

# RIKOSOIKEUDELLINEN TOIMIVALTA ALUKSIIN LIITTYVISSÄ RIKOKSISSA

Alexandra Kauppi<sup>1</sup>

## Asiasanat:

rikosoikeus, alukset, ekstraterritoriaalinen toimivalta, liittymäkohta, toimivaltaperiaatteet, rikosoikeuden soveltamisala

## Keywords:

criminal law, vessels, extraterritorial jurisdiction, jurisdictional link, principles of jurisdiction, scope of application of the criminal law

## ABSTRACT

Criminal jurisdiction over vessel related offences

The purpose of this article is to explore and review the exercise of criminal jurisdiction over offences connected with vessels. The article examines conditions under which a state is able to exercise its jurisdiction, firstly over offences committed in waters under the jurisdiction of the state and secondly over offences committed in waters under the jurisdiction of another state. The article focuses on the criminal law of Finland, but takes the rules of international law into consideration as well.

In the Finnish doctrine, the exercise of jurisdiction over vessel related offences has almost invariably been researched from the perspective of the flag state principle, the territorial principle and the principle of universal jurisdiction. In addition to exploring the flag state and territorial principles the article also reviews the possibilities of basing criminal jurisdiction on the protective principle, the active personality principle and the passive personality principle.

The article shows that it is possible and in certain circumstances even necessary to apply the protective principle and the active personality principle when exercising jurisdiction over vessel related offences. The article concludes that the scope of a state's jurisdiction varies based on multiple factors. Among other things, determining the position of a vessel at the time of an offence, i.e. determining the relevant maritime zone, is essential.

## SISÄLLYSLUETTELO

- 1 Johdanto
- 2 Rikosoikeudellisen toimivallan lähtökohdista
- 3 Rikosoikeudellisen toimivallan käyttö rantavaltiona
  - 3.1 Alueperiaate rantavaltion toimivallan kivijalkana
  - 3.2 Rikoksen tekopaikan määrittely ja vaikutus toimivallan käytössä
  - 3.3 Viaton kauttakulku rantavaltion toimivaltaa supistavana elementtinä
- 4 Rikosoikeudellisen toimivallan käyttö ekstraterritoriaalisesti
  - 4.1 Aluksen rekisteröintivaltio liittymäkohtana
  - 4.2 Rikoksentekijän kansalaisuus liittymäkohtana
  - 4.3 Rikoksen uhrin kansalaisuus liittymäkohtana
  - 4.4 Valtion suojele liittymäkohtana
- 5 Lopuksi

---

<sup>1</sup> Alexandra Kauppi is a graduated Master Mariner and LL.M. student at the University of Helsinki. This article is based on her LL.B. thesis, which she completed at the University of Lapland in January 2017.

# I. JOHDANTO

Kansallisten toimivaltasäännösten muotoutumiseen ovat vaikuttaneet erilaiset kansainvälisoikeudelliset toimivaltaperiaatteet, joita sovelletaan eri valtioissa eri tavoin ja painotuksin.<sup>2</sup> Toimivaltaperiaate toimii liittymäkohtana rikoksen ja valtion välillä siten, että valtio voi perustaa toimivaltansa tuohon periaatteeseen ja ulottaa näin toimivaltansa omien aluerajojensa yli.<sup>3</sup> Jotta Suomen valtio voi käyttää ulkomailla tehdyssä rikoksessa toimivaltaa, teon on liittymäkohdan lisäksi täytettävä rikoksen tunnusmerkistö, oltava oikeudenvastainen sekä osoitettava syyllisyyttä.<sup>4</sup>

Aluksella tehdyn rikoksen toimivallan määrittelyn erityispiirre ja haaste on, että alus on paikoillaan pääsääntöisesti vain satamassa ollessaan – muutoin se liikkuu liikennealueesta riippuen eri merivyöhykkeillä. Tässä artikkelissa selvitän valtion rikosoikeudellisen toimivallan käytön edellytyksiä aluksiin liittyvissä rikoksissa erityisesti toimeenpano- ja tuomiovallan näkökulmista. Tutkin liittymäkohdittain, mitä vaatimuksia ja mahdollisuuksia rikosoikeudellisen toimivallan käytölle on ensinnäkin silloin, kun toimivaltaa käytetään valtion omalla vesialueella ja toiseksi silloin, kun toimivaltaa käytetään ekstraterritoriaalisesti eli valtionulkoisesti.

Valtion toimivaltaa aluksiin liittyvissä rikoksissa käsitellään lähes poikkeuksetta lippuperiaatteen<sup>5</sup> ja alueperiaatteen näkökulmista. Näiden lisäksi muiden toimivaltaperiaatteiden kuin universaaliperiaatteen<sup>6</sup> soveltumista aluksilla tehtäviin rikoksiin ei ole juurikaan tutkittu suomalaisessa oikeuskirjallisuudessa. Sen vuoksi pyrin tässä artikkelissa lisäksi selvittämään, soveltuvatko reaali-periaate, aktiivinen persoonallisuusperiaate ja passiivinen persoonallisuusperiaate rikosoikeudellisen toimivallan käytön perustaksi.<sup>7</sup> Tutkin toimivallan syntymistä enimmäkseen Suomen valtion näkökulmasta, heijastaen kansallista lainsäädäntöä kansainvälisen oikeuden asettamiin velvoitteisiin ja oikeuksiin.

Käytän artikkelissa aineistona kansainvälisiä sopimuksia, kansallista lainsäädäntöä valmisteluaineistoinen, oikeuskirjallisuutta ja jonkin verran oikeuskäytäntöä. Olen oman

---

2 HE 1/1996 vp, s. 4–6 ja Kimpimäki 2015, s. 538–539. Ks. myös Yang 2006, s. 31.

3 HE 1/1996 vp, s. 4–6, Yang 2006, s. 31 ja Kimpimäki 2015, s. 538–539.

4 Frände 2012, s. 165 ja s. 286.

5 Periaatteesta käytetään myös nimitystä lippuvaltioperiaate. Periaatteesta käytetään myös nimitystä lippuvaltioperiaate.

6 Universaaliperiaatteesta aluksiin liittyvissä rikoksissa, ks. Kimpimäki 2005, s. 215–221 ja Kimpimäki 2015, s. 231–239.

7 Muita toimivaltaperiaatteita ovat mainittujen periaatteiden lisäksi vaikutusperiaate ja sijaislainkäytön periaate. Toimivaltaperiaatteita on siis laskenta- ja jaottelutavasta riippuen yhteensä viisi, seitsemän tai kahdeksan. Ks. HE 1/1996 vp, s. 4–6, Frände 2012, s. 294 ja Kimpimäki 2015, s. 538–539. Vrt. Tupamäki 1999, s. 140–141. Suppeimmassa jaottelutavassa lippuperiaatetta, sijaislainkäytön periaatetta ja vaikutusperiaatetta ei pidetä omina periaatteinaan.

merenkulkutaustani vuoksi halunnut suunnata artikkelin palvelemaan rahtialusliikenteen tarkoituksia. Siksi olen pyrkinyt valitsemaan oikeustapauksia, jotka olisivat alusten liikennöinnin ja merenkulun kannalta mielenkiintoisia. Tämän vuoksi risteilyaluksilla tapahtuvia, eritoten matkustajiin liittyviä rikostapauksia ei ole artikkelissa mukana.

Alukset luokitellaan rikosoikeudellisen toimivallan suhteen usein kolmeen eri ryhmään: yksityisiin aluksiin, sota-aluksiin ja muihin valtionaluksiin.<sup>8</sup> Aluksella tarkoitan tässä artikkelissa kauppamerenkulkuun käytettävää, kansainvälisessä liikenteessä olevaa yksityistä alusta. Tarkastelen toimivaltakysymyksiä erityisesti aavalla merellä, aluemerellä ja sisäisillä aluevesillä. Sota-alukset ja muut valtion alukset sekä ilma- ja avaruusaluksukset olen rajannut tutkimuksen ulkopuolelle, sillä niitä koskee oma sääntelynsä. Sanottakoon selvyuden vuoksi, että kalastusrikoksiin liittyviin kysymyksiin en tässä artikkelissa ota myöskään kantaa.

## 2. RIKOSOIKEUDELLISEN TOIMIVALLAN LÄHTÖKOHDISTA

Valtion rikosoikeudellista toimivallan käyttöä voidaan jaotella eri tavoin. Yhtenä yleisesti omaksuttuna tapana on jakaa se lainsäädäntö-, toimeenpano- ja tuomiovaltaan. Alusliikenteen näkökulmasta lainsäädäntövalta sisältää aluksia koskevien rikosoikeudellisten normien säätämisen ja toimeenpanovalta näiden normien soveltamisen aluksiin esimerkiksi voimakeinoin. Tuomiovallalla tarkoitetaan tuomioistuimen toimivaltaa käsitellä aluksilla tapahtuneita rikollisia tekoja sekä tuomita näistä teoista.<sup>9</sup> Kun rikosoikeudellista toimivaltaa aluksiin liittyvissä rikoksissa käsitellään oikeuskirjallisuudessa, pidetään tarkastelun lähtökohtana usein valtion suhdetta alukseen. Tällöin toimivaltaa jäsennellään sen mukaan, onko kyseessä lippuvaltio, rantavaltio vai satamavaltio, siis onko alus rekisteröity kyseessä olevan valtion alusrekisteriin vai onko kyseessä ulkomainen alus, joka on vieraan valtion vesialueella tai satamassa.<sup>10</sup>

Valtion rikosoikeudellinen toimivalta voidaan toisaalta erottaa valtion muusta toimivallasta, jota kansainvälisesti kutsutaan ”siviilioikeudelliseksi” toimivallaksi (engl. *civil jurisdiction*).<sup>11</sup> Tälle termille ei ole käytössä omaa vastinetta Suomen oikeuskirjallisuudessa, vaan toimivallalla tarkoitetaan usein ”siviilioikeudellista” toimivaltaa, ja kun rikosoikeudellinen toimivalta halutaan erottaa muusta toimivallasta, mainitaan se yleensä erikseen. Rikosoikeudellisen toimivallan erottaminen tästä ”siviilioikeudellisesta” toimivallasta ei kuitenkaan ole aina yksiselitteistä.<sup>12</sup> Tässä artikkelissa toimivaltatermillä viitataan lähtökohtaisesti rikosoikeudelliseen toimivaltaan.

---

8 Ks. esim. Träskman 1977, s. 187.

9 Ks. Tupamäki 1999, s. 22, Keinänen 2002, s. 42 ja Kimpimäki 2015, s. 537–538. Ks. myös esim. Träskman 1977, s. 32–34.

10 Ks. esim. Molenaar 1998, s. 92–93 ja Keinänen 2002, s. 42.

11 Ks. esim. Yang 2006, s. 37–38 tai Brownlie 2008, s. 300.

12 Ks. Yang 2006, s. 35 ja s. 37–38.

Valtiot säätävät itse omasta rikosoikeudellisesta toimivallastaan, eikä yleistä, kaikkia valtioita sitovaa sopimusta ole solmittu.<sup>13</sup> Merioikeuden alalla merkittävä sopimus on kuitenkin Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimus<sup>14</sup>, jäljempänä merioikeusyleissopimus, joka sisältää määräyksiä myös toimivallan käytöstä. Merioikeusyleissopimus hyväksyttiin vuonna 1982, ja se tuli Suomen osalta voimaan vuonna 1996 (SopS 50/1996). Sopimuksen osapuolina on 168 valtiota,<sup>15</sup> ja sen voidaan ainakin suurimmalta osin nähdä sitovan tavanomaisena oikeutena myös niitä valtioita, jotka eivät ole siihen liittyneet.<sup>16</sup>

Rikoslain (RL, 39/1889) 1 luku sääntelee Suomen valtion rikosoikeudellista toimivallan käyttöä niin kansallisella kuin ekstraterritoriaalisellakin tasolla. Kansallista sääntelyä toimivallasta sisältyy lisäksi tutkinnan toimittamisesta ja pakkokeinojen käyttämisestä ulkomaisessa kauppa-aluksessa rikoksen johdosta eräissä tapauksissa annettuun lakiin (148/1965), jäljempänä kauppa-alusten rikostutkintalaki.

### 3. RIKOSOIKEUDELLISEN TOIMIVALLAN KÄYTTÖ RANTAVALTIONA

#### 3.1 Alueperiaate rantavaltion toimivallan kivijalkana

Alueperiaate on johdettavissa valtion suvereeniudesta, ja siksi sitä voidaan pitää peruslähtökohtana tai jopa ensisijaisena periaatteena toimivaltakysymyksiä tarkasteltaessa.<sup>17</sup> Alueperiaate pohjautuu ajatukseen siitä, että suvereniteettinsa perusteella valtiolla on valta soveltaa sen omalla alueella tehtyyn rikokseen kansallista lakiaan.<sup>18</sup> Periaate on toimivaltaperiaatteista ainoa, joka on kansainvälisellä tasolla hyväksytty varauksettomasti,<sup>19</sup> ja myös rantavaltion toimivalta on yleisesti hyväksytty tapaoikeuden periaate.<sup>20</sup> Rikoslain 1 luvun 1 § ilmentää alueperiaatetta: Suomessa tehtyyn rikokseen sovelletaan Suomen lakia. Suomen valtiolle kuuluvien maa-alueiden lisäksi tietty osa vesialueista kuuluu Suomen suvereniteetin piiriin.<sup>21</sup>

Turun hovioikeuden ratkaisussa nro 2847 (lainvoimainen) oli kysymys siitä, oliko Venäjälle rekisteröidystä Sinegorsk-nimisestä aluksesta päästetty öljyä veteen Airiston pohjoisosassa, ja olivatko aluksen päällikkö ja konepäällikkö siten syyllistyneet ympäristön turmelemiseen tai

alusjäterikkomukseen. Päinvastoin kuin käräjäoikeus, joka katsoi, ettei näyttö ollut riittävää ja hylkäsi syytteet, tuomitsi hovioikeus päällikön ja konepäällikön alusjäterikkomuksesta sakkoon.<sup>22</sup>

Öljyä oli havaittu Ruissalon ja Luonnonmaan saarten väliseltä alueelta etelään Rajakariin ulottuvalla alueella. Tapahtumapaikasta on pääteltävissä teon sijoittuneen Suomen sisäisille aluevesille. Merivyohtykejaolla ja merivyohtykkeen määrittämisellä on merkitystä tapauksen kannalta, sillä rikosoikeudellinen toimivalta määräytyy eri perustein eri vyohtykeillä.<sup>23</sup> Kari Hakapää onkin osuvasti kutsunut merivyohtykeitä toimivaltavyohtykeiksi.<sup>24</sup>

Kyseessä olevassa Turun hovioikeuden ratkaisussa ei otettu kantaa toimivaltakysymyksiin tai edes siihen, millä merivyohtykeellä teko tapahtui. Suomen toimivaltaa valtion sisäisillä aluevesillä pidettiin siis selvänä. Merioikeusyleissopimus ei kuitenkaan erottele rikosoikeudellista toimivaltaa ulkomaisia aluksia kohtaan muutoin kuin aavan meren ja aluemeran alueilla. Suomen oikeusjärjestyksessä rikosoikeuden soveltamisalaa ei myöskään ole jaettu sisäisten ja ulkoisten aluevesien mukaan.<sup>25</sup>

Toimivallan käytön perustelemattomuutta ratkaisussa selittää kuitenkin myös se, että sisäiset aluevedet ja satamat rinnastetaan usein oikeuskirjallisuudessa valtion maa-alueeseen.<sup>26</sup> *Haijiang Yang* on katsonut, että merioikeusyleissopimuksen 2 artiklasta voidaan päätellä sisäistenkin aluevesien kuuluvan valtion täysivaltaisuuden piiriin.<sup>27</sup> Myös *Matti Tupamäen* näkemyksen mukaan valtiolla on sisäisillä aluevesillään ja satamissaan rikosoikeudellinen toimivalta, vaikkei siitä erikseen ole merioikeusyleissopimuksessa määrätty.<sup>28</sup>

#### 3.2 Rikoksen tekopaikan määrittely ja vaikutus toimivallan käytössä

Rikoksen tekopaikka on kiinteässä yhteydessä alueperiaatteen kanssa, sillä tekopaikka määrittää sen, minkä valtion alueella rikos tapahtuu ja siten edelleen sen, mikä valtio voi soveltaa liittymäkohtana alueperiaatetta.<sup>29</sup> Rikoksen tekopaikan määrittely on kuitenkin riippuvainen

13 Kimpimäki 2015, s. 539.

14 United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS.

15 United Nations Treaty Collection. Tilanne 6.5.2017.

16 Hakapää 2008, s. 228.

17 Ks. Träskman 1977, s. 69, Tupamäki 1999, s. 25, 142 ja Klip 2012, s. 191.

18 HE 1/1996 vp, s. 4, Träskman 1977, s. 132–135, Yang 2006, s. 31–32 ja s. 93 ja Brownlie 2008, s. 301.

19 Helenius 2014, s. 295.

20 Tupamäki 1999, s. 197. Tapaoikeuden sisällöstä ja velvoittavuudesta, ks. Tupamäki 1999, s. 83–84.

21 Ilmatila ja mannerjalusta rinnastetaan myös valtion alueeseen. Aluerajoista ei kuitenkaan säädetä rikoslaisissa vaan kansainvälisissä sopimuksissa ja muussa lainsäädännössä, ks. HE 1/1996 vp, s. 16.

22 Turun käräjäoikeuden tuomio (nro 2355, 12.7.2007), s. 10 ja Turun hovioikeuden tuomio, s. 5.

23 Merioikeusyleissopimus sisältää määräykset merivyohtykeiden määrittelytavoista ja asettaa tietyt ulkorajat näille vyohtykeille. Merioikeusyleissopimuksen mukaan rantavaltion täysivaltaisuus ulottuu sen maa-alueen ja sisäisten aluevesien edustalla olevaan merialueeseen, joka saa olla enintään 12 meripenikulman levyinen (2–3 art.). Tätä merivyohtykettä kutsutaan aluemeriksi tai ulkoiseksi aluevesiksi. Sisäisillä aluevesillä tarkoitetaan niitä vesialueita, jotka jäävät valtiolle kuuluvan aluemeran perusviivan sisäpuolelle, ks. lähemmin merioikeusyleissopimus 8 art. ja Suomen aluevesien rajoista annettu laki 2–3 §. Aavalla merellä puolestaan tarkoitetaan millekään valtiolle kuulumattomia merialueita, ks. lähemmin merioikeusyleissopimus 86 art.

24 Hakapää 2008, s. 217.

25 Tupamäki 1999, s. 203.

26 Ks. esim. Keinänen 2002, s. 43 ja Yang 2006, s. 48.

27 Yang 2006, s. 45–48. Ks. myös esim. Tupamäki 1999, s. 205–206 ja Hakapää 2010, s. 387.

28 Tupamäki 1999, s. 208.

29 Tupamäki 1999, s. 142 ja s. 175 ja Helenius 2014, s. 298–300. Rikoksen tekopaikalla on toki merkitystä myös muiden toimivaltaperiaatteiden soveltamisen kannalta.

kunkin valtion omasta kriminaalipoliittisesta arvioinnista,<sup>30</sup> ja useampi valtio samanaikaisesti voi katsoa teon tapahtuneen omalla alueellaan.<sup>31</sup> Toisaalta on mahdollista, ettei yksikään valtio katso rikoksen tapahtuneen aluerajojensa sisäpuolella.

Rikoksen tekopaikaksi katsotaan Suomen oikeusjärjestyksen mukaan sekä se paikka, missä rikollinen teko suoritettiin, että se, missä rikoksen tunnusmerkistön mukainen seuraus ilmeni (RL 1:10.1). Vastaavasti laiminlyöntirikoksen tekopaikaksi katsotaan sekä se paikka, missä tekijän olisi pitänyt toimia, että se, missä rikoksen tunnusmerkistön mukainen seuraus ilmeni (RL 1:10.1). Tekopaikka voi määräytyä faktisen tekopaikan ohessa siis rikoksen seurauksen ilmenemispaikan mukaisesti, jolloin rikokselle voi muodostua useampi kuin yksi tekopaikka.<sup>32</sup> Tekopaikasta ei alusten osalta ole erityissäntelyä, joten määräävänä tekijänä tekopaikan määrittelyssä on lähtökohtaisesti se, missä alus sijaitsee rikoksen teko hetkellä.<sup>33</sup> Sovellettavaksi tulee siis yleinen tekopaikkasäännös. Vaikka rikos ei heti tulisi ilmi sen tapahduttua, mutta rikoksen teko aika on tiedossa, on aluksen sijainti nykypäivänä useimmiten selvitetävissä myös jälkikäteen.

Seuraavaksi esitettävä Kouvolan hovioikeuden ratkaisu nro 1068 (lainvoimainen) osoittaa, kuinka keskeistä rikoksen tekopaikan ja -ajan määrittely on toimivaltakysymyksissä. Tapauksessa tuli ratkaistavaksi se, oliko Suomen valtiolla toimivaltaa merikelpoisuudesta huolehtimisen laiminlyöntiä koskevassa asiassa ja edelleen se, olivatko aluksen ukrainalainen päällikkö merilain (meriL, 674/1994) 20 luvun 1 §:n 1 momentin nojalla ja yliperämies saman luvun 1 §:n 2 momentin nojalla syyllistyneet tähän sanottuun rikokseen. Mansaarelle rekisteröidylle Thor Liberty -nimiselle alukselle oli lastattu Saksassa 5.12.2011 noin 158 kilogrammaa nitroguanidiini-massaräjähdettä, joka luokitellaan vaaralliseksi aineeksi. Aine olisi tullut kuljettaa IMDG-koodin<sup>34</sup> mukaan suljetuissa kuljetusyksiköissä, mutta se oli pakattu tämän säännösten vastaisesti pahvilaatikoissa kuormalavoille. Osa pahvilaatikoista oli irronnut ja kaatunut lavoilta merenkäynnissä matkalla Suomeen. Alus saapui Suomen aluevesille 9.12.2011 ja Kotkan satamaan 12.12.2011.

Hovioikeus katsoi, että aluksen merikelvottomuus ja sen sisältämä vaara jatkuvat niin kauan kuin tämä merikelvoton tila jatkuu, ja siitä syystä merikelpoisuudesta huolehtimisen laiminlyöntiä on pidettävä ns. jatkuvana rikoksena. Hovioikeus arvioi rangaistussäännöstä yhdessä merilain 6 luvun 3 §:n 2 momentin kanssa, joka velvoittaa päällikköä valvomaan

30 Vander Beken et al. 2002, s. 11–12.

31 Helenius 2014, s. 299

32 Vuoden 1963 lakimuutokseen asti tekopaikaksi katsottiin ainoastaan se paikka, missä rikoksen seuraus ilmeni, ks. HE 13/1963 vp, s. 4.

33 Tämä ilmenee merioikeusyleissopimuksen sekä rikoslain tavasta jakaa toimivaltaa sen mukaan, millä alueella alus on rikoksen teko hetkellä. Esimerkiksi rikoslain 1 luvun 2 §:n 1 momentin sanamuoto "[– –] jos rikos on tehty 1) aluksen ollessa aavalla merellä [– –] taikka 2) aluksen ollessa vieraan valtion alueella [– –]" osoittaa, että aluksilla tehtävissä rikoksissa tekopaikka määräytyy aluksen sijainnin mukaan.

34 International Maritime Dangerous Goods Code, vaarallisten aineiden merikuljetuksia koskeva kansainvälinen säännöstö.

koko matkan ajan, että alus pidetään asianmukaisessa kunnossa. Näillä perustein hovioikeus katsoi, että päällikkö oli vastuussa virheellisestä lastauksesta vielä silloinkin, kun alus saapui Suomen vesialueelle, ja siten Suomella oli asiassa toimivalta. Hovioikeus kuitenkin hylkäsi syytteen ja kumosi käräjäoikeuden tuomion, sillä se ei katsonut tulleen näytetyksi, että tästä virheellisestä lastauksesta olisi aiheutunut rikossäännöksen tunnusmerkistön edellyttämää ilmeistä hengenvaaraa. Huomionarvoista on myös se, että aluksen päällikköä koskevan merilain 20 luvun 1 §:n 1 momentin sanamuodon mukaan rangaistavaa on vain merelle lähtö merikelvottomalla aluksella.

Hovioikeus jätti yliperämiestä vastaan nostetun syytteen sen sijaan tutkimatta. Hovioikeus katsoi, että vastuu aluksen merikelpoisuudesta oli siirtynyt lastausta valvoneelta yliperämieheltä päällikölle jo Saksassa, kun yliperämies oli antanut tiedoksi päällikölle kaikki lastausta koskevat asiat. Yliperämiehen laiminlyönti ei siten jatkunut enää aluksen saapuessa Suomen vesialueelle, eikä Suomella siten ollut toimivaltaa asiassa. Ratkaisu osoittaa, että rikoksen tekopaikka on määriteltävä tarkasti ennen kuin voidaan ratkaista, onko valtiolla alueperiaatteen perusteella asiassa toimivaltaa vai ei. Ratkaisun perusteella voidaan myös todeta, että toimivallan syntyminen on arvioitava jokaisen vastaajan osalta erikseen, ja että sen määrittely edellyttää tapauskohtaista harkintaa, jossa on huomioitava myös kyseessä olevan rikoksen tunnusmerkistö.

### 3.3 Viaton kauttakulku rantavaltion toimivaltaa supistavana elementtinä

Merioikeusyleissopimuksen 17 artiklan mukaan kaikilla aluksilla on oikeus viattomaan kauttakulkuun aluemerellä.<sup>35</sup> Rantavaltion rikosoikeudellisesta toimivallasta määrätään merioikeusyleissopimuksen 27 artiklassa, joka pääpiirteittäin vastaa kauppa-alusten rikostutkintalain kokonaissisältöä. Arvioin rantavaltion toimivallan rajoituksia seuraavaksi merioikeusyleissopimuksen näkökulmasta ja täydennän tarkastelua tarvittavilta osin kauppa-alusten rikostutkintalain säännöksillä.

Ensinnäkin, jos alus tullessaan ulkomaisesta satamasta vain kulkee aluemerren kautta menemättä sisäisille aluevesille, ja rikos on tehty ennen aluksen saapumista aluemerelle, ei rantavaltio pääsääntöisesti saa pidättää henkilöitä tai tehdä tutkimuksia rikoksen johdosta. Tästä voidaan kuitenkin poiketa, jos kyse on merioikeusyleissopimuksen meriympäristön suojelua ja säilyttämistä koskevan XII osan määräyksistä tai talousvyöhykettä koskevan V osan mukaisesti hyväksytyjen lakien ja määräysten rikkomisesta (merioikeusyleissopimus 27(5) art.). Poikkeamismahdollisuudet on siis määritelty varsin väljästi, ja ne jättävät siten harkintavaltaa valtioille. Kauppa-alusten rikostutkintalain 1 §:ssä on vastaavasti säädetty, että tutkinta voidaan toimittaa tai pakkokeinoja käyttää, jos alus on tehnyt Suomen talousvyöhykkeellä Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) tai merenkulun ympäristönsuojelulaissa

35 Viattoman kauttakulun määritelmästä, ks. merioikeusyleissopimus 18–19 art.

(1672/2009) säädetyn rikoksen.<sup>36</sup> Näitä ovat esimerkiksi ympäristön turmeleminen ja ympäristönsuojelurikkomus.

Toiseksi, mikäli rikos on tehty aluemerellä kauttakulun aikana, ei rantavaltio saa käyttää rikosoikeudellista lainkäyttövaltaansa<sup>37</sup> pidättääkseen henkilöitä tai tehdäkseen rikokseen liittyviä tutkimuksia (merioikeusyleissopimus 27(1) art.) muutoin kuin erikseen määrätyissä poikkeustilanteissa.<sup>38</sup> Lippuvaltion toimivalta ei myöskään rajoita rantavaltion toimivaltaa, jos alus on lähtenyt rantavaltion sisäisiltä aluevesiltä (27(2) art.). Rantavaltion toimivalta on siis suppeampi suhteessa sen aluemereen kuin sisäisiin aluevesiin tai satamiin.<sup>39</sup>

Sekä Hakapää että Tupamäki ovat kuitenkin kiinnittäneet huomiota siihen, että merioikeusyleissopimuksen englanninkielisessä tekstissä toimivallan käytön kieltö 27 artiklan 1 kappaleessa eli alumeren kauttakulun aikana tehdyssä rikoksessa on muotoa ”should not be exercised” eli ”ei pitäisi puuttua”.<sup>40</sup> Kyseessä ei siis ole sanamuodon mukaisesti ehdoton kieltö, eikä sitä sellaiseksi ole merioikeusyleissopimuksen valmistelun valossa tarkoitettukaan. Tämän vuoksi rantavaltion harkintavalta on todellisuudessa laaja, kun se päättää rikosoikeudellisen toimivaltansa käyttämisestä merioikeusyleissopimuksen 27 artiklan 1 kappaleen nojalla.<sup>41</sup> Suomenkieliseen sopimustekstikäännökseen tai edes merioikeusyleissopimuksen hyväksymiseen liittyviin suomalaisiin esitöihin<sup>42</sup> tämä ero ei ole yltänyt, joten suomenkielistä sopimustekstiä ja siihen liittyviä esitöitä lukemalla saa väärän käsityksen merioikeusyleissopimuksen asettaman kiellon ehdottomuudesta. Tässä yhteydessä on huomattava, että englanninkielinen sopimusteksti on todistusvoimainen (merioikeusyleissopimus 320 art.), suomenkielinen ei.

Suomen valtion voitaneen katsoa siis itse rajoittaneen kauppa-alusten rikostutkintalaissa toimivallan käyttöä alumeren kauttakulun aikana tehdyissä rikoksissa enemmän kuin merioikeusyleissopimus olisi edellyttänyt, sillä myös sanotussa laissa toimivallan käytön kieltö on kirjoitettu ehdottomaan muotoon lukuun ottamatta niitä merioikeusyleissopimuksen poikkeusperusteita<sup>43</sup>, jotka tämä lakikin sisältää. Merioikeusyleissopimuksen (27(4) art.) ja

kauppa-alusten rikostutkintalain (4 §) mukaan rantavaltion on kuitenkin pidätystä harkittaessa otettava merenkulun edut asianmukaisesti huomioon. Tupamäen mukaan rantavaltiot myös kunnioittavat lippuvaltioiden toimivaltaa eivätkä useimmiten puutu läpikulun aikana tehtyihin rikoksiin,<sup>44</sup> joten esitetyllä erolla ei liene käytännössä suurta merkitystä.

Aluksen hätätila tai sillä oleva ylivoimainen este<sup>45</sup> voi myös rajoittaa rantavaltion toimivaltaa. Kansainvälisessä tapaoikeudessa on nimittäin 1800-luvun alkupuolelta lähtien muotoutunut periaate, jonka mukaan aluksella on oikeus hakeutua turvaan vieraan valtion satamaan, jos se on hätätilassa tai jos sillä on ylivoimainen este. Tähän on sisällytetty samalla oikeus immuniteettiin rantavaltion lainkäytöltä.<sup>46</sup> Immunitettiin rikosoikeudelliselta toimivallankäytöltä rajoittuu kuitenkin niihin rikkomuksiin, jotka johtuvat nimenomaisesti tästä poikkeustilasta.<sup>47</sup>

Merioikeusyleissopimuksessa viattoman kauttakulun katsotaan kattavan ne tilanteet, joissa ulkomainen alus pysähtyy tai ankkuroituu ylivoimaisen esteen tai hätätilan takia rantavaltion alueella. Pysähtymisen tai ankkuroitumisen on tällöin oltava välttämätöntä (18(2) art.). Merioikeusyleissopimuksessa hätätilaa ja ylivoimaista estettä ei ole määritelty, mutta esimerkiksi vuoden 1979 kansainvälisessä yleissopimuksessa etsintä- ja pelastuspalvelusta merellä (SopS 89/1986) hätätilanteella tarkoitetaan tilannetta, jossa on ilmeistä, että alus tai siinä oleva ihminen on vakavassa ja välittömässä vaarassa sekä tarvitsee välitöntä apua (1(3)(10) art.).<sup>48</sup> Aluksen hätätila voi johtua esimerkiksi aluksella olevasta tulipalosta taikka yhteentörmäyksen tai karilleajon aiheuttamasta runkovauriosta,<sup>49</sup> ylivoimaisen esteen voi aiheuttaa esimerkiksi säätila.<sup>50</sup> Hätätila tai ylivoimainen este on joka tapauksessa erotettava pelkästä vaarasta.<sup>51</sup> Kauttakulkua ei kuitenkaan katsota viattomaksi, jos aluksella esimerkiksi aiheutetaan tahallista ja vakavaa ympäristön pilaamista tai sen jotenkin muutoin katsotaan uhkaavan rantavaltion rauhaa, yleistä järjestystä tai turvallisuutta (19(2) art.).<sup>52</sup>

Viattoman kauttakulun periaate rajoittaa siis rantavaltion toimivaltaa.<sup>53</sup> Periaate voidaan hahmottaa myös osana lippuperiaatteen mukaista toimivaltaa,<sup>54</sup> ja Tupamäki luonnehtii lippuvaltion oikeuksia vahvoiksi alumeren läpipurjehduksessa.<sup>55</sup>

36 Toimivallan käytön sääntelystä näissä tilanteissa, ks. Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain 5 ja 6 luku sekä merenkulun ympäristönsuojelulain 12 ja 13 luku. Vrt. myös merioikeusyleissopimuksen 220 artikla.

37 Sopimustekstissä oleva käännös englanninkieliselle termille criminal jurisdiction, jonka tarkka suomennos olisi rikosoikeudellinen toimivalta. Lainkäyttövallalla tarkoitetaan suomen kielessä yleensä tuomiovaltaa, eikä yleisesti toimivaltaa, ks. esim. Frände et al. 2012, s. 50–51 ja Kimpimäki 2015, s. 537 alaviite 1314. Myös esitöissä on käytetty kuitenkin termiä lainkäyttövalta, ks. HE 12/1996 vp, s. 17.

38 Ks. tämän artikkelin jakso 4.4.

39 Keinänen 2002, s. 55.

40 Hakapää 1984, s. 18–19 ja Tupamäki 1999, s. 202–203.

41 O’Connell 1984, s. 960–961. O’Connell kirjoittaa aluemerta ja lisävyöhykettä koskevan yleissopimuksen 19 artiklasta, mutta se on tältä osin saman sisältöinen merioikeusyleissopimuksen 27 artiklan kanssa. Ks. myös Yang 2006, s. 250–251.

42 HE 12/1996 vp, EV 79/1996 vp, UaVM 11/1996 vp ja YmVL 2/1996 vp.

43 Ks. tämän artikkelin jakso 4.4.

44 Tupamäki 1999, s. 202–203.

45 Termiä *force majeure* käytetään myös Suomessa.

46 Yang 2006, s. 64–66 ja Tanaka 2015, s. 81–84.

47 Yang 2006, s. 65.

48 Ulkomaisessa oikeuskirjallisuudessa esiin tuodaan myös *Eleanor*-tapauksen pohjalta 1800-luvulla syntyneet kriteerit hätätilan arvioimiseksi, ks. Yang 2006, s. 64–66 ja Tanaka 2015, s. 81–82.

49 Yang 2006, s. 65.

50 O’Connell 1984, s. 857.

51 Yang 2006, s. 65.

52 Ks. myös merioikeusyleissopimuksen 218 ja 220 artikla.

53 Ks. esim. Keinänen 2002, s. 55 ja Pirjatanniemi 2005, s. 356.

54 Ks. Nord 1992:17, s. 37.

55 Tupamäki 1999, s. 200–201.

## 4. RIKOSOIKEUDELLISEN TOIMIVALLAN KÄYTTÖ EKSTRATERRITORIAALISESTI

### 4.1 Aluksen rekisteröintivaltio liittymäkohtana

Aluksen lippuvaltion toimivalta perustuu lippuperiaatteeseen. Lippuperiaatteen mukainen toimivalta on rikokseen liittyvän aluksen rekisteröintivaltiolla. Periaate on varsin vanha; se sisältyi esimerkiksi Ruotsi-Suomen merilakiin jo 1600-luvulla.<sup>56</sup> Toimivallan käyttäminen ei ole lippuvaltiolle ainoastaan oikeus, vaan myös kansainvälisen oikeuden asettama velvollisuus.<sup>57</sup> Lippuperiaate on toimivaltaperiaate, joka usein nähdään oikeuskirjallisuudessa alueperiaatteen vastaparina tai sen kilpailevana toimivaltaperiaatteena.<sup>58</sup> Lippuperiaate rajoittaa Suomen toimivaltaa rantavaltiona, kun kyse on ulkomaisesta aluksesta Suomen alueella. Toisaalta periaate muodostaa liittymäkohdan Suomelle, kun kyseessä on sen alusrekisteriin rekisteröity alus. Periaatteella voi siis olla Suomen toimivaltaa supistava tai laajentava vaikutus tilanteesta riippuen.<sup>59</sup>

Toimivalta on periaatteen vahvan pääsäännön mukaan nimenomaisesti sillä valtiolla, jonka alusrekisteriin alus kuuluu. Toimivallan pätevyyteen ei vaikuta esimerkiksi se, onko aluksen omistus osittain muussa kuin lippuvaltiossa tai ovatko aluksen miehistön jäsenet muun kuin lippuvaltion kansalaisia. Näin on siitakin huolimatta, että merioikeusyleissopimuksen 91 artiklan 1 kappale edellyttää todellista yhteyttä valtion ja aluksen välillä. Merkitsevää on toimivallan kannalta vain se, mihin valtioon alus on rekisteröity.<sup>60</sup> Eri asia on kuitenkin se, mitä edellytyksiä valtio asettaa rekisteröinnille omassa lainsäädännössään.

Lippuperiaatteen mukainen toimivalta on yksinomaista silloin, kun alus on aavalla merellä, mikäli toisin ei ole merioikeusyleissopimuksessa tai jossakin muussa kansainvälisessä sopimuksessa sovittu (merioikeusyleissopimus 92(1) art.). Merioikeusyleissopimuksen tarjoama toimivallan yksinomaisuus aavalla merellä merkitsee sitä, että aluksen lippuvaltio saa yksinomaisesti käyttää alusta toimivaltansa liittymäkohtana. Tämä ei kuitenkaan poissulje muilta valtioilta mahdollisuutta käyttää liittymäkohtana jotakin toista periaatetta toimivallan saamiseksi. Tupamäen mukaan toimivaltakonfliktit ovat yhtä todennäköisiä niin aavalla merellä kuin aluksen lippuvaltion alueella.<sup>61</sup>

56 Träskman 1977, s. 135.

57 HE 1/1996 vp, s. 16.

58 Ks. esim. Yang 2006, s. 247 ja Helenius 2014, s. 316–317. Näin myös Nord 1992:17, s. 38.

59 Tupamäki 1999, s. 178.

60 Ks. HE 1/1996 vp, s. 17 ja Tupamäki 1999, s. 189–193. Todellisen yhteyden merkityksestä, ks. myös Nord 1992:17, s. 39 ja s. 111.

61 Tupamäki 1999, s. 195–196.

Suomen rikoslain 1 luvun 2 §:n toimivaltasäännös perustuu lippuperiaatteeseen. Tämä säännös on Suomen valtion toimivallan kannalta yksi tärkeimmistä aluksia koskevissa rikosasioissa. Lippuvaltion toimivallan syntyminen on sen mukaan sidoksissa aluksen sijaintiin ja rikoksentehtäjän henkilöön.<sup>62</sup>

Mikäli alus on rikoksen tekohetkellä aavalla merellä tai millekään valtiolle kuulumattomalla alueella, on toimivalta Suomen valtiolla (RL 1:2.1:n 1 kohta). Säännöksessä ei ole edellytyksiä rikoksentehtäjän henkilöä koskien, joten toimivalta on Suomen valtiolla näillä alueilla tehdyissä rikoksissa rikoksentehtäjän henkilöstä riippumatta. Suomen ekstraterritoriaalisen toimivallan käyttö edellyttää lähtökohtaisesti aina valtakunnansyyttäjän syytemääräystä (RL 1:12.1). Valtakunnansyyttäjä harkitsee siis tapauskohtaisesti, onko syytteen nostaminen tarkoituksenmukaista.<sup>63</sup> Toimivallan käyttö ei kuitenkaan edellytä käsillä olevassa tilanteessa valtakunnansyyttäjän syytemääräystä, koska rikos on tehty suomalaisessa aluksessa sen ollessa aavalla merellä tai millekään valtiolle kuulumattomalla alueella (RL 1:12.2:n 3 kohta).

Mikäli alus on rikoksen tekohetkellä vieraan valtion alueella, Suomen toimivallan syntyminen lippuvaltiona riippuu rikoksentehtäjän henkilöstä. Suomi on tässä tilanteessa toimivaltainen vain, jos rikoksen on tehnyt aluksen päällikkö, miehistön jäsen, matkustaja tai matkalla muutoin mukana oleva henkilö (RL 1:2.1:n 2 kohta). Tupamäki on todennut, että tällainen valtion itsensä tekemä toimivallan rajaaminen voitaisiin mahdollisesti tulkita suvereniteetin itserajoitukseksi.<sup>64</sup> Lisäksi toimivallan käyttö vieraan valtion alueella edellyttää valtakunnansyyttäjän syytemääräystä, ellei jokin rikoslain 1 luvun 12 §:n 2 momentin poikkeussäännöistä sovellu tapaukseen. Jos alus on esimerkiksi säännöllisessä liikenteessä Suomessa olevan ja Islannissa, Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa olevan paikkakunnan välillä, ei valtakunnansyyttäjän syytemääräystä tarvita (RL 1:12.2:n 4 kohta). Edellä esitetty aluksen lippuvaltiota koskeva poikkeussäännös (RL 1:12.2:n 3 kohta) ei nimittäin ulotu vieraan valtion alueelle.

Matkalla muutoin mukana olevalla henkilöllä tarkoitetaan rikoslain esitöiden mukaan esimerkiksi salamatkustajaa. Suomella ei kuitenkaan esitöiden mukaan ole toimivaltaa, jos rikoksentehtäjä on niin lyhytaikaisesti aluksella sen ollessa liikkeellä, että tämän ei katsota olevan matkalla mukana. Esimerkkinä tällaisesta tilanteesta on erikseen mainittu virantoimituksessa oleva luotsi.<sup>65</sup> *Jussi Tapani* ja *Matti Tolvanen* ovat katsoneet, että toimivaltaa ei ole myöskään silloin, kun alukselle saapuu sen ollessa merellä vieraita, kuten merivalvontaviranomaisia.<sup>66</sup> Tapanin ja Tolvasen näkemys perustunee siihen, että merivalvontaviranomaiset vierailevat aluksella useimmiten

62 Tupamäki 1999, s. 194–195.

63 HE 1/1996 vp, s. 18. Suomessa luotsiin sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä (luotsauslaki 940/2003, 8.4 §).

64 Tupamäki 1999, s. 194–195.

65 HE 1/1996 vp, s. 18. Suomessa luotsiin sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä (luotsauslaki 940/2003, 8.4 §).

66 Tapani – Tolvanen 2013, s. 526–527.

vain lyhytaikaisesti. Suomella ei esitöiden mukaan ole lippuvaltiona toimivaltaa myöskään silloin, kun rikoksenteikijä on vain vierailemassa aluksella sen ollessa satamassa.<sup>67</sup> Säännöksen voitaneen esitöiden valossa tulkita tarkoittavan sitä, ettei toimivaltaa ole suomalaisen aluksen ollessa vieraan valtion satamassa, jos rikoksenteikijä on esimerkiksi ahtaaja, luokituslaitoksen edustaja tai lastauspäällikkö (engl. *loading master*), sillä näillä ei ole lain perustelujen mukaista riittävän läheistä liittymäkohtaa Suomeen.

Epäselväksi jää, miten esitöissä esitettyä lyhytaikaisuutta tulisi tulkita; minkä pituisen ajan aluksella voi olla ennen kuin se katsotaan matkalla mukana olemiseksi. Kysymys konkretisoituu esimerkiksi tilanteessa, jossa ulkopuolinen urakoitsija korjaa aluksen koneistoa aluksen liikkeellä ollessa tai sen ollessa ankkurissa vieraan valtion alueella. Tulkinnan lähtökohtana täytynee kuitenkin pitää lain sanamuodon mukaista tulkintaa eli tässä sitä, että Suomella on toimivalta, jos rikoksenteikijä on matkalla mukana. Tällöin aluksen liikkeellä ollessa kaikki aluksella olevat henkilöt kuuluvat pääsääntöisesti Suomen rikosoikeudellisen toimivallan piiriin. Rikoslain toimivaltasääntelyssä tai sen esitöissä ei myöskään ole otettu kantaa siihen kysymykseen, miten toimivalta määräytyy aluksen telakoinnin aikana.

Erikseen on vielä säädetty, että Suomen lakia sovelletaan suomalaisen aluksen päällikön tai sen miehistön jäsenen Suomen ulkopuolella tekemään rikokseen, jos tekijä teollaan on rikkonut hänelle aluksen päällikkönä tai miehistön jäsenenä lain mukaan kuuluvaa erityistä velvollisuutta (RL 1:2.2). Tällä säännöksellä on esitöiden mukaan haluttu tarkentaa, että myös aluksen ulkopuolella tehty rikollinen teko kuuluu Suomen rikosoikeuden soveltamisalaan, jos sen on tehnyt päällikkö tai miehistön jäsen erityisvelvollisuutensa rikkoen. Tämä ei kuitenkaan ilmene lain sanamuodosta. Rikoslain esitöiden valossa erityisellä velvollisuudella tarkoitetaan erityislainsäädännössä säädettyjä erityisiä velvollisuuksia, joiden rikkomisesta on säädetty rangaistus.<sup>68</sup> Esitöissä erityisiä velvollisuuksia on mainittu olevan merilaissa, mutta velvollisuuksia rangaistussäännöksin on myös muualla lainsäädännössä.<sup>69</sup>

Suomen toimivalta kattanee siis kaikki ne teot tai laiminlyönnit, joilla henkilö rikkoo niitä velvollisuuksia, joita hänellä miehistöluettelon mukaisen asemansa puolesta on säädetty olevan ja joiden rikkominen on kriminalisoitu, riippumatta siitä, onko hän aluksessa tai maissa. Yhteenvetona voidaan vielä todeta, että jos rikos tehdään vieraan valtion alueella aluksen ulkopuolella, eikä kyse ole rikoslain 1 luvun 2 §:n 2 momentissa tarkoitettua erityisen velvollisuuden rikkomisesta, ei Suomella ole tilanteessa ainakaan lippuvaltiona toimivaltaa.

67 HE 1/1996 vp, s. 18.

68 Ibid.

69 Esimerkiksi laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettu laki (1687/2009) sisältää sääntelyn merenkulkurikkomuksesta (lain 39 §), aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annettu laki (1686/2009) sisältää sääntelyn varsin laaja-alaisesta alusturvallisuusrikkomuksesta (lain 91 §) ja merenkulun ympäristönsuojelulaki (1672/2009) täydentää rikoslakia säännellen merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta (lain 13:3).

## 4.2 Rikoksenteikijän kansalaisuus liittymäkohtana

Aktiivinen persoonallisuusperiaate on kansainvälisesti hyväksytty toimivaltaperiaate.<sup>70</sup> Liittymäkohtaa on perusteltu rikoslain esitöissä kansainvälisen rikosoikeuden periaatteella, jonka mukaan valtion on joko rangaistava rikoksenteikijää tai luovutettava hänet toiseen valtioon rankaisemista varten.<sup>71</sup>

Ruotsalaisessa oikeustapauksessa NJA 1993:59 (ään.) oli ratkaistavana kysymys rangaistuksen mittaamisesta ja erityisesti tekopaikan määrittelyn vaikutuksesta kaksoisrangaistavuuden vaatimuksen soveltamiseen ja siten maksimirangaistuksen määräytymiseen. Ruotsin valtio perusti ratkaisussa toimivaltansa aktiivista persoonallisuusperiaatetta ilmentävään toimivaltasäännökseen, minkä vuoksi ratkaisu on toimivaltakysymystenkin kannalta kiinnostava. Todettakoon, että äänestystulos viittaa siis rangaistuksen mittaamiseen, eikä erimielisyyttä liittymäkohdasta ollut.

Tapauksessa vastaajana ollut ruotsalainen henkilö kuljetti aluksellaan huumeita Marokon edustalta aavalta mereltä Rotterdamin satamaan Hollantiin. Vastaja kuljetti huumeita kahdella eri kerralla siten, että ensimmäinen reitti kulki suoraan Marokon edustalta Rotterdamiin, mutta toisella kerralla alus poikkesi myös Tanskan ja Ison-Britannian satamiin. Vastaja kuljetti huumeita Hollantiin yhteensä noin 5500 kilogrammaa.

Alus oli rekisteröity Saint Vincentille ja varustamon toimipaikka oli Hondurasissa, joten ainoa liittymäkohta Ruotsiin oli vastaajan kansalaisuus. Tuomioistuimien perusti toimivaltansa säännökseen, jonka mukaan valtion ulkopuolella tehty rikos tuomitaan Ruotsin lain mukaan ruotsalaisessa tuomioistuimessa, jos rikoksen on tehnyt Ruotsin kansalainen tai ulkomaalainen, jolla on kotipaikka Ruotsissa (Brottsbalk (1962:700) 2:2.1:n 1 kohta). Käräjäoikeus huomioi rangaistuksen mittaamisessa kaksoisrangaistavuuden vaatimuksen, ja sovelsi siten rangaistuksen yläräjänä Hollannin rangaistusasteikon mukaista rajaa. Hovioikeus vahvisti käräjäoikeuden tuomion ja korkein oikeus edelleen hovioikeuden tuomion.

Rikoksenteikijän kansalaisuuteen perustuvaa liittymäkohtaa on Suomessakin mahdollista soveltaa tietyin edellytyksin. Rikoslain 1 luvun 6 §:n 1 momentin mukaan Suomen kansalaisen<sup>72</sup> Suomen ulkopuolella tekemään rikokseen sovelletaan Suomen lakia. Edellytyksenä tämän

70 Helenius 2014, s. 321.

71 HE 1/1996 vp, s. 21. Rikoksenteikijän luovuttamisesta, ks. rikoksen johdosta tapahtuvasta luovuttamisesta annetun lain (456/1970) 3 § sekä rikoksen johdosta tapahtuvasta luovuttamisesta Suomen ja muiden Pohjoismaiden välillä annettu laki (1383/2007) ja Suomen ja muiden Euroopan unionin jäsenvaltioiden välillä annettu laki (1286/2003).

72 Suomen kansalaiseen rinnastetaan myös henkilö, joka rikoksen tekohetkellä asui tai oikeudenkäynnin alkaessa asuu pysyvästi Suomessa, sekä henkilö, joka tavataan Suomesta ja oikeudenkäynnin alkaessa on Islannin, Norjan, Ruotsin tai Tanskan kansalainen taikka tällöin pysyvästi asuu jossakin näistä maista (RL 1:6.3).

liittymäkohdan soveltamiselle pääsääntöisesti on, että rikos on myös tekopaikan lain mukaan rangaistava, ja että siitä olisi voitu tuomita rangaistus myös tämän vieraan valtion tuomioistuimessa (RL 1:11.1).<sup>73</sup> Tämä niin kutsuttu kaksoisrangaistavuuden vaatimus ilmentää toisen valtion suvereniteetin kunnioittamista, ja sen tavoitteena on ehkäistä toimivaltakonfliktit valtioiden välillä.<sup>74</sup> Lisäksi liittymäkohdan soveltaminen edellyttää valtakunnansyyttäjän syytemääräystä, jollei jokin rikoslain 1 luvun 12 §:n 2 momentin poikkeussäännös sovellu tilanteeseen. Esimerkiksi, jos suomalaisella aluksella suomalaisen henkilön tekemä rikos on kohdistunut toiseen suomalaiseen, ei valtakunnansyyttäjän syytemääräystä poikkeuksellisesti tarvita (RL 1:12.2:n 1 kohta).

Jos rikos on tehty millekään valtiolle kuulumattomalla alueella, on tätä liittymäkohtaa sovellettaessa rangaistavuuden edellytyksenä se, että teosta Suomen lain mukaan saattaa seurata yli kuuden kuukauden vankeusrangaistus (RL 1:6.1). Aavalla merellä tehdyissä rikoksissa tätä aktiiviseen persoonallisuusperiaatteeseen pohjautuvaa liittymäkohtaa ei siis ole mahdollista soveltaa vähäisiin rikoksiin.<sup>75</sup>

Rikoslakia ei voida kuitenkaan aina soveltaa suomalaisten ulkomailla tekemiin rikoksiin edes näiden rikoslain edellyttämien ehtojen täytyessä. Vallitsevan olettaman mukaan erikoisrikosoikeuden alaan kuuluvia eli muualla kuin rikoslaissa säädettyjä rangaistussäännöksiä voidaan nimittäin soveltaa vain, jos rikos tehdään Suomessa.<sup>76</sup> Tapani ja Tolvanen ovat kuitenkin katsoneet, että merilain rikossäännökset muodostavat tästä säännöstä poikkeuksen, sillä ne perustuvat kansainväliseen valmisteluun.<sup>77</sup>

Kuten olen aiemmin todennut, rangaistussäännöksiä merioikeuden alalla on sisällytetty muuallekin kuin rikoslakiin. Kaikkia merilain ulkopuolisia rangaistussäännöksiä ei voine Tapanin ja Tolvasen merilaista lausutun perusteella suoraan soveltaa muun liittymän kuin alue- tai lippuperiaatteen nojalla, vaan niitä on arvioitava tapauskohtaisesti. Esimerkiksi merenkulkurikkomuksena on säädetty rangaistavaksi se, jos laivanisäntä, aluksen päällikkö, konepäällikkö tai koko vahtihenkilöstö rikkoo velvollisuuden varmistua siitä, että aluksessa pidetään turvallista vahtia (laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettu laki 39.1 §:n 6 kohta). Tämä velvollisuus vahdinpidoista perustuu kansainväliseen STCW-yleissopimukseen (SopS 22/1984)<sup>78</sup>, joten esitettyä rangaistussäännöstä voidaan nähdäkseni Tapanin ja Tolvasen

73 Ks. poikkeukset RL 1:11.2.

74 HE 1/1996 vp, s. 25–26 ja Tupamäki 1999, s. 421–422. Mahdollinen kaksoisrangaistavuuden vaatimuksen olemassaolo on muistettava tarkistaa RL 1:11:stä aina ennen ekstraterritoriaalisen toimivallan käyttöä.

75 HE 1/1996 vp, s. 21.

76 Frände 2012, s. 4 ja s. 291, Tapani – Tolvanen 2013, s. 532 ja Helenius 2015, s. 788.

77 Tapani – Tolvanen 2013, s. 532–533.

78 International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers eli kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva yleissopimus.

esittämän valossa soveltaa ekstraterritoriaalisesti, vaikkei se merilakiin sisällykään.<sup>79</sup>

Merioikeusyleissopimuksen mukaan aavalla merellä tapahtuvassa yhteentörmäyksessä tai muussa merenkulkuonnettomuudessa, joka asettaa aluksen päällikön tai muun aluksen palveluksessa olevan henkilön rikosoikeudellisesti tai kurinpidollisesti vastuuseen, on rikosoikeudelliseen tai kurinpidolliseen menettelyyn oikeus vain lippuvaltiolla tai sillä valtiolla, jonka kansalainen rangaistava henkilö on (97(1) art.). Onnettomuustilanteessa toimivallan liittymäkohtana voidaan siis käyttää rikoksenteikijän kansalaisuutta, mikä ilmentää aktiivista persoonallisuusperiaatetta. Huomionarvoinen on kuitenkin saman artiklan kolmas kappale, jonka mukaan minkään muun kuin lippuvaltion viranomaiset eivät saa määrätä alusta pidätettäväksi edes tutkimuksia varten, kun kyse on aavalla merellä tapahtuneesta yhteentörmäyksestä tai muusta merenkulkuonnettomuudesta. Suomalaisissa esitöissä tätä rajoitusta luonnehditaan käytännössä merkittäväksi.<sup>80</sup>

Ian Brownlie on katsonut, että aktiivinen persoonallisuusperiaate on tarpeellinen liittymäkohta alueilla, joilla alueperiaatteen soveltaminen ei ole mahdollista.<sup>81</sup> Periaate voisi tulla sovellettavaksi siten myös esimerkiksi tilanteessa, jossa suomalainen henkilö syyllistyy rikokseen ulkomaisella aluksella töissä ollessaan silloin, kun alus on aavalla merellä. Tupamäki on puolestaan katsonut, että muiden valtioiden ei ole pakko hyväksyä aktiiviseen persoonallisuusperiaatteeseen nojautuvaa toimivallan käyttöä, mikäli valtiolla ei ole rikoksenteikijään todellista ja tehokasta yhteyttä.<sup>82</sup>

Koska lippuvaltion toimivalta on tapaoikeudellisestikin jo vanha ja vahva periaate, voi aktiiviseen persoonallisuusperiaatteeseen nojautuminen olla konfliktialtista. Edellä esitetyssä ratkaisussa NJA 1993:59 oli mitä ilmeisimmin kyse mukavuuslipun<sup>83</sup> alla seilaavasta aluksesta. Kuten aiemmin totesin, lippuvaltion toimivaltaa käyttää se valtio, jonka rekisteriin alus kuuluu. Valikoimalla sopiva alusrekisteri voidaankin pyrkiä vähentämään tai välttämään toimintaan kohdistuvia vastuita taikka esimerkiksi pienentämään tai kiertämään veroja tai muita kuluja.<sup>84</sup> Aktiivisen persoonallisuusperiaatteen soveltaminen voisikin olla hyödyllistä niissä tilanteissa,

79 Toinen kysymys on se, että rangaistussäännöksellä tavoiteltu suojeleuintressikin voi asettaa rajoja Suomen toimivallan käytölle. Suomen rikoslain on yleisesti katsottu soveltuvan ekstraterritoriaalisesti vain henkilön yksilöllisten suojeleuintressien, kuten hengen ja vapauden suojeleluun. Toisaalta itsessään jo teon tunnusmerkistö voi vaatia rikoksen tekijältä, sen objektilta tai tekopaikalta erityisehtojen täyttymistä. Ks. tästä lähemmin Frände 2012, s. 287–290, Tapani – Tolvanen 2013, s. 532–535 ja Helenius 2014, s. 183–192.

80 HE 12/1996 vp, s. 35.

81 Brownlie 2008, s. 304.

82 Tupamäki 1999, s. 263–264.

83 Mukavuuslippualuksella tarkoitetaan alusta, joka on rekisteröity sellaisen valtion alusrekisteriin, johon aluksella tai sen omistajalla ei ole rekisteröinnin lisäksi todellista liittymää tai tuo liittymä on vähäinen, ks. Falkanger – Bull 2016, s. 32.

84 Negret 2016, s. 5–7.



joissa rikos tehdään mukavuuslipun alla seilaavalla aluksella, eikä lippuvaltiolla ole halua tai mahdollisuutta käyttää toimivaltaa tapahtuneen rikoksen tutkinnassa ja tuomitsemisessa.

### 4.3 Rikoksen uhrin kansalaisuus liittymäkohtana

Passiivisen persoonallisuusperiaatteen tarkoituksena on suojella ulkomailla rikoksen uhriksi joutunutta kansalaista, siis yksityistä intressiä.<sup>85</sup> Periaatetta on mahdollista soveltaa Suomessa rikoslain 1 luvun 5 §:n nojalla Suomen ulkopuolella tehtyyn rikokseen, jos rikos on kohdistunut Suomen kansalaiseen tai Suomessa pysyvästi asuvaan ulkomaalaiseen,<sup>86</sup> ja jos teosta Suomen lain mukaan saattaa seurata yli kuuden kuukauden vankeusrangaistus. Vähäisiin rikoksiin Suomen toimivaltaa ei siis voi ulottaa tämän liittymäkohdan perusteella. Liittymäkohdan soveltaminen edellyttää poikkeuksetta kaksoisrangaistavuuden vaatimuksen täyttymistä (RL 1:11.1) ja pääsääntöisesti myös valtakunnansyyttäjän syytemääräystä (RL 1:12.1).

Passiivinen persoonallisuusperiaate on otettu yhdeksi harkinnanvaraiseksi liittymäkohdaksi yleissopimukseen merenkulun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemisestä (SopS 11/1999).<sup>87</sup> Sopimuspuoli voi ulottaa lainkäyttövaltansa koskemaan yleissopimuksen 3 artiklassa määritellyjä rikoksia silloin, kun rikoksen yhteydessä valtion kansalainen joutuu sieppauksen tai uhkauksen kohteeksi, loukkaantuu tai saa surmansa (6(2)(b) art.). Sopimus kattaa esimerkiksi rikoksen, jossa henkilö laittomasti ja tahallaan tekee väkivaltaa aluksessa olevalle henkilölle, jos teko on omiaan vaarantamaan aluksen turvallisen kulun (3(1)(b) art.).

Passiivisen persoonallisuusperiaatteen tunnustamisessa on kansainvälisesti vaihtelua, jopa kiistaa,<sup>88</sup> ja Tupamäki on arvioinut, ettei periaate luultavasti tule yleistymään.<sup>89</sup> Suomessa periaatteen soveltamisalaa rajattiin vuonna 1996 rikoslain soveltamisalan kokonaisuudistuksessa pohjoismaisen rikosoikeuskomitean suosituksen mukaisesti.<sup>90</sup> Ongelmallisen periaatteesta tekee myös se, että Suomen on vastaavasti hyväksyttävä toisen valtion toimivallan käyttö omalla alueellaan vastavuoroisuusperiaatteen vuoksi.<sup>91</sup> Dan Helenius on puolestaan katsonut, että passiivista persoonallisuusperiaatetta tulisi soveltaa pääsääntöisesti vain silloin, jos tekopaikan valtio ei halua tai kykene tuomitsemaan valtionsa kansalaista.<sup>92</sup> Tätä taustaa vasten passiivisen persoonallisuusperiaatteen soveltaminen aluksiin liittyvissä rikoksissa näyttäisi edellyttävän jotakin erityistä syytä.

85 HE 1/1996 vp, s. 5. Ks. myös Helenius 2014, s. 324–325.

86 Kansalaiseen rinnastetaan lainkohdassa myös suomalainen yhteisö, säätiö tai muu oikeushenkilö.

87 Tupamäki 1999, s. 335–336 ja s. 336 alaviitteet 730–732 sekä Kimpimäki 2011, s. 900–901.

88 Ks. Tupamäki 1999, s. 332–334 ja s. 342 ja Hakapää 2010, s. 231.

89 Tupamäki 1999, s. 342.

90 HE 1/1996 vp, s. 20 ja Nord 1992:17, s. 115.

91 Tupamäki 1999, s. 342–343 ja s. 349–350.

92 Helenius 2014, s. 329–330.

### 4.4 Valtion suojelu liittymäkohtana

Reaaliperiaatteella suojataan valtiota sellaisilta rikoksilta, joita ei tehdä valtion alueella, mutta joiden seuraukset kuitenkin ulottuvat tämän valtion alueelle tai muutoin kohdistuvat tähän valtioon. Periaatteen tarkoituksena on suojata valtion sisäistä ja ulkoista turvallisuutta sekä muita valtion oikeuksia, minkä vuoksi sitä on kutsuttu myös valtion suojeluperiaatteeksi.<sup>93</sup> Siinä missä passiivisella persoonallisuusperiaatteella suojellaan yksityistä intressiä, suojellaan siis reaaliperiaatteella julkista intressiä.<sup>94</sup>

Reaaliperiaate on erotettava aiemmin artikkelissa selvittämästäni rikoksen tekopaikan säännöstä, jonka mukaan rikoksen tekopaikkana pidetään myös sitä paikkaa, jossa rikoksen tunnusmerkistön mukainen seuraus ilmenee. Reaaliperiaate täydentää Suomen toimivaltaa tilanteessa, jossa rikos tehdään toisen valtion alueella, mutta rikoksen seuraus ei ilmene Suomessa tekopaikkasäännöksen edellyttämällä tavalla.<sup>95</sup> Tätä periaatetta sovellettaessa toimivalta muodostuu siis ekstraterritoriaaliseksi, kun taas tekopaikkasäännöksen soveltuessa voidaan toimivaltaa käyttää suoraan alueperiaatteen nojalla.

Reaaliperiaatteen soveltamisala riippuu kunkin valtion kansallisesta sääntelystä, sillä valtioiden normeissa on vaihtelua sen suhteen, mitä rikoksia pidetään valtion intressejä loukkaavina.<sup>96</sup> Rikoslain 1 luvun 3 § ilmentää reaaliperiaatetta. Tämän lainkohdan mukaan Suomeen kohdistuneiksi rikoksiksi katsotaan ensinnäkin maan- ja valtiopetosrikokset, toiseksi Suomen valtiollisia, sotilaallisia tai taloudellisia oikeuksia tai etuuksia muutoin vakavasti loukkaavat tai vaarantavat rikokset sekä kolmanneksi Suomen viranomaisiin kohdistuvat rikokset. Lainkohdassa ei siis edellytetä seurauksen tunnusmerkistön mukaista ilmenemistä kuten tekopaikkasäännöksessä. Reaaliperiaatteella suojataan vain julkisia, ei yksityisiä intressejä, ja tätä liittymäkohtaa voidaankin esitöiden mukaan soveltaa pelkästään silloin, kun suojattavan intressin haltijana voi olla vain ja ainoastaan valtio.<sup>97</sup> Arviointi on tapauskohtaista ja ratkaisevana on pidettävä aiheutetun vahingon todellista merkitystä.<sup>98</sup>

Rikoslain 1 luvun 3 §:n soveltaminen ei edellytä kaksoisrangaistavuuden vaatimuksen täyttymistä (ks. RL 1:11), mikä laajentaa sen soveltamismahdollisuuksia. Toimivallan perustaminen reaaliperiaatteeseen edellyttää kuitenkin pääsääntöisesti valtakunnansyyttäjän syytemääräystä (RL 1:12.1). Mikäli reaaliperiaatetta sovellettaessa rikosentekijä kuitenkin on

93 HE 1/1996 vp, s. 5 ja Tupamäki 1999, s. 264–265.

94 HE 1/1996 vp, s. 5.

95 Ibid., s. 18.

96 Tupamäki 1999, s. 274. Ks. myös Yang 2006, s. 33. Pohjoismainen rikosoikeuskomitea suosittelee mietinnössään vuonna 1991, että reaaliperiaatteeseen nojautuvat säännökset tulisi määrittellä mahdollisimman tarkasti, ks. Nord 1992:17, s. 115–116. Tähän vaatimukseen ei kuitenkaan rikoslain soveltamisalan kokonaisuudistuksessa pystytty täysin vastaamaan, ks. HE 1/1996 vp, s. 18–19.

97 HE 1/1996 vp, s. 18–19.

98 Tupamäki 1999, s. 315.

Suomen kansalainen, ei valtakunnansyyttäjän syytemääräystä tarvita (ks. RL 1:12.2:n 1 kohta). Tämä johtuu siitä, että rikoksen on kohdistuttava Suomeen tätä periaatetta sovellettaessa.

Kauppa-aluksilla tehdyissä rikoksissa kyseeseen voinee lähinnä tulla toiseksi mainittu rikosryhmä eli Suomen valtiollisia tai taloudellisia oikeuksia tai etuuksia muutoin vakavasti loukkaavat tai vaarantavat rikokset esimerkiksi ympäristörikoksen<sup>99</sup> muodossa. Rikoksen on tällöin säännöksen sanamuodon mukaisesti loukattava oikeuksia tai etuuksia vakavasti, jotta tätä toimivaltaperustetta voidaan soveltaa.<sup>100</sup> Esimerkkinä tällaisesta tilanteesta voidaan mainita aluksella tehty ympäristörikos, jonka seuraus ulottuu Suomen rannikolle, mikäli toimivalta ei tällöin muodostu jo suoraan tekopaikkasäännöksen nojalla. On kuitenkin huomattava, että kun pilaamisrikkomus on tehty aluemereren ulkopuolella, on lippuvaltiolla ensisijainen toimivalta rangaistuksen määräämisessä paria poikkeusta lukuun ottamatta (merioikeusyleissopimus 228 art.).<sup>101</sup>

Mikäli rikos on tehty aluemerellä kauttakulun aikana, voi rantavaltio käyttää rikosoikeudellista toimivaltaa neljässä merioikeusyleissopimuksessa määrättyssä poikkeustilanteessa. Ensinnäkin toimivallan käyttäminen on mahdollista silloin, kun rikoksen seuraukset ulottuvat rantavaltioon (27(1)(a) art.) taikka kun rikos häiritsee rantavaltion rauhaa tai yleistä järjestystä aluemerellä (27(1)(b) art.). Näiden määräysten voidaan nähdäkseni katsoa ilmentävän reaaliperiaatetta siinä mielessä, että a-kohdassa rikosoikeudellinen toimivalta perustetaan seurausten ulottumiseen rantavaltioon ja b-kohdassa rantavaltion rauhan tai yleisen järjestyksen häiritsemiseen. Lisäksi rantavaltio voi käyttää toimivaltaansa, jos aluksen päällikkö tai aluksen lippuvaltion diplomaattiedustaja tai konsuliviranomainen on pyytänyt paikallisten viranomaisten apua (27(1)(c) art.) taikka jos aluksessa olevien henkilöiden pidättäminen tai tutkimusten tekeminen on välttämätöntä huumausaineiden tai psykotrooppisten aineiden laittoman kaupan ehkäisemiseksi (27(1)(d) art.).

## 5. LOPUKSI

Rikosoikeudellisen toimivallan käyttö aluksiin liittyvissä rikoksissa on varsin moniulotteinen kysymys, jolla on vahva perusta kansainvälisessä oikeudessa. Toimivallan syntymistä tai käyttämistä harkittaessa on otettava huomioon kansainväliset määräykset ja kansalliset säännökset, mutta myös muun muassa merenkulun edut.

Sama toimivaltaperiaate voi aluksen liikkumisesta johtuen luoda tai supistaa toimivaltaa. Tämä riippuu valtion suhteesta aluksen sijaintiin, alukseen tai esimerkiksi aluksen miehistön

jäseneen. Lippuvaltion rikosoikeudellinen toimivalta on laajimmillaan silloin, kun alus on oman lippuvaltionsa vesillä. Hieman rajoitetumpaa toimivalta on, kun alus liikkuu aavalla merellä rikoksen tekohetkellä ja kaikkien suppeimpana lippuvaltion toimivalta ilmenee tilanteessa, jossa alus on toisen valtion vesialueella, erityisesti sisäisillä aluevesillä tai satamassa. Toisen valtion aluemerellä toimivalta on sen sijaan taas laajempaa. Kuten myös Kouvolan hovioikeuden ratkaisu nro 1068 osoittaa, rikoksen tekopaikan ja -ajan määrittely on korostuneessa asemassa aluksiin liittyvissä toimivaltakysymyksissä.

Tarkoitukseni oli myös selvittää, voisiko muihin toimivaltaperiaatteisiin nojautuvilla liittymäkohdilla olla paikka suomalaisessa toimivallan käytössä lippu- ja rantavaltion toimivallan rinnalla. Tutkimuksessa ilmeni, että varsinkin aktiivista persoonallisuusperiaatetta ja reaaliperiaatetta, mutta joissakin tapauksissa myös passiivista persoonallisuusperiaatetta voidaan soveltaa aluksiin liittyvissä rikoksissa. Toimivaltaperiaatteiden monipuolisempi käyttö voi olla myös tarpeen mukavuuslipun alla seilaaviin aluksiin liittyvissä rikoksissa, ja miksei myös ratkaisu miehistöjen monikansallistumisen muodostamiin uusiin toimivaltahaasteisiin.

Mielenkiintoista on nähdä, miten meriliikenteen automatisointi tulevaisuudessa vaikuttaa toimivallan käyttöön. Valtio voi ulottaa toimivaltansa eri liittymäkohtien kautta niin kotimaisiin kuin ulkomaisiin aluksiin jopa maapallon toiselle puolelle, mikä on omiaan synnyttämään toimivaltakonflikteja. Toimivaltakonfliktien ratkaisu nimenomaan aluksiin liittyvissä rikoksissa olisikin mielenkiintoinen jatkotutkimusaihe.

99 Esitöissä yhdeksi esimerkiksi reaaliperiaatteen soveltamistilanteista on otettu ympäristörikokset, ks. HE 1/1996 vp, s. 19.

100 Ibid. Ks. myös Tupamäki s. 264–265.

101 Hakapää 1988, s. 257. Alusten ympäristöasioihin liittyy huomattava määrä määräyksiä ja sääntelyä, joihin ei tämän artikkelin puitteissa ole mahdollista paneutua. Lähemmin ympäristösääntelystä ja siihen liittyvistä toimivaltakysymyksistä, ks. Molenaar 1998.

# LÄHTEET

## Oikeuskirjallisuus

Brownlie, Ian, Principles of Public International Law. 7th edition. New York, Oxford University Press 2008. (Brownlie 2008)

Falkanger, Thor – Bull, Hans Jacob, Sjørett. 8. utgave. Oslo, Sjørettsfondet akademisk 2016. (Falkanger – Bull 2016)

Frände, Dan, Yleinen rikosoikeus. 2. uudistettu painos. Helsinki, Edita 2012. (Frände 2012)

Frände, Dan – Havansi, Erkki – Helenius, Dan – Koulu, Risto – Lappalainen, Juha – Lindfors, Heidi – Rautio, Jaakko – Virolainen, Jyrki, Prosessioikeus. 4. uudistettu painos. Helsinki, Sanoma Pro 2012. (Frände et al. 2012)

Jokela, Antti, Oikeudenkäynti I: Oikeudenkäynnin perusteet, periaatteet ja instituutiot. 3. uudistettu painos. Helsinki, Talentum 2016. (Jokela 2016)

Hakapää, Kari, Uusi kansainvälinen merioikeus. Helsinki, Lakimiesliiton kustannus 1988. (Hakapää 1988)

Hakapää, Kari, Merten valtiosääntö: YK:n merioikeusyleissopimus valtiokäytännössä. Teoksessa Aarto, Markus – Vartiainen, Markku (toim.), Oikeus kansainvälisessä maailmassa – Ilkka Saraviidan juhla-kirja. Helsinki, Edita 2008, s. 217–229. (Hakapää 2008)

Hakapää, Kari, Uusi kansainvälinen oikeus. 3. uudistettu painos. Helsinki, Talentum 2010. (Hakapää 2010)

Helenius, Dan, Straffrättslig jurisdiktion. Suomalaisen Lakimiesyhdistyksen julkaisuja, A-sarja N:o 320. Helsinki 2014. (Helenius 2014)

Keinänen, Katja, Rantavaltion toimivalta puuttua ydinjätteen kuljettamiseen Itämerellä. Helsinki, Helsingin yliopisto, Erik Castrén -instituutti 2002. (Keinänen 2002)

Kimpimäki, Minna, Universaaliperiaate kansainvälisessä rikosoikeudessa. Suomalaisen Lakimiesyhdistyksen julkaisuja, A-Sarja N:o 264. Jyväskylä 2005. (Kimpimäki 2005)

Kimpimäki, Minna, Kansainvälinen rikosoikeus. Helsinki, Kauppakamari 2015. (Kimpimäki 2015)

Klip, André, European Criminal Law: An Intergrative Approach. Ius Communitatis Series, Volume 2. 2nd edition. Cambridge, Intersentia 2012. (Klip 2012)

Molenaar, Erik Jaap, Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution. International Environmental Law and Policy Series, Volume 51. The Hague, Kluwer Law International 1998 (Molenaar 1998)

Nordiska ministerrådet, Straffrättslig jurisdiktion i Norden. Nord 1992:17. København, Nordisk Ministerråd 1992. (Nord 1992:17)

O'Connell, D.P., The International Law of the Sea, Volume II. Oxford, Clarendon Press 1984. (O'Connell 1984)

Pirjatanniemi, Elina, Vihertyvä rikosoikeus: Ympäristökriminalisointien oikeutus, mahdollisuudet ja rajat. Helsinki, Edita 2005. (Pirjatanniemi 2005)

Tanaka, Yoshifumi, The International Law of the Sea. 2nd edition. Cambridge, Cambridge University Press 2015. (Tanaka 2015)

Tapani, Jussi – Tolvanen, Matti, Rikosoikeuden yleinen osa: vastuuoppi. 2. uudistettu painos. Helsinki, Talentum 2013. (Tapani – Tolvanen 2013)

Träskman, P.O., Straffrättsliga åtgärder vid brott med främmande inslag I: En granskning av den finska straffrättens tillämpningsområde. Juridiska Föreningens i Finland publikationsserie Nr 42. Borgå 1977. (Träskman 1977)

Tupamäki, Matti, Valtion rikosoikeudellisen toimivallan ulottuvuus kansainvälisessä oikeudessa. Publications of the Finnish Branch of the International Law Association, No. 8. Helsinki 1999. (Tupamäki 1999)

Vander Beken, Tom – Vermeulen, Gert – Steverlynck, Soetekin – Thomaes, Stefan, Finding the Best Place for Prosecution: European Study on Jurisdiction Criteria. Antwerpen – Apeldoorn, Maklu 2002. (Vander Beken et al. 2002)

Yang, Haijiang, Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea. Hamburg Studies on Maritime Affairs, Volume 4. Hamburg, Springer 2006. (Yang 2006)

## Artikkelit

Hakapää, Kari, Uusi merioikeusyleissopimus ja rantavaltioiden vieraita aluksia koskeva toimivalta. Suomalaisten tuomioistuinten ja viranomaisten vieraita aluksia koskeva toimivalta, seminaari Turussa 21.–22.11.1983. Merenkulkualan opetuksen ja tutkimuksen kannatusyhdistys ry.: julkaisuja No 15. Turku 1984. (Hakapää 1984)

Helenius, Dan, Oikeushenkilön rangaistusvastuu Suomen ulkopuolella tehdyistä rikoksista, Defensor Legis 4/2015, s. 772–790. (Helenius 2015)

Kimpimäki, Minna, Sotarikollisia ja merirosvoja – Suomen rikosoikeudellisen toimivallan rajat, Lakimies 5/2011, s. 888–911. (Kimpimäki 2011)

Negret, Carlos Felipe Llinás, Pretending to Be Liberian and Panamanian: Flags of Convenience and the Weakening of the Nation State on the High Seas. Vol. 47, No. 1, Journal of Maritime Law and Commerce 2016, s. 1–28. (Negret 2016)

## Verkkolähteet

Svensk författningssamling, Brottsbalk 1962:700:

[www.riksdagen.se](http://www.riksdagen.se) (Dokument & lagar -> Gällande lagar och förordningar -> Brottsbalk 1962:700),  
vierailtu 9.6.2017.

United Nations Treaty Collection:

<https://treaties.un.org> (Depositary -> Status of Treaties -> Chapter XXI -> 6. United Nations  
Convention on the Law of the Sea), vierailtu 6.5.2017.

## Virallislähteet

HE 13/1963 vp, Hallituksen esitys eduskunnalle Suomen rikosoikeuden soveltamisalaa koskevan  
lainsäädännön uudistamisesta.

HE 1/1996 vp, Hallituksen esitys eduskunnalle Suomen rikosoikeuden soveltamisalaa koskevan  
lainsäädännön uudistamisesta.

HE 12/1996 vp, Hallituksen esitys eduskunnalle Yhdistyneiden Kansakuntien  
merioikeusyleissopimuksen ja sen XI osan soveltamiseen liittyvän sopimuksen eräiden  
määräysten hyväksymisestä sekä laiksi aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen  
ehkäisemisestä annetun lain muuttamisesta.

EV 79/1996 vp, Eduskunnan vastaus hallituksen esitykseen Yhdistyneiden Kansakuntien  
merioikeusyleissopimuksen ja sen XI osan soveltamiseen liittyvän sopimuksen eräiden  
määräysten hyväksymisestä sekä laiksi aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen  
ehkäisemisestä annetun lain muuttamisesta.

UaVM 11/1996 vp, Ulkoasiainvaliokunnan mietintö, Hallituksen esitys Yhdistyneiden  
Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen ja sen XI osan soveltamiseen liittyvän sopimuksen  
eräiden määräysten hyväksymisestä sekä laiksi aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen  
ehkäisemisestä annetun lain muuttamisesta.

YmVL 2/1996 vp, Ympäristövaliokunnan lausunto, Hallituksen esitys Yhdistyneiden  
Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen ja sen XI osan soveltamiseen liittyvän sopimuksen  
eräiden määräysten hyväksymisestä sekä laiksi aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen  
ehkäisemisestä annetun lain muuttamisesta.

## Oikeuskäytäntö

Turun HO 12.12.2008, Nro 2847, Dnro R 07/1980

Kouvolan HO 13.12.2012, Nro 1068, Dnro R 12/611

Högsta domstolen NJA 1993:59 (Ruotsi)