEN  
70-VUOTISPÄIVÄNÄ  
21. 1. 1972

# MERISELITYSSÄÄNNÖSTÖSTÄ

VOITTO SAARIO

Merenkulku on kautta aikojen monessa suhteessa poikennut maalla harjoitetuista elinkeinoista. Tämä on johtunut mm. aluksen navigointiin ja käsittelyyn liittyvistä vaaroista, sen erityisestä alttiudesta luonnonvoimien vaikutukselle sekä liikkumisesta kaukaisilla vesillä maan rajojen ulkopuolella. Sen vuoksi on ollut aihetta luoda erityinen merilainsäädäntö, jossa merenkulun erikoisluonne on otettu huomioon. Myös merionnettomuuksien selvittämiseksi on pyritty luomaan sanottuun erikoisluonteeseen soveltuvia menettelytapoja. Tunnusomaista näille on ollut tilaisuuden järjestäminen laivansäilyttäjille ja aluksen päällikölle välittömästi puhdistautua syyllisyydestä tapahtuneeseen onnettomuuteen ja siten ennakolta ehkäistä aiheuttomien syytteiden ja korvauskanteiden nostaminen, mikä puolestaan on suonut alukselle ja sen laivaväelle mahdollisuuden jatkaa säännönmukaista kulkuaan ilman tarpeettomia viivytelyjä.

Nykyinen meriselityssäännöstömme periytyy jo keskiajalta. Pohjois-Euroopassa noudatettu Wisbyn merioikeus sisälsi näet eräitä säännöksiä, joita voidaan pitää alkuna meriselitysinstituutille.<sup>1</sup> Niinpä aluksen päällikkö, milloin viinilastissa oli sattunut vahinko ja lastinomistaja väitti vahingon johtuneen lastin virheellisestä ahtauksesta, saattoi vapautua vastuusta, jos hän sekä kolme tai neljä lastinomistajan valitsemaa miehistön jäsentä vanhoivat, ettei viini ollut joutunut hukkaan virheellisen ahtauksen vuoksi. Milloin taas alus oli kiinnitettynä satamaan ja virran mukana saapuva toinen alus törmäsi siihen niin, että lastina olleet viiniastiat särkyivät, oli vahinko jaettava kummankin aluksen lastin kesken, edellyttäen että viimeksi mainitun aluksen päällikkö ja hänen miehistönsä vanhoivat, etteivät he olleet aiheuttaneet yhteentörmäystä tahallaan. Samantapaisia säännöksiä oli keskiajan muissa eurooppalaisissa merilaeissa (Rôles d'Oleron, Consolata del Mare).

Vannomalla puhdistautumisesta kehittyi aikaa myöten nk. meriprotesti, joka esiintyi mm. Ruotsin merilaeissa vuodelta 1667.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Wisby Stadslag och Sjö rätt, utg. år 1853 av C. J. Schlyter, s. 209, 215 ss.

<sup>2</sup> Lain esitöistä ks. *Bo Palmgren*, Återfunna förarbeten till 1667 års sjölag, SvJT 1960 s. 25 ss. ja siinä viitattu kirjallisuus.

Sanotun lain mukaan aluksen päälliköllä, joka ei ollut saanut täyhtä lastia, oli kuitenkin oikeus saada sovittu rahti, jos hän protestilla näytti, että lastin vajavuus johtui rahdinantajasta. Niin ikään saattoi aluksen päällikkö, jota syytettiin siitä, että hän oli joko satamassa tai merellä tahallaan aiheuttanut toiselle alukselle vahinkoa, vapautua vastuusta, jos kuusi laivaväkeen kuuluvaa henkilöä valallisesti vahvisti oikeaksi hänen väitteensä, ettei vahinkoa ollut aiheutettu tahallisesti. Edelleen oli mainitun lain mukaan mahdollista vastaisen oikeudenkäynnin varalta kuulla oikeudessa todistajia, milloin sitä todistajan vanhuuden, paikkakunnalta poistumisen tai muun syyn takia pidettiin tarpeellisenä.

Meriprotesti säilyi edelleen kehitettynä Ruotsin merilaissa vuodelta 1864. Sen mukaan aluksen päällikön tuli merionnettomuuden tapahduttua antaa asianomaiselle viranomaiselle meriprotesti sekä sen ohella lyhyt selonteko onnettomuudesta. Lisäksi päällikön tuli antaa tuomioistuimelle kirjallinen meriselitys, joka oli valalla vahvistettava. Toimituksessa oli kuulusteltava myös muita laivaväkeen kuuluvia henkilöitä, joiden tuli niin ikään valalla vahvistaa kertomuksensa, sekä esitettävä laivapäiväkirja. Vasta vuoden 1891 merilaissa protestista luovuttiin ja jäljelle jäi vain meriselitys.

Norjassa ja Tanskassa kehitys oli suunnilleen samanlainen kuin Ruotsissakin. Niinpä Norjan merilaissa vuodelta 1687 (Chr. V's Norske Lov) oli säännös, jonka mukaan laivaväen, milloin aluksesta oli heitetty lastia mereen tai alus oli ohjattu matalikolle ihmishengen, aluksen tai lastin pelastamiseksi, tuli valalla vahvistaa, että toimenpide oli ollut välttämätön. Vuoden 1860 merilaissa oli toteutettu sekä meriprotesti että meriselitys. Seuraavassa merilaissa vuodelta 1893 oli protestista luovuttu ja säilytetty vain meriselitys, johon liittyi ns. merikuulustelu.

Myös Saksan merioikeus on vanhastaan tuntenut meriselityksen.<sup>3</sup> Sen ohella on merionnettomuuden syitä voitu tutkia tuomioistuinten ulkopuolella tapahtuvassa tutkinnassa. Saksan meriselityssäännöstö vastaa suurin piirtein Pohjoismaiden vastaavaa säännöstöä.<sup>4</sup> Sen mukaan annetaan meriselitys alukselle tai lastille sattuneen vahingon johdosta ensimmäisen määräsatamapaikkakunnan yleisessä alioikeudessa (Amtsgericht). Tilaisuudessa saavat olla läsnä kaikki ne, joiden etu liittyy alukseen tai lastiin. Sekä päällikön että muiden laivaväkeen kuuluvien, joita tilaisuudessa kuulustellaan todistajina, on valalla vahvistettava kertomuksensa. Oikeuden puheenjohtajalla on valta kutsuttaa kuulusteltaviksi myös muita kuin aluksen päällikön esittämiä henkilöitä.

Tuomioistuimen ulkopuolella tapahtuva hallinnollisen viran-

<sup>3</sup> Ks. tästä esim. *Grapengeter-von Wegerer, Hafen- und Schifffartsrecht* (Hampurg 1955) ja *von Laun-Lindenmaier, Schifffartsrecht I—II* (München-Berlin 1953—56).

<sup>4</sup> HGB 524, 525 §; Verordnung zur Vereinfachung des Verfahrens über Verklagen vom 16. 8. 1944.

omaisen (Seeamt) toimittama tutkinta palvelee julkisoikeudellisia tarkoituksia.<sup>5</sup> Siinä pyritään saamaan selville, onko merionnettomuus johtunut aluksen virheellisestä navigoinnista tai käsittelystä, meriteiden sääntöjen rikkomisesta, virheellisestä ahtauksesta, aluksen puutteellisista varusteista tai riittämättömästä miehityksestä taikka majakkalaitoksen puutteellisuudesta, merimerkkien virheellisyydestä tai luotsin tai muun virkamiehen huolimattomuudesta tai laiminlyönnistä. Tutkinta on pakollinen, milloin alus on tuhoutunut, hylätty tai kadonnut taikka joku on onnettomuuden yhteydessä kuollut. Muissa tapauksissa tutkinnan toimittaminen on valinnanvarainen. Asianomainen departementti voi kuitenkin aina määrätä tutkinnan toimitettavaksi. Tutkintaa ei tarvitse toimittaa, jos jo etukäteen on täysin selvää, että tutkinta ei voi tuottaa mitään tulosta. Tutkinnan päätyttyä Seeamt antaa päätöksen (Spruch), joka sisältää kuvauksen onnettomuudesta ja sen syistä sekä toteamuksen mahdollisesta syyllisyydestä. Lisäksi se voi sisältää esityksiä toimenpiteiksi samantapaisten onnettomuuksien estämiseksi vastaisuudessa. Seeamt'illa ei ole valtaa langettaa rangaistuksia, mutta se voi väliaikaisesti peruuttaa aluksen päällikön, perämiehen tai konepäällikön lupakirjan. Viimeksi mainitusta toimenpiteestä asianomainen saa valittaa ylempään instanssiin (Bundesoberseeamt).<sup>6</sup>

Ranskan merioikeus ei tunne meriselitysinstituuttia samassa merkityksessä kuin Pohjoismaissa ja Saksassa, vaan siellä on käytännössä meriprotestia muistuttava säännöstö (rapport de mer).<sup>7</sup> Sen mukaan aluksen päällikön tulee merionnettomuuden tapahtuttua antaa asianomaisen kauppatuomioistuimen (tribunal de commerce) puheenjohtajalle lyhyt selostus siitä matkasta, jonka aikana onnettomuus on tapahtunut, sekä onnettomuuteen liittyvistä seikoista. Myös hätäsatamaan poikkeamisesta annetaan suppea selostus siihen johtaneista olosuhteista (déclaration de relâche). Selostus voidaan antaa suullisestikin, mutta tavallisimmin se annetaan kirjallisesti. Aluksen päällikkö vahvistaa selostuksen valalaa ja, mikäli se on annettu kirjallisesti, oikeudenpuheenjohtaja merkitsee siihen todistuksen sen antamisesta. Milloin alus on tuhoutunut, on päällikön näytettävä selostuksensa toteen siten, että haaksirikosta pelastuneet vahvistavat sen oikeaksi (vérification). Käytännössä aluksen päällikkö tavallisesti ottaa muiden laivaväkeen kuuluvien vahvistuksen selostukseensa myös muissa tapauksissa. Toimitus on kuitenkin jäänyt pelkäksi muodollisuudeksi.

<sup>5</sup> Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen vom 28. 9. 1935.

<sup>6</sup> Tekstissä kuvattu järjestelmä on edelleen voimassa Saksan Liittotasavallassa. Saksan Demokraattisessa tasavallassa on merionnettomuuksien selvittelystä voimassa Verfahrensordnung für die Untersuchung von Havarien vom 20. 11. 1953.

<sup>7</sup> Code de Commerce (Livre II, Titre IV). Kirjallisuudesta ks. esim. *Ripeet*, *Droit maritime I* (Paris 1950); *Dor — Choteau*, *Rôle probatoire du rapport de mer*, *Revue de droit maritime comparé* XX, 1929, s. 1 ss.

Koko laivaväen asemesta päällikkö useimmiten ottaa mukaansa vain pari laivaväkeen kuuluvaa, jotka valallaan vahvistavat selostuksen oikeaksi ilman enempiä kuulusteluja. Selostuksen antamisen laiminlyömisestä ei ole säädetty mitään sanktiota, mutta se synnyttää olettamuksen aluksen päällikön syyllisyydestä mahdollisessa korvausoikeudenkäynnissä ja vaikuttaa siten todistustaakan jakautumiseen.

Englannissa on omaksuttu meriprotestijärjestelmä (sea-protest), joka on siellä puhtaasti käytännön luoma instituutti.<sup>8</sup> Meriprotesti annetaan julkiselle notaarille. Se sisältää ylimalkaisen selostuksen onnettomuudesta ja sitä voidaan kuuden kuukauden aikana tarvittaessa täydentää (extension of protest). Meriprotestia ei voida käyttää tuomioistuimessa todisteena laivanisännän tai aluksen päällikön hyväksi mahdollisessa korvausoikeudenkäynnissä ilman vastapuolen suostumusta. Meriprotestin pääasiallinen merkitys on siinä, että sitä voidaan käyttää alustavana selvityksenä onnettomuudesta merivahingonlaskijan ja vakuutuksenantajan tehdessä päätöksiään. Missään onnettomuustapauksessa meriprotesti ei ole pakollinen, mutta tavallisesti aluksen päällikkö katsoo etunsa vaativan sen antamista hälventääkseen mahdolliset häneen kohdistuvat epäluulot. Varmemmaksi vakuudeksi päällikkö voi liittää meriprotestiinsa muun laivaväen valahtoisien todistuksen.

Amerikan Yhdysvalloissa ei ole meriprotesti- eikä meriselityssäännöstöä. Sen sijaan siellä merionnettomuuden tapahduttua toimitetaan poliisitutkintaa muistuttava tutkinta, jonka suorittaa erityinen rannikkoviranomainen (Coast Guard).<sup>9</sup> Milloin merionnettomuus on aiheuttanut ihmishengen menetyksen, jollekin henkilölle yli 72 tunnin työkyvyttömyyden tai yli 1 500 dollarin omaisuusvahingon taikka vahingoittanut aluksen merikelpoisuutta tai alus on ajautunut karille, laivanisännän tai hänen edustajansa on viipymättä ilmoitettava siitä Coast Guard'in lähimmälle tarkastusasemalle. Sen lisäksi aluksen päällikön tulee ilmoittaa tapahtumasta lähimmän sataman tarkastusviraston hoitajalle.

Coast Guard'in toimittaman tutkinnan tarkoituksena on selvittää onnettomuuden syy, ennen kaikkea onko onnettomuuden aiheuttanut jokin tekninen vika taikka jonkun henkilön virhe tai laiminlyönti. Laivanisännällä, lastinomistajalla ja vakuutuksenantajalla on oikeus olla tutkintatilaisuudessa edustettuna, esittää kysymyksiä kuulusteltaville henkilöille sekä nimetä todistajia.

Tutkinnasta laaditaan raportti, joka sisältää selostuksen onnet-

<sup>8</sup> Ks. tästä esim. *Abbot*, Merchant Ship and Seamen (London 1881) s. 325; *Holman*, A Handy Book for Shipowners and Masters (London 1948) s. 95—97; *Marsden*, Collisions at Sea, Tenth Edition (London 1953) s. 294.

<sup>9</sup> Code of Federal Regulations, Title 46; Reorganization Plan No. 3/1946. Kirjallisuudesta ks. esim. *Arzt*, Marine Laws (New York 1953, Supplement 1956); *Benedict*, The Law of American Admiralty (New York 1940).

tomuudesta sekä tutkinnan toimittajan oman käsityksen onnettomuuden syistä ja hänen esityksensä mahdollisista jatkotoimenpiteistä. Asianomainen piiripäällikkö (District Commander) tarkastaa raportin ja merkitsee siihen oman mielipiteensä sekä huolehtii tarpeellisiin jatkotoimenpiteisiin ryhtymisestä. Mikäli tutkinnassa on käynyt ilmi, että joku on syyllistynyt rangaistavaan menettelyyn, asiakirjat toimitetaan asianomaiselle syyttäjäviranomaiselle.

Jos onnettomuudella on ollut laajat mittasuhteet tai sen yhteydessä on tullut esiin vaikeasti selvitettäviä kysymyksiä, tutkinnan toimittaminen voidaan uskoa erityiselle tutkintaelimelle (Marine Board of Investigation).

Coast Guard voi myös järjestää erityisen kurinpitoprosessin (disciplinary proceedings), jonka yhteydessä voidaan väliaikaisesti peruuttaa lupakirja sellaiselta aluksen päällystöön kuulualta henkilöltä, joka on syyllistynyt pätemättömyyttä tai taitamattomuutta osoittavaan tai muutoin virheelliseen menettelyyn, laiminlyöntiin tai ihmishengen vaarantamiseen taikka rikkonut merenkulku- tai huumausainelainsäädäntöä vastaan.

Suomessa on merilainsäädännön alalla seurattu samoja uria kuin muissa Pohjoismaissa. Vuoden 1873 merilain mukaan aluksen päällikön oli 24 tunnin kuluessa merionnettomuuden tapahduttua tai, mikäli onnettomuus oli sattunut matkalla, satamaan tulon jälkeen tehtävä kaupungissa julkiselle notaarille ja maalla tullikamarille tai kruununpalvelijalle suullinen meriprotesti, jonka tuli sisältää lyhyt selostus vahingon laadusta sekä siitä, miten se oli tullut ja mihin toimenpiteisiin sitä vastaan oli ryhdytty. Sen jälkeen hänen oli kahdeksan päivän kuluessa annettava tuomioistuimelle tai järjestäjäviranomaiselle kirjallinen merivahingonselitys, minkä yhteydessä oli laivapäiväkirja ja muilla asiakirjoilla sekä päällikön ja muiden laivaväkeen kuuluvien taikka muiden henkilöiden valalla vahvistetuilla kertomuksilla näytettävä toteen, mitä merivahingonselityksessä oli esitetty. Näiden toimenpiteiden tarkoituksena oli lähinnä antaa päällikölle tilaisuus osoittaa, ettei hän eikä muu laivaväki ollut vahinkoon syyppää, ja siten suojautua aiheettomia korvausvaatimuksia vastaan. Mitä näin oli esitetty ja todistuksilla vahvistettu, pidettiin täytenä todistuksena hänen ja muun laivaväen hyväksi, kunnes vastakohta mahdollisessa oikeudenkäynnissä näytettiin toteen.<sup>10</sup>

Vuoden 1939 merilaissa meriprotesti ja merivahingonselitys korvattiin asianomaiselle raastuvanoikeudelle annettavalla kirjallisella meriselityksellä. Samalla tehostettiin raastuvanoikeuden osuutta meriselityksen vastaanottamisessa säätämällä, että sen tuli aktiivisesti pyrkiä selvittämään onnettomuuden syitä tekemällä kysymyksiä, kutsumalla tilaisuuteen muitakin kuin päällikön ni-

<sup>10</sup> Ks. tästä *Lang*, *Finlands sjörätt* III uppl. utgiven av A. V. Lindberg och *Rudolf Beckman* (Helsingfors 1932) s. 312—320.

meämiä henkilöitä, toimittamalla tarvittaessa katselmuksen aluksessa tai onnettomuuspaikalla sekä hankkimalla asiantuntijain lausuntoja. Näin tuli meriselityksen antamiseen liittymään ns. merikuulustelu.<sup>11</sup>

Meriprotestille oli ja on edelleen siellä, missä se on käytännössä, tunnusomaista sen defensiivinen luonne. Siihen liittyvän, puhdistusvalaksi luonnehdittavan valanteon tarkoituksena oli vapauttaa aluksen päällikkö siviilioikeudellisesta vastuusta merionnettomuuden aiheuttamasta vahingosta. Käytännössä meriprotestista muodostui eräänlainen prosessuaalinen rituaali, jolla vahinkoa aiheuttanut tapahtuma saatiin mukavasti pois päiväjärjestyksestä. Asiallisesti sen merkitys oli jokseenkin olematon ja sen uskottavuus melko kyseenalainen. Olihan selvää, että aluksen päällikkö yritti vapautua vastuusta sellaisissakin tapauksissa, joissa onnettomuus oli johtunut hänen tai jonkun hänen alaisensa virheestä tai laiminlyönnistä. Mahdollisessa korvausoikeudenkäynnissä vastanäytön esittäminen olikin sallittua, joten meriprotesti ei lopullisesti vapautanut päällikköä vastuusta. Vastanäytön hankkiminen saattoi kuitenkin olla varsin vaikeata, mikäli aluksen miehistö, niin kuin on helposti kuviteltavissa, piti päällikkönsä puolta.

Meriprotestilla on ollut voimakas vaikutus yleiseen asennoitumiseen merioikeuskäytännössä. Senkin jälkeen kun oli siirrytty puhtaaseen meriselitysjärjestelmään siihen liittyvine merikuulusteluineen, eräänlainen rituaalinomaisuus ja protestiasenne säilyi meriselityksen antamistilaisuuksissa. Raastuvanoikeudet suhtautuivat asiaan enemmän tai vähemmän passiivisesti tyytyen vain kirjaamaan meriselityksen vastaanotetuksi ryhtymättä omasta puolestaan sen tarkemmin onnettomuuden syitä tutkimaan, vaikka niillä lain mukaan olisi ollut siihen velvollisuus.<sup>12</sup> Monessa tapauksessa raastuvanoikeuden jäseniltä saattoi sitä paitsi puuttua tarvittava merioikeudellinen ja tekninen asiantuntemus, joten kysymysten teko olisi tuottanut vaikeuksiakin. Tämä asiantila antoi meillä ja muissa Pohjoismaissa aiheen ryhtyä yhteistoimin uudistamaan meriselityssäännöstöä, mikä sitten johti niissä suunnilleen samanaikaisesti tapahtuneisiin lainmuutoksiin, joilla meriselityssäännöstö samalla yhdenmukaistettiin kaikissa Pohjoismaissa Islantia lukuunottamatta. Meillä tämä tapahtui 26. 5. 1967 annetulla lailla merilain muuttamisesta (237/67).

Lainmuutosta valmisteltaessa oli aluksi voimakkaana esillä mielipide, että meriselityssäännöstöstä olisi kokonaan luovuttava ja korvattava se jollakin tehokkaammalla tutkintamenetelmällä.

<sup>11</sup> Meriselityksestä vuoden 1939 merilain mukaan ks. esim. *Beckman*, Suomen merioikeus (Helsinki 1940) s. 109—112; *Sama*, Några ord om sjö-rättsmål och sjöförklaringar, JFT 1940 s. 274 ss; *Sama*, Handbok i sjö-rätt, 5 uppl. (Helsingfors 1961) s. 84—88.

<sup>12</sup> *Beckman*, Merioikeuden käsikirja 3 pain. (Helsinki 1968) s. 289; *Rein*, Sjöforklaringer (Göteborg 1956) s. 7 ss.

Instituutin säilyttämistä puolsivat kuitenkin sellaiset näkökohdat kuin että se ei edellyttänyt minkään uuden elimen perustamista, koska tehtävä voitiin edelleen uskoa raastuvanoikeuksille, sekä että itse menettely oli yksinkertainen, nopea ja halpa. Lopputulokseksi jäi, että sanotussa lainmuutoksessa meriselityssäännöstö säilytettiin, mutta samalla korostettiin raastuvanoikeuksien aktiivisen osuuden tärkeyttä merionnettomuuden syiden selville saamiseksi sekä täsmennettiin niitä edellytyksiä, joiden vallitessa meriselityksen antaminen oli oleva pakollinen. Merilain meriselitystä koskevien säännösten soveltamisesta 14. 7. 1967 annetussa asetuksessa sekä meriselityksen käsittelyssä huomioon otettavista seikoista 28. 9. 1967 annetussa kauppaja- ja teollisuusministeriön päätöksessä siihen kuuluvine liitteineen on yksityiskohtaisesti määrätty, miten meriselitystä vastaanotettaessa on meneteltävä ja mitkä seikat on siinä yhteydessä pyrittävä selvittämään. Näiden ohjeiden tarkoituksena on helpottaa raastuvanoikeuksien suoriutumista niille uskotusta tehtävästä.

Meriselityssäännösten uudistamisen jälkeen meriselityksen antaminen tuli edelleen olemaan pakollinen tietyissä MeriL 57 §:ssä luetelluissa tapauksissa. Muissa tapauksissa se jäi riippumaan siitä, vaatiiko merenkulkuhallitus tai joku asiapuolista meriselityksen antamista. Tämä onnettomuustapausten jako kahteen ryhmään perustuu lähinnä siihen, onko merionnettomuuden selvittämisellä merkitystä yleisen vaiko pelkästään yksityisen edun kannalta. Lastinomistaja saa kuitenkin vaatia meriselityksen antamista vain silloin kun lastia kohdannut vahinko on huomattava, koska tavalliset lastivahingot voidaan käytännöllisemmin selvittää muulla tavoin. Aluksen päälliköllä sen sijaan on oikeus antaa meriselitys aina, milloin hän katsoo etunsa sitä vaativan. Tässä on vielä selvästi jäljellä meriprotestin tuntua.

Voimassa olevan lain mukaan meriselitys ei ole pelkkä prosessuaalinen muodollisuus, vaan se on eräs tapa merionnettomuuksien selvittämiseksi. Tietyissä tapauksissa se voidaan korvata jollakin muulla menettelyllä tai siitä voidaan muulla perusteella jopa kokonaan luopua. MeriL 258 §:n 2 momentin mukaan näet merenkulkuhallitus voi sallia, että meriselitys jätetään antamatta tai että sen antaminen lykätään, jos tapahtumasta, josta muutoin olisi annettava meriselitys, on tai voidaan olettaa olevan saatavissa tyydyttävä selvitys muulla tavoin, esim. ulkomaan viranomaisen toimittaman tutkinnan perusteella. MeriL 255 §:n 2 momentin mukaan taas meriselitys voidaan jättää kokonaan antamatta, jollei merenkulkuhallitus toisin määrää, milloin suomalainen alus on törmännyt ulkomaiseen alukseen, jonka osalta sen kansallisen oikeuden mukaan ei ole annettava meriselitystä tai toimitettava muuta vastaavanlaista selvitystä.

Viimeksi mainittu säännös on yksi meriselitysinstituutin omalaatuisuuksia ja perusteluiltaan melko arveluttava, sen tarkoituksena kun on estää ulkomaisen aluksen laivanisäntää saamasta tietoonsa

sellaisia meriselityksessä ehkä esille tulevia seikkoja, joista hänellä saattaisi olla hyötyä mahdollisessa korvausoikeudenkäynnissä yhteentörmäyksessä osallisena olleen kotimaisen aluksen laivanisäntää vastaan. Kun toisaalta korostetaan merionnettomuuden syiden selvittämisen tärkeyttä, laki tässä tapauksessa sallii merionnettomuuden syiden diskriminoivan salaamisen puhtaasti yksityisen edun suojelemiseksi, mikä etu sitä paitsi saattaa olla täysin kuviteltu.<sup>13</sup>

MeriL 58 §:n mukaan meriselitys annetaan ensisijaisesti sen paikkakunnan raastuvanoikeudelle, missä tapahtuma on sattunut tai mihin alus tai sen päällikkö ensin saapuu. Jollei näissä paikoissa ole raastuvanoikeutta, on meriselitys annettava lähimmän kaupungin raastuvanoikeudelle. Meriselityksen antaminen voidaan myös lykätä kunnes alus saapuu toiseen satamaan, jos sillä meriselityksen tarkoitusta syrjäyttämättä voidaan saavuttaa huomattavaa kustannusten säästöä alukselle tai muita olennaisia etuja. Suomalaisen aluksen osalta voidaan meriselitys antaa myös Norjassa, Ruotsissa ja Tanskassa sille tuomioistuimelle, joka asianomaisen maan lain mukaan on siihen toimivaltainen. Muualla ulkomailla meriselitys annetaan sen vastaanottamiseen oikeutetulle Suomen konsulille tai, missä sellaista Suomen konsulia ei ole, sille Norjan, Ruotsin tai Tanskan konsulille, jolla kotimaansa lain mukaan on oikeus vastaanottaa meriselitys. Nämä eri mahdollisuudet merkitsevät tietenkin joustavuutta säännösten soveltamisessa mutta samalla myös sen varsinaisen tarkoituksen kannalta tiettyä epätasaisuutta. Varsinkin konsulille annettu meriselitys saattaa helposti olosuhteista riippuen jäädä pelkäksi lain kirjaimen täyttäväksi muodollisuudeksi, joskaan näin ei suinkaan aina tarvitse olla laita.

Meriselityssäännöstellä nykyisessä muodossaan on kahdenlainen tehtävä.<sup>14</sup> Ensiksikin se palvelee yksityisiä etuja suomalla eri edunhaltijoille, myös vakuutuksenantajalle, tilaisuuden saada kulloinkin kysymyksessä olevasta merionnettomuudesta ensikäden tietoja mahdollista korvauskanteen nostamista silmällä pitäen. Toiseksi sillä on julkisoikeudellinen tehtävä antaa asianomaisille merenkulku- ja syyttäväviranomaisille aineistoa mahdollisia hallinnollisia tai syytetoimenpiteitä varten. Tätä puolta täydentää vielä uutuutena puheena olevan laimnuutoksen yhteydessä MeriL 59 §:ään otettu säännös aluksen päällikön ilmoitusvelvollisuudesta, joka koskee sekä niitä tapauksia, joissa meriselityksen antaminen on pakollinen, että lisäksi eräitä muita sanotun lainkohdan 2 momentissa lueteltuja tapauksia. Ilmoitus on laadittava erityiselle kauppa- ja teollisuusministeriön vahvistamalle lomakkeelle ja toimitettava viipymättä merenkulkuhallitukselle.<sup>15</sup>

<sup>13</sup> Säännöksen tarkoituserästä ks. *Beckman*, vmt.s. 290—292.

<sup>14</sup> *Beckman*, vmt. s. 86; *Rein* mt.s. 3.

<sup>15</sup> Ilmoitusvelvollisuuden perusteluista ks. *Beckman*, vmt.s. 91—93.

Kun siviilioikeudellinen meriselitys ja julkisoikeudellinen meri-  
kuulustelu näin ovat sulautuneet yhdeksi toimitukseksi, on tulok-  
sena eräissä suhteissa ainutlaatuinen prosessuaalinen menettely,  
jossa tuomioistuimelle on uskottu inkvisitorinen tutkintatehtävä  
osaksi siviilioikeudellisin, osaksi julkisoikeudellisin tarkoituksin.  
Alun perin defensiivisestä meriprottestista on siten kehittynyt offen-  
siivinen meriselityksen antamistilaisuus, jonka yhteydessä toimitte-  
taan meriselityksestä aikaisemmin käsitteellisesti erotettu meri-  
kuulustelu.<sup>16</sup>

Siviilioikeudellinen aines meriselityssäännöstöstä käsittää varsi-  
naisesti todisteiden esittämisen vastaisen varalta (vrt. OK 17: 10).  
Erikoista sille on, että se on laissa luetelluissa tapauksissa pakollinen  
ja että siihen tuomioistuimen taholta liittyy inkvisitorinen menet-  
tely. Toisaalta tätä menettelyä vaikeuttaa se, etteivät oikeuden  
puheenjohtaja enempää kuin läsnä olevat edunhaltijatkaan vielä  
sillä hetkellä tarkoin tiedä, mikä asiassa myöhemmin ehkä  
syntyvän korvausoikeudenkäynnin kannalta tulee olemaan rele-  
vanttista.

Meriselityssäännösten julkisoikeudellisen aineksen osalta taas  
on erikoista se, että sen yhtenä tarkoituksena on saada selville,  
onko merionnettomuuden syynä ollut aluksen päällikön tai jonkun  
muun henkilön virhe tai laiminlyönti, ja siten antaa asianomaiselle  
syyttävaviranomaiselle aineistoa mahdollisia syytetoimenpiteitä var-  
ten. Kuitenkin OK 17: 10 sisältää nimenomaisen kiellon siitä,  
ettei tuomioistuimessa saa esittää näyttöä vastaisen varalta selvi-  
tyksen hankkimista varten rikoksesta.<sup>17</sup> Meriselityksen antamis-  
tilaisuudessa tapahtuva kuulustelu on erikoinen myös siinä mie-  
lessä, että aluksen päällikkö ja muut laivaväkeen kuuluvat, joita  
tilaisuudessa kuulustellaan, joutuvat antamaan kertomuksensa ja  
jopa valalla sen vahvistamaan tietämättä vielä siinä vaiheessa,  
joutuvatko he ehkä tutkittavana olevan tapahtuman johdosta  
syytteeseen.

Suunniteltaessa vuoden 1967 lainmuutosta haluttiin meriselitys-  
säännösten rinnalle luoda vaihtoehtoinen mahdollisuus selvittää  
merionnettomuuden syyt tehokkaita nykyaikaisia tutkintamenetel-  
miä sekä tieteellisiä ja teknisiä apuvälineitä käyttäen, koska meri-

<sup>16</sup> Rein, mt.s. 5. Suomenkielinen termi »meriselitys» ei enää täysin vastaa  
instituutin luonnetta kokonaisuudessaan meriselityksen antamistilaisuudessa  
tapahtuvine kuulusteluineen. Sen sijaan skandinaavinen termi »sjöförklar-  
ing» laajemmassa merkityksessä edelleen sopii instituutin nimeksi. Kuva-  
vaa tälle merkityksen muuttumiselle on että, kun aikaisemmin käytettiin  
skandinaavisissa lakiteksteissä pääasiassa sanontaa »sjöförklaring avgives»,  
nykyisin useissa yhteyksissä käytetään sanontaa »sjöförklaring äger rum»,  
»sjöförklaring sker» ja »sjöförklaring hålles».

<sup>17</sup> Samanlainen ristiriita oli RVA 16 §:n 3 momenttiin sisältyneessä kuo-  
lemansyyntä tutkimista koskeneessa säännöksessä, kunnes se kumottiin (La-  
ki 368/5. 6. 1970). Kumotun lainkohdan osalta. ks. Tirkkonen, Suomen  
rikosprosessioikeus II (Helsinki 1953) s. 424 alav. 12.

selityssäännöstöä uudistetussa muodossaankin pidettiin arkaistisena ja puutteellisenä selvityskeinona. Siinä tarkoituksessa lisättiin merilakiin sen nykyiseen 259 §:ään sisältyvä säännös, jonka mukaan kauppa- ja teollisuusministeriö voi asettaa erityisen tutkintatoimikunnan selvittämään tapahtunutta merionnettomuutta ja sen syitä, milloin tapahtumasta on aiheutunut suuria henkilö- tai omaisuusvahinkoja tai milloin tapahtuman selvityksen muutoin voidaan odottaa tulevan erityisen laajaksi tai monimutkaiseksi. Menetelmästä kaavailtiin suurin piirtein samanlaista kuin mitä noudatetaan lento-onnettomuuksia selvitettyä. Vertailun vuoksi todettakoon, että merivaurioiden tarkastuslautakunnasta 10. 5. 1962 annetussa valtioneuvoston päätöksessä on annettu erinäisiä määräyksiä merivaurioiden tutkinnasta erityisen sitä varten asetettavan tarkastuslautakunnan toimesta sellaisissa tapauksissa, että merivaurion aiheuttaja ja se, jota vaurio tai vahinko on kohdannut, ovat puolustuslaitokseen tai muuhun valtion laitokseen kuuluvia ja merivauriosta on aiheutunut huomattavan suuria vahinkoja.

Mainitussa MeriL 259 §:ssä on tutkintatoimikunnan kokoonpanosta säädetty vain, että siinä tulee olla henkilöitä, jotka edustavat tarpeellista lainopillista, merenkulullista ja teknistä asiantuntemusta. Lainkohdan 2 momentissa on kauppa- ja teollisuusministeriö valtuutettu antamaan tarkemmat määräykset siitä, miten toimikunnan on tehtävässään meneteltävä. Toistaiseksi ei ole annettu mitään pysyviä yleisohjeita vastaisuudessa ehkä asetettavien toimikuntien noudatettavaksi. Niinä parina kertana, joina toimikunnan asettamiseen on turvauduttu, on soveltuvien osin noudatettu, mitä edellä mainitun valtioneuvoston päätöksen 5 §:ssä ja 23. 8. 1968 annetun ilmailuasetuksen 122 §:ssä on määrätty niissä tarkoitettujen tutkintaelinten velvollisuuksista. Yhteistä näille määräyksille on mm., että niiden mukaan asianomaisen tutkintaelimen on onnettomuudesta laatimaansa selontekoon sisällytettävä oma käsityksensä onnettomuuden syistä. Tämä on mainitussa valtioneuvoston päätöksessä lausuttu julki vielä yksityiskohtaisemmin velvoittamalla siinä tarkoitettu tarkastuslautakunta antamaan lausuntonsa mm. siitä, onko jonkun henkilön katsottava syyllistyneen sellaiseen tekoon, toimintaan tai laiminlyöntiin, joka on ilmeisesti aiheuttanut merivaurion tai myötävaikuttanut sen syntymiseen, ja onko asia tästä taikka muista syistä saatettava tuomioistuimen tutkittavaksi. MeriL 259 §:n sanamuodosta ja esitöistä päätellen lainsäätäjän tarkoituksena on ilmeisesti ollut, että myös siinä tarkoitettujen tutkintatoimikunnan tulisi näin menetellä. Siinä suhteessa se voisi siis mennä pitemmälle kuin raastuvanoikeus, joka meriselitystä vastaanottaessaan ja sen yhteydessä todistajia kuulustellessaan vain merkitsee pöytäkirjaan, mitä tilaisuudessa on kerrottu tai esitetty, lausumatta onnettomuuden syistä omaa käsitystään.

Selvää on, että tutkintatoimikunnan enempää kuin muidenkaan

edellä mainittujen tutkintaelinten kulloinkin tutkittavana olevan onnettomuuden syistä lausuma käsitys ei sido tuomioistuinta mahdollisessa oikeudenkäynnissä, johon tapahtuma ehkä antaa aiheutta, mutta se tarjonnee kuitenkin konkreettisemmän pohjan asianomaisille viranomaisille ja eri edunhaltijoille niiden harkitessa kukin omalta kohdaltaan mahdollisten jatkotoimenpiteiden aiheellisuutta.