

Antopäivä
12.12.2016Nro
2529

MUUTOKSENHAKIJA B Ltd.

VASTAPUOLI Rajavartiolaitos

ASIA Öljypäästömaksu ym.

RATKAISU, JOHON ON HAETTU MUUTOSTA

Helsingin hovioikeuden päätös 18.11.2014 nro 2179
päiväys nro

KORKEIMMAN OIKEUDEN RATKAISU

Oikeudenkäynnin kohde

1. Asia koskee öljypäästömaksun määräämisen edellytyksiä talousvyöhykkeellä kauttakulussa olleelle ulkomaiselle alukselle aluksen rikottua Suomen talousvyöhykkeellä öljyn päästökieltoa. Öljypäästömaksun määräämisen edellytykset liittyvät kysymykseen rantavaltion toimivallasta ryhtyä oikeudellisiin toimiin talousvyöhykkeellä kauttakulussa olevaa ulkomaalaista alusta kohtaan aluksen tekemän rikkomuksen vuoksi. Kysymys on erityisesti Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimuksen (jäljempänä merioikeusyleissopimus) 220 artiklan 6 kappaleen tulkinnasta. Artiklan 6 kappaleen mukaan kun on selviä objektiivisia todisteita siitä, että valtion talousvyöhykkeellä tai aluemerellä purjehtiva alus on tehnyt talousvyöhykkeellä 3 kappaleessa mainitun rikkomuksen, josta rantavaltion rantaviivalle tai tähän liittyville

eduille tai sen aluemerren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilta aiheutuu huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa, valtio voi, jos todisteet antavat aihetta eikä 7 osaston määräyksistä muuta johdu, ryhtyä lainsäädäntönsä mukaisiin oikeudellisiin toimenpiteisiin, muun muassa pidättää aluksen.

2. Yhteisö on hyväksynyt merioikeusyleissopimuksen päätöksellä 98/392, ja se on tullut yhteisön osalta voimaan 1.5.1998. Alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista annetun Parlamentin ja Neuvoston direktiivin 2005/35/EY ja sen muuttamisesta annetun Parlamentin ja Neuvoston direktiivin 2009/123/EY (jäljempänä alusjäterikosdirektiivi tai direktiivi) 7 artiklassa säädetään rantavaltion täytäntöönpanotoimista kauttakulkumatalla olevien alusten osalta. Artiklan 2 kohdan mukaan kun on selviä objektiivisia todisteita siitä, että jäsenvaltion aluemerellä tai talousvyöhykkeellä purjehtiva alus on syyllistynyt talousvyöhykkeellä säännösten rikkomiseen ja siitä seuranneesta päästöstä aiheutuu tai uhkaa aiheutua huomattavaa vahinkoa asianomaisen jäsenvaltion rantaviivalle tai tähän liittyville eduille tai aluemerren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilta, kyseisen valtion on saatettava asia toimivaltaisten viranomaistensa käsiteltäväksi, jotta voidaan toteuttaa tämän valtion lainsäädännön mukaisia oikeudellisia toimenpiteitä, mukaan luettuna aluksen pidättäminen, jos todisteet antavat siihen aihetta eikä merioikeusyleissopimuksen XII osan 7 osaston määräyksistä muuta johdu.

3. Suomalaisessa tuomioistuimessa on vireillä öljypäästömaksun määräämistä koskeva muutoksenhakemus. Rajavartiolaitos on 16.9.2011 määrännyt B Ltd. -nimiselle yhtiölle hallinnollisen öljypäästömaksun yhtiön omistaman Panamaan rekisteröidyn Bosphorus Queen -nimisen aluksen rikottua öljypäästökieltoa sen ollessa kauttakulussa Suomen talousvyöhykkeellä. Muutoksenhakemuksessaan B Ltd. on vaatinut päätöksen kumoamista sillä perusteella, ettei rajavartiolaitoksella ole ollut oikeutta määrätä öljypäästömaksua, koska päästöstä ei ollut aiheutunut Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemerren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilta huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa.

4. Korkeimman oikeuden ratkaistavana on kysymys siitä, onko rajavartiolaitos voinut kansallisen merenkulun ympäristönsuojelulain 3 luvun 1 §:n perusteella määrätä öljypäästömaksun B Ltd:lle. Kysymys on tarkemmin ottaen siitä, onko öljypäästöstä aiheutunut Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka aluemerren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilta huomattavaa vahingon vaaraa. Voidakseen ratkaista tämän kysymyksen kansallisen tuomioistuimen on otettava kantaa siihen, miten on tulkittava niitä merioikeusyleissopimuksen meriympäristön suojelua ja säilyttämistä koskevaan XII osaan sisältyviä 220 artiklan 6 kappaleen määräyksiä, joiden vallitessa rantavaltio voi ryhtyä oikeudellisiin toimiin sen talousvyöhykkeellä tapahtuneen rikkomuksen vuoksi.

Asian kannalta merkitykselliset tosiseikat

Asian tausta ja rajavartiolaitoksen päätökset 23.7.2011 ja 16.9.2011

5. Rajavartiolaitos oli epäillyt, että Panamaan rekisteröidystä Bosphorus Queen -nimisestä kuivalastialuksesta oli 11.7.2011 päästetty öljyä mereen aluksen ollessa kauttakulussa Suomen talousvyöhykkeellä. Öljypäästö oli tapahtunut Suomen talousvyöhykkeen ulkoreunalla noin 25 - 30 kilometrin etäisyydellä Suomen rannikosta. Öljypäästö oli levinnyt noin 37 kilometrin matkalle noin 10 metriä leveänä vanana ja päästön laajuudeksi oli arvioitu noin 0,222 neliökilometriä ja määräksi 0,898 - 9,050 kuutiometriä.

6. Viranomaiset eivät olleet ryhtyneet öljypäästön johdosta torjuntatoimenpiteisiin. Öljyä ei ollut havaittu kulkeutuneen rantaan eikä öljypäästöstä ollut osoitettu aiheutuneen konkreettista vahinkoa.

7. Kun Bosphorus Queen -niminen alus oli palannut Pietarista Suomen talousvyöhykkeen kautta, rajavartiolaitos oli 23.7.2011 tehdyllä turvaamistoimipäätöksellä määrännyt aluksen omistajalle B Ltd:lle 17 112 euron suuruisen rahavakuuden mahdollisen öljypäästömaksua koskevan maksuvelvollisuuden täyttämiseksi. Vakuus oli asetettu 25.7.2011, minkä jälkeen alus oli jatkanut matkaa.

8. Suomen ympäristökeskus oli 26.7.2011 antanut rajavartiolaitokselle lausunnon Bosphorus Queen -nimisen aluksen öljypäästön aiheuttamista riskeistä. Ympäristövaikutukset oli arvioitu öljypäästön arvioidun vähimmäismäärän perusteella. Lausunnossa todettiin päästön vaikutuksista seuraavaa:

- Öljy voi virtausmallien perusteella päätyä ainakin osittain Suomen rannikkoalueelle. Rannikkoalueille päätyessään öljy haittaa virkistyskäyttöä.
- Osa öljystä on jäänyt vaikuttamaan päästöalueen läheisyydessä avomerellä.
- Päästö haittaa suotuista ympäristön tilan kehityskulkua Itämerellä.
- Päästö aiheutti vaaraa avomerellä ruokaileville ja levähtäville linnuille.
- Öljy vaurioitti kasvi- ja eläinplanktonia. Öljy-yhdisteet siirtyvät ravintoketjussa eteenpäin.
- Avomeren pintaveden kolmipiikit ovat todennäköisesti kärsineet välittömästi öljypäästöstä, joten akuutteja negatiivisia kalastovaikutuksia ei voida sulkea pois.

- Alueella on voimakas sedimentaatio ja on todennäköistä, että osa öljy-yhdisteistä päätyy pohjaympäristöön ja vaurioittaa pohjaeläinyhteisöjä.

- Päästöalueen läheisyydessä sijaitsee useita Natura 2000 -verkostoon kuuluvia arvokkaita luontoalueita.

- Öljypäästön ajankohta on merilinnustolle erityisen haitallinen, koska linnuilla on vielä lentokyvyttömiä poikueita suurina parvina Hankoniemen ulkosaaristosta Saaristomerelle olevalla merialueella ja haahkan poikueet liikkuvat kaukana rannikosta.

- Öljypäästön ajankohtana Hankoniemen edustan alueella on ollut kymmeniä tuhansia haahkoja. Päästö aiheutti suuren riskin Suomen rannikon merilinnustolle.

9. Rajavartiolaitos oli 16.9.2011 määrännyt B Ltd:lle 17 112 euron suuruisen öljypäästömaksun. Rajavartiolaitos oli katsonut päätöksessään, että alus oli Suomen talousvyöhykkeellä kauttakulussa ollessaan rikkonut öljyn päästökieltoa päästämällä öljyä / öljypitoista seosta mereen. Päästön vähimmäismääräksi oli arvioitu 0,898 kuutiometriä. Rajavartiolaitos oli katsonut ympäristövaikutuksista esitetyn selvityksen perusteella, että päästöstä oli aiheutunut Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemerен tai talousvyöhykkeen luonnonvaroille huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa.

Asian käsittely Helsingin käräjäoikeudessa merioikeutena

10. B Ltd. aluksen omistajana ja K Ltd. laivanisäntänä vaativat yhteisessä valituksessaan vakuuden asettamista ja öljypäästömaksun määräämistä koskevien päätösten kumoamista. Perusteinaan yhtiöt lausuivat, ettei kysymyksessä ollut huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa aiheuttanut päästö. Toimivalta päästön osalta kuului aluksen lippuvaltion Panaman viranomaisille. Edellytykset öljypäästömaksun ja turvaamistoimen määräämiselle puuttuivat.

11. Rajavartiolaitos vaati valituksen hylkäämistä perusteettomana.

Merioikeuden tuomio 30.1.2012

12. Merioikeus katsoi selvitetyn, että vähimmäismäärältään noin 900 litran suuruinen öljypäästö oli peräisin valittajien alukselta. Merioikeudessa todistajana kuultu Suomen ympäristökeskuksen erikoistutkija oli todennut, että Itämeri on luokiteltu poikkeuksellisen haavoittuvaksi merialueeksi ja Suomenlahden kapeuden vuoksi päästöalue oli ollut suhteellisen lähellä Suomen rannikkoa ja saaristoa. Tapahtumaaikaan tuulen suunta oli ollut lounaan ja kaakon välillä ja se oli voinut kuljettaa öljyä kohti Suomen rannikkoa. Lähellä päästöä oli ollut Natura 2000 -verkostoon kuuluva alue ja Tammisaaren saaristoalue. Erikoistutkija oli kertonut, että

öljy vaikutti lähikaloihin ja kertyi ravintoketjussa ja muodosti suuren riskin lähialueen suurelle haahkapopulaatiolle.

13. Ottaen huomioon asiassa esitetyn selvityksen päästön sijaintipaikasta, Itämeren poikkeuksellisesta haavoittuvuudesta ja tapahtuma-ajan tuuliolosuhteista merioikeus arvioi, että öljypäästö oli aiheuttanut merenkulun ympäristönsuojelulain 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettua huomattavaa vahingon vaaraa. Näillä perusteilla merioikeus hylkäsi valituksen.

Asian käsittely Helsingin hovioikeudessa

14. B Ltd. vaati valituksessaan turvaamistoimen kumoamista ja öljypäästömaksun poistamista. Yhtiö katsoi, että öljypäästömaksun oikea maksuvelvollinen oli laivanisäntä, jolle maksu olisi tullut määrätä. Öljypäästöistä ei myöskään ollut aiheutunut huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa.

15. Rajavartiolaitos vaati valituksen hylkäämistä.

Helsingin hovioikeuden päätös 31.1.2013

16. Hovioikeus viittasi merenkulun ympäristönsuojelulakiin ja katsoi, ettei öljypäästömaksua olisi tullut määrätä aluksen omistajalle, koska aluksen laivanisäntä oli ollut rajavartiolaitoksen tiedossa ja aluksen omistaja oli viimeistään hovioikeudessa osoittanut laivanisännän. Hovioikeus vapautti B Ltd:n velvollisuudesta maksaa öljypäästömaksu.

Korkeimman oikeuden päätös 4.6.2014

17. Korkein oikeus katsoi rajavartiolaitoksen muutoksenhakemuksen johdosta, ettei aluksen omistaja vapautunut maksuvelvollisuudesta, koska se ei ollut ajoissa osoittanut laivanisäntää maksuvelvolliseksi. Korkein oikeus kumosi hovioikeuden ratkaisun ja palautti asian hovioikeuteen sen arvioimiseksi, oliko öljypäästömaksun määräämiseen ollut merenkulun ympäristönsuojelulain 3 luvun 1 §:n 1 momentissa tarkoitettut perusteet.

Helsingin hovioikeuden päätös 18.11.2014

18. Hovioikeus katsoi asiaa uudelleen käsitellessään öljypäästön ympäristövaikutuksista esitetyn selvityksen perusteella, että kysymys oli niin sanottujen pysyvien öljyjen päästöstä, jolla oli konkreettisia ja haitallisia ympäristövaikutuksia, joiden yksityiskohtainen toteen näyttäminen ei ollut mahdollista. Hovioikeus arvioi, että öljyn kulkeutuminen noin 10 kilometrin päässä sijaitseville saariston Natura 2000 -alueille ja kansallispuiston alueelle on ollut varteenotettava mahdollisuus. Hovioikeus totesi päästön tapahtuneen poikkeuksellisen haavoittuvalla Itämerellä, mitä seikkaa on korostettu merenkulun ympäristönsuojelulain esitöissä päästön vaikutusten arvioinnissa. Hovioikeus katsoi, että Bosphorus Queen -nimisen aluksen öljypäästö oli aiheuttanut Suomen rantaviivalle, siihen liittyville eduille sekä

Suomen aluemerren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilta huomattavaa vahinkoa tai ainakin sen vaaraa.

19. Näillä perusteilla hovioikeus totesi, ettei aihetta merioikeuden päätöksen lopputuloksen muuttamiseen ollut.

Valitus Korkeimmassa oikeudessa

20. Korkein oikeus myönsi B Ltd:lle valitusluvan. Yhtiö vaatii, että hovioikeuden päätös, merioikeuden tuomio sekä turvaamistoimea ja öljypäästömaksua koskevat päätökset kumotaan ja öljypäästömaksu poistetaan.

Säännökset

Kansainvälinen oikeus

21. Merioikeusyleissopimuksen meriympäristön suojelua ja säilyttämistä koskevaan XII osaan sisältyvässä 220 artiklassa on määräykset rantavaltion täytäntöönpanotoimista. Artiklan 3 - 6 kappaleissa säädetään talousvyöhykkeen osalta seuraavaa:

3. Kun on selviä perusteita epäillä, että valtion talousvyöhykkeellä tai aluemerellä purjehtiva alus on talousvyöhykkeellä rikkonut sovellettavia kansainvälisiä sääntöjä ja säännöksiä, joiden tarkoituksena on alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäiseminen, vähen-

täminen ja valvominen, tai kyseisen valtion lakeja ja määräyksiä, jotka vastaavat ja toimeenpaneuvat näitä sääntöjä ja säännöksiä, valtio voi vaatia alukselta tietoja siitä, sen rekisteröintisatamasta, satamasta, jossa se on viimeksi käynyt ja satamasta, jonne se on seuraavaksi matkalla, sekä muita asiaankuuluvia tietoja, joiden avulla voidaan todeta, onko rikkomus tapahtunut.

4. Valtiot säätävät lakeja ja antavat määräyksiä sekä ryhtyvät muihin toimiin, jotta niiden lippua käyttävät alukset noudattaisivat 3 kappaleen tarkoittamia pyyntöjä tietojen saamiseksi.

5. Kun on selviä perusteita epäillä, että valtion talousvyöhykkeellä tai aluemerellä purjehtiva alus on talousvyöhykkeellä tehnyt 3 kappaleessa mainitun rikkomuksen, josta seuraa huomattavia päästöjä, jotka aiheuttavat merkittävää meriympäristön pilaantumista tai sen vaaraa, valtio voi tarkastaa aluksen rikkomuksen johdosta, jos alus on kieltäytynyt antamasta tietoja tai jos sen antamat tiedot ovat selvästi ristiriidassa tosiasiallisen tilanteen kanssa ja jos olosuhteet antavat aiheutta tarkastukseen.

6. Kun on selviä objektiivisia todisteita siitä, että valtion talousvyöhykkeellä tai aluemerellä purjehtiva alus on tehnyt talousvyöhykkeellä 3 kappaleessa maini-

tun rikkomuksen, josta rantavaltion rantaviivalle tai tähän liittyville eduille tai sen aluemerren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilta aiheutuu huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa, valtio voi, jos todisteet antavat aiheutta eikä 7 osaston määräyksistä muuta johdu, ryhtyä lainsäädäntönsä mukaisiin oikeudellisiin toimenpiteisiin, muun muassa pidättää aluksen.

Unionin oikeus

22. Alusjäterikosdirektiivin 7 artiklassa säädetään rantavaltion täytäntöönpanotoimista kauttakulkumatalla olevien alusten osalta. Artiklan 2 kohta kuuluu seuraavasti:

2. Kun on selviä objektiivisia todisteita siitä, että 3 artiklan 1 kohdan b tai d alakohdassa tarkoitetuilla alueilla purjehtiva alus on syyllistynyt 3 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettulla alueella säännösten rikkomiseen ja siitä seuranneesta päästöstä aiheutuu tai uhkaa aiheutua huomattavaa vahinkoa asianomaisen jäsenvaltion rantaviivalle tai tähän liittyville eduille tai 3 artiklan 1 kohdan b tai d alakohdassa tarkoitettujen alueiden luonnonvaroilta, kyseisen valtion on saatettava asia toimivaltaisten viranomaistensa käsiteltäväksi, jotta voidaan toteuttaa tämän valtion lainsäädännön mukaisia oikeudellisia toimenpiteitä, mukaan luettuna aluksen pidättäminen, jos todisteet antavat siihen aiheutta eikä vuonna 1982 tehdyn

Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen
XII osan 7 osaston määräyksistä muuta johdu.

23. Alusjäterikosdirektiivin 3 artiklan 1 kohdan d alakohta
kuuluu seuraavasti:

1. Tätä direktiiviä sovelletaan kansainvälisen oikeu-
den mukaisesti ympäristöä pilaavien aineiden päästöi-
hin

(---)

d) kansainvälisen oikeuden mukaisesti määritellyllä
jäsenvaltion talousvyöhykkeellä tai muulla vastaa-
valla vyöhykkeellä;

(---)

Kansallinen oikeus

24. Suomessa merioikeusyleissopimus on saatettu voimaan
lailla Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen
ja sen XI osan soveltamiseen liittyvän sopimuksen eräiden
määräysten hyväksymisestä (524/1996, SopS 49/1996) ja ase-
tuksella Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuk-
sen ja sen XI osan soveltamiseen liittyvän sopimuksen voi-
maansaattamisesta sekä näiden eräiden määräysten hyväksymi-
sestä annetun lain voimaantulosta (525/1996, SopS 50/1996).

25. Alusjäterikosdirektiivi ja sen muutosdirektiivi on pantu Suomessa täytäntöön muun muassa merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009).

26. Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 1 §:ssä tarkoitettun öljyn päästökiellon rikkominen on säädetty rangaistavaksi merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:n 2 momentissa ja rikoslain 48 luvun 1 - 4 §:ssä.

27. Edellä mainittujen rangaistussäännösten lisäksi öljypäästömaksun maksuvelvollisuudesta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 3 luvun 1 §:n 1 momentissa seuraavaa:

Edellä 2 luvun 1 §:ssä tarkoitetun öljyn tai öljypitoisen seoksen päästökiellon rikkomisesta aluevesillä tai Suomen talousvyöhykkeellä määrätään seuraamusmaksu (*öljypäästömaksu*), jollei päästöä ole pidettävä määrältään ja vaikutuksiltaan vähäisenä. Kauttakulussa olevalta ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdystä päästökiellon rikkomisesta määrätään öljypäästömaksu kuitenkin vain, jos päästöstä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemerен tai talousvyöhykkeen luonnonvaroille huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa.

28. Öljypäästömaksun säätämiseen johtaneen hallituksen esityksen ja perustuslakivaliokunnan lausunnon mukaan öljypääs-

tömaksu on päästökiellon rikkomisesta määrättävä rangaistusluonteinen hallinnollinen seuraamus, joka täydentää rikosoikeudellista järjestelmää. Öljypäästömaksu määrätään rikosoikeudellista rangaistusta yksinkertaisemmassa ja tehokkaammassa hallinnollisessa menettelyssä tuottamuksesta riippumatta objektiivisen vastuun mukaisesti, jolloin päästön aiheuttajan syyllisyyden astetta ei ole tarpeen selvittää. Vaikka öljypäästömaksu on hallinnollinen seuraamusmaksu, on asian käsittelyssä lähtökohtaisesti otettava huomioon rikosoikeudellinen laillisuusperiaate ja syyttömyysolettaman noudattaminen (HE 77/2005 vp s. 7 ja PeVL 32/2005 vp s. 2 - 3).

Ennakkoratkaisupyyntöjen tarve

29. Korkeimman oikeuden ratkaistavana on kysymys hallinnollisen öljypäästömaksun määräämisen edellytyksistä. Kysymyksen ratkaisemiseksi on tulkittava merioikeusyleissopimuksen meriympäristön suojelua ja säilyttämistä koskevaan XII osaan sisältyvän 220 artiklan 6 kappaleen määräyksiä rantavaltion toimivallasta ryhtyä oikeudellisiin toimiin talousvyöhykkeellä tapahtuneen rikkomuksen vuoksi. Asiassa on kysymys siitä, onko talousvyöhykkeellä tapahtuneesta öljypäästörikkomuksesta aiheutunut Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka aluemereren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilta huomattavaa vahingon vaaraa.

30. Korkeimman oikeuden tiedossa ei ole, että kansainvälinen merioikeustuomioistuin olisi oikeuskäytännössään ottanut

kantaa merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleen soveltamiseen.

31. Yhteisö ja sen jäsenvaltiot ovat tehneet merioikeusyleissopimuksen jaetun toimivallan nojalla. Yhteisö on hyväksynyt merioikeusyleissopimuksen päätöksellä 98/392, ja se on tullut yhteisön osalta voimaan 1.5.1998. Merioikeusyleissopimuksen määräykset ovat siten vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan erottamaton osa yhteisön oikeusjärjestystä (tuomio *komissio v. Irlanti*, C-459/03, EU:C:2006:345, 82 ja 83 kohta ja tuomio *Intertanko ym.*, C-308/06, EU:C:2008:312, 53 kohta).

32. Yhteisö on antanut merioikeusyleissopimuksen IX liitteen 5 artiklan 1 kappaleessa tarkoitetun ilmoituksen yhteisön toimivallasta. Toimivaltaa koskevan ilmoituksen 2. kohdan toisen luetelmakohdan ensimmäisessä alakohdassa todetaan, että yhteisöllä on yksinomainen toimivalta muun muassa merioikeusyleissopimuksen meriympäristön suojelua ja säilyttämistä koskevaan XII osaan kuuluvien merien pilaantumisen ehkäisemistä koskevien määräysten osalta ainoastaan siinä määrin, kuin kyseiset yleissopimuksen määräykset tai niiden täytäntöönpanemiseksi käyttöön otetut oikeudelliset välineet vaikuttavat yhteisön päättämiin yhteisiin sääntöihin. Jos yhteisön sääntöjä on olemassa, mutta niihin ei vaikuteta, kuten vain vähimmäisvaatimuksia asettavien yhteisön sääntöjen kohdalla, jäsenvaltiolla on toimivalta sen vaikuttamatta

kuitenkaan yhteisön toimivaltaan tällä alalla. Muissa tapauksissa toimivalta kuuluu jäsenvaltioille.

33. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee, että merioikeusyleissopimuksen osalta jaetun toimivallan siirtymisen edellytykseksi, erityisesti merien pilaantumisen ehkäisemisen alalla, asetetaan yhteisön sääntöjen olemassaolo, vaikkei ole tarpeen, että niihin vaikutetaan. Unionin tuomioistuimen mukaan jaetun toimivallan siirtyminen edellyttää yhteisön sääntöjen olemassaoloa, olipa näiden sääntöjen ulottuvuus ja luonne lopulta mikä tahansa. Jos yhteisön sääntöjä ei ole olemassa, toimivalta kuuluu jäsenvaltioille (tuomio *komissio v. Irlanti*, kohdat 106 - 108).

34. Unionin tuomioistuin on asiassa *komissio v. Irlanti* antamassaan tuomiossa todennut, että yhteisön toimivaltaa koskevan ilmoituksen lisäys, jossa on lueteltu merioikeusyleissopimuksessa ja sopimuksessa käsiteltyihin aiheisiin liittyvät yhteisön säädökset, ei ole tyhjentävä (tuomion kohta 109).

35. Kuten edellä kohdassa 31 viitatussa Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä on todettu, merioikeusyleissopimuksen määräykset ovat erottamaton osa Unionin oikeusjärjestystä. Korkeimmassa oikeudessa on ratkaistavana kysymys merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleen määräysten soveltamisesta. Korkein oikeus katsoo alusjäterikosdirektiivin 7 artiklan 2 kohdan perusteella, että yhteisö on antanut sään-

töjä merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleen määräysten alaan kuuluvissa asioissa. Tämän vuoksi Korkein oikeus katsoo edellä kohdassa 33 viitatus Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön perusteella, että merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleen määräykset ovat Unionin oikeusjärjestykseen kuuluvia sääntöjä ja Unionin tuomioistuin on toimivaltainen ratkaisemaan mainittujen määräysten tulkintaa koskevat kysymykset. Unionin oikeuden soveltamisalaa koskevan kysymyksen ratkaiseminen on kuitenkin viime kädessä Unionin tuomioistuimen tehtävä (tuomio *Merck Genéricos*, C-431/05, EU:C:2007:496, 33 kohta ja tuomio *Lesoochranárske zoskupenie*, C-240/09, EU:C:2011:125, 31 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

36. Merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleen käsitteet ”rantaviiva tai tähän liittyvät edut”, ”aluemeren tai talousvyöhykkeen luonnonvarat” ja ”huomattava vahinko tai sen vaara” ovat tulkinnanvaraisia.

Käsite ”rantaviiva tai tähän liittyvä etu”

37. Merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleessa rantavaltion toimivallan yhdeksi vaihtoehtoiseksi edellytykseksi on asetettu se, että talousvyöhykkeellä purjehtiva alus syyllistyy rikkomukseen, jonka haitalliset vaikutukset kohdistuvat rantavaltion rantaviivaan tai tähän liittyviin etuihin. Vastaavasta edellytyksestä säädetään alusjäterikosdirektiivin 7 artiklan 2 kohdassa. Käsitettä ”rantaviiva tai

tähän liittyvä etu” ei kuitenkaan ole määritelty merioikeusyleissopimuksessa tai alusjäterikosdirektiivissä.

38. Merioikeusyleissopimusta koskevassa oikeuskirjallisuudessa käsitteen ”rantaviiva tai tähän liittyvä etu” osalta on viitattu vuonna 1969 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen väliintulosta öljysaastuntaonnettomuuksissa aavalla merellä (jäljempänä vuoden 1969 yleissopimus) (Myron H. Nordqvist ym., *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 A commentary*, Vol. IV, s. 206).

39. Suomi on vuoden 1969 yleissopimuksen sopimuspuoli. Korkeimman oikeuden käsityksen mukaan Unioni ei ole mainitun sopimuksen sopimuspuoli.

40. Vaikka Unioni ei ole vuoden 1969 yleissopimuksen osapuoli, ilmenee Unionin vakiintuneesta oikeuskäytännöstä, että Unionin toimivaltaa on tällaisessa tilanteessa käytettävä kansainvälistä oikeutta noudattaen, kansainvälisten yleissopimusten määräykset mukaan lukien, sikäli kuin niillä kodioidaan yleisessä kansainvälisessä oikeudessa vahvistettuja tapaoikeuden sääntöjä (tuomio *Intertanko ym.*, kohta 51 siinä mainittuine oikeuskäytäntöviittauksineen).

41. Vuoden 1969 yleissopimuksen 2 artiklan 4 kohdassa määritellään merioikeusyleissopimuksen käsitteen ”rantaviiva tai tähän liittyvä etu” kanssa samansisältöinen, joskaan suomenkielisissä sopimusversioissa ei identtinen, käsite ”rannik-

koon liittyvä etu”. Korkeimman oikeuden käsityksen mukaan suomenkielisten sopimustekstien eroissa on kuitenkin kyse lähinnä käännösten eroista, sillä englanninkieliset sopimusversiot ovat mainitun käsitteen osalta identtiset ja niissä käytetään ilmausta ”coastline or related interests”.

42. Vuoden 1969 yleissopimuksen 2 artiklan 4 kohdassa ”rannikkoon liittyvä etu” on määritelty seuraavasti:

4. ”rannikkoon liittyvillä eduilla” tarkoitetaan rannikkovaltion etuja, joita merionnettomuus suoranaisesti loukkaa tai uhkaa, kuten:

- a) sellaista toimintaa merenrannikolla, satamassa tai joen suulla, kalastus mukaan luettuna, joka muodostaa olennaisen toimeentulokeinon sitä harjoittaville henkilöille;
- b) asianomaisen alueen matkailutoimintaa;
- c) rannikkoväestön terveyttä ja asianomaisen alueen hyvinvointia, meren elollisten luonnonvarojen ja eläimistön ja kasviston säilyttäminen mukaan luettuna;

43. Englanninkielisen sopimusversion määritelmä on seuraava:

4. ”related interests” means the interests of a Coastal State directly affected or threatened by the maritime casualty, such as:

- a) maritime Coastal, port or estuarine activities, including fisheries activities, constituting an essential means of livelihood of the persons concerned;
- b) tourist attractions of the area concerned;
- c) the health of the Coastal population and the well-being of the area concerned, including conservation of living marine resources and of wildlife;

44. Edellä selostettuun liittyen tulee ratkaistavaksi se, onko vuoden 1969 yleissopimuksen 2 artiklan 4 kohdan "rannikkoon liittyvä etu" määritelmän katsottava ilmaisevan kansainvälisen tapaoikeuden säännön tai tuleeko merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleen käsitteen "rantaviiva tai siihen liittyvä etu" katsoa jollain muulla perusteella vastaavan vuoden 1969 yleissopimuksen 2 artiklan 4 kohdan määritelmää.

45. Vuoden 1969 yleissopimuksen mukaan 2 artiklan 4 kohdan määritelmän c alakohdan mukaan "rannikkoon liittyvillä eduilla" tarkoitetaan muun muassa asianomaisen alueen hyvinvointia, meren elollisten luonnonvarojen, eläimistön ja kasviston säilyttäminen mukaan luettuna. Korkein oikeus toteaa, ettei määritelmän sanamuodosta ole pääteltävissä säännöksen alueellinen ulottuvuus ja se, koskeeko säännös eläimistön ja kasviston säilyttämistä myös talousvyöhykkeen alueella.

46. Mikäli merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleen käsitteen "rantaviiva tai siihen liittyvä etu" määritel-

mä ei vastaa vuoden 1969 yleissopimuksen 2 artiklan 4 kohdan määritelmää, on asiassa otettava kantaa siihen, mitä mainitulla merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleen määritelmällä tarkoitetaan.

Käsite "aluemeren tai talousvyöhykkeen luonnonvarat"

47. Merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleessa mainitaan edellä kohdassa 40 selostetun rantavaltion toimivallan edellytyksen kanssa vaihtoehtoisena edellytyksenä se, että alus syyllistyy talousvyöhykkeellä rikkomukseen, jonka haitalliset vaikutukset kohdistuvat aluemeren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroihin. Vastaava edellytys on mainittu alusjäterikosdirektiivin 7 artiklan 2 kohdassa.

48. Merioikeusyleissopimuksessa on meren luonnonvaroja koskevia määräyksiä, joissa luonnonvarat jaetaan elollisiin ja elottomiin. Käsitteestä "luonnonvarat" ei kuitenkaan ole merioikeusyleissopimuksessa eikä myöskään alusjäterikosdirektiivissä yleistä määritelmää.

49. Merioikeusyleissopimuksen talousvyöhykettä koskevan V osaan sisältyvissä 61 ja 62 artikloissa on määräyksiä elollisten luonnonvarojen säilyttämisestä ja hyödyntämisestä. Mainittujen artiklojen määräyksistä on pääteltävissä, että elollisilla luonnonvaroilla tarkoitetaan ainakin hyödynnettäviä ja pyydystettäviä lajeja.

50. Suomessa on katsottu, että talousvyöhyke kattaa asianomaisen vesi- että merenpohja-alueen ja talousvyöhykkeellä sovelletaan myös merioikeusyleissopimuksen VI osaan sisältyviä mannerjalustaa koskevia säännöksiä (HE 53/2004 vp s. 5).

51. Merioikeusyleissopimuksen mannerjalustaa koskevan 77 artiklan 4 kohdassa määritellään se, mitä luonnonvaroilla tarkoitetaan sopimuksen mannerjalustaa koskevassa VI osassa.

Artiklan 4 kohdan mukaan:

”Tämän osan tarkoittamat luonnonvarat käsittävät merenpohjan ja sen sisustan mineraalivarat ja muut elottomat luonnonvarat sekä pohjalajeihin kuuluvat elävät organismit eli organismit, jotka ovat pyynti-ikäisinä joko liikkumattomina merenpohjassa tai sen sisustassa tai kyvyttömiä liikkumaan muuten kuin ollessaan jatkuvasti kiinteässä kosketuksessa merenpohjaan tai sen sisustaan.”

52. Neuvoston asetuksessa N:o 2371/2002 elollisten vesiluonnonvarojen säilyttämisestä ja kestävästä hyödyntämisestä yhteisessä kalastuspolitiikassa ja sittemmin mainitun asetuksen kumonneessa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa N:o 1380/2013 yhteisestä kalastuspolitiikasta on määritetty käsite ”elollinen vesiluonnonvara” ja käsite ”meren elollinen luonnonvara”.

53. Kumotun asetuksen N:o 2371/2002 3 artiklan b kohdan mukaan kyseisessä asetuksessa *elollisilla vesiluonnonvaroilla* tarkoitettiin ”käytettävissä ja saatavilla olevia elollisia merellisiä luonnonvaroja, myös anadromisia ja katadromisia lajeja sinä aikana, jonka ne elävät meressä”.

54. Asetuksen N:o 1380/2013 4 artiklan 1 kohdan 2 alakohdan mukaan kyseisessä asetuksessa *meren elollisilla luonnonvaroilla* tarkoitetaan ”käytettävissä ja saavutettavissa olevia merivedessä eläviä lajeja, myös anadromisia ja katadromisia lajeja, sinä aikana, jonka ne elävät meressä”.

55. Korkein oikeus katsoo, että sen ratkaistavana olevassa asiassa merkitystä on lähinnä elollisilla luonnonvaroilla, mutta merkitystä voinee olla myös meren pohjaeläimistöön kuuluvilla lajeilla. Tulkinnanvaraista on, pidetäänkö merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleessa elollisina luonnonvaroina vain hyödynnettäviä lajeja vai kuuluuko käsitteen piiriin myös merioikeusyleissopimuksen 61 artiklan 4 kappaleessa mainittuja hyödynnettäviin lajeihin liittyviä tai niistä riippuvaisia lajeja kuten esimerkiksi hyödynnettävien lajien ravintonaan käyttämiä kasvi- ja eläinlajeja.

Käsite ”vaara” / ”uhka”

56. Korkeimmassa oikeudessa ratkaistavana olevassa tapauksessa öljypäästöistä ei ole osoitettu aiheutuneen konkreettista vahinkoa rantavaltion rantaviivalle tai tähän liitty-

ville eduille tai sen aluemerén tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilie. Asiassa on siten kysymys siitä, onko öljypäästöstä aiheutunut huomattavan vahingon vaaraa tai uhkaa mainituille merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleen suojeluobjekteille.

57. Merioikeusyleissopimuksen suomenkielisessä käännöksessä, joka ei ole todistusvoimainen, käytetään käsitettä ”huomattava vahinko tai sen vaara”. Alusjäterikosdirektiivin suomenkielisessä versiossa käytetään taas ilmausta ”aiheutuu tai uhkaa aiheutua huomattavaa vahinkoa”.

58. Sen sijaan merioikeusyleissopimuksen englanninkielisessä tekstissä, joka on yksi sopimuksen kuudesta todistusvoimaisesta tekstistä (320 artikla) ja alusjäterikosdirektiivin englanninkielisissä versioissa käsitteestä ”vaara” käytetään identtistä ilmausta ”threat of major damage”. Korkein oikeus katsoo merioikeusyleissopimuksen ja alusjäterikosdirektiivin englanninkielisten versioiden perusteella, että kohdassa 57 mainituissa suomenkielisten versioiden eroissa on kyse vain erilaisista käännöksistä.

59. Merioikeusyleissopimuksessa ei ole määritelty sopimuksen 220 artiklan 6 kappaleen käsitettä ”vaara”. Myöskään alusjäterikosdirektiivissä ei ole määritelty ”vaaran” käsitettä vastaavaa ilmausta ”uhkaa aiheutua”.

60. Korkeimmassa oikeudessa ratkaistavan kysymyksen kannalta on keskeinen merkitys sillä, minkä tyyppistä vaaraa / uhkaa merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kohdassa ”vaaralla” tarkoitetaan. Kansallisessa oikeudenkäytössä vaaran käsitettä on luonnehdittu yleensä konkreettisenä tai abstraktina vaarana. Konkreettisessa vaarassa vahinkoseurauksen vaara on konkreettisessa tapauksessa todella ollut käsillä. Abstrakti vaara ei sen sijaan edellytä näyttöä todellisen vaaratilanteen käsilläolosta, mutta edellyttää kuitenkin jonkinlaista yleistävää tapauskohtaista vaarallisuuden arviointia. Yleensä abstraktin vaaran katsotaan olevan käsillä, kun jokin teko tai toiminta on omiaan aiheuttamaan tai tyyppillisesti aiheuttaa vaaraa.

Vahingon tai sen vaaran / uhan huomattavuuden arviointi

61. Merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 3, 5 ja 6 kappaleissa on määräykset rantavaltion toimivallasta puuttua vieraan valtion alukseen aluksen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä tekemien rikkomusten perusteella. Mitä vakavampia seuraamuksia rikkomuksista aiheutuu tai voi aiheutua, sitä voimakkaampia keinoja rantavaltio voi mainittujen artiklojen mukaan käyttää.

62. Oikeuskirjallisuudessa on katsottu, että merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleessa rantavaltion toimivallan edellytykset on pyritty säätelemään tiukemmin kuin artiklan 5 kappaleessa ja että artiklan 6 kappaleessa tar-

koitettu huomattava vahinko tai sen vaara / uhka on vakavampi seuraamus kuin artiklan 5 kappaleessa tarkoitettu meriympäristön merkittävä pilaantuminen tai sen vaara. (Kari Hakapää: Kansainvälinen merioikeus, 1988, s. 252; Erik Jaap Molenaar: Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution, 1998, s. 386 - 387 ja Alla Pozdnakova: Criminal Jurisdiction over Perpetrators of Ship-Source Pollution. International Law, State Practice and EU Harmonisation, 2013, s. 109).

63. Toisaalta sitä, milloin kysymyksessä on merkittävä meriympäristön pilaantuminen, ei ole merioikeusyleissopimuksessa määritelty. Merioikeusyleissopimuksen 1 artiklan 1 kappaleen alakohdassa 4 on kuitenkin meriympäristön pilaantumisen määritelmä, joka on seuraava:

4) *meriympäristön pilaantuminen* tarkoittaa ihmisen toimesta suoraan tai välillisesti tapahtuvaa aineiden tai energian johtamista meriympäristöön, johon kuuluvat myös jokisuistot, niin että sen seurauksena joko tosiasiallisesti tai todennäköisesti elolliset luonnonvarat ja merellinen elämä vahingoittuisivat, ihmisten terveys vaarantuisi, merellä tapahtuva toiminta, kuten kalastus ja muu oikeutettu meren käyttö vaikeutuisi, meriveden käyttöominaisuudet huonontuisivat, viihtyisyys vähenisi tai aiheutuisi muita vastaavia haittoja;

64. Kirjallisuudessa on viitattu merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleen osalta myös säännöksen sääntelyhistoriaan ja Amoco Cadiz -nimisen säiliöaluksen suuronnettomuuteen, mikä kirjallisuudessa esitetyn mukaan kuvaa niitä ongelmatilanteita, joita varten säännös on säädetty (Myron H. Nordqvist (ed.): *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. A commentary (Vol. IV)*, s. 301 ja Alla Pozdnakova: *Criminal Jurisdiction over Perpetrators of Ship-Source Pollution. International Law, State Practice and EU Harmonisation*, 2013, s. 109 - 110).

65. Mikäli merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleessa tarkoitettuja rantavaltion toimivallan edellytyksiä on arvioitava kohdassa 62 mainitusta lähtökohdasta, on epäselvää, miten se vaikuttaa vahingon tai sen vaaran/uhan huomattavuuden arviointiin. Tulkinnanvaraista on myös se, mitä seikkoja vahingon tai sen vaaran/uhan huomattavuutta arvioidessa on muutoin otettava huomioon. Onko arvioinnissa kiinnitettävä huomiota esimerkiksi vahinkona ilmenevien haitallisten vaikutusten keston ja maantieteelliseen laajuuteen? Mikäli vastaus on myöntävä, miten vahingon kestoa ja laajuutta on arvioitava.

66. Korkein oikeus kiinnittää huomiota myös siihen, että kansallisessa öljypäästömaksua koskevassa lainvalmisteluaineistossa tuodaan esille Itämeren erityisluonne ja se, että Suomen talousvyöhyke on maantieteellisten olosuhteiden vuoksi suhteellisen kapea. Hallituksen esityksen mukaan maan- ja

luonnontieteellisten syiden vuoksi kynnys huomattavan vahingon tai vaaran edellytysten ylittymisessä ei välttämättä ole kovinkaan korkealla. Määrältään vähäinenkin öljypäästö voi olla ympäristövaikutuksiltaan merkittävä, jos päästö sijoituu luonnonolosuhteiltaan herkälle alueelle kuten sisäsaaristoon taikka luonnonsuojelu- tai lintualueelle (HE 77/2005 vp s. 20 - 21).

67. Itämeren meritieteellinen ja ekologinen tila on otettu huomioon myös alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyssä kansainvälisessä yleissopimuksessa (Marpol 73/78 -yleissopimus), jonka 1 liitteen ”säännöt öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseksi” I luvun 10 säännön mukaan Itämeren alue on mainitussa liitteessä tarkoitettu erityisalue. Myös Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) on luokitellut Itämeren erityisen herkäksi merialueeksi (PSSA, Particularly Sensitive Sea Area).

68. Alusjäterikosdirektiivi on minimidirektiivi eikä se estä jäsenvaltioita toteuttamasta tiukempia kansainvälisen oikeuden mukaisia toimenpiteitä alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista vastaan (2 artikla). On tulkinnanvaraista, koskeeko mahdollisuus toteuttaa tiukempaa sääntelyä myös direktiivin 7 artiklan 2 kohtaa, jossa säädetään rantavaltion toimivallasta puuttua kauttakulussa olevaan alukseen. Voisiko Itämeren alueen maantieteellisille ja ekologisille erityisolosuhteille ja herkkyydelle antaa merkitystä tulkittaessa merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleessa

ja direktiivin 7 artiklan 2 kappaleessa määriteltyjä rantavaltion toimivallan edellytyksiä?

Objektiiviset todisteet

69. Merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleen ja alusjäterikosdirektiivin 7 artiklan 2 kohdan mukaan rantavaltio voi ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin, kun on selviä objektiivisia todisteita siitä, että valtion talousvyöhykkeellä tai aluemerellä purjehtiva alus on tehnyt talousvyöhykkeellä säännöksissä mainitun rikkomuksen, josta aiheutuu rantavaltion rantaviivalle tai tähän liittyville eduille tai sen aluemereren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroille huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa / uhkaa.

70. Oikeuskirjallisuudessa on esitetty, että merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleessa tarkoitetuilla ”selvillä objektiivisilla todisteilla” on ymmärrettävä kiistattomampaa näyttöä kuin saman artiklan 5 kappaleessa ”selvillä perusteilla” epäillä rikkomuksen tapahtuneen (Kari Hakapää: Uusi kansainvälinen merioikeus, 1988, s. 252).

71. Korkeimman oikeuden näkemyksen mukaan merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleessa ja alusjäterikosdirektiivin 7 artiklan 2 kohdassa viitatuilla ”selvillä objektiivisilla todisteilla” tarkoitetaan paitsi näyttöä aluksen syyllistymisestä mainituissa säännöksissä tarkoitettuihin rikkomuksiin eli tässä tapauksessa näyttöä öljyn päästökiel-

lon rikkomisesta, myös näyttöä päästön seurauksista. On kuitenkin epäselvää, millaista näyttöä selvillä objektiivisilla todisteilla rantaviivalle tai siihen liittyville eduille tai aluemereren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilta aiheutuvasta huomattavan vahingon vaarasta / uhasta edellytetään. Tarkoittaako vaatimus selvistä objektiivisista todisteista sitä, että esimerkiksi arvion öljypäästön haitallisista vaikutuksista meriympäristöön on aina perustuttava konkreettisiin selvityksiin ja tutkimuksiin tapahtuneen öljypäästön vaikutuksista?

Ennakkoratkaisukysymykset

Korkein oikeus on varattuaan asianosaisille tilaisuuden lausua ennakkoratkaisupyynnön sisällöstä päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää Unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

1. Onko merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleen ja alusjäterikosdirektiivin 7 artiklan 2 kohdan käsitettä ”rantaviiva ja tähän liittyvä etu” tulkittava vuonna 1969 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen väliintulosta öljy-saastuntaonnettomuuksissa aavalla merellä 2 artiklan 4 kohdassa määritellyn käsitteen ”rannikkoon liittyvä etu” määritelmän mukaisesti?
2. Ennakkoratkaisukysymyksessä 1 mainitun vuonna 1969 tehdyn yleissopimuksen 2 artiklan 4 kohdan määritelmän c alakohdan

mukaan ”rannikkoon liittyvillä eduilla” tarkoitetaan muun muassa asianomaisen alueen hyvinvointia, meren elollisten luonnonvarojen ja eläimistön ja kasviston säilyttäminen mukaan luettuna. Koskeeko mainittu säännös elollisten luonnonvarojen, eläimistön ja kasviston säilyttämistä myös talousvyöhykkeen alueella vai onko sopimuskohdassa kyse vain rannikkoalueen etujen säilyttämisestä?

3. Mikäli vastaus kohdassa 1 esitettyyn kysymykseen on kielteinen, mitä merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleessa ja alusjäterikosdirektiivin 7 artiklan 2 kohdassa käsitteellä ”rantaviiva ja tähän liittyvä etu” tarkoitetaan?

4. Mitä merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleessa ja alusjäterikosdirektiivin 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitetaan käsitteellä ”aluemeren tai talousvyöhykkeen luonnonvarat”? Pidetäänkö elollisina luonnonvaroina vain hyödynnettäviä lajeja vai kuuluuko elollisiin luonnonvaroihin myös merioikeusyleissopimuksen 61 artiklan 4 kappaleessa mainittuihin hyödynnettäviin lajeihin liittyvät tai niistä riippuvaiset lajit kuten esimerkiksi hyödynnettävien lajien ravintonaan käyttämät kasvi- ja eläinlajit?

5. Miten merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleen käsite ”vaara” ja alusjäterikosdirektiivin käsite ”uhkaa aiheutua” tulee määritellä? Onko vaaran ja uhan luonne määriteltävissä abstraktin tai konkreettisen vaaran käsitteen avulla tai jollain muulla tavalla?

6. Onko merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleessa ja alusjäterikosdirektiivin 7 artiklan 2 kohdassa säädettyjen rantavaltion toimivallan edellytysten arvioinnissa otettava lähtökohdaksi se, että huomattava vahinko tai sen vaara on vakavampi seuraus kuin merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 5 kappaleessa tarkoitettu meriympäristön merkittävä pilaantuminen tai sen vaara? Miten meriympäristön merkittävä pilaantuminen on määriteltävä ja miten se tulee ottaa huomioon huomattavan vahingon tai sen vaaran arvioinnissa?

7. Mitä seikkoja vahingon tai sen vaaran huomattavuutta arvioitaessa on otettava huomioon? Onko arvioinnissa kiinnitettävä huomiota esimerkiksi vahinkona ilmenevien haitallisten vaikutusten kestoon ja maantieteelliseen laajuuteen? Mikäli vastaus on myöntävä, miten vahingon kestoa ja laajuutta on arvioitava?

8. Alusjäterikosdirektiivi on minimidirektiivi eikä se estä jäsenvaltioita toteuttamasta tiukempia kansainvälisen oikeuden mukaisia toimenpiteitä alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista vastaan (2 artikla). Koskeeko mahdollisuus toteuttaa ankarampia säännöksiä direktiivin 7 artiklan 2 kohtaa, jossa säädetään rantavaltion toimivallasta puuttua kauttakulussa olevaan alukseen?

9. Voidaanko Itämeren alueen maantieteellisille ja ekologisille erityisolosuhteille ja herkkyydelle antaa merkitystä

tulkittaessa merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappa-
leessa ja direktiivin 7 artiklan 2 kohdassa määritetyjä
rantavaltion toimivallan edellytyksiä?

10. Tarkoitetaanko merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6
kohdassa ja alusjäterikosdirektiivin 7 artiklan 2 kohdassa
viitatuilla ”selvillä objektiivisilla todisteilla” paitsi
näyttöä aluksen syyllistymisestä mainituissa säännöksissä
tarkoitettuihin rikkomuksiin, myös näyttöä päästöstä aiheu-
tuvista seuraamuksista? Millaista näyttöä rantaviivalle tai
siihen liittyville eduille tai aluemereren tai talousvyöhyk-
keen luonnonvaroilta aiheutuvasta huomattavan vahingon vaa-
rasta eli huomattavan vahingon vaarasta esimerkiksi alueen
linnustolle, kalastolle ja meriympäristölle tulee edellyt-
tää? Tarkoittaako vaatimus selvistä objektiivisista todis-
teista sitä, että esimerkiksi arvion öljypäästön haitalli-
sista vaikutuksista meriympäristöön on aina perustuttava
konkreettisiin selvityksiin ja tutkimuksiin tapahtuneen öljy-
jypäästön vaikutuksista?

Saatuaan ennakkoratkaisun Korkein oikeus antaa asiassa tuomion.

KORKEIN OIKEUS

Hannu Rajalahti

Ilkka Rautio

Jorma Rudanko

Pekka Koponen

Ari Kantor

Marita Luntinen